

Válogatás a 35. Országos
Tudományos Diákköri
Konferencia
Had- és Rendészettudományi
Szekciójának pályamunkáiból

Szerkesztette
Horváth Hermina

Covid-19-járvány

védelmi igazgatás
baleset
robbantás
veszélyesáru-szállítás
KRESZ
triale
ADR
fiatalkorú elkövetők
különleges jogrend
szabályozás
mentálhigiéné
tűzoltóság
katasztrófavédelem
motiváció
út zár
integráció
közlekedés
Maslow-piramis
globális kábítószer-bűnözés
megállásra kényszerítés
bírság
kiképzés és motiváció



LUDOVIKA
EGYETEMI KIADÓ

Önkéntes Mentőszervezet
életellenes bűncselekmények

Válogatás a 35. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
Had- és Rendészettudományi Szekciójának pályamunkáiból

Vákát

Válogatás a 35. Országos
Tudományos Diákköri
Konferencia
Had- és Rendészettudományi
Szekciójának pályamunkáiból
II.
Rendészettudomány

Szerkesztette
Horváth Hermina



LUDOVICA
EGYETEMI KIADÓ

Budapest, 2023

Szerzők:
Dániel Zoltán
Farkas Péter
Héczey Nikoletta
Hunyadi Péter Lőrinc
Kun László
Lestár József
Nagy Ivett
Nyirádi Katalin Angéla
Raffai Zsófia
Veszprémi Roland

Szakmai lektor:
Mészáros Gábor

Kiadja a Nemzeti Közsolgálati Egyetem
Ludovika Egyetemi Kiadó
A kiadásért felel: Deli Gergely rektor

Székhely: 1083 Budapest, Ludovika tér 2.
Kapcsolat: kiadvanyok@uni-nke.hu

Felelős szerkesztő: Karácsony Fanni
Olvasószerkesztő: Resofszki Ágnes, Nagy Judit
Korrektor: Csinta Áron
Tördelőszerkesztő: Stubnya Tibor

DOI: https://doi.org/10.36250/01090_00

ISBN 978-963-653-005-1 (elektronikus PDF) | ISBN 978-963-653-006-8 (ePub)

© A szerkesztő, 2023
© A szerzők, 2023
© A kiadó, 2023

Minden jog védve.

Tartalom

Dániel Zoltán

- A különleges jogrend helye, szerepe a katasztrófák elleni
védekezésben, a kőbányai önkormányzat Covid-19-járvány miatti
tevékenysége tükrében 7

Farkas Péter

- Az útzár a megállásra kényszerítés és a járművek biztonságos
megállításának gyakorlati oldaláról 39

Héczey Nikoletta

- Társadalmi attitűdök az életellenes bűncselekményeket elkövető
fiatalkorúakkal szemben 57

Hunyadi Péter Lőrinc

- Terrorcselekmények megelőzési lehetőségei nemzetközi repülőterek
földi oldalán 75

Kun László

- Motiváció és ösztönzés – Lehetőségek a személyi állomány
mentálhigiénés gondozásában 101

Lestár József

- Kiképzés és motiváció 123

Nagy Ivett

- Az európai (integrációs) és globális kábítószer-bűnözés aktuális kérdései 149

Nyirádi Katalin Angéla

- Az első KRESZ – út az első közlekedési kódexig 167

Raffai Zsófia

- A veszélyesáru-szállítással kapcsolatos közbiztonsági tervezés
rendszere és a tervek hatósági ellenőrzési tapasztalatainak értékelése 187

Veszprémi Roland

- A katasztrófavédelem tűzoltósági beavatkozási tevékenysége, annak
eszközei és körülményei vasúti baleseteknél 209

Vákát

Dániel Zoltán

A különleges jogrend helye, szerepe a katasztrófák elleni védekezésben, a kőbányai önkormányzat Covid–19-járvány miatti tevékenysége tükrében

Bevezetés

A témaválasztás indoklása

A polgári, katasztrófavédelmi jogszabályi környezet megújulása következtében az önkormányzatoknál létrehozták a közbiztonsági referens feladatkörét.¹ Jómagam ezt a pozíciót 2012. április 1-je óta töltöm be a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzatnál. A Nemzeti Védekezés Rendszerének helyi szintjén az önkormányzat és a polgármester áll,² továbbá „a polgármester a helyi katasztrófavédelmi feladatok végrehajtásának letéteményese”.³ A 2020 márciusában kihirdetett veszélyhelyzet⁴ ezért egy teljesen új, a hétköznapi működéstől eltérő környezetben követelte meg az önkormányzatoktól, a polgármesterektől és ezáltal a közbiztonsági referensektől is a helytállást a lakosság védelme érdekében. E megváltozott környezetben, Budapest Főváros X. kerület Kőbánya érdekében, 2020. március 11-étől napi szinten kellett helytállnia mindenkinek az önkormányzatban, és a beosztásának megfelelő vagy néha azon túlmutató mértékben dolgoznia a kerület 69 593 fős lakosságának⁵ védelme érdekében.

¹ 2011. évi CXXVIII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról (Kat.) 3. § (12), 15. § (2) bekezdés j) pont.

² Bonnyai Tünde – Rác Réka – Mőgor Judit (szerk.): *Az új katasztrófavédelmi szabályozás – jegyzet és jogszabálygyűjtemény – közbiztonsági referensek felkészítéséhez*. BM Országos Katasztrófavédelmi Igazgatóság, 2012. 15.

³ Bonnyai et al. (2012): i. m. 21.

⁴ 40/2020. (III. 11.) Korm. rendelet veszélyhelyzet kihirdetéséről.

⁵ A Kőbányai Önkormányzat népesség-nyilvántartása.

Mint közbiztonsági referens úgy vélem, a védekezés „végpontján” történő feladatok bemutatása, a kerületi veszélyhelyzeti intézkedések ismertetése, a megtett védelmi, védekezési lépések leírása, adatokkal való alátámasztása és azok kiértékelése hasznos információkkal és tapasztalatokkal szolgálhat a jövőre nézve a még hatékonyabb, még felkészültebb polgári védelmi, lakosságvédelmi feladatok ellátását illetően. Az első különleges jogrendi időszak tapasztalatainak levonása egy esetleges második hullám⁶ elleni védekezés vagy más egyéb lakosságvédelmi feladatokra való tervezés, szervezés hatékonyságát növelheti. Ahogyan azt a jogszabály is megfogalmazza, a „polgári védelem olyan állami feladat-, eszköz- és intézkedési rendszer, melynek célja [...] a lakosság életének megóvása, az életben maradás feltételeinek biztosítása [...]”⁷

A kutatás célkitűzései

Céлом, hogy dolgozatomban bemutassam, hogy a 2012. január 1-jén hatályba lépett új katasztrófavédelmi jogi szabályozó esetében országos szinten első alkalommal kihirdetett különleges jogrend, nevezetesen a veszélyhelyzet milyen változásokat, feladatokat hozott a Kőbányai Önkormányzat működésében, az Önkormányzat milyen lépéseket tett meg a lakosság védelme érdekében.

Tanulmányomban a védekezésnek három nagyobb részét kívánom alaposabban megvizsgálni. Az első a lakosságvédelmi feladatok ellátásába bevonható segítség forrása, ezen belül is a köteles települési polgári védelmi szervezet, az önkéntes mentőszervezetek, valamint a lakosság köréből toborzott önkéntesek.

A második a segítséget kérő lakossággal kapcsolatos feladatoké, amelyek körébe olyan kerületi lakosok tartoznak, akik vagy koruk, vagy egészségi állapotuk miatt az önkormányzat segítségére szorultak. A harmadik a hatósági házi karanténba került személyekkel kapcsolatos feladatoké, a számuk alakulása a védekezés során.

A dolgozatomban vizsgált önkormányzati védekezési tevékenység az első hullám alatti védekezés adatait használja fel, a hipotéziseimet ezen adatok kiértékelésével vizsgálom. A Kőbányai Önkormányzat a Covid-19-járvány első hullámában 2020. március 11-étől 2020. június 2-áig védekezett a dolgozatban szereplő eszközökkel.

⁶ A témaválasztás és a hipotézisek felállításának időpontja 2020 márciusa, így a második hullám még esetleges volt.

⁷ Kat. 3. § (20) bekezdés.

A hipotézisek megfogalmazása

1. Feltételezésem szerint egy esetleges második hullámnál,⁸ hasonló országos intézkedések mellett, az önkormányzatok saját állománnyal, úgy, hogy a mindennapi feladatvégzést is el kell látni, képtelenek lesznek a megnövekedett feladatokkal megbirkózni, így szükségessé válik megvizsgálni, milyen bevonható segítség áll az önkormányzatok rendelkezésére. Meglátásom szerint az egyik ilyen lehetőség a települési köteles polgári védelmi szervezet, a másik pedig az önkéntes mentőszervezet, természetesen a lakosság köréből toborzott önkéntesek mellett. Úgy gondolom, jelen veszélyhelyzetben a települési köteles polgári védelmi szervezet alkalmazása nem lehetséges annak megbonyolított jogi folyamatai miatt, továbbá a tagok kiképzettsége is hiányos ilyen helyzetekre, valamint a köteles polgári védelmi szervezet állománytáblájában kifejezetten járványügyi veszélyhelyzettel kapcsolatban alkalmazható szakalegység(ek) nem található(k), eltekintve a kevés, biológiai vagy vegyi területen tevékenykedő gazdasági szereplő munkahelyi polgári védelmi szervezeteinek vegyi alegységeitől. Úgy vélem, a civil szférából érkező önkéntes mentőszervezetek segítségére való támaszkodás jobb, gyorsabb és hatékonyabb megoldás lehet az önkormányzatok számára.
2. A segítséget kérő lakossággal kapcsolatban úgy vélelmezem, hogy a lakosság nagy része igényelni fogja az Önkormányzat feladatául szabott segítségnyújtást, mert sajnos az elmúlt évtizedek tapasztalata azt mutatja, hogy az emberek az atyáskodó, gondoskodó, őket mindenben kiszolgáló államban, közigazgatásban „hisznek”.⁹ A kerületben a kormányrendeletben megszabott korcsoportokban,¹⁰ vagyis a 70. életévüket betöltötték esetében az összlakosság szám 8953 fő, amelyből a férfiak száma 3085 fő, a nőké pedig 5868 fő.¹¹ A kormányrendelet-

⁸ A témaválasztás és a hipotézisek felállításának időpontja 2020 márciusa, így a második hullám még esetleges volt.

⁹ KSH: *Szociális statisztikai évkönyv 2018*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2019a. 97–170.

¹⁰ 46/2020. (III. 16.) Korm. rendelet az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó humánjárvány megelőzése, illetve következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében elrendelt veszélyhelyzet során teendő intézkedésekről, 2. §.

¹¹ Kőbányai Önkormányzat népszámszámla nyilvántartása.

változással megváltozott korcsoportban,¹² ahol már a 65. életévüket betöltötteket kellett figyelembe venni, az összlakosság szám 14 810 fő, ebből 5398 fő a férfi és 9412 fő a nő. Ezek alapján úgy gondolom, a nők száma magasabb lesz a férfiakénál a segítségkérők tekintetében, viszont a számok alapján a férfiak esetében magasabb segítségkérési százalékot várok az önellátás megkönnyítése tekintetében, amit az idős állampolgárokkal való személyes beszélgetéseimre alapozok a kerületben eltöltött egy évtizedes védelmi referensi munkám tapasztalatait összegezve.

3. Továbbá úgy feltételezem, hogy az Önkormányzat felhívására nagyobb számban fognak jelentkezni önkéntesek, amely feltevésemet szintén az elmúlt évek nagyobb katasztrófái kapcsán megjelenő összetartásra alapozom. A 2013-as, Dunán megjelenő árvíz elleni védekezésben országosan közel 37 ezer civil vett részt,¹³ ez az ország teljes lakosságára vetítve 0,37%-os civil önkéntességi arányt jelent. Ezek alapján úgy vélem, jelen helyzetben Kőbányán is várhatóan 0,3-0,4%-os lesz az önkéntesek jelentkezése, ami a kerület vonatkozásában 210–280 önkéntest jelentene. Továbbá úgy gondolom, a jelentkező önkéntesek többsége nő lesz, lévén társadalmunkban inkább a nőkre jellemző a gondoskodás, az önzetlen segítségnyújtás.¹⁴
4. A hatósági házi karanténosok tekintetében úgy feltételezem, hogy a külföldről való hazautazások,¹⁵ illetőleg az áruszállítmányok¹⁶ beérkezését követő járványügyi megfigyelésre kötelezettek között nagyobb arányban lesznek a tízes és ötvenes közötti korcsoportokba tartozó személyek, amit arra alapozok, hogy e korcsoportok képviselői azok, akik leginkább részt vesznek külföldi utazásokon, és ezekből a korcsoportokból kerülnek ki

¹² 71/2020. (III. 27.) Korm. rendelet a kijárási korlátozásról, 6. § (1) bekezdés.

¹³ BM OKF: *Az Árvíz – számokban* (2013. június 15.).

¹⁴ Kozma Luca: *Mintakövetés, genetikai örökség vagy társas alkalmazkodás – Biológiai és társas hatások a férfi nemi szerep és viselkedés kialakulásában*. Doktori értekezés. Pécsi Tudományegyetem, Pécs, 2019. 20.

¹⁵ KSH: Nemzetközi utazások 2019. III. negyedév. *Statisztikai Tükör*, 2019c. december 6. 4.

¹⁶ KSH: Szállítási teljesítmények 2019. III. negyedév. *Statisztikai Tükör*, 2019b. november 28. 1.; 41/2020. (III. 11.) Korm. rendelet az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó humánjárvány megelőzése, illetve következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megővése érdekében elrendelt veszélyhelyzet során teendő intézkedésekről, 3. §.

az áru fuvarozásban dolgozók, de a külföldi új élet kezdéséből a sikertelenség és/vagy járvány miatt hazatérők is.¹⁷

A nemek megoszlásának tekintetében úgy vélem, az áru fuvarozásból, valamint a külföldön végzett építőipari, fizikai munkákból hazatérő honfitársaink esetében tapasztalható férfi nem túlsúlyából adódóan a férfiak irányába billenő „nemi mérleg” lesz megfigyelhető a hatósági házi karanténosok tekintetében.

A védelmi igazgatás szerepe, működése és a helyi szint első lépései

A különleges jogrend szerepe a védelmi igazgatásban

Ahogy Till Szabolcs ezredes fogalmaz: „A különleges jogrend az alkotmányos szabályozás különös része, a békétől, általánosabban az állami működés általános szabályaitól eltérő időszakok bővített eszköztárú kezelésének joga.”¹⁸ A különleges jogrendeket az Alaptörvényben kell rögzíteni, mert ezek olyan események kezelésére szolgáló jogrendek, amelyek pont az Alaptörvényben rögzítettektől engednek eltérni.¹⁹

A 2020 márciusában a Kormány által kihirdetett²⁰ veszélyhelyzet egy ilyen különleges jogrendi helyzet.²¹ Veszélyhelyzetet a Kormány az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető elemi csapás vagy ipari szerencsétlenség esetén, ezek következményeinek elhárítása érdekében hirdethet ki.²²

A Kormány ezért, a WHO által világjárvánnyá minősített,²³ Covid–19 néven ismertté vált megbetegedés, a később SARS-CoV-2 néven regisztrált vírus okozta járványügyi veszélyhelyzet miatt,²⁴ az élet- és vagyonbiztonság megőrzése érdekében hirdette ki a veszélyhelyzetet.²⁵

¹⁷ KSH: *Népmozgalom, 2019* (é. n.).

¹⁸ Till Szabolcs: Különleges jogrend. In Jakab András – Fekete Balázs (szerk.): *Internetes Jogtudományi Enciklopédia*. 2019. 1.

¹⁹ Halász Iván (szerk.): *Alkotmányjog*. Budapest, Dialóg Campus, 2018.

²⁰ 40/2020. (III. 11.) Korm. rendelet.

²¹ Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.) 53. cikk.

²² Alaptörvény 53. cikk (1) bekezdés.

²³ WHO: *WHO Characterizes COVID-19 as a Pandemic 11 March 2020* (2020. március 11.).

²⁴ WHO: *Falsified Medical Products, Including In Vitro Diagnostics, that Claim to Prevent, Detect, Treat or Cure Covid–19* (2020. március 31.).

²⁵ 40/2020. (III. 11.) Korm. rendelet, 1. §.

Veszélyhelyzeti időszakokban korlátozni lehet az emberi jogokat, a nyilvánosságot, valamint az államszervezet működésének alapvető szabályaitól, többek között a hatalommegosztás elvétől való eltérést is meg lehet tenni.²⁶

Ellenben az Alaptörvény alkalmazásától – és egyebek között az élethez és az emberi méltósághoz való jogtól, az ártatlanság vélelmétől – eltekinteni még ebben a jogrendi helyzetben sem lehet.²⁷ Mivel járványügyi veszélyhelyzetről beszélünk, kiemelném, hogy az orvosi vagy tudományos kísérlet önkéntes hozzájárulás nélküli végzésének tilalma szintén nem ignorálható egyetlen különleges jogrendi helyzetben sem.²⁸

A Kormány által kihirdetett veszélyhelyzet során az adott különleges jogrendi helyzetre vonatkozó sarkalatos törvény erre vonatkozó szakaszai a mérvadók a részletek tisztázását illetően.²⁹ A Kormány által ezen időszakban hozott, a veszélyhelyzet kezelésével kapcsolatos rendeletek 15 napig maradnak hatályban, kivéve akkor, ha ezt az Országgyűlés felhatalmazásával a Kormány meghosszabbítja,³⁰ de a veszélyhelyzet megszűnésével mindenképpen hatályukat veszítik.³¹

A veszélyhelyzet kihirdetésére vonatkozó sarkalatos törvény³² veszélyhelyzet idején az önkormányzatok működését is szabályozza, részletekbe menően. A hivatásos katasztrófavédelmi tevékenységirányítás kizárólag szakmai irányítást jelent, a feladat-végrehajtás marad az önkormányzati állomány hatáskörében.³³ Továbbá a veszélyhelyzetben a települési önkormányzat képviselő-testületének feladat- és hatáskörét a polgármester gyakorolja. Ennek keretében nem foglalhat állást önkormányzati intézmény átszervezéséről, megszüntetéséről, ellátási, szolgáltatási körzeteiről, ha a szolgáltatás a települést is érinti.³⁴ Valamint a különleges jogrendi időszakban alkotott kormányrendelet a polgármester és a jegyző hatáskörébe tartozó államigazgatási feladatot is megállapíthat.³⁵ Továbbá veszélyhelyzetben elrendelhető az ideiglenes polgári védelmi szolgálat ellátása, vagyis a köteles polgári védelmi szervezetek alkalmazása.³⁶

²⁶ Halász (2018): i. m. 167.

²⁷ Halász (2018): i. m. 167.

²⁸ Halász (2018): i. m. 167.

²⁹ Alaptörvény 53. cikk (2) bekezdés.

³⁰ Alaptörvény 53. cikk (3) bekezdés.

³¹ Alaptörvény 53. cikk (4) bekezdés.

³² Kat.

³³ Kat. 46. §. (3) bekezdés.

³⁴ Kat. 46. §. (4) bekezdés.

³⁵ Kat. 47. §. (2) bekezdés.

³⁶ Kat. 51. §. (1) bekezdés.

A fenti részletezésben leírtak ellenére a 40/2020. (III. 11.) Korm. rendelet nem katasztrófahelyzetként értékelte a járványveszélyt,³⁷ ezért a polgármesterektől a helyi védekezés szakmai irányítását nem vették át a hivatásos katasztrófavédelem szakemberei, hanem a polgármesterek kezében hagyták a teljes helyi védekezés irányítását.

A kőbányai védekezési lehetőségek, kezdeti intézkedések

A kihirdetett különleges jogrend olyan jogszabályi helyzetet hozott létre, amely eltér az önkormányzat mindennapos tevékenységének jogi szabályozásától. Az új jogi környezetet meg kellett ismernie a kerület vezetésének, operatív törzsének, hogy a jogi szabályzóknak megfelelően láthassa el a kerület védelmi feladatait. A közbiztonsági referensnek meghatározó szerepe van ebben a helyzetben. A közbiztonsági referens a felkészülés időszakában részt vesz a település veszélyelhárítási tervének elkészítésében.³⁸ Továbbá feladata, hogy felkészüljön a lakosság-védelmi tájékoztatók kiadására is, amelyekben tájékoztat, utasít.



1. ábra: Különfemenű tájékoztató almenükkel a koronavírusról az önkormányzat honlapján a gyorsabb és könnyebb lakosságtájékoztatás végett

Forrás: kobanya.hu

³⁷ 40/2020. (III. 11.) Korm. rendelet, 1. §.

³⁸ 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról, 77. §. (1) bekezdés a) pont.

A különleges jogrend idején megszülető kormányrendeletek a védekezést a települések polgármestereire bízta,³⁹ akik munkáját hol szigorúbban, hol engedékenyebben szabályozták.

A Kőbányai Önkormányzat Operatív Törzse több főosztály együttműködésében létrehozott egy olyan rendszert, amely a rászorulóknak nyújtott segítséget, és ezzel párhuzamosan létrehozott egy olyan felületet, amellyel a segíteni szándékozó kerületi lakosokat vonta be védekezési feladataiba (1. ábra). E tevékenységeket úgynevezett *flyereken* terjesztette hagyományos papíralapon, de az internetes honlapján és több Facebook-csatornán is eljuttatta a kerületi lakossághoz.

Ezenfelül számos lakossági tájékoztatót jelentettünk meg a honlapunkon és az önkormányzat többi elektronikus és írott médiumán keresztül, valamint minden lakosunknak a kerületben eljuttatunk a postaládájába egy járványügyi tájékoztató anyagot, amelyet a kerületi bezárt intézmények dolgozói mint regisztrált önkéntesek terjesztettek.



2.. ábra: A kerület számos tömegközlekedési megállója közül az egyik, amelybe az önkormányzat „Vírus Etikett” óriásplakátot helyezett ki

Forrás: a szerző felvétele

³⁹ 41/2020. (III. 11.) Korm. rendelet, 3. §, 4. §, 8. §.

A védekezésbe bevonható segítség

A közbiztonsági referens feladatait a védekezés időszakában is pontosan megfogalmazza a jogszabály.⁴⁰ Ennek értelmében a kerületi Operatív Törzs az én feladatorként szabta meg a kerületben a rászorulókat, a segítségkérőket, valamint a segítséget nyújtó önkéntesek regisztrálását, koordinálását. Továbbá az én feladatom volt a kapcsolattartás a rendőrséggel, a katasztrófavédelemmel és a járás hivatallal is.

A védekezési feladatok ellátásába a vezetés utasítása szerint kerületi önkénteseket kellett bevonni, de ennek a feladatnak az elvégzésével párhuzamosan a települési köteles polgári védelmi szervezet alkalmazását is meg kellett vizsgálni.

Települési Köteles Polgári Védelmi Szervezet

A katasztrófavédelem új törvényi szabályozása a korábbi jogszabályokban felsorolt polgári védelmi feladatok többségét átemelte, folytatta. Ezek közé tartozott a polgári védelmi szervezetek létesítésére vonatkozó szabályozás.⁴¹

A településeken úgynevezett köteles polgári védelmi szervezeteket kell létrehozni, amennyiben a kockázatbecslést követően a település besorolása ezt indokoltá teszi.⁴² A polgári védelmi szervezetek létrehozásának célja a törvény értelmében, hogy az a „személyi állománya útján az e törvényben [2011. évi CXXVIII. törvény] meghatározott, valamint fegyveres összeütközés idején végrehajtandó polgári védelmi feladatokat lát el”.⁴³

A kihirdetett veszélyhelyzet nyolcadik napján érkezett a hivatásos katasztrófavédelem oldaláról az első megkeresés, telefonon, hogy helyezzem készenlétbe a települési köteles polgári védelmi szervezet megalakítási tervét.

A polgári védelmi szervezetekbe beosztott személyek kiképzése, felkészítése, gyakorlatoztatása elengedhetetlen a biztonságos és szakszerű munkavégzésükhöz. A kiképzés célja a természeti, a civilizációs és egyéb eredetű katasztrófák, veszélyhelyzetek megelőzése, az elhárításra és a helyreállítás során jelentkező

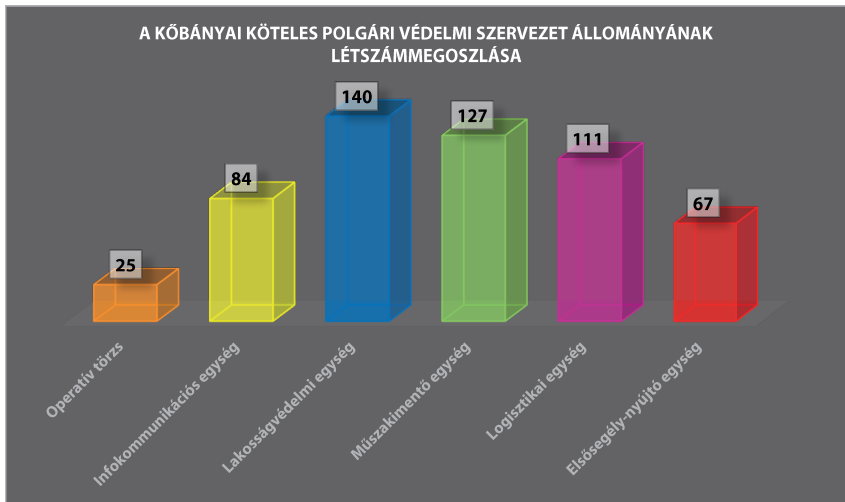
⁴⁰ 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet, 77. §. (2) bekezdés.

⁴¹ Muhoray Árpád: A polgári védelem helye a modern katasztrófavédelemben. *Hadmérnök*, 12. (2017), 2. 198.

⁴² Kat. 63. §. (1) bekezdés.

⁴³ Kat. 3. §. (21) bekezdés.

feladatok végrehajtására való felkészülés, továbbá bekövetkezés esetén a káros következmények lehető legkisebbre csökkentése.⁴⁴



3. ábra: A kőbányai települési polgári védelmi szervezet megalakulási tervében szereplő létszám megoszlása a szakalegységekben

Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

A települési polgári védelmi szervezetekkel kapcsolatos kiképzési, gyakorlatoztatási, alkalmazási, védőfelszereléssel, -ruházattal, eszközökkel való ellátási költség minden esetben a kiképzés vagy a gyakorlat elrendelőjét terheli.⁴⁵ A polgári védelmi szervezetekkel kapcsolatos sarkalatos törvény ennek a költségnek a fedezetét a katasztrófavédelmi hozzájárulás beszedésével kívánta biztosítani,⁴⁶ ám a törvénynek ezt a szakaszát 2012. június 30-ától törölték,⁴⁷ így az anyagi fedezete a polgári védelmi szervezeteknek, meglátásom szerint, nincs megfelelően biztosítva, lévén ennek többmilliós költségét az önkormányzatok saját költségvetésükből kigazdálkodni, ráfordítani nem tudják. Emiatt a köteles polgári

⁴⁴ 62/2011. (XII. 29.) BM rendelet, 46. §.

⁴⁵ 62/2011. (XII. 29.) BM rendelet, 44. §.

⁴⁶ Kat. 77. §.

⁴⁷ 2012. évi LXXII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény módosításáról, 1. §.

védelmi szervezetek kiképzése, gyakorlatoztatása az ország szinte egészének területén nem történt meg, és nem is fog megtörténni. Ennek alapján a köteles polgári védelmi szervezetek munkájára, segítségére számítani jelen helyzetben nem lenne célravezető és bölcs lépés. Ezzel szemben az önkéntességre, az önkéntes mentőszervezetekre való támaszkodás már sokkal inkább a megfelelő döntés lenne, meglátásom szerint.

Míg a köteles polgári védelmi szervezet alkalmazása több napba, akár hétbe is telhet, ha beleszámolom azt az időt is, ameddig a megalakítási tervben szereplők adatait pontosítják az alkalmazáshoz szükséges dokumentum kiállításához és postázásához, addig az önkéntes mentőszervezetek alkalmazása sokkal könnyebb és gyorsabb, főleg abban az esetben, ha az önkormányzatnak együttműködési megállapodása is van az adott önkéntes mentőszervezettel.

Összegezve a hivatásos katasztrófavédelem részéről érkezett feladatszabást, amely a köteles polgári védelmi szervezetek alkalmazásának előkészítésével kapcsolatban érkezett, úgy gondolom, sokkal nagyobb segítség volt, és sokkal nagyobb segítség lesz a jövőben is az önkéntes mentőszervezet és az önkéntes állampolgár, mint a köteles polgári védelmi szervezetbe beosztott lakos. Ahogy dr. Muhoray Árpád nyá. pv. vezérőrnagy úr fogalmaz, „a békeidejű katasztrófák kezelésében [a magyar polgári védelem] egyre nagyobb mértékben épít az állampolgárok önkéntességére”.⁴⁸

Önkéntes Mentőszervezet

A köteles polgári védelmi szervezet alkalmazhatóságának körülményességével szemben az önkéntes mentőszervezetek sokkal gyorsabban, sokkal egyszerűbben alkalmazhatók. Kőbányán 2005 óta működik egy nemzeti minősítéssel rendelkező önkéntes mentőszervezet, a Dr. Sztanek Endre Alapítvány. Az alapítvány önkéntesei (4. ábra) közül többeknek van radiológiai, biológiai, vegyi mentesítő képesítése, így ők készen álltak, hogy az önkormányzat megkeresésére részt vegyenek a kerületi fertőtlenítési munkálatokban. Az alapítvány további önkéntesei, akik ilyen végzettséggel nem rendelkeztek, egyénenként, saját döntésük alapján jelentkeztek már március közepén önkéntesnek az önkormányzatnál, hogy szabadidejükben segítsék a kerületi rászoruló, segítségkérő személyeket.

⁴⁸ Muhoray (2017): i. m. 200.

Meglátásom szerint a fentebb említett, köteles polgári védelmi szervezeteket érintő problémákat felismerve, a törvényi szabályozásoknak, módosításoknak eleget téve és a haza védelmét, Magyarország biztonságát is szem előtt tartva a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság is meglátta az önkéntes mentőszervezetekben lévő potenciált a köteles polgári védelmi szervezetek mellett, és ezen önkéntes szervezetek megalakítását, gyakorlatoztatását, kiképzését, pályázatok útján eszközökkel ellátását helyezte előtérbe, így biztosítva azt a kiképzett és hasznos, civil szférából érkező emberállományt, amely a hivatásos katasztrófavédelmi szerv segítségére lehet azokban az esetekben is, amelyekben a törvény megalkotásakor a köteles polgári védelmi szervezetbe beosztottaknak kellett volna helytállniuk. A katasztrófavédelmi hozzájárulás megszüntetésével kieső összeget az önkéntes mentőszervezetek az adó 1%-ából befolyó támogatásokból, vállalatok és önkormányzatok, valamint magánszemélyek adományaiból, támogatásaiból pótolják a katasztrófavédelem nemzeti rendszerébe.



4. ábra: A Dr. Sztanek Endre Alapítvány önkéntesei az első nemzeti minősítő gyakorlatuk előtt, 2014
Forrás: Dr. Sztanek Endre Alapítvány, fotó: Kántor Zsófia

Ezt a meglátást támasztja alá a Covid–19-járvány miatti védekezés során Kőbányán megvalósult együttműködés az önkormányzat és az önkéntes mentőcsoport között.

Az önkormányzat lakosságvédelmi intézkedései Kőbányán

Lakossági önkéntesek bevonása a védekezésbe

A kötelezően önkormányzati feladattá vált lakosságellátást önkormányzatunk önkéntesek bevonásával igyekezett megoldani. Az önkormányzat 2020. március 17-étől kezdte meg az önkéntesek regisztrálását, adatbázisuk felépítését abból a célból, hogy a kerületi rászorulókat 2020. április 18-ától megkezdett regisztrálását követően el tudjuk látni a felmerülő igényeket a bevásárlás, a gyógyszerkiváltás, a postai ügyintézés és – gondolva a házi kedvencekre is – a kutyasétáltatás terén.

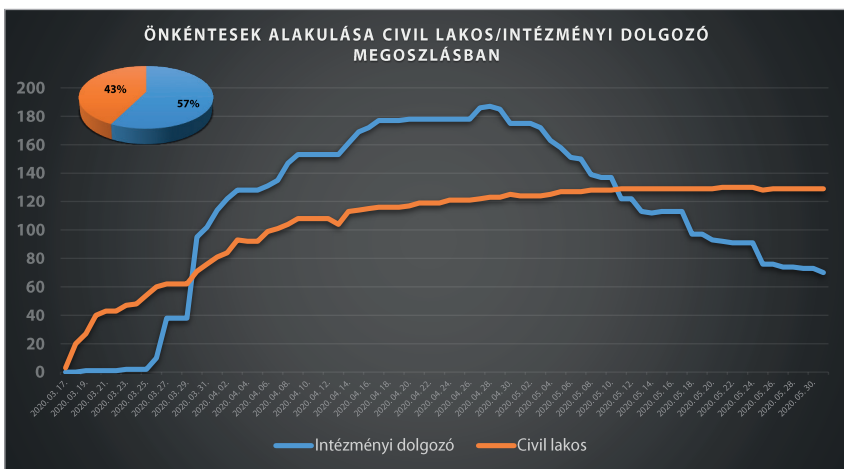


5. ábra: A regisztrált önkéntesek nemi megoszlása

Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

2020. április 1-jével elérkezett a bölcsődei és óvodai intézmények bezárásának ideje, és a kerületi vezetés úgy döntött, hogy a bölcsődék és az óvodák zárva tartása alatt önkéntesként segítsék az intézményi dolgozók az önkormányzat feladatellátását. Ez tömeges jelentkezéshez vezetett, ami jelentősen hatott a nemek arányára is. Az intézményi dolgozóink tömeges önkéntes regisztrációját jól szemlélteti a 6. ábra, amely a civil lakosság köréből és az intézményi dolgozóink köréből érkező önkéntesek változását és megoszlását mutatja.

A 2020 áprilisának végén megjelent kormányhatározat értelmében történt változások, az ügyeleti rendszerben való intézménynyitás,⁴⁹ amely a kormányhatározatban megjelölt kritériumoknak⁵⁰ megfelelő gyermekek részére tette kötelező önkormányzati feladattá ezt, jelentős hatással volt az önkormányzat önkénteseinek létszámára és összetételére. Az ügyeleti rendszerben önkormányzatunk intézményei megnyitottak, ennek eredményeképpen viszont a 6. ábra „Intézményi dolgozó” adatsorának görbében szabad szemmel is jól látható módon a regisztrált intézményi dolgozóink az ügyeleti feladatok növekedésével arányosan sorra mondták vissza az önkéntes tevékenységüket.



6. ábra: Az önkéntesek regisztrációjának alakulása civil lakosok és intézményi dolgozók megoszlásában

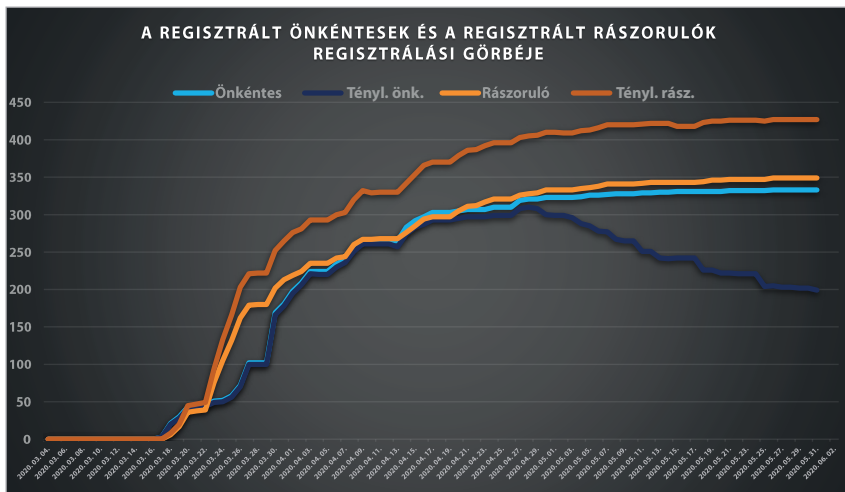
Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

Ez jelentősen megnehezítette az önkéntes feladatok ellátását, az önkéntesek megszervezésében egyre nagyobb hangsúly került az erőforrás-hatékonyságra, a korábbi „bőség zavarával” ellentétben. Az intézmények ügyeleti rendben való újranyitásának eredményeképp május végére a tényleges önkéntesek száma majdnem a felére esett vissza.

⁴⁹ 152/2020. (IV. 27.) Korm. rendelet, 1. §. (1) bekezdés.

⁵⁰ 152/2020. (IV. 27.) Korm. rendelet, 1. §. (2) bekezdés.

Ezt a létszámbeli visszaesést (Tényleges önkéntes adatsor), a regisztrált segítségkérők (Tényleges rászoruló adatsor) lassan növekvő létszámát, valamint a védekezés utolsó időszakában az egyre távoluló ollót jól szemlélteti a 7. ábrán lévő diagram.



7. ábra: A regisztrált önkéntesek és a regisztrált segítségkérők számának alakulása a védekezés időszakában

Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

Az önkéntesek toborzásához alaposan átgondolt jelentkezési lapot kellett készítenünk, amelynek elsődleges célja az volt, hogy lássuk, hol, miben és kinek tud segíteni a jelentkező, de legalább ennyire fontos volt az is, hogy a segítséget kérő rászoruló is biztonságban legyenek a segítő önkéntestől, azaz ne válhassanak csalók áldozatává. Ezért a jelentkező önkénteseknél az érvényes jelentkezés feltételül szabtuk a személyazonosító okmányuk fényképes oldalának csatolt képét, valamint egy, az adataik kezelését jogilag számunkra lehetővé tevő⁵¹ adatkezelési nyilatkozatot is.

⁵¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről, 6. cikk (1) bekezdés a) pont; 2011. évi CXII. törvény az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról, 5. § (1) bekezdés a) pont; 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről, 2:48. §.

Sikeres regisztrációjukat követően pedig kiállítottunk számukra egy névre szóló digitális igazolást, amelyet kérésre akár a telefonjuk kijelzőjén is fel tudtak mutatni a segítségkérőnek, hogy azzal igazolják magukat. Ennek az igazolásnak a léte és arra, hogy joga van elkérni azt az önkéntestől, minden segítségkérőnek felhívtuk a figyelmét.

Azt gondolom, az átgondolt és előrelátó toborzásunknak köszönhetően egy önkéntesünk sem élt vissza a segítségkérők bizalmával, bizalmatlanság nem merült fel egyetlen kiközvetített önkéntes és regisztrált segítségkérő között sem.

Önkormányzatunk az önkéntesekből álló segítségkérők ellátási rendszerének szervezését, a kormányzati intézkedésekkel összhangban,⁵² 2020. június 2-áig tartotta fenn, de ezt követően sem engedte el a segítségre szoruló kerületi lakosok kezét. A kerület polgármestere a 2020. május 26-án kelt, az ellátást igénylő lakosoknak címzett levelében tájékoztatta őket arról, hogy aki úgy érzi, hogy kora vagy egészségi állapota miatt továbbra is szüksége van segítségre a rendes ellátások keretei között, forduljon bizalommal a Bárka Kőbányai Humánszolgáltató Központhoz, és igényelje a házi segítségnyújtást. Ennek a tájékoztatólevélnek a kézbesítése volt az önkénteseink utolsó feladata május utolsó hetében.

Az önkéntesek esetében azt feltételeztem a 2013-as, Dunán megjelenő árvíz elleni védekezés adataira alapozva, hogy jelen helyzetben Kőbányán is várhatóan 0,3–0,4%-os lesz az önkéntesek jelentkezése, ami a kerület vonatkozásában 210–280 önkéntest jelentene. Továbbá úgy véltem, hogy a jelentkező önkéntesek többsége nő lesz, lévén társadalmunkban inkább a nőkre jellemző a gondoskodás, az önzetlen segítségnyújtás.⁵³

A védekezés ideje alatt összesen 333 fő regisztrált önkéntesnek az önkormányzatnál. Ez a lakosság szám 0,47%-át jelenti. Ám ebben benne vannak az önkéntességre kért intézményi dolgozók is. Az intézményi dolgozókat leszámítva 142 önkéntes jelentkezett, ami viszont már csak a 0,2%-ot éri el. Tehát ha az adatokból csak a színtiszta civil lakosságból érkező jelentkezéseket veszem értékelhetőnek, akkor a valóság elmaradt a feltételezésememtől. Ha azonban egy kis korrekcióval élek, és úgy végzem el a számítást, hogy az intézményi dolgozók felét hozzászámolom a civilekhez, azt feltételezve, hogy az erős ajánlás elmaradása esetén ennyien azért jelentkeztek volna maguktól is, akkor az már 237 önkéntest jelent, ami 0,34%-a a kerületi lakosságnak, így az általam várt és feltételezett 0,3–0,4% közötti érték közepében lenne a valóság.

⁵² 211/2020. (V. 16.) Korm. rendelet a fővárosi védelmi intézkedésekről, 1. § (1)–(2) bekezdés.

⁵³ Kozma (2019): i. m. 20.

Az adatok elemzéséből kiderült, hogy a civil lakosságból jelentkező önkéntesek körében 60% volt a nők, míg 40% a férfiak aránya, így a feltételezésem, hogy több nő fog jelentkezni, beigazolódott, de ez a 20% értékkülönbség, amely 28 főt jelent, úgy gondolom, nem adja vissza azt a jelentősnek vélhető női túlsúlyt, amelyet a feltételezésemben vártam.



8. ábra: A civil lakosságból jelentkező önkéntesek nemi megoszlása

Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése



9. ábra: Az intézményi dolgozókból jelentkező önkéntesek nemi megoszlása

Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

Az intézményi dolgozók közül jelentkező önkéntesek 94,77%-a volt nő, és csak 5,23%-a férfi, de ez az óvodapedagógusok, a dajkák, a konyhai kiszolgáló személyzet és a gondnoki, kertészeti feladatokat ellátók mennyisége okozta nemi eltolódás miatt nem is meglepő eredmény (8. és 9. ábra).

Az összes regisztrált önkéntes 80%-a volt nő, és csak 20%-a férfi, így az egyesített eredmény tekintetében azt az eredményt kaptam, amelyet a feltételezésemnél reméltem, vagyis jelentős, közel 70 fős különbség jellemezte a nemek arányát. De sajnos ez az összesített eredmény az intézményi dolgozók miatt ferdített adatokat mutat, így összességében kijelenthetem, hogy a feltételezésem a nemek megoszlásával kapcsolatban éppen csak megállta a helyét.

A segítségkérő rászorulóknak önkormányzati ellátásának módjai

A kihirdetett veszélyhelyzet⁵⁴ során kiadott kormányrendeletek először a 70 év felettieket sorolták a veszélyeztetett korosztályba,⁵⁵ de a kormány a védekezés előrehaladtával módosította a kijárási korlátozásokat, így vezették be a 9–12 óra közti időszavat a 65. életévüket betöltötték számára, egészségük védelme érdekében.⁵⁶



Segítséget kérek!

Kérjük, hogy amennyiben Kőbánya területén, segítségre szorul a járványügyi helyzet miatt, az alábbi adatlap kitöltésével jelentkezzen az onkenes@kobanya.hu e-mail címen. A lapot kérjük, hogy olvashatóan, nyomtatott betűkkel töltsse ki!

Név: _____

Lakcím: _____

Mobil szám: +36-_____-_____

E-mail cím: _____

Születési év: _____

Miben kér segítséget:

☐	Bevásárlás	☐	Kutyasétáltatás
☐	Gyógyszerkiváltás		

Melyik napozakban: _____

Kérjük, figyelmesen olvassa el adatkezelési hozzájárulással kapcsolatos tájékoztatónkat!

Aláírással igazolom, hogy:

- az adatkezelési tájékoztatót elolvastam
- hozzájárulok a megadott adataim kezeléséhez

Budapest, 2020. _____. _____. _____

A segítségkérő aláírása

10. ábra: A segítséget kérők regisztrációs adatlapja

Forrás: Kőbányai Önkormányzat

⁵⁴ 40/2020. (III. 11.) Korm. rendelet.

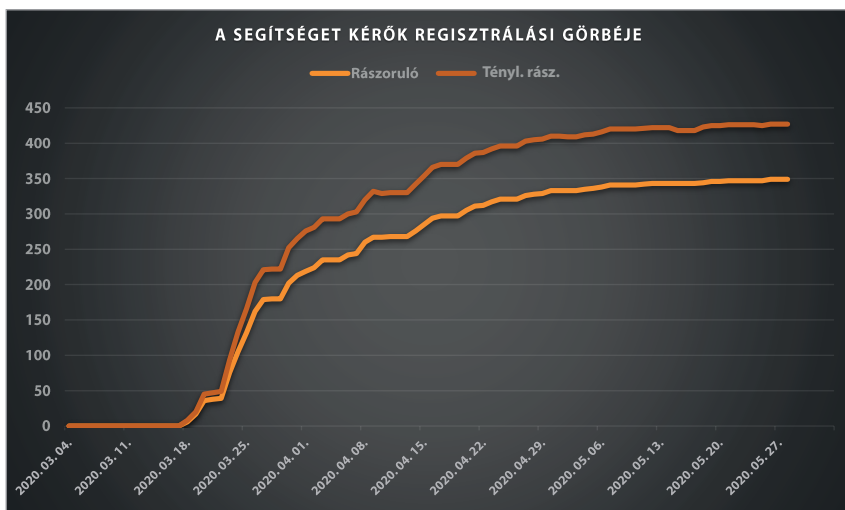
⁵⁵ 46/2020. (III. 16.) Korm. rendelet, 2. §.

⁵⁶ 71/2020. (III. 27.) Korm. rendelet, 6. §.

Önkormányzatunk, hogy eleget tudjon tenni lakosságvédelmi kötelezettségének, 2020. április 18-tól megkezdte a kerületi lakosság köréből a segítségkérők regisztrálását. A regisztrációt maga a rászoruló vagy közeli hozzátartozója tehet meg egy erre külön létrehozott elektronikus levelezési címen (segitseg@kobanya.hu) vagy csak az ezeknek a hívásoknak a fogadására kijelölt önkormányzati vonalas telefonszámon (+36 1 4338 364).

Önkormányzatunk igyekezett segítséget nyújtani a regisztráltak számára bevásárlásban, gyógyszerkiváltásban, postai szolgáltatások intézésében, a kutyák sétáltatásában.

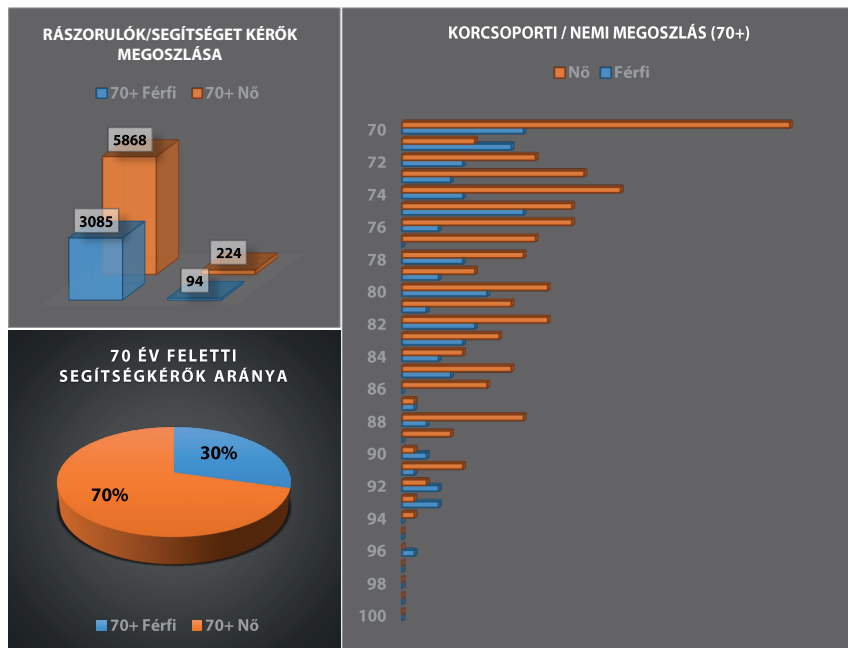
A regisztráció során felvett adatokat bizalmasan kezeltük, azok egyikét sem adtuk ki az önkénteseknek, az összekapcsolás egyeztetésekor csak az utcanév alapján vártuk a döntést az önkéntestől a vállalást illetően. Ezt követően visszahívtuk a segítségkérőt, és tájékoztattuk őt az önkéntesének a nevről és telefonszámáról, amelyet az önkéntesek által aláírt adatvédelmi nyilatkozat alapján a segítséget kérők részére kiadhattunk.



11. ábra: A regisztrált segítségkérők címének és létszámának alakulása a védekezés időszakában
Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

A segítségkérők regisztrációjának alakulását a 11. ábra szemlélteti. A „Rászoruló” adatsor mutatja a regisztrált segítségkérési címek alakulását, míg a „Tényleges

rászoruló” adatsor a címek mögött rejlő, tényleges segítséget kérő személyek létszámának változását.



12. ábra: A kerületi regisztrált segítségkérők aránya az összlakossághoz képest, valamint nemi és korcsoporti megoszlása

Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

A 70 év feletti korosztályában a kerületben 8953 fő él, amelyből a férfiak száma 3085 fő, a nőké 5868 fő.⁵⁷ Majd a kormányrendelet-változással megváltozott korcsoportban,⁵⁸ azaz a 65 év feletti korcsoportjában az összlakosságszám 14 810 fő, ebből 5398 fő a férfi és 9412 fő a nő.⁵⁹ Feltevésemben úgy gondoltam, a lakosság nagy része igényelni fogja az önkormányzat feladatául szabott segítségnyújtást, mert az elmúlt évtizedek tapasztalata azt mutatja, hogy

⁵⁷ A Kőbányai Önkormányzat népesség-nyilvántartása.

⁵⁸ 71/2020. (III. 27.) Korm. rendelet, 6. § (1) bekezdés.

⁵⁹ A Kőbányai Önkormányzat népesség-nyilvántartása.

az emberek az atyáskodó, gondoskodó, őket mindenben kiszolgáló államban, közigazgatásban „hisznek”.⁶⁰ Továbbá azt is feltételeztem, hogy a nők száma magasabb lesz a férfiakénál a segítségkérők tekintetében, viszont a számok alapján a férfiak esetében magasabb segítségkérési százalékot vártam.

A 12. ábra megmutatja, hogy a márciustól tartó védekezési időszakban hány 70. életévét betöltött férfi és nő kért segítséget, és ez milyen arányban áll a 70 év feletti kerületi összlakosságsszámmal. Ez a diagramcsoport tartalmazza a választ minden feltevésemre, ezek elemzésével kiderül, hogy helytállók-e a feltételezésem.

A kerületi védekezés adataiból kiindulva, ahogyan azt a 13. ábrán szereplő diagram is mutatja a 70. életévüket betöltött lakosokkal kapcsolatban, a feltételezésem közül csak egy állta meg a helyét, vagyis jól feltételeztem, hogy több nő fog segítséget kérni, mint férfi. Minden egyéb feltételezésemnek teljesen ellentmondanak az adatok.

Először is a 70. életévüket betöltött lakosoknak csak a 3,55%-a fordult önkormányzatunkhoz, és kért segítséget. Ez a nagyarányú jelentkezésre vonatkozó feltételezésemet nem támasztja alá, mert a négy százalék alatti érték még jóindulattal sem nevezhető nagy aránynak.

Másodszor a 70. életévüket betöltött nők 3,82%-a, míg a 70. életévüket betöltött férfiak 3,05%-a kért segítséget. Ebből következik, hogy a férfiak esetében várt nagyobb százalékos arány esetében sem támasztják alá az adatok a feltételezésemet.

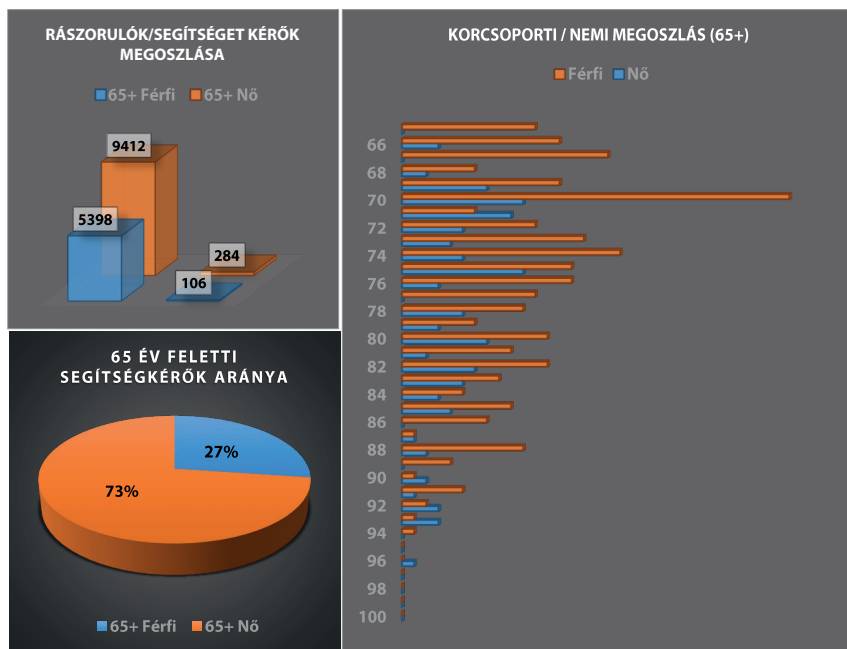
A 13. ábra a fentebb mutatott értékeket szemlélteti a 65. életévüket betöltöttök esetében.

A 65. életévüket betöltöttök esetében is csak ugyanaz a feltételezésem állja meg a helyét, amely a 70. életévüket betöltöttök esetében. A 65 év felettiiek esetében csak 2,63% fordult segítségért az önkormányzathoz, a férfiaknak mindössze 1,96%-a kért segítséget, míg a nőknek csak 3,02%-a. Ezek a számok a plusz ötvenyi korcsoport hozzáadásával nemhogy nőttek, hanem csökkentek, így a feltételezéseimtől még távolabb kerültek a valós adatok, mint a 70 év felettiiek esetében.

A védekezés előrehaladtával, a kormányzati intézkedésekkel összhangban,⁶¹ önkormányzatunk 2020. június 2-áig tartotta fenn a segítségkérők ellátásának önkéntes rendszerét, de ezután sem hagyta magára a segítségre szoruló kerületi lakosokat, ahogy azt már korábban említettem.

⁶⁰ KSH (2019): i. m. 97–170.

⁶¹ 211/2020. (V. 16.) Korm. rendelet, 1. § (1), (2) bekezdés.



13. ábra: A területi regisztrált segítségkérők aránya az összlakossághoz képest, valamint nemi és korcsoporti megoszlása

Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

Hatósági házi karanténosok

A járványok fertőzésének, a járvány elhatalmasodásának megelőzése érdekében több eszközt is adnak a jogszabályok a védekezők kezébe. Ezek egyike a járványügyi elkülönítés, amely azt jelenti, hogy a fertőzőképesség tartamára a fertőző beteg elkülönítésére kell és lehet intézkedni,⁶² amely elkülönítésre sor kerülhet a fertőző beteg otthonában vagy tartózkodási helyén, amennyiben a beteg állapota ezt lehetővé teszi.⁶³ Azok a személyek, akik érintkeztek vagy érintkezhetnek

⁶² 1997. évi CLIV. törvény az egészségügyről (Eütv.), 63. § (1) bekezdés.

⁶³ Eütv 64. § (1) bekezdés.

e fertőző személyekkel, járványügyi megfigyelés vagy járványügyi zárlat alá helyezhetők (14. ábra).⁶⁴ Erről a döntésről határozatot kell hozni, amely azonnal végrehajtható,⁶⁵ és a zárlat alá helyezett személy ennek a határozatnak az értelmében nem hagyhatja el a zárlat helyszínét.⁶⁶



14. ábra: Hatósági házi karantén figyelmeztető felirata kiragasztva egy kőbányai lépcsőházban
Forrás: a szerző felvétele

A járványügyi zárlat szigorított, speciális megfigyelés,⁶⁷ amelynek ellenőrzésére a rendőrség hivatott,⁶⁸ és amely megszegése esetén szabálysértési eljárás lefolytatását vonja maga után.⁶⁹ Aki viszont e zárlati kötelezettség végrehajtását akadályozza, bűncselekményt követ el, amely három évig terjedő szabadságvesztéssel, csoportos elkövetés esetén egytől öt évig terjedő szabadságvesztéssel, halált okozó esetben kettőtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.⁷⁰ Mivel e zárlat alá helyezett személyek nem hagyhatják el a zárlat helyszínét, és nem biztos, hogy van olyan ismerősük, barátjuk, hozzátartozójuk, aki ez alatt az idő alatt biztosítani

⁶⁴ Eütv 65. § (1) bekezdés.

⁶⁵ Eütv 65. § (2) bekezdés.

⁶⁶ Eütv 67. § (2) bekezdés.

⁶⁷ Eütv. 67. § (1) bekezdés.

⁶⁸ 41/2020. (III. 11.) Korm. rendelet, 3. § (1) bekezdés *cb* pont.

⁶⁹ 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről (Szabs. tv.) (új), 239. § (1) bekezdés *a* pont.

⁷⁰ 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről (Btk.) (új), 322/A. § (1) a), b), (2)–(3) bekezdés.

tudja a zárlat alá kerültek ellátását, a Kormány rendeletében az önkormányzatok feladatává tette e személyek ellátásának kötelezettségét is.⁷¹

A hatósági házi karanténosok létszámának alakulása

A kerületben járványügyi zárlat alá került személyekről is nyilvántartást vezetünk, egyrészt azért, hogy tudjunk velük számolni mint veszélyforrással, másrészt azért, hogy amennyiben ellátást kér bármelyikük az önkormányzattól mint erre kötelezettől,⁷² tisztában legyünk a helyzet súlyosságával, valamint hogy fel tudjunk készülni arra, hogy potenciálisan hány fővel bővül a segítségkérők létszáma a kerületben, illetve hogy a segítségkérésük időtartama mennyi napra szól. A hatósági házi karanténosokról kapott adatokat egy olyan digitális térképre vezettem fel a védekezés időszakában, amelyet a kerületi operatív törzs minden illetékes tagja a legfrissebb állapotában, online tudott megtekinteni.

A hatósági házi karanténosok napi létszámváltozását az alábbi két, egybe-fűzött diagram szemlélteti a 15. ábrán. A felső diagram a napi aktív hatósági házi karanténosok változásának görbéje, míg az alsó a napi aktív karanténosok változását mutatja negatív vagy pozitív irányba mutató mennyiséget szimbolizáló oszlopokkal.

A karanténosok nemi és korcsoporti megoszlása érdekes adatokkal szolgált. Feltételezésem szerint a karanténosok között nagyobb számban lesznek a tízes–ötvenes korcsoport képviselői, lévén ebben a korcsoportban jellemzőbb a külföldi utazásokon való részvétel,⁷³ továbbá e korcsoport tagjaiból kerül ki a belföldi és nemzetközi árufuvarozásban dolgozó gépjárművezetők többsége is,⁷⁴ és ide tartoznak azon honfitársaink is, akik a jobb megélhetés, az életük újrakezdése miatt külföldön keresték a boldogulást,⁷⁵ viszont a szülőföldjükre térnek vissza a remélt biztonság és a biztos orvosi ellátás reményében.

A nemek megoszlásának tekintetében a feltételezésem az volt, hogy a férfiak irányába billenő nemi túlsúly lesz megfigyelhető a karanténosok tekintetében.

⁷¹ 41/2020. (III. 11.) Korm. rendelet, 3. § (2) bekezdés.

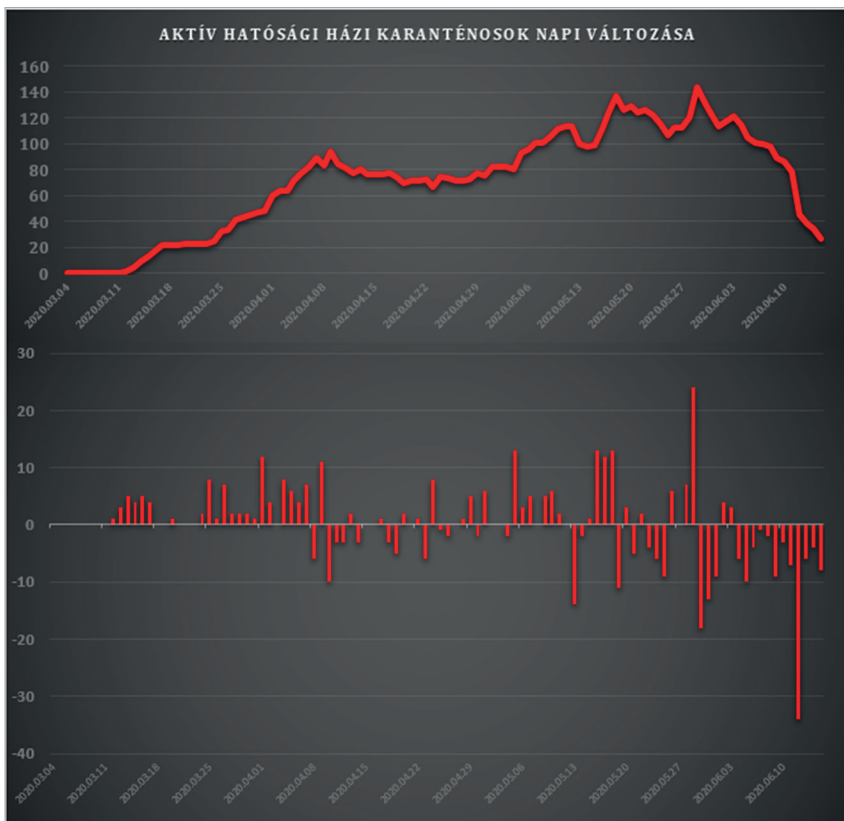
⁷² 41/2020. (III. 11.) Korm. rendelet, 3. § (2) bekezdés.

⁷³ KSH (2019b): i. m. 4.

⁷⁴ KSH (2019a): i. m. 1.

⁷⁵ KSH (é. n.): i. m.

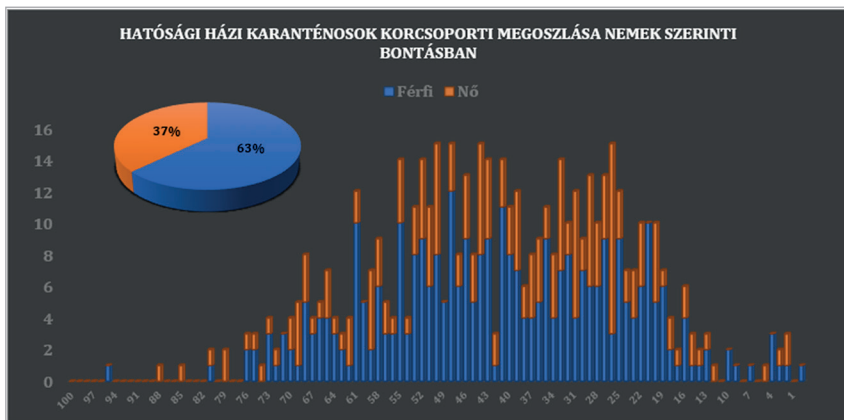
A különleges jogrend helye, szerepe a katasztrófák elleni védekezésben...



15. ábra: Aktív hatósági házi karanténosok napi változása

Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

A Kőbányán karanténba zárt személyek nemi, valamint korcsoporti megoszlása a 16. ábrán mutatottak szerint alakult.



16. ábra: A hatósági házi karanténosok korcsoporti és nemi megoszlása

Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

Az adatokból kitűnik, a hangsúly a húszas–hatvanas korcsoportoknál jelentkezik, így a feltételezésem nagyjából helytálló volt, egy korcsoporttal tér el a tényleges eredmény a feltételezésemről. A nemek megoszlása a korcsoportokon belül és a karanténosok összességének tekintetében a férfiak irányába tolódik el (63%), ami a hím nem általam vélt túlsúlyát támasztja alá. Tehát a 16. ábrán lévő diagramból kiolvasható, hogy a hatósági házi karanténosok korcsoporti és nemi megoszlására vonatkozó feltételezésem beigazolódott, viszont a megoszlások okára a diagramban feltüntetett adatok nem szolgálnak válasszal.

A határátlépésből következő zárlatok elrendelésének adataiból valamivel árnyaltabb képet kaphatunk erről, de még ez sem tekinthető sem teljes igazolásnak, sem teljes cáfolatnak a feltételezéssel kapcsolatban, ugyanis a határon való belépések oka továbbra is ismeretlen.

A 17. ábrán lévő diagramokon az országba történő belépés miatt kiadott körö-zéseket elrendelő rendőrkapitányságok⁷⁶ földrajzi elhelyezkedésének, valamint ezen emberek állampolgárságának elemzésével igyekszem pontosítani az adatokat.

⁷⁶ 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről (Rtv.) 4. § (2); 13. § (1); 35/A. § (3) bekezdés; 67/2007. (XII. 28.) IRM rendelet a Rendőrség szervei illetékességi területének megállapításáról, 1. §, 3. §; 1. melléklet; 2013. évi LXXXVIII. törvény a körözési nyilvántartási rendszerről és a személyek, dolgok felkutatásáról és azonosításáról, 15. § (2) bekezdés.



