

Doktori (PhD) értekezés

Kalmár Ádám

2025

**NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM
RENDÉSZETTUDOMÁNYI DOKTORI ISKOLA**

Kalmár Ádám r. alezredes

**A DUNAI NEMZETKÖZI RENDÉSZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS ÖSSZEHANGOLÁ-
SÁNAK SZEREPE AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS A SCHENGENI TÉRSÉG BIZTONSÁ-
GÁNAK GARANTÁLÁSÁBAN**

Doktori (PhD) értekezés

Témavezető:

**Dr. Balla József PhD. r. ezredes
tanszékvezető egyetemi docens
NKE RTK Általános és Fejlesztési Dékánhelyettes**

.....

Témavezető aláírása

BUDAPEST, 2025.

Tartalomjegyzék

1. BEVEZETÉS	5
1.1. A téma aktualitása.....	7
1.2. A tudományos probléma megfogalmazása	9
1.3. Kutatási célkitűzések.....	11
1.4. Kutatási hipotézisek	13
1.5. Kutatási módszerek.....	15
1.6. A téma tudománytani behatárolása.....	18
1.7. Fogalmi és elméleti alapok.....	18
1.7.1. Integrált határigazgatás, határellenőrzés	19
1.7.2. Biztonság, határbiztonság.....	26
1.7.3. Nemzetközi rendészeti együttműködés	29
2. A DUNAI HATÁRELLENŐRZÉS TÖRTÉNETE MAGYARORSZÁGON A XX. SZÁZAD ELEJÉTŐL A TELJES JOGÚ SCHENGENI CSATLAKOZÁSIG.....	34
2.1. Dunai határellenőrzés 1906-tól az első világháborúig	35
2.2. Dunai határellenőrzés a két világháború közötti időszakban	40
2.3. Dunai határellenőrzés 1945-től 1980-ig	44
2.4. Dunai határellenőrzés 1980-tól 1991-ig	49
2.5. Dunai határellenőrzés 1991-től 1995-ig	59
2.6. Dunai határellenőrzés 1996-2000-ig	69
2.7. Dunai határellenőrzés 2001-2007-ig	73
2.8. A fejezet összefoglalása, következtetések	79
3. A VÍZI HATÁRELLENŐRZÉS JOGI ALAPJAI, VÉGREHAJTÁSA ÉS FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI	82
3.1. A Dunára vonatkozó releváns nemzetközi egyezmények és megállapodások	82
3.1.1. A Dunai Rendészeti Koordinációs Központról szóló megállapodás	85
3.1.2. A Dunát érintő határforgalom-ellenőrzési és határrendi megállapodások	87
3.1.3. A horvát-szerb határvita jelentősége a Dunán.....	89
3.2. A belvízi határellenőrzés schengeni szabályozása	96

3.3. A belvízi határellenőrzés magyarországi szabályozása	104
3.4. A schengeni követelményeknek megfelelő vízi határellenőrzés végrehajtása Mohácson	111
3.5. A belvízi határforgalom-ellenőrzés folyamatleírása	120
3.6. Nemzetközi kitekintés – a dunai országok vízi határellenőrzésének végrehajtása .	131
3.6.1. Horvátország	131
3.6.2. Szerbia	133
3.6.3. Románia	135
3.6.4. Bulgária	137
3.6.5. Moldova	139
3.6.6. Ukrajna	140
3.6.7. A nemzetközi kitekintés tapasztalatai	141
3.7. A belvízi határellenőrzési rendszer fejlesztési lehetőségei.....	143
3.8. A fejezet összefoglalása, következtetések	152
4. A DUNA RÉGIÓ BIZTONSÁGA, HATÁRRENDÉSZETI KOCKÁZATELEMZÉSE	154
4.1. A Duna sérülékenységeinek megjelenése stratégiai dokumentumokban.....	154
4.2. Határrendészeti kockázatelemzés	157
4.2.1. Rendészeti jellegű fenyegetések a Duna különböző szakaszain	158
4.2.2. Az „A” szakaszon megjelenő fenyegetések	160
4.2.3. A „B” szakaszon megjelenő fenyegetések	165
4.2.4. A „C” szakaszon megjelenő fenyegetések	166
4.2.5. Kockázatértékelés a Dunán a DARIF Közös Műveletek eredménye alapján.....	171
4.3. Dunai biztonság és kockázatok a szakértők szemével.....	178
4.4. Az orosz-ukrán háború hatása a dunai kockázatokra.....	187
4.5 A rendészeti célú folyami kockázatelemzés támogatása a DHN programmal	194
4.6. A fejezet összefoglalása, következtetések	197
5. A DUNAI NEMZETKÖZI RENDÉSZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS ÖSSZEANGOLÁSA	200
5.1. A Nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere	200
5.2. Tengeri rendészeti együttműködés és információcsere.....	203

5.2.1. A Fekete-tengeri Együtműködési Fórum (BSCF).....	203
5.2.2. A Balti-tengeri Régió Határellenőrzési Együtműködés (BSRBCC).....	205
5.2.3. A tengeri együtműködési fórumok közös jellemzői	206
5.3. Dunai rendészeti együtműködés és információcsere	208
5.3.1. Rendőrségi és vámügyi együtműködési központok a dunai országokban	208
5.3.2. Vámrendészeti információcsere – a DREWS Program (2005-2008).....	211
5.3.3. A CoPo Projekt (2011-2012) és a Mohácsi KKSZH - DRKK (2013-tól)	212
5.3.4. A DARIF Projekt (2013-2015)	216
5.4. Esettanulmány a dunai bűnüldözési információcseréről.....	218
5.5. Rendészeti együtműködés és információcsere a szakértők szemével.....	224
5.6. Javaslat a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum (DRKKF) létrehozására.....	238
5.7. A fejezet összefoglalása, következtetések	241
6. KUTATÁSI EREDMÉNYEK ÖSSZEGZÉSE.....	244
6.1. Összegzett következtetések	244
6.2. Új tudományos eredmények.....	247
6.3. Az eredmények hasznosíthatósága és továbbfejlesztése	249
7. FELHASZNÁLT IRODALOM JEGYZÉKE	251
8. MELLÉKLETEK JEGYZÉKE.....	284

A DUNAI NEMZETKÖZI RENDÉSZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS ÖSSZEHANGOLÁSÁNAK SZEREPE AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS A SCHENGENI TÉRSÉG BIZTONSÁGÁNAK GARANTÁLÁSÁBAN

Doktori (PhD) értekezés

„Minden ország rendőrségére nézve fontos a nemzetközi kapcsolat. Itt vannak azok a gyökerek, melyekhez közös szálak futnak mindenfelől és ez tette szükségessé és lehetővé a nemzetközi kapcsolatok kiépítési alapjainak a szükségességét.”¹

1. BEVEZETÉS

A 2.857 kilométer hosszú Duna folyam Európa második leghosszabb, térségünkben a legjelentősebb, legnemzetközibb vízi útja, amely személy- és áruszállítást, kereskedelmet, energiatermelést, természetes élőhelyeket, migrációt és kulturális cserekapcsolatokat is biztosít, így fontos integrációs és kohéziós erővel bír.² A Duna gazdasági, közlekedési jelentőségét növeli az is, hogy – a Majna–Duna-csatornát is beleértve – az Északi-tengertől, Rotterdamtól a fekete-tengeri Konstancia kikötőjéig állandó vízi utat biztosít Európán keresztül. Ez egyben a VII. számú páneurópai közlekedési folyosó,³ a Balkán egyik kapuja,⁴ amely növeli nemcsak gazdasági és közlekedési, de rendészeti jelentőségét is. Emellett a folyam magán- és közbiztonságra gyakorolt hatása is jelentős a rekord árvizek elleni védekezés, hulladék- és egyéb szennyezések, súlyos vízi közlekedési balesetek (pl. 2019. május 29-én a Hableány turistahajó elsüllyedése) következményei miatt.⁵

¹ Dorning Henrik (1942): A bűnözés nemzetközi hálózata. In: Borbély Z. – Kapy R. (szerk.) *A 60 éves magyar rendőrség 1881-1941*. Budapest: Halász irodalmi és könyvkiadó vállalat. p. 167.

² Bizottsági szolgálati munkadokumentum. Cselekvési Terv. Felváltja a SEC(2010) 1489 végleges munkadokumentumot. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Brüsszel, 2020.04.06. SWD(2020) 59 végleges. p. 2.

³ Nagy Zoltán (2018): *Közlekedésföldrajz*. Budapest: Akadémiai Kiadó. p. 5.
<https://doi.org/10.1556/9789634543046>

⁴ Fleischer Tamás (2006): *Transzeurópai folyosók – a meglévők hosszabbítgatása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása?* In: A Balkán és Magyarország: Váltás a külpolitikai gondolkodásban? Magyarország az Ezredfordulón, Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián. MTA Társadalomkutató Központ - Európa Intézet, Budapest, pp. 365-379:373.

⁵ Kerék Gábor (2020): Az árvízhidrológia jelentősége a környezetvédelemben. *Biztonságtudományi Szemle*, 2020. II. évf. 2. szám. pp. 69-83:79.

A globalizációs folyamatok, a gazdasági integráció növekedése és a fokozódó, határon átnyúló kereskedelem annak a veszélyét hordozza magában, hogy a régióban nőhet a határon átnyúló szervezett bűnözés és a súlyos bűncselekmények száma (pl. embercsempészség és árucsempészet, emberkereskedelem, gazdasági bűncselekmények). Ez amellett, hogy társadalmi károkat okoz, hátráltathatja az üzleti fejlődést, és korlátozhatja a további gazdasági növekedést is.⁶ A dunai országok különböző szakaszokban megvalósuló uniós és schengeni integrációja, ezáltal azok különböző jogi helyzete különös mértékben megnehezíti a határokon átnyúló rendészeti – beleértve a bűnügyi – tevékenységek összehangolását, ezáltal elősegítheti a határon átnyúló bűnözést a Dunán. Következésképpen meg kell erősíteni a nemzetközi együttműködési kereteket és össze kell hangolni a meglévő rendészeti ágakkal (rendőrségi, vámrendészeti-, katasztrófavédelmi) és folyami információs szolgáltatásokkal kapcsolatos közös kezdeményezéseket. Ezt ismerte fel több mint egy évtizeddel ezelőtt az Európai Unió, és állt a kezdeményezés élére Magyarország. Az Európai Unió 2009-től makrorégió stratégiákat dolgozott ki, melyek az európai földrész területének nagy részét lefedik. Ilyen a balti-tengeri régió fejlesztését célzó stratégia (EUSBSR), az adriai- és jón-tengeri régióra vonatkozó dokumentum (EUSAIR) és az Alpok régió Stratégia (EUSALP), valamint a 2011-ben jóváhagyott EU Duna Makrorégió Stratégia (továbbiakban: EUSDR) is.

A Duna-medence fontos helyszín az EU-s kohéziós politikában és a szomszédságpolitikában részt vevő országok, illetve a potenciális tagjelölt országok között. A Duna jelentős számú mellékfolyói által lefedett vízgyűjtő területe⁷ miatt a Duna régió (1. sz. melléklet) összesen 14 országot foglal magába,⁸ ezért az EUSDR – mint fejlesztési koncepció – által a közös kihívásokra adott válaszok terén ez a kilenc uniós és öt unión kívüli ország hajt végre közös programokat, melyekhez ezen kívüli országok is csatlakozhatnak. A Duna azonban közvetlenül tíz országot köt össze,⁹ ezért az értekezés ezen tíz ország, a „dunai országok” rendészeti együttműködésének fejlesztését kutatja.

⁶ Répási Krisztián (2021): Szervezett bűnözés. In: Tóth-Csiki-Etl-Berzsenyi (szerk.): *A globalizált világ kihívásai*. Budapest: Ludovika Egyetemi Kiadó. pp. 301-302.

⁷ A Duna legjelentősebb mellékfolyói; az Inn, Morva, Mura, Dráva, Tisza, Száva, Nagy-Morava, Olt és a Prut.

⁸ Az EUSDR 14 országa közül 9 EU tagállam (Ausztria, Bulgária, Cseh Köztársaság, Horvátország, Magyarország, Németország, Románia, Szlovákia, Szlovénia) és 5 unión kívüli (Bosznia-Hercegovina, Montenegró, Moldova, Szerbia, Ukrajna).

⁹ Dunai országok: Ausztria, Bulgária, Horvátország, Magyarország, Moldova, Németország, Románia, Szerbia, Szlovákia, és Ukrajna, vagyis összesen tíz ország.

1.1. A téma aktualitása

A dunai rendészeti együttműködést előmozdító EUSDR – mint a téma aktualitását is megalapozó dokumentum – története az EU Tanácsának 2009. június 18-19-i ülésén kezdődött. Ekkor kérte fel a szervezet az Európai Bizottságot, hogy készítse el az EUSDR tervezetét. A Bizottság négy pillérben, összesen 11 „prioritási” területet jelölt meg a régió gazdaságának, versenyképességének, polgárai jólétének és fenntartható fejlődésének elősegítése érdekében.¹⁰ A gazdaságfejlesztéssel, környezetvédelemmel és jóléttel foglalkozó dokumentum készítői felismerték azt is, hogy a Duna régió országai a békén, szabadságon, biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló fejlődésének előfeltétele a jogrend megszilárdítása, a korrupció, a szervezett bűnözés és súlyos bűncselekmények elleni küzdelem, és nem utolsósorban a szoros határigazgatási együttműködés. E kihívás kezelése érdekében jött létre – a 2011-es magyar uniós elnökség egyik legfontosabb eredményeként¹¹ – az Európai Bizottság uniós intézményeknek szóló közleménye, amely maga az EUSDR alapidokumentuma,¹² illetve az annak mellékleteként kiadott cselekvési terv. A cselekvési terv négy pillér¹³ valamelyikéhez tartozó intézkedéseket foglal magába, melyeket a régió országainak és az érdekelt feleknek – például természetvédelmi hatóságoknak, folyami információs szolgáltatóknak vagy rendészeti szervezeteknek – végre kell hajtaniuk.

Az értekezés témája szempontjából kiemelt jelentőséggel bír a „A Duna régió megerősítése” elnevezésű pillér, amely az intézményi együttműködés mellett a korrupció elleni küzdelemre, a határon átnyúló szervezett- és a súlyos bűncselekmények elkövetése mellett az illegális határátlépés megakadályozására is kiterjed. Ebben a pillérben hozták létre a 11. számú *„Együttműködés a biztonság előmozdítása, valamint a szervezett és súlyos bűnözés elleni küzdelem érdekében”* című prioritási területet, amely a vízi úton történő és ahhoz kapcsolódó szervezett

¹⁰ Duna régió Stratégia – 3 igen a költségvetés célirányos felhasználására, az eredeti ötletek összehangolására, az új szemléletű térségi politikára. EU soros elnökség, Magyarország. https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/5/a9/10000/Duna_Regio_Strategia_sajtoanyag_0.pdf (Letöltés ideje: 2023.01.09)

¹¹ Az EUSDR kormányzati dokumentumai. <https://dunaregiostrategia.kormany.hu/dokumentumok> (Letöltés ideje: 2023.01.09)

¹² A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságának és a Régiók Bizottságának. Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája. Brüsszel, COM(2010) 715/4.

¹³ Az EUSDR négy pillére: 1. a Duna régió összekapcsolása, 2. a környezet védelme, 3. a jólét építése a régióban és 4. a Duna régió megerősítése.

bűnözést felderítő rendészeti szervek szakmai együttműködését szolgálja.¹⁴ A 11. prioritási terület ma, a cselekvési terv 2020-as új változatában már a „Biztonság” címet viseli és célkitűzései – többek között – a rendőri együttműködés erősítését, a dunai országok rendészeti szervei közötti hosszú távú stratégiai együttműködés előmozdítását, a határellenőrzés fejlesztését és a Dunai Folyami Fórum kereteinek kialakítását fedik le.¹⁵

A dunai országok között schengeni tagállamok, EU tagjelölt és harmadik országok is vannak, amely nehezíti az összehangolt rendészeti fellépést, koordinációt. Tekintettel arra, hogy a Dunán a Szerb Köztársasággal határos országgént 2007. december 21-től Magyarország, 2023. január 1-től Horvátország, valamint 2025. január 1-től Románia és Bulgária rendelkezik schengeni külső határral, e négy ország közös feladata magas szintű vízi határrendészeti ellenőrzés végrehajtása a schengeni joganyagban leírtak betartásával és betartatásával. Hazánk egyetlen dunai vízi határátkelőhelyén, Mohácson végzett munka minősége hozzájárul a teljes schengeni térség biztonságához. A schengeni határigazgatás hatékonyságának növelése a dunai országok belvízi határellenőrzési rendszereinek összehangolásával, közös fejlesztésével, folyamatos rendészeti együttműködéssel és az információcsere javításával valósítható meg. Ezek hiánya hazánktól északra, a nyugat-európai térségben biztonsági deficitet okozhat.

A Dunán zajló vízi közlekedést, a szállítást és a turizmus volumenét a gazdasági és politikai folyamatok, járványok terjedése és fegyveres konfliktusok befolyásolják. Az 1995-ben befejeződött délszláv válságot követő konszolidáció a turizmus fellendülésével hozzájárult a személy- és teherhajó-forgalom növekedéséhez, ezáltal azonban egy potenciális csempésztvonal kialakulásához is. Az Európai Rendőrségi Hivatal, az Europol a Dunát 2011-ben az embercsempészség, az illegális migráció, az árucsempészet, a drog- és fegyverkereskedelem veszélye miatt kiemelten veszélyeztetett területnek értékelte,¹⁶ azonban az mégsem vált a csempészet egyik fő ütüerévé, a folyót főként cigaretta és üzemanyag csempészésére veszik igénybe. Oroszország Ukrajna elleni 2022-ben megkezdődött teljeskörű háborúja miatt azonban a Fekete-tengeren átvezető kereskedelmi és csempészési útvonalak eltolódhatnak és új irányok alakulhatnak ki főként a fegyver, üzemanyag, kábítószer, vagy akár radioaktív anyagok csempészésére.

Időszerűnek látszik megvizsgálni a schengeni határellenőrzés tükrében azt, hogy a szervezett bűnözői csoportok milyen mértékben használják a Dunát csempész útvonalként. Ha az

¹⁴ Cselekvési terv, A Bizottság, az Európai Parlament, a Tanács, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Regionális Bizottság közleménye, az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája című dokumentum kísérő dokumentuma {COM(2010) 715 végleges} {SEC(2010) 1490 végleges} {SEC(2010) 1491 végleges} pp. 85-90.

¹⁵ Bizottsági szolgálati munkadokumentum. Cselekvési Terv. i. m. 2020: 75-77.

¹⁶ Berta Krisztina (2015): Előszó. In: Herczeg Mónika (szerk). *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma. p. 6

Európa szívébe tartó belvízi útvonalon megjelenő kockázat növekszik, az olyan potenciális fenyegetés, amelyet időben fel kell mérni és a régió biztonsága érdekében ajánlások megfogalmazásával és gyakorlatias rendészeti fejlesztésekkel azokat csökkenteni kell. A dunai országok rendészeti szervei kutatásaim és szakirodalmi források alapján látenciával küzdenek a hajókon elkövetett bűncselekmények volumene terén.¹⁷ Amennyiben ez a folyami rendészeti szervek és más együttműködők közötti dedikált és intézményesített együttműködési keretek hiányával párosul, az az alacsony felderítési mutatókkal ok-okozati összefüggésben is állhat. A Duna összekötő hatása által formált térség, a Duna régió országainak biztonság iránti növekvő igénye és az erre adható közös rendészeti válaszok, valamint a régiót érintő háború rövid és hosszú távú hatásai adják az értekezés témájának aktualitását.

Az értekezés illeszkedik az NKE Rendészettudományi Doktori Iskola szakrendészeti kutatási témái közé, elsősorban és leginkább a „rendészet európai uniós és nemzetközi vonatkozásai” területén belül az „Európai Unió belső biztonsági stratégiájának megvalósulása és összefüggése a schengeni követelményeknek megfelelő határellenőrzéssel” alcím részeként. A szárazföldi határellenőrzés fogalomkörébe tartozó belvízi határellenőrzés biztonsági kihívásait, rendészeti – elsősorban határrendészeti – szakmai sajátosságait, jövőbeni technikai fejlesztésének lehetőségeit még nem foglalták rendszerbe, illetve a dunai nemzetközi rendészeti együttműködés fokozásának jövőbeni irányai részben feltáratlanok, ezért ezek tudományos kutatását választottam témaként.

1.2. A tudományos probléma megfogalmazása

„Az újonnan létrehozott Dunai Folyami Fórum elnevezésű platform a folyó menti rendőri együttműködés megteremtésével járul hozzá a bűnözés csökkentéséhez. Az információcsere kulcsfontosságú a bűnözés elleni sikeres küzdelemben, legfőképp, ha különböző nemzetek hatóságai közötti együttműködésről van szó. A Duna Stratégiában megvalósuló határokon átvívelő összefogás igazi változást indít el.”¹⁸ Johannes Hahn uniós biztos idézett mondatai az EUSDR biztonság javítását célzó prioritása keretében Magyarország által „A Dunai Fórum struktúrájának létrehozása – DARIF” nevű projekt indulásakor hangzottak el 2013-ban. A kétéves projekt

¹⁷ Scaturro, Ruggero – Kemp, Walter (2022): Portholes. Exploring the maritime Balkan routes. *Research Report*. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2022/07/GITOC-SEE-Obs-Portholes-Exploring-the-maritime-Balkan-routes..pdf> (Letöltés ideje: 2023.06.12.) p. 48.

¹⁸ Johannes Hahn. Regionális Politikáért Felelős Európai Biztos. Az Európai Unió Duna régió Stratégiájának 2. Éves Fóruma, Bukarest, 2013. október 28.

során létrehozott kooperációs platform tevékenységei valóban fokozták a határon átnyúló rendészeti szakmai együttműködést a szervezett bűnözés elleni küzdelem érdekében. A pályázat fontos eredményeket ért el¹⁹ annak ellenére, hogy az egyik legfontosabb intézkedés, a részt vevő államok képviselői által a zárónyilatkozatban is deklarált cél, a régió tagállamai közötti rendészeti együttműködési és kontaktpontok hálózatának kialakítása nem történt meg. Azóta a hasonló pályázatok száma csökkent. Tagadhatatlan, hogy hazánk Horvátországgal egy állandó Dunai Rendészeti Koordinációs Központ felállításának jogi keretét megteremtette,²⁰ az azonban mégsem működik folyamatosan, mivel a többi dunai ország ezidáig nem csatlakozott az alapját nyújtó nemzetközi egyezményhez. Jelenleg a dunai rendészeti és bűnüldözési információk elsősorban a közvetlen határkapcsolattal rendelkező szomszédos országok közötti csatornákon áramlanak. A bűnüldöző szervek – Magyarországon a rendőrség, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal és a nemzetközi együttműködésre is felhatalmazott más szervek²¹ – között nemzetközi szerződéssel két- vagy több ország államhatárán információcserét és kapcsolattartást lehetővé tevő közös kapcsolattartási szolgálati helyeket²² létesítenek. Ez a szervezett bűnözés elleni fellépés egyik csatornája. Ezek szolgálati helyek a határon átnyúló rendészeti információcsere gyors, kevésbé központosított, a határterületen működő és a személyzetük alapján a helyi viszonyokat jól ismerő csatornái, ahol a kisebb súlyú bűncselekmények adatait, migrációs és közrendvédelmi információkat adnak át a szomszédos ország rendészeti szervének.²³ Ezeken akár a dunai vízi szállításához kötődő bűnügyi-rendészeti információ is kicserélhető, de mivel általános, nem csak erre dedikált speciális csatorna, kevésbé hatékony, mint amilyen egy kizárólag folyami információcsere hálózat lenne.

A tudományos probléma abban rejlik, hogy a napjainkban megjelenő új biztonsági kihívások sokfélesége példanélküli, sőt a Duna régió helyzetét az orosz-ukrán háború is súlyosbítja. A veszélyeztető körülményekkel szembeni fellépés elsősorban ugyan tagállami hatáskörbe tartozik, azonban a Duna nemzetközi összekötő hatása a régió országaiban közös sebezhetőséget hoz létre. Az Európai Unió szakpolitikai szinten a korai észlelés, az elemzés, a tuda-

¹⁹ A Belügyminisztérium Európai Unió és nemzetközi támogatással megvalósuló projektjei: A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása. DARIF. <https://bmprojektek.kormany.hu/a-dunai-folyami-forum-strukturajanak-letrehozasa-darif> (Letöltés ideje: 2023.05.19.)

²⁰ Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012 évi CLXXI. törvény.

²¹ A bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködéséről szóló 2002. évi LIV. törvény 2. §. 1. pontja alapján.

²² A bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködéséről szóló 2002. évi LIV. törvény 2. §. 7. pontja alapján.

²³ Kemény Gábor (2021): Az Egyedüli Kapcsolattartási Pont és a Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely által fogantatosított információcserét befolyásoló környezeti tényezők. *Belügyi Szemle*, 69. évf. 1. szám. pp. 107–122: 115. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.1.5>

tosságnövelés, az ellenállóképesség növelése, a megelőzés, a válságelhárítás és következménykezelés mellett tette le a voksát.²⁴ Hazánk – mint a schengeni egyezmény teljes jogú tagja – a Dunán déli irányból ható veszélyforrások legfontosabb ellenőrzési, kockázatkezelési helyszíne, mert elsőként itt tartozik a folyó mindkét partja egy ugyanazon államhoz, és a Magyarországra való belépés után a hajók ellenőrzés nélkül haladhatnak Nyugat-Európa felé. Ugyanakkor nehezen mérhető fel a dunai hajózásban rejlő szervezett bűnözéssel kapcsolatos veszély valós mértéke. Feltételeztem, hogy Magyarország és más dunai országok rendészeti szervei is látenciával küzdenek a hajókon történő csempészet mértékének azonosítása terén és ez súlytalanná teheti politikai szinten a folyam rendészeti célú ellenőrzését, így arra kevesebb forrás allokálható a szárazföldi határokhoz képest. Ennek kutatása során kidolgozott módszerek és javaslatok a látenciát csökkenthetik, a folyami határellenőrzés súlyát növelhetik, így meghatározható a dunai rendészeti együttműködés „szerepe”. Az EUSDR biztonsággal kapcsolatos tevékenységei nem tudják teljes egészében hatékonyan helyettesíteni a nem funkcionáló dunai koordinációs központot és a hiányzó fórumrendszert. A rendészeti együttműködés fokozása – beleértve a közös kockázatelemzést, képzéseket és tapasztalatcseréket – az egyik legfontosabb intézkedés a dunai határellenőrzés összehangolása és a biztonság erősítése érdekében is. Folyamatos és időszerű információcserével nemcsak megelőzhető lenne egyes súlyos bűncselekmények bekövetkezése, de a szervezett bűnözői csoportok elfogása, a közös kockázatelemzés és a pontos statisztikai adatcsere a látenciát is csökkentené. A dunai rendészeti együttműködés nem kielégítő mértéke miatt a schengeni vízi külső határok biztonságának erősítése hatékony intézkedéseket és közös fellépést kíván. A schengeni térség biztonságának erősítése érdekében megvalósítandó intézkedésekre történő javaslattétel és ajánlások kidolgozása adja a téma kutatásának rendészeti hasznát.

1.3. Kutatási célkitűzések

Általános, stratégiai célom a dunai határellenőrzés történetének összefoglaló rendszerezése 1906-tól 2007-ig, Magyarország teljes jogú schengeni csatlakozásig, ezáltal annak bemutatása, hogyan alakult ki a hajók ellenőrzésének módszertana, milyen szervezeti kultúra jellemezte a feladatok végrehajtását és mely tényezők gyakoroltak hatást a vízi határforgalom változására.

²⁴ Európai Bizottság: A biztonsági unióra vonatkozó uniós stratégia. CELEX:52020DC0605 p. 17.

Kiemelt stratégiai célom a schengeni vízi határforgalom-ellenőrzés és határőrizet nemzetközi jogi, uniós és hazai szabályozásának vizsgálata, valamint a hazai gyakorlati végrehajtása részleteinek elemzése 2008-tól 2025-ig, és a hazánktól délre elhelyezkedő dunai országok vízi határellenőrzési rendszerével történő összehasonlítása.

További stratégiai célom a Duna régió biztonsági kihívásainak, a lehetséges fenyegetések számbavétele, dunai kockázatelemzés készítése annak érdekében, hogy felmérjem a hazánk schengeni vízi határán felmerülő biztonsági deficit mértékét és az Európai Unió bűnüldözési-rendészeti válaszainak elemzését követően javaslatot tegyek a kockázatok csökkentésének lehetséges módszereire.

Szakmai stratégiai célom a nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere helyzetének értékelését alapul véve meghatározni, hogy milyen intézkedésekre van szükség a jövőben az integrált határigazgatásban részt vevő hatóságok részéről a schengeni térség biztonságának növelése, a dunai nemzetközi együttműködés fokozása érdekében.

Általános operatív célom a Belügyminisztérium gyakornoki programjain keresztül kvalitatív és kvantitatív módszerekkel empirikus kutatások végrehajtása a Duna régió Stratégia Akciótervének 11. prioritási területén végzett munkával kapcsolatos szakmai gyakorlati tevékenység, az EU Biztonsági Unió Stratégiája és a nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere aktuális kérdéseinek feltárása érdekében.

Kiemelt célom a Nemzeti Adó- és Vámhivatal legjelentősebb dunai nyomozásának tanulmányozása, a bűnügyi nyomozás folyamatában mind az eljárási jogsegély, mind az Europol felé irányuló információs csatornán megvalósuló rendőri – ez esetben vámrendészeti – együttműködés hatékonyságának vizsgálata, további ajánlások megfogalmazása.

Személyes operatív célom a Nemzetközi Szervezett Bűnözés Elleni Globális Kezdeményezés (GI-TOC) civil kutatóival a szervezett bűnözéshez kapcsolódóan leginkább érintett al-dunai kikötőkben (a romániai Galac, valamint a moldovai Giurgiulești) tanulmányutakon keresztül a Fekete-tenger felől a nyugat-európai országok felé irányuló kockázatok felmérése érdekében közös kutatómunka végrehajtása. Oroszország Ukrajna elleni agressziója miatt a Fekete-tengeren átvezető kereskedelmi- ezzel együtt csempészési útvonalak eltolódhattak a Duna irányába. A kutatómunka következtetései által célom a bűnüldöző szervek döntéshozatali folyamatainak támogatása.

