

8. Vasútrendészet

8.1. Bevezetés a vasútrendészetbe

A vasútbiztonság *kétkomponensű, egyrészt az üzembiztonságot, másrészt – ezen túlmenően – az élet és testi épség védelmét és a vagyonbiztonságot* magában foglaló állapot. Az üzembiztonság a vasúti alkalmazottak, a vasúti szolgáltatást igénybe vevő vagy a vasúti közlekedéssel, szállítással egyéb módon kapcsolatba kerülő személyeket érintő baleseti kockázat redukálását, a balesetekkel kapcsolatos védelmet foglalja magában, míg az élet és testi épség védelme és a vagyonbiztonság alatt a balesetek okozásán kívüli egyéb jogsértő cselekményekkel szembeni védelmet érthetjük. A vasútrendészet a rendőrség közrendvédelmi, bünyügyi, közlekedésrendészeti, igazgatásrendészeti és határrendészeti szolgálati ága által a vasúti közlekedésben kifejtett rendészeti tevékenységének, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal vasúti csomag- és áruszállítással kapcsolatos tevékenységének, továbbá a vasúti közlekedés biztonságában érdekelt, annak megőrzésére hivatott állami és magánbiztonsági szektor tevékenységének összességéként fogalmazható meg. Az állam elsősorban mint a vasúti infrastruktúra tulajdonosa vesz részt a vasútbiztonsági feladatokban. Erre a célra hozták létre a vagyonőröket és fegyveres biztonsági őrként alkalmazó MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútőr Kft.-t.

A vasútrendészet célja a vasútbiztonság fenntartása, azaz a vasúti infrastruktúra, valamint a vasúti személy- és áruszállítás jogsértő magatartásokkal szembeni védelme. A fejezetben a vasútrendészet rendőrségi (közrendvédelmi szolgálati ágat érintő) feladatait ismertetjük. A körzeti megbízott vasúti közlekedést érintő speciális közlekedésrendészeti feladatait a körzeti megbízotti szolgálatról szóló fejezetben fejtjük ki.

Miután a 19. század második felében – a „vasminiszter” néven is ismert Baross Gábor közlekedéspolitikusnak köszönhetően – lezajlott a magánkézben lévő vasúttársaságok túlnyomó többségének államosítása, a Magyar Királyi Államvasutak égisze alatt megszületett a vasúti közlekedés biztonságának megteremtésével és fenntartásával kapcsolatos állami igény. Ennek köszönhetően később, 1940-ben – a vasútvonalakat korábban is ellenőrző – Magyar Királyi Csendőrségen belül létrehozták a vasúti csendőrséget, amelynek kifejezett feladata a vasút működése zavartalanságának biztosítása volt.¹ A csendőrség 1945. évi feloszlását követően az egységes állami rendőrség működése során folyamatos volt a vasúti pályaudvarok, állomások, megállóhelyek, valamint járatok rendőri ellenőrzése. Napjainkban a rendőri állomány által végrehajtott vonatkísérések, pályaudvar-, állomás-, megállóhely-ellenőrzések mellett a nagy fővárosi (Keleti, Nyugati, Déli pályaudvar), valamint a frekvenciált vidéki (például Szolnok vasútállomás, Miskolc-Tiszaí pályaudvar) pályaudvarokon állandó jelleggel rendőrőrs működik.

A vasúti *közlekedés veszélyes üzem*, ami azt jelenti, hogy az annak megszervezésében tevékenykedők fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytatnak önmagukra és/vagy másokra nézve. Nincs konkrét jogi fogalmi meghatározása és felsorolása a veszélyes üzem kategóriájába tartozó

¹ Kaiser Ferenc: A csendőrség a Horthy-korban 1919–1945. *Rubicon*, 21. (2010), 1. 14–24.

tevékenységi köröknek, viszont az nagy általánosságban kijelenthető, hogy veszélyes üzemnek a környezetére fokozott veszéllyel járó tevékenységek minősülnek, amelyek azért hordoznak magukban az általánosnál nagyobb veszélyt, mert a tevékenység ellátása során az embereknek nincs abszolút uralma a veszélyforrások (általában gépi berendezések) felett. Mindemellett ki kell hangsúlyozni, hogy a vasúti személy- és áruszállítás a létfontosságú rendszerek és létesítmények (korábban kritikus infrastruktúra) része, amely – az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság megfogalmazása alapján – nem más, mint

„egy országon belül a lakosság szellemi és tárgyi életfeltételeit megteremtő, a gazdaság működését elősegítő vagy lehetővé tévő azon szervezetek, létesítmények, létesítményrendszerek, hálózatok összessége vagy ezek részei, amelyek megsemmisülése, szolgáltatásaik vagy elérhetőségük csökkenése egy adott felhasználói kör létre, lét- és működési feltételeire negatív hatással jár”.²

8.2. Együttműködési rendszer

8.2.1. Az együttműködés célja, területei

A magyar vasúti közlekedés biztonsága érdekében a Magyar Államvasutak Zrt. (a továbbiakban: MÁV, amelynek tulajdonában áll a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt.), a Nemzeti Adó- és Vámhivatal (a továbbiakban: NAV), valamint a rendőrség között együttműködési rendszer működik, amelynek feladatait a 29000-129/10/2015. emü. számú együttműködési megállapodás (a továbbiakban: együttműködési megállapodás) rögzíti.