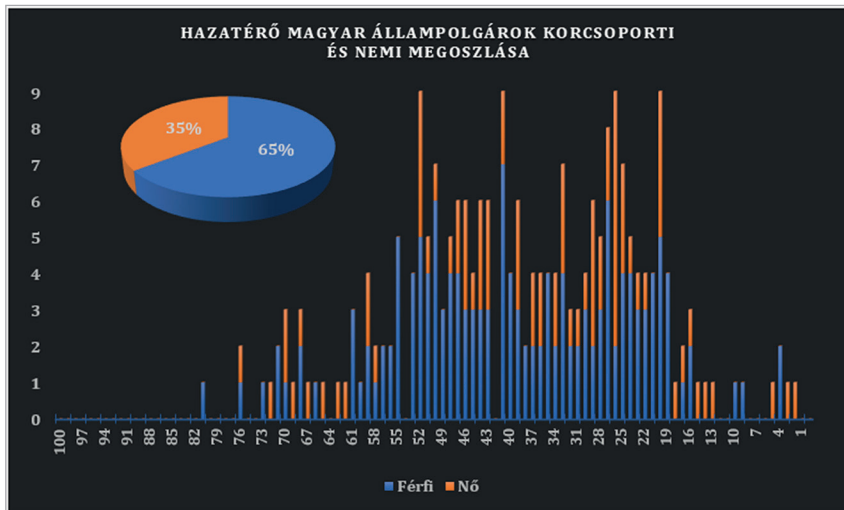
17. ábra: A hatósági házi karanténosok megoszlása, létszámadatai állampolgárságuk szerint a határon való belépés miatt kiadott körözések elrendelési megvéinek adatai alapján

Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

A belső kör kék mezője mutatja, hogy a Kőbányán hatósági házi karanténba került emberek alig több mint fele (52%) az, aki a határokon való belépés miatt⁷⁷ került karanténba, és majdnem a fele (48%) egyéb okok miatt. A középső kör kék mezői mutatják, hogy a karanténba kerülőknek ez az 52%-a melyik megyénkben lépett hazánk területére. Az e mezőknek a színeivel megegyező külső, vékony kör mutatja meg, hogy az adott megyébe belépő és karanténba kerülő emberek közül mekkora mértékű volt a magyar állampolgárok aránya. Összesítve a Kőbányán karanténba kerülő emberek 52%-a került karanténba a hazánkba való belépés miatt, és ennek az 52%-nak a 84%-a volt magyar állampolgár, amit a jobb felső sarokban lévő, hiányos kör mértéke mutat.

A 18. ábra a Magyarország határain belépő és emiatt Kőbányán karanténba kerülő személyek korcsoporti és nemi megoszlását mutatja, ami a fentebb kifejtett feltételezéseim igazolására vagy cáfolatára egy pontosabb, árnyaltabb válasszal szolgál az elemzést követően.

⁷⁷ 41/2020. (III. 11.) Korm. rendelet, 3. § (1) bekezdés c) pont.



18. ábra: A Magyarországra belépő magyar állampolgárok korcsoporti és nemi megoszlása
 Forrás: a Kőbányai Önkormányzat adatai alapján a szerző szerkesztése

A teljes korcsoporti és nemi megoszlás diagramjához képest ezen, a 18. ábrán szereplő diagramon szignifikánsabb a férfiak aránya (65%), így e speciális rész esetében a feltételezésem helytállónak tűnik. A korcsoportok esetében a kis létszámú tíz év alattiaktól és 70 év felettiektől eltekintve a hangsúly a tizenévesektől az ötvenes éveikben járókig terjedő korcsoportra tolódik, így a feltételezésem, hogy a hazaérkező honfitársaink esetében a tízes–ötvenes korcsoport lesz a meghatározó, teljes mértékben helytálló lett. Továbbá a feltételezéseimnek azon része is, hogy ebben a korcsoportban is a férfiak arányának túlsúlya lesz tetten érhető.

A hatósági házi karanténosok ellátása

A hatósági házi karanténban tartózkodó segítségkérők ellátása⁷⁸ nem tért el sokban a lakosság részéről érkező, más okokból rászoruló segítségkérők ellátásától.

⁷⁸ 41/2020. (III. 11.) Korm. rendelet, 3. § (2) bekezdés.

Amire jelen esetben jobban oda kellett figyelni, az az érintés- és találkozásmentes segítségnyújtás volt.⁷⁹

A karanténban lévő segítségkérők többnyire fiatalok voltak, így az érintésmentes számlafizetés nem okozott gondot, a kijelölt önkénteseknek a bevásárolt termékek, kiváltott gyógyszerek árát utalással fizették ki, az összeg a márciusban bevezetett azonnali utalásnak köszönhetően⁸⁰ hamar megérkezett az önkéntes számlájára. A gyógyszerek kiváltásában itt is jelentős segítséget nyújtott a felhőbe feltöltött e-recept,⁸¹ amelynek az esetleges kiíratásában önkormányzatunk tudott segítséget nyújtani a segítségkérőknek.

Összességében kijelenthetem, hogy a jogszabályi kötelezettségnek⁸² ezen a téren is maximálisan eleget tudtunk tenni.

Felhasznált irodalom

- BM OKF: *Az Árvíz – számokban* (2013. június 15.). Online: www.katasztrofavedelem.hu/417/arviz-2013/2269/az-arviz-szamokban
- Bonnyai Tünde – Rácz Réka – Mógor Judit (szerk.): *Az új katasztrófavédelmi szabályozás – jegyzet és jogszabálygyűjtemény – közbiztonsági referensek felkészítéséhez*. Budapest, BM Országos Katasztrófavédelmi Igazgatóság, 2012.
- Halász Iván (szerk.): *Alkotmányjog*. Budapest, Dialóg Campus, 2018.
- Kozma Luca: *Mintakövetés, genetikai örökség vagy társas alkalmazkodás – Biológiai és társas hatások a férfi nemi szerep és viselkedés kialakulásában*. Doktori értekezés. Pécsi Tudományegyetem, Pécs, 2019. Online: <https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/23549/kozma-luca-phd-2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- KSH: *Szociális statisztikai évkönyv 2018*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal, 2019a. Online: www.szocialismodszertan.hu/wp-content/uploads/2020/12/szocialis_evkonyv_2018.pdf
- KSH: Szállítási teljesítmények 2019. III. negyedév. *Statisztikai Tükör*, 2019b. november 28. Online: www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/sza/sza1909.pdf
- KSH: Nemzetközi utazások 2019. III. negyedév. *Statisztikai Tükör*, 2019c. december 6. Online: www.ksh.hu/docs/hun/xftp/gyor/nku/nku1909.pdf

⁷⁹ Eütv. 66. § (1) bekezdés.

⁸⁰ Magyar Nemzeti Bank, Azonnali fizetés: www.mnb.hu/azonnalifizetes

⁸¹ EESZT Információs Portál – e-recept: <https://e-egeszsegugy.gov.hu/e-recept>

⁸² 41/2020. (III. 11.) Korm. rendelet, 3. § (2) bekezdés.

- KSH: *Népmozgalom*, 2019. (é. n.). Online: www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/nepmozg/nepmozg19/index.html
- Muhoray Árpád: A polgári védelem helye a modern katasztrófavédelemben. *Hadmérnök*, 12. (2017), 2. 188–200.
- Till Szabolcs: Különleges jogrend. In Jakab András – Fekete Balázs (szerk.): *Internetes Jogtudományi Enciklopédia*. 2019. Online: <https://ijoten.hu/szocikk/kulonleges-jogrend>
- WHO: *WHO Characterizes Covid–19 as a Pandemic* (2020. március 11.). Online: www.paho.org/en/news/11-3-2020-who-characterizes-covid-19-pandemic
- WHO: *Falsified Medical Products, Including In Vitro Diagnostics, that Claim to Prevent, Detect, Treat or Cure Covid–19* (2020. március 31.). Online: [WHO characterizes COVID-19 as a pandemic–PAHO/WHO | Pan American Health Organization](https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/situation-reports/20200331-falsified-medical-products)

Jogi források

- Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.)
1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről
1997. évi CLIV törvény az egészségügyről
2011. évi CXII. törvény az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról
2011. évi CXXVIII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról
2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről
2012. évi LXXII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény módosításáról
2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről
2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről
2013. évi LXXXVIII. törvény a körözési nyilvántartási rendszerről és a személyek, dolgok felkutatásáról és azonosításáról
- 62/2011. (XII. 29.) BM rendelet a katasztrófák elleni védekezés egyes szabályairól
- 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról
- 40/2020. (III. 11.) Korm. rendelet veszélyhelyzet kihirdetéséről
- 41/2020. (III. 11.) Korm. rendelet az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó humánjárvány megelőzése, illetve következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében elrendelt veszélyhelyzet során teendő intézkedésekről

- 46/2020. (III. 16.) Korm. rendelet az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó humánjárvány megelőzése, illetve következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében elrendelt veszélyhelyzet során teendő intézkedésekről (III.)
- 71/2020. (III. 27.) Korm. rendelet a kijárási korlátozásról
- 152/2020. (IV. 27.) Korm. rendelet a veszélyhelyzet során a gyermekek napközbeni felügyeletével kapcsolatos intézkedésekről
- 211/2020. (V. 16.) Korm. rendelet a fővárosi védelmi intézkedésekről
- 67/2007. (XII. 28.) IRM rendelet a Rendőrség szervei illetékességi területének megállapításáról
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

Vákát

Az útzár a megállásra kényszerítés és a járművek biztonságos megállításának gyakorlati oldaláról

A rendőri munka során a rendőrt értelemszerűen rengeteg jogszabály, közjogi szervezetszabályzó eszköz és más, kógens szabályzat köti, hogy a szolgálatát a lehető legbiztonságosabban, legarányosabban és legméltányosabban lássa el. Óhatatlanul fordulnak elő azonban olyan esetek, amelyek rávilágítanak arra, hogy néhány, életben gyakran előforduló szituációt a jogszabályi háttér egyszerűen nem tud konkrétan nevesíteni; mit tehet és mit nem tehet az intézkedő rendőr egy-egy adott helyzetben, hogyan hajtsa végre azt az intézkedést, amelyet egyébként jogszabályok biztosítanak a számára? A többi között e kérdésekre ad választ például a szolgálati szabályzat vagy a rendőrségi törvény. Utóbbi biztosítja a jogszabályi lehetőségeket a bilincs és más kényszerítőeszközök alkalmazásához, a szolgálati szabályzat pedig elmagyarázza és konkrétan nevesíti, hogy ezen eszközöket hogyan, milyen módon, kivel szemben és mikor szabad vagy kell alkalmazni.

Hogyan intézkedjen egy rendőr abban a helyzetben, amelyet a fent említett szabályzók sokasága nem fed le? Hogyan hajtson végre egy jogszabály adta lehetőséget, ha erre vonatkozólag semmiféle szakmai elvárás vagy leírás nem keletkezett? Hogyan vonható felelősségre a rendőr, ha egy ilyen intézkedés során anyagi kár vagy személyi sérülés keletkezik? Ki és mi alapján dönthet az intézkedés jog- és szakszerűségéről, ha azt sem tudni pontosan, hogy ezt az intézkedést hogyan kellene fogantatni?

A megállásra kényszerítés

A rendőrségi törvény szerint: „A bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, valamint a bűncselekmény elkövetőjének elfogása érdekében – ha járművel menekül – a rendőrség mások személyét és biztonságát nem veszélyeztetve a járművet követheti és megállásra kényszerítheti.”

E jogszabály értelmezésére és a „hogyan” kérdés megválaszolására a szolgálati szabályzat a következőket deklarálja:

„Az Rtv. 51. § (3) bekezdésében meghatározott megállásra kényszerítéshez a rendőr szolgálati járművet, továbbá gépjármű elfogó hálót is felhasználhat. Ennek során a szolgálati járműben keletkezett kárért – ha az erre vonatkozó vizsgálat a kényszerítő eszközök alkalmazásával kapcsolatos szabályok megsértése miatt más következtetésre nem jut – a rendőrt kártérítési felelősség nem terheli.”

A fogalmi elemek mondatba foglalásával a következő definíciót alkotom meg: A megállásra kényszerítés olyan speciális kényszerítőeszköz, amelyet a rendőr a külön törvény szerint rendszeresített technikai eszközzel – szolgálati gépjármű, gépjárműelfogó háló –, a szolgálati gépjármű és a megállítandó jármű együttes mozgása közben – ha kell, a technikai eszközök útján a menekülő tárggyal érintkezve vagy a tárgyra erőszakot kifejtve – alkalmaz a rendőri intézkedés elől járművel menekülő, aktívan ellenszegülő személlyel szemben.

Az útzár

A közlekedők számára az útzár fogalmát a KRESZ az úttal kapcsolatos fogalmak között definiálja: „Az útzár a közútnak, rendőrségi ellenőrzés céljából, a járművek továbbhaladását akadályozó eszközökkel történő lezárása.”

A vonatkozó közjogi szervezetszabályzó eszközünk a 9/1996. (III. 21.) ORFK utasítás az útzár telepítésének és alkalmazásának módjáról. Ezen titkos ügyiratkezelési minősítéssel ellátott (a továbbiakban: TÜK-ös) utasítás tíz pontban és alig több mint egy oldalon keresztül taglalja a fent megjelölt kérdéseket.

Eszerint az útzár nem más, mint: „A rendőri intézkedés elől járművel menekülő személy feltartóztatására, elfogására szolgáló kényszerítő eszköz, amely a járművet – gumiabroncsainak kilyukasztásával (tüskés útzár), építmény, technikai berendezés vagy ezek hiányában bármilyen eszköz (pl.: jármű, műszaki akadály stb.) torlaszszerű telepítésével – megállásra kényszeríti.”

A fent jelölt norma szabályozza azonban azt, hogy ki alkalmazhat útzárat; erre figyelemmel: „Útzárat csak ellenőrző áteresztő pont (EÁP) szolgálati csoport alkalmazhat.”

Az EÁP ereje 3-4 főtől egészen 20–26 főig terjedhet, tehát legalább 3 rendőrnek kell jelen lennie ahhoz, hogy ezt a kényszerítőeszközt alkalmazhassák.

Emellett a rendőrség szolgálati szabályzata azt is deklarálja, hogy ki jogosult ennek elrendelésére.

Ennek értelmében elrendelheti:

- „országos rendőrfőkapitány;
- rendészeti országos rendőrfőkapitány-helyettes;
- bünyügyi országos rendőrfőkapitány-helyettes;
- műveleti országos rendőrfőkapitány-helyettes;
- a Terrorelhárítási Központ által védett létesítmények vagy biztosított rendezvények, továbbá a Terrorelhárítási Központ által védett személyek programhelyszíneinek vonatkozásában, illetve a hatásköre szerint ellátott speciális feladatok végrehajtása során – a Terrorelhárítási Központ főigazgatója;
- illetékességi területén – az autópálya és az autót út kivételével – a megyei (fővárosi) rendőrfőkapitány, a rendőrkapitány vagy a határrendészeti kirendeltség vezetője.”

A rendőrség mellett az Országgyűlési Őrség is alkalmazhat útzárat. „(3) Az országgyűlési őr kényszerítő eszközként testi kényszer, bilincset, vegyi eszközt, elektromos sokkoló eszközt, rendőrbotot, útzárat, megállásra kényszerítést, löfegyvert a Rendőrségről szóló törvényben meghatározottak szerint alkalmazhat.” Annak ellenére, hogy az Országgyűlési Őrség másodlagos rendészeti szervnek tekinthető:

„A kissé zavaros jogalkotói fogalmazáshoz képest, ha megvizsgáljuk az őrség tényleges feladatát, akkor megállapíthatjuk azt, hogy a szervezetet egyértelműen a biztonság megvédéséhez köthetjük (»Országgyűlés védelme, függetlenségének [...] biztosítása, [...] személyvédelem, [...] tárgyalási rend fenntartása«), amelyhez klasszikus kényszerintézkedési jogkörök társulnak (»testi kényszer, bilincs, vegyi eszköz, sokkoló, rendőrbot, löfegyverhasználat«), vagyis indokolt a másodlagos rendészeti szervek közé sorolása.”

A mindennapok tapasztalatai

Ahhoz, hogy megértsük, milyen problémák merülhetnek fel az útzár alkalmazásával, illetve a megállásra kényszerítéssel kapcsolatban, valóságos, megtörtént eseményeken keresztül szemléltetjük a szabályzók hiányosságait.

H. S. menekülése

Gépkocsizó járőrszolgálatuk teljesítése során a rendőrök egyértelműen, minden kétséget kizáróan felismerték H. S.-t, aki velük szemben közlekedett egy gépjárművet vezetve. A személy a vezetéstől eltiltás hatálya alatt állt, valamint négy különböző elfogatóparancs volt ellene érvényben. Győr város területén megkísérelték intézkedés alá vonni, ez alól a személy a járművel kivonta magát, majd az M1-es autópályán és az 1. sz. főúton, valamint különböző mellékutain megkísérelt menekülni. Kollégáim nevezettet nyomon követték, majd Komárom város közigazgatási területén elfogták, és előállították. A személy két különböző szabálysértést megszakítás nélkül követett el – vezetés eltiltás hatálya alatt, helyszín biztosításával kapcsolatos szabálysértés –, valamint más szabálysértéseket egymás után, szándékosan és módszeresen – az elsőbbség és az előzés szabályainak megsértése, közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése.

Négy különböző elfogatóparancs volt ellene érvényben, ebből kettő tartalmazta a nevezett bűnügyi őrizetbe vételére irányuló bírói kérést, valamint kettőt az illetékes rendőrkapitányság Szabálysértési Előkészítő Alosztálya adott ki.

Egyrészt tehát az Rtv. 33. § (1) bekezdés b) pontja, másrészt a 33. § (2) bekezdés f) pontjának I. és II. fordulata alapján állt jogalap a személy elfogására és előállítására. Ezzel szemben a jogszabály a fentebb leírtak szerint a személy nyomon követésére és kényszerítőeszköz alkalmazására lehetőséget nem ad, továbbá a 7001/2006. ORFK irányelv iránymutatása értelmében az intézkedést foganatosító rendőrnek az érintett gépkocsi rendszámát, típusát és – amennyiben lehetősége van rá – szemtanúk adatait kell rögzítenie. A haladéktalan szóbeli jelentést követően pedig az ügyelet által kiadott utasítás szerint kell cselekednie, majd a megállási kötelezettségeinek nem eleget tevő személy szabálysértési feljelentését kell soron kívül előkészítenie.

H. Z. menekülése

Gépkocsizó járőrszolgálat során egy szolgálaton kívüli rendőr a járőrök tudomására hozta, hogy egy férfi Ravazd község belterületén egy gépkocsiban ülve vár, és a gépjárművön nem az a hatósági jelzés van elhelyezve, amely a nyilván tartás szerint arra való. A bediktált adatokat a rendelkezésre álló rendszerekben ellenőrizték, és megállapították, hogy a hatósági jelzés nem arra a járműre van kiadva. A községre két járőrpáros indult ki, hogy a férfit elfogják.

A község belterületén a járművet és a benne ülő személyt megtalálták, azonban amint a szolgálati járművet a személy meglátta, a gépkocsival elhajtott. A rendőrök megállapították, hogy a járművön valóban nem az a hatósági jelzés volt elhelyezve, amelyet arra kiadtak, a bűncselekmény elkövetésének alapos gyanúja fennállt.

A másodikként kikerkező rendőri egység körülbelül 1 kilométerre tartózkodott a menekülés kezdetének pillanatában a renitens járműtől, amely az említett rendőri egység irányába folytatta menekülési útját. A menekülésről szóló rádióforgalmazás és a járműnek a második rendőri egység mellett való elhaladása között 36 másodperc telt el.

A második számú rendőri egységnek tehát 36 másodperc állt rendelkezésére arra, hogy:

- a rádióforgalmazást megértse, nyugtázza;
- a szolgálati gépjárművet biztonságos helyen megállítsa;
- a megkülönböztető fényjelzést működtetni kezdje;
- a szolgálati gépjárműből kiszálljon;
- az M-TIK irányába jelentést tegyen a teljesség igényével a történeti tényálásra vonatkozóan;
- megvárja, amíg a mindenkori ügyeletvezető nyugtázza a forgalmazást, majd megvárja, hogy megkapja a mindenkori ügyeletvezető engedélyét;
- magához vegye a rendőrségi tárcsát és az elemlámpát;
- magához vegye a rendszeresített „skorpió” útzár kényszerítőeszközt;
- a főútvonalon alkalmazza az eszközt;
- biztonságos távolságba húzódjon;
- az áthaladott járműről jelentést tegyen.

A H. Z.-t érintő esettanulmány kiválóan rávilágít: annak ellenére, hogy bűncselekmény elkövetésével nem gyanúsítható valaki, még jelenthet olyan fokú veszélyt a társadalomra, amely miatt a megállásra kényszerítés kényszerítőeszköz alkalmazása morálisan arányos kell hogy legyen. Fel kell tenni a kérdést, hogy mennyire demoralizáló és tekintélyromboló a hatóságra és az intézkedő rendőrré nézve az, hogy a nyomon követését sem kezdheti meg a vonatkozó irányelv értelmében, hanem a menekülésébe beletörődve attól el kell állni, és ismeretlen szemely ellen szabálysértési feljelentést készíteni.

Idetartozik természetesen az is, hogy nem tudhatja az intézkedő rendőr, hogy az érintett követett-e el bűncselekményt, vagy sem; csupán azt tapasztalja, hogy mindenféleképpen ki akarja vonni magát az intézkedés alól, ez pedig egészséges gyanút teremt.

A H. Z.-t érintő esettanulmány az útzár jogi hátterének életszerűtlenségét, nehézkes kivitelezését hivatott ábrázolni. Ennyi idő alatt, figyelembe véve az előírásokat, képtelenség útzárat létesíteni, még akkor is, ha a rendkívüli gyorsaságra tekintettel az ügyelvezető adja ki az engedélyt. Továbbá legalább 3-4 rendőrnek (EÁP-csoport) a jelenléte szükségeltetik hozzá, ami az idő rövidege miatt az esetek többségében kivitelezhetetlen. Amennyiben e szabályozásokat az általam a későbbiekben javasolt módon változtatnák meg, a példában szereplő személy elfogása az útzár kényszerítőeszköz alkalmazásának segítségével foganatosítható lett volna.

A szankció

Ahogy minden jogilag fejlett országban, idehaza is a jogsértő cselekményeket a törvény büntetni rendeli. Eszerint feloszthatjuk a jogsértő cselekményeket három csoportra: bűncselekmények, szabálysértések és szabályszegések. Szabálysértés az a törvény által büntetni rendelt tevékenység vagy mulasztás, amely veszélyes a társadalomra. A jogsértő cselekmény elkövetőjével szemben a hatóság a jogszerű eljárási rendnek megfelelően eljár, majd szabálysértés esetén szabálysértési szankcióval. Közigazgatási szabályszegésért való felelősség megállapítása esetén a közigazgatási hatóság közigazgatási szankciót alkalmaz.

Hazánkban a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartó rendszerről a 2012. évi II. törvény rendelkezik. Ez a törvény a 166. §-tól a 249. §-ig bezárólag felsorolja azokat a jogsértő cselekményeket, amelyek szabálysértés formájában veszélyesek a társadalomra, és amelyeket e törvény büntetni rendel.

A helyszín biztosításával kapcsolatos szabálysértés a következőképp hangzik:

„Aki

a) közveszély,

b) baleset,

c) bűncselekmény,

d) szabálysértés, vagy

e) közigazgatási hatósági eljárás hatálya alá tartozó szabályszegés

helyszínén a rendőr vagy a Nemzeti Adó- és Vámhivatal hivatásos állományú tagjának helyszín biztosítására vonatkozó jogszerű intézkedésének, illetve a helyszín elhagyására vagy az ott tartózkodásra vonatkozó jogszerű utasításának nem tesz eleget, szabálysértést követ el.”

A megváltozott jogi hely és a vonatkozó törvény és rendelet értelmében tehát a jogszerű rendőri intézkedés alatt a rendőri utasításnak az intézkedés alá vont személynek kötelessége engedelmeskedni. A jogszerű rendőri intézkedés kikényszeríthető. Azzal azonban, ha alapvetően nem jogsértő cselekményt elkövetővel szemben intézkedik a rendőr – például intézkedés alá von egy személyt, akiről tudomása van, hogy elfogatóparancs van ellene érvényben –, és az általa kiadott utasításnak az intézkedés alá vont nem tesz eleget, semmiféle jogsértő cselekményt nem követ el. A rendőri felszólítás ellenére a személy nem engedelmeskedik, azonban a jogalkotó szerint az általa elkövetett magatartás – amennyiben nem valósít meg más jogsértő cselekményt – abszolút nem veszélyes a társadalomra, hiszen a törvény büntetni nem rendeli.

A másik szabálysértés, amely az ok-okozati összefüggésben az „ok” tárgyát képezi a helyszín biztosításával kapcsolatos szabálysértés elkövetésekor, a 224. § szerint minősülő közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése. Ezt a szabálysértést a törvény a közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértések közé sorolja.

„Gyűjtő tényállással állunk szemben, melybe azok az elkövetési magatartások tartoznak bele, melyeket külön tényállás nem szabályoz, melyeket a KRESZ szabálytalanságként definiál. E kerettényállás a közlekedés rendjének és biztonságának megóvása érdekében került megalkotásra, tartalommal a KRESZ, és a Kötelező mértékű bírságrendelet, valamint a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet tölti meg.”

Ezt a fogalmat kibontva a jogalkotó az állami apparátust, az állami akaratot figyelmen kívül hagyó, azt szánt szándékkal elkerülő személy általi cselekményt egyszerű, kisebb fokú szabálysértésként aposztrofálja. Álláspontom szerint ez túlságosan enyhe, kontraproduktív fogalmi meghatározást és szankciórendszert hordoz egy ilyen súlyú cselekmény vonatkozásában.

Tegyük fel gondolati síkon azt a szituációt, hogy közlekedésrendészeti intézkedés céljából – legyen egy „finn módszeres” ellenőrzés – egy járőrpáros intézkedés alá kíván vonni egy gépjárművet és annak vezetőjét! Az előírtak szerint a járőrpáros parancsnoka a jelzést megteszi, azonban a járművezető ezt figyelmen kívül hagyja, és sebességét megtartva továbbhalad.

Az intézkedő járőrpáros a történeteket jelenti, majd a jármű után ered rendészeti jelleggel ellátott szolgálati gépkocsival. A követés során a személy nem követ el szabálysértést – a fent felsoroltakat leszámítva –, nem követ el bűncselekményt, azonban a rendőri jelzésre a továbbiakban sem áll meg. Körül-

belül másfél-két kilométeres követés után a járművezető megáll, majd a gépkocsiból kiszáll, és aláveti magát a rendőri intézkedésnek. Amikor kollégáim nyilatkoztatják a történetekről, nem tud magyarázattal szolgálni az eseményekre, egyszerűen csak nem volt kedve megállni a rendőri jelzésnek. A fent felsorolt szabálysértéseken kívül semmiféle jogsértő cselekményt nem valósított meg azzal, hogy az állam manifesztációjaként megjelenő rendőr utasításának nem tett eleget, és kénye-kedve szerint kivonta magát az intézkedés alól. Szabálysértési felelősségre vonására az alábbiak szerint kerül sor.

Figyelmeztetés kiszabása akkor lehetséges, ha a szabálysértés csekély súlyú, és a figyelmeztetés kellő visszatartó hatást nyújt.

A legalacsonyabban kiszabható pénzbírság 5000 Ft, a maximális összeg 150 000 Ft. A helyszínen a rendőr által kitöltött helyszínbírság útján a maximális összeg 50 000 Ft – ismételt elkövetés esetén 70 000 Ft –, a legalacsonyabb 5000 Ft. A minimum kiszabható közérdekű munka időtartama 6 óra, a maximálisan kiszabható időtartam 180 óra. Amennyiben az érintett a részére kiszabott pénzbírságot nem fizeti meg, a helyileg illetékes bíróság 5000 Ft/nap tarifában szabálysértési elzárásra váltja át. Amennyiben az érintett a részére kiszabott közérdekű munka során a munkakötelezettségének nem tesz eleget, a bíróság a közérdekű munkát, illetve annak hátralévő részét hatóránként számítva egy nap szabálysértési elzárásra változtatja át. A járművezetéstől eltiltás legrövidebb tartama egy hónap, leghosszabb tartama egy év.

A médiában egyre több olyan eset jelenik meg, amely arról szól, hogy az intézkedő rendőr jelzéseire a járművezető nem áll meg, megkísérli magát kivonni az intézkedés alól – és a rendőri tapasztalat, amely nem jut a média tudomására, azt mutatja, hogy a járművezetők körében egyre nagyobb számmal fordul elő olyan járművezető, aki nem áll meg a rendőri jelzésre. Az eljárás során többnyire azt állapítja meg a hatóság, hogy azért akarta magát kivonni az intézkedés alól a személy, mert ittasan és/vagy eltiltás hatálya alatt vezette a járművét. Kriminálpszichológiai szempontból felmerül az a kérdés, hogy az érintett járművezetők, akik már menekültek el intézkedés elől, osztják egymás között azt az információt, hogy nincs súlyos szankciója annak, ha valaki kivonja magát a rendőri intézkedés alól. Azt is megosztják, hogy ki milyen bírságot kapott, amiért nem állt meg a jelzésre, és mérlegelni kezdenek, jobban megéri-e a fenti két-, maximum háromrendbeli szabálysértés elkövetése – ha egyáltalán megállapítást nyerhetnek a vezető adatai –, mint az egyrendbeli szabálysértés elkövetése, amely miatt például lehetséges, hogy szabálysértési őrizettel, majd elzárással sújtja a hatóság. Belegondolnak abba a helyzetbe, hogy jobban megéri kockáztatni a saját,

valamint a közlekedésben részt vevő többi személy életét, mint megállni a jelzésre, és alávetni magukat a rendőri intézkedésnek; többek között azért, mert az intézkedés alóli kibúvásért nem alkalmaz a hatóság velük szemben arányaiban sokkal nagyobb joghátrányt, mint azon szabálysértő társaikkal szemben, akik megállnak az intézkedésnek. A kibúvás pedig esélyt ad számukra arra, hogy soha, semmilyen körülmények között nem lesz rájuk bizonyítható, hogy az adott gépjárművet az adott időszakban ők vezették, és az adott szabálysértést ők követték volna el.

Személyi állományra vonatkozó ajánlások

Ahhoz, hogy a menet közbeni megállítást a rendőr technikailag biztonságosan végre tudja hajtani, a jogszabályok mellett elengedhetetlen, hogy az intézkedő rendőr rendelkezzen azon készségekkel, amelyek a megállítási biztonságos végrehajtásához szükségesek.

A rendészeti technikum moduljai közé kötelező jelleggel be kellene iktatni az alapszintű vezetéstechnikai képzést, amely képzésért az adott technikum lenne a felelős.

- A képzésre azokat a rendészeti technikumon tanulókat szervezzék be, akik
- az éves orvosi és a kétéves pszichológiai vizsgálatokon „alkalmas” minősítést kaptak a vezetéstechnikai képzés megkezdése előtti egy/két évben;
 - a vezetéstechnikai képzés megkezdése előtt betöltötték legalább a 20. életévüket;
 - legalább kétéves vezetői engedéllyel rendelkeznek.

Ezek a kikötések egyrésztől bizonyos fokú érettséget követelnek meg, másrésztől ugyanazt a vezetésbeli tapasztalatot biztosítják, amellyel már végzett rendőrként kell rendelkezniük az ügyintézői vizsga abszolválásakor. Ez a lépés nem azt a célt szolgálja, hogy az állományban minden rendőrnek legyen alapszintű vezetéstechnikai képzettsége, hanem azt, hogy aki rendelkezik vele, már idejében fel tudjon készülni, és legyen képes gyakorolni, majd beleélni magát a szolgálati gépjárművekkel való közlekedés viszontagságaiba. Ez egyrésztől tapasztalatszerzést biztosítana a technikumból frissen érkezőknek, másrésztől levonná a terhet azoknak a járőrvezetőknek a válláról, akik az állomány folyamatos fiatalodása miatt kénytelenek minden egyes szolgálatban szolgálati gépjárművet vezetni – így ki vannak téve a fáradtság és az ebből adódó hibázási lehetőségek veszélyének.

Az alapszintű képzést az emelt szintű vezetéstechnikai képzés és a pálya-alkalmassági vizsgálat (I.) vagy az azt kiváltó vizsgálat kell hogy kövesse.

Az emelt szintű vezetéstechnikai képzésre beiskolázható legyen az a rendőr, aki

- az éves orvosi és kétéves pszichológiai vizsgálaton „alkalmas” minősítést kapott a képzés előtti egy/két évben;
- a vezetéstechnikai képzés megkezdése előtt betöltötte legalább a 22. élet-évet;
- legalább négyéves vezetői engedéllyel rendelkezik;
- legalább két éve rendelkezik alapszintű vezetéstechnikai képesítéssel;
- az alapszintű vezetéstechnikai képzés elvégzésekor a képzésért felelős személytől „emelt szintű vezetéstechnikai képzésre beiskolázható” minősítést kapott.

Az utolsó pontban megfogalmazott minősítés kiadásának megítélése a képzésért felelős személy feladata legyen az egyéni értékelő pontok elemzésének figyelembevételével. A PÁV I. vagy az azt kiváltó vizsgálat „alkalmas” minősítésének megszerzését követő harmadik hónapon belül az emelt szintű vezetéstechnikai képzés megkezdéséről gondoskodni kelljen.

A területileg illetékes megyei rendőr-főkapitányságok feladata legyen az emelt szintű vezetéstechnikai megújító képzés legalább kéthavonta való lebonyolítása. Ez a képzés alkalmanként legalább 8–12 óra közötti időtartamú legyen.

Technikai eszközökre vonatkozó ajánlások

A szolgálati járműveket érintő balesetek gyakorta kimerülnek egy „koccanásban”. A gépkocsik rongálódása, függetlenül attól, hogy kolléga okozza a balesetet vagy állampolgár, kivédhető lenne az ezekre a járművekre külön készített és azokra felszerelt ütközőrács meglétével.

- Ütközőráccsal kellene ellátni minden rendészeti jellegű gépjárművet. Az ütközőrács teljes egészében fedje le az érintett járművek első és hátsó lökhárítóját, mivel megléte egy esetleges ütközés után továbbhaladást biztosít, valamint energiaelnyelő képessége óvja-védi a szolgálati járműben utazókat. Ez a felszereltség garancia a szolgálati gépjárművek jó műszaki állapotának megővésére.
- A szolgálati gépjárművek alváza és karosszériája utólag erősített legyen. A karosszériáját egy belső bukócső-rendszer kialakításával

és felszerelésével kellene megerősíteni, amely egy bekövetkezendő baleset során óvja és védi a járműben utazók életét és testi épségét.

- A szolgálati gépjárműveket nem a gyári szériagumikkal, hanem futófelületben, bordázatban speciális gumiabroncsokkal kell felszerelni – terep vagy aszfalt. A szolgálati gépjárművek abroncsait defekttűrő gumiabronccsal kell ellátni egy esetleges légvesztettségre tekintettel, a folyamatos továbbhaladás érdekében.
- A gépjárműveket belülről, minden irányból légszákos passzív biztonsági rendszerrel kell ellátni.
- A gépjárművek fedélzetén az első, a hátsó és két oldalsó szélvédőre egy-egy, a rendőrség által hitelesített kamerát kell felszerelni, amelynek működtetését minden megkezdett nyomon követés során biztosítani kell. Az így készített felvételnak a későbbi eljárások során bizonyító ereje lehet.
- A gépjárművek hátulsó szélvédőjét futószöveg megjelenítésére alkalmasnak kell kialakítani, amelyet a járőrtárs a megkülönböztető fény- és hangjelzés működtetéséért felelős panelen keresztül tud használni. A futószöveg nagy karakterű, vörös fénnel megjelenő, előre programozott utasításokat tartalmazzon.
- A szolgálati gépjárművek kormányán az EDR-rádióhoz rendszeresített beszédváltót kell elhelyezni. Előfordul ugyanis, hogy vagy egyedül lát el szolgálatot a rendőr – *sheriffprogram* –, vagy szolgálati éveiben fiatal járőrtárs ül mellette, aki a kialakult sokk és tapasztalatlansága miatt önállóan a beszédváltót kezelni nem képes egy nyomon követés során.
- A megkülönböztető fény- és hangjelzés működtetésére szolgáló panelt el kell látni olyan előre programozott hangos szövegekkel, amelyek konkrét utasítást adnak a megafonon keresztül a menekülő járművezetőnek, ezzel levéve egy minimális terhet a nyomon követő járőr válláról.
- A rendészeti jelleggel ellátott szolgálati gépjárműveket kivétel nélkül el kell látni skorpió útzáreszközzel.

Jogszabályi változtatásokra vonatkozó ajánlások

A következőkben olyan jogszabályi változtatásokra tesztek javaslatot, amelyek értelmében a korábban bemutatott esettanulmányokban szemléltetett eseteknél is a rendőr világos és egyértelmű jogszabályi felhatalmazással hajthatná végre az intézkedést. A jogszabályidőzetben elhelyezett kiegészítéseket dőlt betűvel jelölöm.

A rendőrségi törvény változtatására tett javaslat

Rtv. 51. §

(1) A rendőrség közút forgalmának korlátozását vagy közút lezárását rendelheti el a *jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonó személy, elfogatóparancs alapján körözött személy*, a bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, valamint a bűncselekmény elkövetőjének elfogására és a külön jogszabályban kijelölt létesítmények védelmére, továbbá a védett személy útvonalának és programhelyszíneinek biztosítása érdekében, ennek során – a közlekedés biztonságát is figyelembe véve, külön jogszabályban meghatározott feltételekkel – útzárat telepíthet.

(2) Útzár alkalmazása során a rendőrség járművek áthaladását torlaszszerűen vagy más módon lassító, megakadályozó építményt, technikai berendezést vagy ezek hiányában bármilyen eszközt telepíthet, amellyel a rendőri intézkedés fogantatosítása elől járművel menekülő személyek feltartóztatása, elfogása elérhető.

(3) A *jogszerű rendőri intézkedés alól önmagát kivonó személy, elfogatóparancs alapján körözött személy*, a bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személy, valamint a bűncselekmény elkövetőjének elfogása érdekében – ha járművel menekül – a rendőrség mások személyét és biztonságát nem veszélyeztetve a járművet követheti és megállásra kényszerítheti.

A Szolgálati szabályzat változtatására tett javaslat

Szolgálati szabályzat 44. §

(1) Közúton vagy közforgalom számára megnyitott egyéb úton útzár – a (3) bekezdésben foglalt kivétellel – *rendőri forgalomirányítás mellett és/vagy EÁP-csoport mellett* telepíthető.

(2) Az (1) bekezdés szerint telepített útzárat – a forgalomkorlátozáshoz szükséges jelzéseken túl – megkülönböztető fényjelzést működtető jármű vagy világító sárga fényt adó berendezés elhelyezésével is meg kell jelölni.

(3) Az út szolgálati járművel történő eltorlaszolása sürgős és indokolt esetben, az *útzár telepítését végrehajtó rendőr saját döntése alapján hajtható végre*. Ebben az esetben a szolgálati jármű megkülönböztető fényjelzését folyamatosan működtetni kell.

(4) Ha az útzár telepítése határátkelőhelyen történik, az illetékes vámszervet is tájékoztatni kell.

(5) Az útzár alkalmazását

a) az országos rendőrfőkapitány, a rendészeti országos rendőrfőkapitány-helyettes, a bűnügyi országos rendőrfőkapitány-helyettes, a műveleti országos rendőrfőkapitány-helyettes, *a feladat- és hatáskörrel rendelkező ügyeletvezető* vagy – a Terrorelhárítási Központ által védett létesítmények vagy biztosított rendezvények, továbbá a Terrorelhárítási Központ által védett személyek programhelyszíneinek vonatkozásában, illetve a hatásköre szerint ellátott speciális feladatok végrehajtása során – a Terrorelhárítási Központ főigazgatója, továbbá

b) illetékességi területén – az autópálya és az autótűt kivételével – a megyei (fővárosi) rendőrfőkapitány, a rendőrkapitány, a határrendészeti kirendeltség vezetője vagy *a feladat- és hatáskörrel rendelkező ügyeletvezető* rendeli el.

(6) Az útzár autópályán, autótűton történő alkalmazását az országos rendőrfőkapitány, a rendészeti országos rendőrfőkapitány-helyettes, a bűnügyi országos rendőrfőkapitány-helyettes, a műveleti országos rendőrfőkapitány-helyettes, *a feladat- és hatáskörrel rendelkező ügyeletvezető* vagy – a hatásköre szerint ellátott speciális feladatok végrehajtása során – a Terrorelhárítási Központ főigazgatója rendeli el.

(7) Ha az útzár telepítésének elrendelésére jogosult szolgálati előljáró döntésének meghozatala indokolatlan késedelemmel járna, *az útzár telepítését saját döntése alapján a helyszínen intézkedő rendőr is végrehajthatja.*

A 9/1996. ORFK utasítás változtatására tett javaslat

9/1996. ORFK utasítás

2. A rendőri szerv *a jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonó személy, elfogatóparancs alapján körözött személy, bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy, továbbá a bűncselekmény elkövetőjének elfogása érdekében elrendelt forgalomkorlátozás során – a közlekedés biztonságát is figyelembe véve – útzárat telepíthet.* Az útzár a közlekedés biztonságát, a személy- és vagyonbiztonságot – a rendőr vagy a közúti jelzések utasításait figyelmen kívül hagyó személyt és az általa vezetett járművet kivéve – nem veszélyeztetheti.

4. Útzárat az intézkedő rendőr és/vagy ellenőrző áteresztő ponti (EÁP) szolgálati csoport alkalmazhat.

6. *A jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonó személy, elfogatóparancs alapján körözött személy, bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy, továbbá a súlyos bűncselekmény menekülő elkövetőjének elfogása érdekében – ha a jelzőtáblák és az egyéb közúti jelzések kihelyezésével járó késedelem az intézkedés eredményességét veszélyeztetné – az 5. pontban meghatározott feltételek hiányában is elrendelhető az útzár alkalmazása.* Ebben az esetben a közúti közlekedés résztvevőinek figyelmét a szolgálati gépjármű megkülönböztető fényjelzésének működtetésével és a rendőr által kézzel, jelzőtárcsával, rossz látási viszonyok között kézi lámpával adott fényjelzéssel kell felhívni. Az útzár telepítését elrendelő rendőri vezető köteles haladéktalanul gondoskodni az 5. pontban meghatározott közúti jelzések kihelyezéséről.

6/a Súlyos bűncselekmények

- a vagyon elleni erőszakos bűncselekmények,
- az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények és
- a közbiztonság elleni bűncselekmények.

A 7001/2006. ORFK irányelv változtatására tett javaslat

7001/2006. ORFK irányelv 2.3.1. Ha az „Állj!” jelzésre a gépjármű nem áll meg, (1) a forgalmi rendszámot, típust, esetlegesen tanúk adatait jegyezze fel a rendőr. Ügyelete felé a jelentését haladéktalanul tegye meg (2). A megállást elmulasztó szabálysértő feljelentését az elsődleges intézkedések, a nyomon követés és/vagy az intézkedés lezajlása után készítse el.

(1): ... és nincs adat arra, hogy a jármű vezetője bűncselekményt valósított meg.

(2): ... és továbbiakban annak utasítása szerint járjon el.

7001/2006. ORFK irányelv 2.3.1. A rendőr szolgálati feladata ellátása során – a megkülönböztető jelzések használata és a rá vonatkozó szabályok megtartása mellett, a közlekedés biztonságát is figyelembe véve – *járművel*

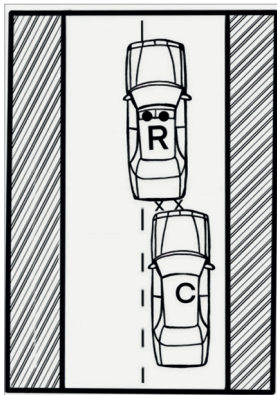
- *a jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonó személy,*
- *menekülő, elfogatóparancs alapján körözött személy,*
- *menekülő, bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy,*
- *bűncselekmény menekülő elkövetőjének elfogása érdekében a járművet követheti.* A követés során a rendőr magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot – *a követésre alkalmazott*

szolgálati gépjármű kivételével – nem veszélyeztetheti. A megkülönböztető fény- és hangjelzés együttes használata során a nyomon követés alatt is minden esetben a KRESZ 49. § (2) bekezdés az irányadó jogszabály.

7001/2006. ORFK irányelv 2.3.1. A jármű követésének van helye, ha a jármű-vezető a rendőr – a közúti közlekedési szabályokban meghatározott, a jármű leállítására vonatkozó – jelzésére nem áll meg, és a járművezető ezzel a jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonja, továbbá ha a rendelkezésre álló információk alapján a követendő járművel elfogatóparancs alapján körözött személy, bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy, továbbá bűncselekmény elkövetője menekül.

7001/2006. ORFK irányelv 2.3.1. Követésnek van helye a rendőr saját döntése alapján, valamint az annak koordinálására jogosult ügyeletes (3) engedélyével, amennyiben a rendőr saját vagy az ügyeletes birtokában lévő ellenőrzött információk alapján az észlelt járműben tartózkodó személy a jogszerű rendőri intézkedés alól magát kivonja, elfogatóparancs alapján körözött személy, bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy vagy bűncselekmény elkövetője.

Taktikai eljárásokra vonatkozó ajánlások

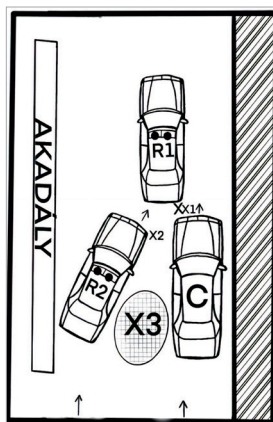


1. ábra: Egy járművel való megállítás

Forrás: az ábrát Kondor Barbara grafikus készítette a szerző megbízásából

Az 1. ábrán (R: rendészeti jelleggel ellátott szolgálati gépkocsi; C: a rendőri szakzsargon szerint célos, menekülő gépjármű) az intézkedést foganatosító rendőr a nyomon követés során a követendő járművet megelőzi, majd a sebességtől függően, de legalább 70–100 méteres távolságból a célos jármű előtt a szolgálati gépkocsiját szakaszosan fékezni kezdi, törekedve arra, hogy a megállítandó gépjármű ne ütközzön neki, de a sebességét csökkentse. Amennyiben a megállítandó gépjármű a szolgálati gépkocsi látható sebességcsökkentésére nem áll meg, a szolgálati gépjármű hátsó lökhárítójának ütközhet (x jelöli az ütközési pontot). A kisebb mértékű ütközés esetén a fenti ajánlás szerinti rendszeresített ütközőrács hatékony védelmet nyújt a szolgálati gépjármű és a benne utazók részére. Az ütközést követően továbbra is szakaszos fékezéssel a gépjárművet a rendőr megállásra kényszeríti, majd az intézkedést a tanult intézkedéstaktikai módszerek szerint megkezdi. Arra azonban mindenképpen törekedni kell, hogy nagyobb energiájú ütközés ne jöhessen létre.

A 2. ábra előzménye, hogy két rendészeti jelleggel ellátott szolgálati gépkocsi (R1, R2) követi a menekülő járművet (C). Az illusztráción már azt láthatjuk, R1 a menekülő járművet kielőzi, majd az előbbi „fékezőlámpás” módszerrel járművének tengelyét a felezővonalon tartva szakaszosan fékezni kezd.



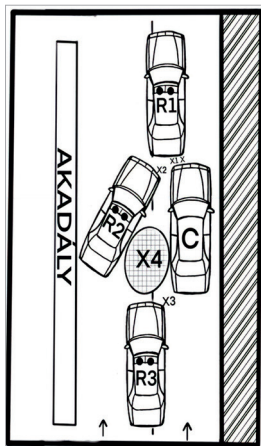
2. ábra: Két járművel való megállítás

Forrás: az ábrát Kondor Barbara grafikus készítette a szerző megbízásából

Amikor R1 óvatosan állóra fékezi a járművet, R2 szimultán rézsútosan a menekülő járművének motorháza felé a szolgálati gépjárművet szintén megállítja.

Az útzár a megállásra kényszerítés és a járművek biztonságos megállításának gyakorlati oldaláról

C előrehaladása ebben a szituációban megakadályozott. Amennyiben a „C” jármű előre indulni szándékozik, a szolgálati járművek fizikai zárként jelentenek számára akadályt. X1 és X2 jelöli az ütközés helyét, X3 a személykezelésre fennálló biztonságos helyet. A felszerelt ütközőrácsnak köszönhetően a szolgálati járművek ekkor sem rongálódnak jelentősen. A nagy erejű ütközéseket jelen esetben is meg kell kísérelni elkerülni.



3. ábra: Három járművel való megállítás

Forrás: az ábrát Kondor Barbara grafikus készítette a szerző megbízásából

A 3. ábra előzménye, hogy három rendészeti jelleggel ellátott szolgálati gépkocsi (R1, R2, R3) követi a menekülő járművet (C). Az illusztráción már azt láthatjuk, ahogy R1 a „fékezőlámpás” módszerrel járművének tengelyét a felezővonalon tartva szakaszosan fékezni kezd. Amikor a szolgálati gépjármű elégséges módon lassította a megállítandó jármű sebességét, R1 óvatosan állóra fékezi a járművet. R2 szimultán rézsútosan a C jármű motorháza felé a szolgálati gépjárművet szintén megállítja. A menekülő előrehaladása ebben a szituációban megakadályozott (3. ábra). R3 a gépjárművek mögé érkezve, helyet nem hagyva menekülésre az intézkedési alakzatot így zárja. Amennyiben a C jármű előre vagy hátra indulni szándékozik, a szolgálati járművek fizikai zárként jelentenek számára akadályt. A fent említett ütközőrács felszerelése szintén óvja-védi az eszközöket egy esetleges ütközés során. Az X4 által jelölt terület lesz a személykezelői zóna. Az X1, X2, X3 az esetleges ütközési pontokat jelöli.

A fentiekben részletezett jogszabályi, taktikai, technikai és személyi javaslatok útján hatékonyabb és legfőképp biztonságosabb intézkedést bonyolíthatnának le a közterületen szolgálatot teljesítők egy olyan szegmensében a szakmának, amely – lásd a 3. fejezetet – a mindennapokban is előfordul. Alapvető elvárásként támasztjuk, hogy ne hagyjunk lehetőséget a rendőr elől menekülőnek, hogy hosszabb távon veszélyeztesse a többi közlekedésben részt vevőt vagy önmagát, hanem a lehető leggyorsabban, legszakszerűbben és ellentmondást nem tűrően megállítsuk. A javasolt taktikai módszerek mellett álláspontunk szerint ez biztonságosabb és hatékonyabb is, amely hatékonyságot a jogszabály engedi meg. Ezáltal lehetővé válik, hogy a rendőrség hatékony és biztonságos eszközökkel szűrje ki a bűncselekmény elkövetőit, a szabálysértőket és szabályszegőket, különös tekintettel azokra, akik mindezeket szándékosan követik el. Ez a társadalom részéről is jogos igény, valamint a rendőrség célja is az, hogy a rendőr a megkezdett intézkedést be is tudja fejezni.

Felhasznált irodalom

Balla Zoltán: *A rendészet*. Budapest, Rejtjel, 2015.

Bisztriczki László – Kántás Péter: *A szabálysértési törvény magyarázata*. Budapest, HVG-ORAC, 2017.

Jogi források

1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről

2012 évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről

2012 évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

2017. évi CXXXV. törvény a bírósági végrehajtásról szóló 1994. évi LIII. törvény módosításáról

30/2011. (IX. 22.) BM rendelet a rendőrség szolgálati szabályzatáról

9/1996. (III. 21.) ORFK utasítás az útzár telepítésének és alkalmazásának módjáról

1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

7001/2006. (IV. 6.) ORFK irányelv a közúti járművek megállításának és követésének módszereiről és taktikáiról

Héczey Nikoletta

Társadalmi attitűdök az életellenes bűncselekményeket elkövető fiatalkorúakkal szemben

Bevezetés

Tanulmányomban azt fogom kifejtetni, hogy a társadalom tagjai – esetenként különböző foglalkozásokban, hivatásokban dolgozók – hogyan viszonyulnak azokhoz a fiatalkorúakhoz, akik életük során életellenes bűncselekményt követtek el, vagy tudatos emberölési célból kíséreltek meg effajta destruktív cselekményt. A médiában a súlyos bűncselekményeket elkövető fiatalokról vagy gyerekekről nagyon keveset hallani, néha ragadnak ki egy-két híresebb esetet, amely ezután az egész országot bejárja. Kérdés, hogy vajon ezekről az esetekről a társadalom mit gondol, és a főszereplőkkel szemben milyen attitűdöket alakít ki.

Írásomban épp ennek okán a gyermek- és fiatalkorú elkövetőkkel kapcsolatos attitűdöket vizsgálom, amelyben két csoport véleményét gyűjtöm össze kérdőíves kutatási módszerrel. Az egyik csoportba a rendvédelmi szerveknél szolgálatot teljesítő hivatásos dolgozók tartoznak, a másikba hasonló hivatásba nem tartozó állampolgárok.

Azért döntöttem a téma mellett, mert szerintem ez mindig aktuális egy országban és annak rendészeti szerveinél. Továbbá azért is fontos az attitűdökről való tisztánlátás, hogy később bármely érzékenyítő módszerrel (akár a rendészeti dolgozók körében) formálni tudjuk a téves és túlságosan szélsőséges gondolatokat a megtévedt fiatalokkal szemben, és ezzel elősegítsük visszailleszkedésüket a társadalmi csoportokba.

A dolgozat témája, elméleti alapjai

Úgy gondolom, ez a téma a társadalmi érdeklődés középpontjában áll, hiszen bármikor bemutat a média egy fiatalkorú által elkövetett emberölési ügyet,

az emberek jelentős részének kialakul róla valamilyen véleménye. Ám a média és az emberek sem tudják sokszor a háttérben rejlő okokat, így csak a közvetített információk mentén döntenek. Azonban az elkövetés okát nem csupán az individuális meghatározottságokban, hanem a gyermek hibás szocializációjában is érdemes keresni. A szocializáció nem más, mint a társadalomba való beilleszkedés folyamata, amely során az egyén azt tanulja meg, hogyan lehet a társadalom hasznos tagja, miként kell alkalmazkodnia a társadalmi elvárásokhoz.

Ebben a folyamatban elsajátítja az együttélés alapvető szabályait, a lehetséges és elvárt viselkedésmódokat.¹ Amennyiben ezeket nem megfelelően tanulja meg, többféle normasértés elkövetője és áldozata is lehet – akár súlyos bűncselekményeké is.

A szerető család megalapozza azt, hogy egészséges és társadalmi interakciókban gazdag felnőtté válhassunk. Itt fejlődik ki a gyermek személyisége, amihez a szülőknek ideális esetben biztosítaniuk kell a testi, lelki, erkölcsi és érzelmi fejlődéshez szükséges módszereket. A család védelmet is nyújt az esetleges kudarcokkal és kihívásokkal szemben, illetve itt a gyermek elsajátíthatja a társadalmi normákat, értékeket, amelyekkel a társadalom hasznos tagjává válhat. Vikár György szerint: „A család olyan szociálpszichológiai egység, amelynek minden tagja a többiek valamilyen pszichológiai szükségletét elégíti ki.”² Esetenként azonban a család jelentheti a gyerek számára a legnagyobb veszélyt.

A szocializáció szempontjából a második legfontosabb közeg az iskola, így a bűnelkövetővé válásban is nagy szerepe van. Amennyiben a gyermeket az iskolában negatív hatások érik, az megváltoztathatja a hozzáállását az iskolához és a tanuláshoz is.

Ezenkívül a fiatal számára az iskola az első olyan közeg, ahol az otthoni szocializáción kívül még szélesebb spektrumban ismerheti meg a társadalmat, vagyis egy olyan másodlagos színtér, amely még több normát származtathat át.

Amennyiben a családban és az iskolai környezetben kapott normák negatív irányban eltérnek egymástól, úgy belső és külső konfliktus alakulhat ki. Megjelenik a stressz, a feszültség és a státuszfrusztráció³ a fiatal életében, aminek hatására valamilyen szubkultúrát képviselő csoport tagjává válhat. Ennek oka az individualizáció és az az érzés, hogy tartozik valahova.

¹ Strauszné Simonyi Erzsébet: *Gyermek- és ifjúságvédelem*. Pécs, Comenius, 1998. 104.

² Vikár György: *Az ifjúkor válságai*. Budapest, Gondolat, 1980. 123.

³ Frank P. Williams III – Marilyn D. McShane: *Criminology Theory: Selected Classic Readings*. London – New York, Routledge, 2010. 115.

A túlzott szülői korlátozás hatására is kereshet a gyermek egy olyan kortárs-csoportot, ahol elfogadják őt. Ebből alakul ki az a jelenség, amely a fiatalkori bűnözés egyik ismérve, hogy csoportosan viszik véghez a bűncselekményeket. Így könnyebb az elkövetés, hiszen megoszlik a felelősség, és úgy gondolják, ilyenkor könnyebb kifogásokkal élni.⁴

A Legfőbb Ügyészség statisztikáját tekintve valóban a csoportos jelleg a leggyakoribb elkövetési módszer a fiatalokúak körében.⁵

A társadalom és a társadalmi kontroll is nagy hatással van egy fiatalkorúra. A társadalmi kontroll és az önkontroll hiánya vezethet a bűnözéshez. Ezt fejti ki Hirschi társadalmi kontroll-modellje. Ezenkívül úgy vélem, hogy nemcsak a társadalmi kontrollnak van létfontossága a fiatalkori bűnözés tekintetében, hanem önmagában a társadalomnak is. Az emberek feladata, hogy ne legyenek ítélkezők, illetve ne tegyenek olyan dolgokat, amelyek a fiatalokú tekintetében devianciához vezetnek (például a bántalmazások). Amennyiben már megtörtént a baj, és a gyermek elkövetett egy bűncselekményt, akkor a társadalom felelőssége az is, hogy valahogy visszailleszkedjen a társadalomba. Ehhez viszont pozitív társadalmi attitűdök kellene velük szemben.

A gyermek személyiségét elsősorban a család alapozza meg, és biztosítja a gyermek testi, szellemi, erkölcsi fejlődését, ahogy azt már a fejezet elején megemlítettem. Ha ez a minta negatív, a gyermek személyisége torzulhat.

Az egyre gyorsuló és technikailag rohamosan fejlődő világban a gyermek a média és az internet tartalmait is másolhatja. A gyerekeket online rengeteg hatás éri, ami lehet akár rossz, akár jó is. Ami viszont veszélyesebbé teszi a televíziónál, az szerintem az, hogy kevésbé ellenőrizhető, így akár a fiatalok olyan tartalmakat is találhatnak, amelyek negatívan hatnak a személyiségükre.

Nagyszámú kutatás irányult arra, hogy van ok-okozati összefüggés a személyiségjegyek és a bűnözői magatartás között. Azonban ahhoz, hogy valószínűsíteni lehessen azt, hogy valaki később bűncselekményt követ el, szükséges antiszociális személyiségjegyek megléte, amelyek később ilyen viselkedéshez is vezethetnek, majd erőszakká alakulnak. A kutatások alatt több olyan tulajdonságot is felfedeztek a vizsgált gyermekeknél és fiataloknál, amelyek rizikófaktorok

⁴ Szajkó Szilvia Cintia: *A fiatalkori bűnözés okai*. Szakdolgozat. Miskolc, Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 2018. 13–14.

⁵ Legfőbb Ügyészség Informatikai Főosztály: *Tájékoztató a gyermekkorúak és a fiatalokúak bűnözésével összefüggő egyes kérdésekről*. 2013. 4.

lehetnek. Ilyenek például a hiperaktivitás vagy a figyelemzavar. Ezek a jegyek elsődlegesen azok, amelyek később erőszakos viselkedést is előidézhetnek.⁶

Az agresszív viselkedés nem előre megjósolható, így a hatóságok csak olyan megelőzési programokat tudnak kifejleszteni, amelyek vagy csak egy iskolára, vagy egy személyre vonatkoznak. Az agresszió betudható a családnak vagy a gyermek környezetének is.

A fiataloknál az agresszió leginkább az iskolában mutatkozik meg egymással szemben, aminek legszélsőségesebb fajtája az iskolai lövöldözés vagy az iskolán belüli erőszak.⁷

Általánosságban tehát elmondható, hogy az indulati cselekmények elkövetése sokkal inkább a fiatalabb korosztályt jellemzi, tehát a harag, bosszú vagy szóváltás miatti emberölések a 14 és 24 év közötti korosztály körében nagyobb arányban jelennek meg. Ezenkívül az alkohol és a kábítószer által befolyásolt állapot is közrejátszik az elkövetéseknél, ami sokszor az éjszakai szórakozással kapcsolódik össze a fiataloknál.⁸

A fiataikorúak által elkövetett életellenes bűncselekmények sajátosságai

A dolgozatom témájának szempontjából ez a fejezet az egyik legfontosabb. Ebben a fejezetben az is szerepelni fog, hogy Magyarországon milyen arányban fordulnak elő súlyos életellenes cselekményt elkövető fiatalok, valamint hogy hazánkban melyek azok a kockázati tényezők, amelyek ezt támogatják. Elsőként az általános rizikófaktorokról írok.

A rizikófaktorok olyan negatív befolyásoló tényezők, amelyek például egy fiatakorút emberölés elkövetésére készítetnek. Az erőszak legsúlyosabb formája egyértelműen az emberölés, a kutatások azt bizonyítják, hogy nem váratlanul, minden előjel nélkül tűnik fel az intenzív erőszak, hanem már sokkal fiatalabb korban is láthatók a jelei a gyermek viselkedésében. A közvéleményben általában az jelenik meg, hogy egy másik ember életét kioltó személynek az előélete tele

⁶ Böszörményi Dóra: *A fiatakorú bűnözés okai – különös tekintettel a gyermekotthonban nevelt fiatakorúak vonatkozásában*. Szakdolgozat. Miskolc, Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 2017. 13.

⁷ Donald J. Shoemaker: *Juvenile Delinquency*. Lanham, Rowman & Littlefield, 2018. 122.

⁸ Bolyky Orsolya: Született gyilkosok? Motivációk és mentális jellemzők. In Tamási Erzsébet (szerk.): *Különös kegyetlenséggel... Fiatakorú és fiatal felnőtt emberölést elkövetők kriminológiai vizsgálata*. Budapest, OKRI, 2015. 89.

van agresszív megnyilvánulásokkal. Azonban a témában nyilvánosságra kerülő kutatások összetettebb képet festenek.

A demográfiai sokféleséget elemző elméletek szerint az erőszakos viselkedésnek vannak belső motívumai, kockázati tényezői, amelyek viszonylag változatlanok az évek során. Az ember ezeket a rizikófaktorokat egészen magzati kortól fiatalkoráig gyűjti, és minél több ilyen faktor jellemző rá, annál valószínűbb, hogy később valamilyen erőszakos cselekményt követ el.

Ezeknek a rizikófaktoroknak számtalan fajtája lehet, például biológiai vagy neurológiai eltérések, személyiségbeli különbségek, de magában foglalja a családtól vagy szülőktől kapott gondoskodás hiányát is.⁹ Az erőszakos viselkedés és az emberölés összefüggését többen is kutatták az évek alatt.

Az egyik ilyen híres kutatás Di Cataldo és Everett nevéhez fűződik, akik erőszakos és gyilkosságot elkövető fiatalokat hasonlítottak össze.¹⁰

Magyarországon is folytattak ebben a témában vizsgálatokat. Az Országos Kriminológiai Intézet is végzett egy átfogó kutatást 2011-ben, amely arra irányult, hogy azonosítsák azokat a rizikófaktorokat, amelyek az emberöléshez vezetnek.

A szerzők arra a következtetésre jutottak, hogy a fiatalkorból eredő éretlenség és impulzivitás megjelenik a fiatalokéval által elkövetett emberölések esetében. Ez úgy bizonyosodott be, hogy a fiatal elkövetők által véghezvitt bűncselekmények sokkal kegyetlenebbek és erőszakosabbak, mint az átlag. Magyarországon csakúgy, mint az Amerikai Egyesült Államokban, jelentősen magasabb arányban állnak azok az emberölést elkövető fiatalokéval, akik alacsony státuszú családokból érkeztek.

Ezenkívül az is bebizonyosodott a kutatásuk szerint, hogy Magyarországon a zsúfolt lakások is veszélyeztető tényezőt jelentenek. A legtöbb életellenes bűncselekményt elkövető fiatalokéval olyan környezetben nevelkedett, ahol intim szféra egyáltalán nem volt.

A másik gyakran előforduló rizikófaktor Magyarországon, ha az apa teljesen hiányzik az elkövető családjából. Az apa hiánya több problémát is felvet a fiatal életútjában. Nemcsak gazdasági szempontból, hanem az apakép és az apai

⁹ Tamási Erzsébet: Békésebb világ – fiatal gyilkosokkal. In Tamási Erzsébet (szerk.): *Különös kegyetlenséggel... Fiatalokéval és fiatal felnőtt emberölést elkövetők kriminológiai vizsgálata*. Budapest, OKRI, 2015. 25.

¹⁰ Frank Di Cataldo – Meghan Everett: Distinguishing Juvenile Homicide from Violent Juvenile Offending. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 52. (2008), 2. 158–174.

kontroll hiánya is lehet a kontroll nélküli fiatalkor problémája, valamint a fizikai bántalmazások is szerepet játszhatnak a fejlődés tévútra terelésében.¹¹

Ezenkívül nagy befolyása van az elkövetésre a fiatalkorúak körében az alkoholfogyasztásnak is. Statisztikák alapján a magyar fiatalkorú elkövetők 43,3%-a alkoholos befolyásoltság alatt állt, amikor elkövette az emberölést.¹² Úgy vélem, ez elég kiemelkedő statisztikai mutató, és fontos figyelembe venni az életellenes bűncselekményt elkövető fiatalkorúak esetében.