Szakmai operatív célom a gyakorlati alkalmazásból adódó igények kielégítése érdekében vízi határforgalom-ellenőrzési folyamatára elkészítése, a nemzeti jogi szabályozás lehetséges módosításainak megfogalmazása, és a vízi járművek átvizsgálásához a gyakorlatban is használható módszertani útmutató elkészítése.

Személyes célom a témával kapcsolatos elméleti ismereteim gyakorlatba történő átültetése kézzel fogható fejlesztések megvalósításával. Céljaim megvalósításához hozzájárul, hogy a téma kutatása iránt személyes elkötelezettségem és indíttatásom is van. Pályám során a Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányág határrendész tisztjeként, schengeni ellenőrzések során tagállami vezető szakértőként, illetve különböző projektek során folyamatosan foglalkoztam a vízi úton történő személy- és áruszállítás elméletével és gyakorlatával, a schengeni határellenőrzés hatékonyságának növelésével, valamint a dunai rendészeti műveletek megszervezésével és az együttműködés fejlesztésével. Ezekben a témákban hazai és külföldi konferenciákon is tartottam magyar és angol nyelvű előadásokat, illetve képzéseket külföldi rendészeti szervek részére. A Dunát érintő nemzetközi projektek munkájában szakértőként, munkacsoport vezetőként vettem részt, ezért a téma kutatásához egy széleskörű nemzetközi kapcsolatrendszerrel is rendelkezem.

1.4. Kutatási hipotézisek

1. A schengeni vízi határellenőrzési rendszer megfelelőségének biztosítása csak a specifikus jogszabályi háttérrel, az ellenőrzés gyorsításával, a vízi járművek sajátosságait figyelembe vevő technikai fejlesztésekkel és az eljárásrendek egységesítésével lehetséges.
2. Magyarország a vízi határbiztonság növelését a Duna első schengeni ellenőrzési helyszínéként a határellenőrzést támogató felderítéssel (korai észlelésen nyugvó bűnügyi hírszerzés) és annak kockázatelemzés-alapúvá válásával képes biztosítani.
3. Minél szorosabb a nemzetközi rendészeti együttműködés, és minél közvetlenebb az információcsere a dunai államok között, annál inkább érvényesülnek a biztonsági célkitűzések, hatékonyabbá válik a jogsértő cselekmények felderítése.
4. A rendészeti és bűnügyi tevékenység összehangolása csak a Dunai Folyami Fórum működtetésével, a vízi út biztonságát szolgáló nemzeti kapcsolattartó pontok felállításával, egy állandó jelleggel működő koordinációs központ kialakításával, valamint közös rendészeti műveletek és képzések megszervezésével biztosítható.

A fő kutatási célok hipotézisekkel és módszerekkel való összefüggéseit az 1. sz. táblázatban szemléltetem.

FŐ CÉLOK	HIPOTÉZISEK	MÓDSZEREK
A schengeni követelményeknek megfelelő vízi határellenőrzés sajátosságainak azonosítása hazánkban és más dunai országok gyakorlatával történő összehasonlítása.	1. A schengeni vízi határellenőrzési rendszer megfelelőségének biztosítása csak a specifikus jogszabályi háttérrel, az ellenőrzés gyorsításával, a vízi járművek sajátosságait figyelembe vevő technikai fejlesztésekkel és az eljárásrendek egységesítésével lehetséges.	Szakirodalmi elemzés, kvantitatív és kvalitatív adatgyűjtés és elemzés.
A Duna régió jelenlegi és lehetséges jövőbeni biztonsági kihívásainak azonosítása és a kockázatkezelés lehetőségeinek felmérése.	2. Magyarország a vízi határbiztonság növelését a Duna első schengeni ellenőrzési helyszíneként a határellenőrzést támogató felderítéssel (korai észlelésen nyugvó bűnügyi hírszerzés) és annak kockázatelemzés-alapúvá válásával képes biztosítani.	Szakirodalmi elemzés, kvantitatív és kvalitatív adatgyűjtés és elemzés.
A dunai országok nemzetközi rendészeti együttműködésének, a bűnüldözési információscsere hiányosságainak vizsgálata és az együttműködés továbbfejlesztése lehetőségeinek azonosítása.	3. Minél szorosabb a nemzetközi rendészeti együttműködés, és minél közvetlenebb az információcsere a dunai államok között, annál inkább érvényesülnek a biztonsági célkitűzések, hatékonyabbá válik a jogsértő cselekmények felderítése. 4. A rendészeti és bűnügyi tevékenység összehangolása csak a Dunai Folyami Fórum működtetésével, a vízi út biztonságát szolgáló nemzeti kapcsolattartó pontok felállításával, egy állandó jelleggel működő koordinációs központ kialakításával, valamint közös rendészeti műveletek és képzések megszervezésével biztosítható.	Szakirodalmi elemzés, kvantitatív és kvalitatív adatgyűjtés és elemzés.

1. táblázat. A fő kutatási célok hipotézisekkel és módszerekkel való összefüggései. Forrás: A szerző szerkesztése.

1.5. Kutatási módszerek

A kutatási témához kapcsolódó ismeretanyag megszerzését kvalitatív kutatási módszerekkel (interjúkészítés²⁵ összesen 11 fővel) és kvantitatív módszerrel (on-line kérdőíves²⁶ adatfelvétel 201 fővel) végeztem, melyekből többet is alkalmaztam az egyes fejezetek kifejtéséhez.

Kutatási témám foglalkozik a dunai határellenőrzés történetével és technológiájával és a schengeni vízi határellenőrzés magyarországi végrehajtásával. Ebben a részben forráskutatást, levéltári kutatást, dokumentumelemzést végeztem. A történeti kutatás módszerével szakirodalmi áttekintést hajtottam végre, majd a felsorolt anyagok feldolgozását analízis és szintézis módszerével elméleti és gyakorlati részre bontva végeztem. A szöveg- és tartalomelemzés mellett terepkutatást végeztem a magyarországi vízi határátkelőhelyeken és belvízi határokon a határellenőrzés technológiájának és gyakorlati végrehajtása kérdéseinek megfigyelése érdekében. Emellett egy fő nyugállományú határrendész tiszttel, volt sorállományú útlevélkezelővel interjút készítettem. Az így kapott adatokból általános törvényszerűségek megfogalmazását követően egyedi következtetéseket vontam le.

A BMSZÜ/1576/2021. számú gyakornoki megállapodás alapján a Belügyminisztérium Európai Együttműködési Főosztály, Rendőri Együttműködési és Határigazgatási Osztályán 2021. szeptember 1-től 2022. február 28-ig kutattam. Ennek tárgya az EUSDR Akciótervének 11. prioritási területén végzett munkával kapcsolatos szakmai gyakorlati tevékenység, az EU Biztonsági Unió Stratégiája és a nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere volt. Elsőként forráskutatást végeztem, majd elemeztem a releváns uniós és hazai dokumentumokat (jogszabályok, jelentések, kiutazási emlékeztetők). A szöveg és tartalomelemzés eredményei alapján egy interjú vezérfonalat készítettem (2. sz. melléklet), mely alapul szolgált a dunai rendészetet jól ismerő, Magyarországot az európai uniós fórumokon is képviselő belügyminisztériumi tisztségviselők (főosztályvezető, osztályvezető, kiemelt főreferens) és az EUSDR tevékenységeit végrehajtó rendőrségi vezetők (határrendészeti osztályvezető, osztályvezető-helyettes, szakértő) - összesen hat fő - véleményének kvalitatív vizsgálatához. A félig strukturált interjúkat az általam összeállított, több témakörbe rendezett nyitott kérdésekkel hajtottam végre. A diktafonnal rögzített interjúkból szó szerinti átiratok készültek, az adatokat rendszereztem, majd adattisztítás után azokról tipológiákat (minták, egyező és eltérő válaszok szűrése) állítottam fel. Fő témákra bontottam a konstrukciót, a válaszokat táblázatokba rendezve elemeztem a

²⁵ Héra Gábor – Ligeti György (2014): *Módszertan. A társadalmi jelenségek kutatása*. Budapest: Oziris. p. 51.

²⁶ Uo. p. 52, 80.

kapott adatokat, kiemelve a legfontosabbakat. Végül levontam a következtetéseket. Ennek eredményét egy nemzetközi kutatás kérdőívének elkészítéséhez használtam fel, emellett hazai szakfolyóiratban is publikáltam.

A korábbi gyakornoki program lezárását követően az interjúkból levont következtetések birtokában a Belügyminisztérium BMSZÜ/1413/2022. számú megállapodása alapján 2022. szeptember 1-től 2023. február 28-ig folytattam a kutatásomat. Ebben a fázisban kvantitatív empirikus kutatást végeztem a biztonsági fenyegetések, kockázatok és bűnügyi fertőzöttség, a dunai nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere, valamint a dunai rendészet technikai fejlesztésének lehetőségei irányában. Az általam a magyar nyelven felül, bolgár, angol, német, horvát, román, szerb, szlovák, ukrán nyelveken elkészített online-kérdőívet (3. sz. melléklet - magyar) 2022 szeptemberében a „DARIF 2022 művelet” során és azt követően tíz dunai országból összesen 201 fő rendész töltötte ki. Az adatokat teljesen anonim módon gyűjtöttem, hogy biztosítsam az érintett résztvevők magánéletének, adatainak védelmét. Egyes kérdéseknél attitűdvizsgálatra²⁷ támaszkodtam. A felmérésben részt vevők tapasztalatai és személyes felfogása, hozzáállása, szakmaiságának mérése úgy történt, hogy értékelő jellegű megállapítások elutasítása vagy elfogadása formált képet az értékelő viszonyulás minőségéről, intenzitásáról.²⁸ Az adatok rendszerezése és gorselemzése Google Forms szoftverrel, míg részletes elemzése MS Excel formátumban, illetve IBM SPSS program segítségével történt. A kapott válaszok eloszlásának szemléltetéséhez diagramokat készítettem, majd az azokból levont következtetésekkel bizonyítottam vagy cáfoltam a korábban megalkotott hipotéziseimet. A kutatás eredményeit hazai szakfolyóiratban angolul publikáltam.

Szakértőként működtem közre a disszertációs szakaszban a 101102709 – HSQA azonosítószámú, „Magyar, szlovák minőségbiztosítási mechanizmus kidolgozása a határigazgatás területén” elnevezésű projekt szakmai tartalmának megvalósításában. A projekt során vízi határátkelőhelyek ellenőrzési technológiai leírásának elkészítéséért voltam felelős, mely jelentősen hozzájárult a kutatási téma elemzéséhez. A projekt során a Dunán kívül a Szabolcs-Szatmár-Bereg és a Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányságokon a Tisza folyón végrehajtott vízi határellenőrzést vizsgáltam tanulmányi utak során.

²⁷ Allport, Gordon (1972): Az attitűdök. In: Pataki Ferenc – Solymosi Zsuzsanna (szerk.): *Szociálpszichológia szöveggyűjtemény III.* (A szociális interakció – Attitűd – Dinamika). Budapest: Tankönyvkiadó. pp. 179 – 198.

²⁸ Halász László – Hunyady György – Marton L. Magda (szerk.) (1979): *Az attitűd pszichológiai kutatásának kérdései.* Budapest: Akadémiai Kiadó. p. 20

A Fekete-tengeri Koordinációs Központ munkájának tanulmányozására a Külső Határok Alap KHA-2010/3.2.2. számú, a „Folyami határellenőrzés technikai feltételeinek korszerűsítése Mohácson I. fázis – a műszaki specifikáció elkészítése” című projekt keretében 2011. május 3-5. közötti tanulmányúton volt lehetőségem Romániában, Konstanca városában. Ezen határrendészeti szakértőként vettem részt, annak tapasztalatait felfrissítettem, majd beépítettem az értekezésbe. A kutatási és disszertációs szakasz ideje alatt is kiemelt szerepet kapott több ország vízi határellenőrzési helyszínein végzett empirikus adatgyűjtés tanulmányi utak végrehajtásával.

A GI-TOC nemzetközi kutatói hálózat segítségével egyes – a szervezett bűnözéssel leginkább fertőzött al-dunai kikötőkben (Galac, Giurgiulesti) – tanulmányutakon vettem részt 2024. február 27-29-e között. Ezek során a Fekete-tenger felől a nyugat-európai országok felé irányuló kockázatok kezelése érdekében végeztem terepkutatást, interjúkat és konzultációkat. Angol nyelvű interjút egy román és egy moldáv határrendész tiszttel, valamint egy román és egy moldáv kereskedelmi-kikötői szakértővel (4 fő) készítettem.

Témám kutatásához az esettanulmány módszerét is alkalmaztam. A Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV) írásos engedélye alapján felderítő/kutató,²⁹ a Warner féle kategorizálás szerint valóság alapú,³⁰ megtörtént vámhivatali felderítésből származó esettanulmány elemzéséből vontam le következtetéseket. A nyomozati iratok elemzését személyes konzultációkkal erősítettem meg, a NAV elemzőitől összegyűjtve a szükséges háttér-információkat. Az anyagok feldolgozását írott formájú esettanulmány-elemzéssel³¹ valósítottam meg, mely hozzájárult a dunai bűnüldözési információk küldésével és felhasználásával kapcsolatos nehézségek megértéséhez és javaslatok megfogalmazásához. A kutatás eredményeit lengyel szakfolyóiratban angolul publikáltam.

Kutatásaimat 2024. június 30-án, a kéziratot 2025. június 11-én zártam le.

²⁹ Yin, K. Robert (1993): *Applications of case study research*. Newbury Park, CA: Sage Publishing, p. 5

³⁰ Kowalik Tamás – Tóth Rebeka (2012): Esettanulmány alapú módszertan. (Case Method). Budapest: Közigazgatási Vezetői Akadémia. <https://tudasportal.unike.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/100182/586.pdf?sequence=1&isAllowed=y> p. 8. (Letöltés ideje: 2023.03.02.)

³¹ Uo. pp. 13-17.

1.6. A téma tudománytani behatárolása

Értekezésem témája, az Európai Unió és a schengeni térség biztonságát növelő belvízi határellenőrzés, annak szervezete és eljárásai, a határrendészeti jog, valamint a dunai országok közötti rendészeti együttműködése elsősorban a rendészettudomány tárgykörébe tartozik.

Témám és végrehajtott kutatásaim azonban számos ponton kapcsolódnak más tudományágakhoz, így a tudományági nomenklatúrában³² megtalálható hadtörténethez, a nemzetközi közjoghoz és az európai joghoz, illetve a nemzetközi biztonsági tudományokhoz is. Értekezésem komplex témarendszere tagadhatatlanul multidiszciplináris jellegű.

A dunai határellenőrzés történetének elmúlt 120 évét felölelő határrendészeti történeti elemzés a történettudományokon belül a hadtörténethez tartozik. A schengeni vízi határellenőrzés jogi normái révén kapcsolódás áll fenn a nemzetközi közjoggal és az európai joggal is, melyek szintén gazdasági és jogtudományokon belül az állam- és jogtudományhoz tartoznak. Kapcsolódó tudományág a nemzetközi és fejlődéstudományok közé tartozó nemzetközi biztonság és konfliktuskezelés is, hiszen az értekezésben szükséges volt a schengeni térség vízi biztonsági környezetének elemzése. Végül kvalitatív kutatásaim – melyek során a belügyi és rendészeti szféra hivatásos állományához tartozókkal készítettem félig strukturált interjúkat, azok eredményéből pedig következtetéseket vontam le – módszereit és eredményének feldolgozását tekintve a szociológia szervezetszociológiai ágához is kötődést mutatnak.

1.7. Fogalmi és elméleti alapok

Az Európai Unió és a schengeni térség biztonságát szavatoló dunai rendészeti együttműködés nemzetközi összehangolásának, határrendészeti és biztonsági kérdéseinek vizsgálata az állam- és jogtudományhoz tartozó rendészettudományon³³ keresztül is lehetséges. A téma elméleti alapjait adó egyes részek a rendészetben belül a határrendészet és a folyami határellenőrzés, a nemzetközi rendőri együttműködés és információcsere valamint egyes rendészeti, több esetben a Schengen Acquis alapfogalmainak tisztázását követelik meg.

³² Magyar Tudományos Akadémia: Tudományági nomenklatúra. <https://mta.hu/doktori-tanacs/tudomanyagi-nomenklatura-106809> (Letöltés ideje: 2023.03.02.)

³³ Boda József et al. (2016): A rendészettudományi kutatások elméleti megalapozása és főbb irányai. *Államtudományi Műhelytanulmányok*, 2016. évi 17. szám, Budapest: Nemzeti Köszolgálati Egyetem, pp. 2-3.

A rendészettudomány 2012 óta akkreditált önálló tudományág,³⁴ melynek legtömörebb meghatározására Finszter Géza fogalmát használjuk. Eszerint rendészettudomány az „*állam- és jogtudományoknak azon ágazata, amelynek kutatási tárgya a rendészet szervezete, működése és a rendészeti jog.*”³⁵ A rendészettudomány feladata a rendészet működésének, szervezetének, személyzetének és jogi szabályozásának elméleti igényű tanulmányozása annak érdekében, hogy hozzájáruljon a rendészeti tevékenységek kritikai elemzéséhez, a szervezet célszerű kialakításához, a rendészeti jog megalkotásához, a rendészeti szakmák magas szintű elsajátításához, a rendészeti igazgatás hatékonyságához és törvényességéhez, valamint a rendészet modernizációjához.”³⁶ Ezzel összhangban kutatásommal a Dunán végzett határrendészeti tevékenységek, a rendőri együttműködés kérdéseinek kritikai elemzését tűztem ki célul a rendészeti igazgatás ezen ága hatékonyságának növelése, a vízi határellenőrzés modernizációja, valamint a jogszabályi változások előkészítése érdekében.

A rendészettudomány elágazási irányai (igazgatási, társadalmi, történeti, technológiai és összehasonlító)³⁷ közül a történeti és a technológiai irányok követésével kívánom vizsgálni, hogy a belvízi hajózást érintő határellenőrzés hogyan fejlődött hazánkban, melyek a további fejlesztési irányai. Kutatásomban az összehasonlító elágazási irány alapozza meg a tengeri és belvízi, valamint a honi és külföldi határellenőrzés elemzését. Értekezésemben a társadalmak biztonságával kapcsolatos európai kihívások vizsgálata a határbiztonságon keresztül szintén kutatási irányként jelenik meg.³⁸ A téma egyedi látásmódját behatóan elméleti kerethez a fenti területek fogalmait és legfontosabb elméleteiket megalapozó szakirodalom feldolgozása és elemzése szükséges.

1.7.1. Integrált határigazgatás, határellenőrzés

Kutatásom szempontjából fontos az integrált határigazgatás, a határellenőrzés, ezen belül elsősorban a belvízi határforgalom-ellenőrzés és a vízi határőrizet elméleti alapjainak meg-

³⁴ Főrizs Sándor (2022): Egy PhD-dolgozat megvédése, és az esemény háttere. *Belügyi Szemle*, 70. évf. 4. szám. pp. 705-719: 709. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.4.4>

³⁵ Finszter Géza (2014): A társadalomtudományok és a rendészet. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.) *Rendészettudományi gondolatok. Írások a Magyar Rendészettudományi Társaság megalakulásának egy évtizedes jubileuma alkalmából*. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság, pp. 15-32: 30.

³⁶ Finszter Géza (2013): A változó rendészet és a rendészettudomány. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.) *Tanulmányok „A változó rendészet aktuális kihívásai” című tudományos konferenciáról*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, 5–12:5.

³⁷ Kriskó Edina (2012): A rendőrség társadalmi rendeltetése és a rendőrségi kommunikáció. Doktori értekezés, Pécs: Pécsi Tudományegyetem Nyelvtudományi Doktori Iskola. p. 12.

³⁸ Uo. p. 14.

határozása. Ezek alapján elsőként indokoltnak tartom egyes határrendészeti alapfogalmak tisztázását. Maga a „határrendészet” nem más, mint *„rendészeti eszközökkel és módszerekkel megvalósított olyan hatósági tevékenység, amely a rendelkezésre álló emberi erőforrások, eszközök, technológiák, ismeretek és kapcsolatrendszer felhasználásával, a közösségi és nemzeti szabályok egységes és következetes alkalmazásával a magas szintű határbiztonság megteremtésére, fenntartására és fejlesztésére irányul.”*³⁹ Hazánk és más teljes jogú schengeni tagállamok schengeni belső és külső határokkal rendelkeznek, melyek térségében meghatározott határrendészeti feladatokat látnak el. A Schengeni határ-ellenőrzési kódex (a továbbiakban: kódex) alapján a „belső határok” fogalmába beletartoznak a tagállamok szárazföldi határai, beleértve az „álló- vagy folyóvizeken áthaladó” határokat is, emellett külön alpontban szerepelnek a tagállamok tengeri határai.⁴⁰ A schengeni tagállamok „külső határaihoz” tartoznak — *„a tagállamok szárazföldi határai, beleértve az álló- vagy folyóvizeken áthaladó határokat, tengeri határokat és repülőtereket, folyami, tengeri és tavi kikötőket, amennyiben ezek nem belső határok.”*⁴¹ A „külső határ átlépésével járó belvízi hajózás” fogalomkörébe tartozik valamennyi, üzleti vagy kedvtelési célú hajó és úszó jármű használata folyókon, csatornákon és tavakon,⁴² így a Dunán is. A külső határok mentén a tagállamok „határellenőrzést” látnak el, mely *„a határon – e rendelet előírásainak megfelelően és annak alkalmazásában – végzett, a határforgalom-ellenőrzésből és határőrizetből álló tevékenység, kizárólag a határ átlépésére irányuló szándék vagy az átlépés esetén, minden más októl függetlenül.”*⁴³ A fogalom első eleme, a „határforgalom-ellenőrzés” nem más, mint *„a határátkelőhelyeken végzett ellenőrzés annak megállapítására, hogy a személyek, beleértve az azok birtokában lévő közlekedési eszközöket és tárgyakat, beléptethetőek-e a tagállamok területére, illetve elhagyhatják-e azt.”*⁴⁴ A „határőrizet” pedig *„a határok őrizete a határátkelőhelyek között, valamint a határátkelőhelyeknek a hivatalos nyitvatartási időn túli őrizete, a határforgalom-ellenőrzés megkerülésének megakadályozása érdekében.”*⁴⁵ A fenti definíciókból megalkothatónak tartom a schengeni értelemben vett, vagyis külső határ átlépésével járó belvízi határellenőrzés fogalmát. A „belvízi határellenőrzés” schengeni értelemben történő végrehajtása tehát komplex, rendészeti eszközökkel és módszerekkel megvalósított tevékenység, melyet a külső határon fekvő határfolyókon – máshol

³⁹ Boda et. al.: i. m. 2019: 240.

⁴⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 Rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) 2. cikk 1. pontja alapján. CELEX: 32016R0399

⁴¹ A kódex 2. cikk 2. pontja alapján.

⁴² A kódex VI. melléklet 4.1 pontja alapján.

⁴³ A kódex 2. cikk 10. pontja alapján.

⁴⁴ A kódex 2. cikk 11. pontja alapján.

⁴⁵ A kódex 2. cikk 12. pontja alapján.

tavakon, csatornákon – hajtanak végre. Ennek során a vízi határőrizet és határforgalom-ellenőrzés elvei szerint az integrált határigazgatás részeként több együttműködő rendészeti szerv, egy helyen és egy időben összehangolt hatósági tevékenységet végez a határbiztonság megteremtése és fenntartása érdekében.

A belvízi határellenőrzés rendszertani elhelyezéséhez szükséges az értekezésben több esetben citált „Európai Integrált Határigazgatás” (továbbiakban az EIBM, mely az angol „European Integrated Border Management” szóösszetételből eredő betűszó) alapjainak megismerése. Történetét tekintve a schengeni jogban elsőként az „Integrált Határigazgatás” (a továbbiakban: IBM) koncepciója jelent meg. A határellenőrzés a tagállamok közös felelőssége a szolidaritás elve alapján, melynek dimenzióit a Bel- és Igazságügyi Tanács 2006. december 4–5-i ülésén fektették le elsőként az EU Schengeni Katalógusa⁴⁶ (továbbiakban: katalógus) megalkotásával. A katalógus meghatározta az IBM öt dimenzióját: a kódexben megfogalmazott határellenőrzést, a határokon átnyúló bűncselekmények felderítését és kivizsgálását, a „négylépcsős belépés-ellenőrzési modellt”, a határigazgatásban közreműködő hatóságok közötti- és nemzetközi együttműködést, végül pedig a tagállamok és az intézmények, valamint a Közösség és az Unió egyéb szervei által végzett tevékenységek koordinációját és összehangolását.⁴⁷ A katalógus kimondja, hogy az integrált határigazgatás központi eleme, a „négylépcsős belépés-ellenőrzési modell” (*az ún. „a four-filter model”*), mely előírja bizonyos egymást kiegészítő lépcsőzetes intézkedések végrehajtását a külföldiek kapcsán. Az első lépcsős intézkedéseket a vízum- és idegenrendészeti szakértők, összekötő tisztek a harmadik országokban, különösen a származási és a tranzitországokban végzik. A második lépcső a szomszédos országokkal működő határigazgatási együttműködés, a harmadik a külső határon végzett határellenőrzés, a negyedik pedig magába foglalja az ellenőrzési intézkedéseket a szabad mozgás térségében, beleértve a kiutasítást is.⁴⁸ A koncepció a 2015-ös migrációs válság tapasztalatai miatt széleskörű pontosításon esett át, emellett létrejött az Európai Határ- és Parti Őrség,⁴⁹ majd ez átalakult a szélesebb megbízással bíró Európai Határ- és Partvédelmi Ügynökséggé. Az ügynökség közismertebb neve Frontex.⁵⁰ Az EIBM jelenleg egy 12 + 3 átfogó elemből álló tevékenységi modell. A

⁴⁶ A külső határellenőrzésre, kiutasításra és visszafogadásra vonatkozó európai uniós schengeni katalógus frissített változata, Brüsszel, 2009. március 19. (28.05) 7864/09.

⁴⁷ Katalógus, Külső határellenőrzés, 2. 1. pontja alapján.

⁴⁸ Katalógus, Külső határellenőrzés, 2. 2. pontja alapján.

⁴⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1624 Rendelete (2016. szeptember 14.) az Európai Határ- és Parti Őrségről és az (EU) 2016/399 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 863/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 2007/2004/EK tanácsi rendelet és a 2005/267/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről. CELEX: 32016R1624

⁵⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1896 Rendelete (2019. november 13.) az Európai Határ- és Parti Őrségről, valamint az 1052/2013/EU és az (EU) 2016/1624 rendelet hatályon kívül helyezéséről. CELEX: 32019R1896

disszertáció témája szempontjából legfontosabb elem a határellenőrzés, illetve az információcsere és együttműködés, mely tizenkettőből négy különálló elemben jelenik meg a különböző szinteken (a tagállamok és a Frontex között, a határellenőrzésért felelős nemzeti hatóságok között, az érintett uniós intézmények és ügynökségek között és a szomszédos és egyéb harmadik országokkal fenntartott együttműködés dimenziójában).⁵¹

Az EIBM nemzeti alrendszerének munka definícióját alapul véve⁵² és tovább fejlesztve Ritecz György és Sallai János a „Schengen Acquis System”-nek (a továbbiakban: SAS rendszer) nevezi a tagállamok kompetens hatóságainak és más érintett szervezeteknek egy olyan egységes szemléleten alapuló tevékenységi rendszerét, amely a meglévő emberi erőforrások, eszközök és technológia, illetve ismeretek és tudás felhasználásával és preventív intézkedésekkel az Európai Közösség határbiztonsági szükségleteinek kielégítésére és hatékony migrációkezelésre irányul. A SAS rendszerben a szerzők tíz szűrő lépcsőt azonosítottak a határbiztonság megteremtése érdekében: 1.) politikai, gazdasági és tájékoztató eszközök a migrációkezelésben; 2.) vízumrendszer; 3.) delegált okmányszakértők; 4.) összekötő tisztviselők; 5.) szállító vállalatok felelőssége; 6.) tranzit államok határellenőrzési rendszere; 7.) biztonságos harmadik országok; 8.) külső határok szigorú ellenőrzése; 9.) kiegyenlítő intézkedések; 10.) belső határ térségében végzett ellenőrzések.⁵³ Részleteiben ezek mindegyikével egyet értek, hozzátéve, hogy az 1-8-as pontig azok egyike sem működhet kielégítő nemzetközi rendészeti együttműködés nélkül, mint ahogy azt az eredeti IBM és EIBM koncepciók is leírták.

A belvízi határellenőrzés rendszertanilag tehát az IBM első dimenziójának része, a négy lépcsős belépés-ellenőrzési modell harmadik eleme a vízi külső határon, a SAS rendszerben a nyolcadik a sorban. Első összetevője a belvízi határforgalom-ellenőrzés, melyet az államhatáron, vagy annak közelében *„az illetékes hatóságok által a külső határok átlépése céljára engedélyezett átkelőhelyen”*⁵⁴ végeznek. A folyóvizeken áthaladó belvízi hajózás ellenőrzésére a tengeri forgalom határellenőrzési eljárásait kell értelemszerűen alkalmazni.⁵⁵

A Duna – melyen hazánkban a Tisza mellett belvízi határellenőrzés zajlik – az államhatár közelében „határvíz”, ami *„nemzetközi szerződés eltérő rendelkezése hiányában az a természetes vagy mesterséges, felszíni vagy felszín alatti álló- vagy folyóvíz, amelyen a határvonal halad, a határvonaltól a partig terjedő szélességében, áthalad, a határvonaltól számított 50*

⁵¹ A 2019/1896 EU Rendelet 3. cikke alapján.

⁵² Teke: i. m. 2006: 72.

⁵³ Ritecz György–Sallai János (2016): *A migrációs trendjei, okai és kezelésének lehetőségei 2.0.* Budapest: Hanns Siedel Alapítvány. pp. 114-115.

⁵⁴ A kódex 2. cikk 8. pontja alapján.

