

# **A repülőtéri földi kiszolgálás és a vagyonvédelem összefüggései**

**SZABÓ GÁBOR, BH Kft. ügyvezetője, a repülőtéri földi kiszolgálást végzők vezetője**

„Hogy kerül a csizma az asztalra?” – kérdezheti a kedves olvasó a fenti cím láttán. Nos, talán az írás végére kiderül...

Előljáróban annyit, hogy több kérdésre is keressük majd a választ, amit – remélem – meg is találunk, de ne feledjük egyetlen percre sem, hogy amit olvasunk az nagyrészt „Made in Hungary”.

## **MI IS AZ A „FÖLDI KISZOLGÁLÁS”?**

A Malév és Ferihegy sok-sok éven keresztül tényleg ugyanazt jelentette, ám ezt a laikus közvélekedést a média még akkor is elszántan táplálta, amikor már rég nem volt igaz; azzal, hogy ha történetesen a Budapest Airport privatizációja volt egy riport témája, akkor is okvetlenül egy Malév-gép kék farka volt a vágókép. Mára talán az átlagos befogadóképességű újságolvasó is eljutott odáig, hogy – ha nem is tudja pontosan, de – sejti, hogy a légiközlekedési iparág világszerte egy többszereplős műsor, amelyben együtt lép fel a légitársaság és a reptér-üzemeltető, hogy csak a két legfontosabbal kezdjem.

A légitársaság az, aki – ugyebár – repül, a reptér-üzemeltető pedig az, aki a légi járművek le- és felszállásához szükséges terepet és bizonyos szolgáltatásokat biztosítja. A reptér-üzemeltetőről tehát mindjárt az elején nem árt leszögezni, hogy tevékenysége tartalmát tekintve döntően „facility management”-et folytat, vagyis épít (ha kell), bérbe ad, karbantart.

Menjünk tovább! Attól, hogy van repülőnk (pilótákkal és légiutas-kísérőkkel), repülőterünk (betonnal, jelzőfényekkel, környéki irányítással), attól még az utas nem fog tudni repülni! Miért is nem? Mert kell valaki, aki be- és kirakodja a bőröndjét, kitakarítja, tankolja, télen jégteleníti a repülőgépet, felpakolja és leszedi a fedélzeti ellátmányt (ételt, italt, újságot, a fedélzeten megvásárolható portékákat), eladja neki a jegyet (egyre kevésbé, mert hódít az Interneten váltható és fizethető e-ticket), elvégzi az utas regisztrációját, segíti mozgását és kezeli esetleges kifogásait. A felsorolás nem teljes körű, de talán jól érzékelteti, hogy ezek a tevékenységek lehetnek azok, amit a címben – és egyébként is – (reptéri) földi kiszolgálási tevékenységeknek, röviden „földi kiszolgálásnak” nevezünk.

## **A FÖLDI KISZOLGÁLÁSI TEVÉKENYSÉG ÜZLETI ÉS JOGI KERETEI**

A laikus számára első olvasatban bármennyire is meglepő, ezeket a tevékenységeket ma már világszerte döntően a reptér-üzemeltetőktől és légitársaságoktól cégjogilag, szervezetileg és tulajdonlás szempontjából is elkülönülő, kifejezetten erre a tevékenységcsoportra specializálódott társaságok látják el.

Az uniós jog értelmében a piaci verseny tisztasága érdekében a földi kiszolgáló szervezet nem állhat a repteret üzemeltető vállalat gazdasági irányítása alatt, továbbá egy európai nemzetközi repülőtéren legalább két teljes körű földi kiszolgálónak kell működnie a választási lehetőség biztosítása céljából. A fenti feltételeknek megfelelő struktúra 2007-re alakult ki Ferihegyen az által, hogy a Budapest Airport

Zrt. először egy saját tulajdonú Kft.-be (Budapest Airport Handling Kft.) szervezte ki teljes földi kiszolgálási igazgatóságát, majd ezt a Kft.-t meghívásos tender keretében értékesítette. Az új tulajdonos által elvégzett átbrandolás után jött létre a Celebi Ground Handling Hungary Kft., ami már semmilyen értelemben nem áll a reptér-vállalat gazdasági irányítása alatt. E cég mellett pedig már régebb óta létezett a Malév földi kiszolgáló szervezete, ami – egyébként nem kötelező módon – szintén kiszervezésre került és Nemzeti Légitársaságunk februári csődjét – ha nehezen is, de – túlélve, ma is működik Malév GH Zrt. néven. Rajtuk kívül természetesen több más kisebb földi kiszolgáló szervezet is kínál egyes szolgáltatás-elemeket a Liszt Ferenc Repülőtéren.