A fiatalkorú bűnelkövetők statisztikája

Az ifjúkori bűnelkövetők száma összességében csökkent a 2000-es évek elejéhez viszonyítva az ENYÜBS, vagyis az Egységes Nyomozóhatósági és Ügyészégi Bűnügyi Statisztika adatai szerint. 2015-ben feleannyi gyermekkorú elkövetőre derült fény, mint 2011-ben, azonban a fiatalkorúak és a fiatal felnőttek esetében ekkora változásról nem beszélhetünk.

Azt is figyelembe kell venni, hogy a vizsgált időszakban a demográfiai adatok szerint a gyermekkorúak száma csökkent. Többségében vagyon elleni bűncselekményeket valósítanak meg a gyermekkorúak, ami 60–80%-ot jelent, ezen belül is lopást vagy betöréses lopást leginkább. Jellemző még a rablás, a garázdaság és a szándékos testi sértés is, de ezeknek a száma csökkenő tendenciát mutat.¹³

A fiatalkorúak által Magyarországon elkövetett emberölések morfológiája

Magyarországon az emberölések esetében az országos átlag magasabb, mint a nagyvárosoké. Budapesten 1,45 emberölés jut százezer főre, míg az országos átlag 1,57.¹⁴ Statisztikai adatok igazolják, hogy az elkövetés csúcspontja 16 és

¹¹ Áspán Nikolett et al.: Homicides in Hungary: Juveniles and Young Adults. In Tamási Erzsébet (szerk.): *Különös kegyetlenséggel... Fiatalkorú és fiatal felnőtt emberölést elkövetők kriminológiai vizsgálata*. Budapest, OKRI, 2015. 178–193.

¹² Egységes Nyomozóhatósági és Ügyészégi Statisztika (ENYÜBS): bsr.bm.hu

¹³ Rózsáné dr. Váradi Edina: A gyermek- és fiatalkori bűnözés okai. *Jogi Fórum*, 2019. július 18. 5.

¹⁴ Ineke Haen Marshall – Diana L. Summers: Contemporary Differences in Rates and Trends of Homicide Among European Nations. In Marieke C. A. Liem – William Alex Pridemore (szerk.): *Handbook of European Homicide Research*. New York, Springer, 2011. 51.

18 éves kor közé esik az erőszakos és nem erőszakos bűncselekmények esetében is, ezután pedig hirtelen zuhan, majd 25 éves kor után fokozatosan csökken.¹⁵

A szakirodalom szerzőjének kutatása szerint az emberölést elkövető gyermekkorúak száma stagnál, vagyis 0 és 1 között van évente. Körülbelül 17%-át a bűncselekményeknek lányok követik el, míg a többit fiúk.¹⁶ A legfrissebb statisztika alapján 2018 júliusa óta a gyermekkorúak összesen 3, a fiatalokkorúak pedig 20 emberölést követtek el Magyarországon. Látható tehát, hogy az emberölést elkövető fiatalokkorúak és gyermekkorúak száma az évtizedek alatt nem változott drasztikusan, mindig közel azonos tartományban mozog minden évben.

Hipotézisek

Dolgozatom címében is szerepel a társadalmi attitűd, amely a társadalom hozzáállását jelenti az életellenes bűncselekményeket elkövető fiatalokkorúakkal szemben. Úgy gondolom, a fiatalokkorú elkövetőknél kiemelkedően fontos, hogy a társadalom tagjai hogyan viszonyulnak hozzájuk, ugyanis ez a későbbiekben elősegítheti vagy hátráltathatja a visszailleszkedésüket.

A dolgozatom gerincét képező kutatást is e köré építettem fel, így a hipotéziseimet is erre alapoztam:

1. A társadalom jelentős részének és a rendvédelmi szervek tagjainak véleménye szerint a fiatalokkorúak leginkább a rossz családi környezet, az etnikai hovatartozás, a nem megfelelő nevelés miatt követnek el életellenes bűncselekményeket, így ezek a sztereotípiák olyan hozzáállást teremtenek a részükről, amelyek nagyban megnehezítik a fiatalokkorúak társadalomba való visszailleszkedését.
2. A társadalom és a rendőrség tagjai gyakran nem látják a valódi okokat az olyan életellenes bűncselekmények hátterében, amelyeket fiatalokkorúak követtek el.
3. A társadalom tagjai kevésbé ítélik el azokat az emberölést elkövető fiatalokkorúakat, akik az őket fizikailag és lelkileg is súlyosan bántalmazó

¹⁵ Daniel P. Farrington: Age and Crime. *Crime and Justice*, 7. (1986). 189–250.

¹⁶ Sári Eszter: Kegyetlenségre ítélve: Az emberölések kriminológiai háttere és jogi következményei. In Tamási Erzsébet (szerk.): *Különös kegyetlenséggel... Fiatalokkorú és fiatal felnőtt emberölést elkövetők kriminológiai vizsgálata*. Budapest, OKRI, 2015. 46–52.

hozzátartozójukat ölik meg, azokkal szemben, akik az emberölést más okból követik el.

A kutatásomat tehát a fentiekben felvázolt hipotézisek mentén folytatom le, amelyeknek az alátámasztására vagy cáfolatára készült indikátorokat két kvantitatív kérdőívben jelenítettem meg.¹⁷

A téma jogi szabályozása

A téma átfogó megismeréséhez szükséges kitérni a törvényi szabályozásokra is. Ebben a fejezetben tehát a 2012. évi C. törvényről, vagyis a Büntető törvénykönyvben megjelenő szabályokról és fogalmakról lesz szó.

A jogi szabályozás

A 2013. június 1-jétől hatályos 2012. évi C. törvényben megfigyelhetők a szigorított változtatások a korábbi büntető törvényekhez képest, amelyeket a következőkben fogok kifejteni.

A téma szempontjából két nagyon fontos fogalmi kérdést kel tisztázni, mégpedig a fiatalkor és a gyermekkor meghatározását és elhatárolását. Magyarországi vonatkozásban a fiatalkorú és a gyermekkorú fogalma, valamint a büntethetőségi korhatár a következőképpen alakul. A két kifejezést így definiálja a magyar Büntető törvénykönyv: „Btk. 105. § (1) Fiatalkorú az, aki a bűncselekmény elkövetésekor tizenkettedik életévét betöltötte, de a tizennyolcadikat nem.” A gyermekkorról pedig ezt írja a törvénykönyv:

„Btk. 16. §. Nem büntethető, aki a büntetendő cselekmény elkövetésekor a tizennegyedik életévét nem töltötte be, kivéve az emberölés [160. § (1)–(2) bekezdés], az erős felindulásban elkövetett emberölés (161. §), a testi sértés [164. § (8) bekezdés], a terrorcselekmény [314. § (1)–(4) bekezdés], a rablás [365. § (1)–(4) bekezdés] és a kifosztás [366. § (2)–(3) bekezdés] elkövetőjét, ha a bűncselekmény elkövetésekor a tizenkettedik életévét betöltötte, és az elkövetéskor rendelkezett a bűncselekmény következményeinek felismeréséhez szükséges belátással.”

¹⁷ Egészen pontosan a BRFK Nyomozó Főosztályán szolgálatot teljesítő nyomozóknak, valamint a IV. kerületi Rendőrkapitányság Büntügyi Osztályán dolgozó rendőröknek küldtem el a kérdőívemet.

Vagyis a büntetőjogban a gyermekkor az elkövető büntethetőségét, illetve a cselekmény büntetendőségét zárja ki.¹⁸ Ehhez képest a Btk. azt is meghatározza, hogy büntethető az olyan elkövető, aki 12. életévét betöltötte, és rendelkezik a bűncselekmény következményeinek felismeréséhez szükséges belátással, de csak akkor, ha a felsorolt bűncselekmények közül valamely törvényi tényállását kimeríti. A felsorolásban a törvény rögtön a dolgozathoz kapcsolódó bűncselekményeket említi, mégpedig az emberölést és az erős felindulásból elkövetett emberölést. Ezeket a 2012. évi C. törvény, vagyis a Büntető törvénykönyv a következőképpen definiálja: „Btk. 160. § (1) Aki mászt megöl, büntett miatt öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

Ez az emberölés tényállása, amely bűncselekménynek számtalan súlyosbító körülménye lehet, amelyeket a törvény külön szakaszban taglal, ám ezeket én most nem említem meg, mivel a jelen fogalommeghatározásokhoz nem szükségesek. Az erős felindulásban elkövetett emberölés pedig a következő: „Btk. 161. § Aki mászt méltányolható okból származó erős felindulásban megöl, büntett miatt két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.” A harmadik bűncselekmény, amely szóba jöhet az életellenes bűncselekményt elkövető fiatalkorúakkal kapcsolatban, a testi sértés, pontosabban a Btk. 164. § (8) bekezdése, amelyet fentebb is említettem.¹⁹

A kutatás

Kutatásommal az volt a célom, hogy megismerjem a társadalom és azon belül a bűnügyi szolgálati ágba dolgozó rendőrök véleményét a fiatalkorúak által elkövetett életellenes bűncselekményekkel kapcsolatban, valamint hogy válaszaik segítségével az általam felvázolt hipotéziseket alátámasszam vagy megcáfoljam.

Első kérdőív

Az első kérdőívemet a civilek számára készítettem abból a célból, hogy a hipotéziseimben megfogalmazott feltevéseket megfelelően körbejárjam. Összesen 177 személy töltötte ki a kérdőívet, ami nem reprezentatív.

¹⁸ Btk. 15. §.

¹⁹ Btk. 164. §. (8) bekezdés.

A válaszok részletes elemzése

A kérdőív három részből állt. Az első a fiatalkorú bűnelkövetőkre vonatkozik általában, hogy a társadalom tagjai hogyan viszonyulnak hozzájuk, és mit gondolnak róluk. A második és a harmadik rész pedig egy-egy általam megalkotott kis történetet tartalmazott, amelyre vonatkozóan kérdéseket tettem fel, azt vizsgálva, hogy ha egy konkrét eseten keresztül mutatok be egy fiatalkorú által elkövetett emberölést, akkor milyen reakciókat vált ki belőlük, és milyen válaszokat adnak majd.

Az első rész legelső kérdése arra vonatkozott, hogy a felsorolt tényezők közül melyiket gondolják a kitöltők a legbefolyásolóbbnak egy fiatalkorú által elkövetett bűncselekmény esetén, amennyiben ezek a tényezők károsan vagy nem megfelelően működnek. Az alábbi tényezőket soroltam fel: iskolai környezet, családi környezet, baráti társaság, etnikai hovatartozás, a fiatalkorú agresszivitása, nevelés és a fiatalkorú személyisége. Kiemelkedően sokan gondolták, hogy a családi környezet rendellenes vagy káros működése befolyásolja azt, hogy egy gyermek- vagy fiatalkorú emberölés bűncselekményét kövesse el. A második legbefolyásolóbb tényező a baráti társaság, míg a harmadik helyen a nevelés áll. A legkevésbé az iskolai környezetet találják a válaszadók befolyásoló körülménynek. Az első hipotézisemnek egy része így tehát rögtön be is igazolódott.

A kérdőív első része ezek után kvantitatív kérdésekkel folytatódott, amelyek a felsorolt tényezőkre, vagyis az iskolai környezetre, a családi környezetre, a baráti társaságra, az etnikai hovatartozásra, a fiatalkorú agresszivitására, nevelésére és a fiatalkorú személyiségére kérdeztek rá egyenként.

Az iskolai és baráti környezet után az elsőként említett kérdéssel megegyezően a családi környezetet nagyon befolyásolónak tartják a válaszolók a gyermek vagy fiatalkorú általi emberölés elkövetésében. Ezenkívül a személyiségnek és az egyéni döntésnek is jelentősége van egy életellenes bűncselekmény elkövetésekor a véleményük szerint, hiszen ez is átlagban 4 pontot kapott.

A kitöltők úgy gondolják, nagymértékben a nevelés hatására válik egy fiatalkorú agresszívvá. Ez az eredmény is megegyezik a legelsővel, hiszen ott is több mint 50% tartotta a rossz vagy nem megfelelő nevelést elkövetést befolyásoló tényezőnek. Tehát e kérdések alapján is elmondható, hogy az első hipotézisem részben beigazolódott.

A társadalom szerint a rossz családi környezet és a nem megfelelő nevelés hatására követ el egy gyermek vagy fiatalkorú életellenes bűncselekményt.

Az etnikai hovatartozásnak viszont nincs akkora jelentősége az elkövetésben a felmérésben részt vevők szerint.

Erről is tettem fel kérdést, mégpedig hogy véleményük szerint az etnikai hovatartozásnak van-e jelentősége egy bűncselekmény elkövetésében. Átlagban közepes eredmény jött ki, vagyis a válaszadók szerint csak félig van jelentősége. A 177 kitöltő közül 60 vélte így, vagyis valamennyire hangsúlyos az etnikai hovatartozás, de véleményük szerint van, ami sokkal jobban befolyásolja az elkövetést, méghozzá a családi környezet és a nevelés.

A következő három kvantitatív kérdés az első hipotézisem második felére vonatkozott, amely úgy szólt, hogy a sztereotípiák megnehezítik a fiatalokú bűnelkövetők társadalomba való visszailleszkedését. Ezek alapján megállapítható, hogy így valóban nagyon nehéz a visszailleszkedése egy olyan embernek, aki fiatalkorában vagy még előbb emberölést követett el.

A vélemények szerint nem is nagyon dolgoznának és egyáltalán nem is laknának együtt ilyen bűncselekmény elkövetőjével. Így viszont a visszailleszkedés igen nehéz, szinte lehetetlen. Az a kérdés is felmerül, hogyan lehetnének így hasznos tagjai a társadalomnak, ha szinte senki nem akar velük együtt dolgozni vagy lakni.

A kérdőív második részében egy rövid történetet fogalmaztam meg, amely szimplán csak fikció. Erre vonatkozóan tettem fel kérdéseket, mivel kíváncsi voltam, hogy ha a kitöltők látnak egy konkrét esetet, változik-e a véleményük valamennyire. Az elkövetés okaként a családi és lakókörnyezetre, a gyermekek személyiségére és barátságukra kérdeztem rá. A kitöltők 83%-a úgy vélte, a történetben szereplő két gyermek barátsága nagyon vagy pedig teljes mértékben befolyásolta az elkövetést. A családi és lakókörnyezetre, illetve a személyiségükre közel azonos válaszok érkeztek, átlagban az emberek úgy vélekednek, hogy mindkét tényező nagyon befolyásoló lehet. Körülbelül 66%-uk egyértelműen hibásnak véli a szülőket is azért, hogy gyermekük emberölést követett el. A hiba okának minden válaszoló a figyelemhiányt és a nem megfelelő nevelést tudja be, amely már az említett legelső kérdésnél is megmutatkozott, hogy a rossz nevelést látják az életellenes bűncselekmény egyik legjelentősebb elkövetési okának, amennyiben azt fiatalokú viszi végbe. Voltak olyanok is, akik szerint ezen kívül a lelki bántalmazás is szerepet játszhatott az elkövetésben. Véleményem szerint is a legnagyobb részben a szülő felelőssége a megfelelő nevelés és a jó szülő-gyermek kapcsolat kialakítása, amelyhez hozzátartozik az együtt töltött minőségi idő. Nem elegendő csak felületes beszélgetés, folyamatos egy hullámhosszra kerülésre is szükség van.

Végezetül pedig, ugyanúgy, mint a kérdőív első részében, a kérdésre válaszolók kevés esélyt látnak arra, hogy a büntetés letöltése után a gyerekek visszaülleszkedjenek a társadalomba. 61,7% a javítóintézeti nevelést, 21,1% a börtönbüntetést, míg a maradék kitöltő a kényszergyógykezelést javasolja.

Feltettem a résztvevőknek azt a kérdést is, hogy ezeken kívül milyen büntetéseket látnának még megfelelőnek. A nyitott kérdésre sajnos nem mindenki válaszolt, de a legjobb megoldásnak a szociális munkát és a pszichológiai segítséget tartják azok, akik megosztották a véleményüket. Érkeztek válaszok a javítóintézeti neveléssel kapcsolatban, olyan is volt, aki rehabilitációs programokat javasolt. Látható tehát, hogy a válaszadók körülbelül 70%-a szerint nincs szükség büntetésre, inkább valamilyen nevelő célzatú foglalkozást vagy terápiát látna szükségesnek, amelyben a gyermek lelki segílyt kaphat és szociális területen is dolgozhat.

A kérdőív harmadik, egyben utolsó része szintén egy általam kitalált rövid történetet tartalmazott. Ebben az esetben a válaszadók kiemelkedően magas száma, vagyis 71,4%-a szerint a gyermeket teljes mértékben befolyásolta az elkövetésben a családi és lakókörnyezete, valamint a kitöltők szerint teljes mértékben hatott rá apja viselkedése is. Sőt 85%-uk úgy gondolja, ha a lány nem ilyen környezetben nőtt volna fel, és nem bántalmazták volna, akkor egyáltalán nem, vagy pedig elég valószínű, hogy nem követte volna el az emberölést. Számottevően sokan, 92,7%-uk azt jelölte be, hogy az apja által okozott traumák hatására követte el a bűncselekményt a lány. Emiatt körülbelül 70% úgy vélekedett, hogy majd a későbbiekben van valamennyi esélye a lánynak visszaülleszkednie a társadalomba, illetve szankcióként ennél a történetnél is a javítóintézeti nevelést tartották a legmegfelelőbbnek.

Itt is kíváncsi voltam még további szankciókra, amelyeket jónak látnának a válaszadók ilyen esetben. Erre sem válaszolt mindenki, de a beérkezett vélemények alapján a kitöltők közel fele úgy gondolja, hogy a pszichológiai kezelés vagy a lelki segítségnyújtás lenne a legmegfelelőbb megoldás a lány számára.

Összegezve pedig a második hipotézisemet is kifejtem a kérdőív alapján, amely úgy szólt, hogy a társadalom és a rendőrség tagjai gyakran nem látják a valódi okokat a fiatalok által elkövetett bűncselekmények hátterében. Ebben az esetben csak a társadalom tagjainak szemszögéből vizsgálom az állítást. Azt a következtetést vontam le, hogy amíg az emberek nem ismerik a háttérben rejlő konkrét történetet, ahogyan a cselekmény zajlott, addig ugyanazokat a tényezőket vélik a kiváltó okoknak, a családi környezetet, a baráti társaságot vagy a nevelést. Azonban a véleményük változhat aszerint, hogy

megismerik-e a fiatalokú életét és személyi körülményeit. A társadalom tagjai legtöbbször a médiából informálódnak az ilyen jellegű cselekményekről, így ez nagyban befolyásolja a véleményüket is. Ezért valóban úgy gondolom, teljes háttértudás nélkül igazából nem látják az elkövetés valódi okait.

Második kérdőív

A második kérdőívet két külön rendészeti szervvel tölttettem ki, valamint egész januárban a válaszolók rendelkezésére állt. Felvettem a kapcsolatot a BRFK Nyomozó Főosztályán szolgálatot teljesítő nyomozókkal, valamint a IV. kerületi Rendőrkapitányság Bűnügyi Osztályán dolgozó rendőrökkel is.

A válaszok részletes elemzése

A kérdéseimre válaszolók egyértelműen a családi környezet nem megfelelő működését tartják a fő okozó tényezőnek. Összesen 60%-uk vélekedett így. A megkérdezettek további 20%-a pedig a rossz baráti társaságot jelölte meg válaszként.

Ezután arra kérdeztem rá, hogy a gyermekkorú vagy fiatalokú személyiségének és egyéni döntéseinek mekkora jelentősége van az elkövetésben.

A felmérésben részt vevő rendőrök háromnegyede azt válaszolta, hogy ha nem is a legbefolyásolóbb tényező, mindenképpen nagy hatással van az elkövetésre, tehát az ötös skálán 4 pontot adtak a kérdésre. Az iskolai környezet és a baráti társaság bűncselekmény elkövetésére való hatásáról is ugyanígy vélekedik a kitöltők fele, vagyis egyértelműen befolyásolónak tartják. 25%-uk pedig nagyon befolyásolónak véli ezeket a tényezőket.

A felmérésben részt vevők körülbelül 66%-a szerint az etnikai hovatartozás közepesen befolyásolja az elkövetést a fiatalokúak esetében, míg a további körülbelül 33% 4 pontot adott válaszként, tehát a választ adók többsége hatást gyakorlónak tartja. Ezenkívül a kitöltők fele szerint kétségkívül a nevelés hatására válik a fiatalokú agresszívvá, viszont a válaszadók másik fele úgy véli, közepesen vagy kevésbé befolyásolja a nevelés azt, hogy a fiatal később agresszív lesz-e.

Arra a kérdésre, hogy mennyi esélye van a fiatalnak visszailleszkedni a társadalomba a büntetés letöltése után, hasonló válaszokat kaptam, mint az első kérdőívem esetében. A kérdésre válaszolók 50%-a szerint nagyon kevés az esély

a visszailleszkedésre, viszont a résztvevők másik fele szerint igenis van lehetősége arra a fiatalnak, hogy újra hasznos tagja legyen a társadalomnak. Így látható, hogy eléggé megoszlanak a vélemények.

A kérdőív második része szintén két általam kitalált rövid történettel folytatódott. Az összes válaszadó úgy gondolta, hogy a történetben szereplő két gyermek családi és lakókörnyezete nagyon befolyásolta az elkövetést, vagyis ez volt az a tényező, amely a legnagyobb hatással volt a cselekményükre.

A kitöltők fele szerint a fiú és a lány személyisége valamennyire befolyásolta az elkövetést, az ötös skálán 4 pontot adtak a kérdésre. 25% úgy véli, semleges a bűncselekmény elkövetése szempontjából a gyermekek személyisége.

A résztvevők maradék egynegyede szerint pedig ez a tényező befolyásolta legjobban a tettet. Ezt követően a szülők felelősségére kérdeztem rá. A válaszolók többsége, 40%-uk félig hibásnak véli őket az elkövetésben.

Olyan is volt, aki kevésbé gondolja úgy, hogy felelőssége van a szülőnek a cselekményben. Az odafigyelés, a törődés és a szeretet hiánya miatt gondolják a szülőket hibásnak a válaszolók, valamint nem látják megfelelőnek a családmódot, amelyben a gyermekek élnek. Egy kitöltő azt írta, hogy a szülők sok esetben nem veszik észre, hogy mi is történik valójában gyerekükkel. Ezért lenne fontos szerintem egy olyan bizalmi viszony kialakítása a gyermek és a szülő között, amely során bármit megoszthatnak egymással.

A felmérésben részt vevők 75%-a befolyásoló tényezőnek tartja azt, hogy a két fiatal barátságban állt egymással, és korábban többször is erőszakoskodtak társaikkal.

Ezenkívül ugyanilyen százalékban úgy gondolják, kevés esélyük van a büntetés letöltése után arra, hogy mindketten visszaailleszkedjenek a társadalomba. A kitöltők 60%-a javítóintézeti nevelést látna megfelelőnek a két gyerekkel szemben, 20%-uk pedig börtönbüntetést. Egy válaszadó rendőr pedig a családterápiát és a pszichológusi segítséget javasolja.

A kérdőív harmadik részében szintén egy történetet dolgoztam ki, amely szerepelt az első kérdőívemben is. A felmérésben részt vevő rendőröknek ebben az esetben is a történethez kapcsolódó kérdésekre kellett válaszolniuk. A válaszadók 100%-a úgy véli, hogy a lány családi és lakókörnyezete befolyásolta a legjobban a bűncselekmény elkövetését. Ezenkívül szintén az összes megkérdezett az apa viselkedését gondolta a leginkább befolyásoló tényezőnek. A résztvevők 75%-a szerint a gyermek valószínűleg nem követte volna el a bűncselekményt, ha nem ilyen bántalmazó környezetben nőtt volna fel, 25%-uk szerint pedig egészen biztos, hogy nem követte volna el.

Tehát megállapítható a válaszok alapján, hogy a válaszolók egyértelműen a szülőt vonják felelősségre a történetekért. Kiváltó okként a megkérdézettek az agresszivitást jegyezték meg, valamint a szeretet és a törődés hiányát.

Abban a kérdésben, hogy a lány vissza tudna-e illeszkedni a társadalomba a büntetés letöltése után, eléggé megoszlanak a vélemények. A válaszadók fele szerint erre kevés esélye van a fiatalnak, míg a másik fele szerint elég jó esélye van a visszailleszkedésre. A lánnyal szemben az utolsó kérdésre válaszolók egyértelműen a javítóintézeti nevelést látják megfelelőnek.

A nyomozó szervek tagjainak készült kérdőívem elemzése során a következő megállapításokra jutottam a hipotéziseim tükrében. Az igazolást nyert a válaszok alapján, hogy a nem megfelelő családi környezetet tartják a legbefolyásolóbb tényezőnek, ez a kérdőív első részében is megmutatkozott, ahol a válaszadók egyértelműen a legnagyobb hatást gyakorló tényezőnek gondolják. Ezenkívül a két történettel kapcsolatosan is ez rajzolódik ki. Az etnikai hovatartozást is befolyásoló tényezőnek gondolják a felmérésben részt vevő rendőrök, ugyanis 66%-uk közepesen befolyásolónak, a többi kitöltő pedig még inkább hatást gyakorlónak tartja. Ezekkel ellentétben azonban a rossz nevelést nem jelölték meg a megkérdézettek kiváltó tényezőnek, így ez nem nyert igazolást. A társadalomba való visszailleszkedéssel kapcsolatban megoszlanak a vélemények. A válaszadók egyik fele szerint kevés az esély a fiatalkorú számára a visszailleszkedésre, viszont 50%-uk szerint igenis van esélyük. Tehát első hipotézisem rendészeti szempontból részben igazolást nyert.

A második hipotézisem rendészeti vonatkozásában arra a megállapításra jutottam, hogy ameddig nem ismerik a fiatalkorú tettének konkrét történetét, hanem csak általánosságban gondolkoznak az okokról, addig többségben a családi környezet nem megfelelő működését vélik kiváltó tényezőnek.

Azonban ez a vélemény változhat, ha megismerik a fiatal életét, életútját. Mégis úgy gondolom, a rendőrök munkájukból adódóan sokkal jobban meg látják a háttérben rejlő valódi okokat, hiszen tapasztalás útján folyamatosan formálódik a véleményük.

A hipotézisek igazolása

A kutatásom során három hipotézis mentém vizsgáltam a kérdőíveimben szereplő kérdésekre adott válaszokat.

Az első hipotézisem részben igazolást nyert. A társadalom szempontjából a válaszok elemzése során megmutatkozott, hogy a kitöltők valóban a rossz családi környezetet és a nem megfelelő nevelést tartják az olyan életellenes bűncselekmények okának, amelyeket fiatalok követtek el. Az etnikai hovatartozást nem tekintették annyian befolyásoló tényezőnek, viszont a válaszadók 28%-a gondolta így is hatást gyakorlónak az elkövetésre. Igaz, nem a legtöbbet bejelölt válasz a többi tényezőhöz képest, de egyáltalán nem elhanyagolható. A társadalom tagjai által teremtett sztereotípiák valóban megnehezítik a fiatalok visszailleszkedését a társadalomba.

A rendőrök válaszai alapján is megmutatkozott, hogy a nem megfelelő családi környezetet és az etnikai hovatartozást is befolyásoló tényezőnek tartják, azonban a rossz nevelést nem jelölték meg mint kiváltó tényező. A társadalomba való visszailleszkedéssel kapcsolatban is megoszlanak a vélemények. A rendészeti oldalon a kitöltők egyik fele szerint kevés az esélye a fiataloknak a visszailleszkedésre, másik fele viszont lát esélyt erre.

A második hipotézisem beigazolódt. A válaszok elemzése során arra jutottam, hogy a társadalom tagjai, ameddig nem ismerik a konkrét háttérben rejlő okokat, addig ugyanazokat a tényezőket vélik befolyásolónak az elkövetés szempontjából. A véleményük azonban megváltozik, ha megismerik a fiatalok élet- és személyi körülményeit. Rendészeti szempontból ugyanezek a vélemények mutatkoztak meg. Úgy vélem, a rendőrök hivatásukból adódóan sokkal jobban meglátják a háttérben rejlő valódi okokat, hiszen munka közben rengeteg tapasztalatot szerezhetnek ezen a téren.

A harmadik hipotézisem is igazolást nyert. A társadalom valóban kevésbé ítéli el azt az emberölést elkövető fiatalkorút, aki olyan hozzátartozóját öli meg, aki valamilyen módon bántalmazta. Majdnem az összes kitöltő szerint ugyanis a fiatalok nem is követne el ilyen bűncselekményt, ha nem rossz környezetben nőtt volna fel. Egyértelműen a szülő által okozott traumákat vélik az elkövetés okaként felfedezni, és a szülőt tartják felelősnek. Így, mivel kevésbé ítéli el az emberölést elkövető fiatalkorút, a válaszok alapján látszik, hogy könnyebben is fogadná vissza a társadalomba.

Összefoglalás

Véleményem szerint az emberölést elkövető fiatalokat valóban leginkább a családi környezetük befolyásolja, hiszen ez az elsődleges szocializációs színterük, itt nevelkednek. Éppen emiatt tartom a nevelést is befolyásoló tényezőnek.

A gyermek életét nagyon nagy mértékben befolyásolja a családja és az otthoni körülményei, amelyek ha nem megfelelőek, vagy ha súlyos traumák érik ebben a környezetben, akkor az ebből származó terhek egész felnőttkorában is elkísérik. Ezek a későbbiekben vagy – mint a téma is mutatja – már fiatalkorban is erőszakos cselekményekhez vezethetnek. Úgy gondolom, a fiatalok által elkövetett életellenes bűncselekmények megelőzéséhez vagy csökkentéséhez a megoldást a családi és otthoni környezet fejlesztésében és segítésében kellene keresni, akár külön szociális szolgálatok létrehozásával is, amelyek ilyen feladatokat látnának el.

Lehetőség lenne még az iskolában is külön figyelmet fordítani minden gyermekre, hiszen bizonyos jelekből következtetni lehet a nem megfelelően működő családi környezetre. Az iskola így értesíthetné a szociális szolgálatokat ilyen helyzetekben.

A dolgozatom írása közben és a kutatásom során rengeteget tanulhattam az életellenes bűncselekményt elkövető fiatalokról. Sok tapasztalatot szerezhettem arról is, milyen egy kutatás, és hogyan kell elemezni a válaszokat. Úgy gondolom, hogy kutatásomat a jövőben érdemes lenne folytatni, és akár további tudományos kutatásokat is inspirálhat ebben a témában. Összefoglalva tehát rengeteg előny származott a kutatásomból, és remélem, hogy a jövőben mások is fel tudják használni azt tudományos munkájukhoz.

Felhasznált irodalom

2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

Áspán Nikoletta – Bolyky Orsolya – Halász József – Sári Eszter – Tamási Erzsébet: *Homicides in Hungary: Juveniles and Young Adults*. In Tamási Erzsébet (szerk.): *Különös kegyetlenséggel... Fiatalkorú és fiatal felnőtt emberölést elkövetők kriminológiai vizsgálata*. Budapest, OKRI, 2015. 178–205.

Bolyky Orsolya: Született gyilkosok? Motivációk és mentális jellemzők. In Tamási Erzsébet (szerk.): *Különös kegyetlenséggel... Fiatalkorú és fiatal felnőtt emberölést elkövetők kriminológiai vizsgálata*. Budapest, OKRI, 2015. 85–103.

- Böszörményi Dóra: *A fiatalkori bűnözés okai – különös tekintettel a gyermekotthonban nevelt fiatalok vonatkozásában*. Szakdolgozat. Miskolc, Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 2017.
- Di Cataldo, Frank – Meghan Everett: Distinguishing Juvenile Homicide from Violent Juvenile Offending. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 52, (2008), 2. 158–174. Online: <https://doi.org/10.1177/0306624x07303906>
- Farrington, Daniel P.: Age and Crime. *Crime and Justice*, 7. (1986). 189–250. Online: <https://doi.org/10.1086/449114>
- Marshall, Ineke Haen – Diana L. Summers: Contemporary Differences in Rates and Trends of Homicide Among European Nations. In Marieke C. A. Liem – William Alex Pridemore (szerk.): *Handbook of European Homicide Research*. New York, Springer, 2011. 39–69. Online: https://doi.org/10.1007/978-1-4614-0466-8_4
- Rózsáné dr. Váradi Edina: A gyermek- és fiatalkori bűnözés okai. *Jogi Fórum*, 2019. július 18. 5. Online: www.jogiforum.hu/publikacio/2019/07/18/a-gyermek-es-fiatalkori-bunozes-okai/
- Sárik Eszter: Kegyetlenségre ítélve: Az emberölések kriminológiai háttere és jogi következményei. In Tamási Erzsébet (szerk.): *Különös kegyetlenséggel... Fiatalkorú és fiatal felnőtt emberölést elkövetők kriminológiai vizsgálata*. Budapest, OKRI, 2015. 45–84.
- Shoemaker, Donald J.: *Juvenile Delinquency*. Lanham, Rowman & Littlefield, 2018.
- Strauszné Simonyi Erzsébet: *Gyermek- és ifjúságvédelem*. Pécs, Comenius, 1998.
- Szajkó Szilvia Cintia: *A fiatalkori bűnözés okai*. Szakdolgozat. Miskolc, Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 2018.
- Tájékoztató a gyermekkorúak és a fiatalkorúak bűnözésével összefüggő egyes kérdésekről. Budapest, Legfőbb Ügyészség Informatikai Főosztály, 2013. Online: <http://ugyeszseg.hu/repository/mkudok9816.pdf>
- Tamási Erzsébet: Békésebb világ – fiatal gyilkosokkal. In Tamási Erzsébet (szerk.): *Különös kegyetlenséggel... Fiatalkorú és fiatal felnőtt emberölést elkövetők kriminológiai vizsgálata*. Budapest, OKRI, 2015. 17–44.
- Vikár György: *Az ifjúkor válságai*. Budapest, Gondolat, 1980.
- Williams III, Frank P. – Marilyn D. McShane: *Criminology Theory: Selected Classic Readings*. London – New York, Routledge, 2010.

Hunyadi Péter Lőrinc

Terrorcselekmények megelőzési lehetőségei nemzetközi repülőterek földi oldalán

Bevezetés

A légi közlekedés a terrorizmus elleni küzdelem egyik meghatározó színtere. A 20. században, ahogy a polgári repülés egyre szélesebb körben vált elérhetővé, úgy növekedett meg az érdeklődés a terrorszervezetek részéről. A polgári légi közlekedés elleni támadásokat alapvetően kétféle lehet osztani: légi járművek és repülőterek elleni támadásokra. Utóbbi kategóriába sorolhatók a nemzetközi repülőterek földi oldalán elkövetett terrorcselekmények is. A földi oldal a repülőtér részei között az egyetlen, mindenki számára előfeltétel nélkül elérhető, nyilvános terület. Ahogy a közelmúlt véres terrortámadásai is mutatják, nyilvánossága és jelentősége miatt rendkívül vonzó célpont a terroristáknak. Habár a 2000-es és 2010-es évek támadásaiból okulva (például Moszkva, Brüsszel, Isztambul) indokolt lenne a szigorú védelem, ez az utasok szabadságának olyan korlátozásával járna, amely a földi oldal funkciója miatt inkább hátráltatná a repülőtér működését, mint segítené azt. A földi oldal előcsarnokjellege miatt a biztonsági szakterületnek meg kell hagynia az utasok szabadságát. A földi oldal tehát, annak ellenére, hogy nagy jelentőségű terület a légi közlekedés folytonossága szempontjából, a szabadsági és kényelmi szempontok prioritása miatt nem vonható olyan ellenőrzés alá, mint a repülőtér többi része. Azért választottam ezt a témát dolgozatomhoz, mert e kettő, egymástól igen távol álló vonás között megtalálni az optimális biztonsági szintet igazi biztonsági vezetői feladat. Dolgozatomban ezért erre a problémára keresek megoldási lehetőségeket. Kutatómunkám során merítettem szakmai témájú könyvekből, folyóiratokból, nemzetközi egyezmények, magyar és európai uniós jogszabályok szövegéből, különböző biztonsági szakemberekkel készített interjúimból, valamint online adatbázisokból. Dolgozatom elején leírom, miért vált célponttá a polgári légi közlekedés, valamint ennek fényében hogyan fejlődött a légiközlekedés-védelem és annak szabályozása. Ezek után rátérek a földi oldal részletesebb bemutatására. Leírom, hogyan és miért növekedett meg a terrorfenyegetettség ezeken

a helyeken, melyek a repülőtéri nyilvános területeket fenyegető fő kockázatok, majd részletesen tárgyalom a földi oldal jelenlegi védelmét, annak szabályozását. Végül az ezt megelőző részek tanulságait figyelembe véve javaslatokat teszek az optimális védelem kialakítására.

A légi közlekedés terrorfenyegetettsége

A légi közlekedés jelentősége

Napjaink társadalma nagymértékben függ a légi közlekedéstől. A nemzetközi kereskedelem, az idegenforgalom, a közlekedés, a technikai fejlődés és ezek által a gazdaság, mondhatni, fundamentális szereplője.

A polgári repülés társadalmunkban elfoglalt stratégiai szerepét így lehet összefoglalni:

- „nincs modern gazdaság és ipar légiközlekedés – a hozzátartozó hálózatok, légikikötők, infrastruktúrák, szolgáltatások stb. – és korszerű repülőgépgyártás nélkül. A repülés területén alkalmazott csúcstechnológia az ipar fejlődésének katalizátora;
- egy ország gazdasági fejlődését nagyban befolyásolja a területén működő légiközlekedés hatékonysága, nemzetközi szerepe. (pl.: 1 millió utas szállítását közvetlenül 1100 ember, közvetve további 4500 ember végzi. Ezáltal komoly »munkahelyteremtő« szerepe van.);
- a légi úton történő »utas- és áruszállítás« fejlettsége, hatékonysága, pozitívan befolyásolja egy adott ország kereskedelmét, a termelés fejlesztését, ezáltal hozzájárul az adott ország GDP növekedéséhez. Ez fordítva is igaz, mert a GDP 1%-os növekedésével a légiközlekedés 2%-os fejlődése érhető el;
- a légiközlekedés a közlekedési rendszer szerves része, dinamikus fejlődésével a közlekedési ág meghatározó területévé vált. Ezt bizonyítja az is, hogy az EU-ban 30 nagy, 60 közepes és 200 regionális repülőtér a régió fejlődését katalizálja [...].”¹

¹ Szabó Sándor – Tóth Rudolf: Repülőterek kialakítása, létesítményeinek kritikus elemei, védelmük lehetséges műszaki megoldásai. *Repüléstudományi Közlemények*, 25. (2013), 2. 89–113.

A légi közlekedés mint ideális célpont

Sérülékenység

A légi közlekedés elterjedése, az általa biztosított előnyök, mint például a távolság leküzdésének gyorsasága és kényelme, egyre inkább függővé tették a társadalmat a repüléstől. Ennek érzékenységet a terrrorszervezetek is felismerték, ezért 1968-tól az 1970-es évek közepéig brutális terrorhullám érte a légi közlekedési alágazatot, gépeltérítések, repülőterek és légitársaságok irodái ellen intézett támadások formájában.

A Global Terrorism Database rendelkezésre álló adatai alapján 1970 és 1974 között 83 ilyen sikeres terrorakció történt. A repülés mint közlekedési forma az egyik legbiztonságosabb mind közül, amíg a biztonságos utazás műszaki és egyéb feltételei fennállnak. A repülőgépek biztonságos mozgásának, mozgatásának és a repülőterek működésének szigorú feltételei vannak, ami mutatja, hogy a légi közlekedés nagyon sérülékeny alágazat – gondolva itt a drága repülőgépekre és a repülőtér létesítményeire.

A földi létesítmények közül a legkritikusabb a futópálya (*runway*), az üzemanyag-tároló objektumok, a légiirányító-torony és a terminálok azon részei, ahol sok ember tömörül. A sérülékenységet megfelelő biztonsági szabályozással és intézkedésekkel lehet ellensúlyozni, ám ezt az említett időszakban még nem vették kellően komolyan. Akkoriban gond nélkül fel lehetett jutni a repülőgépre fegyverrel vagy robbanószerkezettel, nem is beszélve a repülőtér védtelenségéről. A légi közlekedést nemzetközileg szabályozó Chicagói Egyezmény repülésvédelemmel foglalkozó 17. mellékletét (Annex), amely az azt ratifikáló államokban a repülőterek és a légi járművek védelmét szabályozza, csak 1974. március 22-én, a terrorhullámra reagálva csatolták az Egyezményhez, hogy a múlt hibáiból okulva egységessé tegyék a biztonsági szabályokat.

Politikai károkozás²

A vallási vagy ideológiai alapon szervezett terrorcsoportok cselekményeikkel korábban azt akarták elérni, hogy valamilyen államot, állami szervet vagy nemzetközi szervezetet valaminek a tevésére, nem tevésére vagy eltérésére

² Horváth L. Attila: *A terrorizmus csapdájában*. Budapest, Zrínyi, 2014. 198.

kényszerítsenek. E célok eléréséhez a legtöbbször alkalmazott, már-már tipikusnak mondható módszer volt a gépeltérítéses túszejtés, amikor a túsok szabadon bocsátását például elítélt társaik szabadon bocsátásához kötik.

Ha ezt a követelést sikerül – akár több állammal szemben is – érvényesíteni, a túsok megmentésének egyértelműen pozitív fejleménye ellenére is az ország hosszú távon a terroristák malmára hajtja a vizet, azt mutatva, hogy egy szervezet képes azt megzsarolni. Ezzel aláássák az állampolgárok államba és a hatóságokba vetett bizalmát. A nagy médiafigyelem és felhajtás ráadásul globális hírnevet szerez a terrorszervezetnek, amely így lehetőséget kap arra, hogy a világ megismerje céljait, így ezen a szinten képes a félelem magvait elültetni az emberekben és nyomást helyezni a kormányokra.

Hatása a turizmusra³

A másik fő káros hatás a turizmus területén mutatkozik. Az okozott kár kimutatásában a két fő indikátor az adott országba való utazások és az egy napnál tovább ott-tartózkodások száma. Ebből természetesen hiányoznak az ismerősöknél, rokonoknál megszálló turisták számadatai. A csökkent turizmus csökkenti a vendéglátóegységek bevételeit, és – különösen a népszerű turistaparadicsomok esetében – az országok gazdaságában is kárt okoz.

A légiközlekedés-védelem fejlődése

A főbb terrorcselekmények védelemre gyakorolt hatásai

A Dawson Field-i eset

Az 1970. szeptember 6-án és 9-én lezajlott eseménysorozat a légi közlekedést ért első jelentős és nagy nyomot hagyó terrortámadás. Ezekben a napokon a Nemzeti Front Palesztina Felszabadításáért (PLFP) öt repülőgépjáratot térített el, amelyből hármat Jordániában, a brit légierő (Royal Air Force) akkoriban nem üzemelő repülőterére, Dawson Fieldre tettek le. A terrorszervezet az akciót

³ Dominique Vanneste et al.: The Impact of the 2016 Terrorist Attacks in Brussels on Tourism. *Belgeo*, (2017), 4. 1–12.

megtorlásnak szánta az Egyesült Államok Izrael-barát, cionista politikája miatt. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) az 1970-es évek terrorhulláma és különösen a Dawson Field-i eset következtében kiadta az 1971-es Montréali Egyezményt a polgári repülés biztonsága ellen elkövetett jogtalan cselekedetek elhárításáról, valamint a Chicagói Egyezmény 1974. március 22-én kiegészült a már említett 17. Annexszel, aminek köszönhetően a dokumentumnak külön része fekteti le azokat a kötelező és ajánlott intézkedéseket, eljárásokat, amelyek a biztonságos működés fenntartásához szükségesek.⁴

2001. szeptember 11.

2001. szeptember 11-én történt a 21. század eddigi legnagyobb hatású és legborzasztóbb terrorcselekménye. Az Oszáma Bin Ládén vezette al-Káida terror-szervezet 19 terroristája négy repülőgépet térített el.

Az összehangolt támadások mintapéldái a légi terrorizmus azon fajtájának, amikor az elkövetők a repülőgépet használják fegyverként. A négy gépből háromnak ez is lett a sorsa. Kettőt a New York-i Világkereskedelmi Központ (World Trade Center, WTC) tornyaiba, egyet a Pentagon arlingtoni épületébe vezettek bele. A támadásoknak közel 3000 ártatlan áldozata volt, civilek és a reagáló hivatásos szervek tagjai egyaránt. Az eset döbbséget okozott rá a nyugati döntéshozókat és repülésbiztonsági szakembereket az ágazat sérülékenységre és arra, hogy a légi közlekedés segítségével távoli országok szívét tudják elérni különböző terrorszervezetek. Középpontba kerültek a biztonsági intézkedések és szabályozás erős hiányosságai.

A Chicagói Egyezmény 17. Annexé kiegészült új rendelkezésekkel, többek között érintve az utas- és poggyászatvizsgálat, az állami minőségbiztosítást, a hozzáférési szabályozást, a releváns információk kezelését és cseréjét, a Légi-közlekedés Védelmi Bizottságot. Ezentúl számos addigi ajánlást változtatott szabvánnyá.⁵

A gyakorlatban jelentősen szigorodott a repülőterek és a légi járművek védelme, a fedélzetre felvihető tárgyak és az utazások előtti személyellenőrzések,

⁴ Horváth (2014): i. m. 195–199.

⁵ Chicago Convention on International Civil Aviation, Annex 17, Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.

utazási kritériumok tekintetében is. A reptereken kibővítették a feladott pogygyászok átvizsgálását robbanóanyagok, -szerkezetek után kutatva.

Az Egyesült Államokban 2001 óta az addigi 5%-os arány helyett minden egyes feladott csomagot át kell vizsgálni. Ezenkívül föderalizálták az utasbiztonsági ellenőrzést, így azt az USA minden repülőtérén fokozatosan a TSA (*Transportation Security Administration*) vette át a magáncégektől.⁶ Az Európai Parlament egy évvel a támadások után, azokra reagálva 2002. november 15-én jóváhagyta a 2320/2002/EK rendeletet a polgári légi közlekedés biztonsága területén közös szabályok létrehozásáról. A rendelet átfogóan szabályozta a polgári repülés védelmét, hatálya kiterjedt – akkor még Gibraltárt kivéve – az Európai Unió tagállamai területén található összes repülőtérre. A jogszabály egyik célja volt az addigra szigorított Chicagói Egyezmény egységes értelmezésének elősegítése az EU tagállamaiban.

A földi oldal fenyegetettsége

Mi a földi oldal?

A földi oldal – angolul *landside* – a nemzetközi repülőterek azon része, amely nyilvánosan, bárki számára, bármilyen előfeltétel nélkül látogatható. Ez gyakorlatilag a telekhatár és az utasok átvizsgálásának helye között terül el. Magában foglalja a bekötőutakat, a parkolókat, valamint az indulási és érkezési csarnokokat.

A fenyegetés megnövekedése

A közelmúlt leghírhedtebb és legmeghatározóbb terrortámadása 2001. szeptember 11-én történt. Az al-Káida nevű terrorszervezet tagjai négy repülőgépet térítettek el, majd azokat fegyverként használva kettőt a New York-i World Trade Center, egyet a Pentagon arlingtoni épülete ellen fordítottak. A negyedik gépet az utasok visszafoglalták, azonban az később a földre csapódott. A repülőterek védelmét ezen események hatására kezdték el olyan komolyan venni, mint

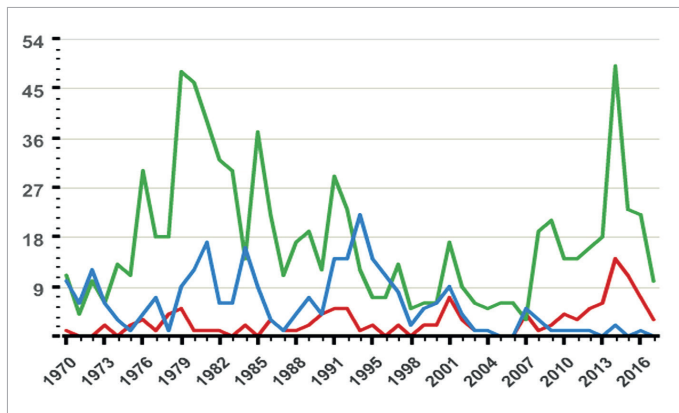
⁶ Garrick Blalock – Vrinda Kadiyali – Daniel H. Simon: The Impact of Post-9/11 Airport Security Measures on the Demand for Air Travel. *The Journal of Law & Economics*, 50. (2007), 4. 733–736.

napjainkban. Az Egyesült Államokban megalakult a Transportation Security Administration (TSA), így az amerikai repülőtereken az utasbiztonsági átvizsgálást végző személyzet szövetségi alkalmazásba került. A légi közlekedés ellen intézett támadásokat az elkövetési módok tekintetében nézve 2001. szeptember 11-e fordulópontnak számít.

A szigorodott biztonsági szabályozás és intézkedések hatására megváltoztak a terroristák lehetőségei. Az addigi nagy költségvetésű és komoly tervezést, illetve szervezést igénylő támadások helyett – amelyek addigi fő célpontjai a szigorítások hatására még nehezebben támadhatók lettek – előtérbe kerültek az úgynevezett „puha célpontok” (*soft targets*). Ezek olyan, könnyen elérhető, gyengén védett vagy nehezen védhető helyek, ahol nagy tömegre lehet számítani, és így egy sikeres támadás nagy médiavisszhangot válthat ki. Idetartoznak a különböző zenés-táncos rendezvények, bevásárlóközpontok, sportesemények, közlekedési csomópontok.⁷ Természetesen ilyen puha célpontnak számítanak a repülőterek nyilvános részei is, főleg az érkezési és indulási csarnokok. Nem véletlen, hogy a jelentősebb, földi oldalon elkövetett támadások 2001 után történtek.

A fenti gondolatmenetet megerősíti statisztikai kutatásom. A Global Terrorism Database adatai alapján 2001-ig a repülőgép-eltérítéses, a robbantásos és a fegyveres támadások rendszertelenül fordultak elő. 2001-től 2016-ig viszont a repülőgép-eltérítések száma a minimumra csökkent, a robbantásos és fegyveresen elkövetett támadások száma pedig ugyanekkor egyértelmű növekedést mutatott (1. ábra). Mivel a légi oldalra való bejutást és tiltott eszköz bevitelét feltételező eltérítéses támadások lecsökkentek, és ezzel egyidejűleg a robbantások és a fegyveres támadások száma nőtt, megállapítható, hogy a 2001-es eseményekre válaszul bevezetett szigorú biztonsági intézkedések miatt a terrortámadások részben az ellenőrzés nélkül elérhető földi oldalra szorultak ki.

⁷ Jasenszky Nándor (szerk.): *Mindennapi biztonság*. Budapest, Terrorelhárítási Központ, 2019. 7–12.



1. ábra: A terrorcselekmények számának változásai 1970 és 2016 között elkövetési mód szerint
 Forrás: www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?chart=attack&casualties_type=b&casualties_max=&start_yearonly=1970&end_yearonly=2016&dtpt=2=all&target=6

Konklúzióként levonható, hogy a 2001 után jelentősen javuló repülőtéri biztonsági intézkedések egyik mellékhatása a földi oldal terrorfenyegetettségének növekedése.

A földi oldal kockázatai

Az 1. táblázatban láthatók a földi oldal elleni főbb támadások legfontosabb adatai.

1. táblázat: A földi oldal elleni főbb támadások legfontosabb adatai

Év	Célpont	Elkövetési mód	Áldozatok száma (halottak/sérültek)
1972	Lod nemzetközi repülőtér	fegyveres támadás, robbantás	26/72
2002	Los Angeles Nemzetközi Repülőtér	fegyveres támadás	3/4
2005	Thaiföld, Hat Yai repülőtér	robbantás	1/12
2006	Madrid Barajas repülőtér	robbantás	2/12
2007	Glasgow-i repülőtér	támadás gépjárművel	1/2
2009	Kandahari repülőtér	robbantás	7/14

Év	Célpont	Elkövetési mód	Áldozatok száma (halottak/sérültek)
2011	Domodedovo nemzetközi repülőtér, Moszkva	robbantás	38/168
2013	N'Djili repülőtér	fegyveres támadás	44/12
2014	Jinnah nemzetközi repülőtér	fegyveres támadás, robbantás	38/22
2016	Zaventem nemzetközi repülőtér, Brüsszel	robbantás	18/135
2016	Isztambul Atatürk repülőtér	robbantás, fegyveres támadás	48/235

Forrás: Global Terrorism Database, University of Maryland

Robbantás

A robbantás egyik ismert módja, amikor az elkövető poggyászába rejtett robbanószerkezettel besétál a tömegbe, és ott működésbe hozza azt. Ezt a módot láthattuk a brüsszeli és a moszkvai támadásnál. A robbantásos merényletek a földi oldali terrorakciók legeredményesebb módszerei.



2. ábra: A brüsszeli Zaventem repülőtér a 2016-os támadás után

Forrás: Brussels Explosions: What We Know about Airport and Metro Attacks: BBC, 2016. április 9.

Ennek oka az, hogy egy robbanószerkezet rendkívül gyorsan, kevesebb mint egy másodperc alatt fejt ki teljes pusztító hatását, ami főleg a felderítetlen robbanószerkezet esetén okoz komoly gondot, mivel ezeknél nem beszélhetünk a közbeavatkozás lehetőségéről a biztonsági személyzet részéről, és a célszemélyeknek sincs idejük fedezékbe vonulni.

Fegyveres támadás

A támadások másik legelterjedtebb módja a fegyveres támadás. Ez önmagában alkalmazva kevesebb áldozattal jár, ami jellegéből adódik, hiszen például egy töltött gépkarabély a teljes pusztító erejét jóval hosszabb idő alatt fejt ki, mint egy bomba, és ez alatt az idő alatt a potenciális áldozatok elrejtőzhetnek, valamint a biztonsági személyzet ártalmatlaníthatja a támadót. A Los Angeles-i és az n'djili támadás is kevesebb áldozatot követelt a legtöbb robbantásos és kombinált akcióhoz képest. Sokszor alkalmazzák a fegyveres támadást robbantással együtt, ahol a két módszer hatása összeadódik. Ez történt Isztambulban az Atatürk és Izraelben a Lod nemzetközi repülőtérén is.

Támadás járművel

Ennél a módszernél a 2007-es glasgow-i terrortámadást érdemes megemlíteni (3. ábra). Az akciót egy propánnal megrakott terepjáróval hajtották végre oly módon, hogy nekihajtottak a terminálépület üvegoldalának, majd a veszélyes rakományt begyűjtették.

Habár konkrét példát nem találtam rá, gépjárműbe rejtett pokolgép, illetve jármű fegyverként való használata is veszélyt jelenthet a terminálban tartózkodók kívül a repülőtérre éppen érkező személyekre is.



3. ábra: A glasgow-i támadás

Forrás: www.kgsorkney.com/glasgow-airport-terror-attack.html

Kockázati tényezők

A 2001-es eseményeket követő szigorított biztonsági intézkedések terjedése megváltoztatta a terrorakciók, mondhatni, kifinomult jellegét. A klasszikusnak mondható terrorcselekményekkel (például Dawson Field, 1970; Entebbe, 1976; az Axel Springer székház elleni 1972-es támadás) az elkövetők célja az volt, hogy a kiszemelt hatalmakkal szemben alkupozícióba helyezték magukat, és érvényt szerezzenek követeléseiknek.

Ezt túsok ejtésével és terrortámadás elkövetésének kilátásba helyezésével érték el. Napjainkra azonban ez megváltozott. Nem jellemző a követelés, a cél a minél több áldozat és a minél nagyobb károkozás.⁸ A támadások ideológiai és politikai okaira meg csak utólag lehet következtetni. A korunkra jellemző

⁸ Jasenszky (2019): i. m. 7–12.

vallási indíttatású terrorcselekmények veszélyességét növeli az elkövetők elszánt-sága, valamint az, hogy nem feltétlenül akarják az akciókat túlélni. Az ehhez szükséges gondos tervezés elhagyásával nem kell az akció hatásfokát befolyá-soló kompromisszumokat kötniük a saját testi épségük, életük érdekében, így az ilyen „faék” egyszerűségű támadások az okozott kár tükrében rendkívül nagy kockázatot jelentenek. Ezeknek a földi oldal – mint puha célpont és egyben egy kiemelt fontosságú létesítmény és rendszer része – fokozottan ki van téve. A fent vizsgált támadások bekövetkezésének valószínűségét több körülmény befolyásolja. Tekintve, hogy a földi oldalra való belépésnek nincsen semmilyen előfeltétele (jogosultság, vizsgálaton való átesés stb.), az első számú és legfőbb kockázati tényező a *nyilvánosság*. Mint már leírtam, ezeknek a támadásfajtáknak a célja, hogy rövid idő alatt a lehető legtöbb áldozatot szedjenek. Ehhez akkor a legideálisabbak a feltételek, amikor kis helyen nagy embertömeg gyűlik össze.

Az indulási csarnokokban a check-inre és az utasbiztonsági ellenőrzésre várakozók – főleg csúcsidőben – hosszú, tömött sorokban állnak. Rajtuk kívül rengetegen várnak órákat is akár a terminál nyilvános részein, mások pedig csak kísérőként vannak jelen. A terminálépületek előtt a járművek érkezésénél szintén sokan tartózkodhatnak. A második legnagyobb kockázati tényező tehát a *nagy embertömeg*. A harmadik legfontosabb tényező pedig – amit részletesen később fogok tárgyalni – az, hogy a földi oldalon vannak bizonyos, *a légi közlekedés zavartalan működéséhez szükséges (kritikus)* eljárások, hiszen az utasok a járataikat csak az itt végrehajtott lépéseket követően tudják elérni. A negyedik kockázati tényező a – ritkábban ugyan – gépjárművel vagy az abba rejtett robbanószerkezettel, egyéb veszélyes anyaggal elkövetett támadásokkal áll összefüggésben, ez pedig a *bekötőutak gépjárműforgalmának közelsége*. Az épületek előtt elműködtetett robbanószerkezet a kint tartózkodó személyekben és az épületben is nagy kárt tesz, illetve fennáll a lehetősége annak, hogy az elkövető egyszerűen a tömegbe hajt.

A földi oldal veszélyeztetettségét növelő tényezők tehát

- a nyilvánosság (a belépés ellenőrizetlensége);
- a nagy embertömeg;
- a kritikusság;
- a gépjárműforgalom közelsége.

Fontos beszélni arról is, hogy bizonyos kockázati tényezőket kihasználva a terroristák képesek valamely más kockázati tényezőt növelni, és így a cselekményük hatásfokát is emelik. Az előbb felsoroltak közül ilyen módon függ össze

a nagy embertömeg és a kritikusság. Említettem, hogy a földi oldalon és az ahhoz kapcsolódó területeken – annak ellenére, hogy a repülőtér legkevésbé védett része – olyan procedúrák kaptak helyet, amelyek előfeltételei az utasok utazásának.

Ezek az utasfelvétel (check-in), amely a beszállókártyák átvételét és a nagy méretű poggyászok feladását takarja, valamint az utasbiztonsági ellenőrzés, amely pedig a tiltott eszközök, anyagok repülőgépre való felvitelét hivatott megelőzni. Ezek a folyamatok kiemelt jelentőségűek az üzletmenet-folytonosság szempontjából, így akadályozásuk nagy kockázatot jelent a repülőtér működésére nézve. Ebből következik, hogy a földi oldal védelme szempontjából is kritikusak.

Ezekon kívül meg kell említeni a földi oldalon alkalmazott biztonságtechnikai rendszert, eszközöket, amelyek elengedhetetlenek a gyanús körülmények észleléséhez.

Hogy megértsük, miként függ ez össze a biztonsággal, tegyük fel, hogy egy összehangolt terrorakció első lépéseként elektronikus információs rendszeren keresztül (*hackertámadás*) vagy az áramellátás ellehetetlenítésével szabotálják a check-in működéséhez szükséges informatikai rendszereket, eszközöket, a tájékoztató paneleket, a csomagátvizsgáló berendezéseket, a csomagszállító szalagokat és a térfigyelő kamerarendszert. Biztosra vehető, hogy rövid időn belül hatalmas tömeg fog feltorlódni az indulási csarnokokban. Egy ilyen káosz helyzetben a potenciális támadók gyanús viselkedésének vagy éppen a gazdátlan, gyanús csomagoknak az észlelése szinte lehetetlen, ráadásul egy végrehajtott robbantás esetén az áldozatok száma sokkal nagyobb, mint normál esetben. Mindezek fényében úgymond kiegészítő ötödikként a kockázati tényezők közé sorolom az *elektronikus rendszerek sebezhetőségét*.

A földi oldal védelme

A kockázati tényezők csökkentése

Ha a repülőgéppel való utazást folyamatként nézzük, annak repülőtéri szakasza több állomásból tevődik össze. Ennek első állomása a földi oldal, ahol a repülőtérre való megérkezés történik. Itt olyan eljárásokon szükséges átesnie az utazóközönségnek, amelyek nélkül nincs lehetőség a továbbhaladásra. Az utasforgalom mértékétől és a földi oldali eljárások időigényétől függ a nyilvános területeken összegyűlő tömeg nagysága.

A tömeg csökkentése

A létesítmény üzemeltetőjének értelemszerűen csak a folyamatok időigényére lehet hatása. A cél az, hogy minimalizálják az egyszerre jelen lévő tömeg nagyságát, amit a check-in pultok és az utasbiztonsági ellenőrzőpontok áteresztőképességének növelésével lehet elérni. Az ICAO a létesítményüzemeltetésről szóló 9. Annexe 6. fejezetének 6.1.4. szakaszában rendelkezik erről. A szabvány szövege így szól (a szerző saját fordítása): „A Szerződő Állam, egyeztetve a repülőtér üzemeltetőjével, köteles gondoskodni a repülőtér létesítményei és szolgáltatásai – lehetőség szerinti – rugalmasságáról és bővíthetőségéről a forgalom növekedéséhez mérten [...]”

Az áteresztőképesség növelésének egyik módja, hogy a rendelkezésre álló check-in pultok és ellenőrzőpontok közül egy időben a lehető legtöbbet üzembe helyezik a tömeg megfelelő áramlása érdekében, továbbá – a fenti szabvány alapján – megteremtik a lehetőségét a bővítésnek. Az egyik bővítési lehetőség a *self-check-in* automaták létesítése. A másik, a légitársaságoknak és a repülőtér üzemeltetőjének sokkal költséghatékonyabb és egyszerűbb lehetőség az otthoni becsekkolás szorgalmazása. Ennek eszközei az online utasfelvételt lehetővé tevő weboldalak, applikációk. Ilyen szolgáltatása van például a WizzAir mobiltelefonos alkalmazásának is. Ezek az appok oly módon csökkentik a tömeget, hogy az utasoknak kényelmes alternatívát kínálnak a sorban állással szemben, akik a repterre érkezést követően azonnal mehetnek a biztonsági átvizsgálásra. Az erre vonatkozó ajánlást a 9. Annex 6. fejezetének a repülőtéri forgalom folytonosságát szabályzó 6.16. szakasza tartalmazza: „A Szerződő Állam a repülőtér üzemeltetőinek és a légitársaságoknak tegye lehetővé repülőtérén kívüli utasfelvételi lehetőségek biztosítását [...]”

Az előbbi szakaszok biztonsággal releváns voltát bizonyítja, hogy kivonatként helyet kaptak a védelmi szakterületet szabályozó 17. Annexben. Az online ügyintézés általános terjedésével az áteresztőképesség növelése az utasfelvétel otthoni intézése felé halad.

Elektronikus rendszerek védelme

Ötödik kockázati tényezőként írtam le a földi oldalhoz kapcsolódó elektronikus és elektronikus információs rendszerek, valamint más elektronikus biztonságtechnikai rendszerek sebezhetőségét. E rendszerek szabotálásával a terroristák

a földi oldali folyamatokat lehetetlenítik el vagy lassítják oly mértékben, hogy a kialakuló rendkívül nagy tömeg és káosz a terroristák malmára hajtja a vizet. A kialakuló káoszhelyzetben, ha ráadásul a térfigyelő kamerarendszereket is kiiktatják, a terrortámadás helyszíni előkészületeinek megfelelő időben való felderítése jelentősen nehezebb. Mivel ezeket a fontos, minden mást megelőző feladatokat egy ilyen támadás esetén a repülőtér nem vagy csak korlátozott módon tudja ellátni, ráadásul a dominóeffektus következtében a járatok sem tudnak utasokat fogadni, az utasfelvételi, utasbiztonsági, csomagszállító és biztonságtechnikai elektronikus rendszereknek kiemelt jelentőségük van.

Véleményem szerint ebből kifolyólag létfontosságú rendszerelemként kell kezelni és az ezeket megillető védelemmel kell ellátni őket, ami nem érinti semmilyen szinten az utasok kényelmét, mégis biztos háttérrel ad az üzletmenet folytonosságának. Az Egyezmény 17. Annex 4. fejezet kiberbiztonsági intézkedéseket szabályozó 4.9.1. szakasza szerint meg kell határozni, valamint megfelelő módon meg kell védeni a kritikus információs és kommunikációs rendszereket és adatokat. A 4.9.2. szakaszban található ajánlás szerint „az intézkedések megfelelően védjék a meghatározott kritikus rendszerek és adatok bizalmasságát, sértetlenségét és rendelkezésre állását”.⁹ Az ajánlás keretét is ad a védelmi intézkedések jellegének. A pont alapján javallott, hogy az intézkedések vonatkozzanak a biztonsági szempontú tervezésre, az ellátásilánc-biztonságra, a hálózatok elkülönítésére és a rendszerek távolról való elérésének védelmére és/vagy korlátozására. A biztonsági intézkedések a hatóságok által végzett kockázatelemzéssel összhangban kell hogy legyenek. Interjúim alapján a repülőterekre mint kritikus rendszerekre jellemző, hogy elektronikus rendszereik zárt hálózaton működnek.