⁵⁵ A kódex VI. melléklet 4.3 pontja alapján.

méter szélességben.”⁵⁶ Ha ilyen folyón a határvonal áthalad, vagy azt metszi, határfolyóról beszélünk.⁵⁷ A trianoni békeszerződést követő határkijelölést (demarkációt) rögzítő határszerződések a határ jellegét is leírták. A folyami határt „mozgó határként” jelölték. Vonalát hajózható folyóknál a legnagyobb sebességű pontjait összekötő sodorvonalon határozták meg.⁵⁸ A két vagy több államon átfolyó hajózható folyóknál a határkijelölés a nemzetközi joggyakorlat alapján a középcsatorna (németül: Thalweg) elvén történik. A Thalweg elvét már a középkor óta alkalmazzák és jogi normaként az 1801. február 1-ei luneville-i szerződésben fogadták el. Lényege, hogy a folyómeder legmélyebb pontjait kötik össze, ezt egybefüggő vonalként határozzák meg. Fontos azonban, hogy ez a vonal is vándorol, ezért pontosítása érdekében időszakos méréseket kell végezni.⁵⁹ A határfolyón a határforgalom-ellenőrzés helyszíne a „határkikötő”, mely vámúttá nyilvánított kikötő, ahol az úszólétesítmények és az azokon lévő személyek, áruk be-, illetve kiléptetése történik.”⁶⁰ Az „úszóműves kikötőhely” olyan kikötőhely, amelynél az úszólétesítmények az utasok be- és kiszállása vagy rakodási műveletek céljából a parthoz tartósan kikötött és kikötőeszközökkel ellátott úszóműhöz köthetnek ki.⁶¹ Ha a hajó átmeneti tartózkodására vízterületet és csatlakozó partszakaszt jelölnek ki, azt „veszteglőhelynek” nevezzük.⁶²

A határforgalom-ellenőrzés és útlevelelrendészet elméleti alapjai az 1900-as évek elejére, a hajókkal az Egyesült Államokba történő kivándorlási hullám időszakára nyúlnak vissza. A migráció szabályozása érdekében ekkor született meg az első egymásra épülő hazai jogszabálycsomag, az idegenjog szakmai sajátosságait megalapozó, a kivándorlásról szóló 1903 évi IV. törvénycikk, a külföldiek lakhatását szabályozó V. törvénycikk, az útlevelelügyről szóló VI. törvénycikk, és nem utolsósorban a határrendészetet önálló diszciplínaként megalapozó, a határrendőrségről szóló 1903 évi VIII. törvénycikk.⁶³ Bencsik Péter megállapította, hogy „egy országos politikai jelentőségű államhatárokat érintő probléma – jelen esetben kivándorlási ügy

⁵⁶ Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény 6. §. (2) bek.

⁵⁷ Boda et. al.: i. m. 2019: 231.

⁵⁸ Sallai János (2025): Az államhatár fogalmának és az államhatárok kijelölése történetének nemzetközi áttekintése. *Honvédségi Szemle – Hungarian Defence Review*, 153. évf. 1. szám. pp. 51–62: 58-59.
<https://doi.org/10.35926/HSZ.2025.1.5>

⁵⁹ Duško Dimitrijević (2012): *A Review Of The Issue Of The Border Between Serbia And Croatia On The Danube*. Megatrend Review. Vol. 9, No 3, 2012. pp. 1-22: 15-17.

⁶⁰ A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény 87. § 16. pont alapján.

⁶¹ A kikötő, komp- és révátkelőhely, továbbá más hajózási létesítmény létesítéséről, használatbavételéről, üzemben tartásáról és megszüntetéséről szóló 510/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 19. p.

⁶² A 2000. évi XLII. törvény 87. §. 41. pont alapján.

⁶³ Hautzinger Zoltán (2013): Az első idegenjogi törvény. In: Gaál, Gyula; Hautzinger, Zoltán (szerk.) *A modernkori magyar határrendészet száztiz éve*. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság Határrendészeti Tagozat (2013) 298 p. pp. 179-191: 179, 190.

– rendkívül nagy hatást gyakorol a belügyi, illetve rendvédelmi szervekre és ezen kívül a rendészeti igazgatásra is. Az illegális határátlépési kísérletek nagy száma növeli a határrendészeti szervek feladatkörét, ennek következtében erejüket, létszámukat is. Ez a növekedés azonban korántsem akkora mértékű, mint amire szükség lenne a hatékony védekezéshez.”⁶⁴

A határforgalom-ellenőrzés végrehajtási módszere 1988 előtt a totális ellenőrzés volt. „Totális ellenőrzésnek” nevezzük „a határforgalom-ellenőrzés olyan ideológiai és politikai elveken nyugvó végrehajtását, amely a polgári demokráciából érkező személyek ellenségként történő kezelésén és a magyar állampolgárok utazásának korlátozásán alapult. Ezen ideológiai felfogás következtében mindenkit, minden viszonylatban és irányban, minden alkalommal alapos ellenőrzésnek vetettek alá.” Ezután bevezették a „szelektív” és a „differenciált” ellenőrzést. Szelektív az ellenőrzés „amikor az államhatáron átlépésre jelentkező személy és adott esetben a birtokában/felügyelete alatt lévő jármű, szállítmány ellenőrzését, kockázatelemzés alapján, a kockázati indikátorok és profilok meghatározásával, az utas- és járműkategóriák, továbbá általánosított ismérvek, információk, gyanúokok figyelembevételével, a kockázati besoroláshoz igazodó – veszélyesség mértékének megfelelő – szétválasztással hajtja végre.”⁶⁵ Differenciált ellenőrzésnek hívjuk „amikor a szelektív ellenőrzés érvényesítése mellett, a kockázati besoroláshoz igazodó ellenőrzési módszer, eszköz és körülmény megválasztásával, utaskategóriánként eltérő tartalommal történik az ellenőrzés végrehajtása.”⁶⁶ A szelektív és a differenciált ellenőrzés alkalmazásával legszükségesebb mértékű ellenőrzési elemek alkalmazása szükséges a biztonság érvényesülését garantálva.⁶⁷

Az 1990-es években fogalmilag is definiálták a minimum ellenőrzést és az alap ellenőrzést. A „minimum ellenőrzés” során „a határforgalom ellenőrzése során a személyek, járművek, szállítmányok határátlépési feltételeinek megállapítása az okmányok vizsgálatával, valamint a járművek megsemmisítésével történik.” Az „alap ellenőrzés” pedig a „személyek, járművek, szállítmányok átléptetéséhez szükséges feltételek meglétét vizsgáló, illetve az ellenőrzés során felmerült jogszabálysértés gyanújára utaló körülmény esetén, a jogsértő cselekmény bizonyítása, illetve kizárása érdekében végzett” ellenőrzési mód volt. A szabad mozgás uniós jogával rendelkezők hazánk teljes jogú schengeni tagságától kezdve kedvezményezettként alapvetően személyazonosságát és állampolgárságát, valamint úti okmányának eredetiségét és érvényességét megállapító ellenőrzés alá estek. Emellett részükről egyes releváns adatbázisok

⁶⁴ Bencsik Péter (2003): *A magyar úti okmányok története 1867–1945*. Budapest: Tipico Design. p. 42.

⁶⁵ Balla József (2020): *Határforgalom-ellenőrzési technológia kontra közokirathamisítás*. Budapest: Nemzeti Közszerológiai Egyetem, Közigazgatási Továbbképzési Intézet. p. 10.

⁶⁶ Uo. p. 9.

⁶⁷ Uo. pp. 21-23.

rendszeres lekérdezése is kötelezővé vált 2017-től, valamint annak vizsgálata, nem jelent-e veszélyt a személy. Ez a „szisztematikus” ellenőrzés, melyet várakozás kialakulása esetén kockázatelemzésen alapuló célzott ellenőrzés vált fel. A harmadik országbelieket be- és kiutazáskor a kódex alapján „alapos ellenőrzés” alá kell vonni, mely belépő irányban kötelezően minden beutazási feltételt tartalmaz.

Az ellenőrzési módszertantól és a szubjektív emberi tényezőktől függetlenül a határforgalom alakulására több tényező is hatást gyakorol, ilyenek a nemzetközi politikai viszonyok, a gazdaságpolitikai viszonyok és a természetföldrajzi viszonyok is.⁶⁸ Ezzel egyet értek, azonban hozzáteszem a humánjárványok, a közbiztonsági helyzet és az időjárás befolyásoló hatását.

A rendszerszemléletű megközelítés szerint meg kell említeni, hogy a fegyveres küzdelem törvényszerűségeiből levezetett határőrizeti, majd határrendészetben ható törvényszerűségekből a határrendészetet ellátó szervezetre ható alap,- általános,- és specifikus elvek vezethetők le.⁶⁹ Ezek közül röviden csak a határőrizet legfontosabb általános elveinek megvalósulását fogom vizsgálni a vízi határőrizet elemzése során, ezek; 1. az időben és térben folyamatos határőrizet elve; 2. a mélységi tagoltság elve, 3. az aktivitás elve; 4. a meglepetésszerűség elve;⁷⁰ és 5. az erő-eszköz összpontosítás elve.⁷¹ A határőrizet elveiről Balla József megállapította, hogy azoknak máig érvényesülő hatása van.⁷² Az elvek új minőségben érvényesülnek a mai megváltozott körülmények között, azokra a magyar-szerb és részben a magyar-horvát szárazföldi határszakaszon 2015-ben létesített Ideiglenes Biztonsági Határzár (továbbiakban: IBH) gyakorolt hatást.⁷³ A határőrizetben máig ható elveknek a vízi határőrizeti tevékenység végrehajtása során is érvényesülnie kell. A vízi határőrizet végrehajtásának módja ma kis mértékben eltér a klasszikus szárazföldi határőrizettől, hiszen fizikai határzárak nem alkalmazhatók folyamokon a tiltott határátlépések megakadályozására, azonban pont emiatt még inkább igaz rá a határőrizet „technokratizálódásának és automatizálódásának elmélete”. Ennek gyakorlati meg-

⁶⁸ Balla József (2017): A határforgalom-ellenőrzés tartalmi változásai 1990-ig. In: *Hadtudományi Szemle*, 2017. X. évf. 2. szám. pp. 295-316: 305.

⁶⁹ Kovács Gábor (2015): A határrendészetben ható törvényszerűségek és elvek érvényesülése az illegális migráció elleni küzdelemben. In: Hautzinger Zoltán (szerk.). *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XVI.* Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja. pp. 221-233: 224-231.

⁷⁰ HT-2. Határőrizeti Szabályzat. Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokság. Budapest: 1967. <https://hokalapitvany.hu/download/ht-2-hatarorizeti-szabalyzat-1967-abtl/> (Letöltés ideje: 2025.1.11.) pp. 29-31.

⁷¹ Szabályzat a határőrizeti kirendeltség részére (tervezet) Határőrség Országos Parancsnokság. Budapest: 1997. <https://hokalapitvany.hu/download/hok-szabalyzat-tervezet-1997/> (Letöltés ideje: 2025.1.11.) p. 52.

⁷² Balla József (2017a): Határőrizeti intézkedések a migrációs válság kezelésére és megszüntetésére. In: Tóth Péter (szerk.) *Magyarország és a 2015-ös európai migrációs válság*, Budapest: Dialóg Campus Kiadó. pp. 83-100.

⁷³ Kui László (2020): A magyar határőrizet technikai generációváltásai és lehetséges fejlesztési irányok. Doktori (PhD) értekezés. Budapest. Nemzeti Közszerződési Egyetem, Rendészettudományi Doktori Iskola. pp. 198-202.

valósulásai a folyami radar- és elektrooptikai megfigyelő rendszerek. Ezeket komplex rendszerben kell alkalmazni, amely a jelenlegi fejlettségi szinten – ahol még eszközbeszerzések történnek, és nem teljes rendszerek innovációja – nem jár jelentős humánerőforrás megtakarítással.⁷⁴ Magam is osztom ezen gondolatokat és későbbi kutatásomban igazolni is kívánom az elmélet helyességét. Doktori értekezésemben a belvízi (folyami) határellenőrzés humán-, technikai- és ellenőrzési módszerei fejlesztésének irányait is vizsgálni fogom. Szabó Miklós akadémikus Giulio Douhet légi-uralom elméletéhez fűzött kommentárja a hadművészet fejlődését magyarázza egy öngerjesztő fejlődési ciklussal, melynek állomásai; a „haditechnika – szervezet – harceljárás (elmélet)”. A hadművészet úgy fejlődik, hogy a legmozgékonyabb elem, a haditechnika fejlődése hatást gyakorol a szervezetre, az pedig a harceljárások fejlődésének az alapja. A harceljárás egyre kifinomultabbá válása pedig visszahat a haditechnikára.⁷⁵ Véleményem szerint a határellenőrzés fejlesztése a rendészeti technika tökéletesítésével kezdődik. Ez a technikai-technológiai fejlődés elsőként a szervezet létszámának és felépítésének változását kényszeríti ki, az pedig az új határrendészeti módszerek, eljárások bevezetését indukálja. Az új módszerek bevezetése után újra a technikai fejlesztés folytatódik, ezáltal egy folyamatos fejlődési körfogást létrehozva.

1.7.2. Biztonság, határbiztonság

A biztonságpolitikában is használt egyik első fogalom a biztonságra az 1917-ből a német rendészettudományból származó biztonság definíció, amely alatt „a veszélyektől és háborítástól való mentességet” értették.⁷⁶ Ma a biztonság a legegyszerűbb megfogalmazás alapján „fenyegetés nélküliséget” jelent.⁷⁷ Tóth József a veszély fogalmát „a káros következmények lehetőségét feltételező állapotként” definiálta,⁷⁸ az értekezés szempontjából a veszély ma a biztonságot sértő esemény, tevékenység vagy folyamat, mely, ha valós és jól behatárolható térben és időben, akkor fenyegetésről beszélünk.⁷⁹ A XXI. század biztonság felfogása a katonai biztonság elméleteken kívül foglalkozik a gazdaság-, ipar- és a környezetbiztonság elméleteivel

⁷⁴ Uo. pp. 287-288.

⁷⁵ Szabó Miklós: Légiuralom-elmélet – légi fegyverkezés – a Magyar Királyi Légierő az 1930-as években c. előadása. <https://mindentudas.hu/el%C5%91ad%C3%A1sok/tudom%C3%A1nyter%C3%BCletek/t%C3%A1rsadalomtudom%C3%A1ny/136-hadtudom%C3%A1nyok/6142-legiuralom-elmélet-legi-fegyverkezés-a-magyar-királyi-legiero-az-1930-as-években.html> (Letöltés ideje: 2023.12.21.)

⁷⁶ Karl Rasce (1917): *Der Polizeibegriff im heutigen preussischen recht.* kn. Menden. p. 34.

⁷⁷ Gazdag Ferenc et al. (2011): A biztonságpolitika fogalma, tárgya, intézményei. In: Gazdag Ferenc (szerk.) *Biztonsági tanulmányok – biztonságpolitika.* Budapest: ZMNE, pp. 13-49: 19.

⁷⁸ Tóth József (1938): *Rendészettudomány a nemzeti szocialista államban.* Eger: Szent János Nyomda. p. 63.

⁷⁹ Teke András (2006): A veszélyek kezelése és a határbiztonság. In: Hautzinger Zoltán (szerk.) *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények VI.* Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja. pp. 65-89: 67.

is. A dunai országokat is érintik az említett biztonsági ágak. Ezek leggyakrabban a vízzel (azok fenntartható hasznosításával kapcsolatos biztonsági kérdések)⁸⁰ vagy akár a turizmusbiztonsággal kapcsolatosak, azonban kutatásom során a határon átnyúló szervezett bűnözés elleni küzdelem biztonsági kérdései kerülnek előtérbe.

A Duna régió országai közül Németország, a Cseh Köztársaság, Szlovákia, Szlovénia, Ausztria, Horvátország, Magyarország, Románia és Bulgária – mint teljes jogú schengeni tagállamok – esetében a kollektív biztonság elmélete érvényesül. Ez alapján a teljes jogú tagállamok – közös határbiztonságuk érdekében – belső határaikon megszüntették a határellenőrzést és a külső határokkal rendelkező országok a többi tagország határát is őrzik, helyettük is ellenőrzik a határforgalmat, a belső határaikon pedig kompenzációs intézkedéseket tartanak fenn. Ezt a határbiztonsági rendszert nemzetközi intézmények, ügynökségek támogatják.⁸¹

Doktori értekezésemben a „határbiztonság” kérdését a vízi határellenőrzés szemszögéből vizsgálom. A határbiztonság egy kiterjedt, komplex rendszer, mely definícióval nehezen írható le. A Rendészettudományi Szaklexikon megfogalmazása szerint *„a nemzetbiztonság egyik legrégebbi és legfontosabb eleme, amely biztosítja a területi integritást, és garantálja, hogy a határok védelmet biztosítsanak a veszélyeztető hatásoktól, az ellenséges erőktől, amelyek a lakosság és/vagy az állam számára veszélyt jelentenek.”*⁸² Egyet értek azon rendészeti-felfogással, hogy a határbiztonságot – a komplex biztonságon belül – rendszerszemléletű megközelítéssel szükséges vizsgálni,⁸³ és az nemcsak a nemzetbiztonság eleme, de túlnyúlik az ország területén, az európai biztonságnak is része.⁸⁴ A dunai hajózás kapcsán a határbiztonság azért is összetett és bonyolult kérdés, mert mint rendszer, nemcsak hazánk aktív és passzív biztonsága alkotja, de annak eredménye a (schengeni és harmadik országokból álló) dunai országok hasonló rendszereinek együttesen működő, egymásra ható folyamatainak összességéből áll össze. A kutatásomban a folyami rendészeti ellenőrzés struktúra változásait vizsgálva külön kezelem a szerkezetet (felépítést) és a funkciót (lefolyás, folyamat, dinamika), annak érdekében, hogy a rendszerszemléletű megközelítéssel megkeressem azt a „pontot”, amelyen keresztül kis beavatkozással nagy változás érhető el és ennek javaslatát megtegyem.

⁸⁰ Szilágyi Laura: A Duna, mint Közép-Európa ütőere. <https://biztonsagpolitika.hu/egyeb/a-duna-mint-kozep-europa-utoere> (Letöltés ideje: 2023.12.29.)

⁸¹ Blahó András – Prandler Árpád (2005): *Nemzetközi szervezetek és intézmények*. Budapest: Aula Kiadó. p. 185.

⁸² Boda József et al. (szerk.), (2019): Rendészettudományi szaklexikon. Budapest: Dialóg Campus. p. 229.

⁸³ Teke András (2013): A folyamat-és rendszerszemlélet érvényesülése a határbiztonságban. In: *A modernkori magyar határrendészet 110 éve*. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság, Határrendészeti Tagozat. pp. 81-96: 95.

⁸⁴ Teke: i. m. 2006: 68-70.

Magyarország rendőrsége által a schengeni külső határon végzett határellenőrzés és az ott megjelenő kockázatok kezelése nemcsak hazánk számára rendkívül meghatározó. Európai jelentőségét az adja, hogy Fekete-tenger felől érkező, a román, bolgár, horvát schengeni külső határokon átjutott, majd hazánkba beléptetett vízi járművek már ellenőrzés nélkül folytathatják útjukat tovább akár az Északi-tengerig, akár a hollandiai Rotterdamig. Emiatt fontos szerepe van a kockázatok időben történő felismerésének⁸⁵ és azok elemzésének, valamint ennek eredménye alapján a kockázatkezelés lehetséges módjai meghatározásának. A "kockázat" röviden megfogalmazva a veszély hatásai bekövetkezésének valószínűsége,⁸⁶ a szaklexikon szerint „kárt, veszteséget, hátrányt, nemkívánatos állapotot okozó, véletlen, egyedileg nem látható és nem kívánt jövőbeni esemény lehetősége. A külső határok igazgatása szempontjából, a külső határokon esetlegesen jelentkező fenyegetettség nagyságának és bekövetkezésének valószínűsége.”⁸⁷ A mértékének megállapítása érdekében végzett „rendészeti kockázatelemzés” nem más, mint „a rendészeti és más, releváns adatok, illetve a feladatokhoz kapcsolódó információk közötti összefüggések feltárását, azonosítását és azok értékelését végző rendszeres, célirányos, összehangolt tevékenység.”⁸⁸ A tevékenység céljaként határozhatjuk meg, hogy a sikeres rendészeti munka végzéséhez minél nagyobb számban álljon rendelkezésre olyan releváns információ, amely a későbbiekben a döntések meghozatalában segítségül szolgálhat. A közös európai határok kapcsán lehet a legtöbbet hallani a különböző kockázatokról (nemzetbiztonsági-, biztonságpolitikai-, egészségügyi kockázat stb.).⁸⁹ A kockázatok feltárásának és kezelésének egyik legalkalmasabb terepe az államhatár. Ez igaz a folyami határookra is, ahol a kockázatok folyamatos elemzése elengedhetetlen, a határellenőrzésre való felkészülés, a szükséges erőforrások meghatározása miatt. A katalógus szerint a kockázatelemzésen alapuló határellenőrzés a határhoz kapcsolódó stratégia egyik alapvető területe a jól működő határigazgatás érdekében. A tengeri- és egyben a belvízi határookra vonatkozó ajánlás, hogy az érkező hajókat kockázatelemzés alapján kell értékelni, ezt az érintett szervezeteknek (a rendőrség, vámhatóság, kataszt-

⁸⁵ Ritecz György (2013): A migráció kockázatai. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XIV.* Pécs, 2013. pp. 255-264.

⁸⁶ Teke: i. m. 2006: 67.

⁸⁷ Boda et. al.: i. m. 2019: 325.

⁸⁸ Mátyás Szabolcs (2020): *Az elemző-értékelő munka gyakorlati aspektusai.* Nemzeti Közszerzői Egyetem, Közigazgatási Továbbképzési Intézet, Budapest, 2020. p. 46.

⁸⁹ Ritecz György (2013a): Gondolatok a migrációs kihívások kapcsán. In: *Szakmai Szemle – A Katonai Biztonsági Szolgálat Kiadványa.* 2013 évi 3.szám. 2013. pp. 55-72.

rófavédelmi és humán-, állat- és növényegészségügyi szolgálatok) közösen kell megvalósítani.⁹⁰ Kutatásom során ezen elvek nyomán kívánom kibontani a Dunán a vízi határellenőrzésben rejlő kockázatokat és azok lehetséges hatásait.

1.7.3. Nemzetközi rendészeti együttműködés

Kutatásom egyik fő irányvonalát a dunai országok közötti nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere minősége határozza meg. A nemzetközi rendőri és igazságügyi hatóságok koordinációja és együttműködése a szabadságon, biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térségben az EU polgárainak nyújtott magas szintű biztonság garanciájának egyik eleme.⁹¹ Ez a fogalomkör a Duna régióban azonban nemcsak uniós tagállamok közötti együttműködési struktúrákat tartalmaz. A harmadik országbeli jogi státuszú dunai országok miatt egyes uniós eszközök hatástalanok lehetnek, így regionális együttműködési platformok hatékonyabban működhetnek.

A téma vizsgálatához több fogalom tisztázását tartom indokoltnak. Az együttműködés: „*olyan tevékenység, amelynek során két vagy több személy vagy szervezet a tevékenységét cél, feladat, hely, idő és a tevékenység végrehajtásának módja szerint összehangolja.*”⁹² Ezen belül a bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködése: „*a nemzetközi rendészeti együttműködés egyik alrendszer, amelynek keretében a bűnmegelőzést és a bűnüldözést folytató nemzeti bűnüldöző szervek együttműködnek a külföldi partnerszervekkel. Ennek formái: a közvetlen információcsere; az Európai Unió tagállamának bűnüldöző szervével történő információcsere; az ellenőrzött szállítás; a közös bűnfelderítő-csoport létrehozása, a bűnüldöző szervvel együttműködő személy igénybe vétele, a fedett nyomozó alkalmazása; a határon átnyúló megfigyelés, a forrányomon üldözés; az összekötő tisztviselő alkalmazása; a titkos információgyűjtés nemzetközi együttműködés alapján; a tanúvédelmi program alkalmazása nemzetközi együttműködés alapján, valamint az Európai Unió tagállamának különleges intervenciós egységével való együttműködés.*”⁹³

Amennyiben a bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködése a nemzetközi rendészeti együttműködés része, az utóbbi általánosabb, több hazai és nemzetközi rendészeti szervezetet foglalhat magába. „Dunai nemzetközi rendészeti együttműködés” alatt a dunai államok vízi

⁹⁰ A külső határellenőrzésre, kiutasításra és visszafogadásra vonatkozó európai uniós schengeni katalógus frissített változata, Brüsszel, 2009. március 19. (28.05) 7864/09. 117. pontja alapján

⁹¹ Az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata. V. Cím, I. fejezet, 67. cikk. CELEX:12012E

⁹² Boda et. al.: i. m. 2019: 133.

⁹³ Uo. p. 99.

hajóforgalom ellenőrzésben érintett rendészeti szervezeteinek (elsősorban határrendészeti-, vízrendészeti-, vámigazgatási-, katasztrófavédelmi-, hajózás biztonsági szervezetek)⁹⁴ és nemzetközi rendészeti szervezetek (pl. Europol, INTERPOL, Frontex stb.) együttműködését értem. A dunai nemzetközi rendészeti együttműködés az integrált határigazgatás megkerülhetetlen része. Az abban érintett nemzeti hatóságok közös munkája során nemcsak a bűnügyi információkat kell, hogy megosszák egymással ezek a hatóságok, hanem más rendészeti adatokat is, melyek között, célhoz kötöttségtől függően személyes adatok is lehetnek.

Az integrált határigazgatás végrehajtása során az együttműködés és koordináció három szinten értelmezhető. A határigazgatásba bevont hatóságok és szervezetek közötti folyamatos kooperáció és koordináció alapvető feltétele a biztonságos, hatékonyan ellenőrzött határok megteremtésének. Az együttműködési három pillére;

1. szerven belüli együttműködés (intraservice cooperation), egy minisztériumon vagy rendészeti szerven belül,
2. szervek közötti együttműködés (inter-agency cooperation), különböző minisztériumok vagy határigazgatási hatóságok között, valamint a
3. nemzetközi együttműködés (international cooperation).

A határigazgatás terén zajló nemzetközi együttműködésben megjelennek a szomszédos országok közötti (pl. közös járőrszolgálat, közös határátkelőhelye, képzése, információ csere stb.), a más országokkal való együttműködés keretei (pl. határon átnyúló nemzetközi bűnözés elleni küzdelem formái) és a releváns nemzetközi szervezetekkel, hivatalokkal történő együttműködés, operatív segítségnyújtás (pl. Frontex, Europol, Interpol stb.) is.⁹⁵

Történetiségét tekintve a rendőri együttműködés nemzetközi szintjének kialakulása a nemzetállamok XIX. századi terjeszkedésére vezethető vissza. A rendőri intézmények a történelem során fokozatosan hagytak fel a politikai rendőri feladatokkal, hogy a bűnügyi rendőri feladatokra koncentráljanak, amely segítette a rendőri együttműködés gyakorlati formáinak fejlődését, nemzetközi rendőri szervezetek megalakulását. Ahhoz, hogy nemzetközi rendőri szervezetek jöhessenek létre, a rendőri szervezeteknek elsőként függetlenedniük kellett a saját nem-

⁹⁴ Herczeg Mónika (szerk.), (2015): *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása*, DARIF. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma. p. 16.

⁹⁵ Európai Bizottság: Iránymutatások az integrált határellenőrzéshez az európai határigazgatásban, A Bizottság Külső együttműködése. pp. 23-25. <https://www.icmpd.org/file/download/48280/file/Guidelines%2520for%2520Integrated%2520Border%2520Management%2520in%2520European%2520Commission%2520External%2520Cooperation%2520EN.pdf> (Letöltés ideje: 2023.08.10)

zetállami politikai központjaiktól, hogy autonóm szakmai szervezetként működhessenek a Deflem⁹⁶ és Jäger⁹⁷ elmélete alapján. A rendőri együttműködés az egyik legfontosabb feltétele volt annak, hogy a bűnüldöző hatóságok ne a diplomáciai csatornákon érintkezzenek egymással, hanem kapjanak felhatalmazást a közvetlen kapcsolattartásra.⁹⁸ A XIX. század végén a nemzetközi rendőri együttműködést olyan változások katalizálták, mint a közlekedési hálózatok korszerűsödése, ezáltal a külföldre történő utazások lehetőségének növekedése, a bűnözés számainak mérhető növekedése és a tudományok terén (a kriminológiát is beleértve) történt jelentős fejlődés. A Nemzetközi Büntetőjogi Egyesület⁹⁹ Hamburgban megtartott értekezletén 1905-ben határozatot hoztak arról, hogy a csatlakozó államokban olyan „központi hivatalokat” kell létrehozni, amelyek a fővárosi rendőrségek kapcsolattartását biztosítják és feladatuk a nemzetközi bűnözés elleni küzdelem.¹⁰⁰ A Nemzetközi Bűnügyi Rendőrségi Bizottságot (ICPC), vagyis mai nevén az Interpol-t, az 1923. szeptember 7-én Bécsben megtartott Nemzetközi Rendőr Kongresszus ülésén hozták létre.¹⁰¹ A szervezet ma is a nemzetközi rendőri együttműködés sarokköve.

Hazánkban elsőként Dr. Dorning Henrik ismerte fel, hogy mivel a bűnelkövetők a határokon átható bűncselekményeket, bűnszervezetek tagjaiként a feladatmegosztás elvét figyelembe véve szervezik meg, vagy az igazságszolgáltatás elől menekülve más országokba távoznak, a modern rendőrségeknek szükségszerűen kapcsolatot kell tartaniuk egymással és együttes erővel kell megakadályozni a nemzetközi bűnelkövetést és elfogni az elkövetőket.¹⁰² Dorning a XX. század első felében a nemzetközi rendőri összeműködés három fontos területét emelte ki; a preventív területen történő bűnüldözési együttműködést; a represszív területen történő együttműködést; és végül a közös nemzetközi rendőrségi nyilvántartások felállítását.¹⁰³ Meg-

⁹⁶ Deflem, Matthieu (2005): History of the International Police Cooperation. In: Miller, M. - Wright, R. (eds.), *The Encyclopedia of Criminology*, New York: Routledge. pp. 1-1976: 795-798.
<https://doi.org/10.4324/9780203942796>

⁹⁷ Jäger, Jens (2019): The Making of International Police Cooperation, 1880–1923. In: Härter, K. et al. (eds.) *The Transnationalisation of Criminal Law in the Nineteenth and Twentieth Century*, V. Klostermann. pp. 171-196.

⁹⁸ Dorning Henrik (1937): *A bűnügyi rendőrség nemzetközi összeműködése*. Budapest: Pallas. p. 336.

⁹⁹ A Nemzetközi Büntetőjogi Egyesület (Internationale kriminalistische Vereinigung; Union internationale de droit pénal). Forrás: A Pallas Nagy Lexikona. <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-pallas-nagy-lexikona-2/n-12D43/nemzetkozi-buntetojogi-egyesulet-131D9/> (Letöltés ideje: 2023.12.21).