Az *együttműködés célja*, hogy a szerződő felek összehangolják az alábbi területeken folyó tevékenységüket:

- az utasok személyének (életének, testi épségének) és anyagi javainak megóvása;
- a vasúti közlekedés biztonságának garantálása;
- a vasúti tulajdon elleni jogellenes cselekmények (rongálások, lopások) megelőzése (anyagi javak megóvása);
- szállítmányok biztosítása;
- áruk vámszempontú ellenőrzése;
- az illegális migráció megakadályozása.

E tevékenység körében a rendőrség és a NAV *kiemelten kezeli a vasúti közszolgáltatás biztonságát*. Ennek keretében a színesfémlopások, a vasúti infrastruktúra, a vonatok rongálásának, a közfeladatot ellátó vasutas munkavállalók elleni támadásoknak a megelőzése, felderítése érdekében szorosan együttműködik a MÁV Zrt.-vel és a MÁV-START Zrt.-vel. Az említett rendvédelmi szervek lehetőségeikhez mérten új technikai eszközök rendszerbe állításával segítik a gyors, biztonságos ellenőrzést a vasúti határátkelőhelyeken és a menet közben ellenőrzött vonatokon, törekszenek a menet közbeni ellenőrzés kiterjesztésére, a személyszállító vonatok határtartózkodási idejének csökkentése érdekében.

Az együttműködés alapeleme, hogy a rendőrség vállalja, hogy a közterületi szolgálat szervezése során kiemelt figyelmet fordít a vasúti pályaudvarok, állomások, megállóhelyek ellenőrzésére,

² BM OKF: Katasztrófatípusok – Téli veszélyek – A létfontosságú infrastruktúrák (kritikus infrastruktúrák). 2019. augusztus 6.

továbbá folyamatosan vizsgálja a rendőri erő vasút területére való telepítésének szükségességét, újabb vasúti rendőrőrsök létrehozásának lehetőségét.

8.2.2. A rendőrség együttműködésből fakadó keretfeladatai

Legáltalánosabban a rendőrség alapfeladataiból levezetve lehet rögzíteni a rendőrség vasútbiztonsági feladatait. Ennek megfelelően a vasúti pályaudvarokon, állomásokon és megállóhelyeken a közrend, közbiztonság fenntartása, a szabálysértések és a bűncselekmények felderítése, megelőzése, megszakítása, az elkövetők elfogása határozható meg. Ezen belül helyezhető el a jogsértő cselekményekkel és azok elkövetőivel szemben a személy- és áruszállítás során történő fellépés. Meghatározhatók azok a cselekmények, amelyek a vasúttrendészet területén tipikusnak mondhatók. Ennek megfelelően az együttműködés során kiemelt figyelmet kell fordítani a vasúttársaságok területén, illetve sérelmére elkövetett lopások, rongálások megelőzésére, különös tekintettel a vasúti pályára, motorkocsikra, motorvonatokra és a személyszállító járművekre, valamint az azok tartozékait érintő lopásokra. Ugyancsak az általános feladatok között említhető a vasút mint létfontosságú infrastruktúra ellen irányuló jogsértő cselekmények felderítése, felszámolása. Ezt el kell határolni a személy- és áruforgalom védelmétől, hiszen ez esetben a védelem tárgya maga a vasúti infrastruktúra, nem pedig az azt igénybe vevők biztonsága. Mindezek érdekében a jelentősebb vasúti csomópontokon, pályaudvarokon, állomásokon – a rendelkezésre álló lehetőségek keretei között – rendőri szervet kell működtetni, valamint intézkedni kell bűnügyi, közbiztonsági és egyéb akciók szervezéséről.

Az általános feladatokon túl az alábbiak elvégzése hárul a rendőrségre:

- a vasúti balesetek megelőzése, következményeinek felszámolása, a vasúti balesetek helyszínén történő eljárás;
- a személyszállító vonatok ellenőrzése – kiemelten a nemzetközi, az elővárosi, az InterCity és az éjszaka közlekedő vonatok –, amelynek során prioritást élvez az illegális migránsok, az illegálisan szállított áruk, különösen a kábítószer, fegyver, lőszer, robbanóanyag felkutatása;
- a MÁV Zrt. területén található létesítményeket érintő közveszély előidézésére irányuló – különös tekintettel a robbantással történő – fenyegetés megelőzése, következményének, hatásának csökkentése;
- vasúti pályaudvarokon, állomásokon, más vasúti területen térfigyelő rendszerek kialakításának, fejlesztésének elősegítése;
- pályaudvarokon, állomásokon, vonatokon az ellenőrzést végző alkalmazottak munkavégzésének kölcsönös segítése;
- információcsere, valamint a technikai eszközök lehetőség szerinti kölcsönös rendelkezésre bocsátása, igénybevétele;
- a vasúti átjárók biztonságának növelésével kapcsolatos intézkedések megtétele.

8.2.3. A rendőrség együttműködésben betöltött szerepe, vállalásai

A feladatok kereteinek kijelölése alapján meghatározhatók azok a konkrét vállalások, amelyekkel a rendőrség igyekszik kitölteni a kereteket. Alapvető és általánosan elvárható feladat, hogy az illetékes rendőrkapitányság, valamint a Budapesti Rendőr-főkapitányság (BRFK) a megyeszékhelyi

és az egyéb pályaudvarokon *indokolt esetben állandó vagy időszakos gyalogos járőrszolgálatot szervezzen*, illetve az útiránytervekben, körzetleírásokban szerepeltesse a pályaudvarok, állomások, megállóhelyek visszatérő ellenőrzését. A rendőrségnek ellenőrzési tevékenysége során fokozott figyelmet kell fordítania arra, hogy a közúton közlekedők a vasúti jelzőberendezések (sorompók), figyelmeztető jelzőtáblák rongálásával a vasúti közlekedés biztonságát ne veszélyeztessék, és a vasúti felüljáróknál a magasságkorlátozásokat, a vasúti átjáróban való közlekedés szabályait betartsák, ennek során a vasút-közút szintbeli kereszteződéseket országos jelentőséggel érintő kérdésekben az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztály egyeztet, és együttműködik a MÁV Zrt. Biztonsági Főigazgatóság Vasútbiztonsági szervezetével.³

