

A RENDŐRSÉG ÉS A HATÁRŐRSÉG INTEGRÁCIÓJA A BUDAPEST FERIHEGY NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉREN

A Budapesti Határőr Igazgatóság (továbbiakban: BHI) a Határőrség területi szerveként Budapest és Pest Megye területén, valamint a nemzetközi vonatokon látja el a jogszabályokban meghatározott feladatait, végzi a légi forgalom ellenőrzését Budapesten, a vízi-úton közlekedők ellenőrzését a Budapesti Nemzetközi Hajókikötőben, a vasúti közlekedésben résztvevők ellenőrzését a Budapestről Nyugat-Európa irányába közlekedő nemzetközi vonatokon. Az igazgatóság területi és helyi szervekre tagozódik, a feladatrendszerben szereplő végrehajtói feladatokat alapvetően a helyi szervek látják el. Az igazgatóság 859 fő rendszeresített létszámából mintegy 600-650 fő teljesít szolgálatot az igazgatóság szerveiben és a repülőtéri kirendeltségeken.

Az igazgatóság alárendeltségében a repülőtéren három helyi szerv jogállású határrendészeti kirendeltség folytat határellenőrzést és gyakorolja hatósági jogköreit. Ezeknek a végrehajtó szerveknek fő feladata a határforgalom ellenőrzése, a határátkelőhely rendjének fenntartása, a jogsértő cselekmények megelőzése, felderítése, megszakítása, bűncselekmény gyanújának észlelése esetén nyomozóhatósági jogkörök gyakorlása, egyéb jogsértő cselekmény észlelése esetén a szükséges intézkedések megtétele, továbbá idegenrendészeti feladatok és menekültügyi részfeladatok végrehajtása.

A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér területén rendőri szerveként a Rendészeti Biztonsági Szolgálat alárendeltségében a Repülőtéri Biztonsági Szolgálat (továbbiakban: RBSZ) hajtja végre a jogszabályokban meghatározott feladatait. Az RBSZ a rendőrség területi besorolású, főosztály jogállású szerve, amely egyszintű szervezetként végrehajtói, valamint – országos hatáskörrel – szakirányítói feladatokat lát el. Illetékessége a BFNR nyilvános, közforgalom számára megnyitott területeire, a repülőtéri belső parkolókra, a repülőteret határoló kerítéssel bezárt területre, valamint a repülőtér jegykezelési, vámkezelési területeire és a forgalmi előtérre (továbbiakban repülőtér) terjed ki.

Az RBSZ feladata a BFNR területén a közrend, közbiztonság fenntartása, első fokú nyomozó hatóságként az illetékességi területén hatáskörébe utalt bűncselekmények megelőzése, felderítése, megszakítása, bünyügyi nyomozása. Folyamatosan végzi az utasbiztonsági ellenőrzés felügyeletét, biztosítását, tűzszerezési feladatok ellátását, a repülőtéri Fegyveres Biztonsági Őrség ellenőrzését, szakfelügyeletét. Erőszakos cselekmény esetén megteszi a szükséges, elsődleges intézkedéseket. Végzi továbbá – a jogszabályban meghatározott – nemzetközi repülőterek biztonsági tevékenységének szakmai irányítását. Működteti a repülőtéri repülés- és vagyonvédelmi zárláncú térfelügyelő kamerarendszert. Az RBSZ a feladatait 248 fővel látja el.

Jelen helyzetben a BHI és az RBSZ egymás mellett, szoros együttműködésben végzi a repülőtérhez kötődő határőri és rendőri feladatokat, és fenntartja – mások közreműködésével együtt – a légi közlekedés és a repülőtér rendjét.

Az elmúlt évek során – a 2001. szeptember 11-i terrorcselekmény hatására bekövetkezett visszaesést követően – a Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér forgalma dinamikusan fejlődött. Az utasforgalomban 2004. évben 23,5%-os, 2005. évben további 19%-os növekedés következett be. A személyforgalom 2005-ben és 2006-ban meghaladta a 8 millió főt.

A repülőtér utasforgalmára jelentős hatást gyakorol a repülőtér privatizációja, a MALÉV tulajdonos váltása, illetve a MALÉV ONEWORLD szervezethez való csatlakozása. A ONEWORLD százharmincöt ország több mint hatszáz célállomására repül, naponta több mint nyolcezer járatot üzemeltetve. A szövetség a taglégitársaságok számára lehetővé teszi, hogy utasaik számára szélesebb körű szolgáltatásokat, és nagyobb előnyöket biztosítsanak, mint amelyet a légitársaságok önállóan nyújtani képesek.