Az elektronikus rendszereket minden területen fenyegetik kockázatok technológiai, humán és adminisztratív oldalról bizalmasság, sértetlenség és rendelkezésre állás tekintetében. A földi oldal védelme szempontjából a rendszerek rendelkezésre állása a releváns védett érték. Technológiai oldalon megszokott és elvárható komolyabb biztonsági szintű létesítményeknél, vállalatoknál, hogy a központi adatbázis fizikailag más helyen található, mint a személyi eszközök. A központi szerverek védve vannak fizikailag és elektronikailag.

A legnagyobb kockázatot jelentő humán oldalról fontos a rendszerhez hozzáférők körének szigorú, körültekintő szabályozása, az alkalmazottak háttér-ellenőrzése, rendszeres céllenőrzése, a valós hozzáértés és a szabálykövetés

⁹ Chicago Convention on International Civil Aviation, Annex 17, Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.

ellenőrzése, tudatosítása, valamint a gyanús tevékenységeket monitorozó szoftverek alkalmazása. Adminisztratív oldalon rendkívül fontos a folyamatok, feladatkörök leírása, szabályozása, a biztonsági szempontból megfelelő folyamatszervezés, valamint a rendszerek tesztelésére, karbantartására vonatkozó szabályzás kidolgozása.

A kockázatok csökkentése

Robbantások és fegyveres támadások megelőzése

A földi oldalt leginkább fenyegető támadásfajta a robbantás és a fegyveres támadás. Habár ideális esetben az illetékes hatóságok egy terrorakciót már a tervezési, előkészítési szakaszban megakadályoznak, mivel ez a fajta prevenció sem tökéletes, a repülőtér üzemeltetőjének magától értetődő érdeke és kötelessége kitölteni a fennmaradó biztonsági rést. A repülőtéren alkalmazott preventív tevékenység lényege a gyanús viselkedés és a különböző tiltott eszközök kiszűrése, felderítése.

Mivel a földi oldalon nincs lehetőség az odalátogatók csomagjainak egyenkénti átvizsgálására, a biztonsági személyzet a tömeg monitorozásával tudja kiszűrni a gyanús személyeket. Ehhez egyaránt alkalmaznak élőerős és elektronikai megoldásokat. Interjúim alapján az elektronikai védelmi megoldások közül elterjedt a különböző analitikai funkciókkal rendelkező térfigyelő kamera-rendszerek alkalmazása. Ezek a kamerák különböző hasznos funkciókkal segítik a kezelő személyzet munkáját. A repülőterek szempontjából a legrelevánsabb funkció a tömeg kialakulásának észlelése, ahol megnövekedik a sérülékenységi, a gyanús mozgás, amely esetleges elkövetésre készülő személyt jelenthet (*loitering, behavior analysis*) és az elhagyott csomag mint lehetséges robbanószerkezet detektálása (*object abandoned*).

Ezek nagy előnye, hogy „találat” esetén a szoftver jelez, és mutatja a gyanús körülményt tartalmazó képet, így tehermentesítve az azt felügyelő személyt.

Így könnyebben detektálhatók a gyanúsan, a megszokottól eltérően viselkedő személyek és a terminál területén elhelyezett robbanószerkezetek. Elektronikai védelem terén a védelem fejlődése a rendkívül innovatív videóanalitikai megoldások felé tart. A képtartalom-elemzési funkciók fejlődésével a technológia és az azt kezelő személyzet előnyei összeadódva segítik elő a biztonság szintjének növelését.

„A veszélyelhárítás első mozzanata a jelenlét (örködés), ami nélkülözhetetlen a fenyegetés kellő időben történő felismeréséhez és ahhoz, hogy a veszélyből ne legyen sérelmi állapot.”¹⁰ A biztonságtechnikai rendszerek ezért élőerős őrzéssel egészülnek ki. Ez történhet nyílt (*overt*) és fedett (*covert*) módon. Előbbit általában formaruhás vagy onörök és – közforgalom előtt megnyitott magánterület lévén – a rendörség és a terrorelhárítási szervek végzik. Az *overt* járörszolgálat célja az elrettentés, hogy a nem eléggé elszánt terroristákat visszatartsa a támadás kivitelezésétől. Ez a visszatartó erő természetesen nem merül fel az elszánt, vallási indíttatású merénylők esetében, mivel – mint már említettem – nekik nem számít, hogy túlél-e az akciót. A fedett járörszolgálatot interjúim alapján általában az üzemeltető speciálisan képzett emberei, úgynevezett BDO-k (*Behavior Detection Officer*, viselkedéselemző tiszt) végzik. A repülőterek élőerős őrzése egyre inkább ilyen személyek alkalmazása felé orientálódik. Megfigyelhető egy olyan trend, miszerint a repülőtéri folyamatokban, ahogyan terjed az automatizálás, úgy akarják minimalizálni a humán erő alkalmazását. Ennek a tendenciának a biztonsági szempontok észszerű határt kell hogy szabjanak. Fontos, hogy a biztonsági személyzetten kívül a földi oldal kellően le legyen fedve olyan alkalmazottakkal, akik nem laikusként látják a folyamatokat, és rendelkeznek némi védelmi tudatosítással. Az alkalmazottak biztonsági tudatosságáról viszont majd a későbbiekben részletesebben szót ejtek.

Az említett BDO-k kimondottan arra vannak szakosodva, hogy a tömegből kiszűrjék a gyanús viselkedő személyeket. Interjúim alapján a terrorgyanús személyek tömegből való kiszűrésének a személyvédelemben komoly módszertana van. Például a terrortámadást a legtöbbször megelőzi az előkészítő munka, amely során a terroristák felméri a biztonsági rendszert, a gyenge pontokat. Erre utaló jel lehet, ha egy adott személy – aki nem repülőtéri vagy ahhoz köthető alkalmazott – többször felbukkan az indulási vagy érkezési csarnokokban, láthatóan megfigyelést végez, adatot rögzít.

A védelem fontos elemei a rezsimentézkedések, a megfelelő szabályozás. Ez vonatkozhat a biztonsági személyzetre és az egyéb alkalmazottakra is. Utóbbiak biztonsági tudatosítása kiemelt jelentőségű, hiszen sokkal nehezebben támadható egy olyan létesítmény, amelynek az egész szervezetet átható, jól működő önvédelmi mechanizmusai vannak. Repülőtereken a földi oldalon dolgozó személyek részt vesznek tudatosításon valamilyen formában.

¹⁰ Finszter Géza: *A rendészet elmélete és a rendészeti eszközrendszer*. Budapest, Nemzeti Közszo szolgálati és Tankönyv Kiadó, 2013. 77.

Ez lehet védelmitudatosság-képzés vagy egy tájékoztató anyag a biztonsággal kapcsolatos kötelességeikről, felelősségükről.

Gépjárművel elkövetett támadások megelőzése

A 2003-as glasgow-i repülőtér elleni terrortámadás után kezdett elterjedni a terminálépületeket védő fizikai elemek használata. Ezek az elemek általában a járda szélén vannak elhelyezve, kategóriájuktól függően többféle, nagy sebességgel haladó járművet képesek megállítani, mielőtt azok a védett objektumot elérnék.

Interjúim alapján egyre terjednek azok a védőelemek, amelyek ránézésre nem ilyen funkciót töltenek be, hanem például növénytartó edénynek látszanak (4. ábra).



4. ábra: Ellenálló és esztétikus

Forrás: www.safegrowth.org/blog/unobtrusive-security-and-alternatives-to-bollards-part-2#

Ezek a megoldások esztétikus megjelenésük miatt a biztonság mellett az utasok komfortérzetét is növelik. Különösen fontos ez a repülőtereken, ahol a terminál-épületek utcafronti oldalát jellemzően nagy üvegfelületek alkotják. További elterjedt intézkedés a föliázott üveglapok használata, ami csökkenti a széttörő üveg repeszhatását.

A védelem jövője, javaslataim

Elektronikus rendszerek védelme

Korábban tárgyaltam a földi oldalon használt elektronikus eszközök, rendszerek zavartalan működésének fontosságát az embertömeg mint kockázati tényező nagyságára nézve, illetve a biztonságtechnikai rendszer mint a jogellenes cselekmények észlelése, megelőzése eszközének szempontjából. Ezek a rendszerek továbbra is kritikusak a repülőtér működése szempontjából, ezért megfelelnek a „létfontosságú rendszerelem” jogszabályi definíciójának, így ennek megfelelő szintű informatikai védelemben kell hogy részesüljenek.

Az elektronikus berendezések és rendszerek működésének legalapvetőbb feltétele a megfelelő áramellátás. Egy terrortámadás összehangolt módon egy ország több létfontosságú rendszerét érintheti, mivel sok esetben ezek a rendszerek hathatnak egymásra.

Az áramszolgáltatás kiesése a repülőtér elsődleges áramforrását szünteti meg. A földi oldal tekintetében az áramforrás szabotálásával veszélyeztetve vannak az elektronikus ajtók, a check-in pultoktól induló csomagszállító szalagrendszerek.

Az elektronikus ajtók működésképtelensége ráadásul a menekülést is nehezíti. Az áramellátás kockázatát egy másodlagos áramforrás létesítése és fenntartása csökkenti, amely áramkimaradás esetén elegendő ideig képes ellátni a repülőtérrel a működéshez szükséges árammal.

Hiányosságnak tartom, hogy az Egyezmény 17. Annexe másodlagos áramforrás biztosítását csak a légiforgalom-irányítási létesítményeknél ajánlja. Véleményem szerint a tartalék áramforrás létesítését a repülőterek teljes egészére ki kell terjeszteni, valamint ajánlás kategóriáról fel kell minősíteni szabvánnyá. Hasonló módon kellene eljárni a kiberbiztonsági ajánlásokkal kapcsolatban. Ahogy a 2001-es események után is számos ICAO-ajánlás lett szabvány szintre emelve, az ezt követően a puha célpontok iránti érdeklődés megnövekedésére

tekintettel érdemes a nyilvános területek védelmével releváns rendelkezéseknek is nagyobb súlyt adni, elejét véve egy esetleges „földi oldali 9/11-nek”.

A tömeg csökkentése

Az áteresztőképesség növelése és így a nagy tömeg redukálása szempontjából alapvető fontosságúnak tartom, hogy az utasfelvétel minél több módja álljon az utasok rendelkezésére. Ez rendkívül költséghatékony megoldás az üzemeltető számára, akit nem terhel már olyan mértékben a bővítés (például új check-in pultok létesítése). Ilyen alternatív mód az online utasfelvétel, amelyet a fapados légitársaságok amúgy is előszeretettel szorgalmaznak ügyfeleik körében, valamint a self-check-in automaták létesítése.



5. ábra: Az utasbiztonság jövője?

Forrás: Scan and Sniff: The Futuristic Airport Screening System that ‘Smells’ Passengers for Explosives. *Daily Mail*, 2011. június 7.

A két módszer széles körű alkalmazása jelentősen csökkentheti a hagyományos check-in pultok leterheltségét. Az áteresztőképességet az utasbiztonsági átvizsgálás fejlesztésével, időtartamának rövidítésével lehet még elérni. A közelmúltban

olyan technológiák jelentek meg a biztonságtechnikában, amelyek itt is jó alternatívát nyújtanak a bővítésre.

Ezek olyan szkenneralagutak, amelyek három különböző kockázati szintre osztva az utasokat (ismert utas, normál kockázatú utas, kiemelt kockázatú utas), annak megfelelő kiterjedéssel végzik el az összes ma ismert utasbiztonsági eljárást – mint test, ruházat, lábbelik, folyadékok vizsgálata, robbanóanyagok keresése – úgy, hogy az illetőnek csak át kell sétálnia rajtuk.

Amennyiben megbízhatóságuk bizonyítást nyer, javaslok az ilyen technológiák bevezetését, mert az áteresztőképesség nagymértékű növelésével a földi oldal biztonságára is pozitív hatással vannak, ráadásul az utasok kényelmét is szolgálják.

Gépjárművekkel szembeni védelem

A gépjárművekkel szembeni fizikai védelem jó irányba tart. Hasznos lehet, ha a taxik és az autóbuszok kivételével a gépjárműforgalom a terminálépülettől biztos távolságba érkezik. Ez megoldható úgy, hogy a terminál közvetlen közelébe egyedül az autóbusz- és taxisávok vezetnek, saját személygépjárművel pedig legfeljebb engedély birtokában lehet behajtani. Fontos ezzel együtt a megnövekedett távot a komfortérzetet növelő építészeti megoldásokkal kompenzálni a saját autóval érkezők számára.

Robbantásos és fegyveres támadás elleni védelem

A földi oldal elérhetőségét rendeltetéséből adódóan nem lehet a teljes nyilvánosságnál jobban szigorítani. Mivel ez azt jelenti, hogy az odalátogatók nincsenek megsűrve, olyan intézkedéseket kell tenni, amelyekkel képesek lehetünk az emberek szabadságának korlátozása nélkül kiszűrni az oda nem illő, veszélyt jelentő személyeket. Élőerős és elektronikai védelmi oldalon a fedett BDO-k és a videóanalitikai funkciókkal rendelkező térfigyelő kamerarendszerek szoros, a tapasztalatok alapján folyamatosan fejlesztett együttműködésében látom a védelem gerincét. Amennyiben a magánszemélygépkocsi-forgalom a korábban említett módon a termináltól biztos távolságba kerül, a viselkedéselemzés már jóval az épületbe való belépés előtt elkezdődhet, tovább csökkentve a kockázatot.

Visszatérve az utasok szabadságára, napjainkban piacra kerültek olyan biztonságtechnikai berendezések, amelyek képesek az utasbiztonságnál alkalmazott testszkennerekhez hasonló funkciót betölteni úgy, hogy a tömeg folyamatosan áramlik a hatókörükön belül. Ilyen eszközök már kis arányú téves jelzéssel, a privát szférát nem sértve, nagy áteresztőképességgel (akár 10 ezer fő/óra), egyszerre több célpontot figyelemmel kísérve képesek érzékelni, ha valakinél nagyméretű automata fegyver vagy robbanószerkezet található. Ezek jól integrálhatók a biztonsági rendszerbe, például a gyanúsnak ítélt személyt automatikusan „átadhatják” a kamerarendszernek, amely azután követi a mozgását, így szemmel tartható az illető. Az ilyen és ehhez hasonló fejlesztések kaput nyitnak arra, hogy a szabadságot nem csorbítva objektíve elfogadható biztonsági szintet érjünk el nyilvános területeken. A különböző élőerős és elektronikai védelmi megoldásokon túl szükséges megfelelő rezszimintézkedésekkel is erősíteni a védelmet. Továbbfejlesztve a védelemmel és biztonsággal kapcsolatos utastájékoztatási tevékenység formáját, eszközrendszerét és tartalmát (például utasbiztonsági tájékoztatás online check-innél, helyben) annak ki kellene terjednie az utasok földi oldali biztonsági tudatosítására is.

Érdemes tájékoztatást adni arról, mi a teendőjük veszély esetén, vagy akkor, ha elhagyott csomagot találnak a terminálban. Ezeket az információkat – akár egy átfogó repülőtér-biztonsági tájékoztató részeként – többféle úton lehet eljuttatni a célközönséghez. Kézenfekvő a repülőtéren jól látható helyre kitenni, prospektus formájában osztogatni, esetleg az online utasfelvételi oldalakon előírni a bemutatásukat. A tudatosítás remek módja lehet még, hogy a tájékoztatókat kiteszik jól láthatóan vagy elvihető prospektusként a közösségi közlekedés repülőtérrel érintő járataira.

Fontos még megemlíteni a különböző biztonsági szempontú építészeti elemeket. Itt arra gondolok, hogy a terminálépületen belül az üloalkalmatosságokat érdemes lenne úgy kialakítani, hogy azok alá ne lehessen robbanószerkezetet rejteni, valamint magát az épületet is érdemes úgy tervezni, hogy az a lehető legkevesebb holtterrel, eldugott hellyel rendelkezzen, így segítve a gyanús csomagok vagy tevékenység felderítését. Továbbá érdemes olyan díszítőelemeket létesíteni, amelyek egy fegyveres támadás esetén fedezéket nyújthatnak az utasoknak, de akár a biztonsági személyzet embereinek is.

Szabályozás

Kutatásom során észrevettem, hogy a Chicagói Egyezményt kihirdető 2007. évi XLVI. törvény mellékletében található publikusan elérhető, hivatalos magyar nyelvű szöveg nem tartalmazza a 17. Annex földi oldalra vonatkozó szabályait.



6. ábra: Átvilágítás akadályoztatás nélkül

Forrás: <https://zandz.hu/termek/human-security-radar-hsr-testszkenner>

Nem vagyok jogi szakember, de javaslom – amennyiben a jelenlegi ratifikációs eljárás szabályai erre lehetőséget adnak – a mindenkorí Egyezmény elvi ratifikációját, mivel egy folyton frissülő dokumentumról van szó. Ezt a problémát enyhíti, hogy az ICAO-szabályok megvalósulásának ellenőrzését Magyarországon az EU végzi, amelynek az ICAO-irányelveken alapuló vonatkozó jogszabályai közvetlenül alkalmazandók nemzeti szinten.

Konklúzió

A földi oldal – és az ehhez hasonló nyilvános területek – védelme mindig az emberek szabadságérzete, kényelemérzete és objektív biztonsága között keresi az egyensúlyt. A földi oldal mint puha célpont védelme azért is különösen jelentős, mert – ha a légi közlekedés védelmét olyan biztonsági hálóként képzeljük el, amely ha valahol átszakad, az az egész háló működését negatívan befolyásolja – biztonsági szintje ellenére kritikus eleme egy létfontosságú rendszernek (kritikus infrastruktúrának).

A repülőtér nyilvános területeinek szabadságát ennek ellenére meg kell hagyni, ezért a védelem eszközeinek a gyakorlatban nagyrészt rejtett módon kell működniük. A biztonsági szakembereknek úgy kell megoldaniuk a releváns kockázatok és az ezeket növelő kockázati tényezők csökkentését, hogy abból az utas ne azt érezze, hogy meg van kötve a keze, és nem tud nyugodtan megérkezni a repülőtérre. Meglátásom szerint a földi oldal védelmének a lehető legideálisabb állapot irányába való fejlesztése során törekedni kell arra, hogy szinte teljesen elvegyük annak vonzerejét a terroristák számára. A védelmi rendszer és a védett szereplők tudatossága együttesen alkotja a létesítmény immunitását a „kórokozókkal” szemben.

Felhasznált irodalom

- Blalock, Garrick – Vrinda Kadiyali – Daniel H. Simon: The Impact of Post-9/11 Airport Security Measures on the Demand for Air Travel. *The Journal of Law & Economics*, 50. (2007), 4. 731–755. Online: <https://doi.org/10.1086/519816>
- Brussels Explosions: What We Know About Airport and Metro Attacks. *BBC*, 2016. április 9. Online: www.bbc.com/news/world-europe-35869985
- Finszter Géza: *A rendészet elmélete és a rendészeti eszközrendszer*. Budapest, Nemzeti Közszolgálati és Tankönyv Kiadó, 2013.
- Horváth L. Attila: *A terrorizmus csapdájában*. Budapest, Zrínyi, 2014.
- Jasenszky Nándor (szerk.): *Mindennapi biztonság*. Budapest, Terrorelhárítási Központ, 2019.
- Scan and Sniff: The Futuristic Airport Screening System that ‘Smells’ Passengers for Explosives. *Daily Mail*, 2011. június 7. Online: www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-2000207/Scan-sniff-The-futuristic-airport-screening-smells-passengers-explosives.html

- Szabó Sándor – Tóth Rudolf: Repülőterek kialakítása, létesítményeinek kritikus elemei, védelmük lehetséges műszaki megoldásai. *Repüléstudományi Közlemények*, 25. (2013), 2. 89–113. Online: www.repulestudomany.hu/kulonszamok/2013_cikkek/2013-2-07-Szabo_Sandor-Toth_Rudolf.pdf
- Vanneste, Dominique – Petronela Tudorache – Flavia Teodoroiu – Thérèse Steenberghen: The Impact of the 2016 Terrorist Attacks in Brussels on Tourism. *Belgeo*, (2017), 4. Online: <https://doi.org/10.4000/belgeo.20688>

Jogi források

2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről
2012. évi CLXVI. törvény a létfontosságú rendszerek és létesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről
- 169/2010. (V. 11.) Korm. rendelet a polgári légiközlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről
- A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról
- Az Európai Parlament és a Tanács 2320/2002/EK rendelete (2002. december 16.) a polgári légiközlekedés biztonsága területén közös szabályok létrehozásáról
- A Tanács 2008/114/EK irányelve (2008. december 8.) az európai kritikus infrastruktúrák azonosításáról és kijelöléséről, valamint védelmük javítása szükségességének értékeléséről
- Chicago Convention on International Civil Aviation, Annex 17, Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference

Vákát

Motiváció és ösztönzés – Lehetőségek a személyi állomány mentálhigiénés gondozásában

Bevezetés

A büntetés-végrehajtás az államszervezet speciális szolgáltatást nyújtó szervezete, a törvények által megszabott feladatainak ellátásához speciális tudás és felkészültség szükséges. „A büntetés-végrehajtási szervezet a feladatai törvényes ellátásával járul hozzá a közrend és a közbiztonság erősítéséhez.”¹

E célok elérésének alapvető és legfontosabb eszköze a személyi állomány, illetve a személyi állomány adottságaiban és tudásában rejlő lehetőség, amely motivált állapotában – legyen az belső, a személyből fakadó, vagy külső, a személy környezetéből induló motiváció – képes a leghatékonyabban megfelelni a követelményeknek. A belső (intrinzik) motiváció és a külső (extrinzik) motiváció ötvözte teremti meg a lehetőséget a személyi állomány és a szervezet által kívánt cél eléréséhez. A mind a szervezet, mind a személyi állomány számára fontos célok közelítése nagyban segíti a személyi állomány, illetve csoportok mentálhigiénés fejlődését és annak megfelelő szinten tartását.

„A hatékony emberierőforrás-gazdálkodás, a humán erőforrások fejlesztése minden szervezet számára alapvető stratégiai kérdés. Megfelelő humán erőforrások nélkül bármiféle előrelépés lehetetlen, illetve az anyagi erőforrások szűkösségét, a technikai eszközök hiányosságait sok esetben a jó személyi háttér képes ellensúlyozni. Ez utóbbi megállapítás a büntetés-végrehajtásra is igaz: személyes tapasztalatom, hogy külföldön, jobb feltételrendszer mellett sem tud többet a személyzet, mint nálunk.”²

A megfelelően kialakított és működtetett emberierőforrás-gazdálkodásnak köszönhetően javulnak a személyi állomány készségei, mentálhigiénés állapota, illetve közvetetten a fogvatartotti állomány részére kedvezőbb életkörülményeket,

¹ 1995. évi CVII. törvény a büntetés-végrehajtási szervezetről (Bvszt.).

² Csere László: A büntetés-végrehajtás humánierőforrás helyzete. *Börtönügyi Szemle*, 26. (2007), 3. 1–5

életviszonyokat teremthet a megfelelően képzett és hivatástudattal rendelkező személyzet.

Mindezek nyomán tanulmányomban a személyi állomány mentálhigiénéjének és motiválhatóságának három területére kívánok fókuszálni, amelyek a Herzberg-féle³ elmélet szerint a következők: fiziológiai szükségletek, szociológiai szükségletek, önérvényesítő szükségletek.

„Minden viselkedésünk arra irányul, hogy valamilyen szükségletünk kielégítést nyerjen. Ez egy soha véget nem érő harc, mert az emberi organizmus úgy épült fel, hogy amint egyik vagy másik szükségletét kielégítette, nyomban más szükséglete támad. Az egyén élete úgyszólván a különböző szükségletek kielégítésére irányuló erőfeszítésekből áll. A viselkedés jellegét meghatározza az egy időben fellépő szükségletek nyomása.”⁴

A motiváció

A motiváció latin eredetű szó, amelynek szótári alakja a következő: *moveo; movi, motus*. Jelentése magyarul: mozgat, mozog. Számos kutató vizsgálta, hogy mi hajtja, mi „mozgatja” az embereket céljaik elérésében, vágyaik beteljesítésében.⁵

A motiváció fogalmának meghatározása szerint az egyén olyan, belülről fakadó tudati állapota, amely cselekvésre vagy meghatározott viselkedésre készíteti.

A motiváció két típusát különböztethetjük meg. A primer, belső motiváció, az egyénből induló motívum az egyént serkenti szükségleteinek kielégítésére. Az egyén belső motivációja az egyén szükségleteinek kielégítésére, szak kifejezéssel élve, a *drive*-ből fakad (készítés – *drive*). Ezen alapvető szükségletek, a hétköznapiakban is folyamatosan fellelhetők. Alapvető szükségleteink például

³ Frederick Irving Herzberg (1923. április 18. – 2000. január 19.) amerikai pszichológus, aki az üzleti vezetés egyik legismertebb kutatója, publicistája volt. A kéttényezős motivációelmélet atyja. 1968-ban jelent meg *Még egyszer, hogyan motiválja az alkalmazottakat* című kiadványa. Herzberg az 1950-es években kezdte meg a szervezetekkel kapcsolatos kutatását. Herzberg hozta létre az Ipari Mentális Egészségügyi Tanszéket a Western Reserve University vezetési professzoraként.

⁴ Mason Haire: *Pszichológia vezetőknek*. Budapest, Mezőgazdasági Könyvkiadó, 1977.

⁵ Juhász István – Matiscsákné Lizák Marianna: *Emberi erőforrás gazdálkodás*. Eger, Liceum, 2014.

a Maslow-féle⁶ szükségletelmélet (piramis) legalsó szintjén találhatók (fiziológiai szükségletek, mint lélegzés, evés, ivás, alvás).

Az ösztönzés

A motiváció és az ösztönzés szorosan összefüggő, mégis egymástól elkülönülő fogalom. Amíg a motiváció kizárólag az egyén belső indíttatásából születhet meg („nem más, mint az adott személyt készítő belső szükségletek összessége”),⁷ addig az ösztönzés külső inger, befolyásolás egy kívánt magatartás, cselekvés fenntartására vagy megszüntetésére.⁸

Ösztönzőként említhetjük a vezetők által használt eszközöket, mint a jutalmazás, a fegyelmi jogkör gyakorlása, kedvezmények (például munkaidő, kötelező munkaidő-csökkentés, előléptetés, fizetésemelés), a kedvezmények megvonása. Ezen eszközök megfelelő használata ösztönző elemként szintén nagymértékben elősegítheti a dolgozó munkamorálját, feladatainak minél hosszabb távon, illetve minél magasabb szinten való elvégzését.

A motivációs tartalomelméletek

Tanulmányomban a motivációs tartalomelméletekre, azon belül a Maslow-féle motivációs elméletre, illetve Herzberg kéttényezős motivációs elméletére koncentrálna kísérlem meg levezetni a büntetés-végrehajtásban a végrehajtó állomány viszonyait, mentálhigiénés állapotát befolyásoló tényezőket. A két általam felhasznált tartalomelmélet számít a legelterjedtebbnek, illetve ezekkel lehet a legjobban leképezni a büntetés-végrehajtásban dolgozók munkavégzéséhez kapcsolódó mentálhigiénés állapotot.

⁶ Abraham Maslow (1908. április 1. – 1970. június 8.) amerikai pszichológus volt, a Maslow-piramis és a D-B motivációelmélet kidolgozója. Rendszerét 1943 és 1954 között dolgozta ki, majd a *Motivation and Personality* című művében publikálta 1954-ben. Művében a szükségletek öt szintjét mutatta be. Lásd: <https://hu.thpanorama.com/articles/curiosidades/abraham-maslow-biografia-y-principales-teoras.html>

⁷ Horváth Csaba: Ösztönzés. *Hadtudományi Szemle*, 9. (2016), 1. 455–470.

⁸ Horváth (2016): i. m.

A motivációt kiváltó tényezők azok a szükségletek, amelyek az általam kiválasztott motivációelméletek alapjául szolgálnak. Elsőként a maslow-i szükséglet-hierarchiát kívánom bemutatni.

A Maslow-féle motivációelmélet

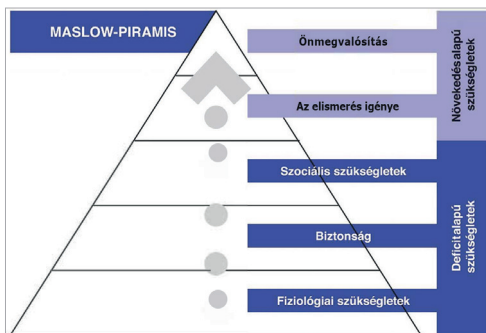
Az elmélet szerint az emberi szükségletek csoportokba oszthatók, ezt Maslow egy piramisábrában szemléltette, amelynek legalsó szintjén azok a fiziológiai szükségletek találhatók, amelyek alapvető élettani, fizikai, biológiai szükségletek (például táplálkozás, víz, lakhatás).

A piramis következő lépcsője a biztonsági szükségleteké, ez a munkahely vonatkozásában a biztos, hosszú távú munkát jelenti.

A következő szinten találjuk a szeretetet, a valahová tartozás igényét. Ezen a szinten megjelenik a közösség iránti szükséglet, amely a büntetés-végrehajtási szervezet katonai, rendies jellegéből adódóan szintén kifejtheti hatását.

Az elismerés és a pozitív visszajelzés nagyon fontos a személyi állomány tagja számára, amelyhez a teljesítményértékelési rendszer, illetve a munkavégzés során kapott pozitív szemléletű irányítás és dicséret járul hozzá nagymértékben.

A piramis csúcán találjuk az önmegvalósítási szükségletet, amely a belső adottságok, képességek érvényesítésére, kibontakoztatására és fejlesztésére irányuló motiváció (1. ábra).



1. ábra: A Maslow-piramis

Forrás: a szerző szerkesztése Abraham Maslow: *Motiváció és személyiség*. New York, Harper and Brothers, 1954. alapján

Fontos leszögezni, hogy az elmélet szerint a szükségletek sorrendje nem felcserélhető, mindenképpen az alsóbb szinten lévő szükségletek kielégítésére törekszik az ember. Amíg valamely szükségleti szint nincs kielégítve, addig a következő szinten lévő szükségletek háttérbe szorulnak, viszont valamely szükségleti szint kielégítése magában hordozza a következő szinten lévő szükségletek megjelenését (1. táblázat). Tehát a kielégített szükségletek újabb szükségletet szünek (mert az emberi organizmus úgy épült fel, hogy amint egyik vagy másik szükségletét kielégítette, nyomban más szükséglete támad).⁹

1. táblázat: A Maslow-piramis szintjei

Szükséglet	Ösztönző eszközök
Fiziológiai	Pénz (alapfizetés), munkahelyi étkező, munkafeltételek (fűtés, világítás, minőségi eszközök)
Biztonsági	Pénz, a munkavégzés biztonsága, orvosi ellátás, hosszú távú foglalkoztatás, biztos munkahely, nyugdíjpénztár
Szeretet/kapcsolat	Jó csoportléggkör, összetartó munkakapcsolatok, szakmai közösségek, közvetlen, jó vezető-beosztott kapcsolat
Megbecsülés/ elismertség	Előléptetés, előmenetel, kitüntetések, más elismerés, teljesítményértékelés, munkakör-szélesítés, rotáció
Önmegvalósítás	Munkakör-gazdagítás, nagyobb döntési felelősség, kihívást jelentő feladatok, személyes továbbképzés, önálló munkavégzés, önellenőrzés

Megjegyzés: A táblázatban található, a szükségleti szintekhez tartozó, a munkával kapcsolatos tényezők felsorolása: www.tankonyvtar.hu

Forrás: a szerző szerkesztése Maslow (1954): i. m. alapján

Herzberg kéttényezős elmélete

Herzberg Maslow motivációs elméletét továbbfejlesztve alkotta meg a kéttényezős motivációs elméletet. Herzberg a munkával való elégedettséggel kapcsolatos kutatási tapasztalatai alapján arra a következtetésre jutott, hogy a dolgozók ösztönzésére használt módszerek nem mindegyike motivál. Más tényezők hatnak a dolgozók elégedetlenségére, és más tényezők az elégedettségére.¹⁰

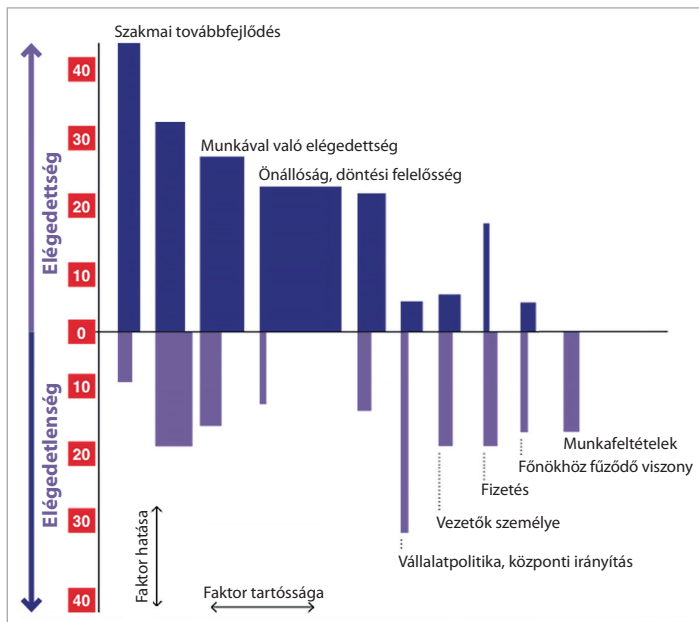
⁹ Mason (1977): i. m.

¹⁰ Juhász – Matiscsákné Lizák (2014): i. m.

Elmélete szerint két csoportra, tényezőre kell bontani a Maslow által felvázolt elemeket, az első csoport a higiénés faktoroké, amelyek Maslow piramisában az első három szinten helyezkednek el, úgymint a fiziológiai, a biztonsági és a szeretet-/kapcsolati szükségletek. Herzberg elmélete szerint ezek nem motiválják az embereket, e szükségletek kielégítése az elégedetlenséget csökkenti az emberben.

A másik csoport a motivátoroké, ezen szükségletek csoportja a maslow-i elméletben a piramis csúcsán található: a megbecsülés/elismertség és az önmegvalósítás csoportja, meglétük elégedettséget eredményez a munkavállalóban.¹¹

A két csoportot teljesen el kell különíteni egymástól, az elmélet szerint a motivátorok hiánya nem okoz elégedetlenséget, a higiénés faktorok (szükségletek) kielégítettsége pedig nem biztosít elégedettséget.



2. ábra: A Herzberg-féle motivációs térkép

Forrás: http://fluktuacio.hu/Megoldasok_a_fluktuacio_csokkentese-re-1

¹¹ Juhász – Matiscsákné Lizák (2014): i. m.

Herzberg is megemlíti, nem tisztán azonosítható az egyik vagy a másik tényező általi vezéreltség, egyértelműen átnyúlnak az egyes szempontok értékei a másik dimenzióba¹² (2. ábra).

A higiénés vagy a motivátorfaktorokat is csoportosíthatjuk aszerint, hogy milyen hatásuk van, illetve milyen hosszú távon fejtik ki azt. Herzberg vizsgálatából az derült ki, hogy a pénz, a fizetés csak rövid távon jelent ösztönzést a munkavállaló számára, ezzel szemben a szakmai fejlődés, a munkával való elégedettség, illetve az önállóság és a döntési felelősség azok a motivátorok, amelyek vagy a leghosszabb távon vagy a leginkább tartósan képesek ösztönözni az embert (2. táblázat).

2. táblázat: Higiénés faktorok – motivátorfaktorok – az elégedettség és az elégedetlenség forrásai a herzbergi motivációelméletben

Higiénés faktorok	Motivátorfaktorok
– Fizetés – Munkafeltételek – Státusz – A munkahely biztonsága – Személyes kapcsolatok	– A felelősségvállalás lehetősége – A nagyobb teljesítmény elérésének lehetősége – A fejlődés – A karrierépítés lehetősége
→ Az elégedetlenség forrása	→ Az elégedettség forrása
Munkafeltételek	A munka tartalma

Forrás: www.tankonyvtar.hu

A fluktuáció

2018-ban a HR-Evolution Kft. reprezentatív felmérést végzett a magyar munkavállalók körében a fluktuációval kapcsolatban.

Tanulmányomban szeretnék rávilágítani, hogy elsődlegesen nem a bérezés lehet az, ami a munkavállalót arra ösztönzi, hogy a szervezetnél maradjon, más ösztönzőkkel jelentősebb eredményt lehet elérni az elvándorlás csökkentésében.

¹² Sipos Norbert: A munkaelégedettség Herzberg-modelljének továbbfejlesztése a frissdiplomások 2011–2014 adatbázisok alapján. *Vezetéstudomány – Budapest Management Review*, 47. (2016), 12. 97–108.

A fluktuációt erősítő stresszorok

A stresszorokat két jellemző csoportra tagolhatjuk, az első a munkahelyi, a második pedig a munkahelyen kívüli stresszoroké. A munkahellyel, illetve az ott végzett feladatokkal kapcsolatban beszélhetünk alul- és túlterhelésről, gyors változásokról a munkával kapcsolatban, illetve a gyorsan változó környezet kihívásainak való megfelelésről. A munkakörnyezet esetében a szervezetben betöltött szereppel kapcsolatos stressz, a szerepkonfliktusok, az összetartás vagy a jó munkatársi kapcsolatok hiánya, a túlságosan alacsony fizetés, a munkahely bizonytalansága releváns téma.¹³

Emellett meg kell említeni azokat a stresszorokat, amelyek szervezeten kívüliek. Ezek lehetnek családi, társadalmi vagy anyagi problémák, személyes hitek, elidegenedés, gyakori lakhelyváltás, életkörülmények.¹⁴

Idekapcsolhatjuk azt a széles körben elvégzett, reprezentatív felmérést is, amely hűen tükrözi azokat a tényezőket, amelyek megegyeznek a büntetés-végrehajtásban munkát vállalók viszonyaival.

„A főnökök miatt mondanak fel tízezrek a magyar munkahelyeken

Napjaink egyik legnagyobb munkaerőpiaci problémája az elképesztő méreteket öltő fluktuáció. Mi az oka? Miért vándorolnak ide-oda munkavállalók tömegei? Ezekre a kérdésekre keresett választ a HR-Evolution Kft. reprezentatív fluktuáció kutatása. Megállapították, hogy nem a fizetés, hanem az átverés a fluktuáció fő oka [...].”¹⁵

A felmondások okaként a válaszadók leggyakrabban (42%) azt jelölték meg, hogy az álláshirdetéshez, illetve az állásinterjún elhangzottakhoz képest a munkáltató nem tartotta be az általa ígérteteket – ez derült ki az 5000 fő megkérdezésével a feldolgozóiparban és a kereskedelmi munkavállalók körében készült kutatásból. „A férfiak számára különösen fontos ez a szempont, 49 százalékuk mondott fel ezért, míg a nők 34 százaléka. A felmondás második leggyakoribb (39 százalék) indoka, hogy máshol több fizetést és vonzóbb juttatásokat ígértek.”¹⁶

¹³ Biró Mónika: A stressz és kiégés vizsgálata a büntetés-végrehajtás dolgozói körében. *Börtönügyi Szemle*, 28. (2009), 1. 11–30.

¹⁴ Biró (2009): i. m.

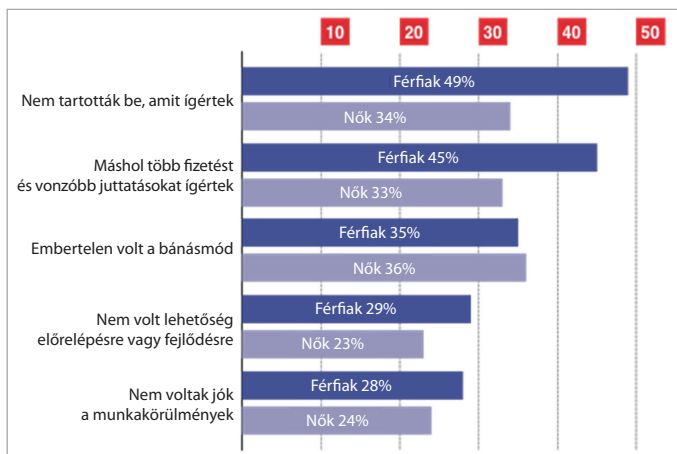
¹⁵ K. Kiss Gergely: Főnökök miatt mondanak fel tízezrek a magyar munkahelyeken. *Napi.hu*, 2018. április 19.

¹⁶ K. Kiss (2018): i. m.

Hiányalapú szükségletek – higiénés faktorok

Mi lehet fontosabb a dolgozóknak, mint a pénz?

A kutatásból levonható, hogy a pénz nem a legfontosabb a munkavállalók számára. Ez egybeesik a Herzberg-féle elmélettel, ahol a munkahelyi jó hangulat, a jó csapatban való tevékenység, illetve a jó munkahelyi légkör megtartó ereje jelentősebb a pénz vonzerejénél (3. ábra).



3. ábra: A fluktuációkutatás eredménye

Forrás: a szerző szerkesztése K. Kiss (2018): i. m. alapján

Az a vizsgálatból szintén kiderül, hogy ha a Herzberg-féle kéttényezős elméletet vesszük alapul, a higiénés faktorok, illetve a motivátorfaktorok együtt teljesülnek, akkor a munkavállalók igen csekély hányada váltana munkahelyet.

A pénz boldogít? – A Deci-kísérlet

Egy ma is élő pszichológiai professzort, Edward Decit rendkívül érdekelte a motivációelmélet, úgy döntött, ott folytatja a kísérleteket, ahol Harlow abbahagyta. Választása a Soma kockára esett. Ez a kocka 6 db négykockás és egy darab háromkockás elemből áll, amelyekből több millió alakzatot lehet kirakni.

Deci kísérletéhez a vizsgált csoport mellett egy kontrollesoportot is kialakított. A csoportok több alkalommal foglalkozásokon vettek részt.

Az első foglalkozás alkalmával ugyanazt a feladatot végezte a két csoport, formákat kellett kirakniuk egy kép alapján. Az ezt követő foglalkozáson ugyanazt a feladatot kapták a csoportok, annyi különbséggel, hogy új rajzokat kellett kirakni. Az első csoport minden helyes kirakásért 1 dollárt kapott, míg a másik csoport nem kapott fizetséget. A harmadik foglalkozáson mindkét csoportnak fizetség nélkül kellett újabb képeket kiraknia.¹⁷

A harmadik kísérlet alátámasztotta Deci sejtését, mivel e foglalkozás során Deci azt állította a fizetséget kapott csoportnak, hogy elfogyott a kutatásra fordítható pénz, ezért nem tud fizetni a továbbiakban. A kísérlet ugyanolyan feltételek mellett zajlott, mint azt megelőzően, viszont az első csoport a fizetség elmaradása miatt jelentősen kevesebb időt fordított a kockákkal való játékra.¹⁸

A kísérletek azt igazolták, hogy a jutalmazás fejében rövid távon ugyan megnő a teljesítmény, azonban hosszú távon csökken, míg külső ösztönző eszköz nélkül a belső jutalmazás (intrinzik motiváció) eredménye, hogy hosszú távon is sokkal egyenletesebb és jobb a teljesítmény.¹⁹

Maga a pénz nem elég

Tóth Nikolett gazdaságpszichológiával foglalkozó szakember cikkében a következőképpen fogalmaz a pénz motivációs hatásáról. A pénz, a fizetés és a motiváció kapcsolata szűkebb, mint azt a legtöbb munkavállaló gondolja. A csekély fizetésemelés, amely nem vált ki érezhető hatást az emberben, inkább demotiváló erejű. A fizetésben való változás 5–7%-os emeléstől vált ki pozitív megítélést a munkavállalóknál, ezt nevezhetjük a legalsó ingerküszöbnek e téren.

Ezenfelül a fizetési rendszerek is lehetnek demotiváló hatásúak, mivel az órabéralapú elszámolás nem vált ki ösztönző hatást a munkavállalónál, a teljesítményt ugyanis kizárólag időben méri, így előfordulhat, hogy a munkavállaló a minimumszint elérésére törekszik.²⁰

¹⁷ Lásd: www.katped.hu/sajtofigyelo-pedagogia-pszichologia/a-jutalmazas-es-a-motivacio

¹⁸ Lásd: www.katped.hu/sajtofigyelo-pedagogia-pszichologia/a-jutalmazas-es-a-motivacio

¹⁹ Lásd: www.katped.hu/sajtofigyelo-pedagogia-pszichologia/a-jutalmazas-es-a-motivacio

²⁰ Tóth Nikolett: „A pénz nem boldogít” – de vajon motivál-e? *Mindset*, 2018. május 16.

Szociológiai szükségletek – a jó munkahelyi környezet, hangulat

A hierarchiában rejlő problémák

Boros és Csetneky 2000-ben írt *Börtönpszichológia* című könyvében felvázolja azokat a munkahelyi problémákat, amelyek a személyi állomány hierarchikus tagozódásából adódnak. Az előbb idézett stresszkeltő események szintén fellelhetők, és egyes részeik a hierarchikus rendszerre, illetve a börtön helyi vezetési kultúrájára vezethetők vissza.

A szerzők így írnak a börtön hierarchiájáról: „Ez a hierarchia, a jogszabályok végrehajtására létrehozott autokratikus, szigorúan tagolt katonai jellegű szervezet.”²¹

Akadályozott információáramlás

A struktúra miatt az információátadás a parancsnok felől a végrehajtói állomány számára (például felügyelő) lépcsőfokokon keresztül történik. Ez magában hordozza annak a lehetőségét, hogy a több lépcsőn átjutó intézkedés, utasítás torzulást szenved (kihagyás, betoldás, hangsúlyeltolódás).

A másik irányból, tehát az alsóbb szintről jövő információkat a rendszer még inkább cizellálja, megszűri. Ebben közrejátszhat a különböző szinteken a vezetők hozzáállása, attitűdje egy-egy információval kapcsolatosan.²²

A szakterületek tagoltsága, elszigetelődése

A büntetés-végrehajtási szerveken belül a társosztályok, szervezeti egységek vertikálisan kapcsolódnak egymáshoz, ezáltal a horizontális együttműködés nehézségeibe ütközik. Ehhez hozzájárul a tagoltság miatt, hogy a külön részterületen dolgozók tapasztalataikat csekély mértékben osztják meg egymással, ezt is rendszertelenül.

²¹ Boros János – Csetneky László: *Börtönpszichológia*. Budapest, Rejtjel, 2000. 203.

²² Boros–Csetneky (2000): i. m. 204.

Növekedésalapú szükségletek – motivátorfaktorok

Az emberek a mindennapokban, beleértve a munkahelyüket is, számos alkalommal értékelnek másokat. Az egyén szükségletéhez hozzátartozik annak igénye, hogy környezetétől visszajelzéseket kapjon, hogy tettei mennyire hasznosak vagy fontosak másoknak.

A teljesítményértékelés

A teljes képhez azonban mindenképpen fontosnak tartom a munkateljesítmény, illetve a személyi állomány egyes tagjai számára az általuk egyénként vagy akár csoportban elért eredmények mérését. Ez alapul szolgálhat további ösztönző eszköz használatához, amelyet a maslow-i szükséglet hierarchia negyedik szintjén találhatunk, ez az elismerés igénye.

A büntetés-végrehajtásban a személyi állomány tagjai évente kapnak visszajelzést teljesítményükről és eredményeikről a teljesítményértékelés keretében.

Ugyanakkor a jelenlegi gyakorlat nem igazolja, hogy ez jelentősen javítaná a munka hatékonyságát vagy a személyi állomány mentálhigiénés állapotát. Amíg a teljesítményértékelési rendszer csak egyfajta számonkérés vagy jutalmazási forma, nincs mögöttes tartalma, egyszerű bürokratikus aktus, addig a kívánt pozitív hatás ellenkezőjét fogja kiváltani.

Az önértékelés fontossága

Már említettem, hogy az emberek szükségletéhez hozzátartozik, hogy másoktól visszajelzéseket kapjanak cselekedeteik hasznosságáról, fontosságáról. Ezenkívül említést érdemel a kívülről kapott, személyünkről szóló értékelés mellett az önmagunkból eredő értékelés is, hogyan látjuk magunkat, mennyire tartjuk fontosnak vagy értékesnek tetteinket. Ezt munkavégzésünkkel kapcsolatban is megteesszük, és fontosnak tartjuk, hogy összevessük a külső és a belső értékelésünket.²³

²³ Petró Csilla – Stréhli-Klotz Georgina: *A teljesítménymenedzsment humánfolyamatának működése a közszolgálat szervezeteiben*. Budapest, Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó, 2013.

A hivatásos személyi állomány értékelése egyirányú, fentről lefelé megvalósuló értékelés. Ezáltal a teljesítmény csak egy szemszögből értékelhető, és magában hordozza a szubjektivitás problémáját. A szubjektív, nem a valóságot tükröző értékelés negatív irányba mozdíthatja el az értékelt mentálhigiénés egészségét, nem kívánatos stresszhelyzet alakulhat ki.

A 10/2013. (I. 21.) Korm. rendelet²⁴ lehetőséget nyújt, a teljesítményértékelés keretében, az önértékelés intézményére, amelyet az értékelő által kiválasztott szempontok alapján az értékelt állománytag készít saját magáról. Az egyén úgy fogja érezni, hogy számít a véleménye, fontos a szervezet számára.

Önmegvalósítási szükségletek

A két véglet: a kiégés és a flow-élmény

Biró Mónika²⁵ a következő stádiumokat írja le a személyi állományt illetően a pszichés megterheléssel kapcsolatban, amelyek a kiégéshez vezetnek, és ezáltal a munkához való hozzáállásban deficit keletkezik, aminek a végeredményeként a munkavállaló a kiégés állapotába kerül, ennek egyenes következménye lehet az elvándorlás, a fluktuáció növekedése.²⁶

A túlzott pszichés igénybevételre a személyek egyéni válaszokat adnak, csökken a munkakedv és a munkavégzés hatékonysága, illetve sérül a mentális egészség. Az első fázisban megfigyelhetjük az agresszió megjelenését, ebben az állapotban a munkateljesítmény nem egyenletes, ingadozó tendenciát mutat, ezzel együtt megnő a hibázás lehetősége, száma, és állandósul a fáradtságérzés a munkavégzés során.

A következő szakasz a regresszió, amelyben szintén védekezésésképpen az egyének magukba fordulnak, amely állapotban az érdeklődés, a társas kapcsolatok szintje csökken, és az értékrendben negatív változások történnek, az ehhez való kötődés lazul. Ez az állapot egy visszavonulás, amelynek célja egyfajta időnyerés, hogy az egyén a belső egyensúlyát stabilizálni tudja.

Az utolsó fázis az úgynevezett restrukció, ahol az előző szakaszban sikeres megküzdés megy végbe, és a személy belső egyensúlya stabilizálódik, ezáltal

²⁴ 10/2013. (I. 21.) Korm. rendelet a közszolgálati egyéni teljesítményértékelésről, 16. §, 17. §.

²⁵ Biró (2009): i. m.

²⁶ Biró (2009): i. m.

képes lesz az elvesztett érdeklődés és munkateljesítmény visszanyerésére. Ezen állapot eléréséhez viszont szükségesek olyan módszerek, stratégiák, amelyek képesek a munkavállalót visszazökkenteni a normális kerékvágásba.²⁷

A teljes elégedettség: a flow-élmény

A maslow-i hierarchia csúcsán találjuk az önmegvalósítási szükségletet, amelyet csak abban az esetben érhetünk el, ha a többi szükségletünket kielégítettük. Herzberg kéttényezős elméletére lefordítva: azokat a munkavállalókat, akik ezen a szinten vannak, nevezhetjük magasan motivált, elégedett munkavállalóknak. E szintet elérik azok, akiknek a mentális egészsége, mentálhigiénije magas szinten van, és ezáltal akár a legnehezebb feladatokat nehéz körülmények között is képesek magas szinten, hatékonyan elvégezni. Ezt az állapotot (*flow-élmény*), amely a teljes megvalósulása a szükséglet-hierarchiának, Csíkszentmihályi Mihály²⁸ (2007) a következőképpen fogalmazza meg: ez az állapot bármilyen tevékenység végzésekor létrejöhet, attól függetlenül, hogy maguk a cselekmények teljesen eltérhetnek egymástól, mégis ugyanazt az élményt éli át az ember. Ez leggyakrabban az új megismerése által kiváltott izgalom, ilyen például a tanulás, a képzés által kiváltott állapot.

Képzés, továbbképzés, tréning

Herzberg motivációs elmélete alapján a legmagasabb motivációs szint eléréséhez nagyban hozzájárulhat a személyi állomány képzése, oktatása, tudásának fejlesztése. Ehhez mindenképpen szükséges tisztázni, hogy melyek azok a képzési lehetőségek, formák, amelyek lehetőséget nyújtanak a személyi állomány ösztönzésére, motivációjának fenntartására, erősítésére.²⁹

Barizsné Halász Edit okleveles közgazdász doktori értekezésében kifejti, hogy a képzéseket két kategóriába sorolhatjuk: általános képzés és speciális képzés. Ez a két fajta abban tér el, hogy amíg az általános képzés tágabb lehetőséget

²⁷ Biró (2009): i. m.

²⁸ Csíkszentmihályi Mihály Széchenyi-díjas magyar–amerikai pszichológus. A *flow-élmény*, vagyis egy nagyon összpontosított elmeállapot pszichológiakoncepciójának megalkotója.

²⁹ European Council: *Recommendation Rec(2006)2-rev of the Committee of Ministers to member States on the European Prison Rules* (2020. július 1.).

nyújt a munkavállalók számára, mivel a képzés nyújtotta tudásanyag más vállalatnál, más szervezetnél is hasznosítható, addig a speciális képzés kizárólag az adott cégnél kamatoztatható.³⁰

Tanulási, tanulásszervezési módok

A tanulás – és az ezáltal megszerzett tudás felhasználhatósága – hatékonyságához és a belső (intrinzik) motiváció erősítéséhez járulnak hozzá a következőkben ismertetett tanulásméletek. Le kell szögeznünk azonban, hogy a munkavállalóban szintén meg kell lennie a belső késztetésnek a képességei fejlesztéséhez.

A tudás hálózata

Az egyén tudásán, képzettségén túl érdemes kellő figyelmet fordítani a közösségekben rejlő képességekre is. A konnektivista tanulásmélet szerint az egyének tanulási és képzettségének határfoka oly módon is emelhető, ha az egyén részt vesz olyan csoportban, hálózatban – akár virtuális közösségben –, ahol a munkáját érintő témákkal foglalkoznak, így a közös tudásanyag az egyén megváltozott, bővebb tudásforrásává válhat.³¹

Tudásépítés közösen

A tanulási módszerek másik típusa a kooperatív tanulásszervezési mód. Ez leginkább a legtöbbször számára ismert tréningekre hasonlít. Itt az egyes képességek fejlesztése egyszerre történik. A tradicionális tanárszerep átalakul, a tudás átadásában nem a tanár játssza a főszerepet. A feladatok megoldása a képzésen részt vevőkön múlik, a tanár vagy tréner a háttérből irányítja, fenntartja a tevékenységet, ezáltal a tanulók egymásra vannak utalva. A folyamat során automatikusan a közösség is épül, nemcsak a tagok képességei fejlődnek. Ennél

³⁰ Barizsné Halász Edit: *Vállalatok képzési magatartásának elemzése*. Doktori értekezés. Debrecen, Debreceni Egyetem Közgazdaságtudományi Doktori Iskola, 2013.

³¹ Kabács Imre: A belső motiváció kialakításának és fenntartásának lehetőségei a szakmai alapismeretek oktatási folyamatában. *EDU*, 6. (2016), 3. 48–72.

a módszernél gyakran megfigyelhető a flow-állapot, amikor a célorientáltság és a feladatteljesítés öröme szinte teljesen kizárja a külvilágot.

Kérdőíves interjú a Herzberg-féle kéttényezős elmélet alapján

Tanulmányomban Maslow szükséglethierarchiáját és a Herzberg-féle két-tényezős motivációs elméletet alapul véve, amelyben az emberi szükségletek két csoportra oszlanak: elégedettség (motivátorfaktorok), illetve elégedetlenség (higiénés faktorok); kísérlem megvizsgálni egy általam összeállított kérdőíves kutatáson keresztül, hogy a különböző szükségletszintekhez tartozó elemek befolyásolják-e, illetve milyen mértékben jelzik a vizsgálatban részt vevő személyi állomány motiváltságát, mentálhigiénés állapotát.

Hipotézisek

1. A pénz (fizetés, pénzjutalom) rövid távon ható, higiénés faktor, a fluktuációt nem csökkentő és a mentálhigiénét csekély mértékben erősítő tényező.
2. A jó munkahelyi kapcsolatok, hangulat nagymértékben és hosszú távon járul hozzá a fluktuáció csökkentéséhez, a mentálhigiénés egészség erősítéséhez.
3. A teljesítményértékelés elősegítheti a mentálhigiéné erősödését, erősítését az állománytagoknál.
4. A személyi állomány képzése, készségeinek fejlesztése hozzájárul a stressz csökkentéséhez, motivátorfaktorként, növeli a munkával való elégedettséget, és nagymértékben hozzájárul a mentálhigiéné javításához.

A kutatás, a kérdőíves interjú öt büntetés-végrehajtási intézetet, intézményt érint, ezek a következők: a Balassagyarmati Fegyház és Börtön, a Váci Fegyház és Börtön, a Kiskunhalasi Büntetés-végrehajtási Intézet, a Tököli Országos Büntetés-végrehajtási Intézet és a Büntetés-végrehajtás Központi Kórháza.

A felmérés célcsoportja a fogvatartottakkal közvetlenül foglalkozó személyi állomány volt: felügyelők, reintegrációs tisztek, ápolók, egyéb alkalmazottak. A kérdőívet 50 fő töltötte ki.

A nemek szerinti megoszlás: 21 nő és 29 férfi vett részt a felmérésben. Az életkor szerint 11 fő a 18–29 éves korosztályba, 19 fő a 30–41 éves korosztályba, 20 fő

pedig a 42–53 éves korosztályba tartozott. Ennél idősebb személyi állománytag nem vett részt a kitöltésben. A társosztályok közül a biztonsági vonal képviselte a legnagyobb számban magát, ez 22 főt jelentett, az egészségügyi szakterületen dolgozók közül 10-en, a reintegrációs és a nyilvántartási szakterület 6-6 fővel, a munkáltatásban dolgozók, valamint az egyéb szakterületen dolgozók közül 2-2 fő járult hozzá az összlétszámhoz. A kérdőíves interjú kitöltők közül 28 fő tiszthelyettesi állományból, 14 fő a zászlósok közül, 4 a tisztek közül került ki, ezenkívül 2 fő (RIASZ) válaszolta még meg a kérdéseket.

A kérdőíves interjúban 50 kérdés szerepelt a higiénés és a motivátorfaktorokat illetően. Az ezekre adott válaszokat, illetve formai megjelenítésüket kívánom bemutatni a következőkben.

A 25–50. kérdést pedig a herzbergi elmélet növekedésalapú szükségletei alapján állítottam össze. Ezek a szükségleti szintek adják azokat a motivátorfaktorokat, amelyek nagymértékben hozzájárulnak az elégedettségi szint növeléséhez, illetve a motivált, jól felkészült, önállóan dolgozni tudó, mentálhigiénés egészségében erős személyi állomány létrehozásához, fejlesztéséhez, megtartásához.

Összefoglalás

1. hipotézis

Az első hipotézis, miszerint „a pénz (fizetés, pénzjutalom) rövid távon ható, higiénés faktor, a fluktuációt nem csökkentő és a mentálhigiénét csekély mértékben erősítő tényező”, bizonyítást nyert. Elsősorban meg kell említeni a tanulmányomban leírt, Herzberg által higiénés faktornak tekintett fizetést, amelyre alapvető szüksége van mindenkinek, hiszen a fiziológiás szükségletek javarészt pénzen megváltható dolgok (étel, ital, ruházat, lakhatás, fűtés). A munka viszonylatában akár Deci kísérletét, akár a magyar munkavállalók körében végzett, 5000 főt megkérdező, reprezentatív kutatást nézzük, egyértelműen kiderül, hogy a munkavállalók kevesebb mint 10%-a váltana munkahelyet a jobb fizetés miatt. Az is kiderült Deci kutatásából, hogy rövid távon ugyan szerepet játszik a pénzzel való jutalmazás a teljesítmény növelésében, viszont hosszú távon ellenkező hatást vált ki. Hosszabb távon a belső jutalmazás (intrinzik motiváció) eredménye az egyenletesebb és jobb teljesítmény.

A tanulmányhoz készült kérdőíves interjúban a megkérdezettek (a büntetés-végrehajtásban dolgozók) majdnem fele, összesen 48%-a teljesen elégedett vagy inkább elégedett jelenlegi fizetésével, emellett 12%-uk semleges a kérdést illetően, és a kisebb hányad, 40% inkább elégedetlen vagy elégedetlen jelenlegi bérezésével.

Az utolsó e tárgykörben feltett kérdésre adott válaszok alapján egyértelműen levonható az a következtetés, hogy a munkavállalók fizetési igényük teljesülése esetén sem vállalnának több feladatot, nem ösztönöznék őket a munkateljesítmény növelésére.

2. hipotézis

„A jó munkahelyi kapcsolatok, hangulat nagymértékben és hosszú távon járul hozzá a fluktuáció csökkentéséhez, a mentálhigiénés egészség erősítéséhez.” Először a felmérésben részt vevő személyi állomány belső indíttatására következtethetünk két kérdés alapján, amelyek esetében a megkérdezettek kétharmada (66%) hosszú távon szeretne a büntetés-végrehajtási szervezetnél dolgozni, és csupán 14% (8% inkább nem, 6% egyértelműen nem megoszlásban), aki erre a kérdésre nemleges választ adott. Emellett meg kell említenünk, hogy 60%-uk (a jelenlegi tanulmányi szerződés mintájára) akár 3–5 évre is elkötelezné magát a szervezethez, amennyiben bizonyos feltételek teljesülnének.

A válaszolók nagy hányada számolt be arról, hogy személyes szinten, csoport szintjén vagy akár szervezeti szinten javarészt kiváló vagy jó kapcsolatot ápol kollégáival, vezetőivel, a társosztályokon dolgozó személyekkel (66–90% között mozog). A munkakapcsolat minőségére utaló kérdésekre is egyértelműen pozitív válaszok születtek. Az is megállapítható, hogy egymás megbecsülése és egymás segítése, közeli vagy távolabbi kollégák között és vezető-beosztott kapcsolatban is, szignifikánsan jelentkezik a munkavégzés során.

E jó munkahelyi légkör és munkatársi kapcsolatok ismeretében visszautalva levonható az a következtetés, hogy ennek köszönhetően ilyen alacsony azok aránya (6–14%), akik nem szeretnék hosszú távon a büntetés-végrehajtási szervezetnél dolgozni.

3. hipotézis

„A teljesítményértékelés elősegítheti a mentálhigiéné erősödését az állománytagoknál.” A hipotézis egyértelműen nem bizonyított a tanulmányban leírtak alapján, viszont az leszögezhető, hogy csak a jól alkalmazott teljesítményértékelés képes ösztönözni a személyi állományt. A kérdőív erre utaló kérdéseire kapott válaszok szerint átlagos szinten, kissé pozitív irányba eltolódónak jellemezték a megkérdezettek a munkavégzéssel kapcsolatos visszajelzések gyakoriságát. A következőben feltett kérdés alapján a munkavállalók majd 58%-ának igénye lenne a gyakoribb visszajelzésekre. A jelenleg a büntetés-végrehajtási szervezetnél alkalmazott teljesítményértékelést 48% tartja objektívnak, viszont a jutalmak terén, amely leginkább a teljesítmény hozadékaként kellene hogy jelentkezzen, van feladata a szervezetnek. A válaszadók közül az utolsó öt évben csak negyedük (26%) kapott több alkalommal jutalmat. 34% egyszer, 40% viszont egyszer sem részesült a munkáját elismerő legjelentősebb ösztönző eszközben, jutalomban.

4. hipotézis

„A személyi állomány képzése, készségeinek fejlesztése hozzájárul a stressz csökkentéséhez, motivátorfaktorként, növeli a munkával való elégedettséget, és nagymértékben hozzájárul a mentálhigiéné javításához.” A kérdőívből kapott eredmények alapján kijelenthető, hogy az állománytagok részéről megvan az igény tudásuk, készségeik, illetve képességeik fejlesztésére. Ezt mutatják a következő számok is: 64% igényelné, hogy időszakosan munkaköréhez kapcsolódó képzésen vegyen részt. Az igényelt képzések típusára vonatkozó kérdés szerint a válaszadók 10%-a elméleti, 28%-a gyakorlati, 52%-a pedig mindkét típusú képzésen szeretne részt venni (10% egyik fajta képzést sem választaná).

A tanulmányomban megtalálható, a kiégéshez vezető utolsó stádium kapcsán érdemes megjegyezni, hogy a kiégés megelőzéséhez, illetve a munkateljesítmény visszanyeréséhez szükség van olyan módszerekre, stratégiákra, amelyek képesek a munkavállalót visszazökkenteni a normális kerékvágásba, ilyen eszköz lehet a képzés is.

Másfelől a Herzberg-féle motivációelmélet, illetve a maslow-i szükségletpiramis csúcsán az önmegvalósítás mint növekedésalapú szükséglet áll. A tanulás, mint azt Csikszentmihályi elméletében írja, elvezethet a flow-élményhez,

amely a tökéletes motivált állapot, ezt gyakran a tanulás, a képzés váltja ki, az új megismerése által előidézett izgalom. Ezek alapján megállapítható, hogy a hipotézis megalapozott, a személyi állomány képzése csökkenti a stresszt, és nagymértékben hozzájárul a mentálhigiéné javításához.