## **A FÖLDI KISZOLGÁLÁS KÖRÉBE SOROLT BIZTONSÁGVÉDELMI JELLEGŰ TEVÉKENYSÉGEK**

A szabályozás a légiközlekedés védelmével (aviation security) összefüggő szolgáltatásokat is a földi kiszolgálás körébe sorolja, de ezek speciális jellege miatt nem akartam az előző példálódzó felsorolás részévé tenni. A légiközlekedés védelme a polgári légiközlekedés ellen irányuló jogellenes beavatkozások elhárítására, megszakítására irányuló tevékenység, amelynek több – a vonatkozó jogszabályok és nemzetközi normák által elkülönített – típusa van, idézve a jogszabályból (7/2002.sz. KÖVIM-rendelet):

14. Biztonság (Security);
  - 14.1. utas és poggyász átvilágítás;
  - 14.2. áru- és postai küldemények;
  - 14.3. fedélzeti kiszolgálás (catering);
  - 14.4. repülőgépbiztonság, őrzés;
  - 14.5. egyéb biztonsági szolgáltatások.

Az eddig olvasottak alapján bizonyára azt várjuk, hogy a vagyonvédelmi cégek nyilván a légiközlekedés-védelmi szolgáltatások terén nyomultak be vagy legalábbis tették be a lábukat a reptérre, illetve a légiközlekedés világába, de nem! Bár nyilván erre is van néhány példa, az igazi volument mégsem ez adja.

Ennek oka a következő. A reptéren két relatíve nagy létszámú, a polgári légiközlekedés, illetve maga a reptér, mint kritikus infrastruktúra védelmére hivatott civil állománycsoport van, amelynek saját állományban tartásához a Budapest Airport Zrt. a kezdetektől fogva mindmáig ragaszkodik, annak ellenére, hogy esetleges kiszervezésük folyamatosan beszédtema. Ezek egyike a valóban meghatározó fontosságú és imázs képző utas- és poggyászátvilágítás (annak ellenére, hogy a hivatkozott kormányrendelet ezt a földi kiszolgálás körébe sorolja), másika pedig a Fegyveres Biztonsági Őrség.

Azok a légiközlekedés-védelmi tevékenységek, ahol szerephez juthattak eredendően vagyonvédelmi cégek, azok a fenti „14”-es pont további alpontjai, tehát a cargo- és a postai küldemények, továbbá a catering ellátmányok átvizsgálása röntgenes átvilágítás vagy egyéb jóváhagyott módszerek alkalmazásával, illetve a légi-közlekedéshez köthető javak, objektumok védelme cargo-bázisokon, raktárakban, poggyász-osztályozó helyiségekben vagy akár a repülőgépek őrzése a reptér forgalmi vagy műszaki előterén.

Mielőtt továbbmennénk, ide kívánczok két megjegyzés; az egyik szakmai, a másik üzleti jellegű.

**1. A tisztánlátáshoz el kell különítenünk a légitársaságok védelmi tevékenységeit a reptereken végzett vagyónvédelmi tevékenységektől.**

A légitársaságok védelme, – mint előbb már definiáltuk – kifejezetten a polgári légitársaságok ellen irányuló jogellenes beavatkozások elhárítására, megszakítására irányuló tevékenység, ami – kissé leegyszerűsítve, ahogy a reptéri szakzsargonban hangzik – arról szól, hogy ne tegyenek bele semmit a poggyászbába (teheráruba, fedélzeti ellátmánybába, stb.). míg a vagyónvédelem arról, hogy ne vegyenek ki belőle... És van még egy fontos különbség is: a légitársaságok védelme jogszabályokon alapuló kötelezettség, aminek durva megszegését súlyos felelősségre vonás és szankciók sújthatják, míg a vagyónvédelem a tulajdonos döntése vagy a polgári jogi (szerződéses feltételek) és üzleti tényezők (a tevékenységgel járó bevétel, a vagyónvédelmi tevékenység hatékonysága, költsége, a biztosítási díjak és a várható kártérítési összegek) együttesen határozzák meg; a legtöbbször nem a mi javunkra...