Az üzemeltető határozott szándéka – a magyar légi közlekedési koncepcióval szoros összhangban – a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Közép-Kelet Európa légi-közlekedési, kereskedelmi gyűjtő-elosztó központjává fejleszteni. Az elgondolások alapján tovább erősödik a repülőtér gyűjtő-elosztó pozíciója. Az említettek hatására az elkövetkezendő években az utasforgalom dinamikus, évente akár 20-25%-os növekedése (2012-re 15-20 millió fő) prognosztizálható.

A repülőtéren a 2007. évtől újabb légitársaságok kezdtek, illetve kezdik meg működésüket, ami várhatóan a forgalomművekedés mellett a jogsértő cselekmények tendenciáira is érzékelhető hatást gyakorol. Az új forgalmazók között török, líbiai, jordán és orosz légitársaságok járatai is megtalálhatók, melyek a migrációt kibocsátó térségek irányából fogják a forgalmat élénkíteni. Az utasforgalom növekedése szükségessé teszi a repülőtér fejlesztését. A repülőtér hosszú-távú fejlesztési koncepciója szerint az üzemeltető az elkövetkező másfél-két évtizedben 62 milliárd forintnak megfelelő beruházást tervez. Az utasforgalom várható folyamatos és jelentős növekedése, illetve új desztinációk megjelenése, a repülőtér bővítése, fejlesztése magában hordozza a jogsértő, valamint az illegális migrációhoz kapcsolódó cselekmények növekedésének lehetőségét, illetve a biztonsági kockázatot. Ez megköveteli a repülőtéri biztonság továbbfejlesztését, amelyre rámutatott a 2006. június végén, e témában végrehajtott EU bizottsági ellenőrzés is.

A repülőtér biztonságát szintén befolyásoló körülmény a Schengeni Egyezményhez történő – a közeljövőben esedékes – teljes körű csatlakozás. A repülőtér biztonsági színvonalához jelentősen hozzájárul a BHI és az RBSZ feladatrendszerében tapasztalható párhuzamosságok megszüntetése, mely során erők, eszközök hatékonyabb alkalmazására nyílt, nyílik lehetőség. Ez a folyamat már 1999-ben megkezdődött, amikor a BHI átvette az akkori Rendészeti Biztonsági Főigazgatóságtól a forgalmi előtéren a járőrszolgálat ellátását, valamint a visszairányított külföldiek visszatartásukig történő felügyeletét, továbbá a deportáltakkal és a körözöttekkel kapcsolatos ügyintézését is.

A BHI és az RBSZ feladatrendszerében a járőrzési tevékenység terén vázolt párhuzamosságot 2005. évig az együttműködési megállapodások adta lehetőségek enyhítették, majd 2005. májusától a Rendőrség-Határőrség Stratégiai Partnerség keretein belül közös járőrszolgálatok kerültek bevezetésre. A BHI és az RBSZ közös járőrtevékenysége hatására jelentősen javult a terminálok, a repülőtér, a légi közlekedés és az utasok biztonsága.

A Stratégiai Partnerség keretében a BHI és az RBSZ bünyügyi szerve indokolt esetben közös repülőtéri nyomozócsoportot működtet. A két szervezet összehangolt munkájával – más szervezetekkel egyeztetetten – zajlik a kiemelt biztonságot igénylő,

kiemelten védett és védett vezetők utazásának biztosítása. A Stratégiai Partnerség program eredményeként, az új idegenrendészeti törvényeknek és a végrehajtási rendeleteiknek megfelelően, 2007. július 1-jei hatállyal megtörténik a légi toloncolási feladatok BHI-ra történő telepítése. A feladatok végrehajtására a BHI kijelölt állományának felkészítése megtörtént.