Felhasznált irodalom

- Barizsné Halász Edit: *Vállalatok képzési magatartásának elemzése*. Doktori értekezés. Debrecen, Debreceni Egyetem Közgazdaságtudományi Doktori Iskola, 2013.
- Biró Mónika: A stressz és kiégés vizsgálata a büntetés-végrehajtás dolgozói körében. *Börtönügyi Szemle*, 28. (2009), 1. 11–30. Online: https://epa.oszk.hu/02700/02705/00077/pdf/EPA02705_bortonugyi_szemle_2009_1_011-030.pdf
- Boros János – Csetneky László: *Börtönpszichológia*. Budapest, Rejtjel, 2000.
- Csere László: A büntetés-végrehajtás humánerőforrás helyzete. *Börtönügyi Szemle*, 26. (2007), 3. 1–5.
- European Council: *Recommendation Rec(2006)2-rev of the Committee of Ministers to member States on the European Prison Rules* (2020. július 1.). Online: <https://rm.coe.int/09000016809ee581>
- Haire, Mason: *Pszichológia vezetőknél*. Budapest, Mezőgazdasági, 1977.
- Horváth Csaba: Ösztönzés. *Hadtudományi Szemle*, 9. (2016), 1. 455–470. Online: https://epa.oszk.hu/02400/02463/00030/pdf/EPA02463_hadtudomanyi_szemle_2016_01_455-470.pdf
- Juhász István – Matiscsákné Lizák Marianna: *Emberi erőforrás gazdálkodás*. Eger, Líceum, 2014.
- Kabács Imre: A belső motiváció kialakításának és fenntartásának lehetőségei a szakmai alapismeretek oktatási folyamatában. *EDU*, 6. (2016), 3. 48–72. Online: http://eduszakped.com/wp-content/uploads/2016/09/edu11_02.pdf
- K. Kiss Gergely: A főnökök miatt mondanak fel tízezrek a magyar munkahelyeken. *Napi.hu*, 2018. április 19. Online: www.napi.hu/magyar-vallalatok/a-fonokok-miatt-mondanak-fel-tizezrek-a-magyar-munkahelyeken.660896.html
- Maslow, Abraham: *Motiváció és személyiség*. New York, Harper and Brothers, 1954.
- Petró Csilla – Stréhli-Klotz Georgina: *A teljesítménymenedzsment humánfolyamatának működése a közszolgálat szervezeteiben*. Budapest, Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó, 2013.

- Sipos Norbert: A munkaelégedettség Herzberg-modelljének továbbfejlesztése a friss-diplomások 2011–2014 adatbázisok alapján. *Vezetéstudomány – Budapest Management Review*, 47. (2016), 12. 97–108. Online: <https://doi.org/10.14267/VEZTUD.2016.12.09>
- Tóth Nikolett: „A pénz nem boldogít” – de vajon motivál-e? *Mindset*, 2018. május 16. Online: <https://mindsetpszichologia.hu/a-penz-nem-boldogit-de-vajon-motival-e>

Jogi források

1995. évi CVII. törvény a büntetés-végrehajtási szervezetről
- 10/2013. (I. 21.) Korm. rendelet a közszolgálati egyéni teljesítményértékelésről

Vákát

Lestár József

Kiképzés és motiváció

Bevezetés

Dolgozatomban a rendészeti alapfelkészítés intenzív szakaszába a 2019/2020-as tanévben frissen bevonuló állomány motivációjának, illetve a rájuk az intenzív szakasz során legnagyobb hatással lévő tényezők változását vizsgáltam.

Témám kiválasztásához nagyban hozzájárult, hogy a fent említett időszakban az a megtiszteltetés ért, hogy a hallgatói kiképzői állomány parancsnoka lehettem – rendhagyó módon második alkalommal –, így az intenzív szakasz mind az öt hetében folyamatos kapcsolatban lehettem az állománnyal, és vizsgálhattam a tavalyi évhez képest a hasonlóságokat, illetve esetlegesen az eltéréseket. Folyamatos kapcsolat alatt értem azt, hogy a reggel 6:00-kor kezdődő testnevelésórától az este 22:00-s takarodóig lényegében minden pillanatot velük töltöttünk én és a 25 főből álló hallgatói kiképző csapatom. Feladataink közé tartozott az állománnyal az alapvető alaki fogások elsajátíttatása, a feladatok fegyelmezett, csapatban végrehajtására való felkészítése, valamint a csapatban gondolkodás megismertetése. Mivel összességében ez a harmadik kiképzés volt, amelyen részt vehettem, azt feltételeztem, hogy az idei frissen bevonuló állományt is hasonló motiváció viszi majd előre, mint két évvel ezelőtt a saját évfolyamomat vagy egy éve a jelenlegi második évfolyamot. Dolgozatomban a legutóbbi két alapfelkészítést nem kívánom részletesen elemezni, csupán a saját, illetve a mostani második évfolyam hallgatói parancsnokának akkori motivációjával kapcsolatban tudok néhány gondolatot leírni egyrészt a saját tapasztalatom, másrészt pedig hallgatótársam elmondása alapján.

Alapkérdésként az fogalmazódott meg bennem, hogy mi az, ami egy alapfelkészítés intenzív szakaszának viszontagságos öt hetén át tudja segíteni az újonnan bevonuló állományt, illetve hogy az milyen érzelmi és fizikai mélypontokra ér majd el, és mindezt az öt hét során hány alkalommal. Az eléjük állított akadályokat ebben a tanévben mindösszesen 19 fő nem tudta, nem akarta teljesíteni, és döntött úgy, hogy inkább más pálya után néz. Az előző évhez hasonlítva, mondhatni, ez nagyon pozitív irányú előrelépés, ugyanis egy évvel

korábban ugyanez a szám 39 volt. Ennek a változásnak az oka véleményem szerint az alapfelkészítés intenzív szakaszának alapvető metodikájában való változás, amelyre dolgozatomban konkrétan nem fogok kitérni, csak néhány szót ejtek róla.

Dolgozatomat alapvetően két részre osztottam fel. Az első felében a tisztjelölti jogviszony néhány sajátosságát fogom bemutatni, illetve a tisztjelölti szerződéseket, valamint a rendészeti alapfelkészítés alapvető tematikáját ismertetem. Ezek után kitérek a hallgatói kiképzői állomány pedagógiai felkészítésére is, amely az idei tanévtől már egy jóval hosszabb és tartalmasabb folyamat volt, mint a korábbi években. Néhány hallgatói kiképző személyes, kiképzés előtti motivációját is meg fogom osztani, amit külön nem kívánok majd elemezni, viszont a motivációikon végighaladva, a logikai menetet követve néhány motivációs modell bemutatásával, illetve a rendészeti tisztté válás első nehézségeinek bemutatásával zárom az első részt.

Tanulmányom második felében pedig rátérek az intenzív szakasz által az első évfolyam számára támasztott nehézségekre, arra, hogyan élték meg mindezt, hogyan változott a személyiségük az öt hét során, illetve milyen érzésekkel zárták le ezt az időszakot az életükben. Mindehhez segítségemre volt három anonim, online kérdőív, amelyből az egyiket még az alapfelkészítés előtt töltötték ki az előzetesen hallottak alapján.

A második kérdőívet a második hét után töltötték ki, amikor először haza tudtak menni a családjukhoz. Illetve a harmadikat az intenzív szakasz lezárulta után kapták meg, és töltötték ki. A három kérdőív kitöltésekor minden alkalommal külső segítséget vettem igénybe, hogy ezek eljussanak az állományhoz, mert semmiképpen sem akartam, hogy tudják, ki adja ki nekik ezt a kérdőívet, és emiatt esetlegesen bármilyen irányba befolyásolja ennek kitöltését az én és az évfolyam között fennálló függelmi viszony. Tehát a kérdőív kitöltését az ő részükről és az én részemről is anonimitás övezte.

A kutatás célja és módszertana

A kutatás alapkérdése, hogy vajon a frissen bevonuló állományt, amelynek tagjai már a 2000-es években születtek, milyen faktorok motiválták a rendészeti alapfelkészítés intenzív szakaszának öt hetében. Milyen tényezők okozták holtpontjaikat, hány alkalommal értek el ilyen holtpontra, illetve mi lendítette át őket ezen. A három általam készített kérdőív alapján kitérek arra is, hogy ez a fizikai

és mentális nyomás valójában csak pillanatnyi-e, illetve személyenként mennyire különböző módon élük meg ezt.

A kutatás írásbeli kikérdezés, kérdőívek útján zajlott. Korábban már említettem, de fontosnak tartom ismét megemlíteni, hogy ez részükről és részemről is anonim módon történt annak érdekében, hogy a köztem és az évfolyam között fennálló függelmi viszony ne befolyásolja, ne torzítsa a kérdésekre adott válaszokat. Az elsőt még az alapfelkészítésre bevonulás előtt töltötték ki az első évfolyam tagjai. Ez az előzetes motivációkra, családi, ismerősi támogatásra, a felkészítésről korábban hallottakra fókuszál. Ezenkívül pedig arra, hogy ki miért szeretne hivatásos pályára lépni. A kérdőív továbbá kitért azokra a tényezőkre, amelyek az alapfelkészítés során legnagyobb sokként érhetnek egy, a civil mindennapokból a rendvédelmi szervek kötelékébe becsöppenő 18–20 éves fiataalt.

A második számú kérdőívet az intenzív szakasz második hete után töltötték ki. Ez volt az első hétvége, amikor a bevonulás után haza tudtak menni, időt tudtak tölteni a családjuk, barátaik körében. A korábbi évek tapasztalata alapján ez a hétvége vízváltó jellegű, mivel a két hét folyamatos intenzív terhelésből hazatérnek az otthonukba, onnan pedig vissza kell jönni, és ismét folytatódik az erős terhelés. Ez a korábbi években többeket arra sarkallt, hogy feladják. Ez nem feltétlenül külső nyomás eredménye. Ebben az évben két fő adta fel ekkor a felkészítést, akik azt nyilatkozták, hogy otthon a család, a barátok támogatták a pályával kapcsolatban, ennek ellenére mégis leszereltek. Úgy gondolom, hogy emögött az ingadozás jelensége figyelhető meg: egyik nap még intenzív a terhelés, aztán „nyugalom szigete” az otthonában, majd ismét éles váltás a terhelésbe. Ez az, amit mentálisan nem tudnak feldolgozni, és úgy döntenek, hogy mégsem szeretnék folytatni. Ez a felmérés arra volt kihegyezve, hogy mik a tapasztalatok az alapfelkészítéssel kapcsolatban, mit kaptak ahhoz képest, amit vártak, hogyan élték meg a rájuk nehezedő fizikai és mentális nyomást. Továbbá ennek a nyomásnak a hatása okozott-e esetleg számukra mélypontot? Amennyiben okozott, akkor hány alkalommal kerültek ilyen mélypontra, és mi segített abban, hogy kilábaljanak ebből? Ismételten kitértem néhány kardinális, az alapkiképzést meghatározó tényezőre. Arra kerestem a választ, hogy ezek közül melyik jelent számukra nagyobb nehézséget, melyik kisebbet. Megfogalmazták még az őket esetlegesen ért sérelmeket, valamint egyik motivációs jellegű foglalkozásról alkotott véleményüket, ezzel kapcsolatos észrevételeiket, benyomásaikat kértem ki.

A harmadik számú és egyben utolsó kérdőívet az alapfelkészítés intenzív szakaszának ötödik hete után töltöttem ki velük. Arra azonban figyeltem, hogy

ez ne hetekkel utána történjen, mert akármilyen nehéz is lehetett az alapfelkészítés, az emlékek róla megszépülnek. Igyekeztem utána rögtön ezt feladatul adni nekik, hogy még az objektív kép alapján tudjanak értékelni. A kérdőívben visszatértem a motivációra. Legfőképpen arra, hogy visszamenőleg fogalmazták meg, mi motiválta őket, mi jelentette számukra azt, ami miatt folytatták, akármilyen nehéz is volt. Ismét felmerül a rájuk nehezedő mentális és fizikai nyomás, amelyről az itt kapott eredményeket összehasonlítom az előzőekben kapott eredményekkel. Ismét kitértem a mélypontokra, illetve arra, mi jelentette számukra a nehézségeket, valamint a véleményüket is kikértem arról, hogy milyen foglalkozásból kellett volna több vagy kevesebb. Arra is kíváncsi voltam, mivel voltak a legjobb, illetve a legrosszabb tapasztalataik. Zárókérdésként arra kértem őket, fogalmazzák meg a gondolataikat az intenzív szakasszal kapcsolatban, tegyenek javaslatokat, véleményezzék az öt hetet, mondják el, mit csináltak volna másként. Ebből a kérdésből, amikor dolgozatomban odaérünk, néhányat szó szerint fogok idézni.

Előzetes motivációk (az intenzív szakasz előtti kérdőív alapján)

A kérdőív kitöltési arányát egy nemi megoszlást is feltüntető ábrán szemléltetem (1. ábra).

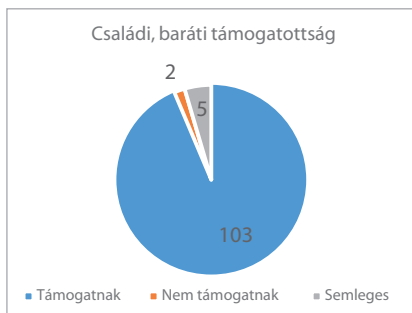


1. ábra: A kérdőívet kitöltők száma/nemek szerinti megoszlása

Forrás: a szerző szerkesztése

Azt tapasztalom, hogy mindenki számára fontos a szerettei véleménye, még akkor is, ha konkrétan nem azt fogadja meg, hanem csak iránymutatásként kezeli. Máshogy alakul a hozzáállásunk akkor, ha a szeretteink feltétlen támogatását

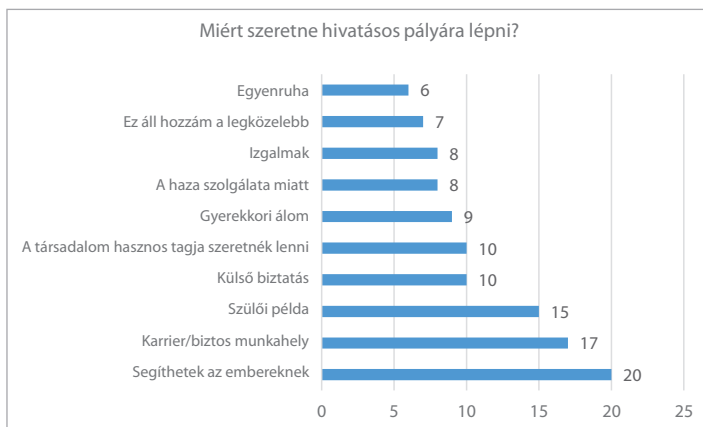
élvezzük. Azonban ha nem támogatnak, vagy véleményük szerint a meghozni kívánt döntés a legkevesbé sem jó irányba fogja lendíteni a jövőnket, ez ránk is hat. A rendvédelmi pályára lépés előtt különösen fontos tényező lehet a család, a barátok támogatása. Az idén felvettek a legnagyobb százalékban azt nyilatkozták, hogy a család és a barátok támogatását élvezik, néhányan adtak csak semleges választ, valamint mindössze ketten válaszolták, hogy nem támogatják őket, amiből az egyik választ szó szerint idézném: „bolondnak tartanak” (2. ábra).



2. ábra: Családi/baráti támogatottság

Forrás: a szerző szerkesztése

Arra, hogy ki miért szeretne hivatásos pályára lépni, személyenként eltérő válasz érkezett (3. ábra). Ezeket különböző kategóriákba soroltam, valamint egy-két számomra érdekesnek vélt választ mindenképpen szó szerint fogok idézni. Az adott válaszok alapján a kategóriák közül a következőket lehet megalkotni: szülői példa, a haza szolgálata, gyermekkori álmom, „ez áll hozzám a legközelebb”, „segíthetek az embereknek”, az egyenruha miatt, a társadalom hasznos tagjává válás, izgalmak, karrier, külső biztatás.



3. ábra: A hivatásos pályára lépés főbb motivációi

Forrás: a szerző szerkesztése

A három legtöbbet hivatkozott kategóriára térek ki. A szülői példa nagyon fontos lehet, ugyanis ha valaki előtt egész élete során ott van a hivatásos szülője, akitől azt látja, hogy szereti ezt a hivatást, élvezettel mesél róla, látszik rajta, hogy ez az élete, akkor ez olyan motivációs erő lesz a későbbiekben, amely a gyermeket is e felé a pálya felé fogja orientálni. Ugyanakkor előfordulhat az is, hogy a szülő hivatásos, de a gyermek azt látja, hogy nem szereti a munkáját, általában rosszakat nyilatkozik a szülő a pályáról, a hierarchikus rendszer hiányosságait emeli ki. Ebben az esetben kialakulhat a gyermek fejében az is, hogy biztosan nem lépek erre a pályára, nem szeretném magamnak ugyanezeket a viszontagságokat. Vagy minden ilyen jellegű élménybeszámoló ellenére a gyermek azt mondja: én is erre a pályára lépek, és megpróbálom jobbra tenni.

Az utóbbi csoportba tartozóknak jóval realisabb képük van a rendőrségi munkáról. Több barátom és ismerősöm is megfogalmazta, hogy habár ismeri a pálya nehézségeit, motiválja az, hogy valamit mások számára jobbra tudjon tenni, azért küzd, hogy a pálya pozitív irányba változzon. Azt gondolom, ennél jobb hozzáállása nem is lehet senkinek.

A második legtöbb hivatkozott válasz a biztos munkahely, karrier volt. Erre a válasza nem kívánok hosszabban kitérni, csak annyi megjegyzést fűznék hozzá, hogy valóban vonzó a tisztí életpályamodell, ugyanakkor úgy vélem, hogy akik a karriert mondták, ők a válaszuk megadásakor még nem voltak tisztában

azzal, hogy a hivatásos pálya milyen felelősséggel jár. Röviden megemlíteném itt az alapvető jogok korlátozását.

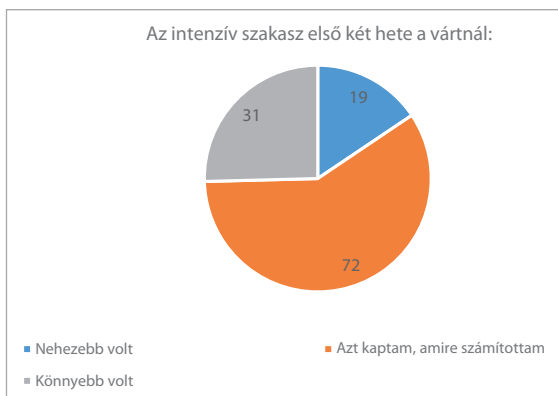
A legtöbbször adott válasz a feltett kérdésre az embereken való segítség lehetősége volt. Véleményem szerint kevés jobb érzés van annál, mint amikor tudunk valaki számunkra ismeretlennek segíteni a problémája megoldásában, és ez a személy utána azt mondja nekünk, hogy köszönöm, önök nélkül ez nem sikerült volna, vagy ha önök nem segítenek, biztosan nem alakult volna ilyen jól. A kérdésre érkezett válaszok közül idézek néhány gondolatot: „Szeretek emberek ügyeivel, problémáival foglalkozni, a bűn ellen küzdeni. Szerintem a rendőri szakma alkalmas, hogy hasznot jelentsünk az embertársainknak és a hazánknak.” „Mert egy olyan szellemileg, fizikailag erős személyt kívánó feladat, aki nek első az állampolgárok megsegítése és védelme, így ez egy izgalmas hivatás a jó cél szolgálatában.” Szeretnék segíteni az embereknek – fogalmazódik meg valakiben a gondolat, amit ha elmond egy pályaorientációs beszélgetésen, akkor érkezik rá a kérdés: Miért rendőrként? A mentős is segít az embereken. Ez az, amire ott, abban a pillanatban nehéz választ találni. Nem is feltétlenül lehet. Érkezett egy olyan válasz a kérdésemre, ami ennek ékes példája. „Konkrétan nem tudom megfogalmazni, de a tipikus példája vagyok annak, hogy még kis-koromban elterveztem, hogy ez lenne számomra az ideális pálya, és azóta is kitartok mellette. Illetve úgy gondolom, hogy azok a tulajdonságok, amelyek az erősségeim, ebben a szakmában tudnának a legjobban érvényesülni (logika, csapatmunka, alázat).” Nem minden esetben tudja megfogalmazni az ember, hogy miért ezt szeretné, viszont érzi, hogy más nem menne számára, ez az a hivatás, amelyet szeretne magának, jó esetben élete végéig. A három legtöbbet hivatkozott válasz közül kettő az én személyes motivációmát is képviseli. Ez a szülői példa és az emberek megsegítése. Ennek a kérdéskörnek a zárásaként egy olyan választ idéznék, amely ezt a kettőt foglalja magában. „Édesapám is rendőr, az ő példája nyomán, illetve szeretném családtagjaimat és barátaimat biztonságban tudni, segíteni az embereknek.”

Második – intenzív szakasz közbeni – kérdőív

Mint korábban már említettem, az első hétvége, amikor családjukkal ismét találkoznak az alapfelkészítésen részt vevő tisztjelöltek, vízvázalstónak szokott bizonyulni.

A fentiekben általam röviden összefoglalt megterhelő két hét után megkértem őket a második számú kérdéssoromban, hogy fejtse ki minden kitöltő a véleményét az elmúlt időszakkal kapcsolatban. Az előzetes várakozásom az általam tapasztaltak alapján az volt, hogy igazából egy könnyebb alapfelkészítést élnek majd át, mint amilyenre készültek. Gondoltam ezt amiatt, hogy az előző fejezetben kiértékelt kérdőív alapján a rémtörténetek és az, ami valójában történt, a legcsekélyebb mértékben sem fedik egymást. Úgy véltem, hogy a különbség számukra is olyan szembetűnő lesz, hogy azt fogják nyilatkozni, ennél jóval nehezebb feladatra számítottak.

Mivel szöveges választ kértem erre a részre, ezt alapvetően három kategóriára osztva fogom bemutatni egy grafikon segítségével. Szerepel rajta azoknak a száma, akik azt kapták, amire számítottak. Másodszor feltüntettem azoknak a számát, akik ennél könnyebbre számítottak, harmadszor pedig azoknak a száma fog szerepelni, akik úgy gondolták, hogy ez ennél nehezebb feladat lesz (4. ábra).



4. ábra: Az intenzív szakasz első két hetének nehézségei

Forrás: a szerző szerkesztése

A válaszadók 59%-a azt kapta, amire számított. Csupán 16% nyilatkozott úgy, hogy szerinte nehezebb volt. 25% pedig könnyebbnek élte meg, mint amire számított előzetesen. Térjünk ki először azokra, akik azt kapták, amire számítottak. Néhány választ idéznék ezek közül: „Bebizonyosodott, amiket mondtak róla. Erősen igénybe veszi a testet és az akaraterőt, viszont e rövid idő alatt is

érezhető a hatása.” Úgy gondolom, ez egy igen szép válasz. Befogalmazta, hogy nem érte meglepetés, valamint hogy megterhelő, ám panasz helyett a megfogalmazás végén az áll, hogy fejlődést lát magán. Egy másik válasz: „Megterhelő fizikailag és szellemileg is, de bírható. Pár nap után beleszokik az ember, és nem tűnik majd olyan nehéznek.” A megterhelés természetesen itt is megjelenik, de ez nyilvánvaló, ugyanis mint említettem többször, folyamatosan ki vannak téve megpróbáltatásoknak. Ebből a kategóriából a személyes kedvenc válaszat idézném utoljára, amely a következő volt: „Egy rendőrkiképzésnek ilyennek kell lennie.” Rövid, tömör, lényegre törő. Nem köntörfalaz a válaszadó. Nem kér, nem panaszkodik, nem fogalmaz meg véleményt vagy kritikát, csak tudja, hogy ennek ilyennek kell lennie, és kész. Térjünk át azokra, akiknek nehezebb volt, mint amilyenre számítottak!

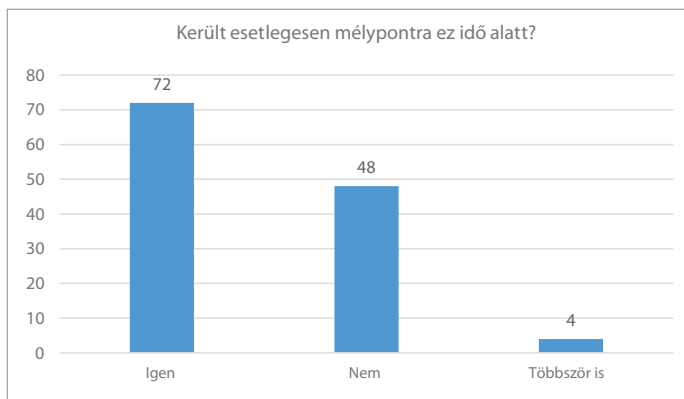
19 fő úgy élte meg ezt a két hetet, hogy még az előzetes rémtörténeteknél is rosszabb volt. Sajnos konkrétan nem tudok nyilatkozni arról, hogy mi idézte elő náluk ezt a fajta benyomást, és mivel anonim volt a kérdőív, nem is tudok rákérdezni személyesen, de az adott válaszok a következők voltak: „Fizikailag és mentálisan is megterhelő. Túl lehet élni, de a fizikai felvételi alapján könnyebbre számítottam. A fizikai felvételt nehezebbé kéne tenni, hogy ne érje akkora fizikai megterhelés a jövőbeli hallgatókat, mikor idekerülnek.” Sajnos ez egy olyan válasz, amivel nem tudok egyetérteni, vagy csak részben. Az szerintem nem elvárható dolog, hogy egy alapfelkészítésen ne érje fizikai megterhelés az idekerülő hallgatókat.

Amennyiben mégis ez a cél, és a fizikai felvételi reformációja rá a megoldás, akkor az olyan nehéz kellene hogy legyen, hogy a már emlegetett Navy Seal kommandósai közé is felvételt nyerhetne a jelentkező. Ugyanis ha májusban valaki megcsinálja a fizikai felvételt, és onnantól kezdve a motivációja megszűnik, hogy bármit is készüljön fizikailag, ugyanis ő már „megcsinálta”, akkor augusztusig az az erőnlét és fizikai állapot bizony romlani fog annyit, hogy nehézségeket okozzon a fizikai követelmények teljesítése. Egy másik válasz, amellyel már egyet tudok érteni: „Úgy gondolom, hogy az első kettő hét fizikálisan és mentálisan is megterhelőbb volt, mint a hétköznapijaink. Legfőképpen a család hiánya miatt.” A család hiánya valóban meghatározó negatív élmény lehet, főleg úgy, hogy telefonon sem volt túl sok idejük kommunikálni családtagjaikkal. Ez abszolút olyan válasz, amely tényleg egy olyan nehézséget fogalmaz meg, amelyre nem feltétlenül számít elsősorban az ember. Egy harmadik választ is idéznék: „Nem szeretnék még kettő ilyen nehéz hetet, mint az előző kettő.” Ez a válasz már utal az alapfelkészítés egyik fontos alapelve, a fokozatosságra. A fokozatosság elve

alatt azt értettük, hogy a szigor szintjén a magas foktól haladunk az enyhülés felé, ugyanakkor mentális és fizikai terhelés terén az alapoktól kezdjük, és onnan építjük fel az első évfolyam tagjait. Röviden fogalmazva az alapfelkészítés napról napra nehezebb az egyre növekvő tananyag és az egyre növekvő elvárások miatt. Úgy gondolom, hogy az első két hét nehézsége abban rejlett, hogy nagy az az időintervallum, ameddig nem tudnak érzelmileg feltöltődni, ám a „maradék” három hét, a már említett fokozatosság elvét figyelembe véve, könnyebbésséggel biztosan nem kecsegtetett.

A válaszadók egynegyede úgy érezte, hogy ez a két hét könnyebb volt, mint amire összességében a hallottak alapján számított. A korábbiakban elemzett válaszok alapján ezen nem csodálkoztam annyira, mert a leírtak szerint előbb vonultak volna be „egy oroszlán barlangjába, mint az NKE-RTK rendészeti alapfelkészítésére”. Ezeknek a személyeknek viszont szembe-tűnő volt a különbség a tündérmese és a valóság között. „A hallottak alapján ennél nehezebbre számítottam” – fogalmazta meg az első évfolyam egyik tagja. Ezen a válaszon nem csodálkoztam el, ugyanis a már korábban is említett, az alapfelkészítésről szóló legendák miatt szinte még én is elkezdtem félni az öt héttől, pedig én mint kiképző vettem részt rajta. Egy másik válasz szerint: „Sokkal jobb volt, mint amire számítottam. Jól esett, hogy evés után nem sportoltunk rögtön, és hogy elméleti tudást is gyűjtöttünk, így közben fizikailag tudtunk pihenni. Emberségesek a kiképzők, sokkal megalázóbbra és igazságtalanabbra számítottam. Nem azt mondom, hogy könnyű volt, de nem annyira halálos.” Ennél a válasznál jól kijönnek az ellentétek, amelyeket remekül megfogalmaz a válaszadó. Megalázóra és igazságtalanra számított. Véleményem szerint hatalmas probléma, hogy ilyen előzetes érzésekkel jönnek az újonnan érkező hallgatók, ugyanis ez a motivációjukat nagyon tudja rombolni mindenféle szempontból. Utolsóként a következő választ idézem: „Az első két nap vízválasztó, nagyon stresszes idegen környezet, idegen emberek, minden új és ijesztő. A kiképzők ilyenkor nem terheltek minket, meg segítőkészek voltak, ami nagy segítség volt. A 3. nap után viszont egész megszokott lett, és élvezhető néhány szempontból és érdekes.” Csak az első két napot fogalmazta meg vízválasztóként, onnantól pedig mint érdekesség nyilatkozik róla. Remekül lejön a válaszból, hogy van az a bizonyos idő, amely ahhoz szükséges, hogy be tudjon illeszkedni az ember, ilyenkor még sem mentális, sem fizikai terhelést nem lehet alkalmazni, mert elvonja az újoncok figyelmét az új környezet. Onnantól viszont, hogy beilleszkedtek, már nincs akadály előttük, amelyet akarattal és kitartással ne lehetne legyőzni.

A következőkben az esetleges mélypontokra és az azokon való túllendülésre tereltem a kérdéseket. Véleményem szerint szükséges egy ilyen képzés során, hogy mélypontokat éljünk át, és túllendüljünk rajtuk. Ez saját fejlődésünk érdekében számít nagyon sokat, mivel ha megtapasztalunk egy ilyen érzést, példának okáért vegyünk egy fizikális terhelést, amikor már úgy gondoljuk, hogy ez biztosan nem megy tovább, nem tudok még egyet megcsinálni. Majd utána erőt veszünk magunkon, és mégis tudjuk folytatni, az egy olyan belső „löketet” ad, amely után legközelebb sokkal jobban akarjuk, még többet szeretnénk csinálni, és eszünkbe sem jut, hogy ez nem fog menni. Ha ez az átlendülés nem azonnal jön el, az sem probléma, van, akinek idő, támogatás, esetleg csak az kell, hogy át tudja gondolni magában, hogy mi is történt, hogy a következő nap hasonló eseményeinél jobban tudjon teljesíteni, könnyebben vegye ugyanazt, vagy akár a nehezebb akadályt is. A két hét után feltett kérdésemre, miszerint kerültek-e mélypontra, a következő megoszlott válasz érkezett:



5. ábra: Került-e mélypontra az első két hét során?

Forrás: a szerző szerkesztése

72 fő elérte a saját mélypontját, 48 fő egyáltalán nem ért el mélypontot ez idő alatt, 4 fő többször is került ebbe a helyzetbe. Mint fentebb említettem, fontos ezeknek a holtpontoknak az elérése és leküzdése, viszont az, aki nem ért el ilyet, arra sem lehet azt mondani, hogy nem fejlődött, egyszerűen csak magasabb a tűrőhatára, és ebben a két hétben ő azt még nem érte el. A korábbi évek tapasztalata során a holtpontokat a rendszer újszerűségébe való beilleszkedés,

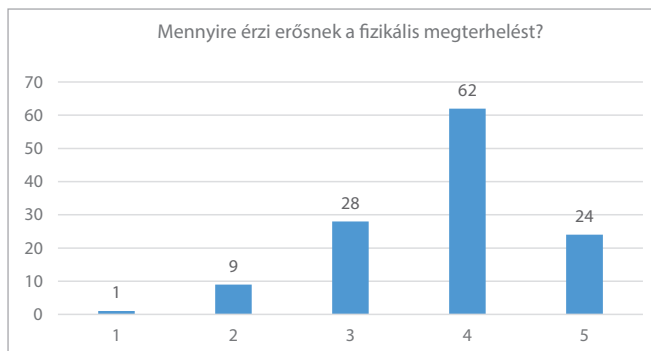
a család és a barátok hiánya, a fizikai és pszichikai megterhelés, valamint a kötött napirend okozta. Kíváncsian vártam a válaszokat, hogy az idei évben mi juttatta holtpontra az első évfolyam tagjait.

A továbbiakban idézek néhány választ arra a kérdésre, hogy: „Mi okozta ezt a mélypontot?” Valamint a válaszok párját is hozzáteszem, amely pedig a „Mi segített túllendülni ezen?” kérdésre adott felelet. Rögtön az első válaszadó a szabadidő hiánya miatt került mélypontra, de némi ellentmondás volt ebben a válaszban, amely így hangzik: „Szabadidőhiány, de így is több a szabadidő, mint amire számítottam.” Az első két hétben a szabadidő a fokozatosság elvét követve a több felől tendált a kevesebb felé. Az első évfolyam e tagja pedig úgy érezte, hogy ugyan kevés ez az idő, de mégis több, mint amit várt. Az előzetes várakozásokról alkotott véleményre nem térnék vissza ismét, de úgy gondolom, itt is az volt a háttérben, amit a korábbiakban hosszasan kifejtettem. Jelen esetben a túllendülésben egy, a rendvédelmi tagozat kiképzője által tartott remek motivációs beszéd segített.

Az anonimitás jegyében a válaszból a nevet és a rendfokozatot kivettem, és „B”-ként tüntettem fel. „B motivációs beszéde.” Erről a motivációs jellegű beszédről a későbbiekben még szót fogok ejteni. Egy következő válaszadó holtpontját a „Lelki megterhelés” okozta. Ez is, mint a válaszok legnagyobb része, az előzetes várakozásokhoz hűen a fent felsorolt tényezőkből emel ki egyet. Ami őt túllendítette, az pedig egy nagyon szép válasz; így hangzik: „Akarat. Kitartás. Elhatározás.” Véleményem szerint ezt nem is kell magyarázni. Saját magát motiválta, eldöntötte, hogy meg akarja csinálni, és megcsinálta. A következő válasznál nem a holtpont oka, hanem az abból való kilábalásra adott válasz lesz érdekes. „A folyamatos terhelés szünet nélkül.” Ez okozta a holtpontot, viszont ami miatt átlendült ezen: „Emlékeztettem magam, hogy mennyit küzdöttem azért, hogy itt lehessenek, valamint hogy mennyire büszke rám a családom és a barátaim, azért mert eljutottam ideig.” Tökéletes példája annak, hogy ha emlékezteti magát az ember, hogy mennyit küzdött azért, hogy bekerüljön, mennyi jelentkezőből lett kiválasztva, illetve hogy a családját és a barátait büszkeséggel tölti el, hogy itt van, az mekkora erőt és motivációt tud adni. Utolsóként egy fizikai megpróbáltatások miatt holtpontra kerülő tisztjelölt választ idézem: „A teljesítőképességemen túl voltam, és még akkor is mindent bele kellett adni, amikor úgy éreztem, hogy lehet, hogy nem vagyok elég erős.” Fizikai teljesítőképességünk határát súrolva vagy azt elérve kerülhetünk olyan lelkiállapotba, amely azt sugallja, hogy inkább a feladás felé gondolkodunk, mert hajlamosak vagyunk azon rágódni, ha már most elértük a határt, akkor mi

lesz később. Véleményem szerint ez nem a megfelelő gondolkodásmód, mert akarattal, elszántsággal sokkal többre leszünk képesek, mint ahogy azt gondoljuk. De ilyenkor a külső motivációs erők is segíthetnek, hogyha látom magam előtt a példát, hogy más meg tudja csinálni, ha biztatnak, ha mondják, hogy ne adjam fel. Ebben az esetben is ez történt. Ugyanis átesni a holtpontra a következő segített neki: „A szakasztársaim, a kiképzők, akik ugyanúgy csinálják velünk a feladatokat és a családom.” A példa előtte a kiképzők, akik szintén végrehajtották a feladatot, a külső ösztönzés pedig a család volt.

Amikor a fizikai terhelésre térünk rá, akkor pedig elsősorban mindenki arra gondol, hogy fekvőtámaszok ezrei, guggolások tömkelege az, ami ezt a fizikai terhelést takarja. Pedig ennél jóval többről van szó. Fizikai terhelés alatt kell érteni a testnevelés-foglalkozásokat, a lökiképzés-foglalkozásokon való részvételt is, az egy helyben állást, valamint az alaki foglalkozásokat. Minderről az első évfolyam megítélése a következőképpen alakult (6. ábra).



6. ábra: A fizikális megterhelés nehézségének érzete

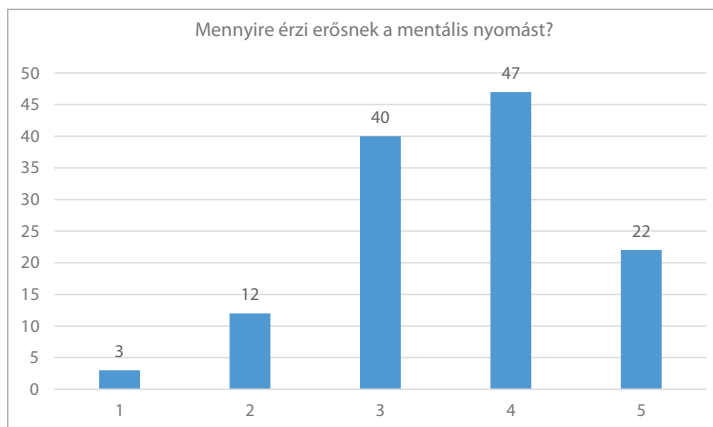
Forrás: a szerző szerkesztése

Nagy százalékban 5-ből 4-re értékelték a fizikális megterhelést. Ez átlag szintjén azt jelenti, hogy a fizikális megterhelést 3,79-os erősségűnek érezték. Ennek több oka is lehet, de véleményem szerint két olyan indok van, amely erősen a magasabb érték felé mozgatja a szavazatokat. Az első az lehet, hogy amikor március–április–május során megtörténik a fizikai felvételi, és a jelentkező alkalmas minősítést kap, onnantól kezdve abbahagyja az edzést. Hogy miért? Mert a fizikai részt teljesítette, innentől pedig már „csak” a pszichológiai vizsgálat van hátra, inkább pihen, kikapcsolódik. Amikor ezt az akadályt is sikerrel veszi, jön

a legyőzhetetlenség érzése, már nincs szükség véleménye szerint edzésre, ő már megtette, amit megkövetelt a haza. A testedzés iránti motiváció teljes mértékben megszűnik, okafogyottá válik a sport. Nyár végére pedig, mire a bevonulás eljön, 3-4 hónap edzés nélküli idő van a háta mögött. Ez az idő pontosan elég egy olyan mértékű leépülésre, hogy egy közepes mértékű fizikális terhelést olyan szintű „kínzásnak” éljen meg, amelyre rá tudja mondani azt, hogy a kibíráhatatlanság határát súrolja. A másik indok pedig, úgy gondolom, mentális tényező lehet. Ehhez vegyük például a már emlegetett fekvőtámaszt! Gondolkodjunk abban, hogy az első évfolyam bármely tagja meg tud csinálni 50 darabot ebből bármikor. De amikor elhangzik, hogy fekvőtámasz fog következni, az nem hangzik el mellé, hogy milyen mennyiségű. Így lehet, hogy a mennyiség 40 darab lesz, de a fejekben ott van az a kétely, hogy nem tudják, mi és mennyi fog következni, ami megalkotja a „mentális gátat”, és eljuttatja odáig az egyént, hogy 10 darab után feladja, mert a bizonytalanság miatt nem fogja bírni. A „mentális gát” kifejezést dolgozatomban olyan tényezőként értelmezem, amikor bizonytalanságban van az adott személy arról, hogy mi fog történni, mi várja a nap további részében, és ezért leblokkol mentálisan, ami kihatással van a fizikai teljesítményére is. A látottak alapján a 2019-es évi rendészeti alapfelkészítésen ez a „mentális gát” okozott nagyobb problémát, ezzel és ennek leküzdésével kellett több időt foglalkoznunk. Dolgozatom során még ki fogok térni a megfelelő motiváció után mutatott teljesítménynövekedésre.

Áttérve a mentális nehézségekre, amelyek a napról napra tanulást, a napról napra számonkéréseket, a szabadidő fokozatos csökkentését, a szigorú napirendet és ezek társait foglalja magában, a fizikai megterheléséhez hasonló grafikon alakult ki a válaszok alapján (7. ábra).

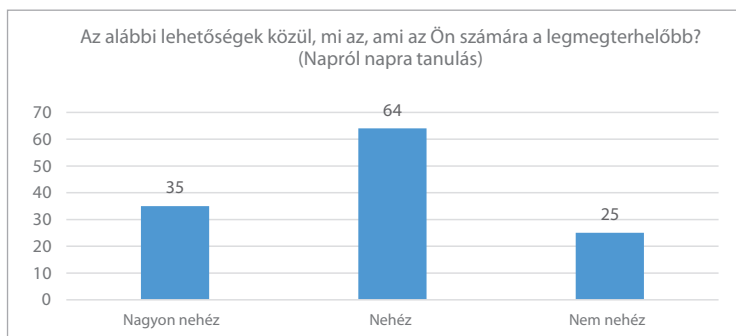
Habár itt már többen gondolták „csak” hármas erősségűnek a terhelést, így is a négyes erősség kapta a legtöbb szavazatot. Ez átlag szinten 3,42-os terhelést jelent. Teljes mértékben érthetően hajlanak a válaszok a közép- vagy a magasabb érték felé, ugyanis nem megszokott dolog az, hogy a mellettem állóval nem beszélgethetek; ugyanakkor ez egy szakaszalakzatban elvárás. Szintén nem megszokott dolog az, hogy reggel 6 óra és este 22 óra között minden egyes percemet beosztják; viszont egy rendészeti alapfelkészítés intenzív szakaszában ez így van. Továbbá nem feltétlenül volt eddig számukra megszokott az, hogy egy ilyen feszített munkatempójú kiképzésben nemcsak fizikálisan kell topon lenni, hanem napról napra az elméleti anyagot is tanulni kell, az esetlegesen előforduló számonkérések miatt.



7. ábra: A mentális nyomás erősségének érzete

Forrás: a szerző szerkesztése

A másik tényező, amelyet kiemelnék, a napról napra tanulás. Mindezt úgy kellett megoldaniuk, hogy a rendelkezésre álló szabadidő nem volt sok, viszont az ismeretanyag elsajátítására megfelelő mennyiségű volt. Vagy fogalmazhatunk úgy is, hogy lett volna. Mivel stresszhelyzetben voltak, hogy tudták, a következő napon számonkérés lesz, így ismét a „mentális gát” problémája jött elő, ami miatt ezt az egyik napról a másikra tanulást nem tudták mindig sikeresen abszolválni (8. ábra).



8. ábra: A napról napra tanulás nehézségének érzete

Forrás: a szerző szerkesztése

Ők is érezték, hogy ezt a feladatot nem sikerült kifogástalanul teljesíteni minden alkalommal, ezért is jelölték meg többségében nehézségként. A csapatommal nekünk is feltűnt, hogy a kezdetben alkalmazott módszer nem lesz célravezető egyrészt a „mentális gát” miatt, másrészt az általunk alkalmazott pedagógiai módszerek miatt. Azt tapasztaltuk, hogy nem fogják tudni megtanulni a feladatokat, nekünk pedig az volt a célunk, hogy ezek az ismeretanyagok rögzüljenek, így változtattunk a módszertanon. A tanulásra szánt időt nem bővítettük, ám amennyiben valaki jól teljesített a számonkérések alkalmával, azt plusz szabadidővel vagy egyéb feladatok alóli mentességgel jutalmaztuk. Ez pedig olyan szintű motivációt jelentett számukra, hogy ugyanannyi idő alatt képesek voltak elsajátítani az ismeretanyagot. Nem arra koncentráltak, hogy kevés lesz az idő, hanem arra, hogy amennyiben ez sikerül, akkor kiváltságok érik őket, amelyek miatt érdemes jól teljesíteni.

Itt megjegyezném, hogy mindazok mellett, hogy többen rendkívül jól teljesítettek a számonkérések alkalmával, és járt nekik a plusz szabadidő, a legtöbbjük nem kérte ezt a kiváltságot, hanem bajtársiasságból ott maradt a szakaszával, és részt vett az irányított szabadidős foglalkozásokon. Tehát mondhatjuk, hogy a jutalom lehetősége is megadta a motivációs erőt, ám ezzel a lehetőséggel utána önként nem kívántak élni.

Az intenzív szakaszt záró kérdőív

Harmadik, egyben utolsó kérdéssoromat az intenzív szakaszt lezáró alaki szemle után töltötték ki. A 154 fős végleges létszámból a kitöltők száma 100 fő lett.

Mivel dolgozatom fő kérdése a különböző motivációs tényezőké és azok hatásáé, feltettem a kérdést, hogy visszagondolva az öt hétre mi volt az, ami a legfőbb motivációt jelentette számukra. A szöveges válaszok alapján ezeket kategóriákba soroltam. Mielőtt kategorikusan bemutatnám, számomra két nagyon kedves választ idéznék. Ezek olyan válaszok, amelyek engem is motiválnak arra, hogy a későbbiekben is, ha alkalmam lesz ilyen jellegű munkát végezni, hasonlóképpen tegyem, mint ezt. „Leginkább, hogy fejlődjek és megmutassam magamnak, hogy meg tudom csinálni. És az 5 hét után kamatoztassam azt, amit tanultam a kiképzőimtől.” Örömmel olvastam a választ, miszerint a csapatommal elértünk valamit, és több ember számára mi jelentettük a motivációt. A másik választ pedig az anonimitás jegyében szó szerint nem tudom idézni, de a feltett kérdésre, miszerint: „Kérem, fogalmazza meg, hogy mi volt az 5 hét

során az, ami a legfőbb motivációt jelentette az Ön számára!"; válaszként az én nevem szerepelt két alkalommal is két különböző személynél. Itt éreztem azt, hogy ez az ötletes folyamatos, reggeltől estig tartó munka megérte. Örömmel töltött el a válasz. A diagramok segítségével az általános eredményeket is tudom szemléltetni (9. ábra).



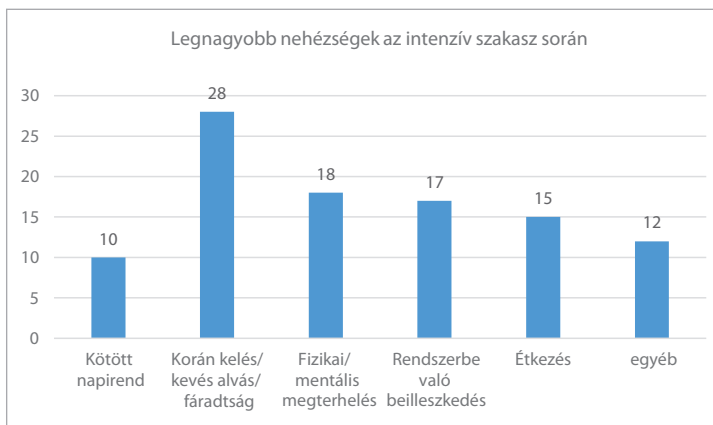
9. ábra: Az intenzív szakasz során a legfőbb motivációs erők

Forrás: a szerző szerkesztése

A legnagyobb motiváló erő a szakasztársak, a csapatszellem, a céltudatosság, az akaraterő és a kiképzői állomány általi példamutatás volt. „Számomra az jelentette, hogy mindig biztattuk egymást szakaszon és évfolyamon belül, ezért senki nem adta fel” – a legtöbbször a szakasztársak általi motivációra utaltak a válaszok. Úgy gondolom, az, hogy az intenzív szakasz alatt ilyen jellegű kapcsolatok alakultak ki, és azt tudják mondani, hogy a társaik biztatása jelentette a legtöbbet, példaértékű. Egy öt héttel ezelőtt még ismeretlen emberrel eljut olyan szintig a kapcsolatuk, hogy törődnek egymással, biztatják egymást, kiállnak egymásért. Mivel az intenzív szakasz fontos része, hogy megtanuljanak csapatban gondolkodni, és bajtársiasság terén is fejlődjenek, az ilyen arányú válaszdadás arra utal, hogy a foglalkozás e része elérte a célját. A céltudatosságot tükröző válaszhoz idézném a következőt: „Az, hogy én választottam ezt a pályát, ez pedig hozzá járt, így mindenképp teljesíteni kellett, valamint nagyapám is, aki elsőként támogatott abban, hogy az NKE-re jöjyek, de sajnos ő nemrég meghalt, de már csak miatta sem akartam feladni.” Nagyon szép gondolat, amely családi vonatkozást is rejt magában. A választott pálya lebegett

a szeme előtt, és emlékeztette magát, hogy miért is választotta ezt, így a válasz adója végig motivált tudott maradni. Az akarat motiválókerejéről is idézek egy választ: „A tény, hogy ezt akarom csinálni.” Szükszavú ugyan, de lényegre törő. A kiképzők példamutatásával kapcsolatban nem emelnék ki több választ, hiszen ezt az előzőekben már megtettem.

A motivációs tényezők után a legnagyobb nehézségekre tereltem a szót. Előzetes várakozásaim szerint ilyenkor a legnagyobb nehézséget a korán kelés, a fáradtság, valamint a kötött napirend okozza (10. ábra).



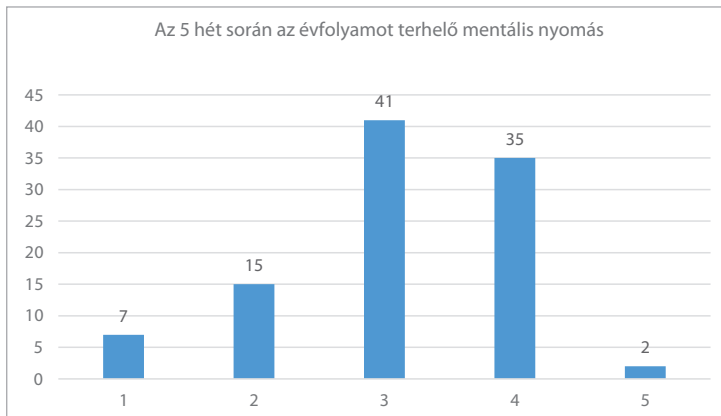
10. ábra: Az intenzív szakasz legnagyobb nehézségei

Forrás: a szerző szerkesztése

Az első két tényező a várakozásoknak megfelelően alakult, ez jól látható a grafikonon is. Viszont a kötött napirend meglehetősen hátrányba szorult, utolsóként, legkevesebb szavazatot kapottként jelenik meg. A rendszerbe való beilleszkedés viszont nehézséget okozott néhány tisztjelölt számára. Idegen rendszer, életidegen situációk, a civil élettől meglehetősen eltérő helyzetek, viselkedési normák és életstílus – mindezeket egyik napról a másikra kellett megszokni. Ez a gyors és rendkívül éles váltás természetesen nehézséget okoz mindenki számára. Viszont a tapasztalat azt mutatta, hogy ezt viszonylag gyorsan le tudta küzdeni a nagy többség, és folytatni tudta a munkát a rendszer által megkövetelt módon és szinten.

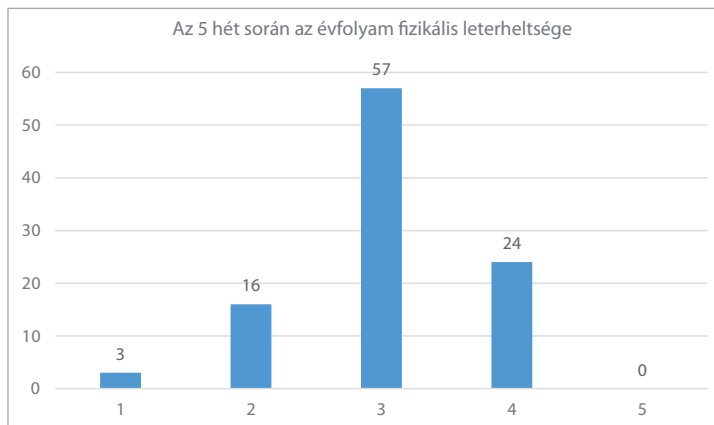
Ismételten kitérek a fizikai és mentális terhelésre (11. és 12. ábra). Kíváncsi voltam, hogy az adott válaszok alapján változik-e ennek érzete. Értem ez alatt

azt, hogy legutóbbi kérdésemkor még előtte is, utána is presszionálva volt az évfolyam, így az érzet nyilván más, mint amikor már tudták, hogy vége az alapfelkészítés intenzív szakaszának.



11. ábra: Az évfolyamot terhelő mentális nyomás

Forrás: a szerző szerkesztése

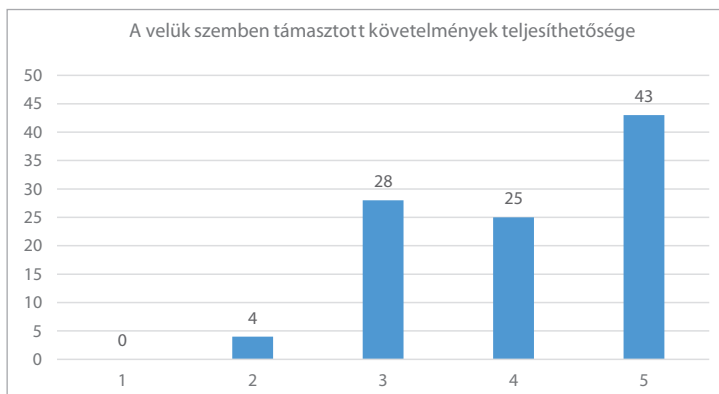


12. ábra: Az évfolyam fizikai leterheltsége az 5 hét során

Forrás: a szerző szerkesztése

Míg korábbi kérdéseimre a 4-es erősségű nyomás volt a válasz mindkét esetben, addig most a válaszadók többsége közepes terhelést jelölt meg. A mentális leterheltség szintjén átlag 3,1, a fizikai leterheltség szintjén pedig 3,02 eredmény született. Ez betudható annak, amit fent említettem, hogy már nem érzik, hogy továbbra is presszionálva lesznek, így pedig nem tekintenek rá vissza olyan nehézként. Vagy a másik lehetőség, hogy a kezdeti nehézségeket leküzdve folyamatosan erősebbnek érezték magukat, így hiába lett egyre nehezebb az alapfelkészítés követelményeit teljesíteni, ők ennek a fejlődésnek köszönhetően mégis könnyebben teljesítették mindezt.

A velük szemben támasztott követelmények a fokozatosság elvét követve napról napra növekedtek, ami felvetette bennem a kérdést, hogy szerintük ezek mennyire voltak teljesíthetők (13. ábra).



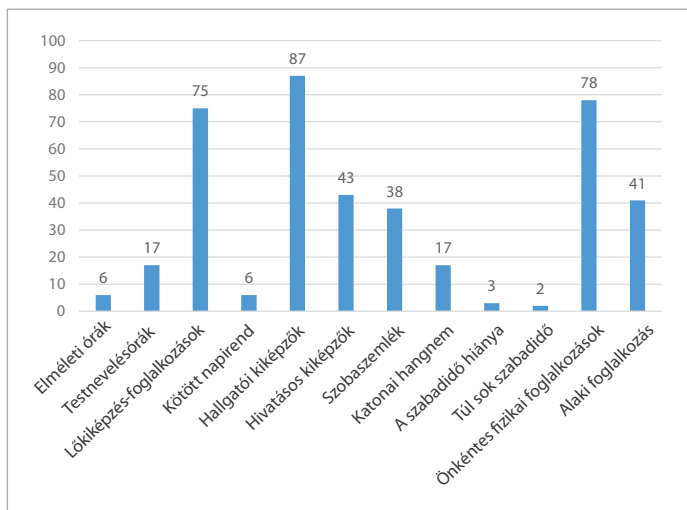
13. ábra: A követelmények teljesíthetősége

Forrás: a szerző szerkesztése

Örömmel nyugtáztam a válaszokat, miszerint ezeknek a követelményeknek – habár növekedtek folyamatosan – a teljesíthetősége azért nem súrolt lélektani határokat. Átlagosan a velük szemben támasztott követelmények szintje 4,07 volt, ami véleményem szerint pozitív eredmény. Voltak nehezebb és könnyebb napok is, de összességében én is azt mondtam volna, hogy az alapfelkészítés minden elvárását gond nélkül teljesíti mindaz, aki egy kicsit is odateszi magát.

Kíváncsian tettem fel a kérdést, hogy mi okozta ezeket a mélypontokat, amelyekre most nem konkrét tényezőket adtam meg, hanem szöveges választ kértem,

hogyan jobban átlátható legyen számomra. A legjellemzőbb válaszok közül idéznék néhányat. „Második hét utáni folyamatos pszichikai és fizikai igénybevételből eredő legyengülés.” A válasz íróját a fizikai és pszichikai nyomás vitte el a holtpontra, ami rajta kívül még több válaszadóra is igaz volt. A másik jellemző válaszcsoporthoz azok tartoztak, akik a határaikat feszegetve kerültek holtpontra: „A határait feszegetéséből adódóan.” A harmadik legjellemzőbb válasz pedig egyértelműen az volt, hogy távol voltak a szeretteiktől, az ő hiányuk okozta ezeket a kellemetlen perceket, órákat, napokat számukra: „A család hiánya.”



14. ábra: A legjobb tapasztalatok

Forrás: a szerző szerkesztése

Ezekből a mélypontokból viszont kivétel nélkül mindegyiküknek sikerült kilábalni. Arra pedig nagyon kíváncsi voltam, milyen motivációs tényezők segítettek, vagy kinek a közbenjárása kellett, hogy átlendüljenek a holtpontra. Itt sem konkrét tényezőket jelöltem meg a kérdőívben, hanem szöveges választ vártam. Ezek közül is idéznék néhányat. „Telefonon beszéltem a szüleimmel, illetve a szakasztársakkal is beszélgettünk sokat.” Az előbbieken megjelenő legfőbb motivációs erő, a szakasztársak itt is megjelentek. Ugyanis ha egy alapfelkészítés intenzív szakasza során ők jelentik a legfőbb motivációt, akkor ki más segítene túllenni egy holtpontra? A szakasz, illetve a családi támogatás segített

számos esetben. Egy másik, szintén többször megjelölt tényezőre utaló válasz: „Akaraterő és motiváció.” Ismét lényegre törő magyarázat.

Az akaraterő továbbra is elég ahhoz, hogy a válaszadók nagy része mindössze erre hivatkozzon, külső tényező megjelölése nélkül. „A céljaim, illetve az évfolyamtársak és a kiképzőkkel való beszélgetés.” A korábban elemzett legfőbb motivációs tényezőkből pedig több is megjelent a válaszokban: céltudatosság, szakasztársak, valamint a kiképzők. Belső és külső motivációk együttesen lendítették túl a nehéz időszakon a válaszadó tisztjelöltet.

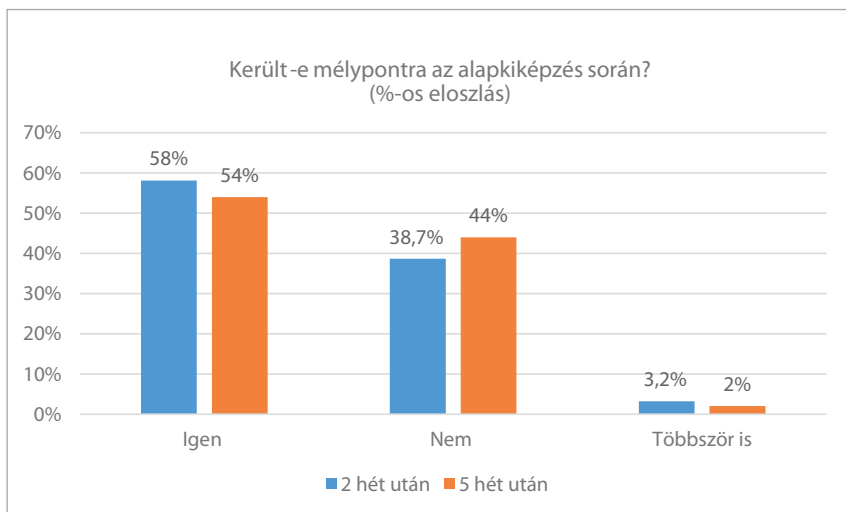
A legjobb tapasztalatokra áttérve egy olyan válaszokat mutató grafikon fogadott, amely abszolút meglepetés volt számomra és az egész csapatom számára is (14. ábra).

A legjobb tapasztalatok a 2019-es rendészeti alapfelkészítés intenzív szakaszában egyértelműen a hallgatói kiképzőkkel és az általunk tartott önkéntes fizikai foglalkozásokkal voltak. Úgy gondolom, az első évfolyam elfogadta azt, hogy akár emelt hangon, akár indulatosan szoltunk rájuk, az ő érdeküket szolgálta, minden alkalommal próbáltunk segítséget nyújtani számukra, motiválni, biztatni őket. Akármilyen problémájukkal fordultak hozzánk, kerestünk rá megoldást, és nem hagytuk magukra őket. Véleményem szerint ennek köszönhető az, hogy nem ellenséggént tekintettek ránk, és nem a legrosszabb tapasztalatok grafikonján értünk el a csapatommal kimagasló eredményt. A második helyen pedig az új ötletként, idén első alkalommal bevezetett önkéntes foglalkozás zárt. Jó eredményét annak köszönheti, hogy mivel ez mindig motivációs jellegű volt – mindamelllett, hogy nehéz és fizikailag megterhelő –, azt a célt szolgálta, hogy fizikailag, valamint akaraterőben fejlődjenek, így ez számukra is szimpatikus foglalkozás volt. A legjobb tapasztalataikkal kapcsolatban kértem, hogy szöveges választ is fogalmazzanak meg. „A szerdai nap, amikor igazi kiképzéshangulat volt, és a szakaszunk ott kovácsolódott össze a legjobban” – utalt ezzel a válasz adója a második kérdőívem során sokat emlegetett motivációs estére. A következő válaszadó legjobb élményként az önkéntes foglalkozást elevenítette fel: „Mindenképpen az önkéntes fizikai foglalkozások. Nagyon jó hangulatban teltek, s ennek köszönhetően úgy érzem, hogy erősödtem is fizikailag, mert minden nap részt vettem benne, ahogyan az egész szakasz, ami jobban összehozott minket.” Úgy vélem, hogy ez a válasz önmagáért beszélt. A kiképzőkkel kapcsolatban pedig: „A kiképzők hozzáállása, példamutatásuk.” Igyekeztünk mind a 25-en mind az öt hét során olyan példát mutatni, amelyet követhetnek, valamint azzal ösztönözni őket, hogy mi is ott vagyunk, mi is csináljuk, így ez nekik sem lehet akadály.

A kutatás összegzése

Mielőtt rátérnék két hallgató személyes motivációjának elemzésére, ebben a fejezetben néhány összehasonlító diagramot osztanék meg a több kérdőívben is felmerült kérdésekkel kapcsolatban, hogy szemléltetni tudjam a válaszadásbéli különbségeket.

Elsőként a már korábban százalékos arányokban is említett mélypontokra utaló kérdések diagramját mutatom be (15. ábra).



15. ábra: A mélypontokat összehasonlító diagram

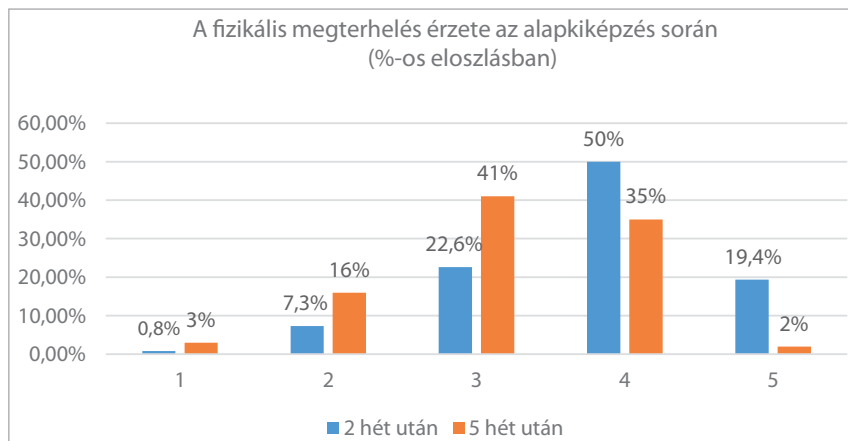
Forrás: a szerző szerkesztése

Jól látható, hogy az első két hét eseményei voltak nagyobb hatással az első évfolyam tagjaira. Többen érték el ott a határaikat, többeknek okozott ez a folyamatosan bent töltött két hét nehézségeket. Lényeges különbségek nem fedezhetők fel, ugyanakkor látványos, amit már korábban említettem, mégpedig az, hogy az utóbbi három hét történései után az első két hét mélypontjait már többen nem is tekintik mélypontnak.

A holtponthoz összehasonlításán kívül még a fizikai és mentális nyomás érzetét kívánom bemutatni egy-egy diagrammal. A fizikai megterheléssel kezdem. Azért tartottam fontosnak egy összehasonlító diagram megjelenítését ebben

a kérdésben, mert így jól látható, hogy a fizikális leterheltsége az első évfolyamnak nem volt olyan szintű, mint ahogyan és amilyen szintűnek ők érezték. A hetek múlásával ugyanis a kérdésekre folyamatosan kisebb értékű válaszok érkeztek. Ez betudható a folyamatos fejlődésnek is, ugyanakkor úgy érzem, ennek az érzetnek mentális okai is vannak, amelyeket pedig már korábban említettem, amikor kifejtettem a „mentális gátat” saját értelmezésemben.