Fokozott figyelmet kell fordítani továbbá arra, hogy a *vasúti közlekedés* körében – rongálással, lopással, akadály létesítésével, közlekedési jelzés eltávolításával vagy megváltoztatásával, megtévesztő jelzéssel, közlekedő jármű vezetője ellen erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával – elkövetett bűncselekményeket megelőzze. Ezen túlmenően a rendőrség a BRFK-n keresztül vállalja a ferencvárosi csomóponton operatív bűnügyi csoport működtetését, a BRFK és az illetékes rendőr-főkapitányságok útján pedig az egyéb pályaudvarokon, állomásokon a bűncselekmények megelőzését, felderítését és megakadályozását célzó akciók szervezését. A rendőrség biztosítja, hogy a bűnügyi szolgálati ág kiemelten kezeli Budapesten a ferencvárosi csomópontot, a Keleti, a Déli, a Nyugati és a Soroksári úti (BILK) pályaudvarokat, valamint a Hatvan és a Dunai Finomító (Százhalombatta) MÁV-állomásokat, valamint a vasúti közlekedés körében bekövetkezett balesetek során a zavartalan vasúti forgalom mielőbbi helyreállítása érdekében a lehető legrövidebb időn belül megkezdik és lefolytatják a szemlét.

A megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányság bűnügyi és rendészeti helyettese gondoskodik az illetékességi területén lévő pályaudvarok, állomások, megállóhelyek és más vasúti létesítmények közbiztonsági helyzetével kapcsolatos rendszeres *elemző-értékelő tevékenység* végrehajtásáról, ennek eredményeként a veszélyeztetett létesítmények területén, a veszélyeztetett időszakokban *járőrszolgálat, valamint akciók* szervezéséről, továbbá azok végrehajtása során a vasúti szervekkel való együttműködésről.

A rendőrség a vasúti létesítményekben elhelyezett rendőri állomány szolgálati feladatainak meghatározása során elsőbbséget biztosít a vasút biztonságával összefüggő feladatok végrehajtásának. Ennek keretei között tájékoztatja a vasúttársaságot a vasúti rendőri szerv működésével kapcsolatos, a vasúti területen történő szolgálatellátásra kiható változásokról, segítséget nyújt a vasúttársaságok által foglalkoztatott fegyveres biztonsági őrök ki- és továbbképzéséhez, valamint szakmai támogatást biztosít a vasúttársaságok vagyonvédelmi rendszerének fejlesztéséhez.

8.3. Feladatok közveszéllyel fenyegetés, gyanús csomag esetén

8.3.1. Közveszéllyel fenyegetés

A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény rendelkezése alapján *közveszéllyel fenyegetést* követ el, „aki a köznyugalom megzavarására alkalmas olyan valótlan tényt állít, híresztel,

³ A vasút-közút szintbeli keresztezésekkel kapcsolatos együttműködés feladatait a MÁV, valamint a rendőrség részéről létrejött kétoldalú, 87/2013. emü. számú együttműködési megállapodás szabályozza.

vagy azt a látszatot kelti, hogy közveszéllyel járó esemény bekövetkezése fenyeget”.⁴ Az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szervhez érkezett közveszéllyel fenyegetéssel összefüggő bejelentés esetén a lehető legrövidebb időn belül értesíteni kell a fenyegetett létesítmény vezetőjét, valamint egyeztetni kell a foganatosítandó intézkedéseket.

A MÁV-hoz érkező közveszéllyel fenyegetés esetén – amennyiben a fenyegetés közvetlenül a MÁV Zrt. területén lévő létesítményre, illetve vonatra irányul – a bejelentést fogadó személy az együttműködési megállapodás 1. mellékletben foglalt „*bombaüzenet-adatlap*” kitöltésével rögzíti a fenyegetés módját, idejét, helyét, célpontját. Az adatlap a fenyegetésre vonatkozó általános és elsődleges információkon túl az alábbi információk rögzítésére alkalmas (amelyekhez a bejelentő személy eshetőlegesen jut hozzá):

- a hívás időpontja;
- a hívó telefonszáma;
- a hívást fogadó személy neve, szolgálati helye, beosztása;
- a hívás milyen telefonszámra érkezett;
- a hívás típusa (vasúti, közüzemi, egyéb);
- a hívás rögzítése megtörtént-e, amennyiben igen, a mentett hanganyag elektronikus fellelhetősége;
- az elhangzott beszélgetés lehetőség szerinti pontos idézése;
- a hívó feltételezhető neve, kora, beszédmódja, hangjellemzői, beszédstílusa;
- háttérzajok, a hívás indításának feltételezhető helye (a háttérzajok alapján);
- az üzenet vasúti létesítményekre, pályaudvarokra, vonatra vonatkozó részének megfogalmazása, a szóhasználat;
- a hívással kapcsolatos egyéb észrevételek;
- a hívást követően értesített személyek, szervek köre (területi fő-üzemirányító, rendőrség, területi vasútbiztonság) pontos hívásadatokkal.