A repülőtéri integráció legfontosabb előnyei:

- A két szervezet összevonásával optimalizálható a vezetői besorolású munkakörök száma.
- A repülőtérrel kapcsolatos döntési jogkörök és mechanizmusok jelentősen leegyszerűsödnek (pl.: Repülőtéri Biztonsági Intézkedések).
- Jelentősen javítható az információ-áramlás, csökkenhet az információvesztés lehetősége.
- A repülőtéri társszervekkel kapcsolatban az együttműködés, az érdekegyeztetés és az érdekérvényesítés hatékonyabbá válik.
- A BHI és az RBSZ hatásköre és illetékessége részben fedi egymást, ennek következtében bizonyos szolgálati feladatok ellátása során párhuzamosságok alakultak ki (járőrözés, bünyügyi hatáskörök, szakhatósági és engedélyezési feladatok, ügykezelés, adminisztráció, humán feladatok, stb.). A stratégiai partnerség keretében történő szakmai feladatellátás során mérséklődött a párhuzamos feladatellátás, azonban az optimális megoldást a két szerv integrációja jelentheti.
- Egy kézbe kerülnek a repülőtéri személyazonosító kártyák kiadásával, illetve a határátkelőhelyek területére nem határátlépés céljából történő belépés engedélyezésével kapcsolatos hatáskörök, amely kevesebb szolgálati létszám mellett gyorsabb feladatellátást tesz lehetővé.
- A repülőtér és a légi közlekedés biztonságát garantáló végrehajtó és felügyeleti feladatok a repülőtér egésze, illetve terminálonként külön-külön is egységes szervezet keretében kerülnek végrehajtásra.
- A munkaidőn túli, hivatali időn kívüli vezetés, az eseményekre történő reagálás folyamatából kiesik a külső koordináció igénye, ezáltal a folyamat lényegesen gyorsabbá válik.

A teljes jogú schengeni tagságot követően a repülőtéren nem szűnnek meg a határforgalom ellenőrzéséhez kapcsolódó feladatok. Határforgalom ellenőrzésen azon utasoknak kell majd átesniük, akik nem a schengeni térségből érkeznek, vagy oda utaznak. Ez a teljes utasforgalom jelenleg mintegy 40 %-át teszi ki. Az utasok további 60 %-a ellenőrzés nélkül utazhat majd. Az ellenőrzött forgalomban jelenleg 70 % körüli azon utasok aránya, akik minimum, és 30 % azoké, akik alapellenőrzés alá esnek.

Az 562/2006/EK rendelet alapján, az átkelőhelyeken irányonként külön sávot kell biztosítani az EU/EGT/Svájc állampolgárainak és családtagjaiknak, illetve a harmadik országbeliek ellenőrzésére. Az ellenőrzésre az EU/EGT/Svájc állampolgárainak és családtagjaik esetében a minimum ellenőrzésre átlagosan 20-25 másodpercet, míg a harmadik országbeli állampolgárok alapellenőrzésére belépő irányba átlagosan kilencven, kilépő irányba átlagosan hetven másodpercet kell számítani.

A schengeni csatlakozás időpontjában az első számú terminálon kilépő irányba öt, belépő irányba négy pultban, a kispépes terminálon ki- és belépő irányba két-két, míg a 2/B. számú terminálon további kilenc, illetve tizenhárom pultban folytatható az ellenőrzés. A 2/A. és a 2/B. terminál között az úgynevezett átszálló térben hat (irányonként három-három, mely szükség szerint kettő és négy arányban változtatható) útlevelezői pult áll majd rendelkezésre azon utasok ellenőrzésére, akik úgy kívánnak belépni, vagy kilépni a schengeni területre, illetve területről, hogy légi úton azonnal tovább utaznak. Az átszállási idők – elsősorban a Malév Zrt. üzletpolitikája miatt – rövidek, így az átszálló térben, a csúcs időszakokban mind a hat rendelkezésre álló útlevelezői pultnak üzemelnie kell.

A schengeni csatlakozástól a határforgalom-ellenőrzésben a saját nemzeti érdek mellett az egész schengeni térség biztonsági érdekeit is érvényesíteni kell. A SIS rendszer alkalmazása, a beutazási, illetve tartózkodási feltételek schengeni követelmények szerinti ellenőrzése olyan új feladatként jelentkezik a határforgalom ellenőrzésben, ami lényegesen megnöveli az ellenőrzés időtartamát.

A repülőtér zavartalan működése, az utasforgalom gyors és kultúrált kiszolgálása érdekében nagyobb számú útlevelezőt kell biztosítani – a forgalom ingadozásának figyelembevételével – az ellenőrzés első vonalába a minimum és az alap ellenőrzések végrehajtására. A rendelkezésre álló útlevelezői pultokat a repülőtér teljes forgalmi időszakában közel teljes kapacitással kell majd működtetni. Emellett olyan szolgálati rendet kell alkalmazni, hogy az alap ellenőrzések során kiszűrt, migrációs kockázatot jelentő utasokat – a folyamatos utasforgalom biztosítása érdekében – elkülönített helyen lehessen további vizsgálatnak alávetni. A migrációs kockázat csökkentése érdekében elkülönített létszámot kell biztosítani a járatok kockázatelemzés alapján történő elő- és utószűrésére, továbbá az eljárás alá vontak őrzésére, kísérésére és szállítására is.