¹⁰⁰ Sallai János - Borszéki Judit (2021): Egy megvalósítható utópia? Közös munkanyelv keresése a nemzetközi rendőri együttműködés kezdetén. In: Szabó A. (szerk.) *Tehetség, szorgalom, hivatás*. Tanulmánykötet. Magyar Rendészettudományi Társaság Vám- és Pénzügyőri Tagozat, Budapest, pp. 129-141: 131.
<https://doi.org/10.37372/mrtvpt.2021.1.9>

¹⁰¹ De Bolle, Chaterine (2023). A nemzetközi rendőri együttműködés rövid áttekintése. *Belügyi Szemle*, 71. évf. 11. szám. pp. 1939-1947: 1940. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.11.2>

¹⁰² Borbély Zoltán – Kapy Rezső (1942): *A 60 éves magyar rendőrség 1881–1941*. Budapest: Halász Irodalmi és Könyvkiadó Vállalat. pp. 167-168.

¹⁰³ Dorning Henrik (1937): *A bűnügyi rendőrség nemzetközi összeműködése*. Budapest: Pallas. pp. 335-340.

fogalmazta, hogy a jó nemzetközi rendészeti együttműködést mindenekelőtt az államok kétoldalú nemzetközi kapcsolatainak fejlettsége határozza meg, azt pedig a történelmi barátság és a geopolitikai helyzetből adódó összefüggések segítik elő.¹⁰⁴ Ezt azért tartom fontosnak, mert úgy gondolom, hogy a közlekedés, a kultúra, a turizmus és a biztonság terén összekapcsolt dunai országok csak akkor tudnak előrelépni a közös biztonság kérdéseiben, ha magas szintű a rendészeti együttműködésük.

A szervezett bűnözés elleni hatékony fellépést Finszter Géza szerint a rendészeti szervek saját kompetenciájuk megtalálásával és a szoros együttműködéssel kell, hogy elősegítsék.¹⁰⁵ Egyet értek azzal, hogy a rendészeti szerveknek a saját illetékességüknek megfelelően legyenek igényei a kapcsolattartásra más hazai és nemzetközi szervek felé, ezek az összefogások pedig funkcionálisan szerveződjenek. Hegyaljai Mátyás szerint a rendészeti szervek együttműködése akkor lesz életképes, ha „kartell-szerűen” épül fel, ahogyan a szervezett bűnözői csoportok szervezetei is, de legyen azoknál sokkal átláthatóbb.¹⁰⁶ Osztom e gondolatokat, mert a szervezett bűnözői körök határon átnyúló tevékenysége ellenében az egymással konkuráló bűnüldöző szervezetek kartellmegállapodása korlátozza a köztük lévő „versenyhelyzetet”, így a bűnelkövetőkkel szemben előnyre tehetnek szert. Azonban meggyőződésem, hogy ez csak akkor működik, ha a „rendészeti monopólium” minden szereplője betartja a szabályokat, az információkat egymással a lehető legrövidebb időn belül megosztják, nem tartják vissza és nem akadályozzák a közös munkát. Egyet értek Hegyaljai Mátyással abban is, hogy a nemzetközi rendőri együttműködésnek multilaterális egyezményeken kell alapulnia és az információcsere érdekében nemzeti kapcsolattartó pontokat kell működtetni, mely gyorsítást tesz lehetővé, mert az keresi meg az információt birtokló hatáskörrel rendelkező nemzeti rendészeti szervet. A leg-sikeresebb – egyúttal a legköltségesebb – módszerek közé tartozik az összekötő tisztek kihe-lyezése, vagy a közös nyomozócsoportok létesítése. Ezek lehetővé teszik a közvetlenebb, gyorsabb információcserét és a nyomozások hatékony koordinációját.

Minden állam saját felelőssége, hogy a transznacionális bűnözés ellen a saját rendőri hatóságai számára a hatékony nemzetközi együttműködéshez hatásköri és infrastrukturális feltételeket megteremtse. Emellett szükséges az innováció és a tudatosság növelés is.¹⁰⁷ Véleményem szerint fizikai és információtechnológiai mellett a jogi háttér fontossága is vitathatatlan,

¹⁰⁴ Sallai János – Borszéki Judit (2022): A nemzetközi rendőri együttműködés kezdetei. *Belügyi Szemle*. 70. évf. 5. szám. pp. 983-1003: 997. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.5.6>

¹⁰⁵ Finszter Géza (2001): Rendészet vagy rendvédelem. *Belügyi Szemle*, 49. évf. 2. szám. pp. 86-96: 87. HU-1218-8956.

¹⁰⁶ Hegyaljai Mátyás (2002): A rendészeti szervek nemzetközi együttműködésének struktúrája. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények* I. Pécs, 2002. pp. 76-89.

¹⁰⁷ De Bolle: i. m. 2023: 1946-1947.

mert ha még a feltételek adottak is egy közös szolgálati hely kialakításához, az adatkérő szervek sokszor nincsenek tisztában azzal, melyik együttműködési szerveződést, kontaktpontot kell az adott ügyben választaniuk. Tapasztalataim alapján egy másik ország bűnüldöző szerve felé magas szintű bizalom szükséges ahhoz, hogy határon átnyúló bűncselekményekkel kapcsolatos érzékeny információt cseréljenek. A kiszivárgás gyanúja miatti bizalom hiánya például megakadályozza, megnehezíti a bűnügyi és rendészeti értesülések átadását. A két ország határán található „közös kapcsolattartási szolgálati helyeken” (továbbiakban: KKSZH)¹⁰⁸ és a nemzetközi együttműködési központokban, vagyis az „egyedüli kapcsolattartó pontokon” (továbbiakban: SPOC) a határon átnyúló rendészeti információcserére is érvényes az információtudomány környezetelmélete, vagyis, hogy az információcsere hatékonyságát a három környezet – a szervezeti, jogi és technológiai – befolyásolja.¹⁰⁹ A szervezeten belül erős befolyásoló tényezőként hat a jelentősen centralizált, bürokratikus szervezeti struktúra, az autoriter vezetési stílus, a feladatra szabott ösztönzők, a bizalom és reciprocitás hiánya, valamint az eltérő szervezeti kultúra, az eltérő nemzeti előírások, és az EU nem egységes értelmezése hátráltató tényező.¹¹⁰

¹⁰⁸ A bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködéséről szóló 2002. évi LIV. törvény 2. § 7. pont alapján a KKSZH-k olyan, nemzetközi szerződéssel a szerződő felek államhatárán létrehozott szolgálati helyek, amelyek a nemzetközi szerződésben megjelölt szervek közvetlen információcseréjét és kapcsolattartását szolgálják.

¹⁰⁹ Yang, Tung-Mou – Maxwell, Terrence (2011): Information-sharing in public organizations: A literature review of interpersonal, intra-organizational and inter-organizational success factors. *Government Information Quarterly*, Volume 28, Issue 2, pp. 164-175, ISSN 0740-624X, <https://doi.org/10.1016/j.giq.2010.06.008>. pp. 164–175.

¹¹⁰ Kemény Gábor (2021): Az Egyedüli Kapcsolattartási Pont és a Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely által fogantatosított információcserét befolyásoló környezeti tényezők. *Bűnügyi Szemle*, 69. évf. 1. szám. pp. 107-122. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.1.5>

2. A DUNAI HATÁRELLENŐRZÉS TÖRTÉNETE MAGYARORSZÁGON A XX. SZÁZAD ELEJÉTŐL A TELJES JOGÚ SCHENGENI CSATLAKOZÁSIG

Magyarország szempontjából a Dunán végzett határrendészeti ellenőrzés 1906-tól – a Magyar Királyi Határrendőrség működésének megkezdésétől – hazánk 2007. december 21-i teljes jogú schengeni csatlakozásáig pont egy évszázadot ölelt fel. Fontosnak tartom ezen száz esztendőben kialakult folyami határellenőrzési szabályokat megvizsgálni mert ez hozzájárul a napjainkban használt szabályrendszer alapjainak megértéséhez. A történeti gyökerek feltárása célszerűbb, gazdaságosabb működési változatok kidolgozását alapozza meg.¹¹¹

A dunai térséget geopolitikailag a víziúthálózat, ezen keresztül pedig az olcsó szállítás-hoz kapcsolódó gazdasági tér birtoklása határozta meg, amelyre a politikai együttműködés gyakorolt befolyást. Több mint kétszáz évre visszamenően a folyami szállítás és a Duna fekete-tengeri torkolatának birtoklásáért elsősorban az Oszmán, az Orosz és a Habsburg Birodalom versengett. Az Orosz Birodalom a XVIII. század végétől uralma alá hajtotta a Fekete-tenger északi partvidékét, 1829-re megszerezte a folyó deltavidékét, hogy Odessza kikötővárosát védjék a Duna menti gabonaszállításokkal szemben. A Duna tradicionális gabonakereskedelmi vízi út, mely a XIX. században az iparosodás idején a nemzetállam építés fontos eleme is volt. A Habsburg Birodalom ekkor kolonialista szerepet játszott, melyet az 1829-ben alapított Első Duna-Gőzhajózási Társaságra (a továbbiakban: DDSG) alapozott, melynek császári gőzhajózási monopóliuma volt és 1880-ra vezető hajózási társaságként forradalmasította a belvízi közlekedést. A folyami közlekedést tekintve a XIX. század közepén – az 1848-as év nyarán – már heti rendszerességgel léptek át Orsovánál, a Dunán Bécs, illetve a magyar városok és Konstantinápoly között Galacon át közlekedő személyhajójárat utasai. Kéthetente egy-egy további járat is átlépett az alsó-ausztriai és magyarországi szakasz felől, amely az oroszországi Odesszáig közlekedett.¹¹² Az 1853-1856 közötti krími háborúban az Oszmán Birodalmat támogató európai szövetséges erők megvédték a brit és francia érdekeket, nem engedték, hogy Oroszország és szövetségesei az Oszmán Birodalom balkáni és fekete-tengeri területeit megszerezzék. A háború után Oroszország diplomáciailag és politikailag is elszigetelődött. A dunai közlekedés nemzetközi rezsím alá helyeződött és a torkolat hajózása is felszabadult.¹¹³ A krími háborút

¹¹¹ Szigeti Péter (2001): Vázlat a közbiztonság három dimenziójáról: világrendszer, nemzetállami szint és lokalitás. *Jogtudományi Közlöny*, 56. évf. 4. sz. pp. 153–161: 153.

¹¹² Hermann Róbert et al. (2009): *1848–1849. A forradalom és szabadságharc képes története*. Debrecen: Tóth Könyvkereskedés és Kiadó. p. 15.

¹¹³ Hardi Tamás (2019): Történelem és geopolitika a dunai fejlesztések hátterében: Gondolatok a Duna régióformáló szerepéhez. in: Gál Zoltán; Ricz András (szerk.) *A környezet és a határok kutatója: Tiszteletkötet Nagy Imre 65. születésnapja alkalmából*. Szabadka: Regionális Tudományi Társaság. pp. 279-290: 283-285.

lezáró 1856. március 30-i párizsi békeszerződéssel a győztes államok és Oroszország a Duna torkolat szabad használata érdekében alapították meg az Európai Duna Bizottságot (továbbiakban az EDB-t).¹¹⁴ A Dunán, a magyar személyhajózás és teherszállítás a század végétől, Baross Gábor 1886-os kereskedelmi és közlekedési miniszteri kinevezésétől kapott új lendületet, amikor is megkezdődött a fiumei magyar tengeri kikötő korszerűsítése, a Felső-Duna, majd a Vaskapu szabályozása.¹¹⁵ Ezt az Osztrák-Magyar Monarchia, azon belül is elsősorban Magyarország nemzetközi felhatalmazás alapján, saját költségére végeztette el, amivel megnyitotta a biztonságos gőzhajózás lehetőségét az Al-Duna és a Felső-Duna szakasz között. Ebben az időszakban nőtt meg igazán a Duna közlekedési jelentősége, olyannyira, hogy a fővárosban szükségessé vált egy külön hajózási és kikötői rendőri szerv léte. A fővárosi rendőrség kötelékében 1897-ben hozták létre a BM Budapesti Állami Rendőrség Dunai Kerületi Kapitányságát, amely szabálysértési hatósági-, nyomozati és közigazgatási jogköröket is kapott.¹¹⁶ A személyszállítás mellett, a kereskedelem fejlődése miatt 1894-ben megalakult az új állami hajózási vállalat, a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (a továbbiakban: MFTR), amely gőzhajóival és uszályaival a XX. század elejére az osztrák DDSG konkurenciájává vált a Dunán.¹¹⁷

2.1. Dunai határellenőrzés 1906-tól az első világháborúig

A dualizmus időszakában a Magyar Királyság Szerbia és Románia felé külső határral, az Osztrák-Magyar Monarchia egyéb viszonylataiban belső határral rendelkezett, melyet nem szabad összekeverni a schengeni külső és belső határokkal. A Monarchia dunai vízi határátkelőhelyeit a 4. sz. melléklet szemlélteti.

A Magyar Királyság a határrendőrség megszervezésével egy állami szervezettel kívánta fokozottan ellenőrizni az államhatárokon – különösen a délkeletin – a hadkötelesek és mások folyamatos, ellenőrizetlen, jogosulatlan kivándorlását, a bevándorlást, nő- és állatcsempészetet

¹¹⁴ Az EDB tagja volt a Habsburg Birodalom, Franciaország, Anglia, Poroszország, Oroszország, a Szárd-Piemonti Királyság (a későbbi Olasz Királyság része) és Törökország.

¹¹⁵ Kalmár Ádám (2021): Katonai jogállású személyek határátléptetése határvízen. *Katonai Jogi és Hadijogi Szemle*. 2021/2. szám. pp. 103-129: 106.

¹¹⁶ Fekete Tamás - Balázs Benedek (2024): A modern dunai vízi- és folyamrendészet szervezeti története, 1897–2022 (1.). *Honvédségi Szemle – Hungarian Defence Review*, 151. évf. 6. szám. pp. 126–144: 131-133. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2023.6.10>

¹¹⁷ A MAHART története. <https://mahartpassnave.hu/hu/mahart/rolunk/mahart-tortenete>, (Letöltés ideje: 2023.12.11).

és egyéb jogellenes cselekményeket beleértve az addig nem őrzött északi és keleti határokat is.¹¹⁸

A határforgalom-ellenőrzési feladatok ellátásáért, a csempészet megakadályozásáért az 1906-ban létrehozott szakmai szerv, a Magyar Királyi Határrendőrség volt felelős,¹¹⁹ azonban ez a vízi határokat tekintve nem minden határátkelőhelyre volt igaz. Magyar-szerb viszonylatban elsősorban a dunai kompokkal, révekkal és hajójáratokkal lehetett átkelni. Ezeken a vízi határátkelőhelyen (Palánka, Temessziget, Temeskubin, korábban Kevevára, Homolic) a határforgalom ellenőrzését a pénzügyőr hivatal vezetője és helyettesei hajtották végre, míg Pancsován a rendőrkapitány, illetve nevében az alárendeltjei végezték.¹²⁰ A Duna Belgrád alatti szakaszán lévő hajóforgalom egy részére jellemző volt, hogy hol szerb, hol magyar kikötőket érintve jutott el az alsóbb célállomásáig, általában Orsováig. Ezen hajókat a szerb állampolgárok belföldi utazáshoz is igénybe vehették, annak ellenére, hogy magyar kikötőben is megállt a hajójuk. Ezek a határátkelőhelyek 1914. július 28-ig léteztek.

A Romániával és Szerbiával határos határszéli rendőrkapitányság feladata volt a határátkelők figyelemmel kísérése, a határforgalom ellenőrzése és annak keretében az útlevélek és úti-igazolványok vizsgálata, valamint a határforgalmi adatok gyűjtése. Magyar állampolgárok mindkét országba csakis útlevéllel, vagy „határszéli úti-igazolvánnyal”, illetve „határszéli közlekedési-igazolvánnyal”¹²¹ utazhattak. A határátlépéshez, a nem magyar állampolgároknak saját országuk és hatóságuk által kiállított útlevél vagy más úti igazolvány volt szükséges. Az MFTR alkalmazottai részére könnyítést engedélyeztek, ők szolgálati vagy munkakönyvük, ennek hiányában az őket kiküldő parti kapitány vagy ügynökség által kiállított igazolvánnyal utazhattak. Napszámosaik a kijelölt „társulati tisztviselő” által bemutatott névsor alapján léphettek ki és be a magyar határon.¹²²

A határrendőrök feladata volt a „kitiltott, gyanús személyek visszautasítása” a határon, vagyis akkori szóhasználattal a beutazás megtagadása. A magyar-román és a magyar-szerb határon fennálló útlevélkényszer miatt a személyazonosságukat igazolni nem tudókkal szemben az útlevélvizsgálati utasítás alapján kellett eljárni. A 100 ezres kivándorlás megakadályozása hazánkból prioritás volt. A nem Magyarországról kivándorlók részére, ha az ország területén

¹¹⁸ Az 1903. évi VIII. törvénycikk indokolása - A határrendőrségről. Általános indokolás. <https://net.jogtar.hu/get-pdf?docid=90300008.TVI&targetdate=&printTitle=1903.+%C3%A9vi+VIII.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk+indokol%C3%A1sa&referer=1000ev> (Letöltés ideje: 2023.12.11). pp. 1-2

¹¹⁹ Hautzinger: i. m. 2013: 179.

¹²⁰ 71.500/1904. BM. r. a határforgalom ellenőrzéséről, az útlevélek vizsgálatáról, az úti igazolványok kiállításáról és a forgalmi adatok gyűjtéséről.

¹²¹ 1903:VI. tc. végrehajtása tárgyában kiadott 70.000/1904. B.M. utasítás 28.§ 3. és 6. pontjai alapján.

¹²² Pavlik Ferenc - Laky Imre (1907): *Határrendészet Kézikönyve*. Budapest: Pátria Nyomda. pp. 303-304.

történő átutazásuk gőzhajóval történt, nemcsak útlevél, de felnőtteknek 400, gyermekeknek 200 korona anyagi fedezet igazolása és az előre megváltott hajójegy bemutatása kötelező volt. A határon átkelőket, magyar elfogatóparancs alapján a határrendőrnek el kellett fognia és át kellett adni az illetékes rendőrhatalóságnak, királyi ügyészségnek vagy járásbírósnak, emellett belügyminiszteri felhatalmazás alapján tolonchatóságként is eljárak. Emellett a fegyver és lőszer kiviteli tilalom, szökések ellenőrzését is végrehajtották, nőcsempészek és kerítők utazását akadályozták meg. A határszéli gőzhajóállomásokon közbiztonsági szolgálatot is teljesítettek és a közegészségügyi szabályok ellenőrzése (ragályos betegségek terjedésének megakadályozása) is feladataik közé tartozott.¹²³

A magyar-román viszonylatban a Magyar Királyi Határrendőrség határrendőrei 1906-tól a legfontosabb magyar folyami határátkelőhelyen, Orsovában végezték a határforgalom-ellenőrzést, mielőtt a Duna elhagyta volna a magyar partokat. A IX. Orsovai Határszéli Rendőrkapitányság Orsova vízi határátkelőhelye az ún. „Szkela” gőzhajóállomáson volt. E városnál a vízi (folyami) mellett közúti és vasúti határforgalom ellenőrzését is végezték, egyedülként az akkori Magyarországon,¹²⁴ majd 1912. május 1-e után is a határrendőrség kapitányságának határrendőrei folytatták a vízi forgalomban az „útlevélvizsgálatot”.¹²⁵ (Ekkortól ugyanis a határforgalom-ellenőrzéssel a Belügyminiszter más hatósági közeget is megbízhatott, ilyen volt a csendőrség, a pénzügyőrség, a vámhivatal vagy a szolgabírói hivatal).¹²⁶

Az útlevélvizsgálat az útlevél érvényességének megállapítását, személyleírás alapján a tulajdonosának ellenőrzését, az útlevél bélyegzőlenyomattal történő ellátását és a statisztikai adatok gyűjtését jelentette, de körözési ellenőrzést is végeztek, valamint a hamis-hamisított vagy más részére szóló útlevelet elkobozták. Az Al-Dunáról érkező hajóknál a „Szkela” kikötőben minden civil utast kiszállással, útlevél kötelezettség mellett a határkikötő épületében ellenőriztek, majd a hajókat is átkutatták a határrendőrök.¹²⁷ A hajókon ezt követően a határrendőr végrehajtotta a helyiségek szemlélését az elrejtőzés megakadályozása, felderítése érdekében. A személyszállító hajók személyzetének névjegyzéket kellett bemutatnia, amelyet a határrendőr aláírásával hitelesített. A hajóparancsnoknak a változásokat fel kellett vezetnie. A gőzhajótársaságok alkalmazottainak elegendő volt a szolgálati könyvüket, a szabadságoló vagy

¹²³ Pavlik: i. m. 1907: 21-25.

¹²⁴ 91.000/1905. BM. kr. a határrendőrségről szóló 1903. VIII. t. cikk életbeléptetése és végrehajtása. Utasítás a „határrendőrségről” szóló 1903. VIII. t.-c. végrehajtása tárgyában. 15. §.

¹²⁵ 58.320/1912. BM. kr. a határrendőri külszolgalat ellátása a határrendőrségi őrségek megszüntetésével.

¹²⁶ A 91.000(1905 B.M. sz. körrendelete és a csatolt melléklet, utasítás a határrendőrségről szóló 1903: VIII. t.-c. végrehajtása tárgyában, 7.§. alapján.

¹²⁷ Som Krisztián (2016): Határforgalom ellenőrzés és a külföldre utazás szabályozása Magyarországon az I. világháborúban. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, XXVI. évf. 52. sz. pp. 95-138: 100.
<https://doi.org/10.31627/RTF.XXVI.2016.52N.95-138P>

szolgálatra kirendelő bizonyítványukat bemutatniuk. A teherhajók, uszályok személyzetének megbízhatóságaért a társaságok vállalták a felelősséget – vagyis azért, hogy személyeket vagy tárgyakat nem csempésznek át a határon – és látták el alkalmazottaikat ennek megfelelő bizonyítvánnyal. Cserébe a határrendőrök a személyzetet csak bizonyos időközönként ellenőrizték. Ez a mentesség nem vonatkozott a magánszemélyek tulajdonában lévő hajók személyzetére. Az útlelvizsgálatért nem kellett fizetni.

A vízi határforgalom ellenőrzésében néhány helyen kivételes szabályok érvényesültek. A szerb állomások között (pl. Belgrádból Kladovára) utazó szerb „alattvalók” útlevel nélkül, csak hajójeggyel igazolták átutazásukat, útlevelet nem kellett bemutatniuk. A Magyarországhoz tartozó Zimony és Orsova között a személyszállító hajókon az útlelvizsgálat menet közben történt. Orsováról (Magyarország) Galac (Románia) felé induló hajóknál, a beszálló utasok ellenőrzése a hajóhídon történt. Ha Zimonyból (Magyarország) közlekedett személyhajó Galac (Románia) felé ment tovább – a korábbi menet közbeni ellenőrzés miatt – csak az Orsován beszállt utasok útlevelét kellett ellenőrizni.¹²⁸

A dualizmus időszakában a határőrizeti feladatok ellátásában a Magyar Királyi Határrendőrség mellett a Határszéli Csendőrség és a pénzügyőrség is részt vett.¹²⁹ Az akkor külső határnak minősülő magyar-szerb és magyar-román szakaszon volt szükség mindössze a határőrizet végrehajtására, azonban a csendőrség megerősítése nélkül a határrendőrség kis létszáma miatt a szárazföldi járőrszolgálatot sem tudta ellátni.¹³⁰ A döntően természetes folyami határokon a vízi szakaszok és a parti sávok ellenőrzését elsősorban a Magyar Királyi Pénzügyőrség végezte. A határőrizetet, a vámhatárvonallal történt egybeesés miatt végezték a határszéli pénzügyőri szakaszok a katonai határőrizeti szabályzat rendelkezései alapján.¹³¹

Már ebben az időszakban többvonalas határőrizeti rendszert építettek ki a csempészek és tiltott határátlépők legvalószínűbb mozgási idejében és irányában. A határőrizet első lépcsőjét a pénzügyőrök, a második lépcsőjét ekkor a határszéli csendőrök jelentették. A hajóki-
kötőkben, a határőrizetben a Magyar Királyi Révhatóság szervei is részt vettek, amely a közle-

¹²⁸ Pavlik: i. m. 1907: 36-37.

¹²⁹ Parádi József (2003): *Rendőrség a határőrizetben*. Budapest: Tipico Design. p. 266.

¹³⁰ Határőrizet megerősítése. Budapest, 1911. 47 p. (levéltári jelzet: MNL OL K 149 43. cs. 1911. 8. t.) <http://csendor.com/konyvtar/konyvek/Hatar1911/Hatarorizet%20megerositese%201911.pdf> (Letöltés ideje: 2023.11.26.)

¹³¹ Utasítás a katonai határőrizet tárgyában a m. kir. honvédség, népfölkelés, csendőrség, pénzügyőrség és határrendőrség számára. Tervezet. (Hivatalos titkos használatra nyomtatott kézirat). Budapest, 1909. Magyar királyi állami nyomda. 68 p. plusz Mellékletek (ebből a fennmaradt példányból a Mellékletek hiányzanak). 81. p. <http://csendor.com/konyvtar/konyvek/Hatarorizet1909/> (Letöltés ideje: 2023.11.26.)

kedésügyi tárcához tartozott. Állományuk az embercsempészás és árucsempészet felderítésében segédkezett.¹³² Az orsovai vízi határátkelőhelyen az Orsovai Révkapitányság látta el ezen feladatokat.¹³³

Az első világháborúban, az Osztrák-Magyar Monarchia 1914. július 28-án a Szerb Királyságnak átadott hadüzenetétől kezdődően a Dunán is kezdetét vette a hadviselő felek közötti harcok időszaka, így a folyó a hadihajók aktív tevékenységének színterévé, hadműveleti területté vált (5. sz. melléklet). A háború kezdetén a császári és királyi Duna Flottilla monitorai¹³⁴ adták le az első lövéseket Belgrádra. A Belgrád elleni osztrák-magyar támadásban, 1915. október elején tüzérvél fedezték a központi hatalmak Dunán átkelt csapatait, ahogy azt az 1916-os Románia elleni támadásban is tették. A monitorok 1918 tavaszán és őszén a Fekete-tengeren, Odesszában és annak környékén teljesítettek szolgálatot.¹³⁵ A kereskedelem lebonyolításában, a Dunára leginkább 1915 és 1917 között hárult nagy szerep, hiszen elsőként a román gabonaimportot kellett biztosítani, majd a tengeri út megszűnésével a folyóra hárult a Fekete-tenger felől Németország felé irányuló forgalom is. Ez az út földrajzilag rövidebb volt, és minden rendelkezésre álló hajót igénybe vett, amelyek döntően éjszaka közlekedtek.¹³⁶ A háborút követően Magyarország területének jelentős csökkenése és a határok áthelyezése után a határrendőrséget átszervezték, 1919-ben a rendőrség államosításával beolvasztották a magyar állami rendőrség szervezetébe.¹³⁷ A határszéli rendőrkapitányságok állományának egy részét a területileg illetékes rendőrkapitányságok szervezetébe olvasztották be, állományuk nagyobb része a kerületi rendőrkapitány közvetlen alárendeltségében a határszéli rendőri kirendeltségeken látta el feladatát.¹³⁸

¹³² Parádi József (2018) *A dualizmus kori Magyar Királyi Pénzügyőrség határőrizeti szolgálata*. In: Emlékkönyv Öry Károly születésének 85. évfordulója tiszteletére. Salutem (6). Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, Budapest, pp. 89-118. 978-615-80-3095-3. pp. 99-102

¹³³ Magyarország tiszti cím- és névtára - 31. évfolyam, 1912.I. Magyarország M. kir kereskedelemügyi minisztérium. https://adt.arcanum.com/hu/view/TisztiCimtar_1912/?query=orsovai%20r%C3%A9vkapit%C3%A1nys%C3%A1g&pg=344&layout=s p. 329. (Letöltés ideje: 2023.11.26.)

¹³⁴ A monitorok a XIX. század második felétől kezdve kifejlesztett, a vízből csak kissé kiemelkedő, páncélozott, gőzgép hajtotta löveggel felszerelt hadihajók voltak, melyek folyami változatai a Dunán is szolgáltak.

¹³⁵ Balla Tibor (2019): *Szarajevó, Doberdó, Trianon*. Budapest: Scolar Kiadó. pp. 92-93.

¹³⁶ Magyar Katonai Közlöny, 1925 (13. évfolyam. Néhány szó a géppuskás harc kiképzéséről. Írta: Ludvig Viktor tábornok. https://adt.arcanum.com/hu/view/MagyarKatonaiKozlony_1925/?query=orsovai%20r%C3%A9vkapit%C3%A1nys%C3%A1g&pg=1025&layout=s (Letöltés ideje: 2023.12.21)

¹³⁷ A magyar kormány 1919. évi 5.047. M. E. számú rendelete a rendőrség államosításáról. Magyarországi rendeletek tára 1867-1945. https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_RT_1919/?pg=865&layout=s (Letöltés ideje: 2023.12.21)

¹³⁸ Nagy György (2013): A Magyar Királyi Határrendőrség felállításának okai, máig ható jelentősége. In: *A Modern kori magyar határrendészet 110 éve*. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság, Határrendészeti Tagozat. pp. 13-43: 21.