A 16. ábrán lévő diagram a következő képet adta:

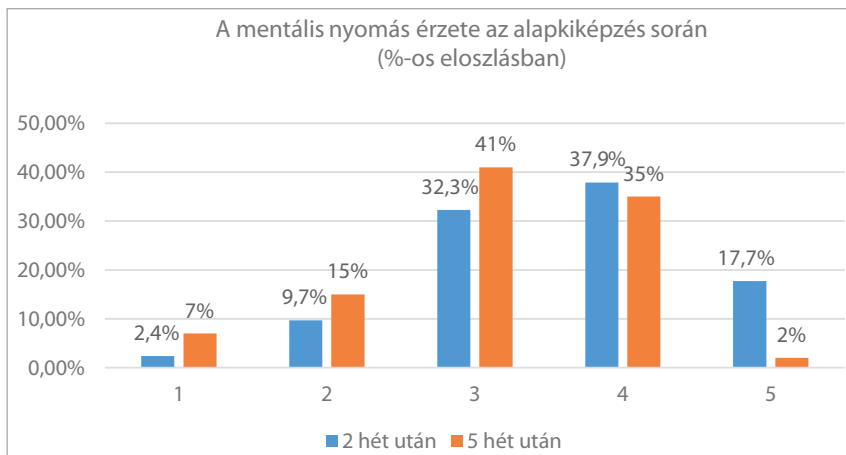


16. ábra: A fizikai leterheltséget összehasonlító diagram

Forrás: a szerző szerkesztése

A két egybefüggő hét során a kisebb értékek jóval kevesebb szavazatot kaptak, viszont amikor az alapfelkészítés intenzív szakasza véget ért, a válaszok rögtön elkezdtek az alacsonyabb értékek felé tendálni. Maga a tudat is, hogy már nem fog folytatódni ez a fajta leterheltség, ebbe az irányba terelhetette a válaszokat, valamint a saját magukon tapasztalt fejlődés és a rádöbbenés, hogy ezt is megcsinálták, túlélték az öt hetet is, a kisebb értékek felé húzta a válaszadókat.

Az utolsó, 17. ábrán pedig az első évfolyamra nehezedő mentális nyomás érzetét hasonlítottam össze. Az ábra a következő:



17. ábra: A mentális nyomás érzetét összehasonlító diagram

Forrás: a szerző szerkesztése

A fizikális leterheltség változásánál felsorolt összes tényező vonatkozhat a mentális terhelés érzetének változására is. Ami miatt csökkentek az értékek, az legfőképpen az a tudat, hogy véget ért az alapkiképzés intenzív szakasza.

Vákát

Nagy Ivett

Az európai (integrációs) és globális kábítószer-bűnözés aktuális kérdései

Bevezetés

A kábítószer-bűnözés többéves vizsgálata jelent számomra kihívást és egyben tapasztalatszerzést is. Az eddigiek alapján elmondhatom, hogy a kábítószer-bűnözés kutatása rendkívül sokszínű és sokrétű, aminek eredményeként évről évre más-más aspektusból vizsgálódom. Kezdetben leginkább a hazai büntető-eljárásjogi törvény befolyását kutattam a kábítószer-bűncselekmények tekintetében. Majd a kapott kutatási eredmények alapján elkerülhetetlen volt a kutatás kiterjesztése nemzetközi szintre.

A kutatási eredményeim tükrében újabb célkitűzésem volt, hogy egyes területeken szélesítsem, és más területeken konkretizáljam az addig megállapított tényeket. Így a rendőrségi információcsere, műveleti együttműködés az amerikai szövetségi ügynökségekkel a nemzetközi szervezett bűnözés – különös tekintettel a kábítószer-bűncselekmények – elleni harc terén, továbbá hazánk együttműködése az Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ) Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatalával, valamint az osztrák társhatóságok működése kiemelt szerepet kapott a kutatás során.

Hipotézisként fogalmaztam meg a kutatás kezdetén – az eddig megállapított kutatási eredmények tükrében – az alábbiakat:

- a Magyarországon folytatott kábítószer-bűncselekmények nyomozását elősegíti a napjainkban is folyamatban lévő integráció, valamint a globalizáció;
- a nemzetközi bűncselekmények – különös tekintettel a kábítószer-bűncselekményekre – felderítését és nyomozását nehezíti az eltérő nyelvek alkalmazása, az anyagi lehetőségek különbözősége, a nemzeti eljárások sokszínűsége.

Kutatási módszerként az elmúlt évekkel ellentétben az interjúk készítését választottam angol nyelven olyan személyekkel, akik a szakmában érintettek.



Az interjúalanyok között szerepeltek olyan hivatásos nyomozók, nemzetközi szervezetek vezetői, akik Ausztriában, Bécsben foglalkoznak nemzetközi bűncselekményekkel, valamint interjúalanyom volt többek között az ENSZ Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatal¹ egyik kutatója és az Amerikai Egyesült Államok Kábítószer-ellenes Hivatalának² két ügynöke is.

Eddigi tapasztalataim azt mutatják, hogy mennyire meghatározó és kamatoztatható egy jól megtanult elmélet, nyelv, törvény vagy jogszabály. A szervezett bűnözés elleni fellépés kihívást rejt magában, az ezzel való megbirkózáshoz, úgy vélem, fontos, hogy generációk működjenek együtt, hiszen a tapasztalatok átadása nem egyirányú, nyitott gondolkodás nélkül a nemzetközi együttműködés és a nemzetközi bűncselekmények elleni harc szinte lehetetlen.

A dolgozatban kifejtem a kutatás során megállapítottakat, hangsúlyt kapnak az aktuális kérdések és a napjainkban felmerülő olyan akadályok, amelyek leküzdésére javaslatok megfogalmazására kerül sor.

Globalizáció

Globalizáció alatt olyan egységesedést értünk, amely kezdetben csak a nyugati országokhoz való felzárkózásban jelent meg a történelem során, majd később egy világszintű civilizációhoz való közeledést jelentett. A globalizáció sokszínűségén belül van pénzügyi, gazdasági, kulturális, nyelvi, de idesorolható az információs globalizáció is. Ezzel az egységesedéssel együtt járt, hogy létrejöttek nemzetek közötti megállapodások (például vámegyezmények) és olyan nemzetek felett álló intézmények, amelyek segítik a globalizáció folyamatának zökkenőmentes alakulását.³ A globalizáció számos kihívást támasztott a rendszet irányába is az elmúlt körülbelül két évtizedben.

A 21. századra a globalizáció során megjelenő új jelenségek következtében olyan kockázatok, kihívások jelentkeztek a bűnüldözés számára, mint a szervezett bűnözés felerősödése, a kiberbűnözés fenyegetettsége, a migráció, az ipari-technológiai forradalom hatására bármilyen okmány, valuta, termék hamisítása, terrorizmus általi fenyegetettség, árvíz, édesvízhiány, és számos más

¹ *United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC).*

² *Drug Enforcement Administration (DEA) (United States Department of Justice).*

³ Fidrich Róbert: *Globalizáció és környezet.* Budapest, Magyar Természetvédők Szövetsége, 2002.

kihívás jelentkezhetsz még.⁴ A rendvédelmi szervek folyamatos „harcot vívnak” e jelenségekkel, de már nyilvánvalóvá vált, hogy ez a folyamat nem ér véget, így kénytelenek tartani a lépést a globalizáció által támasztott kihívásokkal.

Integráció

Maga az integráció szó több különálló résznek, területnek az egységét, összeolvadását, beolvadását fogja jelenteni. Az integráció jó példája az Európai Unió létrejötte, amelynek célja, hogy az Unióban részes országok úgy integrálódjanak, hogy az egyes nemzetek, nemzetállamok ne szűnjenek meg, az országok a nemzeti érdekeiket megőrizték és ápolják. Az Európai Unió számos érték és cél megvalósítását tűzte zászlajára, ilyen érték például a szabadság, az egyenlőség, a demokrácia, valamint a célok között szerepel a belső piac működtetése, a kulturális és nyelvi sokszínűség megővése, a tudományos-technikai haladás előmozdítása.⁵

Az Európai Unió belüli valamennyi tagállam célul tűzte ki, hogy a tagállamok közös erővel egy biztonságosabb Európai Uniót teremtsenek. Itt említem meg az Európai Parlament és a Tanács 513/2014 EU rendeletét,⁶ amelynek művelési célkitűzései között szerepel többek között „az uniós országoknak a határokon átnyúló bűnözés megelőzésére és az azzal szembeni küzdelemre irányuló képességének megerősítése”, és ami még jelen dolgozat szempontjából kiemelkedően fontos, „az együttműködés előmozdítása az uniós országok bűnüldöző hatóságai (rendőrség, vámhatóság stb.), valamint az EU országai és az Európa között”.⁷

Kérdésként merül fel leginkább az, hogy a rendelet hatálybalépése óta, azaz 2014 óta ezek a célok megvalósultak-e, amennyiben igen, kellően hatékonyan és rugalmasan működnek-e. Visszacsatolva a globalizációhoz az integráció szempontjából is releváns, hogy vajon tudok-e hasznos válasszal szolgálni a szakma

⁴ Sallai János: A globalizáció rendészeti kihívásai. In Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XIV.* Pécs, Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja, 2013. 37–41.

⁵ *Célok és értékek. Az Európai Unió hivatalos portálja.*

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 513/2014/EU rendelete (2014. április 16.) a Belső Biztonsági Alap részét képező, a rendőrségi együttműködés, a bűnmegelőzés és a bűnözés elleni küzdelem, valamint a válságkezelés pénzügyi támogatására szolgáló eszköz létrehozásáról és a 2007/125/IB tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről.

⁷ *Egy biztonságosabb EU: rendőrségi együttműködés és válságkezelés.* 2014.

számára a mindkét jelenség kapcsán felmerült problémákkal kapcsolatban. Az interjúkészítések során kerestem ezekre a választ, a felállított hipotézisekre támaszkodva.

Nemzetközi szervezett bűnözés, különös tekintettel a kábítószer-bűncselekmények elleni harcra

Mára már rendőrségi feladattá vált a szervezett bűnözői csoportok feltérképezése, beazonosítása, bomlasztása és felszámolása, ezzel együtt ugyanúgy jelent nemzetbiztonsági tevékenységet is. A magyar hatóságok a szervezett bűnözés vonatkozásában, fókuszálva a kábítószer-bűncselekményekre, a nyomozások kapcsán orosz, török, arab, ukrán és albán külföldi szervezett bűnözői csoportokkal találkoznak leginkább. A kábítószeres bűncselekmények esetében javarészt szervezett bűnözői csoportok vesznek részt a kábítószer-csempészetben, így nagyon lényeges, hogy a szomszédos országokkal megfelelő legyen az együttműködés, ezen belül a kommunikáció, segítsék egymás munkáját, tekintettel arra, hogy több tagállam is érintett a csempészetben. Kiemelten fontos, hogy a határátkelőhelyeken a hazai társhatóságokkal az együttműködés is összehangolt legyen. Példaként a Nemzeti Adó- és Vámhivatal és a rendőrség közös munkáját említeném. Kutatásom részét képezi a határokon átnyúló együttműködések hatékonyságának, eredményességének vizsgálata, amelynek kapcsán a közös nyomozócsoport (*Joint Investigation Team, JIT*) megalakulását említem mint kardinális eredményt. A közös nyomozócsoport lehetőséget biztosít, hogy összehangolt legyen az együttműködés a tranzakcióban érintett országok között. Így válik egyre inkább hangsúlyossá a nyomozati szak. Mindamellet a közös nyomozócsoport előnyösebb, mint a hagyományos együttműködés, mivel lehetőségük van a részes tagállamoknak közvetlen információ- és bizonyítékgyűjtésre⁸. Ha felmerül a közös nyomozócsoport kérdésessége, akkor azt kell mérlegelni, hogy szakmailag valóban szükség van-e közös nyomozócsoportokra, indokoltságának mértékét, szabályozásának szükségességét is fontos megállapítani. Innen következik, hogy csak annak érdekében lehet létrehozni, ha a csoportot létrehozó hatóságok egy vagy több tagállamban folytatnak nyomozást. „A JIT-et olyan esetekben lehet létrehozni, amikor a bűncselekmények felderítésére irányuló nyomozás során egy tagállamnak bonyolult és nagy ráfordítást igénylő,

⁸ <http://ugyeszseg.hu/az-eurojust-es-a-kozos-nyomozo-csoportok-jits-tevekenysegerol/>

más tagállamot is érintő nyomozást kell folytatnia, vagy több tagállam folytat olyan bűncselekmények felderítésére irányuló nyomozást, amelyek körülményei az érintett tagállamok összehangolt és egyeztetett fellépését teszik szükségessé.”⁹

Visszatérve a kábítószer-bűnözésre elmondható, hogy az elmúlt néhány évtizedben egyre inkább erősödött az igény, nemzetközi együttműködés keretében, az egységes drogpolitika kialakítására az országok között. Célokat kellett megfogalmazni, amelyeket minél hamarabb szükséges volt megvalósítani.

A hipotézisekre épülő kutatás eredményei

A kutatás kezdetén felállított hipotézisek kapcsán fontos volt, hogy jól válaszszam meg a kutatási módszerem, és amikor az eredményeket értékelem, akkor a dolgozatban mindenképp egy reprezentatív képpel szolgáljak. Ezért úgy döntöttem, hogy az interjúkészítést választom olyan interjúalanyokkal, akik a szakmát képviselni tudják a saját területükön. Az interjúkészítések során fontos volt számomra, hogy biztosítsam az anonimitást, valamint hogy az interjúalanyokat egyáltalán ne befolyásoljam semmilyen irányba, önálló véleményt alkossanak a témával kapcsolatban. Az interjúk angol nyelven folytak. A következőkben az adott hivatalok/ügynökségek képviselőivel készített interjúk során megállapítottakat írom le.

Federal Bureau of Investigation

Kérdésként merülhet fel, hogy hogyan jelenik meg az FBI (*Federal Bureau of Investigation*), azaz a Szövetségi Nyomozó Iroda Magyarországon vagy egyáltalán az Európai Unión belül. A kutatásom elején megfogalmaztam, hogy szükséges olyan szervezeteket, hivatalokat is megkeresni, tevékenységüket vizsgálni, amelyek nem köthetők az Európai Unióhoz, mégis jelen vannak európai uniós tagállamokban.

Mi a célja ezzel az FBI-nak? Fő célja, hogy az Amerikai Egyesült Államokat megvédje már több mint hét évtizede azáltal, hogy ügynököket küld a tengeren túlra, akik információcserét folytatnak a világ legfontosabb rendészeti, hírszerző

⁹ Szijártó István: Az Europol és az Eurojust szerepe a közös nyomozócsoportokban. *Ügyészek Lapja*, 26. (2019), 6. 59–73.

és biztonsági szolgálataival. Kölcsönös megállapodást kötnek az adott országgal, amihez az Egyesült Államok nagykövetsége biztosítja a szükséges feltételeket.

A kutatásom részét képezte egy általam szervezett kerekasztal-beszélgetés, amelynek kapcsán vendégként hívtam meg a hazánkban szolgálatot ellátó FBI-ügynököket, hogy megtudjuk, pontosan mivel foglalkoznak, meddig tartózkodik itt, és hogyan segíti a magyar bűnüldöző hatóságok munkáját. A kerekasztal-beszélgetés során elhangzott, hogy az együttműködést rendelettel hirdették ki 2000-ben az Amerikai Egyesült Államok Kormánya és Magyarország Kormánya között. Ez az Egyetértési Nyilatkozat. A Nyilatkozat tartalma szerint Magyarország és az Egyesült Államok a szervezett bűnözés megelőzése és visszaszorítása érdekében kiváló együttműködést ápol, amelynek része, hogy 1997. március 18. napja óta kölcsönös bűnügyi jogsegély van hatályban. A legnagyobb hangsúly az információcsere elmélyítésén van, mivel a fenyegetettség, a szervezett bűnözés nemzetközi terjedése mindkét felet érinti. Az Egyetértési Nyilatkozat tehát pontosan megfogalmazza az információcsere alapjait, illetve háttérét a két ország között. A hazánkban jelen lévő csoport három ügynökből, hat nyomozóból – köztük egy magyar nemzetiségű – áll. Feladatuk, hogy bármely hazai szerv részére segítséget nyújtsanak, az információk megfelelő áramlásában részt vegyenek, és biztosítani is tudják azt.

Kérdésre elmondta, hogy előfordult olyan eset is, amikor hamarabb rendelkezett az FBI magyar személyről információval, mint a magyar nyomozók, de jellemzően az amerikai személyeket figyelik, amihez, mint már fentebb írtam, minden adatbázishoz és nyilvántartáshoz rendelkeznek jogosultsággal. Céljuk, hogy ezeket a hátrányokat leküzdjék, és minden téren sikerüljön jól együttműködni a magyar munkatársakkal. Sok olyan hasznos információ hangzott el számomra, amely a kutatásomat segítette elő. A továbbiakban egy másik olyan hivatal bemutatására kerül sor, amelynek szintén nem az Európai Unión belül van a székhelye.

Drug Enforcement Administration

A DEA (*Drug Enforcement Administration*), azaz a Kábítószer-ellenes Hivatal az Amerikai Egyesült Államok Szövetségi-Igazságügyi Minisztériuma alá tartozó rendőri szerv. Az Amerikai Egyesült Államokban 239 belföldi hivatallal rendelkezik, valamint 68 országban 91 külföldi hivatala van. A kutatás szempontjából az európai régióon belüli hivatalok relevánsak. Az unión belül

dolgozó ügynökök feladata a regionális kábítószercsempész szervezetek elleni küzdelem.

Hazánkban nincs hivatala a DEA-nek, viszont a hazánkhoz legközelebbi Bécsben, Ausztriában igen, de Zágrábban és Varsóban is van közeli hivataluk. Ennek ellenére a Készenléti Rendőrség Nemzeti Nyomozó Iroda (KR NNI) dolgozója a regionális együttműködésben maximálisan részt vesznek, rendszeres találkozókön szintén képviselik hazánkat.

Egy tanulmányút keretében, amely kifejezetten a kutatásom elmélyítése végett szerveződött, eltöltöttem Bécsben néhány napot. Utam során felkerestem a DEA bécsi hivatalát, angolul a DEA Vienna Country Office-t, ahol a hivatal vezetőjével és egy összekötő ügynökkel készítettem interjút.

1. számú interjúalany

Foglalkozása, szolgálatellátás helye:
Country Attaché
DEA Vienna Country Office

2. számú interjúalany

Foglalkozása, szolgálatellátás helye:
Special Agent
DEA Vienna Country Office

A két interjúalannyal készített interjú során arra kerestem a választ, hogy mint nem EU-s hivatal hogyan működnek együtt az EU egyes tagállamaival, az itt eltöltött munkájuk során milyen jellegű előnyöket, illetve hátrányokat tapasztaltak, valamint miért döntött úgy az Egyesült Államok Igazságügyi Minisztériuma, hogy szükséges egy bécsi kirendeltség. Az interjú közben igyekeztem az információcserére fókuszálni, valamint annak hatékonyságára a DEA és az EU-s tagállamok között.

Az ügynökök elmondása alapján és az általuk tapasztalt személyes vélemény szerint az együttműködés a környező országokkal hatékonynak bizonyul mindaddig, amíg sor nem kerül a konkrét információcserére, amikor is már a DEA-tól megkapott adott információt minden ország a magáénak akarja tudni, és általa sikeres nyomozást elérni. Ennek ellenére az ügynökök szerint a legfontosabb minden országnak, többek között nekik is, az információcsere. Elmondták, hogy egy sorrend van felállítva munkájuk során, amelyben az első helyen az Amerikai Egyesült Államok érdekei és ügyeinek megoldása szerepel,

a második helyen pedig az országok támogatása, amely megjelenik információ, eszközök és emberek formájában. Kérdésekre elmondták, hogy a világ legtöbb nagyvárosában és a régiók központjában vannak hivatalok kiépítve.

Az interjúban igyekeztem az esetlegesen felmerülő problémákra is rávilágítani, amelyek kapcsán az alábbiakat fogalmazták meg:

- két olyan országot említettek meg Dél-Amerikában, ahol a legnehezebb az együttműködés, ez Kolumbia és Mexikó, ezekkel az államokkal egyebek között a politikai vezetés miatt sem egyszerű együttműködni;
- észrevételt tettek arra vonatkozóan, hogy a korrupció jelenléte veszélyezteti az információk átadását, például ilyen Szerbia és Koszovó;
- kérdést tettem fel az országok anyagi és technikai forrásairól, de szerintük nem anyagi vagy technikai támogatást nem kapnak az államok az adott állam felső vezetésétől, hanem a már meglévő forrásait nem jól vagy egyáltalán nem is használják ki;
- egyes kelet-európai országok kommunista felfogása miatt szintén nehezzé válik az együttműködés, nem hajlandók az információcserére és más együttműködésre sem, a rugalmasság hiánya pedig még inkább ahhoz vezet, hogy a DEA nem lesz hajlandó együttműködni;
- fentebb már említettem problémaként, de ismét felsorolom, hogy minden egyes ország magának akarja az ügyekben elért sikereket; továbbá
- az évről évre változó jogszabályok miatt nehéz elérni egy sikeres nyomozást, leginkább abban az esetben, ha több ország és a DEA is együttműködik, mivel az országok közötti jogharmonizáció kapcsán sincs állásfoglalás.

A leghamarabb megvalósítani kívánt cél, hogy Ukrajnában is egy régiós központot hozzanak létre, mivel maga Ukrajna is nagy kihívást jelent más EU-s tagállamoknak, de a DEA számára is.

A DEA Vienna Country Office és más országokban jelen lévő hivatalok is kizárólag az információcserére helyezik a hangsúlyt, mást nem biztosítanak az államoknak, valamint csak kábítószer-bűnözéssel kapcsolatos ügyekben végeznek munkát.

Kérdést tettem fel arról is, hogy Magyarországgal milyen gyakran és leginkább melyik szervvel dolgoznak együtt. Elmondták, hogy egyre gyakoribb az együttműködés, mivel a Balkánról érkező szállítmányok bizonyos része Magyarországon halad keresztül nyugat-európai országokba. Személyes kapcsolatban állnak az ügynökök a Nemzeti Nyomozó Irodán belül a Kábítószer

Bűnözés Elleni Osztállyal, valamint Magyarországon a Nemzeti Nyomozó Irodán belül jelen lévő FBI-kirendeltséggel. Kiemelték, hogy a személyes találkozók sokkal hatékonyabbak, mint a megkeresések vagy más információcsere-lehetőségek.

Az interjú végén hangsúlyozta mindkét ügynök, hogy ha valamennyi államot az motiválná, hogy az elkövető börtönben legyen, akkor az azt megelőző lépések is hatékonyabbak és gördülékenyebbek lennének. Elmondták, hogy sajnos többek között már Magyarország esetében sem az elkövetőorientáltság jelenik meg, mivel a bürokrácia megelőzi azt.

Landeskriminalamt Wien

*Landespolizeidirektion Wien
Republic of Austria*

A már korábban említett tanulmányút keretében sok időt tölthettem a Landeskriminalamt Wiennél, azaz az Osztrák Szövetségi Bűnügyi Hivatalnál dolgozó felderítőkkal, nyomozókkal, akik kábítószer-bűncselekményekkel foglalkoznak.

Mindennapi munkájukba tekinthettem be, és párhuzamba állíthattam azt a magyar rendőri szervek munkájával. Fontos számukra a kapcsolatok ápolása, a „mindenhol jó, ha van egy ismerős” szlogen, mivel legtöbbször abban bíznak, hogy így újabb és bővebb információkhoz juthatnak a nyomozás során.

1. számú interjúalany

Foglalkozása, szolgálatellátás helye:

Az Osztrák Szövetségi Bűnügyi Hivatal vezetője

Interjút készítettem az Osztrák Szövetségi Bűnügyi Hivatal egyik vezetőjével. Leginkább arról kérdeztem, hogy milyen az együttműködés a környező európai tagállamokkal, azon belül Magyarországgal, a gyakorlatban hogyan jelenik meg az együttműködés, illetve sikerül-e felvenni a harcot a kábítószer-bűnözéssel szemben. Az interjúban elmondta, hogy neki vannak pozitív és negatív tapasztalatai is Magyarországgal és a környező országokkal egyaránt. Az interjú során eléggé határozott és meglepő véleményt fogalmazott meg. Szerinte ők igyekeznek a nemzetközi találkozók és képzések számát növelni, és nagyon sok programnak ők adnak otthont, amelyre több országból is érkeznek. Elmondta,

hogy ennek ellenére más országok nem ajánlják fel a találkozók vagy a továbbképzések szervezését és fogadását, mindig azt várják el, hogy majd az osztrák kollégák ismételten megszervezik. Kérdésemre úgy válaszolt, ők már ezzel nem fognak foglalkozni a továbbiakban, amíg nem látják a hajlandóságot, hogy más ország is otthont adna az ilyen jellegű rendezvényeknek. Magyarországról úgy nyilatkozott, hogy habár az együttműködés például kábítószer-bűncselekmények vonatkozásában jól működik, és a kollégák tudnak együtt dolgozni, Magyarországot hibáztatja a legtöbb osztrák rendőr (beleértve a civil és egyenruhás rendőröket is).

A bűncselekmények száma jelentősen megnőtt, amire nem álltak készen, a garázdaságok, testi sértések száma szintén emelkedett, és a kábítószer-bűncselekmények szinte valamennyi típusának száma megugrott az elmúlt években. A régóta ott élő bécsi emberek félnek a tömegközlekedést használni, egyes pályaudvarokra, ha tehetik, nem mennek. Összefoglalva: a közbiztonság színvonala csökkent, amit megpróbálnak javítani, de úgy vélik, hogy ennél még több bevándorló fog érkezni Ausztriába, és ezért a kialakult helyzetért nagyrészt Magyarországot hibáztatják. A kábítószer-bűnözés kapcsán megfogalmazta, hogy az országon belüli kezelése is nagyon nehéz, mivel Bécsben például olyan boltokat lehet találni, amelyek más nyugat-európai országban is jelen vannak már, ahol kenderpalántákat, kendermagokat és más kenderrel kapcsolatos élelmiszereket, italokat és egyéb termékeket is lehet vásárolni. Az interjú végén összegzőként elhangzott, hogy noha nehéz kezelni a napjainkban kialakult helyzetet, a kormány és a Belügyminisztériumuk minden lehetséges támogatást megad a hatóságoknak.

Criminal Intelligence Service Austria

Republic of Austria

Federal Ministry of the Interior

Criminal Intelligence Service Austria

Bécsi tartózkodásom alatt a Bundeskriminalamt (BKA) osztrák szervéhez is ellátogattam, amely angolul Federal Criminal Police Office, magyarul pedig Szövetségi Bűnügyi Hivatal.

Ennek a szervnek talán a magyarországi megfelelője a KR NNI, mint az itt készített interjúk során kiderült, több ügyben is dolgoztak már együtt a két

szerv egyes osztályai. Interjúalanyaim között szerepelt az Europol Nemzeti Egység/Iroda (*Europol National Unit*) vezetője és két társa, az Interpol Iroda vezetője, valamint a Kábítószer Egység egyik szakértője, pontosabban koka-inszakértője.

4. számú interjúalany

Foglalkozása, szolgálatellátás helye:
Head of Europol National Unit

5. számú interjúalany

Szolgálatellátás helye:
Europol National Unit

6. számú interjúalany

Szolgálatellátás helye:
Europol National Unit

A fenti három interjúalanyom láthatóan ugyanazon a területen végzi munkáját. Az interjúban elhangzott vélemények, álláspontok nagyon megegyezők voltak, mivel egy egységen belül dolgoznak és ugyanazokat, de legalább hasonlókat tapasztalnak. Feltettem azt a kérdést, hogy a tevékenységük lényegét hogyan foglalnák össze néhány mondatban, hogyan járulnak hozzá a bűncselekmények felderítéséhez. Az Osztrák Europol Nemzeti Iroda lehetőséget ad találkozók megszervezésére, ehhez a helyet biztosítják, és ha igény van rá, részt is vesznek azokon, hangsúlyozták, hogy nemcsak az Európai Unió tagállamainak van erre lehetőségük, hanem unión kívüli országok bevonása is megtörténhet. Számukra a nemzetközi együttműködés gördülékenységének biztosítása kiemelten fontos.

A jogharmonizációval kapcsolatban megfogalmazott kérdésekre úgy reagáltak, hogy az országok közötti jogszabályok harmonizációjának hiánya nekik nem tűnik fel, véleményük szerint nincs probléma az eltérő jogszabályokkal. A JIT-tel kapcsolatban elhangzott, hogy az országok nem igazán élnek ennek lehetőségével, ha tehetik, más módon oldják meg az információcserét.

Az interjúk során kitértem a SIENA- (*Secure Information Exchange Network Application*) csatorna hatékonyságára, amire úgy reagáltak, hogy annak egyre nagyobb jelentősége van, legyen szó megelőzésről vagy támogatásról a nyomozások során. Műveleti és stratégiai szempontok figyelembevételével „használgják” a SIENA-csatornát a tagállamok. A SIENA-csatorna lényege

véleményük szerint a gyors és hatékony információcsere. Nagyon hasznos és jelentős fejlődés ez a nemzetközi bűnügyi együttműködés terén.

Úgy vélik, hátrányként van jelen az angol szakmai nyelv beszélése, mivel a megkereséseket és az azokra adott választ angol nyelven kell írni, így előfordul, hogy nem mindig egyértelmű, mit szeretne a levél írója.

Az osztrák interjúalanyoknak a SIENA-rendszer hatékony működéséről alkotott véleménye alátámasztja azon hipotézisemet, amely szerint az integrációnak előnyei vannak. Így Magyarország – mint az Európai Unió tagja és ezáltal az Europol tagja is – több bűncselekmény felderítéséhez szükséges információhoz juthat a SIENA-rendszeren keresztül. Az már a másik oldala az éremnek, hogy mely hatóságok milyen szinteken használhatják a SIENA-rendszert, és az milyen mértékben érhetőel számukra, de összességében nagyon hasznos elektronikus levelezőrendszert épített ki az Europol, amely a kibervédelemhez is nagyban hozzájárul.

7. számú interjúalany

Szolgálatellátás helye:

Interpol Vienna

A bécsi Interpol Iroda egyik munkatársával is készítettem interjút, amelynek során hangsúlyozta, hogy az Europol és az Interpol miben más. Elmondta, hogy az Interpol megkeresésekkel foglalkozik többek között, az Europol pedig a beáramló információk koordinálásával, elemzésével. Az Interpolnak nagyon érzékenynek kell lennie, hiszen a világ számos országára, szokásokra, vallásra, eltérő jogi szabályozásokra tekintettel kell lenni. Nagyon fontos, hogy az adott országok értékeit helyezték előtérbe.

Felmerült az információk megosztása az országokkal, de a bécsi munkatárs szerint ezzel nagyon óvatosan bánnak, mivel az információ felhasználásának számos lehetősége van, így ők döntenek, kinek mit adnak ki. Anyagi jellegű és más támogatást sem nyújtanak a tagállamoknak, valamint közös nyomozócsoportok szervezését, találkozók lebonyolítását sem vállalják. Összefoglalva viszont elmondta, hogy tevékenységük nem hozható párhuzamba az Europollal, mégis fontos, hogy minden országban legyen olyan személy, aki az Interpollal van kapcsolatban, hiszen a globalizáció hatására a legtöbb bűncselekmény már túlmutat az Európai Unión.

8. számú interjúalany

Foglalkozása, szolgálatellátás helye:

Office 3.3 Drug-Related Crime

Cocaine Expert

Az osztrák kokainszakértővel készített interjújában elhangzott, hogy az EMPACT-*(European Multidisciplinary Platform against Criminal Threats*, Európai Multidiszciplináris Platform a Bűnügyi Fenyegetettség Ellen) találkozók mennyire hatékonyak a munkájuk során. Kiemelte, hogy az Europoltól kapott anyagi támogatások minden tagállamnak nagyon nagy segítséget jelentenek, és ezt bátran jelentette ki a többi tagállam nevében is.

Arra a kérdésre, hogy a JIT-ek, azaz a közös nyomozócsoportok megszervezése mennyire hatékony, úgy válaszolt, hogy véleménye szerint egy-egy JIT megszervezése nagyon sok időt vesz igénybe. Ezért inkább azt választják, hogy ha ők is tehetik, és a másik ország vagy országok is beleegyeznek, a találkozókat egy adott napon megrendezik, és egy-egy tolmáccsal együtt megtörténik az információcsere. Amire azt a kérdést tettem fel, hogy miért szükséges a tolmács jelenléte, ha angol nyelven is folyhatnak a megbeszélések. Erre azt válaszolta, hogy nagyon sok közép-európai országban dolgozó kolléga nem beszél jól az angol nyelvet, vagy egyáltalán nem is beszél, ezért egyszerűbb, ha tolmács segítségét veszik igénybe.

Pozitívként említette, hogy bármilyen és bárhol (például egy cseh nyomozótól telefonon keresztül kapott információ) beszerzett, de hasznosnak vélt információ felhasználására van lehetőség bizonyítékként az ügyekben. Az interjúalany elmondta, hogy ha mégis felmerülne bennük, hogy felhasználhatják-e, szintén nagyon hasznos, hogy az ügyészekkel egymás mellett lévő irodákban dolgozhatnak.

Hátrányként említette, hogy habár a SIENA-rendszer hatékony és jól működik, mégsem kapnak az olyan egységek SIENA-végpontot, ahol fontos lenne, annak ellenére, hogy szintén nemzetközi bűncselekményekben nyomoznak.

Ennek a miértjére is rákérdeztem, ők azt a választ kapták a felsőbb vezetéstől, hogy csak ott építenek ki SIENA-végpontot, ahol hozzáértő, nyelvtudással rendelkező személyek dolgoznak. Azt mondták neki, hogy egy jól megszokott levelezőrendszerbe ne kerüljenek bele olyan információk, kérdések, amelyeknek ott nincs helyük, biztosítani kell a rendszer átláthatóságát.

A kábítószer-bűnözés kapcsán elmondta, hogy a Dél-Amerikából érkező szállítmányok már jelentősebbek, mint a Balkánon keresztül érkezők (a Balkánról

heroint és kannabiszt csempésznek). Egyre jellemzőbb, hogy Románián keresztül a Fekete-tengertől is érkeznek csomagok, valamint Montenegróból is. Dél-Amerikából spanyolországi és holland kikötőkbe (Rotterdam) érkeznek konténerekben a szállítmányok.

Az elmúlt években észrevették az osztrák kábítószerregységeknél dolgozók, hogy Ausztriából Magyarországra történik a kábítószer-csempészet, nem pedig fordítva, Ausztria egy közép-európai „kábitószereközponttá vált”, és innen történik a többi országba a csempészés. Ezért is vált szorosabbá az osztrák hatóságok együttműködése Magyarországgal és más szomszédos államokkal.

United Nations Office on Drugs and Crime

9. számú interjúalany

Foglalkozása, szolgálatellátás helye:

Research Officer

World Drug Report

Drug Research Section

Bécsben található az ENSZ (Egyesült Nemzetek Szervezete) Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatala (United Nations Office on Drugs and Crime, UNODC), ahova ellátogathattam, és interjút készíthettem.

Az ENSZ Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatala a globális hálózatokon keresztül segíti a tagállamokat, hogy „fellépjenek a kábítószeres, a bűnözés, a korrupció és terrorizmus által okozott veszélyek ellen, valamint azon dolgozik, hogy előmozdítsa a biztonságot és az igazságosságot mindenki számára”¹⁰.

Az UNODC-nél dolgozó kutatóval készített interjú során arra kerestem a választ, hogy egy ekkora nemzetközi szervezetben mikor és hogyan jelenik meg hazánk, jelenthet-e bármilyen előnyt a bécsi központ földrajzi közelsége hazánkhoz, illetve kábítószer-bűncselekmények nyomozásában tudnak-e támogatást nyújtani, ha igen, akkor az milyen formában jelenik meg. Az interjú elején a hangsúlyt arra helyezte az interjúalany, hogy melyek azok a problémák, amelyekkel a hivataluknak szembe kell néznie. Elmondta, hogy Törökország jelenti az egyik legnagyobb kihívást, azaz az onnan érkező kábítószer-szállítmányok,

¹⁰ Az Egyesült Nemzetek Bécsben. Lásd: www.unis.unvienna.org/unis/hu/unvienna.html

de a nemzetközi repterek jelentései szerint a Kínából érkező repülőgépek átvizsgálása során is találhatnak több kábítószer típust vagy prekurzorokat. A hivatal számára a legfontosabb, hogy a kábítószerrel kapcsolatos bűncselekmények felett az ellenőrzési tevékenység hatékony legyen, és további cél az országokban jelen lévő korrupció csökkentése.

Arra a kérdésemre, hogy pontosan milyen tevékenységet folytat a hivatal azon része, ahol az interjúalany is dolgozik, azt a választ kaptam, hogy ők kizárólag kutatásokat végeznek, valamint a tagállamok által adott ország kábítószerekkel kapcsolatos statisztikáját gyűjtik össze (például a drogok esetében milyen új alkotóelemekkel találkoztak, mik az új szállítási útvonalak, elfogások, lefoglalt kábítószer statisztikája stb.). Ezt követően abból fogalmaznak meg javaslatokat, vannak le következtetéseket a tagállamok számára. Azaz napi tevékenységük az úgynevezett elemző-értékelő munka vagy *monitoringtevékenység*. Magyarország tekintetében úgy fogalmazott, hogy több találkozót, konferenciát szoktak szervezni, ahol a tagállamok információt cserélhetnek, ezeken a találkozókön, konferenciákon Magyarország is részt szokott venni.

A hipotézisben szereplő állítást, amely szerint a Magyarországon folytatott kábítószer-bűncselekmények nyomozását elősegíti a globalizáció, valamint az integráció, az interjú során alátámasztottuk, mivel az ENSZ célja, hogy a 193 tagállamot úgy fogja össze az egyes területeken, hogy azáltal segítse valamennyit.

Az interjú során kitértem arra, mit gondol az interjúalany a szabad mozgásról, leginkább az EU-n belül. Kérdésemre a válasz az volt, hogy ez egy összetett és bonyolult témakör, előnyei és hátrányai is vannak, előny például, hogy a tagállamok nyitottabbá váltak ezáltal, az együttműködés a nemzetek között megnőtt, de emiatt a bűnözők is teret nyertek, és élnek a szabad mozgás jogával, ami hátrány ebben az esetben.

Következtetések, ajánlások

A kutatást összegezve a hipotézisekre kapott eredmények alapján elmondható, de leginkább megfigyelhető Magyarországon az elmúlt években a globalizáció mély megjelenése minden téren. A kutatás során szembevető volt, hogy a fiatal korosztály a leginkább nyitott az újonnan érkező technológiák és más újítások befogadására, míg az idősebbek azok, akik a leginkább elzárkóznak. Magyarországnak rendvédelmi szempontból jelentős szüksége lenne a nyitott

gondolkodású hivatásos személyek képzésére, majd alkalmazására. A hipotézisben szereplő tény, hogy az integráció, valamint a globalizáció a kábítószer-bűncselekmények nyomozását elősegíti, a készített interjúk és a kutatás alapján beigazolódott, de annak mértéke és iránya már nem ennyire pozitív. Az integráció által olyan nyomozási metódusokat sikerült egy-egy tagállamtól elsajátítani, amelyek számunkra hasznosak, ennek ellenére nemcsak a hatóságok tagjai válnak egyre inkább képzetté, hanem a bűnözők is, ami viszont egy hátráltató tényező. Ezért a hipotézis más-más értelmet nyerhet, attól függően, hogy milyen szempontból kutatunk.

Szerepel továbbá a hipotéziseim között néhány hátráltató tényező, amelyekre választ leginkább az interjú készítése közben kaptam. Így a hipotézisben szereplő tények, mint az anyagi nehézségek, az eltérő nyelv használata vagy az eljárásjogi akadályok fennállnak, habár javulás figyelhető meg a törvényalkotók körében, akik igyekeznek elősegíteni a nyomozásokat.

Úgy vélem, a kiberteret egyre inkább komolyan kell venni, és egyre több olyan speciális szakemberre van szükség, aki összefogva képes megfigyelés alatt tartani a kiberteret. Ez azért is fontos, mert a klasszikus kábítószeres elkövetési magatartásokon túlmutatnak a kibertérben megjelenő fenyegetettségek, ahol már bárki bármikor áldozattá válhat. A kibertér hatása jelentős a kábítószer-bűnözésen kívül más nemzetközi bűncselekmények esetében is.

A fentiekre tekintettel fogalmaztam meg azon javaslatokat, amelyek még inkább elősegítik a fennálló hibák és hátráltató tényezők leküzdését.

Úgy vélem, a bűncselekmények elkövetési magatartásai rendkívül gyorsan változnak, amivel tartani a lépést egy bürokratikus rendszerben nem könnyű. Álláspontom szerint olyan képzésekre lenne szükség, akár a CEPOL-, akár már a hivatásos hallgatók képzése során, amelyek hangsúlyt fektetnek az együttműködések elősegítésére a tagállamokkal. Például az Európai Unió belüli tagállamok rendőrakadémián tanuló hallgatóinak csereprogramja vagy a szakmai nyelv oktatása több óraszámban, intenzívebben. A már hivatásos rendvédelmi dolgozók körében olyan továbbképzések megszervezése, amelyeken csak és kizárólag a munkájukat elősegítő előadások, foglalkozások zajlanak, valamint javaslataim között szerepel egy mentorprogram kiépítése a nemzetközi bűnügyi együttműködések terén, amely által kerületi szinten és városi kapitányságok szintjén is kiépülne a rendszer.

A dolgozatom csupán egy részét képezi és inkább egy kezdeti szegmensét mutatja be annak a tág kutatási területnek, amellyel foglalkozom, mára már doktori iskola keretei között. De a kihívás feladva, hiszen egy nemzetközi kutatásnak

számos feltétele van. A jövőben a dolgozatot tartalmát további kutatások eredményeivel és tudással tervezem bővíteni és szélesíteni. Végezetül igyekeztem a hibák feltárásával, a későbbi kutatásaimmal ezekre megoldási javaslatokat tenni, a jelenlegi helyzetről reprezentatív képet nyújtani és a szakma számára gyakorlati szempontból hasznos, célszerű, alternatív válaszokat adni.

Szakirodalom

- Fidrich Róbert: *Globalizáció és környezet*. Budapest, Magyar Természetvédők Szövetsége, 2002. Online: <https://mek.oszk.hu/01400/01449/01449.htm>
- Célok és értékek. Az Európai Unió hivatalos portálja. Online: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/aims-and-values_hu
- Sallai János: A globalizáció rendészeti kihívásai. In Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XIV*. Pécs, Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja, 2013. 37–41. Online: www.pecshor.hu/periodika/XIV/sallai.pdf
- Szijártó István: Az Europol és az Eurojust szerepe a közös nyomozócsoportokban. *Ügyészek Lapja*, 26. (2019), 6. 59–73. Online: <http://ugyeszeklapja.hu/?p=2724>

Jogi források

- 36/2000. (III. 17.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság és az Amerikai Egyesült Államok Kormánya között a szervezett bűnözés megelőzésére és visszaszorítására vonatkozó információk cseréjéről szóló, Budapesten, 2000. január 13-án aláírt Egyetértési Nyilatkozat kihirdetéséről
- Egy biztonságosabb EU: rendőrségi együttműködés és válságkezelés*. 2014. Online: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:230401_1&from=EN
- Az Európai Parlament és a Tanács 513/2014/EU rendelete (2014. április 16.) a Belső Biztonsági Alap részét képező, a rendőrségi együttműködés, a bűnmegelőzés és a bűnözés elleni küzdelem, valamint a válságkezelés pénzügyi támogatására szolgáló eszköz létrehozásáról és a 2007/125/IB tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről
- Az EUROJUST és a közös nyomozó csoportok (JITs) tevékenységéről*. 2018. Online: <http://ugyeszseg.hu/az-eurojust-es-a-kozos-nyomozo-csoportok-jits-tevekenysegerol/>

Vákát

Az első KRESZ – út az első közlekedési kódexig

Bevezetés

Az ember szabad mozgása, helyváltoztatáshoz való joga alapvető szabadságjog, a személyi szabadság integráns része, megsértése a szabadság és az emberi méltóság elleni bűncselekménynek minősül és a büntetőjog tárgykörébe esik. A mozgásszabadság korlátozásának azonban vannak olyan esetei, amelyek jogilag és praktikus szempontból is indokoltak: idetartozik többek között a közterületek és a közutak használatához való jog, amely már nem korlátozhatatlan, hanem korlátok közé szorított. Az alapjog ebben az esetben összeütközésbe kerül a közbiztonság és a közlekedésbiztonság szavatolásának állami kötelezettségével, ezt az összeütközést pedig kompromisszumos szabályok formájában oldják fel.¹ E szabályok egy meghatározó részét közlekedési szabályoknak nevezzük.

A közlekedési szabályok mai, modern szemlélettel abban az esetben tekinthetők megfelelőnek, amennyiben a közlekedés minden szereplőjére vonatkozóan tartalmazzák a jogokat és a kötelezettségeket, mégpedig olyan módon, hogy az a közlekedés során ne kerüljön egymással összeütközésbe, a vitatható helyzetek helyett egyértelműen garantálja a közlekedés minél nagyobb mértékű szabadsága mellett annak biztonságát. Hasonló gondolatok járhattak a jogalkotók fejében, amikor megalkották az első közlekedésre vonatkozó szabályokat. Habár az utak használatának már a történelmi középkorban is akadtak szabályai, ezek célja még nem – vagy nem egyértelműen – a biztonság garantálása volt; a közlekedés ilyen szemléletű szabályozására még viszonylag sokat kellett várni, azt tulajdonképpen különböző kényszerek, illetve társadalmi igény idézte elő a közlekedési eszközök, a közlekedők és a balesetek sokasodásával.

Dolgozatomban az első ilyen hazai szabályozást, részletes, egységes szerkezetbe foglalt közúti közlekedési szabálygyűjteményt – mai nevén KRESZ-t, vagyis Közúti Rendelkezők Egységes Szabályozását – mutatom be, amely 1930. január 1-jén lépett hatályba.

¹ Lásd: <https://ijoten.hu/>

Az emberiséget a közlekedés az őskor óta izgalomban tartja. Annak szabályozása az ókori Rómához nyúlik vissza. A birodalmat 75 ezer km hosszú úthálózat szőtte át, amelyen két- és négykerekű kocsikat egyaránt használtak, ökor-, öszvér- vagy lövontatással. Werner Eck német kutató professzor szerint az „örök városban” íratlan közlekedési szabályok szerint közlekedtek, amelyek nem voltak demokratikusak, de hatékonyak bizonyultak. A jelzőlámpákat és a közlekedési szabályokat a társadalmi pozíció alapján kialakított elsőbbségadási szabály pótolta. *„Térj ki a gazdagabb elől!”* Ezt a szabályt a másik öltözkékre vetett pillantás után tudták alkalmazni. Ha nem sikerült felismerni, milyen tisztségviselővel állnak szemben, az autóduda helyett a rabszolgák kiáltása segítette eldönteni, kinek kell kitérnie.

Magyarországon az első magyar közlekedési rendszabály Huszt városához kötődik, ahol 1719-ben megtiltották az istentisztelet alatti kihajtást. Később Fehérváron született egy rendelet, amely szerint megtiltották a belvárosban a kocsik gyors hajtását, olvashatjuk a *Rendőrségi Tanulmányokban*.

Az első KRESZ-törvény előzményei

Az első KRESZ-törvény előzményének tágabb értelemben minden olyan jogforrás tekinthető, amely a közlekedés rendjét kívánja jogi úton szabályozni. A jogforrások formájuk szerint sem egységesek: a lokális – nem az egész országra kiterjedő – szabályozásokat az adott területi egység vezető testülete fogadhatja el saját működési területére (illetékességére) kiterjedően; az országos szintű, de egy-egy rész kérdést tárgyaló jogforrások miniszteri rendelet formájában születhetnek meg, míg az országos szintű és alapvető, több szakpolitikai területre kiterjedő jogalkotási témákat az eredeti jogalkotási felhatalmazással rendelkező Országgyűlés fogadhatja el. Mindehhez pedig társulnak az államhatárokat átlépő, nemzetközi szinten érvényes egyezmények, dokumentumok. Elemzésemben e négy jogforrástípus – a lokális szabályozás, a közlekedés egy meghatározott jelenségének rendeleti szabályozása, az országos, egységes törvényi szabályozás és a nemzetközi egyezmény – jelenik meg.

Az első KRESZ-törvény előzményeinek vizsgálatából elméletben kitűnik a szabályozás azon irányvonala, amelyet a jogalkotók is figyelembe vehettek a későbbi egységes szabályok kialakításához, korántsem egyértelmű azonban, hogy mely jogforrást tekintjük az első KRESZ-szabályozásnak. Azt, hogy nem egyértelmű, mit tekintünk az első KRESZ-törvénynek, bizonyítja a szakirodalom

megosztottsága is: egyes források az 1910-ben a gépjárműveket szabályozó rendeletet tekintik az első KRESZ-nek, mások az 1929-ben kiadott közlekedési kódexet, amely szintén rendeleti típusú jogforrás; a „KRESZ” elnevezés maga azonban egy jóval későbbi, 1975-ös rendeletről származik. Dolgozatomban mindezek alapján saját döntésem szerint az 1929-ben kiadott rendeletet tekintem az első KRESZ-nek, mivel az egységes módon, a közlekedés minden szereplőjére kiterjedően szabályozta a követendő magatartásokat, annak ellenére, hogy a jogszabályt annak elfogadásakor még nem KRESZ-nek nevezték.

*A járműközlekedés első fővárosi szabályozása:
a 2228/1884. BM. számú rendelet*

A közúti közlekedés szabályozásának kezdetén a megoldásra váró problémák köre gyökeresen eltért a mai modern közlekedés rendjében tapasztalható jelenségektől. 1884-ben a belügyminiszter 2228/1884. (VI. 30.) BM. számú rendeletében még csupán a fővárosra kiterjedően határozta meg a közutakon a járművekkel való közlekedés főbb szabályait – járművek alatt pedig ebben az időszakban (még) nem a motorikus járműveket kellett érteni, hanem bármely közlekedésre alkalmas eszközt, az első automobil csak 1895-ben jelent meg a fővárosban, az első saját gyártású automobil megjelenése pedig 1900-ra tehető. Ez az időszak egybeesett a fővárosi rendőrség megalakulásával is (amely 1881. július 1-jén kezdte meg működését, az 1881. XXI. tc. alapján), amely szerv egyik kiemelt feladata lett a közlekedés akadálymentességének biztosítása – természetesen csupán olyan értelemben, hogy a közlekedést akadályozó tényezőket fel kellett számolnia, mindemellett pedig biztosítania kellett a közlekedés közbeni biztonság feltételeit, a szállított személyek és a vagyon védelmét, kényelmét.

Szinte hihetetlennek tűnhet, de ebben az időszakban a közlekedésben érintett utasok száma már megközelítette az évi 13 millió főt² – többségük egy- vagy kétfogatú fiákereken (lóval hajtott kocsikon, bér- és társaskocsikon avagy omnibuszokon) utazott –, nem meglepő tehát az a tény sem, hogy a fővárosi rendőrség megalakulása után nem sokkal kiadták a közlekedés rendjének kialakítására vonatkozó szabályrendeletet. A vasútvonal építése – miután 1836-ban a király

² Engi József: A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata. II. rész. A 19. század végétől az első világháborúig. *Belvedere Meridionale*, 12. (2000), 1–2. 115–116.

vasútépítéseket lehetővé tevő törvényt fogadott el – 1844-ben kezdődött meg. Az első vonalat 1846. július 15-én nyitották meg Pest és Vác között.

A közlekedésre vonatkozóan előírt szabályokat ebben az időszakban különböző szabályrendeletek tartalmazták, így a 2228/1884. számú rendeletet is több más szabályrendelet egészítette ki, például a szarvasmarhák általi vontatás vagy a haszonállatok önálló hajtása tárgyában. Avagy a közlekedés szempontjából olyan nagyobb hatású kérdésekben is, mint a következő alfejezetben tárgyalt társaskocsik (omnibuszok) közlekedése.

*A társaskocsik (omnibuszok) közlekedésének első fővárosi szabályozása:
az 594/1886. számú közgyűlési szabályrendelet*

Az omnibuszok részvétele a közlekedésben igen jellegzetes volt a 19. századi Magyarországon, a ló vontatta jármű, amely tulajdonképpen a mai autóbuszok őse, meghatározta a városi utak látképét. Ekkoriban már a főváros is kiemelt beruházként tekintett az utak állapotának javítására, ami jó hatással volt a közlekedési eszközök további terjedésére; az utcakövezéssel, aszfaltozással a sár mindinkább visszaszorult a nagyobb forgalmú közutakról,³ a forgalom megnövekedésével pedig szükségessé vált az újabb szabályozás, amelynek immár első számú tárgya a kezdeti tömegközlekedési funkciót betöltő omnibuszokra vonatkozó szabályok meghatározása volt.

A közlekedési eszközök terjedésével és a közlekedésre használt eszközök fajtáinak sokasodásával az omnibuszok jelentősége a 19. század végére csökkenni kezdett.

A forgalom ezzel párhuzamosan viszont exponenciálisan növekedett, a sín-pályák mind nagyobb hosszának köszönhetően a lóvasutak lettek a legnagyobb kapacitású szállítási eszközök. Emellett pedig már ebben az időszakban megjelentek az alternatív közlekedési eszközök, így a kerékpárok – a 19. század utolsó két évtizedében vált általánosan ismert közlekedési és sporteszközzé hazánkban –, amelyeknek a közlekedésben való részvétele szintén felvetette a szabályozás igényét.

³ Pásztor Mihály: *A közvilágítás alakulása Budapesten*. Budapest, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala, 1930. 83–88.

*A kerékpáros közlekedés fővárosi szabályozása:
a Törvényhatóság 1890/387. számú szabályrendelete*

A kerékpáros közlekedés szabályozásában szintén a főváros volt az úttörő – később irányadó – jogalkotó, Budapest törvényhatósága ugyanis már 1890-ben közgyűlésének napirendjére vette a kerékpárok kérdését, és – a fővárosi tanács előterjesztése alapján – szabályrendeletet fogadott el a témában.

A fővárosi Törvényhatóság 387. sz. szabályrendelete a kerékpárral való közlekedés korlátozása tárgyában például a következő, a kerékpárok (illetve a korban használatos velocipédek – a mai kerékpár előfutára – és egyéb kétkerekű közlekedési eszközök) közlekedési rendbe való biztonságos beillesztését szolgáló rendelkezéseket hozta:

- kerékpárokra vonatkozó, forgalom alól kivett részek, ilyen volt a járdán való közlekedés: „3. §. Járdán, úgyszintén gyalog vagy lovagló úton kerékpárral közlekedni nem szabad.”;
- közlekedésbiztonsági előírások: „4. §. A gép csöngettyűvel és lámpával látandó el.”;
- relatív sebességhatárok megállapítása: „5. §. A főváros belterületén, úgy a külterület népesebb utcáin és utain kerékpárral (velocipéddel stb.) közlekedni csak mérsékelt gyorsasággal szabad [...]”;

Az 1890-es fővárosi szabályozás után hét évvel az egész országra kiterjedően megállapították a kerékpáros közlekedés szabályait – 1897. évi 42.159/VC. számú B.M.r. –, később már évenkénti adóval is sújtották a kétkerekűek használóit.⁴ Ennek ellenőrzésére külön színekkel rendelkező táblák felhelyezését írták elő.⁵

Hazánkban először írták elő jogszabályban, hogy a kerékpárokat elől és hátul ki kell világítani. A rendelet megtiltotta a kerékpárok világítóeszközök nélküli forgalomba hozatalát.

⁴ Kerékpáradóról szóló szabályrendelet: 308/1899. Kgy. sz. szbr. 1. §.

⁵ Kósa László: A közúti közlekedés rendjének szabályozása 1872-től napjainkig, különös tekintettel Budapestre. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 9. (1999), 10. 77–87.

*A kerékpáros közlekedés országos szabályozása:
a 42159/1897. számú BM. rendelet*

A m. kir. belügyminiszter által f. évi 42.159/V—c. szám alatt a kerékpározás egységes szabályozása tárgyában kiadott körrendelet alapvető célja – ahogyan az a rendelet preambulumban is szerepel – országszerte egységes kerékpáros szabályok megalkotása volt a közbiztonság, a közrend és a szabad közlekedés elősegítése érdekében. A rendelet a kocsik közlekedésével azonos szabályokat állapított meg a kerékpárokra, az egyértelmű eltérések figyelembevételével, a haladást a kocsitakra korlátozta, érdekes módon a mai modern szabályozással összhangban egyes kivételekkel. „2. § [...] A mennyiben a kocsit rosszasága a kerékpárral való haladást lehetetlenné tenné, úgy a helyi hatóság kivételesen megengedheti a gyalogutaknak e célra való felhasználását [...]”

A szabályozás egyéb esetekben szintén nagy fokú egyezést mutat a főváros területére megállapított rendelkezésekkel, e példa alapján is jól látható tehát, hogy a szabályozás evolutív (reformképes) módon változott, arra nagy töréspontok nem jellemzők, a jogalkotók – legyenek azok akár országos, miniszteri szintűek – tudatosan építettek a korábbi szabályokra. Ilyen módon pedig az első KRESZ-törvény megalkotása felé vezető út vizsgálatának is releváns tapasztalatai vannak.

*Két- vagy többkerekeű automobilok:
a 17902/1901. számú főkapitányi rendelet*

A közlekedés fejlődése során az emberi, majd állati erővel hajtott eszközök után a magyarországi utakon – első ízben a városi területeken – megjelentek az automobilok. Budapesten 1895-ben jelent meg az első automobil, egyhengeres, másfél lóerős szerkezettel. Megnyitották az első hazai autókereskedést. 1901-ben rendezték meg az első automobil-kiállítást Budapesten. Az 1900-as években a nyugati országokban már megszokottak számító közlekedési eszköz csak lassan terjedt el hazánk területén, eközben pedig igen szokatlan helyzeteket teremtett. Az egyik ilyen dokumentációjában a közlekedési baleset azért történt, mert a gyalogos nem számított rá, hogy a közeledő eszköz nem kerül ki – hiszen az emberi erővel hajtott kerékpárok, illetve a lovas járművek esetében ez megszokott volt –, az autóvezető

pedig nem tudott idejében korrigálni.⁶ A hazai autózás hajnalának ilyen esetei és általában véve az újszerű közlekedési eszköz hamar ráirányította a figyelmet a szabályozás fontosságára.

A motoros járművek (autók, motorok) első szabályozását Budapest akkori rendőrfőkapitánya, Rudnay Béla a 17902/1901. sz. főkapitányi rendeletben⁷ szabályozta, az alábbi jogkörökkel felruházva a rendőrséget:

- forgalomképesség megállapítása, forgalmi engedély kiadása: „1. Személy- vagy teherszállításra csak oly automobil hozható forgalomba, a melyet [...] bizottság forgalomképesnek nyilvánít, a mely folyó számmal ellátatik, a főkapitányság bélyegzőjével megjelöltetik, és a melyre vonatkozólag, a bizottság véleménye alapján, a főkapitányság által a használati engedély kiadatik.”;
- vezetői engedély kiadása: „Automobil vezetésére csakis az jogosult, a ki [...] főkapitánysághoz folyamodik, a ki a vizsgáló-bizottságot illető díjakat a rendőr-pénztárnál letétbe helyezi, a vizsgát [...] bizottság előtt sikerrel leteszi, és a kinek képesítéséről a bizottság véleménye alapján a főkapitányság automobilvezetői jogosítványt állít ki.”

1901. június 14-én megtartották az első ünnepélyes vizsgát a Városliget szélén.

A közlekedés tehát egyre inkább strukturálódott, az állati hajtású járművek után megjelentek a motorikus járművek, a szabályozás igénye pedig e jelenségekkel párhuzamosan egyre inkább növekedett abba az irányba, hogy a közlekedésben részt vevő minden személyre, eszközre vonatkozóan legyen országos szabályzás a közlekedés rendje tárgyában. Ez a szemlélet a gépjárművezetés oktatásán túl kiterjedt például a gyermekek iskolai oktatására is a biztonságos közlekedés szabályairól. Napjainkban a KRESZ elsajátításában sokat segítenek a KRESZ-parkok, ahol a valódi közutak kisebb léptékű másolatával lehet találkozni. Amint az az előbbiekből kitűnik, a fejlődés e pontja már határozottan megkövetelte egy általános – avagy általánosnak nevezhető, annak igényével fellépő – szabályozás elfogadását.

A hazai folyamatok mellett a nemzetközi trend is abba az irányba mutatott, hogy a közlekedésben egységes szabályokat szükséges alkotni, a szabályok mellett azonban ma már fontos és kiemelt jelentőséget tulajdonítunk annak

⁶ Boros Jenő: Úrvezetők. *NOL.hu*, 2001. szeptember 5.

⁷ 17902/Fk. I. 1901. számú rendelet A székesfőváros területén két vagy többkerektű, személy- és teherszállításra szolgáló automobillal való közlekedésre nézve.

is, hogy a közlekedésben megjelentek az általános (nemzetközi) használatú jelzések. Ezek egyik első megjelenése egy nemzetközi egyezményhez köthető.

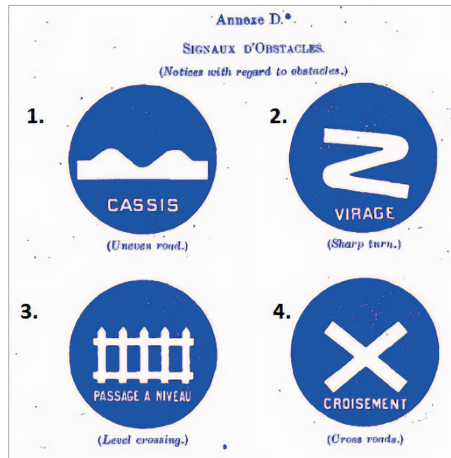
*A gépjárművek nemzetközi forgalmának szabályai:
az 1909-es párizsi egyezmény*

A hazai szabályozás alapjait nem csupán a korábbi – települési és országos, egyes eszközökre kiterjedő – rendelkezések formálták, hanem azok a nemzetközi hatások is, amelyek a közlekedés nemzetközi jellegéhez igazodva országhatárokon túlmenően kívánták felállítani a közlekedési rend minimumait.

Ezek sorában az első és legfontosabb az 1909-ben, Párizsban, a gépjárművek nemzetközi forgalmának tárgyában megtartott találkozó (*Convention with Respect to the International Circulation of Motor Vehicles*), amelyen a résztvevők közösen elfogadott egyezményben szabályozták a közlekedésre vonatkozó nemzetközi szabályokat.

Az ekkorra már több országban is a közlekedésre hasonló szabályokat alkalmazó felek abban értek el a korábbiakhoz képest jelentős áttörést, hogy – nem kis részben a megnövekedett autóforgalom okán – a forgalom irányítására szolgáló jelzőrendszereket jelentő közúti jelzőtáblák használatában egyeztek meg, amelyek egységes utasításokat adnak a közlekedésben részt vevőknek a követendő magatartással kapcsolatban. Mai szemmel nézve e táblák tekinthetők az első (nemzetközi) KRESZ-tábláknak, a későbbi hazai szabályozás is ezeket a jelzéseket vette alapul.

Az 1. ábrán 1-es jelzéssel látható közúti jelzőtábla az úton található buknót mint forgalmat lassító, az úton való látásviszonyokat nehezítő akadályt jelöli; a 2-es jelzésű tábla az útkanyarulat első nemzetközi jelzésévé vált; a 3-as jelzéssel ellátott tábla a közút és a vasút találkozását jelentő vágánykeresztezést jelöli; míg a 4-es jelzésű tábla a közutak egymással való találkozására, vagyis az útkeresztezésre utal. Ahogyan azt a rövid táblasor is mutatja, a kor technikai színvonalához illeszkedően a forgalomirányító jelzőrendszerek első példája igen szűk körű volt, az összesen négyelemű táblarendszer a leggyakrabban felmerülő közlekedési szituációkat rendezte, a hazai szabályozás nemzetközi kiindulópontjaként.



1. ábra: Az 1909. évi párizsi egyezmény figyelmeztető útjelző táblái

Forrás: *Convention with Respect to the International Circulation of Motor Vehicles* (1909). Online: https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Diagrams_of_warning_road_signs_by_1909_Paris_convention

*A gépjárművek közúti forgalmának szabályozása:
az 57000/1910. B. M. számú rendelet*

A közutakon való közlekedés szabályozásának 1910-re már terjedelmes előzménye volt, korábbi – lokális és országos hatókörű – jogforrások szabályozták már ekkor a különböző közlekedési eszközökre irányadó normákat. A gépjárművek megjelenése jelentős változást hozott a közlekedési viszonyokba: a kor fejlettségéhez képest gyors, nagy, ezáltal veszélyesnek tekintett járművekre vonatkozó szabályok megállapításának minden korábbinál kiemeltebb jelentősége lett. Olyan jogszabályra volt szükség, amely országos szinten egységesen illeszti be ezeket a közlekedési eszközöket a közlekedés – akkor már többnyire kialakult szabályok szerinti – rendjébe.

Ezt a szerepet töltötte be a m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról, amely bár egységes, a közlekedés minden szereplőjére kötelező szabályrendszernek nem tekinthető, mégis az első KRESZ-szabályozás legfontosabb előzménye.