A schengen belső terminálrészekben – ahol határforgalom-ellenőrzés nem történik – nyílt, és rejtett járőrözéssel, az utasok kockázatelemzés alapján történő ellenőrzésével kell biztosítani az illegális migráció megakadályozását.

A repülőtér és a légi közlekedés biztonságával kapcsolatos feladatok – az elmúlt évek tapasztalatai alapján – különleges szerepet kell, hogy kapjanak a repülőtéren létrehozott új szervezet feladatrendszerében is. A budapesti légi kikötő mint kiemelten védett objektum biztonságát – az utasforgalomtól függetlenül – az illetékes rendvédelmi szervnek szavatolnia kell. Az elmúlt időszakban évente közel nyolcezer veszélyeztetett járat biztonsági ellenőrzését kellett végrehajtani, amely során huszonhatezer fő került igazoltatásra, illetve közel ötszáz alkalommal kellett védett vezető utazását biztosítani. A fentiekben említett utasforgalom növekedés hatására ezek a számadatok várhatóan jelentősen növekedni fognak.

A privatizáció során az üzemeltető szerződésben vállalta, hogy a repülőtéren az elkövetkezendő években hatvankét milliárd forintnyi összeget fektet be, amely számos új üzlet, vállalkozás repülőtéri megjelenését fogja eredményezni. Az újonnan megjelenő üzletek dolgozóival együtt, a repülőtéren dolgozók száma akár a jelenlegi többszörösére is növekedhet. Az új munkavállalók, valamint a repülőtéren vállalt befektetés végrehajtásával járó munkálatok miatt megjelenő személyek, valamint az átépítések során a megszokottól eltérő közlekedési lehetőségek további biztonsági kockázatként, illetve a repülőtér biztonságáért felelős szervezetek számára jelentős többletfeladatként jelentkeznek.

Az illetéktelen személyek behatolásának megakadályozása a légi kikötőn részben technikai és fizikai védelemmel, részben élő erővel történik. A repülőtér fizikai, technikai védelmi rendszere a repülőtér határoló, mintegy harminchét kilométer hosszú kerítésen, és

az ezen belül külön elkerített szigorított biztonsági területen (SRA) alapul. A biztonsági területre történő beléptetés, illetve az utasbiztonsági ellenőrzés a rendőrség állandó szakmai felügyeletével, állandó fegyveres biztosításával történhet.

A repülőtér termináljain a közrend, közbiztonság fenntartását, a telepített technikai eszközökön túl, járőrözési rendszer működtetésével kell megvalósítani. A terminál nyilvános területein – beleértve a parkolókat, az utas csarnokokat, a külső forgalmi előtereket – a közrend és közbiztonsági feladatok végrehajtásához folyamatos járőrözés indokolt. A repülőtérre tartó közúti forgalom kontrollálásához állandó ellenőrző áteresztő pont működtetése szükséges.

A repülőtér zárt területén – különösen a tranzitterületeken és a forgalmi előtereken – a biztonsági feladatok végrehajtása, illetve a repülőtéri belépési jogosultságok ellenőrzése mellett biztosítani kell a schengen előírások érvényesülését, a schengen - nem schengen utasok fizikai elválasztását. Kiemelkedően fontos feladat a tranzit területre történő jogosulatlan belépés megakadályozása, az illetéktelenül bejutott személyek kiszűrése, velük szemben az eljárás lefolytatása, továbbá a kormánygépek őrzése.

A forgalmi előterek biztonságos őrzésénél külön ki kell emelni, hogy a három terminál több kilométer hosszú előtérrel rendelkezik, melyek őrzése – a területek tagoltsága, nem megfelelő beláthatósága miatt – jelentős járőrleltszámot igényel.

Az elmúlt években a repülőtéri nyomozó szervek évente közel ötszáz esetben rendeltek el nyomozást bűncselekmény elkövetésének gyanúja miatt. Ezek jelentős része az illegális migrációhoz kapcsolódó – közokirat-hamisítás, embercsempészség –, részben vagyon, valamint közegészség elleni bűncselekmények voltak. A bűncselekmények nyomozása során 2006-ban csak a BHI nyomozó szerve hatvannégy főt vett őrizetbe melyből a bíróság negyvenegy fő előzetes letartóztatását rendelte el, amely a nyomozó szerv leterheltségét lényegesen megnövelte. A repülőtéri bünyügyi szervek több mint kétszáz bünyügyi megkeresésben teljesítettek nyomozati cselekményeket és adatszolgáltatást.