2.2. Dunai határellenőrzés a két világháború közötti időszakban

Az első világháborút követően a háborút lezáró békeszerződés a Duna helyzetéről is rendelkezett és mivel egyes közép-európai államok nem rendelkeztek tengerparttal, a folyó ismét a geopolitikai hatalmi érdek érvényesítés színtere lett, az Európai Duna Bizottságot pedig újjáélesztették a torkolat felügyelete érdekében.¹³⁹ A trianoni békeszerződés rögzítette a magyar haderők lehetséges maximális paramétereit. A hadihajózást folyamrendészté alakították át, azért, hogy ne tartozzon a 35.000 főben rögzített maximális létszámú fegyveres haderőkhöz, mely nem alkalmazhatott sorállományt.¹⁴⁰ Ez volt a „rejtés” időszaka, melyben egy honvédelmi szervezetből, a Császári és Királyi Haditengerészet Dunaflorellájából egy új – rendészeti feladatokkal megbízott – szervezetet, a Magyar Királyi Folyamőrséget állítottak fel. A 3.420 fős szervezet 1921. március 1-jei létrehozását követően – a folyamrendészeti feladatokon túl – ellátta a határfolyókon, elsősorban a Duna államhatár-szakaszán áthaladó személyek és járművek határrendészeti ellenőrzését is. A folyamőrség helyi szervei, az újonnan létrehozott révkapitányságok közül csak a kijelöltek (a Dunán Gönyű, Szob, Esztergom, Budapest, Mohács, a Dráván Barcs és a Tiszán Szeged) végeztek határforgalom-ellenőrzést. Ezt a feladatot a Magyar Királyi Államrendőrségtől vették át. A folyamőrség által ellenőrzött határátkelőhelyek közül a legnagyobb utasforgalom Budapesten volt, míg a vidéki folyami átkelőhelyek igen csekély átlépő személyt regisztráltak.¹⁴¹ (A rejtés időszakában a Magyar Királyi Vámőrség végezte a zöldhatár őrzését, így stabil fedőszervezet volt, melyből 1932-ben kialakult a Magyar Királyi Határőrség.¹⁴²)

A szakmai feladatok szabályozását tekintve ebben az időszakban a folyami (vízi) határellenőrzést a hajóforgalom ellenőrzéséről szóló 1923 évi 1.862. M. E. Magyar Királyi minisztériumi rendelet szabályozta. A határforgalom-ellenőrzésben részt vevő hatóságok, a belügyminisztérium alá tartozó Magyar Királyi Folyamőrség révkapitányságai és a pénzügyminisztérium alá tartozó, 1921-ben megalakult 3000 főben maximált Magyar Királyi Vámőrség vámigazgatási szervei (vámhivatalok, vámhivatali kirendeltségek)¹⁴³ mellett járványügyi szempontból a

¹³⁹ Huszár Zoltán (2019): A Duna „életrajza” történeti és nemzetközi jogi megközelítésből. *Acta Humana – Emberi Jogi Közlemények*, 7. évf. 3. szám, pp. 47–62: 60. <https://doi.org/10.32566/ah.2019.3.3>

¹⁴⁰ Főrizs: i. m. 2020: 89.

¹⁴¹ Parádi Ákos (2019): *A Magyar Királyi Folyamőrség*. Salutem, 7. pp. 85-112: 94-97. <https://doi.org/10.31626/HU-EISSN2530094X.VIITOM.85-112.p>

¹⁴² Parádi József (2014): A Magyar Királyi Vámőrség, a polgári magyar állam rendvédelmi testülete. *Rendvédelem-történeti Füzetek*. XXIV. évf. 39-40-41-42.szám. pp. 81-98: 81-82. <https://doi.org/10.31627/RTF.XXIV.2014.39-40-41-42N.81-98P>

¹⁴³ Szabó Andrea (2017): A pénzügyi igazgatás szervezeti keretei egykor és most a rendészeti feladatok tükrében. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XIX*. Pécs, 2017. pp. 351–356: 353.

folyamórség egészségügyi alakulata, mely a népjóléti és munkaügyi miniszter szakmai irányítása alá tartozott, illetve a révkapitányságon lévő állatorvos, aki az állategészségügyi ellenőrzést végezte és a földművelésügyi miniszter alárendeltségébe tartozott. Azt mondhatjuk, hogy már ekkor több szerv szakembereiből állt az ellenőrző hatóságok csoportja, csakúgy, mint a mai határkikötőkben. Továbbá, a folyamórség a hajózást folyamrendészeti és kikötőrendészeti szempontból is felügyelte, vagyis a vízirendészeti és vízi határőrizeti feladatkört is ellátta.

A fenti rendelet szerint a külföldről érkező, vagy oda kilépő hajók ellenőrzése rendészeti és vámjövédéki szempontból történt a határállomásokon álló helyben, vagy hajókísérettel menet közben. Minden külföldről érkező vagy oda közlekedő hajónak jelentkeznie kellett a határállomásokon, ahol a kapitánynak vagy helyettesének a révkapitányságnál és a vámhivatalnál kellett határvizsgálatot kérni. A rendelet szerint a kikötőbe érkezést megelőzően a vízijármű vezetője a kikötés után, de legkésőbb hat órán belül köteles volt a személyzeti lajstrommal, a rakományjegyzékkel és az egészségügyi levéllel a révkapitányságnál jelentkezni és ott az iratok egy-egy másolati példányát átadni. A kikötéshez a révkapitányság „partközlekedési engedélyt” adott ki, vagy azt meg is tilthatta. A be- vagy kiléptetés rendészeti szempontból minden vízi járműre tartalmazta a hajóokmányok és útlevelek vizsgálatát (ez elsődleges volt), és a hajó, a személyzet, az utasok és a rakomány rendészeti ellenőrzését. Ezt követően a vám- és jövédéki célú ellenőrzés során a vámterületre belépő vagy kilépő hajók rakományáról a hajó kapitánya által aláírt rakományjegyzéket kellett a határszéli vámhivatalnak leadni, valamint a vámhivatal kérésére a berendezési tárgyakról hajóleltárt, az élelmezési anyagokról készletjegyzéket kellett bemutatni.¹⁴⁴

A személyhajók ellenőrzése az indulási kikötőben legalább négy órával az indulás előtt kezdődött. Ekkor a révkapitányság rendészeti és vámigazgatási tisztjei a hajót közösen átvizsgálták, hogy azon ne legyen a hajó személyzetéhez nem tartozó személy, vagy a fuvarlevélen nem szereplő áru. A vizsgálat befejezésétől az indulásig a hajó őrizet alatt állt. Az utasok két órával a hajó indulása előtt szállhattak fel. A beszállás előtt a parton történt az útlevelek- és a feladott áruk vámjövédéki ellenőrzése. A személyhajók kapitányát az ellenőrzés tényéről tájékoztatták, aki csak ezután indulhatott el a határkikötőből. A személyhajók érkezésekor útlevél- és vámvizsgálat menetközben kiszállás előtt a hajón történt meg, a feladott áru ellenőrzése pedig a kirakás után a parton raktárban történt. Az utasok kiszállása után a határkikötőkben a hajót

¹⁴⁴ A Magyar Királyi Minisztérium 1923 évi 1.862 M. E. számú rendelete 1-19.§-ai alapján. Magyarországi Rendeletek Tára, 1867-1945. https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_RT_1923/?pg=171&layout=s (Letöltés ideje: 2023.12.21) pp. 122-126.

átvizsgálták, hogy megállapítsák, nem maradt olyan személy a fedélzeten, aki nem a hajó személyzetéhez tartozik, majd a vámigazgatási tisztek őrizete alatt maradt a hajó a rakomány kirakódásának végéig.¹⁴⁵

A vontatóhajók és más áruszállítók ellenőrzése a fentiektől annyiban tért el, hogy azok belépéskor kötelesek volt a Dunán Szobon, illetve Mohácson, míg a Tiszán Szegeden megállni, a révkapitányságnál és a vámhivatalnál jelentkezni és beléptetési vizsgálatot kérni. A Gönyű és Szob közötti szakaszon, ha a hajó a magyar partot érinteni akarta, akkor már Gönyűn belépésre kellett jelentkeznie, ha az ellenőrzés után a csehszlovák partot érintette, akkor Szobon újra be kellett léptetni. Kilépéskor a Dunán Csehszlovákia felé Szobon, Jugoszlávia felé Mohácson, a Tiszán pedig Szegeden kellett megállni és csak a szabályszerű útlevélvizsgálat és vámellenőrzés után hagyhatták el a határkikötőt. A Szob-Gönyű szakasz esetében a kapitánynak már Szobon be kellett jelenteni, ha magyar parton fekvő kikötőt érinteni akart, mert akkor Gönyűn újra kiléptetési eljárás alá vetették. A kapitány ezen nyilatkozatát a szobi révkapitányság a kiléptetési engedélyen tüntette fel.¹⁴⁶

A belépő és kilépő hajók mellett átmenő (transito) hajóknak nevezték azokat, amelyek Magyarország területén kereskedelmi tevékenységet nem fejtettek ki, vagyis szabadkikötőkön kívül parttal vagy más hajóval nem érintkeznek. A jogszabály már ekkor kimondta a Duna szabad hajózhatóságát, vagyis azt, hogy utasok és áruk átmenő forgalma a Duna nemzetközi vízhálózaton bármely állam polgára vagy lobogója alatt közlekedő hajó hátrányos megkülönböztetése tilos. Ezek a tranzitáló hajók Szob és Mohács között azért voltak kötelesek megállni, mert a két pont között őket őrség kísérte a folyamőrök vagy a vámhivatalok állományából.¹⁴⁷

Rendészeti vagy vámtisztviselői hajókíséretet személyszállító hajókon és áruszállítókon is alkalmazhattak, az állam érdekeinek megóvása, vagy a hajózás zavartalan lebonyolítása érdekében. A háromfős hajókíséret a személyszállító hajókon menet közben végezte az utasok útleveleinek vizsgálatát, a hajóokmányok, személyzet és rakomány ellenőrzését. A vontató- és más áruszállító hajókon két vagy háromfős hajókíséret tartózkodott, vegyesen rendészeti és vámhivatali állományból. Feladatuk volt ellenőrizni, hogy a hajó menet közben engedély nélkül ki ne kössön, árut, személyt fel nem vegyen, kikötés esetén az illetékes révkapitányságot és vámhivatalt azonnal értesítse.¹⁴⁸

¹⁴⁵ Uo. pp. 129-130.

¹⁴⁶ Uo. pp. 130-132.

¹⁴⁷ Uo. pp. 133-135.

¹⁴⁸ Uo. pp. 136-142.

Az 1928. év határforgalom-ellenőrzési adatai szerint kilenc folyami határátkelőhely összesen 48.629 főt léptetett át. A Dunán ebből 43.774 fő Budapest folyami határátkelőhelyen került ellenőrzésre (ebből 5.662 fő expressz személyhajón érkezett vagy indult), 1413 fő Szobnál, 666 fő Esztergomnál, 96 fő Nyergesújfaluban, 132 fő Komáromban, 226 fő Gönyűnél és 701 fő Mohácsnál. A Tiszán Szegednél 1437 fő, Barcsnál a Dráván 184 fő. A legtöbb rendészeti esemény is Budapesten realizálódott. A vízummal nem rendelkezők közül 52-nek utólagos vízumot adtak ki, 763 főt utólagos vízum beszerzésére utasítottak, 71 főt feljelentettek lejárt vagy hiányos magyar útlevele miatt, 55 fő belépését tagadták meg, kilenc fő körözött személyt letartóztattak, egy katonaszökevényt elfogtak, 17 főt kitoloncoltak, egy főt csempészség miatt feljelentettek, 58 fő ellen tettek feljelentést külföldiek rendészetével kapcsolatos jogsértés miatt.¹⁴⁹

Az újabb közelgő háború miatt a folyamőrséget 1939. január 15-től a honvédség alá rendelték Magyar Királyi Honvéd Folyamerők néven. A vízirendészeti tevékenységét a Magyar Királyi Rendőrség és a Magyar Királyi Csendőrség vette át,¹⁵⁰ a határforgalom-ellenőrzést a vízi átkelőhelyeken ekkortól a rendőrség helyi szervei hajtották végre. Az 1. számú ábrán látható, hogy mely szervezet hajtotta végre a határrendészeti feladatokat az 1906 és 1939 közötti időszakban.



1. ábra. A vízi határellenőrzést végrehajtó szervek 1906-1939-ig. A szerző szerkesztése.

¹⁴⁹ Csonkaréti Károly–Benczúr László (1991): *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. 1870-1945*, Budapest, Zrínyi Kiadó. p. 156

¹⁵⁰ Parádi József (2010): A két világháború közötti Magyar Királyság rendvédelme. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 18. évf. 21. szám. pp. 85-100: 88. <https://doi.org/10.31627/RTF.XVIII.2010.21N.85-100P>

Esztergom, Gönyű és Szob vízi határátkelőhely a Dunán – ahol az ellenőrzést a Magyar Királyi Folyamőrség révkapitánysága látta el, 1939. február 4-én megszűnt a Dél-Felvidék visszatérte okán,¹⁵¹ mivel ezen átkelőhelyeken, ezt követően az áthaladó forgalom belföldivé vált. Mohács vízi határátkelőhely a Dunán szintén megszűnt 1941 májusától a Muravidék és a Vajdaság visszatérte okán, hiszen ezt követően az áthaladó forgalom itt is belföldi lett.

2.3. Dunai határellenőrzés 1945-től 1980-ig

A második világháború német dominanciát jelentett a Duna régióban, a korábbi bizottságokat felszámolták és a dunai hajózást a háborús szállításoknak rendelték alá. A XX. század második felében a Duna völgyében a keleti, szovjet érdekszféra befolyása vált uralkodóvá a hajózás és a kereskedelem döntő hányadának keletre történő áthelyeződésével. A folyó a Szovjetunió nyersanyagai miatt a parti államokba települt nehézipar, energetika és vegyipar tranzit szállítási útvonalává vált. 1948-ban a Belgrádi Egyezmény megkötésével¹⁵² megalakult a ma is Budapesten székelő Duna Bizottság, melynek hatásköre a teljes hajózható szakaszra kiterjed.¹⁵³

A második világháború lezárását követően az időszak első öt évében határforgalomról alig beszélhetünk, kizárólag az áruforgalom és a mai fogalmaink szerinti kishatárforgalom indult meg. A Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SZEB) irányításával a hazahozatali bizottságok szervezésében megkezdődött a hadifoglyok szárazföldön történt hazaszállítása, menekült csoportok beutazása, vagyis magáncélú útleveles forgalom nem volt jellemző, ahhoz egyébként a SZEB engedélye is kellett.¹⁵⁴ A határrendészeti feladatokat a 1949. december 31-ig a Honvédelmi Minisztérium alárendeltségében a Honvéd Határőrség végezte.¹⁵⁵

A Honvéd Határőrség átalakítása szovjet tanácsadók segítségével azt eredményezte, hogy a Minisztertanács 4353/1949/268. M.T. számú rendelete alapján a szervezetet az Államvédelmi Hatósághoz (továbbiakban: ÁVH) helyezte, ÁVH Határőrség és Belső Karhatalom néven 1950. január 1-től. A határőrség országos vezetését „lefejezték”. Szervezetéből egy hónap

¹⁵¹ 65.810/1939. BM. rendelet a Magyar Szent Koronához visszacsatolt Felvidéken általános határátlépő állomások kijelölése és egyes határátlépő állomásokon m. kir. rendőrségi kirendeltségek szervezése.

¹⁵² Az 1949 évi XIII. tc. Aláírói: Csehszlovákia, Magyarország, Jugoszlávia, Románia, Bulgária, Ukrajna és a Szovjetunió. Székhelye: a romániai Galac, majd 1953-tól Budapest lett.

¹⁵³ Hardi Tamás (2012): A Duna régió gazdasági fejlődésének geopolitikai háttere. in: Rechnitzer János – Rácz Szilárd (szerk.): *Dialógus a regionális tudományról*. Győr: Magyar Regionális Tudományi Társaság. pp.122-131: 123.

¹⁵⁴ Bencsik Péter–Nagy György (2005): *A magyar úti okmányok története, 1945–1989*. Budapest: Tipico Design. p. 121.

¹⁵⁵ Fórizs Sándor (2023): A Magyar Határőrség tisztí állománya 1950-1958 között. *Hadtörténelem*, 2023/4. szám. pp. 111-123: 112. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2023.4.8>

alatt 218 főtisztet távolítottak el, egy részüket az ÁVH központjából szakmailag tájékozatlan vezetőkkel töltötték fel, majd a tiszti létszámot 1951 márciusáig 107%-al, közel ezer főre felduzzasztották, mely jelentős minőségbeli romlást eredményezett a vezetésben.¹⁵⁶ A Forgalom Ellenőrző Pontokat (továbbiakban: FEP) részben fiatal, tapasztalatlan sorállományú határőrökkel töltötték fel, akiket 1951. január 3-tól bevontak a kutatói, biztosítói feladatokba. A Dunán a nemzetközi vízi határforgalom-ellenőrzését az 1950-es évek elejétől több helyen hajtották végre az ÁVH Határőrség kerületparancsnokságai és az alájuk tartozó zászlóalj parancsnokságok. Ilyen kikötő volt Győr Önálló Zászlóalj alárendeltségében Komárom személy- és áruforgalom, Gönyű nemzetközi vízi személy-, majd később kizárólag teherforgalom számára, és Esztergom¹⁵⁷ a nemzetközi folyami személyforgalom részére, napkeltétől napnyugtáig.¹⁵⁸ A Budapesti Nemzetközi Hajóállomás (Budapest, Belgrád rakpart) 1950 elejétől a nemzetközi folyami személyforgalom részére volt megnyitva. Az ellenőrzést az ÁVH határőrség forgalomellenőrző pontja látta el. A déli határon, magyar-szerb viszonylatban Mohács–Bezdn vízi határátkelőhely szolgált szintén 1950 elejétől¹⁵⁹ a nemzetközi vízi személy- és áruforgalom ellenőrzésére.¹⁶⁰ Itt az 1950. március 14-én megalakult Pécsi Határőr Kerület, Mohács FEP hajtotta végre a vízi határforgalom ellenőrzését.

A határőrség – kikerülve a minisztertanács alól – 1953 júliusa és 1955 áprilisa között az első Nagy Imre kormány működése alatt a Belügyminisztérium alárendeltségében volt. Az 1956-os események a határőrséget váratlanul érték és rázták meg, a szervezetet nagy számban hagyták el tisztek. A november 4-i szovjet beavatkozás után a fegyveres erők és közbiztonsági ügyek minisztere alá helyezték 1957. március 1-ig, majd azt követően a Belügyminisztériumhoz került vissza.¹⁶¹ A határőrségi vezetés 1956-hoz képest 1965-ig 93%-ban lecserélődött, illetve beosztásában új volt, sokakat közülük beiskoláztak, mert 1965 után új szakmai szemléletre, magasabb szaktudásra volt szükség.¹⁶²

A határforgalom-ellenőrzési és vízi határőrizeti feladatokat ebben az időszakban több szakmai szabályzat alapján végezték a FEP-ek. Az 1951. november 11-i "Irányelvek a forgalomellenőrző pont szolgálat megszervezéséhez."¹⁶³ című szabályzat után az időszak második felében a 08/1969. számú miniszteri paranccsal kiadott HT-4-es Határforgalom Ellenőrzési

¹⁵⁶ Fórizs Sándor (2024): A határőrség vezetői állománya 1965-ben. *Hadtudomány*, XXXIV. évfolyam, 2024/4. pp. 55-64: 56-57. <https://doi.org/10.17047/HADTUD.2024/4>.

¹⁵⁷ Bencsik–Nagy: i. m. 2005: 152.

¹⁵⁸ 10/1996. (III. 25.) sz. PM. Rendelet a vámtörvény végrehajtásának részletes szabályairól, 5. melléklet

¹⁵⁹ Bencsik–Nagy i. m. 2005: 152.

¹⁶⁰ 10/1996. (III. 25.) PM. Rendelet, 5. melléklet

¹⁶¹ Fórizs: i. m. 2023: 112.

¹⁶² Fórizs: i. m. 2024: 62-63.

¹⁶³ Bencsik–Nagy: i. m. 2005: 154.

Szabályzat alapján végezték feladatukat a vízi határátkelőhelyeken is. Ezt követően az időszak végén 1978. január 1-től a Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnoksága kiadásában hatályba lépett a piros színű borítóval ellátott Hőr/3 Határforgalom-ellenőrzési Szabályzat FEP-ek részére. Az átfogó szakmai szabályzatot Benkei András belügyminiszter 30/1977. számú parancsával léptették életbe. A vízi határforgalom-ellenőrzés mindkét szabályzatban hasonlóan van szabályozva, ezért elsősorban a részletesebb Hőr/3-as szövegét vettem alapul annak feldolgozásánál. A Hőr/3-as szabályzat alapján a FEP-ek nemcsak a határforgalom-ellenőrzést látták el, de működési területükön határőrizeti, határrendi, katonai szállítmányok átléptetésével kapcsolatos és egyéb belügyi (pl. határfigyelőztetési intézkedések, vízumkiadás) feladataik is voltak.

A vízi határátkelőhely területe magába foglalta a kikötő szárazföldi és vízi területét, az ott tartózkodó vízi járművek, valamint menet közbeni ellenőrzés esetén a nemzetközi forgalomban részt vevő vízi járművek területét.¹⁶⁴ A vízi határátkelőhelyeken a vízi járművek és utasaik átléptetése érkezési sorrendben történt, kivéve a menetrend szerint közlekedő személyszállító hajókat és a kutató-mentő vízi járműveket, melyek elsőbbséget élveztek. A forgalom folyamatossága érdekében egy időben több hajó ellenőrzését is el kellett végezni. Egyes járványvédelmi intézkedések érdekében a Közegészségügyi Járványügyi Állomás (a továbbiakban: KÖJÁL) helyi szervét kellett értesíteni.

A Hőr/3-as szabályzat 55. pontja rendelkezéseket tartalmazott a magyar-csehszlovák vízi határon (a Gönyű és Szob közötti szakaszon) a hajók tartózkodása tekintetében. Tilos volt a be nem léptetett vagy már kiléptetett hajóról magyar partra kilépni vagy dolgot a hajóra fel vagy arról lejuttatni. Tilos volt a ki nem léptetett vagy már beléptetett hajóról külföldi partra lépni vagy dolgot a hajóra fel vagy arról lejuttatni. Mindkét esetben kivétel csak a végszükség esete volt. A Duna magyar-csehszlovák államhatárt képező szakaszán mindkét parti állam katonai, rendészeti vízi járművei közlekedhettek. A Duna menti államok¹⁶⁵ katonai, rendészeti vízi járműveinek közlekedéséhez a magyar szervek külön engedélye kellett, míg a nem Duna menti államok katonai járművei nem használhatták a magyar folyószakaszt.¹⁶⁶ Ez egyébként az

¹⁶⁴ 30/1977 sz. BM parancsal bevezetett Határforgalom-ellenőrzési szabályzat forgalom ellenőrző pontok részére (Hőr/3.) Budapest, 1977., 14. c). pontja alapján.

¹⁶⁵ A Belgrádi Egyezményhez tartozó „Duna menti államok” államok ebben az időszakban: Bolgár Népköztársaság, Csehszlovák Szocialista Köztársaság, Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság, Magyar Népköztársaság, Román Szocialista Köztársaság, Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége, Osztrák Köztársaság, Német Szövetségi Köztársaság.

¹⁶⁶ 30/1977 sz. BM parancs 54-55 pontjai.

1948-as Belgrádi Egyezményből¹⁶⁷ származó szabályozás átültetése volt a határrendészeti gyakorlatba.

A Hór/3-as szabályzat részletesen meghatározta a határátkelőhely ügyeletes, az útlevel-kezelő, a vízumkiadó, a technikai megbízott, a prioráló, a kutató-biztosító, a jelentőszolgálat ellenőrző, a géptávírász és a járőrszolgálatba beosztottak feladatait, felelősségét és kötelességeit is. Az úti okmányok ellenőrzését és kezelését arra felkészített sorállományú útlevelkezelők végezték a Hór/3 Szabályzat 57-61. pontjai alapján hasonlóan, mint közúti- vagy légi határátkelőhelyen, azzal a különbséggel, hogy az ellenőrzés a gyakorlatban egy adminisztratív (irodai) vizsgálattal kezdődött, melynek során a kapitány átadta az érkezési-indulási jelentést, valamint a személyzet és utasok listáját az átkelőhely ügyeletesnek, aki bejegyezte az adatokat a hajóforgalmi naplóba. Az ellenőrzés a hajó fedélzetén végrehajtott útlevelkezeléssel és a társszervekkel közös hajóutakutatózással zárult.

Az útlevel ellenőrzést meghatározott sorrendben kellett végrehajtani:

- az útlevel átvétele, fajtájának és az utas állampolgárságának megállapítása;
- az útlevelbe bejegyzett személyek számának, jelenlétének ellenőrzése;
- az útlevel területi és időbeni érvényességének ellenőrzése;
- vízumkötelezettség alá eső útlevel esetén a vízum meglétének és érvényességének ellenőrzése;
- az útlevel eredetiségének és épségének ellenőrzése, abból a célból, hogy nincs-e meghamisítva vagy megrongálva, tulajdonosa azonos-e a benne lévő fényképpel lévő személlyel;
- beléptetéskor a kiléptető állam bélyegzőlenyomatának, külföldi kiléptetése esetén a kiutazási engedély (vízum), illetve a beléptetés megtörténtét igazoló bélyegzőlenyomat meglétének és eredetiségének ellenőrzése;
- az útlevelhez tartozó mellékletek adatainak egyeztetése és ellenőrzése;
- a határfigyelőztetési nyilvántartásban, névjegyzékben történő ellenőrzés;
- az átléptető bélyegzőlenyomat elhelyezése az útlevelben, a mellékleteken, valamint a szükséges bejegyzések elvégzése és az útlevel visszaadása ismételt személyazonosítás mellett.¹⁶⁸

¹⁶⁷ Az 1947. február 10-i párizsi békeszerződés után a Duna menti hajózó államok megkötötték a Belgrádi Egyezményt, melyet hazánk a Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvénnyel hirdetett ki.

¹⁶⁸ Hór/3. Szabályzat 60. pontja alapján.

A vízi járművek és szállítmányok átvizsgálását a hajóparancsnok vagy megbízottja jelenlétében lehetett végrehajtani a vámhivatal szolgálati személyével együttműködve. Szigorúbb ellenőrzést írtak elő azon hajóknál, amelyeknél korábban határsértés, tiltott anyagok elrejtése, vagy annak gyanúja merült fel. Ismételt hajóvizsgálatot lehetett tartani határőrizeti vagy operatív érdekből a kikötő- és a határra vezető vízi út honi szakaszán, de a belterületi folyószakaszon is.¹⁶⁹ Biztosító szolgálatot – melynek célja az átlépő személyek és szállítmányok felügyelete, elkülönítése a nem utazóktól és bűncselekményt elkövetők elfogása volt – a vízi határátkelőhelyen is vezényeltek. Ezt elláthatta a kikötő biztosító, útlevélkezelő, kishajóvezető vagy a kutató is. A belépő hajók biztosítása – annak érdekében, hogy személyek az útlevél ellenőrzés során ne mozoghassanak ellenőrzés nélkül és a határforgalom biztonságát veszélyeztető cselekményt ne kövessenek el – belépő hajónál a megérkezéstől az ellenőrzés végéig, kilépő esetén az ellenőrzés kezdetétől a kikötőből távozásig tartott.¹⁷⁰

Az államhatár őrizetét 1958-tól a határőrség végezte. Ebben az időszakban a határőrizet megszervezésének szabályait kezdetben az 1958-as Határőrizeti Szabályzat¹⁷¹, majd az 1973-ban kiadott Hőr/1-es¹⁷², a végrehajtásának alapelveit és szabályait az 1975-ös Hőr/2-es¹⁷³ és az 1977-es Hőr/4.¹⁷⁴ szabályzatok tartalmazták. Az őrsök az államhatár 5 km széles sávjában helyezkedtek el, az irányításukat zászlóaljak végezték. Az 5-20 km-es mélységben tartalék őrsőket hoztak létre a határőr kerületeknél.¹⁷⁵ Az ötvenes évek elején a vízi határőrizet ellátó kerületeknek a folyami határokon (magyar-jugoszláv határ a Dráva folyón, Ausztria és Magyarország között a Pinka folyón, és a Fertő tavon, szovjet-magyar határ a Tiszán) a disszidálások megakadályozása jelentette a legnagyobb problémát. Ilyen kísérletet fedett fel a Dunán a mohácsi révkapitányság 1950. október 5-én, és fogott el két uszály üregeiben elrejtőzött tíz Romá-

¹⁶⁹ Hőr/3. Szabályzat 71. pontja alapján.

¹⁷⁰ Hőr/3. Szabályzat 76. pontja alapján.

¹⁷¹ Határőrizeti Szabályzat. Belügyminisztérium, Határőrség Országos Parancsnoksága, Budapest. 1958. <https://hokalapitvany.hu/download/hatarorizeti-szabalyzat-1958/> (Letöltés ideje: 2024.01.11)

¹⁷² Hőr/1. Határőrizeti Szabályzat Határőrkerület (-ezred) részére. Belügyminisztérium, Határőrség Országos Parancsnoksága, Budapest. 1973. <https://hokalapitvany.hu/download/hor-1-hatarorizeti-szabalyzat-hatarorkerulet-ezred-reszere-1975/> (Letöltés ideje: 2024.01.11)

¹⁷³ Hőr/2. Határőrizeti Szabályzat Határőrőrs, tartalékőrs részére. Belügyminisztérium, Határőrség Országos Parancsnoksága, Budapest. 1975. <https://hokalapitvany.hu/download/hor-2-hatarorizeti-szabalyzat-hatarorors-tartalekors-reszere-1975/> (Letöltés ideje: 2024.01.11)

¹⁷⁴ Hőr/4. Határőrizeti Szabályzat a határőrség sorállománya részére. Belügyminisztérium, Határőrség Országos Parancsnoksága, Budapest. 1977. <https://hokalapitvany.hu/download/hor-4-hatarorizeti-szabalyzat-a-hatarorseg-sorallomanya-reszere-1977/> (Letöltés ideje: 2024.01.11)

¹⁷⁵ Nagy József (2012): A magyar Határőrség szervezete, létszáma és területi elhelyezkedése 1958-1990. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, XXII. évf. 25. szám V. melléklet, pp. 67-78: 68. <https://doi.org/10.31627/RTF.XXII.2012.25N.67-78P>

nián keresztül Izraelbe kiszökni kívánó férfit. A pécsi kerület határőrei 1952 májusában a Dráván keresztül Jugoszláviába menekülő szökött bűnözőt lőttek le. A zalaegerszegi kerületnél a Pinka folyón jutott át 1955. december 8-án 4 fő Ausztriába. A nyírbátori kerületnél az Ipolyban több személyt is határőrök által leadott lövések találtak el, míg a csornai kerület fertőrákosi őrskének területén két határsértőnek a határőrök fegyverét elvéve sikerült Ausztriába jutni 1955 áprilisában.¹⁷⁶ A vízi határszakaszon úgy kellett megszervezni a határőrizetet, hogy támaszkodni kellett a határvíz előnyeire (a víz akadály a határsértőknek, kevesebb élőerővel nagyobb határszakasz őrzete, mozgási irányokat a vízügyi viszonyok befolyásolják, a víztükör jól figyelhető) a hátrányokat pedig figyelembe kellett venni (nehéz a túloldal figyelése, tájékozódást segítő tereptárgyak, folyópart megbúvársra alkalmas, télen a befagyott víz gyorsítja a határsértők mozgását.)¹⁷⁷ Ezeket az előnyöket és hátrányokat máig figyelembe veendőnek tartom.