A fenyegetésre irányuló bejelentést követően a fogadó alkalmazott azonnal értesíteni köteles szolgálati (munkahelyi) felettesét, továbbá a területi fő-üzemirányítót, a fenyegetéssel érintett vasúti szolgálati hely vezetőjét és a MÁV Zrt. Biztonsági Főigazgatóság területi vasútbiztonsági szervezetét.

Amennyiben a fenyegetés írásban (levélben) érkezett, az írott fenyegetést telefonon vagy egyéb hírközlő útján, valamint a kitöltött bombaüzenet-adatlapot a MÁV munkatársainak eredetiben kell átadnia az illetékes rendőrkapitányság részére. A másolati példányát az illetékes területi vasútbiztonsági szervezeten keresztül soron kívül meg kell küldeni a MÁV Zrt. Biztonsági Főigazgatósága részére.

Vonatra, vasúti szerelvényre irányuló fenyegetés esetén a vasúti szolgálati hely vezetőjének feladata, hogy értesítse az illetékes TIK-et, a MÁV Zrt. illetékes területi fő-üzemirányítóját és az illetékes területi vasútbiztonsági szervezetet. Az általános protokoll alapján közveszéllyel fenyegetés esetén a *vasúti szolgálati hely vezetőjének feladata egyrészt az utazóközönség és a szolgálataiban lévő vasúti alkalmazottak megfelelő tájékoztatása* (amely történhet a vasúti alkalmazottakon vagy hangosbemondón keresztül, de nem lehet pánikkeltő), másrészt a vonat, illetve a szerelvény vagy épület *kiürítésére történő intézkedés*. A feladatot kiürítési tervvel rendelkező objektumok esetében a terv alapján kell végrehajtani, egyéb esetben ajánlott két irányba üríteni. A szolgálati hely vezetőjének feladata, hogy a veszélyeztetett és emiatt kiürített objektumokból eltávolított személyek részére biztonságos helyet (úgynevezett óvhelyet) jelöljön ki. Természetesen e tevékenységek

⁴ Btk. 338. § (1) bek.

végrehajtásához célszerű rendőri segítséget nyújtani, így abban részt vehetnek a TIK küldése alapján a helyszínre kiérkező rendőri egységek. A gyakorlat azt mutatja, hogy a MÁV munkatársai által elkezdett kiürítés végrehajtását – vagy annak levezénylését – a rendőrség kiérkező egységei átvesszik. Az esemény jellege⁵ miatt a TIK ügyeletesének fontos feladata, hogy a helyszínre – a járőrök mellett – parancsnokot (szolgálatparancsnokot) is küldjön. Amennyiben az esemény körülményei magasabb szintű helyszíni parancsnok kijelölését indokolják, a TIK-ügyeletvezető – mint a megyei rendőrfőkapitány és a rendőrkapitány jogkörében eljárva utasításadásra jogosult személy – a feladatra akár osztályvezető beosztású személyt is kijelölhet.

A *helyszíni parancsnok feladata*, hogy – a vasúti szolgálati hely vezetőjével, valamint a MÁV-alkalmazottakkal együttműködésben – az *ürítést, zárást koordinálja*, az illetékes személyek (bombakutatók, tűzserészek, lásd később) feladatának végrehajtásához alkalmas körülményeket teremtsen, tartson fenn. További feladata, hogy gondoskodjon az *esemény megfelelő dokumentálásáról*, valamint a TIK – és igény szerint közvetlenül az előjárók – irányába történő folyamatos *jelentés teljesítéséről*. A vasúti szolgálati hely vezetőjének feladata annak megakadályozása, hogy az arra jogosulatlan személyek a vonatot megközelítsék. Ez a kötelezettség a vasúti szolgálati hely vezetőjét csak a rendőrség munkatársainak helyszínre érkezéséig terheli, tehát a zárási feladatot a kiérkező rendőröknek át kell venniük.

Robbantással kapcsolatos közveszéllyel fenyegetés esetén a vasúti szolgálati hely vezetőjének feladatkörébe tartozik a kocsik – szerelvény leürítését követő – ellenőrzése. Mindazonáltal „a bejelentés valóságtartalmának ellenőrzése, a veszélyhelyzet kizárása a fenyegetett létesítmény használóira nem hárítható át”.⁶ Amennyiben a fenyegetés robbantással kapcsolatos, a vonatot, illetve szerelvényt tűzserészeti átvizsgálásnak kell alávetni, abban az esetben is, ha az előzetes átvizsgálás során gyanús csomagot nem találtak. Ilyen esetben elengedhetetlen tehát a szerelvény tűzserészek vagy bombakutatók által történő átvizsgálása. Amennyiben gyanús tárgy nem került elő, az előzetes felderítő tevékenység végrehajtására a TIK-en keresztül a megyei rendőr-főkapitányság állományának ilyen feladatokra kiképzett tagja (megyei bombakutató), Budapesten a KR tűzserész szolgálata értesítendő. Amennyiben a közveszéllyel fenyegetéssel érintett szerelvényben gyanús tárgyat találnak, ugyancsak a KR tűzserész szolgálatát kell értesíteni.