A titkos információgyűjtő munka terén közel hatvan ügyszerű feldolgozó munka bevezetésére került sor, amelyből ötvenegy elhúzó, széles elkövetői kör felderítésére kiterjedt titkos nyomozás volt.

Az arab, az afrikai és az ázsiai térségből érkező új járatok megjelenésével a bűncselekmények számának növekedése prognosztizálható. A szervezetbűnözéshez kapcsolódó bűncselekmények közül a repülőtéren továbbra is az emberkereskedelem és az embercsempészség bűncselekmények elkövetésével lehet számolni. Ezen bűncselekmények esetében jellemző a kiterjedt, nemzetközi, szervezetszerű elkövetés, ezért szükséges és célszerű széleskörű nemzetközi bünyügyi együttműködési kapcsolatrendszer kiépítése és fenntartása.

A ferihegyi repülőtéren elkövetett bűncselekmények esetében a nyomozó hatósági jogkört a Repülőtéri Biztonsági Igazgatóság (továbbiakban: RBI) bünyügyi szerve fogja gyakorolni. E tevékenység végrehajtása – a korábban említett számadatokból is kitűnően – jelentős létszámot igényel. A bűncselekmények megelőzése, felderítése, megszakítása, a titkos és nyílt büntetőeljárások lefolytatása megfelelő szakterületi felosztással biztosítható.

Az Európai Unió elvárása az illegális migráció elleni hatékony fellépés, mely igény maradéktalan teljesítése érdekében indokolt és szükségszerű a nagyszámú, rendszeres, átfogó, titkos és nyílt bünyügyi akció végrehajtása.

A bünyügyi feladatokon túl a nyomozó szervre jelentős munkateher hárul a repülőtér- és a légi közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekményekkel kapcsolatos

információgyűjtő tevékenységből adódóan. Az illetékességi terület sajátosságai miatt a társ nyomozószervek, a polgári titkosszolgálatok és a repülőtérhez kötődő együttműködési feladatok ellátásában rendszeres és jelentős szerepe van a nyomozószervnek. Szintén fontos feladatként jelentkezik a schengeni ellenőrzési rendszer által meghatározott bünyügyi tevékenységhez, valamint a határforgalom ellenőrzéshez, járőrözéshez és a vezetői döntésekhez szükséges információk beszerzése.

A bűnyügyekből adódó kötelezettségek mellett a repülőtéren nagyszámú idegenrendészeti és szabálysértési feladat jelentkezik. Az elmúlt évben a repülőtéren több mint ezerhatszáz idegenrendészeti eljárást folytattak le, ebből közel háromszáz fő visszairányítása, és közel ugyanennyi beutazási feltétellel nem rendelkező személy méltányossági beléptetése történt meg. A beutazási feltételekkel nem rendelkező utasok FERI-hegyre szállítása miatt több mint száz esetben 123.191.320.- Ft összegben szabott ki a BHI idegenrendészeti szerve a légitársaságokkal szemben közrendvédelmi bírságot. A belépő utasok közül a repülőtéren több mint ezer fő vett fel vízumot. Légi hatósági átszállítás 4.863 fő kiutasított, illetve visszairányított személy estében került végrehajtásra. A légi átkelőhelyeken kilencvenkilenc visszairányított külföldit összesen 313 napig kellett – az erre a célra kialakított helyiségekben – elhelyezni, ellátásukról gondoskodni, valamint folyamatos őrzésüket végrehajtani. A beutazási feltételekkel nem rendelkező külföldiek közül negyvenegy fő nyújtott be menekült státusz iránti kérelmet.

A repülőtéren 7.904 fő követett el szabálysértést, közülük hatszázkét fő feljelentésre került az illetékes szabálysértési hatósághoz, a fennmaradókkal szemben 33.450.000.- Ft összértékben szabtak ki helyszíni bírságot.

A légi kikötőn a 2006. évben jelentős mennyiségű útlevél-rendészeti feladat jelentkezett: hazatérési igazolvány közel 600, érvénytelen magyar útlevél több mint 200 esetben került elvételre, ICAO alapján ötvenöt okmányt vontak ki a használatból.