2.4. Dunai határellenőrzés 1980-tól 1991-ig

Az 1980-as évek a dinamikusan megnövekedett határforgalom időszaka volt hazánkban, elsősorban a békés egymás mellett élés jegyében 1975-ben 35 állam által aláírt helsinki záróokmány – az Európai Biztonsági és Együttműködési Értekezlet (EBEÉ) záródokumentuma – béke és bizalomépítő intézkedései miatt.¹⁷⁸ Ez az időszak Magyarországon a fejlesztések indokolhatósága miatt előnyös volt a határforgalmat ellenőrző szervezet számára. Ezt példázza, hogy a híradó-technikai szakemberek egyes nagyobb közúti átkelőhelyen a kor viszonyainak megfelelő új „FEP Technikai Rendszert”, rövidítve az FTR-t¹⁷⁹ (az útleveledatok elkülönített helyiségben történő határintézkedésekben való ellenőrzése érdekében kamerával ellátott okmányvizsgáló asztalokat) telepítettek. Ilyen a Pécsi Határőr Kerületnél csak Baracson működött. A szakmában sok fiatal és jól felkészített tiszt jelent meg, a növekvő határforgalom pedig a határőröktől gyorsaságot és kulturáltságot is követelt. A totális ellenőrzés megszűnése a gyorsaság, várakozásmentesség, a felesleges zaklatások elkerülését eredményezte a határforgalom-ellenőrzése során.¹⁸⁰

¹⁷⁶ Orgoványi István (2017): Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben 1950-1956. *Betekintő*, 11. évf. 2. szám. ISSN 1788-7569 pp. 1-19: 8-14.

¹⁷⁷ Hő/2. Határőrizeti Szabályzat. pp. 75-76.

¹⁷⁸ Népszabadság: Az európai biztonsági és együttműködési értekezlet Helsinkiben aláírt záróokmánya. 1975. augusztus 3. <https://retorki.hu/olvasoszoba/a-helsinki-zarookmany-alairasa/dokumentumok> (Letöltés ideje: 2023.01.10.)

¹⁷⁹ Bencsik Péter (2005): Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron, 1945-1989. Kutatási Füzetek XIII. Ünnepi szám Ormos Mária 75. születésnapjára. 2005. Pécs: Pécsi Tudományegyetem. pp. 59-71: 67.

¹⁸⁰ Nagy György (2009): A magyar határforgalom-ellenőrzésének sajátosságai 1945-2005. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, XVII. évf. 20. szám. pp. 58-78: 67-69. <https://doi.org/10.31627/RTF.XVII.2009.58-78P>

A határőrség 1980. április 1-jén kiadott állománytáblázata alapján a Pécsi Határőr Kerület alárendeltségébe négy FEP tartozott.¹⁸¹ A mohácsi kiemelt FEP volt, mert nemcsak a vízi, hanem az Udvar Közúti Határátkelőhely is az alárendeltségében működött. A FEP székhelye a Mohács, Szent János utca 1. szám alatti Magyar Hajózási Zrt. (továbbiakban: MAHART) épületben volt. A többemeletes épület a belvárosban a Duna parton (az 1447-es folyamkilóméter-nél) van, a hozzá tartozó kikötőben két úszómű – másnéven ponton – állt rendelkezésre a személyellenőrzésre és a hajóvizsgálathoz. A FEP parancsnok hivatásos állománnyal, sorállománnyal és polgári alkalmazottakkal is rendelkezett. A mohácsi FEP-en a parancsnok alárendeltségében két tiszt dolgozott, mindketten átkelőhely ügyeletesi feladatokat láttak el a közúti határátkelőhelyen, egyikük pedig ellátta a politikai helyettesi feladatokat is. A hivatásos állományba ezen kívül 10 fő határőr zászlós tartozott, ebből 5 fő a közúti, 5 fő a vízi határátkelőhelyen volt átkelőhely ügyeletese. A vízi átkelőn dolgozók annak sajátossága miatt kizárólag oda jártak dolgozni és kishajó- vagy motorcsónakvezetői beosztásban voltak. A FEP 1980-tól egy rohamcsónakkal, közismert nevén rocsóval, később Wartburg motoros szolgálati motorcsónakkal is rendelkezett.¹⁸² Az útlevélezési feladatokat egy háromraosztos 35 fős sorállományú határőr szakasz látta el. A polgári állományt három géptáviró kezelő alkotta, akik a közúti határátkelőhelyen 24 órás szolgálatot láttak el.¹⁸³

A hajóvizsgálatra naponta átkelőhely ügyeletest (ÁÜGY), kutatót és sorállományú útlevélezőt (SÚK) vezényeltek, de egy parti őr is szolgálatban volt éjjel és nappal egyaránt a dunai forgalom figyelése, a hajók kikötésének ellenőrzése céljából. A hajóvizsgálatok mindig egy irodai vizsgálattal kezdődtek, melynek során a vontatóhajóból és a vontatmányokból álló hajókaraván géphajója a kikötő pontonjához kötött, a kapitány vagy a megbízottja átadta a hajós útiokmányokat, a személyzeti listát és az érkezési indulási jelentést ellenőrzésre az átkelőhely ügyeletesnek. A személyzet hajós útiokmányait az útlevélező ellenőrizte – a neveket a határintézkedési kigyűjtőkben is – és végrehajtotta a személyzeti lista kezelését. Amennyiben személyhajóról volt szó, a kapitány, vagy megbízottja által átadott utaslistát kellett az útlevelekkel egyeztetni és a listát határátléptető bélyegző lenyomattal ellátni. Az úti okmányokat asztali UV lámpával és nagyítóval is ellenőrizték. A hajóvizsgálatra a határőrök két fővel (a kutató és az ÁÜGY, vagy ha nem volt kutató, akkor a SÚK és az ÁÜGY) jelentek meg, hozzájuk csatlakozott egy vízirendőr, egy vagy két vámtiszt és a KÖJÁL orvosa is. Amennyiben a vizsgálandó

¹⁸¹ Nagy: i. m. 2012: 76.

¹⁸² Hegedűs Ernő (2016): Motorizáció a XX. századi magyar határőrizetben. In: *Rendvédelem-történeti Füzetek*, XXVI. évf. (52. szám. pp. 15-52: 28. <https://doi.org/10.31627/RTE.XXVI.2016.52N.15-52P>

¹⁸³ Kalmár Ádám (2021a): A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1980-1991-ig. In: *Határrendészeti Tanulmányok* 18. évf. 2. szám. pp. 23-38: 25.

hajó valamelyik kikötői pontonra kötött ki, a közös határvizsgálatot végző csoport gyalogosan közelítette meg az úszóművet, ha a hajó a vízfelületen kijelölt helyen – vagyis veszteglőhelyen – várakozott, akkor a hajóhoz motorcsónak vitte a szolgálati személyeket. A kapitány a hajó un. „szalonjában” hívta össze a személyzetet. A személyazonosítás és az útiokmányok kezelése és ismételt személyazonosítással történő visszaadása után a hajó kutatása következett. Ezt a határőrök a társszervekkel együtt hajtották végre, kiemelt figyelmet fordítva a megbújásra alkalmas helyekre, a géphajó kormányállására, a gépházra, a lánckamrára és az uszályokra, de a hajótestek rakodótereinek hatalmas méretei miatt a teljes kutatás lehetetlen volt, ezért már akkor is egyfajta kockázatelemzés alapján dolgozott az állomány. A személyhajók határvizsgálata annyiban különbözött a teherhajókétól, hogy azok mindig az úszóműves kikötőhelyeken kötöttek ki, amelyekből kettő volt a határvizsgálat érdekében fenntartva. A személyhajókat csak a legtapasztaltabb, utolsó időszakos sorállományú határőrök vizsgálhatták. Természetesen az átkelőhely ügyeletes volt a legtapasztaltabb hivatásos a határforgalom-ellenőrzésben, azért a kapitalista országok útleveleit csak ők kezelhették (két vízummentes kapitalista ország létezett: Ausztria és Finnország). A vízi határátkelőhelyen vízumkiadás nem volt.¹⁸⁴ A gyakorlat tehát annyiban tért el a HÖR/3 szabályzatban leírtaktól, hogy az utóbbi nem bontotta két részre – adminisztratív és hajón végrehajtott részre – az ellenőrzési technológiát. A gyakorlatban viszont két lépcsőben hajtották végre a határforgalom-ellenőrzést. A két lépcső részletei csak a határátkelőhely rendjében voltak részletezve. Véleményem szerint a kétlépcsős vízi határforgalom-ellenőrzés fokozott biztonságot jelentett. Az adminisztratív irodai szakasz az úti okmányok asztali okmányvizsgálati eszközökkel történő ellenőrzésre és a határintézkedési kigyűjtőkben nyugodtabb körülmények között történő ellenőrzésére is lehetőséget adott. A hajó fedélzetén már kizárólag a személyazonosításra és a csomagok és szállítmányok, valamint a hajó átvizsgálására kellett koncentrálni a rendészeti erőket.

A Dunán közlekedők és a folyamon, Magyarország területére Mohácsnál belépő vagy azt déli irányban elhagyni szándékozó vízi járművek ebben az időszakban egy rövid folyam szakaszon két helyen voltak kötelesek kikötni határvizsgálat céljából. Az akkori jugoszláv szerveknél az 1425. folyamkilométernél Bezdánban, valamint a magyar határ- és vízirendészeti, valamint vámszervek ellenőrzése érdekében az 1447. folyamkilométernél Mohács belvárosában lévő pontonoknál az államhatártól 16 kilométerre északi irányban. A vízi közlekedést jelentősen lassította, hogy a teherhajóknak sok esetben 10-12 uszályal rövid időn belül két helyen is meg kellett, hogy álljanak határvizsgálatot kérni, hiszen a Bezdán és Mohács között

¹⁸⁴ Forrás: Interjú egy volt határőr őrzetővel, készítette a szerző 2021. január 11-én Pécsen.

lévő 22 kilométeres utat 3-4 óra alatt megtették. Ebben az időszakban torlódások alakultak ki a ki- és belépésre váró hajók száma miatt a magyar kikötőben, ezért erre már 1983-ban megoldást próbáltak találni a magyar és a jugoszláv határforgalom ellenőrző szervek vezetői.

Az egyeztetések eredményeként került aláírásra Pécssett, 1983. április 28-án a közös határvizsgálatról szóló bilaterális egyezmény,¹⁸⁵ ennek végrehajtása a gyakorlatban azonban csak 1986. szeptember 1-e után kezdődött meg. Az egyezmény értelmében a mohácsi határátkelőhelyen valósult meg a vízi járművek személyzete és utasai, valamint a szállított áruk az akkori Magyar Népköztársaság területéről való kiléptetése és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság területére történő beléptetése. Ennek fordítottjaként a bezdáni kikötőben történt a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaságból történő kiléptetés és a Magyar Népköztársaságba történő beléptetés. A két közös határátkelőhelyet ünnepélyes keretek között adta át Urbán Lajos akkori magyar közlekedési miniszter és Mustafa Pljakic a Jugoszláv Közlekedési és Hírközlési Bizottság elnöke 1986. október 7-én.¹⁸⁶ A korabeli híradások megemlégették, hogy a határ két oldalán létesült közös folyami határátkelőhelyek a magyar-jugoszláv együttműködést, a két ország határmenti kapcsolatait is fellendítik, de a felgyorsult dunai hajózás a többi folyam menti állam gazdaságát is serkenti. Az ellenőrző pontokon évente 15.000 vízi jármű halad át jelentős kereskedelmi forgalmat bonyolítva. A Magyar Népköztársaság és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság között a közös árucseréi forgalom az öt éves tervidőszak során eléri a 4,8 milliárd dollárt, ami közel 50%-os növekedést jelent.¹⁸⁷

Az egyezmény 19. cikke alapján a szerződő felek megállapodtak abban, hogy annak alkalmazásával összefüggő kérdésekre egy szabályzatot alkotnak meg. Ez a szabályzat¹⁸⁸ részletesen taglalta a szolgálati személyek határátlépésével és szállításával, a szolgálati személyek másik állam területén történő közlekedésével, a szolgálati idejükkel, a határforgalom-ellenőrzések rendjével, az együttműködéssel, a távközlési berendezések használatával és fenntartásával, valamint a vámellenőrzés szabályaival kapcsolatos kérdéseket. Ezen felül kitért a szolgálati

¹⁸⁵ 13/1986. (V.6.) MT rendelet a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság Képviselőházának Szövetségi Végrehajtó Tanácsa között, a dunai határforgalomnak Mohácson és Bezdánban való ellenőrzéséről szóló, az 1983 évi április hó 28. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről. (A jóváhagyásról szóló jegyzékváltás az 1986. évi február hó 25. napján megtörtént.)

¹⁸⁶ Petőfi Népe: Mohács, Bezdán, Folyami határállomások. 1986. október (41. évfolyam, 231-257. szám) https://library.hungaricana.hu/hu/view/BacsKiskunMegyeiNepujasg_1986_10/?query=moh%C3%A1cs%20bezd%C3%A1n%20hat%C3%A1rforgalom%20Duna&pg=60&layout=s (Letöltés ideje: 2023.01.11)

¹⁸⁷ Gyorsabb dunai hajózás – bővülő kapcsolatok. Dunántúli Napló, 1986. október (43. évfolyam, 270-300. szám) 1986-10-08 / 277. szám. https://library.hungaricana.hu/hu/view/DunantuliNaplo_1986_10/?query=moh%C3%A1cs%20bezd%C3%A1n%20hat%C3%A1rforgalom%20Duna&pg=64&layout=s (Letöltés ideje: 2023.01.11)

¹⁸⁸ Szabályzat a dunai határforgalomnak Mohácson és Bezdánban való ellenőrzésére, készült Budapesten, 1986. április 24-én, Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, (magángyűjtemény, Gelányi Zoltán r. alez.)

helyiségek elosztására és használatára, a mohácsi és a bezdáni közös vízi átkelőhelyek területére és az ott alkalmazható jelekre és jelzésekre, a jogvédelem és a gyors orvosi segítségnyújtás részleteire, illetve az egyezmény végrehajtására vonatkozó más szabályokra is. A szabályzat rendelkezései szerint kellett eljárniuk a határforgalomellenőrzést végző magyar és jugoszláv szolgálati személyeknek, ha valamely közös határátkelőhelyen teljesítettek szolgálatot, illetve amikor a tartózkodás, vagy a szolgálati helyek közötti utazás a másik állam területén történt.

Ebben az időszakban a magyar és a jugoszláv rendészeti szervek folyamatos 24 órás nyitvatartással látták el szolgálatukat mind a mohácsi, mind pedig a bezdáni vízi határátkelőhelyen. A vízirendészet 24 órás váltásokkal dolgozott, vagyis egy ilyen szolgálatot 48 óra pihenő idő követett, míg a határőrség és a Vám- és Pénzügyőrség pedig 12 órás szolgálati váltásokat alkalmazott ugyanúgy, mint ekkor a Bezdánban dolgozó állomány. Kis időbeni eltolódást jelentett a bezdáni átkelőhelyen, hogy a vízirendőrség és a MAHART szolgálati személyei Bács-Kiskun megye területéről, míg a határőrök és vámőrök Bács-Kiskun megyéből, Hercegszántóról jártak át a szomszéd állam területére dolgozni. A növény- állat- és humán egészségügyi szervek pedig kizárólag nappali időszakban látták el feladataikat előzetes értesítés alapján. A jugoszláv szervek a hazai mintát követve a szolgálatok összehangolása érdekében szintén 12 órás váltásokban dolgoztak. Az együttműködés jó volt, mindkét állam határforgalom ellenőrző szervei kölcsönösen tájékoztatták egymást a szolgálati váltásokban beállt változásokról, a hajózást érintő korlátozásokról vagy szüneteltetéséről és a határforgalom-ellenőrzés folyamatosságát mindkét ország folyamatosan biztosította.

A határforgalom-ellenőrzés rendjét tekintve mindkét határátkelőhelyen olyan együttműködést alakítottak ki a két ország szervei, mely mindkét állam illetékesei számára lehetővé tette az önálló és zavartalan munkát a saját államuk előírásainak betartása mellett egymás hatáskörét tiszteletben tartva. A vízi határforgalom-ellenőrzés végrehajtása érdekében a mohácsi kirendeltség területén – ahol a hajók személyzete és utasai Magyarországról történő kiléptetése és Jugoszláviába történő beléptetése zajlott – magyar részről a Mohács FEP, a vízirendőrség Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság (továbbiakban: DVRK), a Vám- és Pénzügyőrség Mohácsi Határkirendeltség, a MAHART ügynökség, az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat (ÁNTSZ) Állat- és Növényegészségügyi határállomás és a mohácsi Közegészségügyi és Járványügyi Kirendeltség szolgálati személyei dolgoztak. Ezen felül jugoszláv részről a belügyi-, vámügyi- és hajóbiztonsági szervek, a növény- és élelmiszeripari termékek minőségét ellenőrző szervek és a növény- és állategészségügyi szervektől delegált kollégák. A bezdáni kirendeltségen annyi volt a különbség, hogy a határőrség részéről a Kiskunhalasi Határőr Kerület Hercegszántó FEP és a Vám- és Pénzügyőrség Hercegszántói Határkirendeltség hajtotta

vége az ellenőrzési feladatokat. A hercegszántói átkelőhelyet a belügyminiszter 1983. október 6-i döntésével a bezdáni szolgálatellátás megnövekedett erőigénye miatt meg is erősítette.¹⁸⁹ Az átkelőhelyre való megérkezésekor a ki- és beléptetéseket a hazai és jugoszláv szolgálati személyek összehangolták és sorrendben mindig először az adott ország területéről a kiléptetés, majd a szomszédos államba – ugyanazon átkelőhelyen - a beléptetés történt meg.¹⁹⁰ Így kiküszöbölték a hajók kétszeri kikötését, ez pedig technológiáját tekintve a mai egymegállásos határforgalom-ellenőrzés¹⁹¹ első korai megjelenésének időszaka. Az együttműködés rendjének kialakítása is tükrözte a két ország határforgalom ellenőrző szerveinek korrekt viszonyát. Kötelességük volt a szolgálatban és szolgálaton kívüli érintkezés során tiszteletet tanúsítani, azonban a két állam szolgálati személyei csak a szolgálati és hivatalos érintkezés mértékéig alakíthattak ki jó kapcsolatot egymással.

A mohácsi közös vízi határátkelőhely működését részletesen szabályozta a vonatkozó kerületparancsnoki intézkedés.¹⁹² Eszerint a magyar oldali határátkelőhelyen a magyar nyelv használata volt előírva, a jugoszláv államnyelvet a magyar szerveknek legalább a szolgálati feladatok ellátásához szükséges mértékben kellett ismernie, a közös jegyzőkönyvek és okmányok kétnyelvűek voltak, a hivatalos leveleket annak az államnak a nyelvén írták, mely azt küldte. A jugoszláv szervekkel olyan együttműködést kellett kialakítani, amely mindkét félnek lehetővé tette az önálló és zavartalan munkát a saját állami előírásainak alkalmazásához az egyezmény rendelkezései és a szabályzat alapján. A napi kapcsolatfelvétel - a hajóvizsgálattal kapcsolatos kölcsönös tájékoztatás kivételével - a magyar határátkelőhelyen a FEP parancsnokon vagy határátkelőhely ügyeletesen keresztül kerülhetett csak végrehajtásra a jugoszláv szervekkel, de a kerület parancsnok engedélyével. A fórumrendszer úgy működött, hogy a két ország határforgalom ellenőrző szerveinek vezetői Mohácson és Bezdánban legalább negyedévente hajtottak végre együttműködési megbeszélést, határtalálkozót és tájékoztatták egymást a forgalom és a jogsértések alakulásáról, valamint az egyéb kölcsönös intézkedések mellett értékelték az egyezményben és a szabályzatban foglaltak végrehajtásának helyzetét. A megbeszélés tárgyát, a magyar ellenőrző szervek által képviselendő álláspontot előzetesen egyeztetni

¹⁸⁹ Nagy József (2000): a Határőrség területi elhelyezkedésének, tevékenységének, szervezetének és létszámának fejlődése 1958-tól 1998-ig. Doktori (PhD.) értekezés tervezete. Budapest. p. 69.

¹⁹⁰ 13/1986. (V.6.) MT rendelet 1-2 cikk alapján

¹⁹¹ Egymegállásos határforgalomellenőrzési technológia esetén, a határátkelőhelyeken a rendőrség a vámszerv hatáskörét nem érintve, de a vámszervvel közös helyen, egy időben, egy megállítással ellenőrzi a személyeket és járműveket a Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról szóló 24/2015. (X.15.) ORFK Utasítás 150-153. pontjai alapján.

¹⁹² A BM Határőrség 5. Kerület Parancsnokának 06/1986 sz. Intézkedése a dunai határforgalomnak a mohácsi közös vízi határátkelőhelyen történő ellenőrzésére. (Pécs, 1986. szeptember 26-án) 1-4 o. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601).

kellett a kerülettel. Állami ünnepeken a két ország ellenőrző szervei meghívás alapján hivatalos látogatást tehetek egymásnál. Természetesen a FEP állománya a rendezvényen – a BM Határőrség országos parancsnokának hozzájárulásával – a kerületparancsnok engedélyével vehetett részt. A mohácsi közös vízi határátkelőhelyen a kiléptető ellenőrzés végrehajtása esetén a mohácsi FEP vízi határátkelőhely ügyeletes tájékoztatta a jugoszláv útlevél ellenőrző szerv vezetőjét az ellenőrzés megkezdésének időpontjáról, annak helyéről, és mindazon adatokról, amelyek a határforgalom ellenőrzéséhez fontosak lehetnek. A tájékoztatást az e célra rendszeresített naplóban tartották nyilván. A magyar ellenőrző szervek részéről személyhajók Mohácson való kiléptetése csak külön utasításra történt. Ha személyhajó Jugoszlávia felé történő kiléptetését a budapesti FEP hajtotta végre, a mohácsi vízi határátkelőhely ügyeletes a hajó kikötése előtt legalább 30 perccel értesítette a jugoszláv útlevél-ellenőrző szerv vezetőjét a személyhajó érkezéséről. A tájékoztatást szintén dokumentálták. A budapesti vízi határátkelőhely ügyeletes a személyhajók Jugoszlávia felé történő kiléptetéséről értesítette a Mohács FEP vízi határátkelőhely ügyeletesét. A komáromi FEP vízi határátkelőhely ügyeletes pedig a tranzitban közlekedő vízi járműveket a beléptetés után előjelentette a mohácsi ügyeletesnek. Amennyiben a mohácsi közös vízi határátkelőhelyen ismételt kiléptető ellenőrzésre került sor, a jugoszláv fél a beléptető ellenőrzést azonnal megismételhetette ehhez vízi járművet mindenkor a vízrendészeti rendőrség biztosított. Amennyiben az ismételt kiléptető ellenőrzés a mohácsi közös vízi határátkelőhely és a határvonal között vált szükségessé, erről a jugoszláv útlevél-ellenőrző szerv vezetőjét értesíteni kellett. Jugoszláv részről ismételt beléptető ellenőrzés csak Bezdánban volt lehetséges. Ha a jugoszláv szervek a bezdáni közös vízi határátkelőhely és a határvonal között ismételt kiléptető ellenőrzést hajtottak végre, az ismételt beléptető ellenőrzést – a bezdáni vízi átkelőhely ügyeletes által pontosan meghatározott hajó és indok alapján – Mohácson kellett végrehajtani. A vizsgálat eredményét vissza kellett igazolni a bezdáni vízi határátkelőhely ügyeletesének.¹⁹³

Ha egy vízi jármű Mohácson ellenőrzés vagy engedély nélkül – a határátkelőhely területét elhagyva – a határ irányába elhaladt, a mohácsi ügyeletesnek intézkednie kellett a vízi jármű kikötőbe történő visszairányítására, egyben értesítette az eseményről a jugoszláv útlevél-ellenőrző szerv vezetőjét. Az elfogásra általában a Kölked Határőr Őrs hajós portyázó járőrének volt lehetősége. Az őrs folyamatosan kétfős helyszíni váltású járőrt vezényelt a Duna jobb partja és a víztükör figyelése érdekében kishajóval, reflektorral megerősítve, ezen kívül elsősorban hétvégén délután hajóspartyázó járőrt vezényelt a határvonal és az őrs mélységi vonala közé.

¹⁹³ A BM Határőrség 5. Kerület Parancsnokának 06/1986 sz. Intézkedése alapján.

A Dunán Mohács és a határ között megálló hajókról a boki vízparti szolgálati hely járőre és a portyázó járőr jelentett a mohácsi FEP-re¹⁹⁴.

A határfigyelőztetési feladatok eredményes végrehajtása érdekében a mohácsi vízi határátkelőhelyen folyamatosan kigyűjtötték a Duna menti államok állampolgáira, valamint az ismeretlen állampolgárságú személyekre elrendelt „K” és „M” betűvel ellátott figyelőztetési intézkedéseket. A Bezdánban felfedett őrizetbe vételre vonatkozó országos határkörözés (OHK) intézkedéseket a mohácsi FEP-en kellett végrehajtani.

A bezdáni kirendeltségen dolgozó magyar szervek szolgálati személyeinek a határon való szolgálati célú átlépéshez rendelkeznie kellett Határátlépési Igazolvánnyal.¹⁹⁵ Más szolgálati személyek – ha nem a határátkelőhelyen dolgoztak, de részt vettek a szolgálati feladatok végrehajtásában például, mint ellenőrző előjáró, szakirányító – akkor határátlépési igazolvánnyal rendelkező kíséretében, igazolványához csatolt névjegyzékkel és szolgálati igazolványuk felmutatása mellett léphették át az államhatárt a Dunán Mohács-Bezdán, közúton pedig Udvar-Knezevo vagy Hercegszántó-Backi Breg határátkelőhelyeken. Az ilyen határátlépésekről a két ország határforgalom ellenőrző szervei egymást előzetesen értesítették, ilyenkor a szolgálati gépjárművek „MOHÁCS-BEZDAN H” vagy „BEZDAN-MOHÁCS YU” jelzéssel soronkívüliséget élveztek. Megállapodás szerint az ilyen szolgálati járművek csak meghatározott útvonalon közlekedhettek megállás, vagy az útról való letérés nélkül, kivéve, ha arra „vis maior” helyzetben vagy gépkocsi meghibásodás miatt szükség volt, továbbá ilyen műszaki hiba esetén a másik állam segítséget nyújthatott annak elhárításában vagy a jármű országhatárig történő elvontatásában. Külön jelzéssel ellátott szolgálati gépjármű esetleges balesete esetén is lehetővé kellett tenni, hogy a szolgálati személyek mielőbb eljussanak a szolgálati helyükre. Lehetőséget biztosított a szabályzat arra is, hogy a váltásokat vízi járművön bonyolítsák le. Ebben az esetben a szolgálati hajó¹⁹⁶ a másik állam nemzeti vízén – a határkikötőn kívül – nem állhatott meg, vagy köthetett ki, kivéve járműhiba vagy természeti erő kényszerítése esetén.¹⁹⁷

¹⁹⁴ Az 5. határőr kerület 1989 évi munkájáról szóló jelentés, iktató szám: 034/1990, 12.o. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)

¹⁹⁵ A Magyar Népköztársaság Kormánya és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság Kormánya között a szolgálati feladatok ellátására kiadásra kerülő magyar-jugoszláv határátlépési igazolványok egységesítése tárgyában Budapesten az 1975. évi november 27. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről szóló 1976. évi 25. törvényerejű rendelet 1. cikk alapján

¹⁹⁶ Szolgálati hajó az állami feladatok végrehajtására vagy ennek közvetlen támogatására szolgáló, állami tulajdonban lévő rendvédelmi, katasztrófavédelmi tevékenységhez használt gépi erővel meghajtott vízi jármű. *A belügyi szerv által használt szolgálati gépjárművet és szolgálati hajót vezető és a gépjárművezetést oktató személy képzési követelményeinek megállapításáról* szóló 18/2016 (VIII. 16) BM utasítás 2.§. alapján.

¹⁹⁷ A BM Határőrség 5. Kerület Parancsnokának 06/1986 sz. Intézkedése alapján.

A közúti jármű balesetekhez hasonlóan itt is meg volt határozva a kölcsönös segítségnyújtási kötelezettség. A vízi közlekedési baleset, vagy a szolgálati hajó Dunán történt megrongálódásának körülményeit annak az államnak az illetékes szervei vizsgálták ki, melynek a területén történt, az értesítésüket pedig haladéktalanul végre kellett hajtani. Amennyiben a szolgálati személyek szállítása közben súlyos sérüléssel járó vagy halálos baleset következett be, okainak kivizsgálására azonos létszámban közös bizottságot kellett létrehozni. A kerületparancsnok intézkedése szerint, a jugoszláv szervek által okozott közlekedési baleset és a szolgálati vízi járműveiknek a Dunán történő megrongálódása okainak kivizsgálásában – amennyiben az magyar területen történt – a kerületparancsnokság gépjármű szolgálata és a mohácsi FEP parancsnoka részt vett. A körülményektől függően az eseményről az illetékes rendőri szervet értesíteni kellett, ezzel egyidőben a jugoszláv szervek részére tájékoztatást kellett adni a történetről és lehetővé kellett tenni részükre az okmányokba való betekintést. A határforgalomban részt vevő szervek szolgálati személyei csak addig tartózkodhattak a másik szerződő fél államának területén, amíg a szolgálatuk tartott, vagy egyéb szolgálati feladataikat végezték. Ezen kívül jogosultak voltak Mohács és Bezdán helységekben magáncélból is tartózkodni, erről azonban a másik állam útlevél ellenőrző szervét tájékoztatni kellett, jogszabályaikat be kellett tartani, ellenkező esetben – például a közrend-közbiztonság megsértése esetén – az illetékes állam hatáskörrel rendelkező szerve a személyt elvezette a szolgálati helyére és átadta a saját állami szervének. Ilyen incidensek bekövetkezésekor írásos jegyzékváltás is történt. Egyenruhás állomány tagja a másik állam területén szolgálatban szintén köteles volt egyenruhát és jelvényt viselni szolgálat ellátása közben és utazáskor is. Szolgálati fegyvert csak a mohácsi és a bezdáni határátkelőhelyen kellett viselni, a másik állam területén lévő határátkelőhelyet magába foglaló lakott területen a hivatásos szolgálati személyek fegyver nélkül közlekedhettek és tartózkodhattak. Amennyiben a szolgálati személyek közül valaki szolgálati vagy egyéb indokolt ok miatt nem a váltással együtt tért vissza a saját állam területére, a másik állam útlevél-ellenőrző szervét erről az okról, valamint az átlépés helyéről és idejéről tájékoztatni kellett.