A rendelet praktikus oka az volt, hogy a korszakban láthatóan megnövekedett a közúti közlekedéssel összefüggő balesetek száma – annak ellenére, hogy a gépkocsik sebessége ekkoriban 20 km/óránál lett maximalizálva, tehérgépkocsinál ez az érték 6 km/óra volt –, a trend visszafordítása érdekében megnövelt rendfenntartói létszám növelése pedig nem hozott látható eredményt.⁸ Jól érzékelhető tehát, hogy a közlekedés biztonsága nem haladási sebességtől és nem is a közlekedésben részt vevők ellenőrzésétől függött, ezek az intézkedések önmagukban nem jelentettek kellő védelmet.

A jogszabály az 1909-ben részes államként aláírt párizsi egyezmény alapján állt, ezenfelül azonban számos szükséges tárgykört rendezett a közlekedés témáján belül. A gépjárművek forgalomban való – szűkebben vett – részvételének alapszabályain kívül idetartozott többek között a:

- gépjárművek felszereltsége;
- műszaki vizsgálat és annak szabályai;
- gépjármű azonosítása (rendszámmal való ellátása);
- gépjárművezetői vizsga;
- közlekedés magatartásszabályai;
- jelzőtáblák.

A jogszabály rendelkezéseinek mélyebb vizsgálata azt mutatja, hogy a jogalkotó részletes, precíz szabályozásra törekedett, amely a megnövekedett autóforgalom további növekedését is képes kezelni, egyúttal több oldalról is megteremti a biztonságos közlekedés feltételeit. Az alábbiakban a fenti témakörök kapcsán hozott szabályokat mutatom be.

A gépjárművek felszereltsége

A felszereltség mai szemmel olyan alapvető kellékekre is vonatkozott, mint a kormány, a fék vagy a biztonságos helyben tartást lehetővé tevő alkatrész (kézfék). Az 1910-ben megjelent 57.000. számú m. kir. belügyminiszteri rendelet szerint:

⁸ Major Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. Doktori (PhD) értekezés. Pécs, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, 2009. 192–193.

„3. § [...] Minden gépjárműnek felszerelve kell lennie:

1. megbízható irányító készülékkel, mellyel gyorsan és biztosan lehet kormányozni;
2. egymástól teljesen független két fékberendezéssel, melyek egyike közvetlenül a hátsó kerekekre avagy az ezekkel szilárdan összekapcsolt alkatrészekre hasson. Mindegyik féknek biztos működésének és olyan hatásosnak kell lennie, hogy azzal a gépjármű a leggyorsabban megállítható legyen;
3. olyan szerkezettel, mely a gépjárműnek meredek helyen hátrafelé csúszását meggátolja, az esetben is, ha a fékberendezések elromlanának;
4. egy táblácskával, mely az alvázat készítő céget, az alváz gyártási számát, a motor erejét (lóerőkben), vagy a hengerek furatának méretét és számát, valamint a gép löketét, végül az üres gépjármű súlyát tünteti fel.”

A fentiekén kívül további kötelező elemeket is megállapít a rendelet, ilyenek a következők:

- hátramenetet lehetővé tevő műszaki felszereltség,
- kürt,
- első és hátsó fényszórók.

Ahogy látható, a szabályozás igen alapos, az egyes kötelező elemekre vonatkozó rendelkezés okát is feltünteti, ezzel egyértelművé és könnyebbé téve a jogalkalmazást és az önkéntes jogkövetést.

A közlekedés magatartásszabályai

A forgalomban való részvétel kapcsán a jogszabály néhány alapvető rendelkezést hoz a gépjárművekre vonatkozóan. Ilyen például a gépjármű műszaki megfelelőségének ellenőrzése elindulás előtt (42. §), a maximális megengedett sebesség (47. §), amely 3 tonna összsúly alatti járművekre egységesen 25 km/óra, e felett 20 km/óra volt. (Korábban, 1903-ban a Budapesti Közüti Vasút Társaság a zugligeti katasztrófa után, amelyet szerintük a túlságosan engedékeny sebességhatárítás okozott, javaslatokat tett a sebesség korszerű szabályozására. A *Rendőri Lexikon* 1909-ben hasonló szellemben szabályozott. A 194.823/1930 BM rendelet már óránként 40 km-es sebességgel való haladást engedélyezett a 3 tonnánál könnyebb járműveknek. Megterhelt pótkocsival azonban a legnagyobb megengedett sebesség 16 km óránként.)

Az egzakt határok kijelölése mellett a jogszabály azon eseteket is megállapítja, amikor a haladási sebességet mérsékelni szükséges (44. §), az irányváltás helyzeteiben a vezetőnek jeleznie kellett a szabályozás alapján (45. §), ehhez

kapcsolódóan bizonyos – különösen veszélyesnek ítélt – esetekben kürtöt is használniuk kellett a gépjárművezetőknek (50. §). A rend fenntartásának legnehezebb része a rendőrségre hárult, amelyet gyakran bíráltak is ennek kapcsán.

Az első KRESZ-törvény: közlekedési kódex, a 25000/1929. B. M. számú rendelet

Az első KRESZ-törvény részletesebb elemzése előtt érdemes összegezni azokat a releváns szabályozási előzményeket, amelyeknek a bemutatását a megelőző fejezet és alfejezetei tartalmazzák, és amelyek így a jelen jogszabály kiindulópontjának tekinthetők. Összességében ezek alapján elmondható, hogy a közlekedés rendjének szabályozása 1930-ig – a jelen pontban elemzett jogszabály kiadásáig – sporadikus volt, számos jogforrás tartalmazta a követendő normákat, azonban egyik sem törekedett az egységes, országos szintű és a közlekedés minden szereplőjére irányadó szabályok megalkotására. A szabályok egy része nem volt országos hatályú; Budapest fővárosként élen járt a szabályok megalkotásában, magas lakosságszámához illeszkedve a forgalomban részt vevők száma is nagy volt, a használatos forgalmi eszközök típusa pedig szerteágazó, ami az idők folyamán csak gyarapodott. A szabályok egy másik része pedig nem a forgalom egységes szabályozására törekedett, hanem akár közlekedési eszközönként állapította meg a követendő magatartásmintákat, így létezett korábban különálló jogforrás az omnibuszok és a kerékpárok közlekedésére is.

Mindezek alapján levonható a következtetés, hogy a közlekedés rendjének nem volt egységes, önálló jogszabálya, a társadalmi igény azonban egyre inkább növekedett, ahogyan egyre több eszköz vett részt a közlekedésben, egyre több balesetet és kérdéses helyzetet generálva, nem kevés munkát adva ezzel a rendőrhatóságnak. Habár a gépjárművek forgalomban való részvételére vonatkozó, 1910-ben kiadott miniszeri rendelet hatálybalépése óta számos kisebb változás történt a közlekedés szabályozásában, a következő jelentős mérföldkőre ezután sok évet kellett várni.

Ennek azonban már történelmi okai voltak: az I. világháború kitörésével a téma – mint oly sok más szakpolitikai terület – háttérbe szorult, a vesztes háború pedig szintén egyéb prioritásokat adott a jogalkotásnak.

Végül néhány esemény láncolata vezetett el odáig, hogy a szabályozás kidolgozására lehetőség adódott, amely az arra vonatkozó akarrattal is társult: 1926-ban ugyanis a magyar kormány nemzetközi szerződést írt alá Párizsban a közúti

közlekedés és a gépjárművek közötti forgalmának szabályozása tárgyában. Az e szerződést a hazai jogrendbe beillesztő két törvénycikk⁹ közül a közlekedés hazai szabályozására vonatkozó jogszabály miniszteri szintű felhatalmazást adott a közlekedés általános szabályainak megállapításához. E felhatalmazás által jöhetett létre az úgynevezett Közlekedési Kódex, pontos nevén „A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 25000/1929. B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról” (az első KRESZ-törvény), amely nevéből kiindulva – a korábbi jogforrásokhoz képest, azoktól teljes mértékben eltérően – egységes szerkezetbe foglalva, a közutakat használó minden szereplőre kiterjedve állapította meg a közlekedés szabályait. A korábbi jogforrásokhoz képest tehát nem egy-egy eszközt, nem lokálisan vagy az ország bizonyos útjaira kiterjedően és nem is hirtelen felmerült igényeket kielégítve, hanem átfogóan szabályozta a közlekedés rendjét, ezáltal joggal nevezhető az első KRESZ-törvénynek.

A jogszabály 1930. január 1-jén lépett hatályba, hét részből, kilenc fejezetből és 123 szakaszból áll, a rendelkezéseket a függelékben ábrák és minták egészítik ki. A jogszabály az alábbi struktúra szerint épül fel.

A struktúra részletes vázlata alapján a jogszabály igen feszes logikát követ: a részekben belül fejezetek, a fejezeteken belül – nem minden esetben alcímek tagolják a rendelkezéseket, illetve az alcímeket belül – a mai jogszabályszerkesztési rendelkezésektől eltérően további szerkezeti egységek találhatók, amelyeken belül már a konkrét rendelkezések szakaszai (§) vannak.

A jogszabály I. részének II. fejezetében a közlekedés egyes szereplőire vonatkozó szabályokat szereplőnként állapítja meg, a közlekedési eszközök mellett külön kitérve a gyalogosokra és a lóval hajtott eszközökre is. A III. fejezet a közlekedés rendjének – a közlekedés szereplőinek környezetét jelentő – szabályaival foglalkozik, úgymint útvonalakkal, járdákkal, valamint témám szempontjából kiemelt jelentőséggel a közlekedési tájékoztató táblákkal és egyéb tájékoztató jelzésekkel.

A II. rész a közlekedési eszközök (vagyis az I. rész A) alcíme) rendelkezéseit bontja tovább, elsőként – a IV. fejezetben – a gépjárművekre, majd

⁹ 1929. évi XXII. törvénycikk a közlekedés és az átmenő forgalom tárgyában 1923. évben Genfben tartott általános értekezleten megállapított okmányok becikkelyezéséről; 1930. évi XII. törvénycikk a gépjárművek közötti forgalmának szabályozása tárgyában 1926. évi április hó 14-én Párisban aláírt nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről.

a különleges gépjárművekre (például mezőgazdasági gépek), ezután a közhasználatú járművekre (tömegközlekedési eszközökre, például társaskocsik) vonatkozó rendelkezéseket állapítja meg. Az V. fejezet a kerékpárokra és a kerékpárosokra vonatkozó szabályokat rögzíti, a VI. fejezet pedig ismét az állati erővel vontatott járműveket tárgyalja. A VII. fejezet különleges abból a szempontból, hogy az Automobilszakértő Bizottság feladatait és a közlekedéssel kapcsolatos feladatait egy cím alatt tárgyalja, így a gépjárművek engedélyeztetésével, forgalomban való részvételének vizsgálatával kapcsolatos rendelkezések egy szűkebb egységben kaptak helyet, a közlekedérendszettel kapcsolatos III. részben. Ebbe tartozik még a gépjárművezetői tanfolyamok szabályait tárgyaló VIII. és IX. fejezet, előbbi a magánszervezésű, utóbbi pedig az állami tanfolyamok szabályainak leírásával.

A IV. rész – a jogszabály szűkebb tematikáján már túlmutatva – a közlekedérendészeti hatóságokat és azok jogköreit írja le, míg az V. rész a közlekedési szabályok megsértése esetén foganatosítható büntető rendelkezéseket tartalmazza, a VI. részben már a jogkollíziók elkerülése végett hatályon kívül helyezett jogszabályok találhatók (köztük több, a dolgozatban is elemzett közlekedési tárgyú rendelettel), végül a VII. rész a hatálybalépés szabályait tárgyalja. A jogszabályt – az ebben az esetben kiemelt jelentőségű – függelék és minták zárják. Az alábbiakban a jogszabály ezen egyes részei és fejezetei közül mutatom be a dolgozat tematikájához illeszkedők főbb intézkedéseit.

A közúti közlekedés rendjének általános érvényű szabályai

A fejezet olyan alapvető rendelkezéseket tesz, mint hogy a közutakat mindenki szabadon használhatja (2. §), azonban csak arra alkalmas járművel. A jogszabály 1941-es módosítását követően vidéken 1941. július 6-tól, Budapesten november 9-től lépett életbe a jobbra hajtás. Magyarországon a közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvény 107. §-a értelmében „minden járművel balra kell hajtani, szembejövő járműnek balra kell kitérni, az előtte haladóknak pedig jobbról kell eléje kerülni”.¹⁰ A Magyar Közlekedési Kormányzat 1939 júniusában a jobb oldali közlekedésre való áttérésről döntött, de a II. világháború kitörése miatt két évvel elhalasztották. 1941 júniusában megjelent a belügyminiszter erre vonatkozó rendelete. Július 6-án reggel 3 órától lépett életbe az új közlekedési

¹⁰ 1890. évi I. törvénycikk a közutakról és vámokról, 107. §.

rend, Nagy-Budapest és környéke kivételével. November 9-én hajnali 3 órakor már itt is életbe lépett a jobb oldali közlekedési rend. Négy hónap alatt sikerült elvégezni azokat a munkálatokat, amelyek feltételei voltak a hajtási irány megváltoztatásának. A járművek vezetőivel kapcsolatos követelmények közt a józanságot, illetve a jogszabály egyéb rendelkezéseinek betartását jelöli meg.¹¹ Habár a jogszabály egy későbbi helyén tételes sebességhatárokat állapít meg, a jelen részben is úgy rendelkezik, hogy a járműveket olyan sebességgel kell vezetni, amely a közlekedésbiztonságot a leginkább garantálja – ma ezt úgy mondanánk, hogy az útviszonyoknak megfelelően. A kitérés és az előzés szabályai kapcsán értelemszerűen a bal oldali közlekedés szabályaihoz illeszkedő rendelkezéseket állapít meg a jogszabály.¹²

Az útkeresztezések és útelágazások kapcsán a fordulás íveit (jobbra nagy ívben, balra kis ívben) is szabályozta a rendelet,¹³ illetve széles körben állapította meg a hangjelzések használatának kötelezettségét; ennek oka az volt, hogy a közlekedők ebben az időben még nem voltak megfelelően hozzászokva a – kor technikai színvonalához képest – gyorsan haladó közlekedési eszközökhöz és az egyre nagyobb forgalmú közlekedéshez. Ebben az időben még a gépjárművek esetében is nagy szerepük volt a karjelzéseknek, a vezetőik (és a hatósági szereplők) ilyen módon kommunikáltak egymással a közlekedés során, ezért a jogszabály is részletesen szabályozza ezeket.¹⁴

A gyalogosokkal kapcsolatos szabályozás¹⁵ mai szemmel nézve is modern szemléletű volt, a járdán való közlekedés, a gyalogosok úttesten való átkelése a modern korral egyezően lett szabályozva, némi túlszabályozás is érződik azonban a gyalogosok egymás közti kitérése és a csoportos járdahasználat tilalma tárgyában. Az állatok közlekedésben való részvétele kapcsán a jogszabály a lovaglást és az állatok hajtását tárgyalja röviden,¹⁶ a leginkább egyértelmű, védelmet szolgáló kötelezések formájában.

¹¹ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 4. §.

¹² 25000/1929. B. M. számú rendelet, 5–7 §.

¹³ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 8. §.

¹⁴ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 10–11. §.

¹⁵ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 19–23. §.

¹⁶ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 24–25. §.

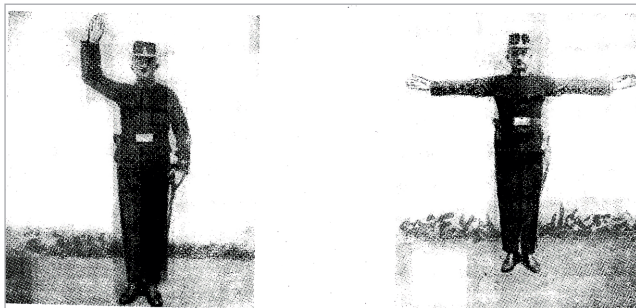
A közlekedési rend biztosítása

A közlekedési rend biztosítása témakörének a jogszabály külön fejezetet szentel, amelyben tárgyalja többek között a fő- és mellékútvonalak rendőrség általi kijelölésének lehetőségét,¹⁷ hasonlóan az egyirányú utak kijelöléséhez¹⁸ és a párhuzamos haladáshoz.¹⁹

A jelen fejezet jellemzően az önkormányzatokra vonatkozó feladatokat is megállapít, így például játszóterek létesítését és járdák építését írja elő; a közlekedés rendjének kialakítását tehát egyrészt a megfelelő szabályok kialakításával, másrészt az ehhez szükséges infrastruktúra helyi szinten való kiépítésével kívánja garantálni.

Rendőri jelzések

A forgalom irányítását még a II. világháború után is évtizedeken át kézzel, irányítótornyokból végezték. Úgy gondolták, hogy a közlekedők jobban betartják a szabályokat, ha rendőr felügyeli őket.



2. ábra: Rendőri jelzések I.

Forrás: A 250.000/1929. B. M. számú rendelet eredeti illusztrációja

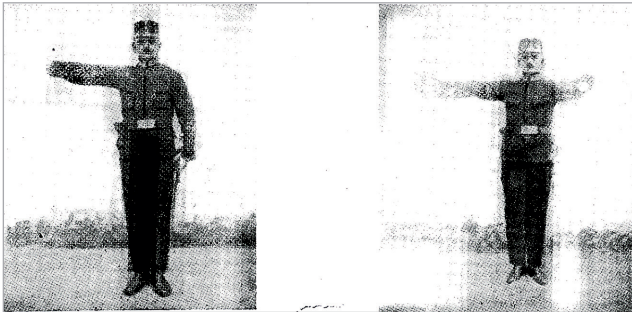
¹⁷ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 27. §.

¹⁸ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 28. §.

¹⁹ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 29. §.

A jogszabály a közlekedés irányítására szolgáló, minden közlekedő számára kötelező jelzések illusztrálását is tartalmazza; a rendőri jelzések alapvetően ebben a korszakban is a forgalom irányítására szolgáltak, a főleg gépjárművel közlekedők számára adott utasítások a közlekedés rendjét a legtöbb esetben az útkereszteződésekben tartották fenn – a jogszabály szerint „ahol a közlekedés rendje megköveteli”.²⁰ Az irányítás megvalósulhat fény- vagy karjelzéssel, a minták illusztrációja utóbbiakat sorolja fel.

A 2. ábra bal oldalán látható karjelzés az „Állj!” jelzése, amellyel a rendőr a felé haladó gépjárművet készteni megállásra jobb karjának függőleges felemelésével, a legtöbb esetben merőleges átmenő forgalom okán.²¹ A jobb oldali karjelzés a szabad útvonal jelzése, két felemelt karral az útkereszteződések haladási irányát mutatja.



3. ábra: Rendőri jelzések 2.

Forrás: A 250.000/1929. B. M. számú rendelet eredeti illusztrációja

A jogszabály mintái közt található további rendőri jelzések közül a 3. ábra bal oldalán látható karjelzés – a megelőző jelzéshez hasonlóan – a szabad útvonal jelzése, a jelen jelzés azonban nem útkereszteződésekben, hanem egyéb helyeken érvényes, és értelemszerűen a jobb kar kinyújtása vállmagasságban a jobb, a bal kar kinyújtása vállmagasságban pedig a bal irányba való haladás lehetőségét jelöli.²² Az ábra jobb oldalán látható jelzés az íves („ívben”) fordulás jelzése,

²⁰ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 11. § (1) bekezdés.

²¹ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 11. § (4) bekezdés a) pont.

²² 25000/1929. B. M. számú rendelet, 11. § (4) bekezdés b) pont.

ekkor a rendőr egyik karját vállmagasságban vízszintesen nyújtja ki, másik karját szintén vállmagasságban vízszintesen előrenyújtja, ezzel jelölve a fordulás ívét.²³

Összefoglalás

Dolgozatomban a hazai közlekedés írott jogi dokumentumait elemeztem a 19. század végétől az első KRESZ-törvényként aposztrofált jogszabályig. Az e korszakot felölelő fejlődési ívről összességében elmondható, hogy az autók számának növekedésével arányosan, azzal párhuzamosan a szabályozás minősége jelentősen fejlődött, a hazai közlekedési szabályozás élenjáró jellegét pedig többek közt az is bizonyítja, hogy az első KRESZ-törvény egy évvel megelőzte a közlekedés terén akkor jóval fejlettebb Nagy-Britannia hasonló szabályozását (The Highway Code), amely 1931-ben lépett hatályba. A KRESZ a hatálybalépése után 16 alkalommal módosult. Kezdetben azonban a közlekedés szabályozása még nem általában véve a közlekedés rendjének kialakítása céljával történt: a közutakon viszonylag gyorsan mentek végbe olyan korszakos változások, amelyek korábban nem voltak tapasztalhatók. A városokba irányuló népvándorlás a városi lakosságot, így a közlekedők számát is jelentősen megnövelte, a korabeli technológiai fejlődés pedig új közlekedési eszközöket hozott a közlekedésbe. Megjelentek a tömegközlekedési eszközök őseit jelentő társaskocsik (omnibuszok), kerékpárok, majd jelentős technológiai ugrásként a gépjárművek és a motorkerékpárok. Mindezen változások – a lakosság és a közlekedők megnövekedett száma, illetve a közlekedésben részt vevő járművek sokasodása – mellett vagy éppen azok következményeiként egyre több baleset történt az utakon, a baleseteken kívül pedig számos olyan szituáció és bizonytalanság övezte a közlekedést, amely egyre inkább arra sarkallta a jogalkotót, hogy több figyelmet fordítson a közlekedés szabályozására. Ezt hivatott segíteni az első közlekedési lámpa is, amelyet 1926. december 23-án helyeztek üzembe Budapesten. A „villanyrendőrt” a Nagykorút és a Rákóczi út kereszteződésében állították fel, a Blaha Lujza téren, a főváros egyik legnagyobb csomópontjánál.

A közlekedés szabályozása a kezdetekkor még a problémák gyors kezelésére irányult: az omnibuszok megjelenése után röviddel kiadták az omnibuszok szabályozását elvégezni hivatott rendeletet; hasonlóan a kerékpárok megjelenéséhez és szabályozásához.

²³ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 11. § (4) bekezdés c) pont.

Országos szabályozás hiányában a közlekedés biztonságának garantálása egy időszakban a zsúfoltabb városok feladatává vált: Budapest és a nagyobb hazai városok is rendelkeztek önálló szabályozással több, a közlekedést érintő tárgykör és jármű vonatkozásában. Az országos szintű, egységes, a közlekedés minden szereplőjére kiterjedő szabályozás azonban a 20. századra már elengedhetlenné vált, ezt erősítette az ország nemzetközi egyezményekben való részessége is. A KRESZ szabályai a legtöbb közforgalommal rendelkező ország szabályaival sok tekintetben hasonlóak vagy azonosak, de nem egységesek! Az Európai Unió tagállamainak nemzeti előírásai között legalább 40 kisebb-nagyobb eltérés van (sebességhatárok, illetve a közúti jelzések alkalmazása terén).

Végül 1929-ben történt meg a közlekedésre vonatkozó szabályok kodifikálása és az egységes Közlekedési Kódexben való megjelenése.

Az első KRESZ-törvény (közlekedési kódex) – habár e kifejezés abban a korban még ismeretlen volt – logikus szerkezetben, járművek, okmányok, jelzések, hatóságok és számos egyéb logika szerint állapította meg azokat a szabályokat, amelyek a nemzetközi egyezményekhez illeszkedve meghatározták a közlekedés rendjét az egész ország területén. A szabályozás mélyebb vizsgálata alapján kijelenthető, hogy a jogszabály nemcsak saját korában volt úttörő, de rendelkezései máig hatóan érvényesnek bizonyulnak a KRESZ-szabályozásban.

Időtállóságát erősíti meg az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól: „A közúti közlekedés biztonsága fontos társadalmi érdek. A biztonságos és zavartalan közlekedés alapvető feltétele, hogy a közlekedési szabályokat mindenki megtartsa és számíthasson arra, hogy azokat mások is megtartják. Emellett szükséges az is, hogy a közlekedés résztvevői előzékenyek és türelmesek legyenek egymással szemben [...]”

A KRESZ változása, a technikai kultúra fejlődése és az egyre újabb eszközök között szoros összefüggés van, de sajnos sok esetben a KRESZ többéves késéssel követi a változásokat, nem veszi figyelembe a jelenkor kihívásait. Például a járművezetőknek csak 1998 óta nem szabad mobiltelefont kézben tartva használni. Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 3. § (2) bekezdése 1998. január 1-jei hatállyal vezette be a mobiltelefon használatára vonatkozó előírásokat.

Felhasznált irodalom

- Boros Jenő: Úrvezetők. *NOL.hu*, 2001. szeptember 5. Online: <http://nol.hu/archivum/archiv-28756-18039>
- Engi József: A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata. II. rész. A 19. század végétől az első világháborúig. *Belvedere Meridionale*, 12. (2000), 1–2. 110–127.
- Kósa László: A közúti közlekedés rendjének szabályozása 1872-től napjainkig, különös tekintettel Budapestre. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 9. (1999), 10. 77–87.
- Major Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. Doktori (PhD) értekezés. Pécs, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, 2009.
- Pásztor Mihály: *A közvilágítás alakulása Budapesten*. Budapest, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala, 1930.

Jogi források

1890. évi I. törvénycikk a közutakról és vámokról
1929. évi XXII. törvénycikk a közlekedés és az átmenő forgalom tárgyában 1923. évben Genfben tartott általános értekezleten megállapított okmányok becikkelyezéséről
1930. évi XII. törvénycikk a gépjárművek közúti forgalmának szabályozása tárgyában
1926. évi április hó 14-én Párisban aláírt nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről 2228/1884. (VI. 30.) BM sz. rendelet
- 594/1886. sz. közgyűlési szabályrendelet a társaskocsik (omnibuszok) közlekedésének első szabályozásáról
- A fővárosi Törvényhatóság 1890/387. sz. szabályrendelete a kerékpárrali közlekedés korlátozása tárgyában
- A m. kir. belügyminiszter 42159/1897. számú B. M. rendelete
- 17902/Fk. I. 1901. számú rendelet A székesfőváros területén két vagy többkerekű, személy- és teherszállításra szolgáló automobilokkal közlekedésre nézve
- A m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról
- A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000/1929. B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról
- 61/2009. (XII. 14.) IRM rendelet a jogszabályszerkesztésről
- Convention with Respect to the International Circulation of Motor Vehicles. Paris, 1909

Raffai Zsófia

A veszélyesáru-szállítással kapcsolatos közbiztonsági tervezés rendszere és a tervek hatósági ellenőrzési tapasztalatainak értékelése

Bevezetés

Tudományos Diákköri Konferenciára írt dolgozatom témájának a veszélyesáru-szállítással kapcsolatos közbiztonsági tervezés rendszerét és a tervek hatósági ellenőrzési tapasztalatainak értékelését választottam, különösen a nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk szállítását, tárolását, a veszélyesáru-szállítást szabályozó nemzetközi egyezmények, illetve az eljáró hatóságok megvizsgálásával. Dolgozatomban ismertetem azokat a szabályokat, előírásokat, amelyekkel a nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes árukkal való visszaélések kockázata csökkenthető, illetve azt, hogy ezek be nem tartása milyen veszélyekhez, bírságokhoz vezethet.

A téma aktualitása, a témaválasztás indoklása

A témaválasztásomat azzal indokolnám, hogy már a középiskolai tanulmányaim alatt alapismereteket szerezhettem a közlekedési ágazattal kapcsolatban. Tanultam személyszállítást, logisztikát és áruszállítást. Az egyetemi képzésem során a választott szakirányomnak megfelelő ismereteket sajátíthattam el, volt lehetőségem megismerkedni a veszélyes áruk szállításának alapjaival, ahol az oktatott tananyag felkeltette érdeklődésemet a közúti veszélyes áruk szállítása témakörében. Mivel a közúti veszélyesáru-szállítási tevékenység kimondottan kutatott témának tekinthető, próbáltam egy szegmensére szűkíteni kutatási területemet, lehetőleg egy olyan témára, amely a hétköznapiakban komoly kihívás elé állíthatja a közreműködő hatóságokat. Így esett a választásom a veszélyes anyagokkal vagy éppen árukkal való visszaélésekkel kapcsolatos problémakörre, azon belül is az azokkal való visszaélésre terrorcselekmények során.



Kutatási célok, módszerek

Célom, hogy dolgozatommal hozzájáruljak a veszélyesáru-szállítással kapcsolatos témák iránt érdeklődők ismeretének bővítéséhez, illetve hogy kutatásom eredményeit a képzésben részt vevők vagy a téma iránt érdeklődők a jövőben hasznosítani tudják. A nagy közbiztonsági kockázattal járó áruk szállítása nagy kihívásokat és veszélyeket rejlhet magában a jövőt illetően, éppen ezért fő célkitűzésem, hogy a témát teljes mértékben feldolgozó, elemző, értékelő anyagot készítsek el a rendelkezésre álló szakirodalmak feldolgozásával.

A veszélyesáru-szállítás és a katasztrófavédelem kapcsolata

A veszélyesáru-szállítás kialakulása

Magyarország elhelyezkedése rendkívül kedvező, ezért az ország útjain jelentős mennyiségű veszélyesáru-szállítás történik. Fontos katasztrófavédelmi feladatnak számít a közúti balesetek megelőzése veszélyes áruk szállítása során, valamint a bekövetkezésük esetén ezek gyors és szakszerű elhárítása, hiszen a fő cél az emberek életének és egészségének, illetve a környezet biztonságának védelme. Ebből a célból az első katasztrófavédelmi törvény 2000-ben lépett hatályba.¹

2007. május 1-je óta önállóan és teljes hatáskörrel végzi a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság azoknak a bírságolási eljárásoknak a lefolytatását, amelyek a veszélyesáru-szállítás során elkövetett szabálytalanságokkal kapcsolatosak. Jól működik az együttműködés a társhatóságokkal, amelyek korábban és jelenleg is bírságozhatnak (például a rendőrség), ezáltal jelentős szakmai, illetve jogalkalmazási tapasztalat halmozódott fel. A 2011. év végére kiépült az iparbiztonság mint intézményrendszer, valamint elfogadták a szükséges jogszabályokat.²

2012. január 1-jén hatályba lépett a második katasztrófavédelmi törvény, amely megteremtette a lehetőséget arra, hogy önállóan gyakorolhassa hatósági jogkörét a katasztrófavédelem a veszélyes áruk szállításának belvízi, vasúti és légi

¹ Kátai-Urbán Lajos – Kozma Sándor – Vass Gyula: *Veszélyes szállítmányok felügyeletének fejlődése Magyarországon*. Védelem Online: Tűz- és Katasztrófavédelmi Szakkönyvtár, 2015.

² Lásd: www.katasztrofavedelem.hu/103/veszelyes-szallitmanyokkal-kapcsolatos-hatosagi-feladatok-jogszabalyok

ellenőrzésében, bírságokat szabhasson ki, továbbá intézkedhessen és káreseményeket vizsgálhasson ki az ezzel kapcsolatos balesetek elkerülése érdekében.³

A veszélyesáru-szállítás jogi szabályozása

Az ENSZ-ajánlások alapján valamennyi közlekedési alágazatra megszülettek a veszélyes áruk szállítását szabályozó nemzetközi megállapodások, ilyen az 1957 szeptemberében Genfben megkötött *A veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló európai megállapodás*, amely egyezményhez 1979-ben csatlakozott Magyarország az 1979. évi 19. törvényerejű rendelettel.⁴

Az 1999. június 3-án Vilniusban megkötött *A veszélyes áruk nemzetközi vasúti szállításáról szóló előírás* a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezmény „C” függelékét képezi.⁵

A belvízi szállítást Európában a 2000 májusában megkötött megállapodás, az ADN szabályozza, amelynek magyar megfelelője *A veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról szóló európai megállapodás*.⁶

A biztonságos légi veszélyesáru-szállítás megteremtése érdekében született meg a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 18. függeléke. Magyarországon az 1971. évi 25. számú törvényerejű rendelet hatálybalépésével kezdődött meg az alkalmazása. Az IATA DGR, más néven a *Nemzetközi Légi Fuvarozási Egyesület Veszélyes Áru Szabályzata*, amelyet a légitársaságok globálisan alkalmaznak.⁷

A nemzetközi tengeri szállítást az IMDG-kódex, azaz *A Nemzetközi Tengeri Veszélyes Áru Kódex* koordinálja, amely az Életbiztonság a tengeren tárgyú egyezmény egyik fejezetében található.⁸

³ Kátai–Kozma–Vass (2015): i. m.; Bárdos Zoltán: A veszélyes anyagok szállításának szabályozása és a közúti szállítások ellenőrzésének Fejér megyei tapasztalatai. *Hadmérnök*, 5. (2010), 2. 101–114.

⁴ Horváth Hermina et al.: *Ipárbiztonságtan II.* Budapest, Dialóg Campus, 2018.

⁵ Horváth et al. (2018): i. m.

⁶ Horváth et al. (2018): i. m.

⁷ Horváth et al. (2018): i. m.

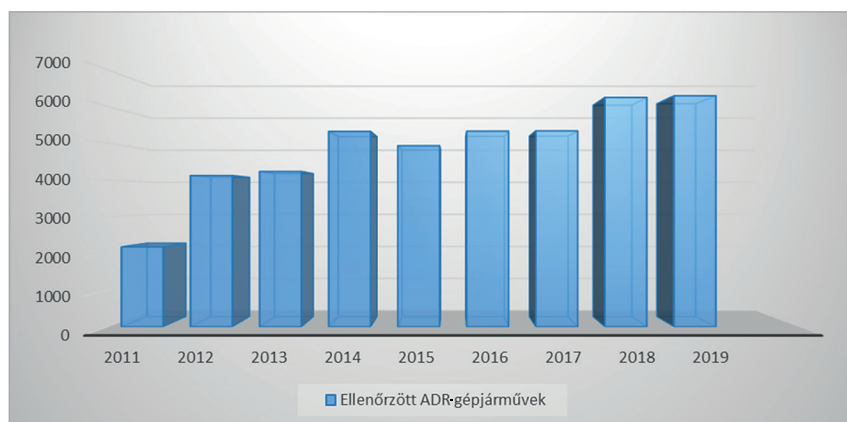
⁸ Horváth et al. (2018): i. m.

A katasztrófavédelem megjelenése a veszélyesáru-szállítás vonatkozásában

A katasztrófavédelem egyedülálló hatósági jogkörrel 2007 óta rendelkezik a közúti veszélyesáru-szállítás ellenőrzésére vonatkozóan. Ez a jogkör kiterjed a vasúti, a vízi és a légi szállításra is.⁹

A környezet és a lakosság védelme érdekében az Európai Tanács megalakította a Seveso-irányelveket, amelyek elősegítik a veszélyes anyagokkal foglalkozó létesítmények megfelelő biztonsági szinten való működését. A tagállamok az irányelv által meghatározott biztonsági szinteket kötelesek elérni, ennél szigorúbb intézkedések bevezethetők.

Jelenleg a 2012-ben hatályba lépett 2012/18/EU Irányelvet, a Seveso III Irányelvet alkalmazzák az Európai Közösség tagállamaiban.¹⁰



1. ábra: ADR-ellenőrzések 2011–2019, darabszámban meghatározva

Forrás: a szerző szerkesztése BM OKF adatai alapján

⁹ 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről (Kkt.), 20. § (2) és (11) bekezdés; 2011. évi CXXVIII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról (Kat.).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2012/18/EU irányelve (2012. július 4.) a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek veszélyének kezeléséről, valamint a 96/82 EK tanácsi irányelv módosításáról és későbbi hatályon kívül helyezéséről; 2008/68/EK irányelv a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról.

Megfigyelhető, hogy minden évben növekvő tendenciát mutat az ADR- (*Accord Dangereuses Route*) ellenőrzések száma, ennek legfőbb oka a második katasztrófavédelmi törvény hatálybalépése, amely megköveteli a gyakoribb ellenőrzést (1. ábra). Az ellenőrzések hatékonyságát nagy részben befolyásolja az ellenőrzés helyének, idejének kiválasztása, illetve a forgalom sűrűsége. Az ellenőrzések során fontos volt a hatóság számára, hogy kiszűrjék azokat a járműveket, amelyek szabálytalan módon, jelölés nélkül szállítanak veszélyes árut. A hatóságok által kiemelten kezelendőnek számított az írásbeli utasítás és a figyelmeztető jelzőeszközök hiánya, valamint a küldeménydarabok, illetve a járművek nem megfelelő jelölése, bárcázása.¹¹

A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk bemutatása és szállítása

A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk szállítását egyre nagyobb figyelem kíséri. Ezen anyagokkal történt káresemények során a szállított anyag veszélyes tulajdonságaiból adódóan kockázatot jelent a környezetre, valamint a balesetet elszenvedőkre egyaránt. Ennek következménye, hogy a nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk és a nagy közbiztonsági kockázattal járó radioaktív anyagok fuvarozásában részt vevőknek közbiztonsági tervet szükséges készíteni, és az abban előírt követelményeknek kell megfelelniük.¹²

A veszélyes áruk bemutatása

A veszélyes tárgyak, hulladékok, anyagok közúton történő szállítását az ADR megtiltja, vagy csak bizonyos feltételek betartásával engedélyezi, mivel ezek fokozott kockázattal járnak. Veszélyes anyag szállítása esetén a szállító járművet narancssárga táblával kell megjelölni. A narancssárga táblák mellett megjelennek a veszélyességi bárcák is, amelyek jelölik, hogy egy anyag melyik veszélyességi osztályba tartozik, illetve hogy a környezetre, valamint az emberi szervezetre milyen hatást gyakorol (1. táblázat).¹³

¹¹ Kátai–Kozma–Vass (2015): i. m.

¹² ADR 2019 Szabályzat.

¹³ ADR 2019 Szabályzat.

1. táblázat: A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk felsorolása

Osz- tály	Al- osztály	Anyag vagy tárgy	Mennyiség		
			Tartányban (l)	Ömlesztve (kg)	Küldemény- darabban (kg)
1	1.1	Robbanóanyagok és -tárgyak	a)	a)	0
	1.2	Robbanóanyagok és -tárgyak	a)	a)	0
	1.3	C összeférhetőségi csoportba tar- tozó robbanóanyagok és -tárgyak	a)	a)	0
	1.5	Robbanóanyagok	0	a)	0
2		Gyúlékony gázok (a csak F betűt tartalmazó osztályozási kódok)	3000	a)	0
		Mérgező gázok (T, TF, TC, TO, TFC vagy TOC betű[ke]t tartalmazó osztályozási kódok), az aeroszolak kivételével	0	a)	b)
3		I és II csomagolási csoportba tar- tozó gyúlékony folyékony anyagok	3000	a)	b)
		Érzéketlenített robbanóanyagok	a)	a)	0
4	4.1	Érzéketlenített robbanóanyagok	a)	a)	0
	4.2	I csomagolási csoportba tartozó anyagok	3000	a)	b)
	4.3	I csomagolási csoportba tartozó anyagok	3000	a)	b)
5	5.1	I csomagolási csoportba tartozó gyújtó hatású folyékony anyagok	3000	3000	b)
		Perklorátok, ammónium-nitrát és ammónium-nitráttartalmú műtrágyák	3000	3000	b)
6	6.1	I csomagolási csoportba tartozó mérgező anyagok	0	a)	0
	6.2	„A” kategóriába tartozó fertőző anyagok	a)	a)	0
7		Radioaktív anyagok	3000A (különleges formájú) vagy 3004 ₂ az esettől függően, B vagy C típusú küldeménydarabokban		
8		I csomagolási csoportba tartozó maró anyagok	3000	a)	b)

Forrás: Gulyás Ágoston: *Útmutatók, segédanyagok a közbiztonsági terv összeállításához* (é. n.)

Fontos, hogy a csomagolás védelmet jelentsen az áruk szállítása, tárolása és a fogyasztó általi felhasználása során. A veszélyes anyagok azonosításához elengedhetetlen egy négyjegyű ENSZ-szám, amelyhez egy biztonsági adatlap is tartozik. Az adatlap tartalmi követelményeit a REACH-rendelet tartalmazza, formai követelményeit pedig a globális harmonizációs rendszer (*Globally Harmonised System*, GHS) határozza meg 16 pontban.

Ez a folyamat segíti a szállítók, illetve az üzemek munkáját, információt szolgáltat az anyagok fizikai és kémiai hatásairól, valamint a vegyi anyagok biztonságos felhasználásáról, tárolásáról, ezzel csökkentve a fennálló veszélyek kockázatát.¹⁴

Magyarországon négy szállítási alágazatot különböztetünk meg:

1. ADR – közúti;
2. RID – vasúti;
3. ADN – belvízi;
4. ICAO-TI vagy IATA-DGR – légi.

Az ADR a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás. Genfben lépett érvénybe 1957-ben, amelyhez 1979-ben csatlakozott Magyarország.¹⁵ A RID a veszélyes áruk vasúti fuvarozásáról szóló, magyar nyelven is elérhető szabályzat. A szabályzatot hazánkön kívül a COTIF néhány tagállama is alkalmazza.¹⁶ Az ADN a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás.¹⁷ Az IATA DGR veszélyes áruk légi úton történő szállítására vonatkozó szabályzat, amely magyar nyelven nem elérhető.¹⁸

Veszélyes áruk jellemző tulajdonságai lehetnek:

- tűz- és robbanásveszély;
- egészségkárosító (mérgező, maró) hatás;
- környezetszennyező hatás.¹⁹

¹⁴ Engler Ádám: A közúti áruszállítás szerepe a kritikus infrastruktúrában. *Hadmérnök*, 10. (2015), 2. 148–159.; 1907/2006/EK rendelet; UNECE: *GHS Rev. 8.* (2019); 1272/2008/EK rendelet.

¹⁵ Horváth et al. (2018): i. m.

¹⁶ COTIF: www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/

¹⁷ ADN 2019.

¹⁸ IATA: *Dangerous Goods Regulations*. 61st Edition (2020).

¹⁹ A veszélyes áru fogalma: www.stamped.hu/wp-content/uploads/2015/05/Veszelyes-aruk-fogalma-ADR.pdf?fbclid=IwAR0VOZJ2ju_b6Mf4IHgPTgBsb2LItiqcw1In3qc0d57NwexqE9Zb_d45OqU

A tűz- és robbanásveszélyes anyagok közvetlenül veszélyeztetik az emberek életét és anyagi javait, ahol ilyen tulajdonságú anyag található, ott a tűzveszély folyamatosan fennáll. Az egészségkárosító anyagok belégzés, lenyelés vagy a testfelszínnel való érintkezés útján a szervezetbe jutva okozhatnak maró, mérgező, bódító hatást, valamint allergiás reakciót. A környezetszennyező hatást kiváltó anyagok a szabadba jutva fejtik ki hatásukat. Fontos, hogy minden olyan veszélyes anyagot, amely ismeretlen, nem tisztázott eredetű vagy egyértelműen nem azonosítható, erősen mérgezőnek, valamint tűz- és robbanásveszélyesnek kell minősíteni egészen addig, amíg hozzáértő szakember nem azonosítja.

A veszélyes áruk osztályozása

A veszélyes árukat az ADR egy kritériumrendszernek megfelelően csoportosítja. Ezen anyagcsoportokat a veszélyes áruk osztályainak hívjuk. 9 áruosztály létezik, ha az alosztályokat is hozzá vesszük, akkor 13 kategóriát különböztetünk meg.²⁰

A veszélyes áruk osztályai:

1. osztály: Robbanóanyagok és -tárgyak
2. osztály: Gázok
3. osztály: Gyúlékony folyadékok
- 4.1 osztály: Gyúlékony szilárd anyagok, önreaktív anyagok, polimerizálódó anyagok és szilárd érzéketlenített robbanóanyagok
- 4.2 osztály: Öngyulladásra hajlamos anyagok
- 4.3 osztály: Vízrel érintkezve gyúlékony gázokat fejlesztő anyagok
- 5.1 osztály: Gyújtó hatású (oxidáló) anyagok
- 5.2 osztály: Szerves peroxidok
- 6.1 osztály: Mérgező anyagok
- 6.2 osztály: Fertőző anyagok
7. osztály: Radioaktív anyagok
8. osztály: Maró anyagok
9. osztály: Különféle veszélyes anyagok és tárgyak²¹

²⁰ ADR 2019 Szabályzat.

²¹ ADR 2019 Szabályzat.

A veszélyes áruk szállításánál jelentős szerepet kapnak az okmányok, hiszen a szállítmány megfelelő okmányolásának hiánya súlyos következményeket von maga után. Ahhoz, hogy egy gépkocsivezető veszélyes anyagot szállíthasson, szükséges egy ADR-tanfolyamot elvégeznie, majd sikeres ADR-vizsgát teljesítenie.

A veszélyes szállítmányok általi veszélyeztetettség értékelése

A közlekedésben veszélyes anyagoknak tekintjük azokat a termékeket, amelyek a szállítás során balesetet okozhatnak, növelhetik a közlekedésben amúgy is meglévő veszélyeket, illetve a balesetből eredő kockázatokat tovább súlyosbíthatják.²²

A vasúti fuvarozás során a legjelentősebb tételben alacsony gyulladáspontú folyadékokat, gázokat, illetve maró anyagokat szállítanak. Közúti szállítás során jelentős a pirotechnikai termékek, az egészségügyi hulladék, az ipari és PB-gázpalackok, vegyi anyagok küldeménydarabos, valamint a gyúlékony gázok és folyadékok tartányos szállítása. A belvízi szállítmányozás is egyre elterjedtebb Magyarországon, ennek a szállítási formának nagy részét a gyúlékony folyadékok szállítása teszi ki.²³

A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk szállítása

Nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruknak tekintjük azokat a termékeket, amelyek egy terrorcselekmény alkalmával visszaélésre adnak lehetőséget, és ez súlyos következményeket idézhet elő, tömeges baleseteket, pusztítást generálhat, illetve súlyos társadalmi-gazdasági zavart okozhat.²⁴

Nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk tárolása, szállítása esetén fontos, hogy a meghatározott közbiztonsági követelmények megfelelően be legyenek tartva. Ezeket az alapvető szabályokat az ADR-könyv részletesen

²² Bárdos (2010): i. m.

²³ Horváth Hermina – Kátai-Urbán Lajos: *Veszélyelhárítási tervezés a vasúti rendező-pálya-udvarokon*. 2013.

²⁴ Engler Ádám: A veszélyes anyagok közúti szállításának kockázatai, különös tekintettel a terrorizmus aktuális helyzetére. *Műszaki Katonai Közlöny*, 27. (2017), 4. 14–25.; Kátai-Urbán Lajos – Szabó Ágnes: Veszélyes áru raktárlogisztikai iparbiztonsági szabályozási környezetének értékelése. *Hadtudomány*, 24. (2014), E-szám. 115–125.

taglalja. Fontos, hogy a veszélyesáru-szállítás során használt tárolóhelyek, kikötők, rendező-pályaudvarok és az átmeneti tárolásra használt területek meg legyenek világítva, illetve ha szükséges, biztosítani kell a veszélyes áru elzárását az illetéktelenek elől. Az eljáró hatóságnak, illetve az általa megbízott társszervnek a naprakész nyilvántartásában szerepelniük kell az érvényes járművezetői oktatási bizonyítványoknak.²⁵

A veszélyes anyagot szállító járművekre vonatkozó kockázatcsökkentő megoldások

A gépjárművezetőnek minden olyan esetben, amikor a különösen veszélyes áru szállításakor közbiztonsági kockázati fenyegetettséget, gyanús dolgot észlel, a súlyosabb események bekövetkeztének megelőzése érdekében jelentenie kell a diszpécserszolgáltatnak, a közbiztonságért felelős személynek vagy az üzem vezetőjének. Az esemény bejelentése, illetve segítségkérés a rendőrség és a hivatásos katasztrófavédelem felé történhet. Fontos, hogy a jármű vezetőjének jelentési kötelezettsége van afelől, hogyha a veszélyesáru-szállítás előtt kapott utasításoktól bármilyen módon eltér.²⁶

A veszélyesáru-szállítással kapcsolatos közbiztonsági tervezés rendszere

Jogsabályi alapok

Az ENSZ már 1945 óta, a II. világháborút követően elkezdett foglalkozni a veszélyes áruk biztonságos szállításával. Az operatív munkát az Egyesült Nemzetek Szervezetének Gazdasági és Szociális Tanácsa, az ECOSOC egyik albizottsága, a *Veszélyes Áruk Szállításának Szakértői Csoportja* teljesíti, és fő feladatának tekintette minden szállítási mód alapjainak kidolgozását. Az ADR 1957. szeptember 30-án jött létre, európai országok kötötték Genfben. Az egyezményhez 43 tagállam csatlakozott, Magyarország 1979-ben.²⁷

²⁵ ADR 2019 Szabályzat; Kátai-Urbán Lajos – Vass Gyula: Veszélyes üzemek és szállítmányok biztonsága Magyarországon. *Védelem Tudomány*, 4. (2019), Iparbiztonság különszám. 45–82.

²⁶ Lásd: http://bte.hu/files/Kozbiztonsagi_terv_-_Vazlat.pdf

²⁷ Horváth et al. (2018): i. m.

A veszélyes anyagok jogosulatlan birtokba kerülésének, az azokkal való visszaélések, terrorcselekményekhez való felhasználásuk megelőzése érdekében a nemzetközi egyezmények 2005-től kiegészültek közbiztonsági előírásokkal. A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk szállításával, feladásával, tárolásával foglalkozó üzemek részére a közbiztonsági terv készítése kötelező.²⁸

A közbiztonsági terv

A közbiztonsági terv bemutatása

A közbiztonsági terv a veszélyesáru-szállítások során egy olyan dokumentum, amely tartalmazza azokat a kötelezően betartandó szabályokat és óvintézkedéseket, amelyek a legkisebb mértékűre csökkentik a veszélyes áruk eltulajdonításának esélyét, vagy éppen meggátolják az ezen anyagokkal való visszaélés lehetőségét és ezzel kapcsolatosan az emberek életének, az anyagi javaknak és a környezetnek a veszélyeztetését. Maga a közbiztonsági terv a veszélyes anyagok szállításával kapcsolatos szabálysértésekkel, azon belül is a terrorjellegű cselekményekkel és az ezekkel szembeni védekezés eszközeivel, módszereivel, az eljárásokkal, a hozzá kapcsolódó személyi felelősséggel, az információk tárolásával, illetve azok védelmével kapcsolatos előírásokkal foglalkozik.²⁹

A közbiztonsági terv készítése

Azoknak a vállalkozásoknak és üzemeknek, amelyek nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk szállításával foglalkoznak, közbiztonsági tervet kell készíteniük. A közbiztonsági tervet a biztonsági tanácsadó készíti, a vállalkozás általános helyzetére alapozva, amely a vállalat tevékenységét tükrözi.

A közbiztonsági tervekben ki kell emelni a telephely elhelyezkedésének leírását, a veszélyes anyagok tárolására kialakított helyek elhelyezkedését, valamint azokat az intézkedéseket, amelyek a biztonság érdekében születtek. A közbiztonsági terv aktualitását és meglétét a biztonsági tanácsadónak

²⁸ Tóth András – Muhoray Árpád – Pellérdi Dezső: Magyarország jelentősebb ipari katasztrófái a veszélyhelyzet-tervezés és -kezelés szempontjából. *Műszaki Katonai Közöny*, 29. (2019), 2. 21–39.

²⁹ *Veszélyes áru közbiztonsági tervkészítés ellenőrzés Módszertani Útmutató* (é. n.).

kötelessége ellenőrizni az ADR-utasítás 1.8.3.3. pontjában meghatározott feladatai mellett.³⁰

Közbiztonsági előírások

A nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes áruk szigorúan csak úgy szállíthatók közúton, amennyiben a jármű fel van szerelve megfelelő biztonsági eszközökkel, ilyen például a riasztórendszer, a lopás-, illetve mozgásgátló készülék. A szállítójárművet nyomkövető rendszerrel indokolt felszerelni, illetve biztonsági járműkísérettel kell megerősíteni, ha különösen nagy közbiztonsági kockázati veszélyhelyzet áll fenn.³¹

Komplex kockázatértékelést szükséges lefolytatni egy telephely közbiztonsági tervének készítésekor, a megfelelő biztonsági szint kialakításához, valamint a biztonságának a felülvizsgálatakor. A telephely biztonsága növelhető vizuális megfigyelő- és riasztórendszerek alkalmazásával, illetve be- és kiléptetőrendszerek működtetésével.

A veszélyes áruk szállításában közreműködők kiválasztásakor figyelembe kell venni a biztonsági követelményeket. A munkavállalóknak szakmai képzettségüket, gyakorlatukat és erkölcsi megbízhatóságukat dokumentumokkal szükséges igazolniuk, ezek érvényességének meglétét rendszeresen ellenőrizni kell.³²

Közbiztonsági képzés

Minden olyan vállalkozás számára, amelynek tevékenységi körébe tartozik a veszélyes áru közúti, belvízi vagy vasúti szállítása, kötelező alkalmaznia legalább egy biztonsági tanácsadót. A veszélyesáru-szállítással foglalkozó biztonsági tanácsadó feladatait, jogkörét, illetve a pozíció betöltéséhez szükséges követelményeket a veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadóról szóló

³⁰ *Veszélyes áru közbiztonsági tervekészítés ellenőrzés Módszertani Útmutató* (é. n.).

³¹ Lásd: http://bte.hu/files/Kozbiztonsagi_terv_-_Vazlat.pdf

³² 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról; a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról; 156/2019. (VI. 28.) Korm. rendelet a veszélyes áruk szállításáról szóló egyes kormányrendeletek módosításáról.

25/2014. (IV. 30.) NFM rendelet tartalmazza. A vállalkozásoknak biztonságismereti képzést kell biztosítaniuk minden veszélyesáru-szállítással foglalkozó munkaezőnek, az alapképzést pedig folyamatos ismeretűjítő képzésekkel kell kiegészíteni.³³

Fontos, hogy a közbiztonsági képzés magában foglalja, hogy a lehetséges kockázatok típusait a tanácsadó megfelelő időben észlelje, ismerje a közbiztonsági veszélyhelyzeteket és a kockázatok minimálissá tételének eljárásait, ha a vállalkozás biztonsági szabályait megsértik, tegye a megfelelő intézkedéseket, tudja a közbiztonsági veszélyhelyzetek lehetséges elhárítási intézkedéseit, ismerje a közbiztonsági terv vonatkozó részeit a hozzá tartozó felelősséggel összhangban, illetve az egyéni kötelességeit a terv alkalmazásával kapcsolatban.³⁴

A gépjárművezetőknek tisztában kell lenniük azzal, hogy mit kell tenni egy támadás vagy rablás esetén, és hogy egészségi vagy testi épségüket semmilyen kockázatnak nem kell kitenniük a rakomány védelmében. A munkáltató köteles minden képzésről nyilvántartást vezetni, és ha ezt az alkalmazott kéri, akkor azt számára elérhetővé kell tenni.

A veszélyes anyagok szállításával kapcsolatos jogsértések

Az iparbiztonsággal foglalkozó szakemberek az ország egész területén rendszeresen felügyelik a veszélyes áruk szállítását és a hozzájuk kapcsolódó üzemeket. Az előírások betartásának megkövetelésével a balesetek elkerölése, valamint a bekövetkezett károk enyhítése a cél.

Első fokon a megyei igazgatóságok járnak el, másodfokon pedig a főigazgatóság. A főigazgatóság tartja számon a megyei hatóságok és társszerveik segítségével közösen végrehajtott, több megyére kiterjedő ellenőrzéseket, majd összesíti a statisztikákat. Az elemzőmunka azért is nagyon fontos, mert ezek az információk segítik a megelőzés hatékonyabbá tételét, illetve szükség esetén jogszabályok módosítására is sor kerülhet.³⁵

A szigorú ellenőrzések ellenére is számos veszélyesanyag-szállítással kapcsolatos baleset történik. 2012. április 1-jétől minden ilyen káreseménynél kötelező

³³ 25/2014. (IV. 30.) NFM rendelet a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadóról.

³⁴ Lásd: http://bte.hu/files/Kozbiztonsagi_terv_-_Vazlat.pdf

³⁵ Kátai-Urbán Lajos – Vass Gyula: *Kézikönyv a veszélyes üzemek biztonságsszervezésével kapcsolatos alapfeladatok teljesítéséhez*. Budapest, Nemzeti Köszolgáltatási Egyetem, 2014.

a Katasztrófavédelmi Mobil Laborok (KML) jelenléte. A KML segítséget nyújt az elsődlegesen beavatkozó állomány részére minden olyan balesetnél, amely veszélyes anyagok előállítása, tárolása, szállítása során következik be.³⁶

A terrorjellegű cselekmények elleni védekezés eszközei, módszerei

Napjaink terrorizmussal fenyegetett világában nagy figyelmet kell fordítani ezen kockázatok csökkentésére az emberi életek és az anyagi javak védelme érdekében. 2001. szeptember 11-én 19 gépeltérítő az irányítása alá vett négy utasszállító repülőgépet, amelyek a New York-i World Trade Center ikertornya-inak és a Washingtonban található Pentagonnak csapódtak. A terrorakció során a géprablókkal együtt összesen 2995 ember vesztette életét.³⁷

Ez a terrortámadás ébresztette rá az Európai Uniót arra, hogy mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék e kockázatok bekövetkezésének valószínűségét. A közúti veszélyesáru-szállítás szempontjából ezen események hatására az ADR következő módosításában új fejezetként jelentek meg a közbiztonsági előírások, ezen belül pedig a nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes árukat érintő rendelkezések. Az előírt szabályok lényege, hogy veszélyes árut szigorúan csak megfelelő körülmények között azonosított fuvarozó szállíthat, illetve meghatározza azokat az anyagokat, amelyek egy terrorjellegű cselekmény során visszaélésre adnak lehetőséget, vagy radioaktív anyagok esetében rendkívüli következményekhez vezetnek, tömegpusztítást idézhetnek elő, illetve súlyos társadalmi-gazdasági zavart okozhatnak. Annak érdekében, hogy a veszélyes áruk szállítását végző fuvarozó megfelelően azonosítható legyen, minden esetben fényképes igazolványt kell magánál tartania. Ha a fuvarozó nagy közbiztonsági kockázatú veszélyes árut szállít, akkor azt az ADR közbiztonsági előírásainak megfelelően biztonsági járműkísérettel kell megerősíteni. A terrorjellegű cselekmények elleni védekezés eszközei közé tartozik még, hogy a tevékenység engedélyezésekor és felügyelete során a piaci szereplők közbiztonsági vizsgálatát elvégzik.³⁸

³⁶ Katasztrófatípusok, járműbaleset: www.katasztrofavedelem.hu/303/katasztrofatipusok_jarmubaleset

³⁷ A szeptember 11-ei események háttere: <http://users.atw.hu/magtar/cikkek/tmsz/szept11.htm>

³⁸ ADR 2019 Szabályzat.

A veszélyes árut szállító járművek eltérítése vagy éppen a járművek veszélyes anyagokkal való megrakása komoly kockázatot jelenthet a terrortámadások szempontjából. Az ilyen jellegű támadások célja, hogy túszoikat ejtsenek, valamint, ahogy a 2001. szeptember 11-ei esemény is mutatta, úgynevezett mártírműveletet vigyenek véghez.

A terrortámadások végrehajtása érdekében kisebbfajta repülőgépek, közúti járművek vagy üzemanyagtankerek eltérítése is számításba jöhet, amelyeket adott esetben robbanóanyagokkal rakodnának meg. A szeptember 11-én történt támadáson kívül ilyen merényletet vittek véghez 2002-ben Tunéziában, Dzserbában, amikor is behajtottak a zsinagógába egy üzemanyagot szállító kamionnal. Ez volt az al-Káida első sikeres nemzetközi merénylete szeptember 11-e után. A merényletben 19, köztük 16 német és francia turista halt meg.³⁹

A közbiztonsági tervek hatósági ellenőrzési tapasztalatainak értékelése

A veszélyesáru-fuvarozáshoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok

A közúti áruszállítás során az ADR által megnevezett áruk kiemelt kockázatot jelentenek. Ennek következtében a veszélyes szállítmányok fuvarozására sokkal fokozottabb, komolyabb hatósági ellenőrzés terjed ki. Az ellenőrzés során felmerülő hiányosságokat az 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet 2. sz. melléklete szerint I-es, II-es vagy III-as kockázati kategóriába sorolják, attól függően, hogy az adott hiányosság milyen mértékben veszélyezteti a környezetet. Az egyes előírások megsértése esetén kiróható bírságokat, illetve a bírságolással kapcsolatos hatósági feladatokat a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet határozza meg. A hatóságok az ellenőrzések alkalmával vizsgálják a vállalkozások veszélyes áruk és hulladékok szállításával kapcsolatos tevékenységeit. A rendelet 5. melléklete alapján szankcionálhatja a hatóság a feltárt hiányosságokat.⁴⁰

³⁹ Aaron Y. Zelin: Fifteen Years After the Djerba Synagogue Bombing. *The Washington Institute*, 2017. április 14. Beraczkai Antal: *A nemzetközi terrorizmus elleni harcban részt vevő szövetséges és magyar katonai biztonsági erők felkészítése és műveleti tevékenysége*. Doktori (PhD) értekezés. Budapest, ZMNE, 2009.

⁴⁰ 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet; 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet.

A kiszabható bírságok összege

A hatóság az ADR-ellenőrzések során az 1/2002. (I. 11.) Korm. rendeletben meghatározottakat köteles alkalmazni és azt ellenőrzési jegyzék alapján végezni. A veszélyes áruk szállításában nagyon fontos szerepet kap a dokumentáció, ezért az egyik legjelentősebb feladat ennek a megléte, valamint szabályos, karakterhelyes kitöltése. E dokumentációk közé tartozik például az írásbeli utasítás, a fuvarokmány, a tisztítási bizonylat, a veszélyeshulladék-kísérőokmány és az ADR-oktatási bizonyítvány is. A felsorolt okmányok hiánya esetén 100 000 és 500 000 Ft közötti pénzbírságot szabhat ki a hatóság, a fuvarokmányban lévő hiányosság esetében pedig 500 000 Ft értékű bírságot.⁴¹

Problémás területnek számít a veszélyes áruk szállítása során a járművek megfelelő jelölése. A jelölés eszközei közé tartozik a veszélyt jelző narancssárga tábla, amely lehet számmal ellátott vagy szám nélküli, illetve a veszélyességet jelző bárcák. Amennyiben a bárcák, illetve a narancssárga táblák ADR szerinti előírásai nincsenek teljesítve, 100 000 Ft értékű, ha a jelölés vagy a bárcázás helytelen, hiányzik vagy olyan mértékben sérült, hogy az felismerhetetlen, akkor 300 000 Ft értékű, valamint ha a járművön nincs semmiféle jelölés, illetve bárca, akkor 500 000 Ft értékű bírság szabható ki.⁴²

A rakomány megfelelő elhelyezésének és helyes rögzítésének nagy jelentősége van a veszélyes áruk szállítása során, figyelembe véve, hogy a járműről esetlegesen lehulló, leboruló veszélyes szállítmány veszélyeztetheti az emberek életét, egészségét és a környezetet.

Az erre vonatkozó előírások be nem tartása esetén szintén 100 000–500 000 Ft értékben szabhat ki bírságot a hatóság.⁴³

A közbiztonsági tervben találhatók a veszélyes áruk fuvarozásával kapcsolatos jogsértésekkel szembeni védekezés eszközei. A közbiztonsági terv hiánya 200 000 Ft-os büntetést jelent, a bírságozással érintett cselekmény elkövetéséért a vállalkozás vezetője, illetve a biztonsági tanácsadó tehető felelőssé.⁴⁴

Előfordulhat olyan szabálytalanság is, ahol a feladás során semmi nyoma nincs annak, hogy veszélyes áru szállítása történik, ezt rejtett veszélyesáru-szállításnak hívjuk, amely a leg súlyosabb szabálytalanságok egyike.

⁴¹ 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet; 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet.

⁴² 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet.

⁴³ 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet.

⁴⁴ 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet.

A bírsággal összefüggő hatósági feladatok

Az ADR szabályainak be nem tartása esetén, ha az halálesetet, súlyos személyi sérülést vagy nagy fokú környezetkárosító hatást idéz elő, a hatóság a továbbhaladást megakadályozza, vagyis feltartóztatja a járművet. Ilyen szabálysértésnek tekinthető, ha a fuvarozó szállításból kizárt veszélyes anyagot szállít, olyan járművel történik a szállítás, amely jóváhagyási igazolással nem rendelkezik, veszélyes árut szállít úgy, hogy erre semmilyen jelzés nem utal, valamint a dohányzási tilalom megszegése.

Amennyiben személyi sérülés vagy környezetkárosodás kockázatával járó mulasztás történik, intézkednek a veszély minél előbbi elhárítása érdekében, ilyen a hiba megoldására való kötelezés, ha teljesíthető, akkor már az ellenőrzési helyszínen, ha ez nem megvalósítható, akkor legkésőbb a folyamatban lévő szállítás befejezéséig.⁴⁵

A második kockázati kategóriába sorolható, ha a járművön nincsenek meg az előírt, üzemképes tűzoltó készülékek, helytelen a bárcázás, a jelölés vagy a nagybárcázás, valamint ha az írásbeli utasítás nem felel meg az ADR előírásainak, illetve hiányzik. Ha az ADR előírásainak megszegése személyi sérülés vagy környezetkárosító hatás kismértékű kockázatával jár, akkor a hiányosságokat nem szükséges a helyszínen kijavítani, elegendő a vállalkozásnál később megszüntetni.⁴⁶

A harmadik kockázati osztályba sorolható cselekmény vagy mulasztás például, ha az okmányokban valamilyen információ hiányzik, az oktatási bizonyítvány nincs a járművön, a nagybárcák, bárcák mérete vagy a betűk, számok, jelképek mérete nem felel meg az előírásoknak, illetve ha az írásbeli utasításban a helyes használatot nem befolyásoló, formai eltérés van.⁴⁷

Az I., II. vagy III. kockázati kategóriába nem sorolható egyéb mulasztások közé tartozik a veszélyes hulladék, a polgári felhasználású robbanóanyag, a radioaktív anyag szállításához szükséges engedély hiánya. Továbbá veszélyes anyagok szállításával foglalkozó vállalkozások esetében mulasztás lehet, ha a vállalkozásnak nincs biztonsági tanácsadója, nem készül éves jelentés, ha a biztonsági tanácsadó bizonyítványa 30 napnál régebben lejárt, vagy az adott

⁴⁵ 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet.