A desztinációk bővülése, hazánk gazdasági helyzetének javulása, illetve a schengeni egyezményhez történő teljes körű csatlakozás következtében az illegális migráció erősödésére és szervezettebbé válására lehet számítani. A balkánon, a szovjet utóállamokban, az arab térségben, az Ázsiában, illetve az Afrikában folyamatosan jelen lévő vallási, etnikai és társadalmi feszültségek rendszeresen konfliktusokba torkollnak, amelyek időről-időre menekült hullámokat generálnak. A veszélyeztetett irányokból – elsősorban hamis, hamisított okmányokkal – be-, illetve átszállni szándékozó külföldiek esetén várható, hogy a leleplezést követően jelentős részük menekültkérelmet fog benyújtani.

Az említett feladatok napi rendszerességgel, a nap minden szakában jelentkeznek. E feladatok végrehajtására speciálisan felkészített ügyintézői állomány folyamatos vezénylése szükséges. A fent leírtaknak megfelelően egy egységes, profiltiszta, területi jogállású rendészeti szerv létrehozása szükséges, mely ellátja a bünyügyi, a határ-, az idegen- és igazgatásrendészeti, valamint az utas-, illetve a repülőtér-biztonsággal kapcsolatos valamennyi feladatot.

A BHI felmérte és összesítette a FERI-hegyi Nemzetközi Repülőtérhez kapcsolódó állandó, illetve időszakos jelleggel ellátandó rendőri és határőri végrehajtói, hatósági, szakirányítási és egyéb feladatokat, azok nagyságrendjét, valamint a várható változásokat. Az összegzett feladatrendszer alapján modellezte az összes határforgalom-ellenőrzéshez, bünyüldözéshez, idegen- és igazgatásrendészethez, repülőtér-, utas- és légi közlekedés

biztonsághoz kapcsolódó feladatot, majd kimutatást készített a végrehajtáshoz szükséges ideális létszámszükségletéről.

A feladatrendszer és a létszámigény alapján a BHI kidolgozta az RBI területi és helyi szintre tagozódó szervezeti felépítésének – 1. sz. melléklet – egy lehetséges verzióját („A” verzió”). Az „A” variáció előnye, hogy a végrehajtói feladatok nagy többsége a helyi szervekhez kerül. Hasznos – és az állomány egyenletes terhelését maximálisan biztosítja –, hogy a helyi szervek belülről – a végrehajtói szinten – az egyes szakterületek szervezetenként nincsenek elkülönítve egymástól, ezáltal a vezetőknek lehetősége nyílik a feladatok mértékéhez igazodó szolgálatszervezésre, a rugalmas, dinamikus átcsoportosításra. A rendszer működőképességének követelménye, hogy a végrehajtó állománynak – a szakterületek közötti átjárhatóság miatt – szélesebb spektrumú ismeretekkel kell készsége szinten rendelkeznie. E verzió esetében a jogszabályok által a helyi és a területi szintre címzett első- és másodfokú jogkörök a jogszabályok által meghatározott szintre telepíthetők. Ilyenek többek között a közrendvédelmi bírságok, a fegyver engedélyügyi jogkörök, a figyelmeztető jelzést adó készülékek engedélyezése. A területi tagozódásból adódóan az „A” változat esetében biztosított a szakmai tevékenység „külső”, elméleti elemzése, a szakirányítás.

Az RBSZ-szel történt konzultációt követően világossá vált, hogy – mivel az RBSZ egyszintű területi szervként funkcionál – az RBSZ, a BHI által javasolt szervezetet (a végrehajtó feladatok helyi szintre kerülése miatt) nem támogatja. Ennek hatására az RBSZ és a BHI kijelölt állománya közösen kidolgozta az RBSZ jelenlegi szervezeti felépítéséhez hasonló, tisztán területi jogállású, egyszintű, „B” verziós tervezetet (2. sz. melléklet). A „B” változat előnye, hogy a területi besorolás miatt az állomány fizetése, ezáltal a megbecsülése valamivel magasabb, ami azonban plusz megterhelést jelent a központi költségvetésre. A különböző szakterületek megfelelően körülhatároltak, elkülönülnek egymástól. A végrehajtói állománynak csak a saját szakterületét kell az elvárható maximális szinten ismernie, azonban az egyes szakterületek közötti átcsoportosítás az „A” verzióhoz képest nehezebb, lassabb. Nagy hátránya e verzióknak, hogy a „külső” szakirányítási funkciók, illetve a másodfokú jogkörök telepítése az igazgatóság keretein belül nem oldható meg, vagyis azt az országos szervek kellene gyakorolnia.