A két állam illetékes határforgalmat ellenőrző hatósága megállapodott abban is, hogy az együttműködő szervek közötti kapcsolattartás céljára kölcsönösen biztosítanak egymásnak kettő darab távbeszélő eszközt, kettő darab géptáviró összeköttetést biztosító vonalat és eszközt, továbbá engedélyezik két közepes- és egy kis teljesítményű URH rádióforgalmi eszköz működtetését is. A híradó összeköttetéseket a határvonalig mindkét fél kölcsönösen létesítette és tar-

totta fenn, ezek a másik félnek költségmentesek voltak. A szervek saját tulajdonú egyéb berendezéseiket önállóan telepítették, illetve tartották fenn. Az összeköttetési hibák elhárítása és a frekvenciasávok betartása érdekében külön államközi szerződést kötöttek.¹⁹⁸

A rendszerváltás időszakában az Alkotmány módosításáról szóló 1989. évi XXXI. törvény hatályba lépésével a határőrség formailag ugyan a fegyveres erők részeként lett jogilag meghatározva, és alkotmányos kötelessége volt a haza katonai védelme, azonban alacsonyabb szintű jogszabályok alapján rendészeti jellegű feladatot látott el, melynek célja első sorban a tiltott határátlépések megakadályozása volt.¹⁹⁹ A másik nagy szervezeti változás pedig az volt, hogy ezen időszakot megelőzően a határforgalom-ellenőrzésre a „totális ellenőrzés” volt jellemző, vagyis a legfontosabb követelmény ekkor a biztonság érvényesítése volt, egyéb szempontok, mint a kulturáltság vagy a gyorsaság, az utas várakoztatások megelőzése háttérbe szorultak. Az országban végbement demokratizálódási folyamat hatására 1988-ra az ellenőrzési rendszert is a megváltozott körülményekhez igazították és a határőrség lényegében a „szelektív ellenőrzésre” tért át.²⁰⁰ Ebben az időszakban 1989 nyara és októbere között egy liberális, átmeneti időszak lazította az ellenőrzés szigorát. Új határforgalom-ellenőrzési intézkedés került kiadásra,²⁰¹ mely az utasokkal szembeni kulturált magatartást írta elő, csökkentette a kutatás mélységét, a bűnügyi körözések automatikus továbbítását megszüntette, gyorsította a priorálásokat, nagy forgalom esetén lehetőséget biztosított a FEP parancsnok részre a szomszédos országok szerveivel történő kapcsolat felvételre, közös intézkedések foganatosítására. 1991. január 7-én pedig hatályba lépett a 0049/1991. számú országos parancsnoki intézkedés, mely szigorításokat vezetett be a határforgalom-ellenőrzés mélységében, az öböl háború kapcsán elsősorban az e szempontból veszélyes állampolgársági kategóriáknál. Ismét a biztonság került előtérbe. Bevezette a részleges- vagy teljes határzár fogalmát, meghatározta végrehajtásuk szabályait. Bizonyos fokú szelektivitást írt elő az ellenőrzésben, mely azonban csak a magyar és a külföldi utasok közötti különbségtételekre korlátozódott, nem írt elő eltérő mélységű ellenőrzéseket az átlépési irány szerint, csökkentette azonban az úti okmányok kezelésének kötelező eseteit.

¹⁹⁸ A BM Határőrség 5. Kerület Parancsnokának 06/1986 sz. Intézkedése alapján.

¹⁹⁹ Tóthné Demus Mária (2013): A Határőrség alkotmányos jogállása és feladatrendszere a rendszerváltozást követően. In: Gaál Gyula-Hautzinger Zoltán (szerk.) *A modernkori magyar határrendészet százötz éve*. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság, Határrendészeti Tagozat. pp. 67-71: 67.

²⁰⁰ Bencsik: i. m. 2005: 10.

²⁰¹ A Határőrség Országos Parancsnokának 020/1989. számú Intézkedése, A határforgalom-ellenőrzés további gyorsítására, egyes módszereinek, eljárásainak egyszerűsítésére, kulturáltságának fejlesztésére.

A Mohács FEP életében jelentős változásokat hozott az 1990-es év, ugyanis a kerületparancsnokság ütemterve²⁰² alapján zajlott az átállás a hivatásos állománnyal történő határforgalom-ellenőrzésre. A FEP létszáma 1990 januárjában a sorállomány kivonása előtt 64 fő volt (5 tisztt, 15 zászlós-tiszthelyettes, 4 fő polgári állományú és 40 fős sorállomány), ezen kívül 15 fő megerősítő sorkatona is látott el szolgálatot Mohácson. A kialakított tisztán hivatásos állománytáblázat 47 fős volt. Eközben déli szomszédunkban, a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaságban (JSZSZK) jelentős politikai változások mentek végbe. 1991 májusában előbb Horvátország, majd röviddel később Szlovénia is elkötelezte magát a korábbi államszövetségből való kiválás mellett, emiatt a Jugoszláv Néphadsereg 1991. június 27-én megtámadta Szlovéniát és kitört a háború.²⁰³ A szlovén függetlenség kikiáltásával az egységes jugoszláv állam széthullott, de Horvátország kimondta, hogy a korábbi JSZSZK által megkötött nemzetközi szerződéseket betartja. Ennek ellenére 1991. október 6-án a jugoszláv szervek bejelentették a Bezdáni Szerződés szüneteltetését. Ekkor a magyar határőrök Mohácsnál a ki- és beléptető hajóvizsgálatot egyaránt végrehajtották. A jugoszláv határforgalom-ellenőrző szervek végleg 1991. november 15-én költöztek el a mohácsi határkikötő területéről. A diplomáciai felmondást követően hat hónappal a Minisztertanács 13/1986. (V.6.) számú rendelete hatályát veszítette, ezzel lezárult egy korszak a mohácsi vízi határforgalom-ellenőrzés történetében. A háború miatt a Mohács FEP korlátozottan működött, az Udvar Közúti Határátkelőhelyen pedig 1991. október 6-tól szünetelt a határforgalom ellenőrzése.²⁰⁴

2.5. Dunai határellenőrzés 1991-től 1995-ig

Déli szomszédunkban, a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaságban az 1990-es évek elején jelentős politikai változások mentek végbe. 1991 májusában előbb Horvátország, majd röviddel később Szlovénia is elkötelezte magát a korábbi államszövetségből való kiválás mellett. A közúti határátkelőhelyeken ebből annyit lehetett érzékelni, hogy a Baranya megyei határszakaszon 1991. június 25-én mindenütt eltávolították a jugoszláv zászlókat és felhúzták a horvát lobogót. Számtalan erőszakos cselekmény és lövöldözés után a Jugoszláv Néphadsereg 1991. június 27-én megtámadta Szlovéniát, mivel előző nap a parlament kimondta az ország függetlenségét és ezzel hivatalosan is kitört a háború. Az utánpótlási útvonalak Bosznián és

²⁰² A Pécsi Határőr Kerület Parancsnokának 25/20/1990 sz. Ütemterve a mohácsi hivatásos őrs és FEP beindításához. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601).

²⁰³ Békés Sándor (1999): *Lángoló határ*. Pécs: Reprint Kft. pp. 7-23.

²⁰⁴ Jelentés a mohácsi FEP átfogó ellenőrzéséről 1991.10.21-30 között, p. 5. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)

azon a Horvátországon vezettek keresztül, melynek területén jelentős szerb kisebbség is élt. Miután a horvát belügyi erők és a Nemzeti Gárda is megtámadta a szerb fegyvereseket, 1991. július elején megérkeztek az első horvát nemzetiségű jugoszláv menekültek Magyarországra és a határőrség megkezdte egy korábban elképzelhetetlen menekültügyi válsághelyzet kezelését. Amikor július végén a szerb hadsereg lerohanta Dolj és Erdőd falvakat, akkor már a Dunán is érkeztek menekültek hajóval, szám szerint négyszázan egy nap²⁰⁵.

Ezen időszak kezdetén a dunai határforgalom-ellenőrzést végrehajtó Mohács FEP, melynek központja a Mohács, Szent János utca 1. szám alatti MAHART épületben egy volt a Pécsi Határőr Kerület alárendeltségében lévő négy FEP-ből,²⁰⁶ de hozzá tartozott az Udvar Közúti Határátkelőhely is, így kiemelt FEP-nek számított. Udvar Közúti Határátkelőhelyen 1991. október 6-tól a határ túloldalán kialakult háborús helyzetre való tekintettel ideiglenesen szünetelt a határforgalom-ellenőrzése²⁰⁷, ehelyett új feladatként jelentkezett a menekültekkel kapcsolatos tevékenység. A hajóforgalom a vízi határátkelőhelyen korlátozottan működött, azonban a határforgalom-ellenőrzéssel szemben támasztott követelmények érvényesültek.²⁰⁸ A FEP a sorállomány kivonását követően az előző év november 15-től tisztán hivatásos állománnyal működött, állománytáblázata 47 fős volt. A vezető általános helyettese alatt helyezkedtek el a kishajóvezetők és a kiszolgáló személyzet, míg a határforgalmi helyettes alatt a tiszti és beosztott útlevélezők. A FEP technikai eszközöket tekintve egy kisbusszal, egy személygépkocsival, két motorkerékpárral, két Volvo típusú kishajóval és kézi rádiókkal volt megerősítve. A vízi határátkelőhelyen az átkelőhely ügyeletes alatt kizárólag a kishajóvezetői beosztásban dolgozók láttak el szolgálatot.²⁰⁹ A hajók fogadása az 1447-es folyamkilóméternél lévő két városi pontonon és a Duna vízfelületén kijelölt veszteglőhelyeken történt.

A Pécsi Határőr Kerület az állománytáblázat 1992. március 1-ei módosításával Pécsi Határőr Igazgatósággá alakult.²¹⁰ A korszak jelentős szervezeti változása volt még, hogy 1993-ban az igazgatóság alárendeltségében létrejött a Mohács Határforgalmi Kirendeltség (továbbiakban: HFK), melynek székhelye változatlan maradt. A határforgalom-ellenőrzési feladatokat ezen az időszak elején 1992. június 1-én hatályba lépett Ideiglenes Határforgalom-ellenőrzési

²⁰⁵ Békés: i. m. 1999: 7-23.

²⁰⁶ Nagy József: i. m. 2012: 76.

²⁰⁷ Nagy György: i. m. 2009: 70.

²⁰⁸ Jelentés a mohácsi FEP átfogó ellenőrzéséről 1991.10.21-30 között, p. 5. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)

²⁰⁹ 0113/90 számú Javaslat a hivatásos állománnyal működő FEP-ek kialakítására (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)

²¹⁰ Nagy József: i. m. 2000: 93.

Szabályzat alapján hajtották végre, mely egységes szerkezetbe foglalta azokat, illetve új szolgálati tevékenységeket és terminológiát vezetett be. Az általános ellenőrzést elsődleges és másodlagos ellenőrzésre bontotta. Bevezette a szigorított ellenőrzést, ezen kívül több egymásra épülő fokozatban a forgalom gyorsítása érdekében könnyített ellenőrzés is végrehajtásra kerülhetett, de csak központi engedély alapján. A szabályzat meghatározta a határforgalmi akció és a másodlagos ellenőrzés részletes szabályait, valamint az ellenőrzés alá vonható utas kategóriák körét és szelektált az átlépési irány és állampolgársági kategóriák szerint az ellenőrzés mélységét illetően. A határőrség külföldiekkel kapcsolatos feladatrendszerének új keretet adott az időszak végére 1993-ban megalkotott idegenrendészeti törvény²¹¹ és végrehajtási rendeletei²¹², melyek hatással voltak a vízi határforgalom-ellenőrzésre is, ugyanis új feladatként jelent meg a külföldiek szállító közforgalmú közlekedési eszköz üzemeltetőjének felelőssége miatti eljárás. Amennyiben a külföldi a nemzetközi vízi forgalomban érkezett és beléptetését úti okmány vagy vízum hiánya miatt tagadták meg, a jogszabály hatályba lépésétől kezdve a külföldi visszaszállításáról volt köteles gondoskodni. 1994. március 1-én hatályba lépett a határőrség országos parancsnokának 07/1994. számú intézkedése a határforgalom szelektív és differenciált ellenőrzéséről. A határforgalmi kirendeltségvezető hatáskörébe került a határforgalmi akciók idejének, irányának meghatározása. Az úti okmányok kezelésének rendje is módosult, de a vízi határforgalomban a hajós könyveket, hajós útleveleket – amellet, hogy azok vízummentességet élveztek – nem kellett átléptető bélyegzőlenyomattal ellátni.

A vízi határforgalom-ellenőrzés ezen időszaka 1992-től 1996-ig tartott. A jugoszláv polgárháború harcainak következtében 1991. szeptember 25-én az Egyesült Nemzetek Szervezete Biztonsági Tanácsának (ENSZ BT) határozata²¹³ alapján bevezették a Szerbiát és Montenegrót („Kis-Jugoszlávia”) sújtó azonnali és teljes körű fegyverszállítási tilalmat és felszólították a szemben álló feleket a tűzszünet betartására. Ennek következtében a Belgrádi Egyezmény²¹⁴ 27. cikke alapján az útlevéltrekezelők, valamint a vámszervek a hajó kapitányát írásban nyilatkoztatták arra vonatkozóan, hogy fegyvert és lőszert, valamint robbanóanyagot, robbanószeret nem szállít a hajón. Az ENSZ BT újabb 1992-ben született határozataival szigorú export-import tilalmat vezetett be Szerbia ellen és megtiltotta az ipari nyersanyagok (kőolaj, szén, acél, gumi

²¹¹ A külföldiek beutazásáról, magyarországi tartózkodásáról és bevándorlásáról szóló 1993 évi LXXXVI. számú törvény.

²¹² 64/1994. (IV. 30.) Korm. rendelet a külföldiek beutazásáról, magyarországi tartózkodásáról és bevándorlásáról szóló 1993. évi LXXXVI. törvény végrehajtásáról és annak végrehajtásáról szóló, többször módosított 9/1994. (IV. 30.) BM rendelet.

²¹³ Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 713 (1991.) számú határozata, [https://undocs.org/S/RES/713\(1991\)](https://undocs.org/S/RES/713(1991)) (letöltve: 2023.01.11.)

²¹⁴ A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény alapján.

stb.) dunai tranzit szállítását.²¹⁵ Kivételt képeztek a Szerbiába szállításnál az egészségügyi cikkek és az élelmiszerek.

A Szerbiával és Montenegróval szembeni szankciók szigorításával kapcsolatos előírásokat kihirdető kormányrendelet 1993. május 5-én lépett hatályba.²¹⁶ Az embargó elrendelését követően formailag az ENSZ BT 1993. április 17-én kelt határozata²¹⁷ jogi felhatalmazásával, de már azt megelőzően 1992. október 16-tól az Európai Biztonsági és Együttműködési Szervezet (EBESZ) vámtanácsadói misszióját Mohácsra delegálták. Tagjai az ENSZ által kiadott szállítási engedélyeket és a vízi szállítás szabályszerűségét ellenőrizték. A fenti határozat alapján a dunai vízi szállításra vonatkozó szigorú tilalmak végrehajtására és annak ellenőrzésére az ENSZ, valamint a magyar hatóságok közös erőfeszítése nyomán a Nyugat-európai Unió (NYEU) – mely az európai védelempolitika egyik megalapozó szervezete volt a második világháború után az 1948-as alapítástól egészen 2011-ig²¹⁸ – segítséget nyújt Magyarországnak. A második világháború óta nem fordult elő, hogy az ENSZ ilyen súlyos szankciókat léptetett volna életbe egy európai országgal szemben. Az ENSZ BT döntése alapján 1993. május 27-én két egyenként 17 méter hosszú, korszerű műszerekkel felszerelt német vámőrhajó érkezett Mohácsra és a német, holland, olasz és luxemburgi vámtisztek a NYEU határrendőr és vámtisztviselő, valamint az EBESZ vámtanácsadói missziója a magyar határőr és vámszervekkel júniusban közösen megkezdtek szolgálatuk ellátását a Baja és a déli államhatár közötti Duna folyamszakaszon egymás hatásköri és illetékességi szabályainak tiszteletben tartása mellett. Feladatuk az áru és fegyverszállítási tilalom betartatása mellett a tranzitáló szállítmányok célba juttatásának biztosítása is volt.²¹⁹ A dunai szállítás drasztikusan lecsökkent, melynek fő oka, hogy a szerbiai folyamszakaszon több esetben lezárták a hajózóutat, de az embargós intézkedések kapcsán 1993 tavaszától a szigorított hajóvizsgálat is visszatartotta a hajósokat.²²⁰ Míg 1992-ben az átléptetett személyek száma 40.565 fő, a vízi járműveké pedig 11.713 volt, addig ez 1993-ban 15.463 személyre és 4.437 járműre csökkent. A határforgalom ezt követően még

²¹⁵ Az ENSZ BT 757 (1992), [https://undocs.org/S/RES/757\(1992\)](https://undocs.org/S/RES/757(1992)) (letöltés ideje:2023.01.11.) és a 787 (1992) [https://undocs.org/S/RES/787\(1992\)](https://undocs.org/S/RES/787(1992)) számú határozatai alapján (letöltés ideje:2023.01.11.)

²¹⁶ A Kormány 65/1993. (V.4) Korm. rendelete az ENSZ Biztonsági Tanácsa 820 (1993) számú határozatának a Szerbiával és Montenegróval szembeni szankciók szigorításával kapcsolatos előírásai végrehajtásáról (Magyar Közlöny 1993/54. szám)

²¹⁷ Az ENSZ BT 820 (1993.) számú határozata alapján [https://undocs.org/S/RES/820\(1993\)](https://undocs.org/S/RES/820(1993)) (Letöltés ideje:2023.01.11.)

²¹⁸ Csiki Tamás (2010): Visszatekintés a Nyugat-európai Unióra. In: *Nemzet és Biztonság: Biztonságpolitikai Szemle*, 3. évf. 5. szám. pp. 66-73:66. ISSN 1789-5286.

²¹⁹ Békés: i. m. 1999: 88-91.

²²⁰ A Határőrség Évkönyve 1993-1994 (1994) Budapest, kiadja: Határőrség Országos Parancsnoksága, p. 59

két évig stagnált (1994: 15.276 fő és 4.534 jármű, 1995: 15.854 fő és 5.423 jármű) azt követően pedig 1996-tól emelkedni kezdett (24.610 fő átlépő 8.167 vízi jármű).²²¹

Az ENSZ BT 820 (1993) számú határozata alapján a Nyugat-európai Unió és az érintett part menti államok (hazánk mellett Románia²²² és Bulgária) között Egyetértési Memorandumok születettek a Dunán végrehajtott ENSZ embargó intézkedéseinek fokozásáról, melyben a főbb feladatokat foglalták össze. A memorandumokat 1993. április 5-én kötötték Luxemburgban, és mivel Olaszország elnökölte a NYEU-t, ezért az összesen 270 fős missziót is Olaszország koordinálta.²²³ Az együttműködés célja az volt, hogy a szükséges lépéseket megtegyék annak érdekében, hogy megelőzzenek minden jogsértő cselekményt, illetve ilyen cselekménytől visszatartsanak és biztosítsák a 820-as és a megelőző embargó határozatok (713, 757, 787) maradéktalan végrehajtását. A NYEU által Magyarországnak nyújtott segítség járőrhajókból, megfelelő számú vámtisztviselő vendégtisztból és a szükséges felszerelésekből állt. A járőrhajók a NYEU azonosítóját viselték, Magyarország zászlaja alatt hajóztak együtt a NYEU tagállam lobogójával. Magyarország és a NYEU tagállamai egymás rendelkezésére bocsátottak minden szükséges információt a közös feladatellátás céljának megfelelően. A végrehajtott feladatokat lehetőleg erőszak alkalmazása nélkül kellett fogyanatosítani, illetve amennyiben mégis legitim erőszak alkalmazása vált volna szükségessé, akkor az arányosság elve alapján a lehető legkisebb erőt kellett volna kifejteni a vízi járművek megállítására.

A hazánk fennhatósága alatt végrehajtott közös művelet során a NYEU személyi állománya kérhette a hajókaravánok lassítását, lehorgonyzását vagy kikötését, a vízi járművek fedélzetére lépést ellenőrző vizsgálat céljából, a személyzet személyazonosságának a vízi jármű dokumentumainak és a szállítóleveleinek ellenőrzését, a rakterek, üzemi helyiségek, tartályok és konténerek átvizsgálását, a lakrészek ellenőrzését, ezen felül a rakterek, töltőnyílások lepecsételését. Kérhették a vízi jármű további ellenőrzés céljából történő visszatartását, ha alapos volt a gyanú, hogy a jármű személyzete megszegte az embargó előírásait, ezen kívül készíthettek ellenőrzési jelentést és fényképeket is. Az élet és vagyonbiztonságot súlyosan veszélyeztető helyzetben a NYEU vendégtisztjei ezeken az intézkedéseken felül kérhették még a hajó lassítása, leállítása után személyzettel szemben kényszerítő eszközök alkalmazásának kilátásba he-

²²¹ Forrás: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészeti Szolgálat, összesített forgalom 1990-2007.xls

²²² Románia és a Nyugat-Európai Unió 1993.05.20-án aláírt Egyetértési Memorandum a Dunára vonatkozó szankciók alkalmazásában nyújtott segítségről. http://www.cdep.ro/pls/legis/legis_pck.htm?act=text?id=6581 (Letöltés ideje: 2023.01.25.)

²²³ Mays, Terry M. (2004): *Historical Dictionary of Multinational Peacekeeping*. Lanham, Maryland and Oxford, The Scarecrow Press Inc. p. 243.

lyezését, szabályokat megszegő hajó holtágba terelését, az irányítás átvételét az ilyen hajó felett, végül a magyar szervek segítségét ahhoz, hogy a szabályt szegő legénységet aktív ellenállásuk esetén őrizetbe vegyék.²²⁴

A NYEU és a három érintett partmenti állam közötti szoros együttműködés biztosítása érdekében egy Dunai Koordinációs és Támogatási Központot állítottak fel, melynek a központja a romániai Calafatban volt. A központ biztosította a koordinációt, az információáramlást, a logisztikai biztosítást az egész misszió számára. A magyar hatóságok teljes mértékben részt vettek az ENSZ szankcióval kapcsolatos feladatok végrehajtásában és felléptek minden olyan tevékenységgel szemben is, mely nem volt összhangban a magyar törvényekkel. Három ellenőrzési övezetet állítottak fel, melyek központjai hazánkban Mohács, Bulgáriában Rusze, Romániában Calafat városai voltak. Magyarországon Mohács szolgált a NYEU őrnaszádjainak és személyi állományának bázisául. A 24 órás szolgálatot ellátó ellenőrzési övezet vezetőjét egy helyettes segítette. Az ellenőrzési övezet feladatai közé tartozott a hajózási adatok gyűjtése, helyi nyílt felderítés végrehajtása a rendelkezésére álló eszközökkel, a Szerbia felé tartó vagy onnan jövő hajók ellenőrzése, valamint a hajózási adatok jelentése a koordinációs központnak, és együttműködés az érintett magyar rendészeti szervekkel. A NYEU ellenőrző missziójának jogállását és felszerelését, logisztikáját is szabályozták az Egyetértési Memorandumban. A misszió Mohácsra delegált külföldi személyi állománya kiküldetése idejére diplomáciai mentességet élvezett, a hazánkba delegált nagykövetségi alkalmazottaknak megfelelő kiváltságok az adminisztratív és technikai személyzetet is megillették. Feladatuk végrehajtása érdekében teljes mozgásszabadságot élveztek, a vízi utakat, hidakat, kikötői létesítményeket ingyenesen használhatták. A NYEU a magyar fél rendelkezésére bocsátotta személyi állományának névsorát és tájékoztatást adott a vendégtsztek időszakos váltásáról. A vendégtsztek tartózkodtak minden olyan cselekménytől, mely a memorandummal összeegyeztethetetlen lett volna. A vendégtsztek azokat a felszereléseket tarthatták maguknál, melyek felhasználhatók voltak nyomozati célra, bizonyítékok rögzítésére. Önvédelmi célból viselhették személyi maroklőfegyvereket, mely a hasonló nemzetközi missziókban elfogadott volt. A NYEU állománynak megengedett volt, hogy létrehozza saját hírközlési hálózatát, beleértve műholdas mobil és asztali telefonokat, telefaxot és egyéb rádió eszközöket. A szükséges frekvencia kijelölésről a magyar kormány rövid időn belül intézkedett. A misszió ellátását és a szükséges javításokat a Koordinációs és Támogatási Központ szervezte úgy, hogy az ellátást az ellenőrzési zónák igényei alapján összesítették, a javítási munkálatokat pedig mozgó egységek végezték hozott pótalkatrészekkel,

²²⁴ Kalmár Ádám (2021c): A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1991-től 1996-ig. In: *Határrendészeti Tanulmányok*. 2021:3. pp. 20-34: 23-24.

de a lehetséges mértékben a helyi infrastruktúrára támaszkodva. A misszió külföldi személyi állományának elhelyezését a költségek vállalása nélkül megállapodás szerinti áron a magyar fél biztosította. A NYEU külföldi személyi állománya szolgálatban a nemzeti egyenruháját viselte, magánál tartotta útlevelét, valamint egy Magyarország által kiállított igazolványt, mely tanúsította, hogy bírtokosa tagja a missziónak, erre vonatkozóan jól látható helyen azonosító jelzést (karszalagot) viseltek. Az orvosi ellátásról – szükség esetén kórházi kezelésről - Magyarország gondoskodott, az egészségügyi biztosításról a küldő országok gondoskodtak. A magyar hatóságok biztosították a NYEU szolgálati személyeinek a szükséges hivatali helyiségeket, valamint gondoskodtak a fordítói és titkársági feltételekről. A memorandum addig maradt hatályban, míg valamely fél nem jelezte a másiknak, hogy meg kívánja szüntetni a részvételét a misszióban, ebben az esetben a memorandum a bejelentést követő 15 nap elteltével hatályát veszítette. A jóváhagyást követően a misszió a lehető legrövidebb időn belül felállt Mohácsnál.²²⁵

Az ENSZ BT 820 (1993) számú határozata és az Egyetértési Memorandum megszületését követően meghatározták a külföldi vámtisztviselőkkel végrehajtandó közös feladatokat. A járőrhajók és a külföldi vámtisztviselők előzetesen egyeztetett időpontban és módon részt vettek a magyar vám-, határőr és rendőri szervekkel a Duna honi szakaszán végrehajtott ellenőrzésekben, melynek egyeztetéséért a DVRK volt a felelős. Az ellenőrzések elsősorban Mohácson, valamint Baja és Mohács között a kijelölt ellenőrzési övezetekben kerültek végrehajtásra (kérés esetén a teljes hazai Duna szakaszra is kiterjedhettek). A külföldi vámtisztviselők önállóan nem intézkedhettek, hajóvizsgálatot nem tarthattak. A Mohács Határforgalmi Kirendeltség, a Mohácsi Vámhivatal és a DVRK Mohács Vízirendészeti Rendőrőrs bevonásával a NYEU hajója segítségével 24 órában úgynevezett „NYEU-portyás” szolgálatot vezényelt. A Pécsi Határőr Igazgatóság, a Vám- és Pénzügyőrség Dél-Dunántúli Regionális Parancsnoksága és a DVRK illetékes vezetői minden héten, pénteken 10.00 órai kezdettel egyeztető megbeszélést tartottak a járőrhajó következő heti szolgálatszervezése, a vizsgálatok során felmerült problémák megvitatása és a következő heti feladatok pontosítása érdekében. A külföldi őrhajókon a magyar szervek parancsnoka a vízirendészet szolgálati személye volt, aki a hajóval történt manőverekre utasítást adhatott a külföldi hajóparancsnoknak is. A külföldi vámtisztviselők a magyar hatóságok tagjaival együtt az ellenőrzött hajóra léphettek, a személyzet úti okmányait a magyar határőrök ellenőrzését követően megtekinthették, a magyar vámtisztviselőkkel és a határőrökkel együtt közösen részt vehettek a tartályok, konténerek, rakterek, lakrészek és más hely-

²²⁵ Kalmár: i. m. 2021c: 25-26.

ségek átkutatásában, a vámtisztviselők jelenlétében ellenőrizhették a fuvarokmányokat, a vízi-rendészet tagjával pedig a vízirendészeti ellenőrzésben vehettek részt. A misszió külföldi vendégtisztjei az ellenőrzések során saját technikai eszközeiket használhatták és szakértőként nyilatkoztak arról, indokolt-e további vizsgálatok elvégzése. Kényszerítő eszköz alkalmazásáról az ellenőrzött hajó területén a vízirendőr, míg a határkikötő területén a határőr döntött. Ha a rendőri intézkedésnek az ellenőrzött hajó személyzete nem tett eleget és feltételezhető volt, hogy az országot jogszabály ellenesen akarják lehagyni, akkor a határőrség mindent megtett a tiltott határátlépés megakadályozása érdekében. A magyar törvényalkotás követte a megváltozott helyzetet és a Büntető Törvénykönyvről szóló 1978 évi IV. törvényben kriminalizálta a közbiztonság elleni bűncselekményeknél a nemzetközi gazdasági tilalom megszegése bűncselekményt a 261/A. paragrafusban.²²⁶ Azokban az esetekben, amikor valamely személy ellen indult eljárás, az óvadék letétele után az illetékes hatóság lefolytatta a szükséges eljárást vele szemben, az bűncselekmény tárgya szerinti árut a vámhatóság elkobozta.²²⁷

A határvizsgálat végrehajtása meghatározott technológiai sorrendben történt. A hajó kikötőbe érkezésekor belépési szándék esetén azonnal, kilépési szándék esetén a kilépés előtt köteles volt határvizsgálatot kérni. A beléptető vizsgálat előtt, valamint kiléptetés után a hajó kapitányán és az ő megbízottján kívül a partra csak külön engedéllyel volt szabad lépni. A kapitány megbízottját – akit a hajós terminológiában „kezelő”-nek neveznek – minden esetben a géphajó szállította a kikötőbe, ahol jelentkezett vizsgálatra az illetékes szerveknél, elsőként a határőrségnél, majd a vízirendészetén, a Vám- és Pénzügyőrségnél és végül a NYEU misszió szolgálati személyeinél. A „kezelő” által leadott érkezési-indulási jelentést, valamint a személyzeti névjegyzéket az útlevélszám ellenőrizte. Az ellenőrzés során vizsgálta az úti célt, továbbá azt, hogy a névjegyzékben szereplő létszám megegyezik-e a leadott úti okmányok számával. A tényleges úti okmány ellenőrzés során elsőként megállapította az állampolgárságot az úti okmányból, majd sorrendben következett a területi és időbeni érvényesség megállapítása, a határfigyelőztetési feladatok elvégzése, a szükséges bejegyzések végrehajtása, a névjegyzék (és ha kellett, az úti okmány) kezelése és a statisztikai feladatok végzése (statisztikai munkalap és hajóforgalmi napló kitöltése). Az érkezési-indulási jelentésre elhelyezték az ún. „hajós-bélyegzőt”, mely egy álló téglalap alakú bélyegző volt, ennek adattartamát pedig hivatalos tintát tartalmazó tollal jegyezték be. A bejegyzés tartalmazta a hajó nevét, a hajóforgalmi napló számát,

²²⁶ A 261/A. §-t és az előtte levő címet az 1993 évi LXXI. törvény 14. §-a iktatta be a Büntető Törvénykönyvről szóló 1978 évi IV. törvénybe.