Bár az együttműködési megállapodás nem tartalmazza, a tűzserészek ajánlása alapján vasúti épület vagy vasúti pályaudvaron álló szerelvény ellen irányuló fenyegetés esetén a *kiürítést 200 méter sugarú körben ajánlott végrehajtani, vagy ha ez nem lehetséges, akkor a fenyegetéssel érintett objektum és a személyek között legalább öt vágány távolságot ajánlott biztosítani úgy, hogy ebből legalább kettőn üres szerelvény álljon (a veszélyes anyagot szállító szerelvény kizárt)*. A feladatokat a csomag vagy tárgy elmozdítása és megközelítése nélkül kell elvégezni. Az ürítéssel egy időben zárást kell végrehajtani annak megakadályozása érdekében, hogy a szerelvényt illetéktelen személy megközelítse. A tűzserészek kiérkezését követően az esetlegesen szükségessé váló további ürítést és zárást, illetve a meglévő ürítés és zárás kiterjesztését az ő utasításainak megfelelően kell végrehajtani. Az ürítés és zárás feloldása, valamint a vonatforgalom megindítása a tűzserészeti átvizsgálást követően, a tűzserészek tájékoztatása alapján a helyszíni parancsnok által rendelhető el, engedélyezhető. A vonatforgalom megindítására a vasúti szolgálati hely vezetője jogosult.

A MÁV Zrt. a *nyílt pályán haladó vonat ellen irányuló fenyegetés esetén* a vonatot – az adott eset összes körülményét mérlegelve, lehetőleg kis forgalmú állomáson, megállóhelyen – a lehető legrö-

⁵ Az 57/2013. (XII. 21.) ORFK utasítás 1. melléklete alapján a közveszéllyel fenyegetés kiemelt rendkívüli eseménynek minősül.

⁶ Szolg. Szab. 58. § (1) bek.

videbb időn belül olyan helyen állítja meg, ahol az utasok gyors biztonságba helyezése és a vonat megközelítése az illetékes szervek részére jól biztosítható. Ezt követően kerül sor a szerelvény átvizsgálására az előzőekben bemutatott protokoll alapján.

A vasúti szervezetek vezetői kötelesek gondoskodni arról, hogy a rendőrförőrök zavartalanul és biztonságosan hajthassanak végre ellenőrzést. Fontos, hogy a járőrök kísérésére a helyi viszonyokat ismerő, elsősorban önként jelentkező alkalmazottakat biztosítsanak. E kíséresi feladatok addig terhelik a vasúti alkalmazottakat, amíg életüket, testi épségüket nem veszélyeztetik. Gondoskodniuk kell arról is, hogy az üzemi területen történő feladatellátás során az érintett rendőrök a baleseti veszélyforrásokról tájékoztatást kapjanak.

8.3.2. Gyanús csomag

A közveszéllyel fenyegetéstől el kell határolni a gyanús csomagok kezelésének protokollját. Nehéz meghatározni, mi minősül gyanús csomagnak. Csupán annyi mondható el, hogy a csomag külalakja, egyéb fizikai jellemzői, elhelyezése alkalmas arra, hogy felkeltse annak gyanúját, hogy robbanóanyagot, robbanószer vagy más, pusztító hatás kiváltására alkalmas anyagot, szerkezetet tartalmaz. Amennyiben ilyen csomagot – fenyegetés nélkül – találnak a vasúti szerelvények vagy épületek valamelyikében, az alábbi protokoll szerint kell eljárni.

Vonaton vagy *vasúti létesítményben* hagyott, gazdátlan gyanús csomag találásáról a vasúti szolgálati hely vezetője értesíti a legközelebbi rendőri szervet, és a rendőrség kiérkezéséig késedelem nélkül tájékoztatja az utasokat és az érintett vasúti alkalmazottakat, hogy a csomag *30 méteres körzetében tilos a rádió-adóvevők és mobiltelefonok használata*.

Ha az elhagyott csomagot vasúti kocsiban találják, a vasúti szolgálati hely a két szomszédos kocsi kiürítéséről is gondoskodik, és a területet *legalább 100 méteres körzetben lezárja*. Amennyiben épületben találják meg, abban az esetben a vasúti szolgálati hely gondoskodik az épület helyiségeinek szükség szerinti kiürítéséről, az épület körzetének lezárásáról.

Amennyiben a vonaton gyanús csomagot találnak, a vonat, illetve a vasúti kocsi kiürítése után azt az épületektől, valamint az utasok és vasúti alkalmazottak tartózkodási helyétől legalább 100 méter távolságra, illetve a helyi adottságoktól függően a lehető legtávolabbi olyan helyre kell elhelyezni, ahol az élet- és vagyonbiztonságot egyáltalán nem vagy a legkevésbé veszélyezteti.

Gyanús csomag megtalálása esetén minden esetben a KR tűzszerész szolgálat tűzszerész járőre értesítendő. A tűzszerészek kiérkezését követően természetesen a gyanús csomagra és annak megtalálására vonatkozó minden rendelkezésre álló információt át kell adni.

A vasúti szervezetek vezetői a közveszéllyel fenyegetésnél bemutatott módon kötelesek a rendőrök kíséréséről és balesetvédelmi tájékoztatásáról gondoskodni. Az önkéntesség elve alkalmazandó a vonat, illetve a vasúti kocsi mozgatása esetében is.

8.4. Járőrszolgálat vonaton (vonatkísérés)

A vonatkísérő járőrszolgálatot el kell határolni az utazás- (szállítmány-) biztosítástól, amelyet csapatszolgálati feladatként látnak el. „A személyszállító vonatok biztonsági kísérését, a vonatok, vasúti megállóhelyek, vasútállomások és pályaudvarok ellenőrzését a Készenléti Rendőrség, illetve az illetékes megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányság személyi állománya, továbbá a MÁV-START Zrt.