A feladatrendszer, a hatástanulmány, illetve a szervezeti felépítés tervezeteknek megfelelően elkészült mindkét verzió létszám- és állománytábla-, SZMSZ- és ügyrendtervezetei.

Az alap és a speciális feladatokat kiszolgáló műszaki eszközök, a strukturált, biztonságos informatikai hálózat fenntartása, a fejlesztések tervezésében a szakmai érdekek képviselője, az üzemeltetés biztonsága operatív beavatkozó, hely- és rendszerismerettel, szakértelemmel bíró, megbízható, nagyrészt hivatásos státuszú személyzetet igényel. A szerverek, végponti informatikai berendezések folyamatos, magas adat- és rendszerbiztonságú üzemeltetése, üzemben tartása gyorsan elérhető készenlét fenntartását teszi szükségessé.

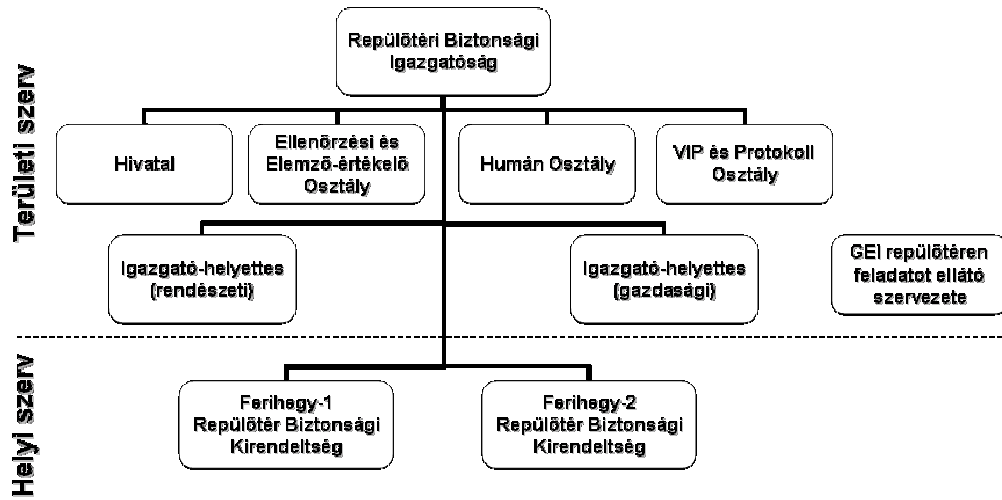
A repülőtéri sajátos belépési feltételek a speciális szabályokat ismerő, állandó belépési engedéllyel, helyismerettel rendelkező munkaerővel biztosíthatók hatékonyan, hiszen az egyszeri belépési engedéllyel belépő személyek folyamatos kíséréséről és

felügyeletéről az igénylő szerv köteles gondoskodni, így a feladatok külső szolgáltatóval történő kiváltása azonos számú, állandó engedéllyel rendelkező, folyamatos kíséret igényel.

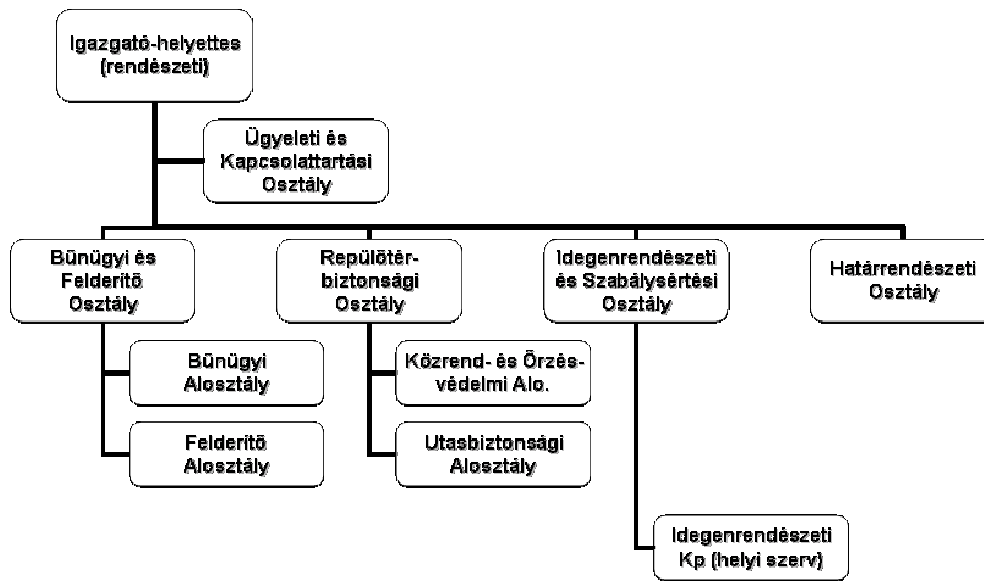
A repülőtérré jellemző speciális eszközök, a határrendészeti, biztonsági feladatok egyedisége, a légi közlekedés sajátossága, a gyors beavatkozás igénye megkívánja az egyes fejlesztések önálló érdekképviselését, az intézményi beruházások saját hatáskörű lebonyolítását, amely önállóan gazdálkodik, az előirányzatok feletti rendelkezési jogosultság szempontjából teljes jogkörrel rendelkező költségvetési szerv besorolásban valósítható meg.