**2. Mielőtt bárkinek az az érzése támadna, hogy a reptér a vagyónvédelmi cégek Kánaánja, ki kell, hogy ábrándítsam.**

A légitársaságok védelmi előírások nemzetközi szinten végbemenő pontosulása, letisztulása egyértelműen abba az iránybába halad, hogy az előírások teljesítéséhez nem szükséges külön dedikált védelmi személyzet alkalmazása, hanem elegendő a megfelelően felkészített és jogosított légitársasági dolgozó jelenléte, vagy az, hogy a védendő tárgy/eszköz/objektum maga is védett („steril”) területen álljon. Ilyen módon „vesztettük el” a védett területen lévő poggyász-osztályozók, raktárak, vagy a forgalmi előtéren üzemben kívül álló gépek őrzésének lehetőségét, légitársaságok védelmi célból.

Ez utóbbit azért szedtem dőlt betűvel, mert a leírtaktól függetlenül, üzleti-vagyonvédelmi szempontból még lehet racionális az adott őrzési tevékenység megrendelése. De itt a döntés már a megrendelőlön múlik és nincs ilyen irányú jogszabályi kötelezettsége, mint azt kevéssel feljebb kifejtettem.

**A VAGYONVÉDELMI CÉGEK FONTOSABB MŰKÖDÉSI TERÜLETEI A FÖLDI KISZOLGÁLÁSBAN**

Most, hogy már viszonylag világosan látjuk, hogy „logikus módon” mely területeken követelhetek volna maguknak jelentős szerepet a vagyónvédelmi vállalatok a légitársaságokban és tudjuk, hogy ott ezt csak viszonylag kis volumenben tették, ideje lerántani a leplet a nagy titokról!

Nos, a földi kiszolgálás legalapvetőbb területeiről van szó valójában; vagyis a különböző speciális reptéri kiszolgálóeszközök kezeléséről elválaszthatatlan rakodásról, repülőgép- és épület-takarításról, a repülőtéren végzendő szezonális kézi erejű hóeltakarításról, hogy csak a legemblematikusabbakat említsem. Az elmondottak természetesen nem értelmezhetők akképp, hogy a fenti tevékenységeket minden hazai repterünkön, mindenkor, csak és kizárólag eredendően vagyónvédelmi főprofilú cégek végeznék vagy végezték volna, de úgy igen, hogy jelentős szeletet sikerült megszerezni e munkákból az eredendően földi kiszolgálásra vagy egyéb klasszikus reptéri tevékenységekre szakosodott cégektől, nem utolsó sorban azok alvállalkozójává válva.

A fenti jelenség több okra is visszavezethető. Egyrészt arra a gazdasági kényszerre (?), ami általánossá tette a munkaerővel való takarékoskodást, illetve a nagy létszámú, de viszonylag alacsony képzettségű munkaerőt igénylő területek kiszervezését. Ez a „kiszervezési járvány” az ezredforduló körül érte el a ferihegyi repteret. Fogalmazzunk úgy, hogy ez teremtette meg az adott – első ránézésre kissé profil-idegennek tűnő – piacra való belépés gazdasági, vagyis objektív feltételét. Mi volt a másik – mondjuk úgy „a szubjektív” – feltétel, ami miatt éppen a vagyonzvédelmi cégek előtt nyílt meg ez a piac? Az, hogy a vagyonzvédelmi vállalkozások vezetőinek, illetve a mögöttük álló lobbypotenciálnak sikerült elfogadtatnia/elhíttetnie (Mindenki válassza ki a szívének kedves megfogalmazást...), hogy – mivel egy repülőtéren utas-poggyász rakodás vagy cargo-áru kezelés biztonsági követelményei lényegesen magasabbak, mint mondjuk egy ömlesztett anyaggal történő tehervagon-rakodásnak –, a szóban forgó földi-kiszolgálási tevékenységek a vagyonzvédelmi vállalkozásoknál lesznek a legjobb helyen.

Most nézzük meg, hogy mennyire tudtak élni a vagyonzvédelmi cégek az előttük megnyílt lehetőségekkel.

### **A VAGYONVÉDELMI CÉGEK FÖLDI KISZOLGÁLÁSBAN MUTATOTT TELJESÍTMÉNYÉRŐL**

A tevékenységek átnevezése biztonsági rakodássá és biztonsági takarításáá még viszonylag könnyen ment és erre eleinte a légiközlekedési szakmai közeg is szemmel láthatóan vevő volt.

Jó volt az első benyomás azáltal is, hogy a vagyonzvédelemből érkező menedzserek pontosan értették és akadékoskodás nélkül fogadták be azokat a szigorú reptéri szabályokat, amelyek a szolgáltatási környezetet meghatározzák: beléptetési szabályok, szigorított védelmi zónákra osztott munkaterületek és pihenőhelyiségek, szigorú dokumentációs elvárások, humánvédelmi és egyéb rendszabályok, illetve a minden mozzanatában írásban rögzített kiszolgálási eljárások, stb.