által foglalkoztatott személy- és vagyonőrök látják el.”⁷ Vonatkísérési feladatokat a megyei rendőr-főkapitányságokon belül a rendőrkapitányságok is elláthatnak. A *folyamatosan kísérendő, ellenőrizendő vonatok körét* a MÁV Zrt. biztonsági főigazgatójának, a Készenléti Rendőrség parancsnokának, valamint illetékességi területére vonatkozóan a megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányság vezetőjének javaslata alapján az ORFK rendészeti főigazgatója határozza meg. Az azt végrehajtó állományt – a főigazgatói döntés figyelembevételével – a megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányságok vezetője, illetve a KR parancsnoka jelöli ki (a saját személyi állománya tekintetében). A vonatok rendőri ellenőrzésének országos szakirányítását és koordinációját az ORFK Rendészeti Főigazgatóság Közrendvédelmi Főosztálya (a továbbiakban: ORFK Közrendvédelmi Főosztály) végzi. Ennek során folyamatosan vizsgálja és értékeli a vonatok közbiztonsági helyzetét, meghatározza a rendőri szervek feladatait, valamint együttműködik a MÁV Zrt. biztonsági főigazgatóságával, a MÁV-START Zrt. biztonsági szervezetével és más szerveivel.

A szakirányítás és koordináció keretében az ORFK Közrendvédelmi Főosztály kétévenként, szükség esetén soron kívül a személyszállító vonatok, pályaudvarok, vasútállomások, megállóhelyek ellenőrzését ellátó szervek közreműködésével, a vasúti személyszállítás, a MÁV-pályaudvarok, állomások és megállóhelyek közbiztonsági helyzetét tárgyaló *együttműködési értekezletet szervez*. A szolgálatellátás helyzetét (a belföldi személyszállító vonatok rendőri kísérését, illetve a járőrszolgálat ellátását a vonatokon) és a kiadott belső rendelkezések végrehajtását az ORFK Közrendvédelmi Főosztály szakirányítás keretében ellenőrzi, továbbá a közbiztonsági helyzet alakulásától függően esetenként rendőrségi akciókat szervez. Ezenkívül

„az ügyeleti jelentőszolgálat adatai, az ellenőrzések tapasztalatai, valamint a MÁV-START Zrt. biztonsági szervezetének információi alapján félévente helyzetértékelő jelentést készít, és azt megküldi a megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányságok közrendvédelmi osztályvezetői és a KR Rendészeti Igazgatóság Szolgáltatásszervező és Csapatszolgálati Osztály (a továbbiakban: KR Csapatszolgálati Osztály) vezetője, valamint a MÁV-START biztonsági szervezetének vezetője részére”⁸

A KR a vonatkísérések kapcsán elkészített útiránytervek egy példányát megküldi az illetékes megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányságoknak is, amelyek ennek alapján készítik el saját útirányterveiket, részletesen egyeztetve azt a határos megyék illetékes rendőri szerveivel. Az elkészített útiránytervek egy példányát a KR és az illetékes megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányságok felterjesztik az ORFK Rendészeti Főigazgatóság részére.

A vonatkísérő szolgálat tehát járőrszolgálati formának minősül, így arra a járőrszolgálatra jogszabályokban és közjogi szervezetszabályozó eszközökben meghatározott általános utasítások az irányadók, azonban a szolgálatellátás speciális jellegére tekintettel külön szabályok is vonatkoznak rá. Ilyen a járőr erejére vonatkozó szabály, amely szerint *vonatkísérő járőrszolgálatra járőrpár, járőrcsoporthoz és megerősített járőrcsoporthoz vezényelhető*. Kizárt tehát az egyfős járőr vonatkísérő szolgálatra történő vezénylése. Külön szabályok vonatkoznak a vonatkísérő járőrszolgálat állománynak összetételére. E szerint *elsősorban a közrendvédelmi és a határrendészeti szolgálati ágak állományát kell vezényelni. Amennyiben azt bűnüldözési vagy egyéb szolgálati érdek indokolttá teszi, a vonatkísérő járőrszolgálat megerősíthető a bűnügyi szolgálati ág állományával*. A vasúti infrastruktúra és a vasúti közlekedési ágazat is speciális követelmények elé állítja a vonatkísérő rendőrt. A vonatkísérő járőr tagjainak ismerniük kell a vasúti közlekedés biztonságára vonatkozó

⁷ 29000-129/10/2015. emü. számú együttműködési megállapodás 20. pont.

⁸ 29000-129/10/2015. emü. számú együttműködési megállapodás 22. cc) pont.

szabálysértési és bűncselekményi törvényi tényállásokat, a vasútra vonatkozó alapvető munkavédelmi előírásokat, a vonaton, állomáson, pályaudvaron végrehajtandó rendőri intézkedések sajátos módszereit, az adott vasúti közlekedési útvonalra vonatkozó illegális migrációs helyzetet, a jellemző okmányhamisítási módokat és a vonat személyek megbúvására, tárgyak elrejtésére alkalmas helyeit. A nemzetközi forgalomban közlekedő vonaton nemzetközi közös járőrszolgálatot teljesítő járőrnek ismernie kell a vonatkozó jogszabályt, az Európai Unió jogi aktusa vagy nemzetközi szerződés, illetve azok végrehajtására kiadott dokumentum vagy együttműködési megállapodás közös járőrözésre vonatkozó szabályait.