⁴⁶ Hatósági bírság: <http://adrszallitas.hu/hatosagi-birsag/>

⁴⁷ Bakos Krisztián et al. (szerk.): *Kézikönyv a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzéséhez*. Budapest, BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, 2015.

alágazatra, illetve veszélyességi osztályra a bizonyítvány érvényessége nem terjed ki, továbbá ha a szállítás során történt baleset esetén nem készült baleseti jelentés.⁴⁸

Az egyes hiányosságokért felelőssé tehető körét a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet határozza meg, a mulasztásokért a hatóság több vállalkozást is terhelhet. A kiszabott bírság összegét és az érintetteket a közigazgatási eljárás lefolytatása után határozatban nevezik meg. A döntéshozatal fellebbezés útján megtámadható, ebben az esetben a másodfokon eljáró hatóság is megvizsgálja az esetet, majd szintén határozatot hoz. Jogszabálysértés esetén a másodfokú döntés ellenében bírósági kereset adható be.⁴⁹

A tapasztalatok értékelése

A tapasztalatok alapján elmondható, hogy a veszélyes áruk szállításával, tárolásával foglalkozó üzemek, vállalkozások rendszeres ellenőrzése elengedhetetlen, hiszen ez nagymértékben hozzájárul a közbiztonság fenntartásához. A szankcionálás legfőbb oka, hogy az útvonalak lakott helyeken, illetőleg azok közvetlen közelében tudnak csak áthaladni, és a veszélyes áruk potenciális veszélyforrást jelentenek az ott élő lakosság számára. Az ADR által megnevezett áruk, anyagok jogosulatlan birtokba kerülésével, illetve egy esetleges baleset következtében veszélyeztethetik az emberi életet és a környezetet, ezért sokkal szigorúbb hatósági ellenőrzésen esnek át. Az ellenőrzés során tapasztalt hiányosságok pedig súlyos anyagi következményeket vonnak maguk után, amelyek kiszabhatók a veszélyes áruk továbbításában részt vevő személyek bármelyikére. Az egyik problémás terület, mint már feljebb is említettem, a küldeménydarabok, valamint a járművek nem megfelelő jelölése, amelyet a hatóság hiányosság esetén számonkér.

Ez nagyon fontos, hiszen ezek a jelölések gyors információt adnak az anyag tulajdonságairól, valamint veszélyeiről szállítás, tárolás esetén, illetve egy bekövetkezett baleset során.

⁴⁸ Bakos et al. (2015): i. m.

⁴⁹ Bakos et al. (2015): i. m.

Összegzett következtetések

A dolgozatomat összefoglalva elmondható, hogy a katasztrófavédelem, amióta részt vesz a veszélyes áruk szállításának ellenőrzésében, jelentős fejlődésen ment keresztül. Fontos feladatnak számít a veszélyes áruk szállítása során a balesetek kiküszöbölése, valamint a bekövetkezett káresemények gyors és szakszerű elhárítása, hiszen elsődleges a lakosság életének védelme, illetve a környezet biztonsága. 2009-re a katasztrófavédelem meghatározó szerepet töltött be a hatósági ellenőrzésekben, majd a második katasztrófavédelmi törvény hatálybalépésével felhatalmazást szerzett a veszélyes tulajdonságú áruk szállítási előírásainak közúton és a telephelyen való ellenőrzésére. A BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság éves adataiból készített diagram alapján elmondható, hogy az ellenőrzések száma a második katasztrófavédelmi törvény hatálybalépése után jelentős mértékben megnőtt. A bírságok kiszabásának értékei is növekvő tendenciát mutattak, ami azért is nagyon fontos, mert a veszélyes áruk szállítása során előírt szabályok betartatásával jelentősen növelhető a közbiztonság mértéke, illetve a veszélyes árukból adódó balesetek kockázatának aránya csökkenthető.

A nagy közbiztonsági kockázattal járó áruk szállítása napjainkban egyre nagyobb figyelmet érdemel. Az ezekkel az anyagokkal való visszaélés lehetősége hatalmas kockázatokat rejthet és veszélyes lehet a társadalomra. A dolgozatban ismertettem a közbiztonsági terv szerepét a veszélyesáru-szállításban, illetve hogy ennek hiánya milyen bírságokkal járhat. Ezen ismeretek elsajátítása nemcsak olyan személyek számára fontos, akik ilyen területen végzik a mindennapi tevékenységüket, hanem azoknak is érdekes lehet, akik veszélyesáru-szállítással foglalkozó üzemek, létesítmények, útvonalak közvetlen közelében élnek.

Véleményem szerint végérvényesen sohasem fogják tudni megszüntetni a terrorizmust mint jelenséget, ugyanis mindig jelen lesznek olyan nézeteltérések, amelyeket etnikai és vallási különbségek idéznek elő. Ezért is fontos a katasztrófavédelem feladata a veszélyes áruk szállításában, azon belül is a nagy közbiztonsági kockázattal járó anyagok felügyeletében, hiszen a nemzetközi egyezményekben hozott szabályok betartatásával csökkenthető az ilyen események bekövetkezésének a kockázata.

Felhasznált irodalom

- ADN 2019 Szabályzat. Online: <https://magyarkozlony.hu/dokumentumok/084d75400c794f7de12986fa2dac21cefce087fb/letoltes>
- ADR 2019 Szabályzat. Online: www.adr-tanacsadas.hu/letolt.html
- Bakos Krisztián – Csetneki Ildikó – Farkas János – Gáti Ádám – Holes István – Huszti Csaba (szerk.): *Kézikönyv a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzéséhez*. Budapest, BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, 2015. Online: http://bte.hu/files/ADRKziknyv201509_11.pdf
- Bárdos Zoltán: A veszélyes anyagok szállításának szabályozása és a közúti szállítások ellenőrzésének Fejér megyei tapasztalatai. *Hadmérnök*, 5. (2010), 2. 101–114. Online: http://hadmernok.hu/2010_2_bardos.pdf
- Beraczkai Antal: *A nemzetközi terrorizmus elleni harcban részt vevő szövetséges és magyar katonai biztonsági erők felkészítése és műveleti tevékenysége*. Doktori (PhD) értekezés. Budapest, ZMNE, 2009. Online: www.uni-nke.hu/document/uni-nke-hu/beraczkai_antal.pdf
- Engler Ádám: A közúti áruszállítás szerepe a kritikus infrastruktúrában. *Hadmérnök*, 10. (2015), 2. 148–159. Online: http://hadmernok.hu/152_13_englera.pdf
- Engler Ádám: A veszélyes anyagok közúti szállításának kockázatai, különös tekintettel a terrorizmus aktuális helyzetére. *Műszaki Katonai Közlöny*, 27. (2017), 4. 14–25. Online: https://mkk.uni-nke.hu/document/mkk-uni-nke-hu/2017_4sz.pdf
- Gulyás Ágoston: *Útmutatók, segédanyagok a közbiztonsági terv összeállításához*. (É. n.) Online: <https://docplayer.hu/2475962-Utmutatok-segedanyagok-a-kozbiztonsagi-terv-osszeallitasahoz.html>
- Horváth Hermina – Kátai-Urbán Lajos: *Veszélyelhárítási tervezés a vasúti rendezőpályaudvarokon*. 2013. Online: <https://docplayer.hu/5727195-Horvath-hermina-katai-urban-lajos-veszely-elharitasi-tervezes-a-vasuti-rendezo-palyaudvarokon.html>
- Horváth Hermina – Kátai-Urbán Lajos – Kozma Sándor – Sárosi György – Vass Gyula: *Iparbiztonságtan II*. Budapest, Dialóg Campus, 2018.
- IATA: *Dangerous Goods Regulations*. 61st Edition (2020).
- Kátai-Urbán Lajos – Kozma Sándor – Vass Gyula: *Veszélyes szállítmányok felügyeletének fejlődése Magyarországon*. Védelem Online: Tűz- és Katasztrófavédelmi Szakkönyvtár, 2015. Online: <http://vedelem.hu/letoltes/anyagok/-veszelyes-szallitmanyok-felugyeletenek-fejlodesere-magyarorszag.pdf>
- Kátai-Urbán Lajos – Szabó Ágnes: Veszélyes áru raktárgazdálkodási iparbiztonsági szabályozási környezetének értékelése. *Hadtudomány*, 24. (2014), E-szám. 115–125. Online: http://mhht.eu/hadtudomany/2014/2014_elektronikus/10_KATAI_SZABO.pdf

- Kátai-Urbán Lajos – Vass Gyula: *Kézikönyv a veszélyes üzemek biztonságsszervezésével kapcsolatos alapfeladatok teljesítéséhez*. Budapest, Nemzeti Közszoigálati Egyetem, 2014. Online: https://nke.repo.uni-nke.hu/jspui/bitstream/123456789/8474/2/kezikonyv_vesz_uzem.pdf
- Kátai-Urbán Lajos – Vass Gyula: Veszélyes üzemek és szállítmányok biztonsága Magyarországon. *Védelem Tudomány*, 4. (2019), Iparbiztonság különszám. 45–82. Online: <http://vedelemtudomany.hu/articles/03-katai-vass.pdf>
- Tóth András – Muhoray Árpád – Pellérdi Dezső: Magyarország jelentősebb ipari katasztrófái a veszélyhelyzet-tervezés és -kezelés szempontjából. *Műszaki Katonai Közlöny*, 29. (2019), 2. 21–39.
- UNECE: *GHS Rev. 8*. (2019). Online: www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/ghs_rev08/08files_e.html
- Veszélyes áru közbiztonsági tervkészítés ellenőrzés Módszertani Útmutató*. (É. n.) Online: http://bte.hu/files/Kozbiztonsagi_terv_-_Modszertan.pdf
- Zelin, Aaron Y.: Fifteen Years After the Djerba Synagogue Bombing. *The Washington Institute*, 2017. április 14. Online: www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/fifteen-years-after-the-djerba-synagogue-bombing

Jogi források

1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről. Online: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=98800001.tv>
2011. évi CXXVIII. törvény a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról. Online: <https://net.jogtar.hu/jogszabalyok?docid=a1100128.tv>
- 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról. Online: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0200001.kor>
- 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet a közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításához és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról. Online: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0900156.kor>
- 156/2019. (VI. 28.) Korm. rendelet a veszélyes áruk szállításáról szóló egyes kormányrendeletek módosításáról. Online: http://njt.hu/egi_bin/njt_doc.cgi?docid=214776.369680
- 2008/68/EK irányelv a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról. Online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/LSU/?uri=CELEX:32008L0068>
- 25/2014. (IV. 30.) NFM rendelet a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadóról

- Az Európai Parlament és a Tanács 1907/2006/EK rendelete (2006. december 18.) a vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról (REACH), az Európai Vegyianyag-ügynökség létrehozásáról, az 1999/45/EK irányelv módosításáról, valamint a 793/93/EGK tanácsi rendelet, az 1488/94/EK bizottsági rendelet, a 76/769/EGK tanácsi irányelv, a 91/155/EGK, a 93/67/EGK, a 93/105/EK és a 2000/21/EK bizottsági irányelv hatályon kívül helyezéséről. Online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A02006R1907-20150925>
- Az Európai Parlament és a Tanács 1272/2008/EK rendelete (2008. december 16.) az anyagok és keverékek osztályozásáról, címkézéséről és csomagolásáról, a 67/548/EGK és az 1999/45/EK irányelv módosításáról és hatályon kívül helyezéséről, valamint az 1907/2006/EK rendelet módosításáról (CLP rendelet). Online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32008R1272>
- Az Európai Parlament és a Tanács 2012/18/EU irányelve (2012. július 4.) a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek veszélyének kezeléséről, valamint a 96/82 EK tanácsi irányelv módosításáról és későbbi hatályon kívül helyezéséről. Online: www.katasztrofavedelem.hu/application/uploads/documents/2018-11/110.pdf

Veszprémi Roland

A katasztrófavédelem tűzoltósági beavatkozási tevékenysége, annak eszközei és körülményei vasúti baleseteknél

Bevezetés

Véleményem szerint a világunk rohamos fejlődése számos új lehetőséget, de kihívást is támaszt elénk. E kettősség mindig is megfigyelhető volt a világban. Az új felfedezések, vívmányok mindig rejtettek új veszélyeket is magukban, amelyekre újabb biztonsági intézkedések, szabályok vagy berendezések bevezetése vált indokolttá. A társadalom igényeinek megfelelő biztonsági szint csak a helyes egyensúly megtartásával lehetséges, hiszen nem csak a biztonság iránti igény az egyetlen szempont. A társadalmi igények egyensúlya számos szempont szerint alakul, amelyek között megjelennek gazdasági, jóléti, kényelmi és más szempontok is. A védelmi szektortól szintén folyamatos fejlődést követel e változások követése. Napjaink legismertebb problémái között sorolhatók fel a közlekedés, az áruszállítás biztonsági, környezetvédelmi és finanszírozási problémái. Az autógyártó cégek jelentős fejlődést értek el a károsanyag-kibocsátás csökkentése és az utasok biztonsága érdekében beépített berendezések terén, azonban a közúti balesetek, illetve az ezekből eredő sérülések és halálesetek száma nem mutat csökkenő tendenciát. Ennek oka meglátásom szerint az, hogy a közúti forgalom terheltsége jelentősen nőtt, így sem a biztonsági berendezések jelentős fejlődése, sem az úthálózati fejlesztések, sem pedig a motorfejlesztések nem tudtak elérni jelentős változást a biztonság, illetve a károsanyag-kibocsátás tekintetében.

Az EU célkitűzései között szerepel, hogy a fent említett problémák javítására csökkentse a közutak terheltségét. Ezért a választott témám a katasztrófavédelem tűzoltósági beavatkozási tevékenysége, annak eszközei és körülményei vasúti baleseteknél. Témaválasztásom oka, hogy a jövőben várható az áruszállítási folyamatok jelentős változása, miszerint a közúti közlekedés terheiből a vasút vállalna jelentős szerepet. Ez a mentő tűzvédelem számára is új kihívásokat jelenthet az eddigiekhez képest. A vasúti közlekedést biztonságosnak ismerhettük, és sze-

rencsére a vasúttal kapcsolatos jelentős káresemények száma is alacsony volt. Azonban az ország elavult vasúthálózata és gépparkja, illetve a növekvő fuvarfeladatok gyakoribb és új problémákat vethetnek fel. Ezért érzem fontosnak, hogy szakmai ismereteimet növeljem a témában.

A beavatkozás tényezői

Dolgozatomban vizsgálni fogom a beavatkozási szempontból kiemelt fontosságú villamos üzemű, illetve hajtású szerelvényeket. A beavatkozás lépcsőit sorra véve megvizsgálom a beavatkozást befolyásoló tényezőket, helyszíneket, illetve az esetleges megoldásokat, leggyakrabban használt eszközöket. A dolgozatomban területi, illetve pályaszakaszi tulajdonságok miatt nem foglalkozom minden kötött pályás jármű vizsgálatával. Így kimarad a metró, a villamos, a HÉV vizsgálata is, hiszen azok sem vontatási energiában, sem pályaszakasz-, sem járműfelépítésben nem egyeznek a klasszikus értelemben vett vasúti szállítással.

Villamos üzemű mozdonyok

A villamos meghajtás lehetővé tette, hogy a vontatási energiát ne a vonat fedélzetén kelljen megtermelni, így a mozdony tömege jelentősen csökkenhetett, míg a teljesítménye nőtt. Az első villamos mozdonyt 1879-ben mutatta be a Siemens a berlini világkiállításon. A villamos mozdonyok kezdetben egyenfeszültségről üzemeltek, és a gőzmozdonyok számára kedvezőtlen helyeken látták el feladataikat.

Alkalmasak voltak városias környezetben, illetve alagutakban üzemelni. Ekkor indult meg a villamos meghajtású gépek rohamos fejlődése, ami a mai napig tart. A villanymozdonyok között megkülönböztetünk egyen- és váltakozó áramúakat. Lehetnek alsó- vagy felsővezetékes betáplálásúak, mindkét esetben megoldható az egy- és többfázisú rendszer. Beavatkozási szempontból a vasúti pályaszakaszokon a 25 kV váltóáram jelenti a legnagyobb veszélyt, azonban a jármű akkumulátoraiban tárolt energia is okozhat gondot. A villanymozdonyok kiüzemelése ilyen szempontból sarkalatos kérdés. A kiüzemelés az a folyamat, amely során a vontató járművet leválasztják a pályahálózat energiaforrásáról, saját főüzemi gépezetét leállítják, illetve elmozdulás ellen rögzítik.

Ebben a kérdésben volt szerencsém konzultálni Nagy Róbert üzemmérnökkel, illetve a MÁV Zrt. telephelyvezetőjével. Konzultációinkból kiderült, hogy a jelen-

leg használatban lévő villanymozdonyoknál különböző kiüzemelési eljárások figyelhetők meg. Beavatkozási szempontból úgy gondolom, két kategóriára oszthatjuk a kiüzemelési eljárásokat. Az egyik eljárásnál a karbantartási munkák megkezdése előtt – és így a beavatkozás megkezdése előtt is – földelőrudakkal zajlik a jármű biztosítása. A másik esetben a jármű rendelkezik saját beépített szerkezettel a jármű földelésére. A régebbi típusoknál a géptér lehetővé tette a földelőrudak elhelyezését, így például a V43-as és a V63-as jelű mozdonyokon azok el is voltak helyezve, viszont azóta ezeket sajnos eltávolították. A már újabb gyártású és nagy számban közlekedő Flirt villanymozdonyok esetében a gyártó gondoskodik egy beépített földelési eljárásról, amely feszültségmentesíti, földeli a szerelvényt, és alkalmassá teszi bármely karbantartási munka elvégzésére, így a beavatkozásra is. Ennek menete, hogy a mozdonyvezető elvégezze a következő lépéseket:

- Az áramszedőt a pneumatikavezérlő pulton elhelyezett piros kulccsal választja le.
- A kulcselosztón található kék kulcsokat a piros kulccsal oldja fel.
- Dugja be a kék kulcsokat a földelő szakaszoló kapcsolóba, és oldja ki a fekete kulcsokat.
- A fekete kulcs elfordítása után a nagy karral válassza le, földelje a szerelvényt, majd vegye ki a zöld kulcsokat, és biztonságos helyen őrizze meg azokat.

Fontos megjegyezni, hogy ez a művelet csak a szerelvény földelésére szolgál, nem pedig a felsővezetékre, illetve csak akkor alkalmazható, ha a mozdony a sín páron marad. A mozdony ekkor szoftveresen kiválasztja, hogy mely műveleteket végezze el. Ezeken a mozdonyokon a géptér nem teszi lehetővé, hogy a régi típusú földelőrudakat elhelyezzék, így ezeken a szerelvényeken sincsenek. Azonban erre is van megoldás. A Nagy Zsolttal folytatott értekezéseim során kiderült, hogy az elhelyezési problémára már van gyakorlati megoldás. Svájci használatban, azokon a szerelvényeken, ahol helyszűkében nem volt megoldható a régi típusú földelőrudak elhelyezése, például már rendszeresített eszköz a több tagból összerakható vagy teleszkópos kivitelű földelőrúd. Példaként megemlíthető a Pfisterer gyártó által kifejlesztett 5 tagú földelőrúd¹ és segédeszközei.² A kérdéses eszközök így már akár egy 1 m × 0,3 m-es táskában is elhelyezhetők.

¹ Földeléshez használható 5 tagú rudazat (termék: 364 784 001). Lásd: <https://catalogue.pfisterer.com/en/364784001/>

² Földelés segédeszköze (termék: 364 845 001). Lásd: <https://catalogue.pfisterer.com/en/364845001/>



1. ábra: Balról jobbra haladva: Pfisterer 5 tagú földelőrúd, a földelés segédeszközei, hordozótáska
Forrás: www.catalogue.pfisterer.com

Vasúti pályaszakaszok, helyszínek

Minden káreset eredményes felszámolásához elengedhetetlen információ a helyszín pontos meghatározása és ezáltal a megközelítése. A vasúttal kapcsolatos káresemények kapcsán azonban egy jelentős problémába ütközünk. A vasúti szelvényezés és annak rendszere eltér a mindennapi életben használatos helymeghatározási rendszerektől és értelmezéstől. Például a vasút által használatos megnevezés az „AS 426 átjáró” számunkra az „XY” úti vasúti kereszteződést jelenti. Emellett a vasútvonal gyakran eltávolodik a közúttól, és nem minden szakaszon rendelkezik szervizúttal a megközelíthetőséghez. A mozdonyvezetőktől nem várhatjuk el, hogy az egész országban rendelkezzenek helyismerettel. Ezért a legtöbb jelzés esetében a vasúti szelvényezés és jelölési rendszer az elsődleges információ, amely alapján meg kellene határoznunk a vonulási útvonalat. Ezzel kapcsolatos javaslatomat a *Jelzés és eszközei* című fejezetben taglalom. A megközelíthetőség biztosítása hatalmas terhet ró a közlekedési vállalatra. Országosan a teljes vasúthálózat mellett folyamatosan fenntartott szervizutak hálózata költségben, eszköz- és emberigényben is túlmutat a vállalat teljesítő-képességén. Gyakran előfordul, hogy a meglévő szervizutakat magánszemélyek szabálytalanul lezárják, beszántják, vagy csak egyszerűen benövi a növényzet. A szervizutak fenntartása vagy legalább a közlekedési vállalat részéről fenntartott használható adatbázis a megközelíthetőséggel, illetve a járható szervizutakkal kapcsolatban hatalmas segítség lenne.

A helyszíneket csoportosíthatjuk nyílt pályás helyszínekre, vasútállomásokra és vasúti átjárókra. A helyszínek során a biztonságos és a mentési munkálatok elvégzésére alkalmas állapot meghatározásához több tényezőt kell figyelembe vennünk. A biztonságos helyszín alatt azt értem, amikor már nem jelent ránk veszélyt sem a forgalom, sem pedig a felsővezetéki, főüzemi gépezet által termelt vagy akkumulátorokban tárolt elektromos áram. A feszültségmentesítés elvégzésére alkalmas eszközök, illetve személyzet a vasútállomásokon, valamint az alállomásokon a MÁV Zrt. Felsővezetékes Szakszolgálataként³ létezik. Az esemény távolsága az állomásoktól vagy alállomásoktól tehát meghatározó, ha feszültségmentesítésre van szükség. Az alállomások kiépítését a pályahálózat vezetékkilométere alapján határozták meg. Vegyük példaként Jász-Nagykun-Szolnok megyét. Szolnok állomás nagynak számít, és van rendező-pályaudvara, ez vezetékkilométerben sokkal hosszabb, mint más vasútállomások, pályaszakaszok. Így a pályaudvar összetettsége miatt az alállomások közti távolság kisebb.

Tehát példánknl maradva, ha a Szolnoki Hivatásos Tűzoltó-parancsnokság (HTP) működési területén, a pesti vonalon történik baleset, akkor Cegléd és Szajol a két kérdéses alállomás. A két alállomás egymástól megközelítőleg 50 kilométerre van, tehát 25-25 kilométert kell lefedniük, illetve vonulniuk. A tapasztalatok alapján még így is általában egy órán belüli kikerkezéssel kell számolni, hiszen a Szakszolgálat számára mást jelent a készenlét, illetve a motor-kocsival való elindulás, mint egy hivatásos tűzoltónak. A riasztás Budapestről a Villamos Diszpécseről érkezik, amely koordinálja a Szakszolgálat munkáját. A Szakszolgálat készenléti vezetőjét értesíti telefonon arról, hogy mi történt, hol és mit kell tenni. A készenléti vezető ekkor két megoldás közül választhat, vagy vágánygépkocsival, vagy személy-/kisteherautóval siet a helyszínre. Azonban az ezekkel való elindulás komplikáltabb, mint azt várnánk. A vágánygépkocsival való elinduláshoz kérni kell egy kapacitásigény-felhasználó számot, illetve a motort készre kell jelenteni – tehát hogy melyik mozdonyvezető, milyen motorkocsival, milyen személyzettel, hova indul –, hiszen a vasúti közlekedés biztonsága miatt szükség van ezen adminisztrációkra. Az elindulás még így is a forgalomtól függ, hiszen vannak szabályok, mint a térköz,⁴ amelyet még ilyen esetben sem lehet megszegni. Az elindulásra a forgalmi szolgálattevő ad

³ A feljogosító szervezet által megbízott szervezet, amely a felsővezetéki berendezések körülhatárolt részén felsővezetékes villamos üzemi munkát végez.

⁴ Térköz: két vonat között minimálisan tartandó kötelező követési távolság.

engedélyt. Ennek összetettsége miatt általában a személyautót/kisteherautót választják. Ennek menete, hogy a Szakszolgálat felveszi a menetlevelet, bepakolja a gépjárműbe a földelőrudakat, illetve a szükséges eszközöket, kitölti a menetlevelet, majd elindul, azonban nem rendelkezik megkülönböztető jelzéssel, így minden, a forgalomból adódó késedelem jellemző a vonulására. Általában még így is a személyautó/kisteherautó a gyorsabb, ideális esetben a kikerkezés kevesebb mint egy óra alatt megtörténik.

Ezáltal a Felsővezeték Szakszolgálat kikerzési ideje még így is jelentősen kedvezőbb, mint az ország többi részén. Más szakaszokon ez a távolság a többszöröse is lehet, elnyújtva a kikerzési időt.

A vonulási útvonalat ennek megfelelően kell meghatároznunk, és lehetőleg már a jelzés vétele során az ennek megfelelő információkat gyűjteni kell. Megközelítési és feszültségmentesítési szempontból is általában az állomások a legkedvezőbbek. Legtöbbször könnyen megközelíthetők, illetve rendelkeznek az elektromos leválasztás tárgyi és személyi feltételeivel. A sorban második a vasúti átgázoló, amely a közúttól relatív rövid távon belül megközelíthető (maximum 100–200 méter), azonban egy esetleges elektromos leválasztás a távolság függvényében elhúzódhat. A harmadik a sorban a nyílt pályás események, amelyek gyakran egyáltalán nem rendelkeznek szilárd útburkolatú megközelíthetőséggel, illetve a szervizutak is gyakran járhatatlanok, vagy le vannak zárva. A feszültségmentesítés időbeliségét itt is a távolság határozza meg.

Jelzés és eszközei

Napjainkban a bajbajutottak telefonon, illetve személyesen is kérhetnek segítséget. A vészhívásokat, az európai uniós egységnek megfelelően, a 112-es hívószámon teheti meg. A 112-es hívószám az ország két Hívásfogadó Központjából (HIK) a régióknak megfelelően csörög. A HIK megkezdi a hívó kikérdezését és az adatlap kitöltését az előre meghatározott séma alapján. A kikérdezés után az információs adatlapot megküldi a szükséges szervezethez, legyen az mentőszolgálat, katasztrófavédelem vagy rendőrség. A műveletet azonban megszakítja, ha a jelzés tartalmából kiderül, hogy robbanásveszély vagy életveszély áll fenn. Ebben az esetben haladéktalanul kapcsolja az illetékes szervezetet. Ha az esemény több szervezet részvételét igényli, akkor lehetőség van a hívást konferenciabeszélgetésben folytatni. A kérdezési sorrend ilyenkor a mentőszolgálattal kezdődik, a katasztrófavédelem, majd a rendőrség szakembereivel folytatódik.

A módszer jelentősége, hogy a beszélgetést egyszerre mind a három szervezet hallja, így bizonyos alapvető információk (például cím, esemény) már rögtön a beszélgetés elején kiderülnek mind a három szervezet számára. Ez azt eredményezi, hogy mind a három egy időben hozzájut alapvető információkhoz, így megkezdheti a szükséges cselekményeket, a riasztást.

Saját szakterületünknel maradva a jelzés vétele során a Megyei Művelőirányítás számára az informatikai rendszer és számos kisegítő szoftver és protokoll áll rendelkezésre. Ez alatt a számítógép-alapú online rendszert, a Pajzs programot, a térképes szoftvereket, a veszélyes anyag beazonosítására alkalmas és egyéb adatbázisokat értem. A protokoll alatt pedig a rendelkezésre álló jogszabályokat, mint a 21/2019. számú BM OKF intézkedés 1. melléklete, a Művelő Terv (MT), a Tűzoltási és Műszaki Mentési Terv (TMMT).

A vasúti balesetek helyszínének és lehetőleg a megközelíthetőségének meghatározásában nagy szerepet játszik a művelőirányító tapasztalata és rátermettsége. A DÖMI, illetve annak Térinformatikai rendszere segítséget nyújthat.

A 64/2017. MÁV utasítás 4.4.3-as fejezete⁵ előírja az esemény jelentéséhez a pontos helyszín meghatározását, állomáson a váltó száma, a peron, míg nyílt pályán a szelvényszám és a szolgálati hely alapján. A DÖMI felületen van lehetőség a térképen a vasúti szelvényezés megjelenítésére a pontos beazonosításhoz, azonban a tapasztalataim alapján ez még mindig nem elegendő segítség a vonulás során, hiszen a szelvényszámozás nem egy cím. A szereken elhelyezett GPS-navigációs rendszerek nem kezelik a szelvényszámozást, azonban a GPS-koordinátákat igen. Javaslatom, hogy a riasztási lapon lehetőség szerint jelenjen meg a GPS-alapú helymeghatározás is, mert az segítséget nyújthat már a vonulás közbeni tájékozódás, illetve a megközelíthetőség felderítésében is.

Riasztás és eszközei

A jelzés vétele után a következő lépcső a riasztás. A riasztást a Megyei Művelőirányítás a beérkező Pajzs-adatlap, illetve a HIK által kapcsolt vagy közvetlen segélyhívás alapján rendeli el. A művelőirányító az információkat folyamatosan értékeli, akár már a konferenciahívás közben, és amint elegendő információ áll rendelkezésre a riasztáshoz, végre kell hajtani. A riasztási fokozat

⁵ 64/2017. (IX. 01. MÁV Ért. 23.) EVIG sz. utasítás A MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Műszaki mentési és segélynyújtási utasításának kiadásáról.

meghatározásában a TMMT, illetve a faábra, valamint a tűzoltástaktikai utasítás nyújt segítséget.

„A riasztás során az alábbiakat kell meghatározni:

- a riasztási fokozatot, figyelemmel az 1. függelékre és a mindenkor hatályos, a tűzoltástaktikai és műszaki mentési műveleti előírásokat tartalmazó BM OKF belső normákban foglaltakra;
- a riasztott szereket;
- az esemény pontos címét;
- az életveszélyt;
- a létesítmény nevét, az esemény rövid leírását, jellegét (tűzeset, műszaki mentés), szükség szerint a megközelítési útvonalat;
- a kárhelyszínen lévő egységek közötti kapcsolattartás során használható EDR csatorna számát;
- a riasztás idejét;
- a megkülönböztető jelzés használatát vagy mellőzését.”⁶

A megyei műveletirányítás a Pajzs rendszeren továbbküldi a riasztási adatlapot a HTP-re, ahol a HTP ügyeletes nyugtázza, majd végrehajtja a riasztást, tehát felhívja az állomány figyelmét a riasztásra, üzemelteti a riasztási fény- és hangjelzést, illetve kinyomtatja a riasztási lapot. Vannak tűzoltóságok, ahol a riasztás már automatikusan történik a riasztás beérkezésére. Mindkét esetben a szerre beosztott tűzoltók felveszik a védőfelszereléseiket, és elfoglalják a helyüket a gépjárműfecskendőn. A szer parancsnoka magához veszi a riasztási lapot, majd két percen belül elindul az egység.

Fontosnak tartom megemlíteni ebben a fejezetben az Önkéntes Tűzoltó Riasztó Alkalmazást (ÖTRA). A már a *Jelzés és eszközei* fejezetben felvetett problémákra megoldást jelenthet az ÖTRA alkalmazása. Az alkalmazás eredetileg az ÖTE-k riasztására lett kifejlesztve, azonban még nekünk, hivatásosoknak is segítséget nyújthat. A működésének alapja a Pajzs által e-mailben küldött riasztási lap, amelyet az alkalmazás folyamatosan figyel, és annak beérkezése esetén a regisztrált tagok készülékén riaszt, megjelenít térképesen és szövegesen. Ennek előnyei, hogy gyakorlatilag a zsebembe érkezik a riasztási lap egy automatikusan megnyíló Google Maps-felülettel. Az alkalmazás a Pajzs által küldött helyinformációkat GPS alapján veszi át, így a megjelölt szelvénytűszám, főút esetén kilométerszelvény, külterület esetén névtelen utak, mezőgazdasági területek navigálható helyszínné válnak,

⁶ 21/2019. számú BM OKF főigazgatói intézkedés.

amit az ÖTRA el is végez, és a helyszínre kísér minket. Lehetőség van a helyszín pontosítására is, pontatlan címmeghatározás esetén az elsőnek kiérkező egység egy gombnyomással jelezheti a kiérkezését, vagy pontosíthatja a helyszínt, hogy a további egységeket már az általa meghatározott koordinátákra navigálja a rendszer.

A riasztás eszközei:

- Pajzs, illetve számítógépes rendszer;
- nyomtató;
- stabil, illetve mobil EDR-rádió;
- a „hangos”, tehát hangszórók, riasztási lámpák;
- ÖTRA.

Felderítés és eszközei

Kiérkezésünket követően megkezdődik a felderítés, amelynek alkalmasnak kell lennie:

- „a) az adott és a várható helyzet felmérésére,
- b) a helyes megoldás megválasztására és a szükséges feladatok meghatározására,
- c) a tűzoltás egyes szakaszai során felmerülő speciális feladatok megoldására,
- d) a beavatkozók biztonsága érdekében a szükséges óvintézkedések meghozatalára.”⁷

A fent említett sorok megválaszolásához számos tényezőt kell figyelembe vennünk. Elsőként a kárhelyszín biztosítása érdekében meg kell győződnünk az áramtalanítás állapotáról. A feszültségmentesítés sarkalatos kérdés a témában, hiszen 25 kV feszültség jellemző a legtöbb esetben. Ha a feszültségmentesítés öt lépcsője nem teljesült, akkor a megközelítési távolság felderítés során sem lehet 2 méternél kisebb, a munkálatokat pedig nem lehet megkezdeni. A vasúti felsővezeték-rendszer összetettsége megnehezíti és időben elnyújthatja az áramtalanítást.

A felsővezeteki rendszer mellett el kell végezni a mozdony feszültségmentesítését, hiszen a legtöbb esetben rendelkezik akkumulátorral. A személykocsik a mozdonyról kapják a táplálást levegő és elektromos energia tekintetében.

⁷ 39/2011. (XI. 15.) BM rendelet a tűzoltóság tűzoltási és műszaki mentési tevékenységének általános szabályairól.

A személykocsik vezérlési árammal való ellátása törpefeszültségen működik ugyan (70–110 V), azonban az áramerősség magas, így könnyen kárt tehet eszközeinkben, vagy sérülést okozhat. Az akkumulátorok leválasztása ebből a szempontból is fontos, hiszen az akkumulátorok egyenfeszültsége ritkán, de elérheti a 1,5 kV-ot.

Fel kell deríteni a személymentés szükségességét, számát, elhelyezkedését és a lehetséges mentési módokat. Vasúti baleset esetén fel kell készülni a nagyobb létszámú mentendő személyekre. Jelentősen nagyobb erő- és eszközigénye lehet egy tömeges balesetnek, a tűzoltóság és a társszervek részéről egyaránt. A mentendő személyek tömeges jelenléténél az elsődlegesen kiérkező egységeknek nem lesz lehetőségük, hogy egyszerre minden mentendő személyen segítsenek. A sorrend meghatározásához figyelembe kell venni a mentőszolgálat véleményét.

Figyelmet kell fordítani a rakományra, az esetleges veszélyes anyag jelenlétére utaló táblák, bárcák információira. Ezek felderítése már távolról megkezdhető távcső segítségével. A veszélyes anyagot jelző táblák, bárcák vagy a fuvarokmányok alapján el kell végezni a veszélyes anyag beazonosítását. Az azonosítás során segítségünkre van a szereken elhelyezett SIX, VAX könyv, illetve rádión keresztül a műveletirányító. Amennyiben anyagkifolyás, szétszóródás látható, akkor fel kell tární a lehetséges következményeket, tűz- vagy robbanásveszélyt. A kiszabadult veszélyes anyagok terjedésében, észlelésében gázérzékelő, hőkamera, illetve szélesebbeségmérő műszerek lehetnek a segítségünkre. A gázérzékelő információt nyújt számunkra a tűzveszélyes gázok koncentrációjáról a levegőben. Ennek megfelelően kijelölhetjük a veszélyes, átmeneti és biztonsági zóna határait. A hőkamera segítségével megtudhatjuk az anyagok hőmérsékletét, és vékony falú, de nem átlátszó tartályokban tárolt folyadékok szintje válhat láthatóvá, illetve gázok terjedéséről adhat információt, azonban figyelembe kell vennünk, hogy ennek alapja a hőmérséklet-különbség. Ennek megfelelően kell eljárunk.

A biztonságos beavatkozáshoz a forgalom eltereléséről, leállításáról is meg kell győződnünk, hiszen további baleseteket idézhetünk elő. Figyelmet kell fordítanunk tágabb környezetünkre is, mint más légvezetékek, felüljárók, aluljárók védelmére.

A felderítés terjedjen ki a rakomány esetleges elmozdulására, sérült vagonok elhelyezkedésére, illetve a sérülésük mértékére is, valamint a terület biztosítása érdekében a terület lezárására, forgalomelterelésre, -korlátozásra.

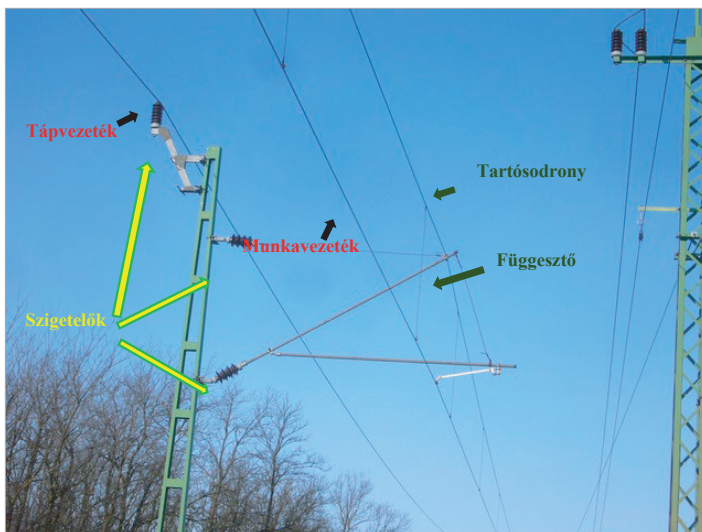
A felderítés eszközei:

- távcső;
- gázérzékelő (Dräger X-am 2500, Altair 4XR);
- hőkamera (Dräger UCF 6000-8000, MSA Evolution 6000);
- szélességmérő;
- lézeres hőmérő;
- térérődetektor;
- EDR-rádió;
- világítóeszközök.

A beavatkozás előkészítése és eszközei

A beavatkozás előkészítése az ahhoz szükséges feltételek megteremtését jelenti. Elsősorban a helyszín biztosítására van szükség a munkálatok megkezdéséhez. Intézkedni kell a közlekedési vállalat fő-menetirányítójának értesítéséről, illetve a szükséges szakemberek és egységek, köztük a közlekedési társaság baleset-elhárító egységének helyszínre rendeléséről. Szükség esetén a helyszínt zárt területté kell nyilvánítani, illetve sebességkorlátozást kell bevezetni a szakaszra. A mentendő személyek nagyobb létszáma esetén a mentési sorrend meghatározásához ki kell kérni a mentőszolgálat vagy orvos véleményét.

A feszültségmentesítéshez mindenképpen szakember segítségét kell igénybe venni. A felsővezetéki rendszer áramtalanítása a szakaszoló kapcsoló kikapcsolásával kezdődik. A leválasztás történhet az üzemirányító központból távműködtetéssel, az állomásról távműködtetéssel vagy a helyszínen. Tehát akár egy telefonhívással elérhető, hogy a teljes pályaszakasz lekapcsolása megtörténjen. Ez a lépés azonban még csak a leválasztás a feszültségmentesítés lépései közül. A távműködtetésű visszakapcsolódást megakadályozó berendezés a kapcsolószekrényben található, azonban a feszültségkémlelés, a földelés rövidre zárása és az elhatárolás más berendezésektől csak a helyszíni földelőrudak elhelyezésével valósítható meg.



2. ábra: Vonali felsővezeték-rendszer

Forrás: a szerző szerkesztése

A munkavezeték és a tápvezeték egyaránt üzemi feszültség alatt áll. Kétvágányú pályán a tápvezeték a másik vágány munkavezetéke helyettesíti. A munkavezeték feszültségmentesítése során nem biztos, hogy a tápvezeték feszültségmentes állapotba kerül. Ha valamelyik felsővezeték leszakad, olyan elemek is feszültség alá kerülhetnek, amelyeknél ez nem üzemszerű. Ilyen esetben a szerelvényt még mentés céljára sem szabad megközelíteni a feszültségmentesítés előtt.

Fontos, hogy zárlati leoldás esetén a rendszer a tartalék áramkorról egyszer automatikusan visszakapcsol, illetve a pontos helyszín behatárolásához a diszpécser is visszakapcsolhatja az áramot.

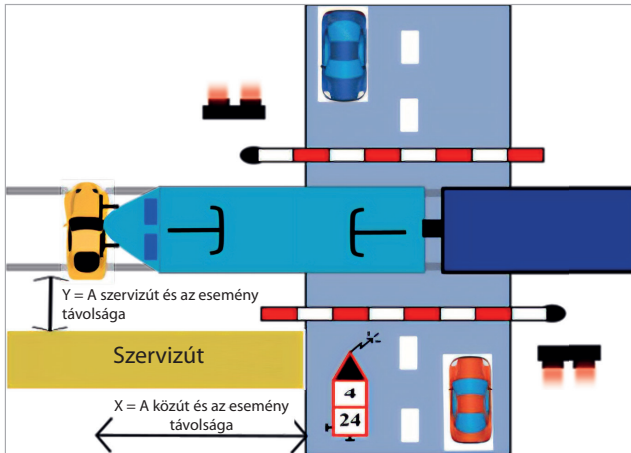
Ezért lényeges megjegyeznünk, hogy a feszültségmentesítés csak akkor tekinthető elvégzettnek, ha a helyszín két oldalán felhelyezték a földelőrudakat, illetve erről írásos igazolást kaptunk a szakembertől.

A földelőrudak vasútállomásokon, illetve a közlekedési vállalat Felsővezeték Szakszolgálatánál vannak elhelyezve. Ebből következik, hogy jelenleg az áramtalanítás kérdése nagyban függ a baleset helyszínétől, hiszen ha az eset távolabb van az állomástól vagy a feszültségmentesítést végző szakszolgálattól, a művelet időben elhúzódhat.

Véleményem szerint tanulságos, hogy a V43-as és a V63-as sorozatú villanymozdonyokon el volt helyezve a földelőrúd, illetve a mozdonyvezető ki volt képezve a szakasz leválasztására. Habár ezeknél a mozdonyoknál ennek karbantartási okai voltak, hiszen a mozdonyvezetőnek képesnek kellett lennie az áramszedő csápok cserélésére. Beavatkozási oldalról azonban hatalmas előny lehetne, ha a mozdonyvezetők, akik elsőként szereznek tudomást a bajról, képesek lennének arra, hogy elvégezzék a szakasz feszültségmentesítését. A fő-menetirányítót értesítve, illetve az áramtalanítást, a mozdony kiüzemelését,⁸ továbbá a szerelvény stabilizálását elvégezve a mozdonyvezető a beavatkozás és a mentés megkezdésére alkalmas helyszínt teremthetne még az egységek kiérkezése előtt, hogy a beavatkozás fennakadás nélkül folyhasson.

A feszültségmentesítés ellenőrzésében a szereken elhelyezett térérődetektor lehet segítségünkre. Habár a műszer 0,4 kV feszültségre van kalibrálva, az ellenőrzésben hasznos információt nyújthat.

Vasúti balesetnél a helyszín megközelíthetősége a leggyakoribb hátráltató tényező. Akár vasúti kereszteződésben, vasútállomáson vagy nyílt pályán történik az esemény, jellemző, hogy a fecskendőtől jelentős távolságra kell végrehajtani a mentést, ami nagy idővesztést okoz.



3. ábra: Megközelítési távolságokat szemléltető ábra

Forrás: a szerző szerkesztése

⁸ A főüzemi gépezet teljes leállítás és hálózatról leválasztása.

A szervizút sok időt és energiát spórolhat meg a beavatkozónak, azonban ez nem mindig áll rendelkezésre, illetve annak meglétéről már vonulás közben tudomást kell szerezni, hogy az esetet a megfelelő irányból közelíthessék meg az egységek. Ha nem áll rendelkezésre szervizút, akkor a fecskendő felállítási helye, illetve a kárhelyszín közötti távolság könnyen 100-200 méter fölé nyúlhat, jelentős idő-késedelmet okozva. Ahogyan a 3. ábrán is látható, még egy személyautó és egy vonat baleseténél is jellemző, hogy a felszerelések helyszínre mozgatása vagy létszámban, vagy időben von el erőket a beavatkozástól, hiszen a járművek stabilizálása, a vágási, feszítési műveletek és a mentés számos eszközt igényelnek. Erre megoldást jelenthet, ha olyan esetekhez, ahol a megközelítési nehézségek feltételezhetők, már a riasztással egy időben intézkedünk jó terepjáró képességű erőgép készenlétbe helyezéséről vagy riasztásáról, hogy azzal kedvezőbb pozícióba szállíthassuk a szükséges erőket és eszközöket.

Fontosabb eszközök:

- alátétek, ékek;
- Holmatro V-strut stabilitámasz;
- spanifer, racsní;
- bója;
- veszélyt jelző tábla.

A beavatkozás és eszközei

Elsődleges és legfontosabb feladatunk az életmentés, azután következik az anyagok kifolyásának, szétszóródásának megakadályozása, a már kifolyt, kiszóródott anyagok továbbterjedésének megakadályozása, a felborult, sérült járművek mentése.

A felsővezetékek hitelt érdemlő áramtalanítása és a stabilizálás után megkezdjük a mentendő személyek mentését az orvos vagy a mentők véleményét figyelembe véve.

A gördülékeny együttműködés érdekében legalább alapszinten érdemes ismerünk a mentőszolgálat által használt gyakorlatot, kárhelyi infrastruktúrát, illetve kifejezéseket. Tömeges baleset esetén az elsődleges kiérkező egységek elé tárul egy helyzet, ahol jelentősen több az elvégzendő feladat, mint amennyit a relatív rövid, tehát eredményes időn belül meg tudnak oldani. Ebben az esetben segít a triázs és a szervezett együttműködés.

Az „arany óra”

Statisztikák alapján a súlyos sérültek ellátása során az idő rendkívül meghatározó. Megfigyelhető, hogy azoknak a sérülteknek, akik a baleset bekövetkeztétől számított egy órán belül a végleges ellátást nyújtó kórházba kerülnek, jelentősen jobb a felépülési és túlélési esélyük. Ezekben az esetekben kevesebb az intenzív osztályon töltött napok száma, illetve kedvezőbb a szövődmények és a teljes felépülés esélye. Az „arany órán” belül érdemes megkülönböztetnünk a „platina tíz perc” fogalmát. Ez a fogalom az újraélesztés esélyeit vizsgálja szintén tapasztalati alapon. A fogalom alapján a sikeres újraélesztés esélye minden perc késlekedéssel 10%-ot romlik. Éppen ezért például az Egyesült Királyságban a nemzetközileg elfogadott 15 perces kiérkezési időt levitték 8 percre.

Véleményem szerint e két bemutatott fogalom jól kihangsúlyozza, hogy az életmentés mint elsődleges és legfontosabb feladatunk során milyen fontos szerepe van az időnek.

A triázs (triage)

A triázs olyan kiválasztási és rendszerezési folyamat, amelyben sürgősségi ellátást igénylő állapot esetén a lehető leggyorsabban értékeli a beteg állapotát, különös tekintettel a vezető panaszok súlyosságára. A triázskategóriába sorolásnak a célja, hogy a beteg állapotának megfelelő ellátási szint valósuljon meg az emberi és egészségügyi erőforrások lehető legkedvezőbb elosztásával.

Kategóriák:

1. táblázat: Triázskategóriák és jelentésük

T1	T2	T3	T4	T5
flyamatos ellátás	flyamatos felügyelet	15'	30'	60'

Forrás: a szerző szerkesztése

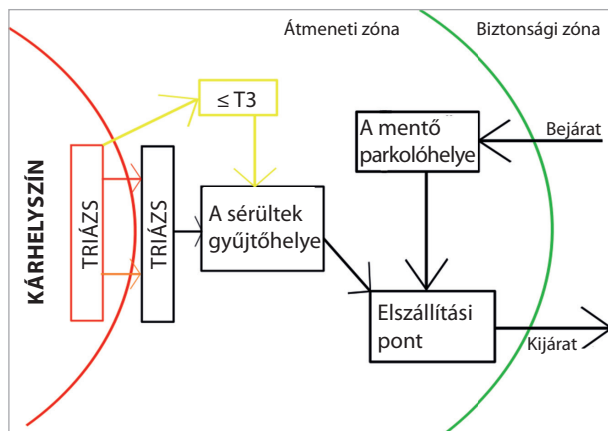
A triázsolási folyamat és a megfelelő mentési sorrend meghatározása az egyik alappillére annak, hogy a lehető legtöbb embert menthessük meg. Éppen ezért a katasztrófavédelem által szervezett *Disaster Medic*-képzés hozzájárul ahhoz, hogy a két terület közös munkája még eredményesebb lehessen. Kárhelyszíni

munkavégzés tekintetében jelentős különbség a két szervezet között a védőeszköz használata. Amint azt a mentőszolgálat tömegeskárhely-kezelési eljárásrendje is tartalmazza, a mentőszolgálat kárhelyparancsnokának meg kell győződnie arról, hogy a helyszín biztonságos-e, mielőtt elrendeli a területen a munkavégzést. A védőeszközök és a jogszabályi háttérbeli különbségek miatt a vasúti baleseteknél könnyen kialakulhat a kárhelyszínen olyan terület, ahol a tűzoltóságnak egyedül kell megoldania, hogy a mentendő személyek a mentőszolgálathoz eljussanak.

Kárhelyszíni infrastruktúra

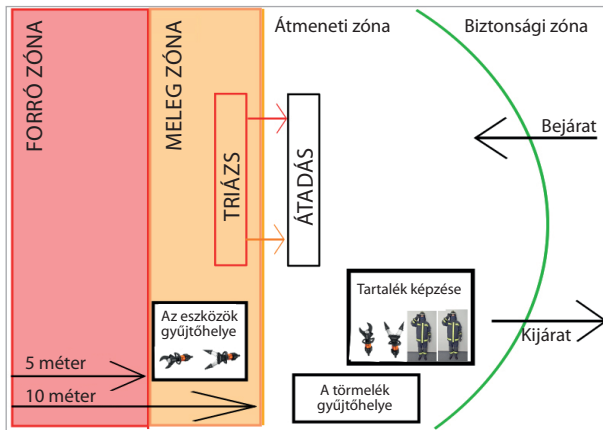
A gördülékeny és eredményes beavatkozás szempontjából meghatározó a kárhelyszíni feladatok csoportosítása és területi kiosztása annak érdekében, hogy a társszervek közös munkája egymás akadályozása nélkül, összhangban folyhasson.

Habár a felderítés során a zónák és a munkapontok kijelölése ideális esetben közösen, konszenzus alapján zajlik a tűzoltóság kárhelyparancsnoka és a mentőszolgálat kárhelyparancsnoka között, fontos, hogy részben ismerjük a társszerv kárhelyszíni eljárásrendjét és munkafolyamatait, hogy a saját munkánkkal együtt a beavatkozás igazán eredményes lehessen (4. és 5. ábra).



4. ábra: A mentőszolgálat kárhelyszíni infrastruktúrája

Forrás: a szerző szerkesztése



5. ábra: A tűzoltóság kárhelyszíni infrastruktúrája

Forrás: a szerző szerkesztése

A kárhelyszíni infrastruktúrát a felmért helyszín tulajdonságai szabják meg. A munkavédelmi szempontból vett veszélyforrások alapján elkülöníthetjük a területeket és a munkapontokat. A mentőszolgálat szempontjából biztonságosnak ítélt kárhelyszínre a mentőszolgálat szakemberei is be fognak hatolni, és a helyszínen kezdik meg a triázs-, illetve a helyszíni ellátási feladatokat.

A másik pillér a gyors, szakszerű és hatékony beavatkozás. Ebben a szakaszban a sérültek mielőbbi szabadbá tétele a feladatunk. A mentőszolgálat és a tűzoltóság tevékenysége ebben az esetben nem határolható el egymástól élesen sem időben, sem helyileg. A vágás, kiemelés folyamán kell hogy történjen a légutak, a nyaki gerincszakasz és a keringés biztosítása, valamint a gyógyszerelés. Ez a szemlélet azonban további feladatokat ró ránk, ugyanis a mentőszolgálat nem rendelkezik a tűzoltósághoz hasonló védőfelszerelésekkel. Feladatunkat tehát úgy kell végeznünk, hogy a kárhelyszín a számukra is biztonságos maradjon.

Tapasztalatok

Amint azt már említettem, sikerült felvennem a kapcsolatot a 2008-as Monori-erdőn történt baleset elsőnek kiérkező kárhelyparancsnokával. Interjút

készítettem Péntek Csaba tű. századossal. Az interjú, illetve a kapott anyagok alapján igyekszem az eddig rendelkezésre álló tapasztalatokat hasznosítani. Megállapítást nyert, hogy a vágási, feszítési munkálatokra az akkori Lukas GO3T hidraulikus kombi feszítővágók, illetve Holmatro feszítővágók csak részben voltak alkalmasak, valamint hogy további tűzoltó-szakfelszerelések hiányát tapasztalták. A munkálatokat nagyban megnehezítette a vasúti kocsikra jellemző anyagvastagság.

A munkálatokat nagyban megkönnyítheti, ha rendelkezésre állnak speciális eszközök, például:

- műszaki mentőállvány;
- speciális hidraulikus vágóeszköz (például Weber Cutter C 100-31, 6. ábra);
- fapadlók, alátétfák;
- hidraulikus feszítőhengerek;
- ipari rezgőfűrész (orrfűrész).



6. ábra: Weber Cutter C 100-31

Forrás: www.weber-rescue.com/en/feuerwehr/hydraulische-rettungsgeraete/sondergeraete/schneidgeraet-c-100-31.php

A vasúti kocsikból való mentésnél egyéb, a szokványostól eltérő veszélyforrásokkal találkozhat a beavatkozást végzők. A személykocsikban több helyen találkoztak a vágási munkák során a szigetelés alatt futó vezetékekkel, csövekkel. A légvezetékekben 10 bar nyomás uralkodik, ami az átvágás során balesetveszélyes lehet. A szigetelés többnyire üveggyapot, amely a kiszabadulása során indokolttá teszi a légzésvédelmet porálcok formájában, illetve az archoz jobban illeszkedő

munkavédelmi szemüveg használatát. A mozdony saját akkumulátorparkjának leválasztásáig a személykocsik fűtő-, vezérlővezetékeiben törpefeszültség, azonban magas áramerősség uralkodik, amely károsíthatja eszközeinket vagy jelenthet balesetveszélyt. A tapasztalatok tükrében, amennyiben a személykocsik szerkezetének komolyabb megbontására van szükség, lehetőleg intézkedni kell az üzemi levegő leengedéséről, illetve az akkumulátorok leválasztásának ellenőrzéséről.

Az eszközháttérben azóta jelentős fejlődés tapasztalható, beleértve az említett hiányt jelentő felszerelések némelyikét. A vágási, feszítési, emelési, biztosítási munkákat korszerűbb feszítő-vágó berendezésekkel végezzük, amelyekhez a legtöbb fecskendőn már tartozék a feszítőhenger. A stabilizálás területén is fejlődést értünk el az alátétek, stabil támaszok, rögzítőeszközök terén, amelyek szintén már egyre inkább számítanak alaptartozéknak a fecskendőkön. Emellett számos kiegészítő berendezés áll rendelkezésünkre, mint korongos roncsdaráboló (gyémántkorong), orrfűrész, pedálvágó, csőszorító, résnyitó eszközök. Így véleményem szerint megállapítható, hogy a jelenlegi eszközháttér alkalmasabb a gyors, szakszerű és hatékony beavatkozás elvégzésére.

Az utómunkálatok és eszközei

A 6/2016. (VI. 24.) BM OKF utasítás 2. melléklet 4.6.1. pontja⁹ pontosan fogalmaz az utómunkálatokkal kapcsolatban. „Az utómunkálat során a sérültek kiemelése után a járműve(ke)t a vasúti pályáról, átjáróból el kell távolítani, a forgalmi akadály megszüntetésében közre kell működni.”

Az utómunkálatokban a közlekedési vállalat balesetelhárító egysége vállal jelentős szerepet. Az egység vezetője a szakmai helyreállítás-vezető.¹⁰ A munkálatok együttműködésben, főként a vasút eszközeivel folynak. A MÁV Zrt. vasúti-közüti műszaki mentési és segélynyújtási egységei és telepítési helyei a 2. táblázatban láthatók.

⁹ 6/2016. (VI. 24.) BM OKF utasítás a Tűzoltás-taktikai Szabályzat és a Műszaki Mentési Szabályzat kiadásáról.

¹⁰ A rendkívüli esemény helyszínén az egyes szakmai (pálya, járműbiztosítás, biztosítóberendezés, személyszállítás, távközlés, felsővezetéki berendezés, áru fuvarozás, veszélyesáru-fuvarozás, környezetvédelem, a szolgáltatóhoz tartozó műszaki elhárítás, vegyi elhárítás) tevékenységeket, helyreállítási munkákat irányító vezető, a szolgáltatónál műszakielhárítás-vezető.

2. táblázat: A balesetelhárító egységek telephelyei

Sor-szám	Telepítési hely	Baleseti segélynyújtó egységek felsorolása	Kivonulási létszám meghatározása
1.	Ferencváros	– közúti-vasúti segélynyújtó UNIMOG gépjármű (KVSU-01) – MD-603 vasúti segélynyújtó daruszerelvény	6 fő +1 fő
2.	Székesfehérvár	– RÁBA közúti segélynyújtó gépkocsi – MD-1252 vasúti segélynyújtó daruszerelvény	6 fő +1 fő
3.	Szolnok	– vasúti segélynyújtó szerelvény – KRC-1220 sor vasúti segélynyújtó daruszerelvény	6 fő +2 fő
4.	Miskolc	– vasúti segélynyújtó szerelvény	6 fő
5.	Debrecen	– RÁBA közúti-vasúti segélynyújtó gépjármű	6 fő
6.	Szeged	– TÁTRA közúti segélynyújtó gépjármű – vasúti segélynyújtó szerelvény	6 fő
7.	Dombóvár	– vasúti segélynyújtó szerelvény	6 fő
8.	Szombathely	– TÁTRA közúti segélynyújtó gépjármű – vasúti segélynyújtó szerelvény	6 fő
9.	Záhony	– vasúti segélynyújtó szerelvény (normál nyomtávú) – vasúti segélynyújtó szerelvény (széles nyomtávú)	6 fő

Forrás: Horváth Hermina: A MÁV Zrt. műszaki mentési és segélynyújtási utasítása és a műszaki mentéseknél használt eszközök és szakfelszerelések áttekintő értékelése. *Hadmérnök*, 11. (2016), 1. 115–124.

A balesetelhárító egység eszközei:

- vasúti daruk: MD-605 (60 t), MD-1253 (120 t), KIROU KRC-1220 (150 t);
- baleset-elhárító jármű (KVSU-01);
- vasúti segélyszerelvény;
- autogén hegesztő (*dissous*, oxigén);
- hegesztőtrafó;
- láncfűrész, korongos roncsdaraboló;
- áramfejlesztők;
- Lukas hidraulikus emelő (elektromos meghajtással);
- fogasléc emelő (HÉVER).

Összefoglalás

Dolgozatomban a katasztrófavédelem tűzoltósági beavatkozási tevékenységét, annak eszközeit és körülményeit vizsgáltam vasúti baleseteknél. A beavatkozás tényezőit három fő dimenzión keresztül vizsgáltam, úgymint szabályozottság, eszközháttér és információ. Feltevésem, miszerint a katasztrófavédelem megfelel a kihívásoknak, úgy gondolom, teljesült. Megállapítható, hogy a katasztrófavédelem szabályozottsága alapján a beavatkozók magabiztosan végezhetik egyértelműen megszabott feladataikat. A katasztrófavédelem kellő mennyiségű, minőségű erőt és eszközt tart készenlétben a felmerülő feladatok megoldásához. Nagy fejlődés tapasztalható a technikai háttérben mind a gépjárműparkot, mind az eszközöket tekintve. Úgy gondolom, a beavatkozási képességeink is jó irányba bővültek az egészségügyi vonal meghonosításával és fejlesztésével.

Vizsgáltam, kategorizáltam a vasúti járműveket, helyszíneket. Megfigyelhető, hogy a járművek, szállított áruk, anyagok, pályaszakaszok tulajdonságai rendkívül sokrétű ismeretet kívánnak a beavatkozóktól. Véleményem szerint az oktatási anyagaink bővítése indokolt lehet. Törekedtem sorra venni a beavatkozási állományt érő veszélyeket, amihez konzultációk során szerzett tapasztalati információkat is felhasználtam. Úgy értem, hogy a vasúti közlekedés sajátosságai miatt, annak baleseteinél végzett beavatkozások során számos nehezítő körülmény merülhet fel. Ezek megoldásában nagy szerepet játszanak a térinformatikai eszközök és rendszerek, adatbázisok nyújtotta lehetőségek, amelyeknek a folyamatos bővülése jó irányt mutat.

Dolgozatomban kitértem az idő fontosságára a beavatkozások során, amiből kitűnik, hogy az esetleges feszültségmentesítés okozta késedelmek ronthatják a beavatkozás sikerességét.

Úgy vélem, munkám során sokat tanulhattam a témával kapcsolatban, és számomra sok új információhoz juthattam hozzá, amelyek során további fejleszthető javaslatok fogalmazódtak meg bennem.

Javaslataim:

- A feszültségmentesítési protokoll vizsgálata, illetve a földeléshez szükséges eszközök elhelyezése a vasúti közlekedési eszközökön.
- A helyszín pontosítása érdekében törekedni kell a jelzés vétele során a szelvényszám meghatározására.
- Az ÖTRA alkalmazása, illetve a „MiniPajzs” további fejlesztése.

- Amennyiben a jelzésből feltételezhető annak indokoltsága, akkor már a riasztással egy időben intézkedni kell megfelelő terepjáró képességű erőgép készenlétebe helyezéséről/helyszínre rendeléséről.
- Speciális, a vasúti kocsik vágására alkalmas hidraulikus eszközök elhelyezése, legalább középkategóriás mentőszereken és regionális mentőszereken.
- A tűzoltósági egészségügyi vonal szinten tartása, fejlesztése.

Felhasznált irodalom

Horváth Hermina: A MÁV Zrt. műszaki mentési és segélynyújtási és utasítása és a műszaki mentéseknél használt eszközök és szakfelszerelések áttekintő értékelése. *Hadmérnök*, 11. (2016), 1. 115–124. Online: http://hadmernok.hu/161_12_horvathh.pdf

Jogi források

1996. évi XXXI. törvény a tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról 39/2011. (XI. 15.) BM rendelet a tűzoltóság tűzoltási és műszaki mentési tevékenységének általános szabályairól
6/2016. (VI. 24.) BM OKF utasítás a Tűzoltás-taktikai Szabályzat és a Műszaki Mentési Szabályzat kiadásáról
21/2019. számú BM OKF főigazgatói intézkedés, 1-es melléklet Szabályzat a műveletirányítás és riasztás rendjéről
64/2017. (IX. 01. MÁV Ért. 23.) EVIG sz. utasítás A MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Műszaki mentési és segélynyújtási utasításának kiadásáról

A Válogatás a 35. Országos Tudományos Diákköri Konferencia Had- és Rendészettudományi Szekciójának pályamunkáiból II. – Rendészettudomány címet viselő kötet a magyar felsőoktatás olyan „terméke”, amely magában hordozza a lelkesedést, a kíváncsiságot, a szorgalmat, a kitartást, a törődést, és még számos nemes emberi tulajdonságot. A TDK közelebb hozza a hallgatókat a tanárokhoz, majd pedig az érdeklődő közönséghez és a későbbi versenyzőkhöz. A TDK-zás során csak nyertesek születnek; némelyikük kutatásának eredménye, illetve annak rövidített változata olvasható ebben a válogatásban. A témák szerteágazók, ezzel is igyekeztünk szemléltetni az OTDK Had- és Rendészettudományi Szekciójának széles tudományos spektrumát, e tudományterületek összetettségét.

Jó szívvel ajánljuk mindazoknak, akik érdeklődnek a társadalom és a rendészet kapcsolata iránt, kíváncsiak az első KRESZ létrejöttéhez vezető útra, többet megtudnának a kiképzés motivációs módszereiről, akiket foglalkoztatnak a terrorcselekmények megelőzési lehetőségei, vagy akár a globális kábítószer-bűnözéssel kapcsolatban vannak kérdéseik.