Ugyanez a vezető réteg – már csak saját rendvédelmi múltja révén is – eléggé könnyen megtalálta a hangot nemcsak a civil megbízóval, hanem a repülőtér világában meghatározó szerepet játszó hatóságok helyi képviselőivel is.

És jó pontnak bizonyult az is, hogy a vagyonzvédelmi háttér révén e cégek ismerték a különböző munkarendek felállításának, az azokhoz való igazodásnak minden csínját-bínját, mégpedig a lehetséges legköltségtakarékosabb módokon.

Az elmúlt négy bekezdésben csupa szépet és jót írtam a vagyonzvédelmi cégek eddigi légiközlekedési részvételéről. Már csak ezért is, most jönnie kell valami negatívumnak... Sajnos, nem nehéz ilyet találni.

Ez a negatívum pedig – tisztelet a kivételnek – maga „a” teljesítmény! A bőröndök és áruküldemények természetesen be (illetve ki) lettek rakodva, a gépek ki lettek takarítva, de finoman szólva sem következett be áttörés az adott tevékenységeket minősítő vagyonzvédelmi (poggyász-, catering- és árudézsmá) statisztikákban. Vagyis, az eredmények, kisebb nagyobb hullámmal ugyan, de összességében nem jobbak annál, mint amikor ezeket az utóbb „biztonsági” jellegűnek minősített földi kiszolgálási tevékenységeket a hagyományos légi cégek saját alkalmazottai végezték. A kép még rosszabb lenne, ha az adott tevékenységek dézsmától független, tisztán szakmai mutatóit (normaidők

tartása, az elvégzett munka minősége, „technológiai” fegyelem, stb.) vetnénk össze, de ezzel most ne foglalkozzunk, mert igazságtalan lenne a vagyonsvédelmi cégekkel szemben.

## **ANOMÁLIÁK – KOCKÁZATOK**

Miért is lenne igazságtalan a vagyonsvédelmi mutatókon kívül más minőségi mutatók esetleges romlásának számonkérése? Egyrészt azért, mert például a „szintidők” javítása nem volt az ígért-csomag része, de főleg azért, mert általánossá vált a reptéri foglalkozatók körében teljes dolgozó állománycsoportok „berotálása” csak azért, mert a munkaerő-piacon tízezer forintnyi bruttóval kevesebért lehetett és lehet ma is az adott területre embert találni. Ez érthető módon ment a minőség rovására és féltő, hogy van még lejjebb; pénzben és minőségben is...

Távol álljon tőlem az olcsó hangulatkeltés, de nem lehet elmenni a tény mellett szó nélkül, hogy ezek a folyamatok akkor léptek túl nemcsak a „jóízlés”, hanem az alapvető szakmai tisztesség és felelősség határán, amikor Ferihegyen meghatározóvá vált a külföldi érdekeltségű cégek jelenléte. A 12 órás kétnapozó munkarend volt az első, ami a munkához látó külföldi menedzserek számára szemet szúrt. Egyből észrevették, hogy a 12 óra – a kiszorgálandó járatok egyenetlen eloszlása miatt – relatíve sok holtidőt tartalmaz, amit – az ő megítélésük szerint – teljesen „felesleges” kifizetni. Ennek üzentek hát hadat legelőször és ezzel nagyjából vége is lett az addigi viszonylagos munkabékének. Eleinte valószínűleg nem látták, később meg már nyilvánvalóan nem is akarták észrevenni, hogy a már akkor sem magas, azóta pedig abszolút értelemben is lefelé tendáló bérek „ára” a fent említett munkarend volt, ami lehetővé tette az embereknek, hogy mindennapjaikat normálisan tervezhessék és jövedelmüket másodfoglalkoztatással rendszeresen kiegészíthessék. Végül, az esetek többségében a munkáltatók úgy vették el sok fizikai dolgozó korábbi „magánidejét”, hogy pénzt sem adtak érte.