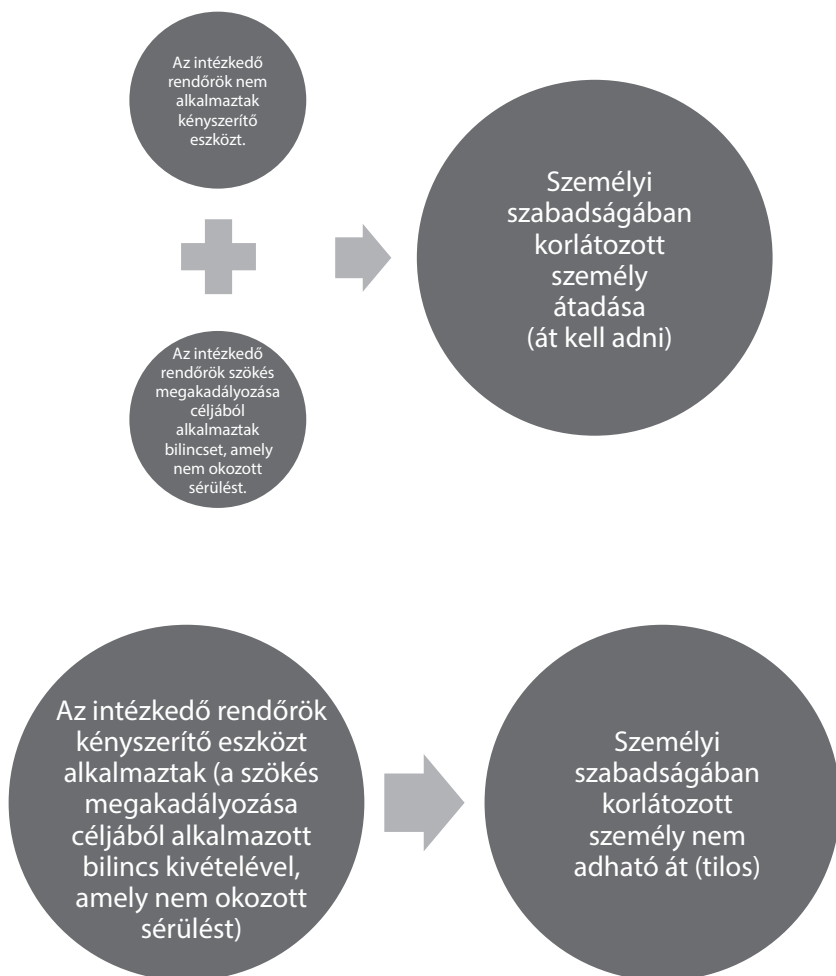
A vonatkísérés – a közbiztonsági helyzetnek megfelelően – cél- (vég-) vagy közbeeső (csatlakozó) állomásig tart. A megyéken átívelő, több megyét érintő vonatkísérések során az illetékes megyei rendőr-főkapitányságoknak kell gondoskodniuk arról, hogy a kísért vonatokat a közbeeső állomásokon helyi járőr fogadja. A *vonatkísérő* kísérést, személyőrzést nem hajthat végre, valamint a szolgálat ellátása során együttműködik a rendőr-főkapitányságok által vezényelt járőrökkel, a vasúti körzeti megbízottakkal és a vasút forgalmi személyzetével.

A vonatkísérő járőrt az eligazítás során el kell látni olyan kézi rádiókészülékkel és/vagy szolgálati mobiltelefonnal, amellyel a vonat haladása közben is kapcsolatot tud tartani az illetékes rendőri szervek ügyeleti szolgálataival. A járőrnek rendelkezésére kell bocsátani a menetvonallal érintett rendőri szervek ügyeleti szolgálatainak elérhetőségeit. Erre azért van szükség, mert a járőr köteles bejelentkezni a menetvonal alapján illetékes ügyeleti szolgálatoknál. Ha az induló, valamint a célállomáson vasúti rendőrőrs, alosztály működik, és az nem a járőr szolgálati helye, a vonatkísérő rendőrnek jelentkeznie kell a rendőrőrs, alosztály szolgálatparancsnokánál, és jelentenie kell a kísért vonat számát, érkezési és indulási idejét, az állomáson, pályaudvaron teljesítendő szolgálatának időtartamát, intézkedéseit és tapasztalatait. A szolgálatparancsnoknak a járőr szolgálatellátásához szükséges mértékben tájékoztatást kell adnia a bejelentésekről, eseményekről és egyéb releváns információkról. A vonatkísérő járőrnek a kísért vonat indulása előtt minden esetben fel kell vennie a kapcsolatot a mozdonyvezetővel vagy a vezető jegyvizsgálóval, akit tájékoztatni kell a kíséresi feladata megkezdéséről, továbbá információt kell kérnie a várható forgalmi körülményekről, az utazóközönségről, a vasúti személyzet közbiztonságot érintő tapasztalatairól. A vonat kísérésének végrehajtása során a vonatkísérő járőr az állomásokon, megállóhelyeken leszáll, a továbbindulásig a szerelvény mellett a peronon tartózkodik, és figyelemmel kíséri a le- és felszálló utasokat, valamint az ott várakozókat. Ha a vonatkísérő járőrnek a kísérést egy közbeeső állomáson – bármilyen okból – meg kell szakítania, ennek tényét és okát haladéktalanul jelentenie kell az illetékes ügyeleti szolgálatnak, valamint a szolgálatparancsnoknak. A szolgálatellátást ilyen esetben a szolgálatparancsnok utasításainak megfelelően kell folytatni.