Melléletek

1. számú melléklet

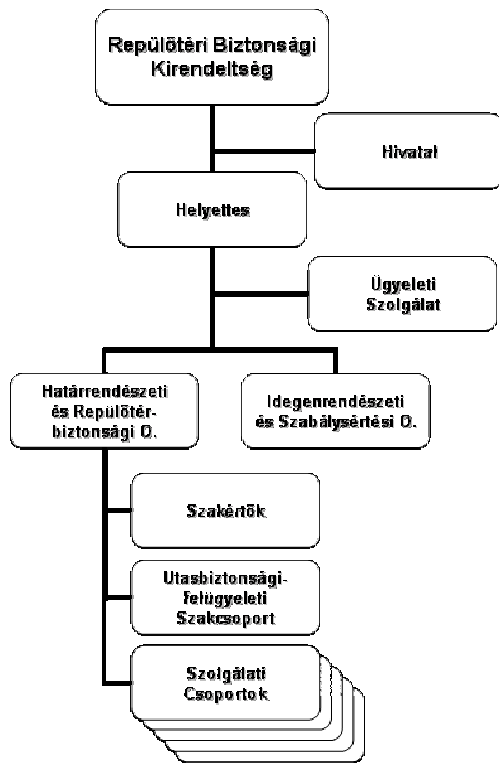


1. számú ábra: Az RBI lehetséges kétszintű szervezeti felépítése („A” verzió)



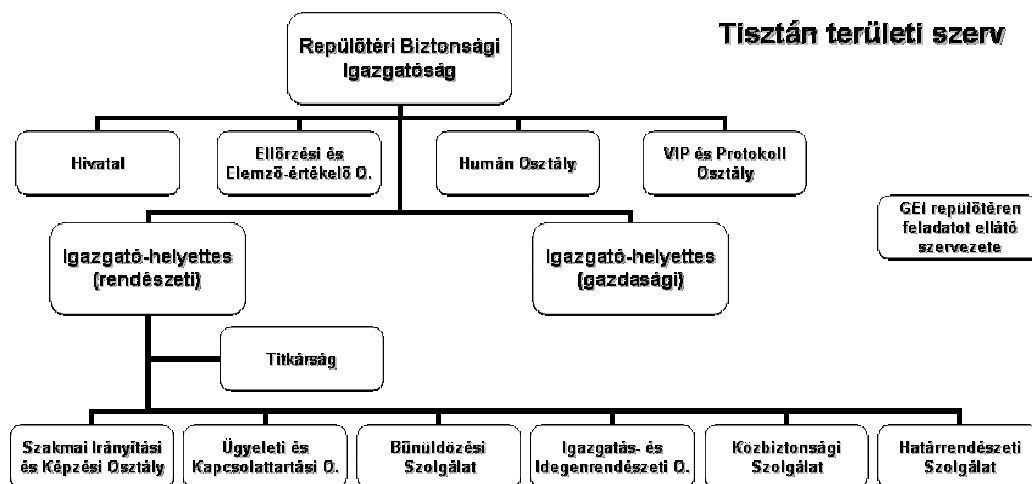
2. számú ábra: Az „A” verziós szervezet szakirányító apparátusa

1. sz. melléklet



3. számú ábra: A Repülőtéri Biztonsági Kirendeltség szervezeti felépítése („A” verzió)

2. sz. melléklet



4. számú ábra: A „B” változat tervezett szervezeti felépítése