A következmények ma már mindenki számára nyilvánvalóak és ez alól a vagyonsvédelemből a földi kiszorgálásba tévedt cégek sem kivételek: többszörös alvállalkozói láncolaton (melynek „legalsó” lépcsőfoka általában egy munkaerő-kölcsönző cég) keresztül foglalkoztatott, jórészt gyengén fizetett, „deklaráltan” csereszabatos emberek végzik a fenti feladatokat; és ennek már nyilvánvalóan van nemcsak minőségügyi, de vagyonsvédelmi, sőt légiközlekedés-védelmi vetülete is. A TB-naptár szerinti munkaóraszám ledolgozásával hazavihető összeg – ahogy mondják – a megélhetéshez, családfenntartáshoz kevés, éhen halni sok. Ha ehhez hozzávesszük, hogy a szóban forgó tevékenység végrehajtói szinten kifejezetten nehéz fizikai munka, amelyet bizonyos fázisokban lehetetlen testhelyzetben, szélsőséges időjárási (elsősorban hőmérsékleti) viszonyok között, nemegyszer éjszaka vagy kora hajnalban kell végezni, akkor elég könnyen megértjük, hogy az ott dolgozókat még a mai általánosan rossz elhelyezkedési viszonyok között is kevésbé hatja át a munkájuk megtartása iránti aggodalom.

Akinek pedig nincs veszteni valója, az a repülőtéri környezetben – akár szó szerint is – életveszélyessé válhat!

## ÖSSZEZGÉS

Összegezve a leírtakat, elmondhatjuk, hogy a vagyonvédelmi cégek a gazdasági kényszerként jelentkező kiszervezések és a repülőtéri kiszolgálási folyamatok nyilvánvaló biztonsági követelményei adta lehetőséget kihasználva ma jelentős volument mondhatnak magukénak a hazai légitársasági iparág döntően élhető földi kiszolgálási, kisebb részben légitársaság- és vagyonvédelmi területein. Ugyanakkor, viszonylagos sikerüket inkább köszönhetik a mögöttük álló lobbypotenciálnak és a szükséges trükkök ismeretén alapuló munkaerő-piaci alkalmazkodóképességüknek, semmint a végzett munka minőségének. Meglévő pozícióik megőrzéséhez, netán bővítéséhez elengedhetetlen a vagyonvédelmi és szakmai minőségügyi mutatók javítása, ami tartósan nem képzelhető el a végrehajtói szinten foglalkoztatott munkaerő minőségének és – ennek feltételeként – körülményeinek javítása nélkül.

## Felhasznált irodalom:

- 1, 1995. évi XCVII. törvény a légitársaságokról, egységes szerkezetben a végrehajtásáról szóló 141/1995. (XI. 30.) Kormányrendelettel
- 2, 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet a Nemzeti Közlekedési Hatóságról
- 3, 83/2006. (XII. 13.) GKM rendelet a légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó és a légiforgalmi szakszemélyzet képzését végző szervezetéről
- 4, 25/1999. (II. 12.) Kormány rendelet a légi személyszállítás szabályairól  
• 26/1999. (II. 12.) Kormány rendelet a légi árufuvarozás szabályairól
- 5, 10/2002. (II. 6.) KöViM rendelet a légitársaságok által végzett gazdasági célú légitársasági tevékenység engedélyezésének rendjéről
- 6, 20/2002. (III. 30.) KöViM rendelet a polgári légitársaságok üzemben tartásának szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról
- 7, 5/2001. (II. 6.) KöViM rendelet a légitársasági szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeiről
- 8, 169/2010. (V. 11.) Kormány rendelet a polgári légitársaságok közlekedésének szabályairól és a Légitársaságok Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről
- 9, Az Európai Parlament és a Tanács 2000. június 22-i 2000/34/EK irányelve a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló 93/104/EK tanácsi irányelvnek az abból kizárt ágazatok és tevékenységek szabályozása céljából történő módosításáról
- 10, A Tanács 2000. november 27-i 2000/79/EK irányelve az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA), az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF), az Európai Közlekedési Pilóták Szövetsége (ECA), az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA) és a Légitársaságok Nemzetközi Szövetsége (IACA) által kötött, a polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók munkaidőjének szervezéséről szóló európai megállapodásról (EGT vonatkozású szöveg)
- 11, A Bizottság 185/2010/EU rendelete ( 2010. március 4. ) a közös légitársaság- és védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (EGT-vonatkozású szöveg)
- 12, A Tanács 1996. október 15-i 96/67/EGK irányelve a közösségi repülőtér földi kiszolgálási piacára való bejutásról
- 13, A Bizottság 351/2008/EK Rendelete (2008. április 16.) a 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közösségi repülőtérre használt légitársaságok földi ellenőrzésének rangsorolása tekintetében történő végrehajtásáról