8.4.1. Személyi szabadságot korlátozó intézkedés vonatkísérés során

Hasonlóan a vonatkíséréshez a vonatkísérés végrehajtása során foganatosított, személyi szabadságot korlátozó intézkedéseknek is megvannak a speciális szabályai. Az alkalmazott protokoll célja az, hogy egyszerre biztosítsa a vonatkísérő rendőr biztonságát és a vonatkísérés lehetőség szerinti folyamatosságát. Ennek érdekében a *vonatkísérő a személyi szabadságot korlátozó intézkedés foganatosítása esetén* rádión keresztül egy közbeeső állomásra kér a szerelvény mellé helyi járőrt vagy körzeti megbízottat, részükre az intézkedés alá vont személyt igazoltató lap kitöltésével és az átvétel elismertetésével átadja. Az intézkedés alá vont személyt a cél- vagy közbeeső állomásra érkezésig az utazóközönségtől elkülöníti, végrehajtja a szükséges ruházat-

és csomagátvizsgálást, továbbá a szökés megakadályozása érdekében megteszi a szükséges biztonsági intézkedéseket, valamint megszakítja a kísérést az első olyan közbeeső állomáson, ahol rendőrőrs vagy rendőrkapitányság van, ha az intézkedés során kényszerítő eszközt alkalmazott, kivéve a szökés megakadályozása céljából alkalmazott bilincshasználatot, ha az nem okozott sérülést.



4. ábra: A vonatkísérő járőr személyes szabadságot korlátozó intézkedései

Forrás: a szerző szerkesztése

A vonatkíséréskor a *legfőbb érdek nyilvánvalóan az adott szerelvénynek az útiránytervben meghatározott állomásig történő kíséréséhez fűződik*. Fő szabály szerint tehát egy közbeeső állomásra – az ügyeleti szolgálat közreműködésével – helyi járőrt vagy körzeti megbízottat kell kérni, és a személyi szabadságában korlátozott személyt – igazoltató lap kitöltésével és az átvétel elismer-

tetésével – a részére át kell adni. Amennyiben a vonatkísérő járőr a személyi szabadság korlátozása során kényszerítő eszközt alkalmazott – a szökés megakadályozása céljából alkalmazott, sérülést nem okozó bilincshasználatot kivéve –, úgy a kísérést meg kell szakítania. A vonatkísérés megszakítása esetén a rendőrrel vagy rendőrkapitánysággal rendelkező legközelebbi településhez tartozó állomáson a vonatkísérő járőr a személyi szabadságában korlátozott személlyel együtt leszáll a szerelvényről. Ide az előállítás fogatosításához a területileg illetékes rendőrkapitányságtól a TIK-en keresztül gépjárművet kér, majd előállítja a személyt, és elkészíti a szükséges iratokat. A vonatkísérő intézkedéseinek jogszerűségét, szakszerűségét a helyi rendőri szerv vezetője vagy szolgálatparancsnoka minősíti.

A vonatkísérő (ellenőrző) szolgálatra vezényelt rendőrök ellenőrzési tevékenysége nem minősül a vasúti személyszállítási szolgáltatás igénybevételének. Az ellenőrzési tevékenységet az egyenruhát és szolgálati felszerelést viselő, szolgálati igazolványukat és azonosító jelvényüket felmutató rendőrök esetében külön okmánnyal nem kell igazolni. A vonatkísérő szolgálat nem a személyszállító szolgáltatás igénybevétele, hanem rendőrségi feladat ellátása, így nem díjköteles, a feladatot végrehajtó rendőrnek nem kell menetjegyet vásárolnia. Természetesen ez a polgári (civil) öltözetben vonatkísérő szolgálatot ellátó rendőrökre is vonatkozik, az alábbiak szerint.

„A személyszállító vonatokat polgári ruhában ellenőrző rendőr a menetdíj megfizetése nélkül, menetlevéllel vagy kiküldetési rendelvénnyel (a továbbiakban együtt: menetlevél) tartózkodhat a vonaton. Járőrpár vagy járőr csoport esetében – ha a szolgálatot együtt látják el – elegendő egy menetlevéllel azzal, hogy abban valamennyi szolgálatot teljesítő rendőr nevét fel kell tüntetni. Nem kell külön menetlevéllel rendelkeznie az ellenőrző csoportba beosztott és szolgálatát polgári ruhában ellátó rendőrnek sem, ha a járőr csoportnak egyenruhás, szolgálati felszereléssel ellátott tagja is van.”⁹

8.5. RAILPOL

A RAILPOL (mozaikszó, ami a Railway Police kifejezésből született), azaz a Vasúti Rendőrségek Európai Szervezete nem más, mint az európai vasutak biztonságáért felelős rendőri szervezetek nemzetközi szövetsége. A 2004-ben alakult szervezet célja az európai vasúti rendőrségi együttműködés elősegítése és ezáltal a határokon átnyúló bűnözés elleni intézkedések hatékonyságának biztosítása. A hálózat fő feladatai közé tartozik a vasúttal összefüggő terrorelhárítás, a vasúttal kapcsolatos jogsértések megelőzése, az azokkal szembeni hatékony fellépés, az illegális migráció kezelése, továbbá a vasúti balesetek megelőzése. A RAILPOL a vasútrendszettel kapcsolatos üléseket tart, amelyek során a szervezet tagállamainak képviselői megosztják egymással tapasztalataikat. Az ülések mellett a RAILPOL szervezete RAILEX elnevezéssel nemzetközi vasútrendészeti gyakorlatot tart. Természetesen a gyakorlatokon túl a RAILPOL – a TISPOL-hoz hasonlóan – akciókat is szervez, amelyeket a Rail Action Day 24 Blue névvel illet. A hálózat tagja Belgium, Bulgária, Csehország, Németország, Franciaország, Magyarország, Olaszország, Lettország, Hollandia (elnök), Portugália, Románia, Szlovákia, Spanyolország, Svájc és Anglia, valamint az Egyesült Államok.¹⁰

⁹ 29000-129/10/2015. emü. számú együttműködési megállapodás 24. pont.

¹⁰ RAILPOL: Members. 2019. augusztus 12.