²²⁷ A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoka, a Határőrség Országos Parancsnoka és az Országos Rendőrfőkapitány 1/1993. Együttes Intézkedése alapján.

a be- vagy kilépés dátumát és idejét, az érkezés, jelentkezés pontos idejét, hajóvizsgálat kezdetét és végét, az elindulás pontos idejét és a hajóvizsgáló határőrök nevét, rendfokozatát. Az okmányok ellenőrzése után az útlevélnyelő visszaadta a személyzeti névjegyzéket a „kezelőnek” és ezzel ő vissza is ment a hajóra, amelyen felkészültek a hajóvizsgálatra. A hajóvizsgálatot az illetékes szerveknek minden esetben érkezési sorrendben kellett elvégezni, melynek koordinálásáért az átkelőhely ügyeletes volt a felelős. Az irodai vizsgálat után következett a hajón végrehajtott határvizsgálat. Ezt valamennyi szerv egy időben egymás feladatát és hatáskörét tiszteletben tartva, együttműködve hajtotta végre. A határvizsgálatban részt vett a határőrségtől a hajóvizsgáló, a NYEU hajón lévő portyás, és megfelelő erő esetén a kutató. A Vám- és Pénzügyőrségtől a hajóvizsgáló és a kutató vámtiszt, a vízirendőrségtől a hajóvizsgáló, a NYEU hajón lévő járőr, a NYEU képviselőjében 4-6 fő külföldi vendégtiszt, az EBESZ képviselőjében egy tisztviselő, valamint szükség esetén a növény- és állategészségügyi szolgálat munkatársai. A szolgálati személyek szállítását a hajóvizsgálatra a vizsgált kötelék géphajója vagy a NYEU őrnaszádja végezte. A hajó fedélzetére való érkezést követően a szolgálati személyek a hajó társalgójában megkezdtek a vizsgálatot. A határőr hajóvizsgáló a hajó „kezelőjét” kérte meg, hogy egyenként szólítsa a személyzet tagjait. Az egyenkénti személyazonosítást követően ismételt ellenőrzés alá vetette az útleveleket érvényesség szempontjából és visszaadta azokat. A következő feladat a vízi járművek kutatása volt tiltott áru, esetleg megbújt személy felfedése érdekében. A nagy létszámban jelen lévő vizsgáló személyzet minden esetben három vegyes kutatócsoportot képzett, melyből az egyik az uszályok elejétől hátra felé, a másik a végétől előre kezdte meg a kutatást és középen találkoztak. A harmadik csoport a tolóhajót vagy géphajót kutatta. A NYEU misszió hajóvezetője mindig a járőrhajón maradt és egy kijelölt biztosító pedig arra figyelt, hogy a géphajóról az uszályokra a vizsgálat alatt ne szállhasson át senki. A járművek közlekedésbiztonsági ellenőrzését a vízirendőrség beosztottja a kutatással egyidőben végezte. A kutatás kiterjedt a hajón lévő valamennyi raktérre, nyitható és átjárható nyílásra, üregre és kamrákra.²²⁸

Amennyiben valamennyi szerv képviselője befejezte a hajóvizsgálatot, a tisztviselők elhagyták a hajó fedélzetét, erre a határőr adott engedélyt. Fontos szabály volt, hogy amennyiben hajóvizsgálatot követően a beléptetett hajó személyzete a város területén például élelmiszert kívánt vásárolni, akkor a parkolóban kellett lehorgonyozni, a kiléptetett hajóknak pedig 4 órán belül el kellett hagyniuk az ország területét, mert ha ezt elmulasztotta, ismételt határvizsgálat

²²⁸ Gelányi Zoltán (2000): A Mohács Határforgalmi Kirendeltség vízi átkelőhelyén történő határforgalom ellenőrzés a 80-as évek közepétől napjainkig. Szakdolgozat. Rendőrtiszt Főiskola, Határrendészeti Tanszék. 2000. pp. 32-34.

következett. Az ügyeletes a napi határforgalmi adatokat az éjféli zárással megküldte a határőr igazgatóság főügyeletes tisztjének telefaxon keresztül. A NYEU hajón portyaszolgálatot teljesítő magyar határőr váltása után írásos jelentést készített a 12 órás szolgálati idejében végrehajtott hajóvizsgálatokról, eseményekről, a határkikötőben vizsgálatra várakozó hajók- uszályok számáról. A hajóvizsgálónak a hajóvizsgálat során feladata volt a hajósoktól minden olyan nyílt információ összegyűjtése, melyet az Al-Dunán közlekedésük során észleltek. Ezeket az információkat továbbították az igazgatóság főügyeleti szolgálata részére, mely összegezte ezeket és napi információs jelentésben továbbította az országos parancsnokságra. Az ügyeletes több fontos okmányt vezetett folyamatosan a szolgálata alatt, többek között a határátkelőhely ügyeletes jelentési könyvét, a FEP bélyegzők átadás-átvételi könyvét, a hajóforgalmi naplót, a technikai eszközök átadás-átvételi könyvét, a személy- és járműforgalmi nyilvántartást. Ezeken felül a munkaokmányai közé tartozott a határátkelőhely rendje, az átkelőhely vázlata, a határfigyelőzetési nyilvántartás és a határkörözési kigyűjtő (mindkettőt csak Duna menti államokra), valamint a tiltónévjegyzék a pótlistákkal (mely a határátlépési tiltólistán szereplő személyek adatait tartalmazta).²²⁹

A NYEU Dunai Misszió Mohácson tartózkodása alatt összesen 14 esetben került felfedésre nemzetközi jogi kötelezettség megszegése azonban ebben az időszakban ez még a várakozásoknál is kisebb eredmény volt tekintettel arra, hogy a magyar gazdaságnak jelentős kára keletkezett. Az ENSZ embargót 1995. szeptember 23-án éjjel 23.30 perckor a mohácsi vízi határátkelőhelyen átmenetileg felfüggesztették.²³⁰ Ettől az időponttól kezdve a nemzetközi normáknak megfelelően folyt a hajók be- és kiléptetése, így lezárult egy korszak a vízi ellenőrzésben. A Szerbia ellen elrendelt ENSZ szankciók hivatalos felfüggesztése 1995 év november végén történt meg²³¹ (a misszió hivatalosan 1996. május 22-én fejezte be munkáját, és végül az 1996. szeptember 14-i békeszerződés után végleg hivatalosan is megszűntek a gazdasági korlátozások).²³²

A vízi határforgalom 1992-ben még 40.565 fő volt (11.713 vízi jármű), de ebben az időszakban a nemzetközi korlátozások hatására jelentősen lecsökkent és csak a ciklus végére állt ismét helyre. A személyforgalom 1993-ban 15.463 fő volt (4.437 jármű), 1994-ben 15.276 fő (4.534 jármű), végül 1995-ben 15.854 fő utast (5.423 járművet) regisztráltak a Mohácson. A

²²⁹ Gelányi: i. m. 2000: 32-35.

²³⁰ Békés: i. m. 1999: 94.

²³¹ Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 1022 (1995) számú határozata alapján

²³² Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 1074 (1996) számú határozata alapján

személyhajók száma évente mindössze 5-10 között volt, elsősorban a teherforgalom volt a jellemző.²³³ Elmondható tehát, hogy bár a délszláv viszonylatban a határforgalom nagysága jelentősen lecsökkent, a nemzetközi korlátozások betartatása új és állandó feladatot jelentett a határforgalmat ellenőrző szerveknek.²³⁴ A ciklus végén a Mohács Határforgalmi Kirendeltség létszáma kis mértékben emelkedett, hiszen a hivatásos állományra történő áttérés idején nem haladta meg az 50 főt, a következő időszakra pedig a rendszeresített létszám 67 fő, a ténylegesen feltöltött állomány 53 fős volt.²³⁵

2.6. Dunai határellenőrzés 1996-2000-ig

A térség geopolitikáját tekintve ebben az időszakban 1996 januárjától 1998. január 15-ig hazánk dunai határszakaszával szembeni területen Horvátország keleti részén az Egyesült Nemzetek Szervezetének Kelet-Szlavónia, Baranya és Nyugat-Sirmium Átmeneti Igazgatósága (UNTAES) vette át a közigazgatás átmeneti irányítását. Az UNTAES az ENSZ harmadik békekeremtő missziója – az UNCRO és az UNPROFOR után – sikeres volt, mivel a Daytoni Egyezmény után megváltozott katonai egyensúlyi és politikai körülmények között jött létre. Az UNTAES a megerősödött Horvátországban – melynek 1995. májusi és augusztusi sikeres hadmozdulatainak után csak Kelet-Szlavónia nem állt a fennhatósága alatt – megakadályozta az ellenségeskedés kiújulását a lázadó szerbekkel, elősegítette a horvát menekültek hazatérését és a horvát Duna régió gazdasági felzárkózásának – beleértve a hajózásnak és a vízi turizmus – felgyorsítását. Az UNTAES Rendőrségi Támogató Csoportja az emberi jogok biztosítása monitorozási feladatait megbízatásának lejártával 1998. október 16-án az EBESZ-nek adta át, az UNTAES csapatok hazatértek, ettől kezdve a horvát állam fennhatósága kiterjedt az egész országra.²³⁶ Az otthonaikat elhagyó menekültek hazatértek Horvátországba, azonban a szankciókkal élő Szerbiának Koszovó önállósodása kezdett problémát okozni. A fegyveres felkelést a szerb rezsim elnyomta, azonban a NATO 1999-ben bombázni kezdte Szerbiát, mely miatt albánok százezrei váltak ismét menekültté.²³⁷ A vajdaságban a NATO 78 napos légi háborúja

²³³ Forrás: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészeti Szolgálat, összesített forgalom 1990-2007.xls

²³⁴ Nagy József: i. m. 2000: 84.

²³⁵ A Pécsi Határőr Igazgatóság 1996 évi munkáról szóló jelentés, iktató szám: 1/1/1997., 6. sz. melléklet (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)

²³⁶ Simonovic, Ivan – Nimac, Ivan (1999): UNTAES: a Case Study. *Croatian International Relations Review*. Vol 5. No. 14. pp. 5-9.

²³⁷ Szerbhorvát György (2015): A jognélküliség asztalánál. *Fundamentum: az emberi jogok folyóirata*. 2015 évi 4. szám. Budapest. pp. 67-72: 68.

miatt többek között hat híd, két olajfinomító és több gyár elpusztult,²³⁸ mely jelentősen visszavetette a dunai határforgalmat a 2000-es év végéig.

Magyarországon a határigazgatásban ezt az időszakot a változások és a jogi szabályozottság és a hivatásos határőrségre való átállás időszakának nevezhetjük. Ekkor már hatályos és alkalmazandó volt a külföldiek beutazásáról, magyarországi tartózkodásáról és bevándorlásáról szóló 1993. évi LXXXVI. törvény, az idegenrendészeti törvény a végrehajtási rendeleteivel. Ezt követően hatályba lépett az 1997 évi XXXII. törvény „a határőrizetről és a Határőrségről”. A „Hőr.-törvény” rendezett jogi helyzetet teremtett a korábbi törvényerejű rendelet időszakát követően. Végrehajtási rendelete²³⁹ (az akkori határőr „Szolgálati Szabályzat”), szabályozta többek között a menet közbeni ellenőrzést kérelemre díjfizetés ellenében, melyet rendkívül kevés esetben alkalmaztak a mohácsi átkelőhely és Budapest Nemzetközi Hajóállomás között közlekedő hajók fedélzetén. A rendelet alapján kellett felépíteni a határátkelőhely rendjét is. Meghatározta, hogy a határforgalom számára megnyitott kikötőben (kikötőhelyen) határterület „a kikötőben tartózkodó - nemzetközi forgalomban közlekedő - hajó, továbbá, ha a kikötő (kikötőhely) nem határterületen van a hajó és az útlevél-ellenőrzés vonala közötti terület, az átlépésre jelentkező utasok tartózkodására kijelölt terület, valamint a Határőrség szolgálati helyiségei is.” Hajók menet közbeni ellenőrzése során határterületnek minősült a nemzetközi forgalomban közlekedő hajó fedélzete és helyiségei. Ez azért volt fontos, mert határterületen a határőr komoly korlátozó intézkedéseket tehetett a rendőrség utólagos értesítésével (pl. terület lezárása, haladéktalan biztonsági intézkedés). A rendelet melléklete alapján három határterülettel rendelkező kikötő volt; a Budapest Nemzetközi Hajóállomás, a Csepeli Szabadkikötő és a Budapest Északi Kikötő (Foka)”.

Ebben az időszakban a 4. Pécsi Határőr Igazgatóság, Mohács Határforgalmi Kirendeltségének két átkelőhelye volt, a Mohács folyami- és az Udvar közúti. A HFK vezető és a folyami átkelő hajóvizsgáló állománya a mohácsi Szent János utcai belvárosi kikötőben a vízirendészeti épületben volt elhelyezve. Az állomány város Alsó- és Felső-Dunasoron lévő pontonjain végezte a hajók és más vízi járművek ellenőrzését az IHSZ és a meghatározott technológiai rendszer szerint a vízirendészettel és a Vám- és Pénzügyőrség mohácsi vámhivatalának beosztottaival szorosan együttműködve. A kialakított ellenőrzési módszertan szerint a belépési szándékkal a

²³⁸ Gulyás László (2007): Történeti áttekintés. In: Nagy I. (szerk.): *Vajdaság*. Pécs–Budapest: MTA Regionális Kutatások Központja – Dialóg Campus Kiadó. p. 147.

²³⁹ A határőrizetről és a Határőrségről szóló 1997. évi XXXII. törvény végrehajtásáról szóló 66/1997. (XII. 10) BM rendelet alapján.

Horvátországból vagy Szerbiából Mohácsra érkezett hajónak azonnal, a kilépőnek pedig a kilépés előtt kellett hajóvizsgálatot kérni rádión. A hajó parancsnok vagy megbízottja elsőként a határőröknél, majd a vízirendőrségen és végül a vámszerveknél jelentkezett. A Mohácsi Rév-hajózási Rt. külön megállapodás alapján azon Duna menti államok hajósait szállította a partra a veszteglőhelyről mellyel volt szerződése, illetve a hajóvizsgáló szolgálati személyeket is a szolgálati hajóval szállította.

A korábbi szakmai szabályzatot az egységes szerkezetbe foglalt 26/1996. számú parancssal kiadott Ideiglenes Határforgalom-ellenőrzési Szabályzat (IHSZ) váltotta fel, mely röviden leírta a vízi járművek határforgalom-ellenőrzésének módját is. Az irodai vizsgálat megkezdésekor a kapitány vagy megbízottja által leadott érkezési-indulási jelentést és a személyzeti névjegyzéket az adott átlépési irányban dolgozó útlevélszemélykező átvette, ellenőrizte az úti célnak megfelelően, illetve az utaslétszám és a leadott útlevelek számát tekintve. Ezt követően belépő külföldi utasoknál ellenőrizte az úti okmányokat és mellékleteit, a személyi adatokat a határintézkedési nyilvántartásokban, a beutazási feltételeket, majd az IHSZ 23. pontja alapján kezelte és az okmányt és végrehajtotta a statisztikai feladatokat. Kilépő külföldieknél ugyanebben a sorrendben következtek az útlevélszemélykezői feladatok, kivéve, hogy a beutazási feltételek helyett a tartózkodási feltételeket ellenőrizték. A magyar állampolgárok ellenőrzése ezzel szemben a beutazási vagy tartózkodási szabályok ellenőrzését nem, a határintézkedési nyilvántartásokban történő ellenőrzést pedig csak „szűrőpróbaszerűen” írta elő. A statisztikai feladatok ellátásához tartozott a forgalom vezetése, az érkezési-indulási jelentésre a „hajós bélyegző” elhelyezése kitöltve, illetve a hajóforgalmi napló kitöltése is. Az irodai vizsgálat végeztével az útlevélszemélykező visszaadta a névjegyzéket a hajó kapitány megbízottjának, aki a hajóvizsgálatig visszament a hajóra. (Ebben az időszakban még nem volt számítógépes határregisztrációs rendszer, az első, a KAKTUSZ rendszer csak az időszak végére 1998-ban született meg, így ekkor még az irodai vizsgálat manuálisan folyt.)

A hajóvizsgálat az irodai ellenőrzési feladatok után következett, a teljes vízi határforgalom-ellenőrzési metodika második nagy rendszereként, melyet kevés kivételtől eltekintve a hajók érkezési sorrendjében kellett végrehajtani és idejét, végrehajtását a határőr koordinálta. A hajóvizsgálat végrehajtásában a határőrség, Vám- és Pénzügyőrség, illetve a vízirendészet hajóvizsgálói egy időben közösen, egymás feladat- és hatáskörének tiszteletben tartásával vettek részt. Amennyiben a teherhajó a folyó kijelölt szakaszán veszteglőhelyen kötött ki, a hajóvizsgálókat a „Mohács Port” nevű szolgálati hajó, ennek hiányában az uszályokat toló géphajó szállította az ellenőrzés helyére. (Személyhajók mindig pontonhoz kötöttek ki.) A hajóvizsgálók a fedélzetre érkezve a hajó társalgójában kezdték meg a vizsgálatot, melynek során a kapitány

vagy megbízottja segítségével szólították az átlépőket és az útlevéлкеkezelő a személyazonosítással egyidőben még egyszer ellenőrizte az úti okmány időbeni és területi érvényességét, majd ismételt személyazonosítással visszaadta azt, ügyelve arra, hogy egyeztesse az átléptetetteket a személyzeti vagy utaslistával. Amikor mindegyik társszerv elkészült a vizsgálati feladataival, akkor több kutatócsoportot alkotva tiltott áru vagy megbűjt személy felfedése érdekében szűrópróbaszerűen átvizsgálták a hajó legfontosabb részeit (attól függetlenül, hogy korábban a Belgrádi Egyezmény alapján²⁴⁰ nyilatkoztatták a hajó kapitányát, hogy nem szállít beviteli tilalom alá tartozó árut, kiemelve a fegyvereket és a nyilatkozat a jogosulatlanul tartózkodó személyekre is kiterjedt). A kutatás befejeztével a határőr adott engedélyt az elindulásra és a vizsgálatot végző szervek képviselői elhagyták a hajót. A kiléptetett vízi jármű a kijelölt parkolóhelyen lehorgonyozhatott, ha élelmiszert vagy mást kívánt vételezni, de négy órán belül el kellett hagynia az ország területét, ellenkező esetben a hajóvizsgálatot megismételték.

Másodlagos ellenőrzést szabálysértésre vagy bűncselekményre utaló gyanúok esetén kellett végezni, annak végrehajtását az IHSZ 29. pontja szabályozta. Ezt csak az erre felkészített személyek végezheték, akik nem lehetek ugyanazok, mint az elsődleges ellenőrzést végzők. A gyakorlatban ez a feladat az átkelőhely ügyeletesre hárult és a gyanúok beigazolásáig vagy kizárásáig tartott. A másodlagos ellenőrzést a hajón a kapitány vagy megbízottja jelenlétében lehetett végrehajtani. Természetesen a jogellenes cselekmények megakadályozása, hatékonyabb felderítése érdekében a határőr állomány az együttműködő szervekkel határforgalmi akciókat is bevezetett a vezető havi terve alapján. Az átkelőhely ügyeletes a napi határforgalmi adatokat és a bekövetkezett eseményeket a határőr igazgatóság főügyeletes tisztjének jelentette (a statisztikát 24 órás zárással), munka okmányai megegyeztek a korábbi időszakban (1991-1996) használtakkal.²⁴¹

A határforgalom az időszak első három évében jelentősen emelkedett, az átléptetett személyek száma a – 1995-ös 15.854 fő után – 1996-ban 24.610 fő, 1997-ben 32.770 fő, míg 1998-ban 39.898 fő volt. Emellett 1996-ban 8.167, 1997-ben 9.330, míg 1998-ban 12.019 db vízi jármű lépte át a határt Mohácsnál. Az 1999-es NATO bombázás miatt megsérült hajózó út azonban jelentős forgalomcsökkenést hozott, 1999-ben 8.069 fő és 2.506 hajó, 2000-ben 4.566 fő és 1.969 vízi jármű lépett át összesen.²⁴²

²⁴⁰ A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény 27. cikke alapján.

²⁴¹ Gelányi: i. m. 2000: 36-40.

²⁴² Forrás: Baranya MRFK, Határrendészeti Szolgálat: Összesített forgalom Mohács FHÁH 1990-2022.xls. Készítette: Buchmüllerné Horváth Andrea r. örgy. kiemelt főelőadó (elemző-értékelő)

2.7. Dunai határellenőrzés 2001-2007-ig

Hazánkban a határőrség alapos előkészítő munka után átfogó fejlesztési stratégia végrehajtásával készült a 2004. május 1-ei uniós csatlakozásra, majd a teljes jogú schengeni tagság feltételeinek megteremtésére, az állomány felkészítésére a külső határokon,²⁴³ melybe beletartozott a Mohács Vízi Határátkelőhely is, ahol 2001-től a határforgalom is dinamikusan fejlődött. Az átkelő a Mohács Határforgalmi Kirendeltség részeként látta el feladatait, majd a 2004. június 15-i szervezetkorszerűsítéssel a határőrizeti és határforgalmi kirendeltségek egybeolvasása után az újonnan létrejött Mohács Határrendészeti Kirendeltség (továbbiakban: HRK) egyik átkelőhelye lett, mely a mohácsi vízi rendészeti rendőrőrs épületében diszlokált. Emellett a vámhivatal, az ÁNTSZ határkirendeltsége, a megyei Közlekedési Felügyelet Hajózási Hivatala és a MAHART valamint más hajóügynökségek a szemközti épületben béreltek irodákat, így a hajósok ügyintézése egy helyszínen volt lehetséges.²⁴⁴

A mohácsi kikötő fejlesztése kapcsán az új kikötő területét 2004-ben kijelölték, a rendezési tervek elkészültek, a tender kiírását a Vám-és Pénzügyőrség felügyelte. A munkálatokat a határátkelőhelyek fejlesztésének időszerű feladatairól szóló 2291/2004 (XI.17.) kormányhatározat írta elő, melyben rögzítésre került a mohácsi kikötő fejlesztése, a kikötő új épületében növényegészségügyi állomás létesítése 2007-ig.²⁴⁵

A vízi határellenőrzésnek a schengeni csatlakozást megelőző utolsó időszakában legdinamikusabban a jogszabályi háttere fejlődött, hiszen az EU csatlakozás után az uniós joganyag nagy részét is át kellett venni. Belügyminiszteri rendelet²⁴⁶ minősítette határterületnek a mohácsi határkikötőt és a nemzetközi forgalomban közlekedő hajót menet közbeni ellenőrzés idejére, mely Mohács-Budapest Nemzetközi Hajóállomás között hajtható végre, de gyakorlatban Kalocsa és Mohács között volt rá példa. A hajóstársaság egyes személyhajók utazásainál díj ellenében kérelmezte a határőrségtől és a Vám- és Pénzügyőrségtől. A 2002. január 1-től többek között az idegenrendészeti tevékenység is átfogó reform alá került, melynek újdonsága volt,

²⁴³ Béndek József (2005): A Magyar Köztársaság Határőrségének fejlődése a Schengen csatlakozás tükrében. In: „A Magyar Köztársaság Határőrsége Schengen tükrében” tudományos konferencia kötet. Budapest. 2005. április 26. pp. 16-17.

²⁴⁴ Kalmár Ádám (2006): A Mohács Határrendészeti Kirendeltség folyami határforgalom-ellenőrzésének története és technológiája. Szakdolgozat. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Kossuth Lajos Hadtudományi Kar, Határrendészeti és Védelmi Tanszék. p. 42.

²⁴⁵ Mohács Határrendészeti Kirendeltség 2004 évi tevékenységének értékelése. Készítette: Mészáros János hőr. alezredes, Pécsi Határőr Igazgatóság határrendészeti osztályvezető. Pécs, 2005.02.04.

²⁴⁶ A katonai alakulatok és szállítmányok államhatáron történő átlépéséről, a határterületnek minősülő repülőterekről, kikötőkről és vasútállomásokról, a menet közbeni ellenőrzésre kijelölt vasútvonalakról és vízi utakról, a nemzetközi forgalom számára ideiglenesen megnyitott repülőtéren közlekedő légi járművek határforgalmi ellenőrzéséről szóló 34/2001. (XII. 22.) BM rendelet

hogy a „felelősségi szabályok” között átvette azt az uniós elvet, mely szerint a vízi jármű üzemben tartójának meg kell bizonyosodnia arról, hogy a külföldi rendelkezik-e a beutazás alapvető feltételeivel (úti okmány és vízum), ha pedig ennek hiányában visszairányításra kerül sor, az üzemeltetőt visszaszállítási kötelezettség terheli. Ha ezt vitatja, a határőrség határozattal alapítja meg a visszaszállítási és költségviselési kötelezettséget. A visszairányítás mellett az idegenrendészeti hatóság, mely itt a határőrség helyi szerve, járatonként az üzemeltetőre egymillió forintig terjedő közrendvédelmi bírságot szabhatott ki.²⁴⁷

A jogszabályok rohamos változása maga után vonta az Útlevelkezelői Szabályzat megújítását is. A 21/2003. számú országos parancsnoki paranccsal kiadott szabályzót szorosan követte a 2004-es többször módosított Útlevelkezelői Szabályzat. Ez a szabályzat már tartalmazta a „minimum és alap ellenőrzés” fogalmát, utóbbit ellenőrzési ponton és ellenőrzési helyen végrehajtva. Ez a korábbi másodlagos ellenőrzés utódja. A vízi határforgalom-ellenőrzésben kötelezővé tette a vízumkötelezett állampolgárságú személyzet tagjai hajós útleveleinek kezelését. Az új szabályzat rögzítette a beutazási feltételek alóli felmentés szabályait, és ezzel együtt az ideiglenes tartózkodásra jogosító igazolás kiadását, mely különösen fontos lett a vízi határon, mert ott nem volt vízumkiadás. A szabályzat 2005. május 01-től a közösségi jog alapján bevezette és felsorolta a „kedvezményezett” kategóriába tartozó országokat.²⁴⁸ A dunai forgalomban is elvárás lett a „szelektív” (utasok kockázatelemzésen alapuló elkülönítése állampolgárság szerint, pl. kedvezményezett, vízummentes, vízumkötelezett) és az ellenőrzés tartalma és mélysége szerint „differenciált” (minimum vagy alap-) ellenőrzés is, annak érdekében, hogy az ellenőrzés ne eredményezzen utasvárakozást és a jogsértő cselekmények is felderítésre kerüljenek.²⁴⁹ A vonatkozó közösségi jog határőr állomány által történő elsajátításába beletartozott a schengeni közös kézikönyv 13. számú nemzeti melléklete is, mely a szállodahajók határátléptetésének kérdéseivel foglalkozott. Új elemként határozta meg, hogy a hajó utasainak szigorított ellenőrzését a kabinjukban, az úti okmányokét a technikai helyiségben kell végezni. Meghatározta a mobil okmányleolvasó készülékkel történő ellenőrzés rendjét és azt, hogy a szállodahajó legfeljebb két órával az ellenőrzést követően köteles elindulni, miközben a biztosító határőr megakadályozza a hajóra való fel- és leszállást.²⁵⁰ A fenti kézikönyvet 2006-ban felváltotta az első

²⁴⁷ A külföldiek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2001. évi XXXIX. törvény 65. § alapján

²⁴⁸ A Határőrség Országos Parancsnokának 18/2004. (IV.22) OPK Parancsa Az Útlevelkezelői Szabályzat kiadásáról.

²⁴⁹ Balla József (2007): A megbízható személyazonosítás, a biztonságos határforgalom-ellenőrzés garanciája. In: *Határrendészeti Tanulmányok*. 2007/3. szám. Budapest. p. 22.

²⁵⁰ Kalmár: i. m. 2006: 39-41.

kódex, mely a közösségi jog teljesen új szintjére emelte a „belvízi hajózás” ellenőrzésének szabályozását, így azt a fejezetben részletesen elemzem.

A mohácsi vízi határátkelőhelyen ebben az időszakban HRK vezető helyettesként dolgoztam. A HRK öt szolgálati csoportjából az 1-4. az Udvar közúti határátkelőhely forgalmát ellenőrizte és a „zöldhatárt” őrizte. A hajósok úti okmányait és a személy és teherszállító hajók, uszályok felépítését jól ismerő határrendész hivatásos állomány pedig az ötödik szolgálati csoportba volt szervezve, ahol váltásonként négy-hat fő tiszthelyettes határ- és főhatárrendész, valamint kishajóvezetők, járőr- és kábítószervesztő kutya-vezetők lettek elhelyezve. Az átkelőhelyügyeletes ebben az időben HRK ügyeletes-helyettesként volt felelős a határforgalom-ellenőrzés megszervezéséért, végrehajtásáért és elsődleges ellenőrzéséért is, mivel tiszt átkelőhely vezető nem volt rendszeresítve. Eligazítását a HRK ügyeletes-től telefonon kapta, illetve részletesen írásban és a Határrendészeti Tevékenységet Támogató Rendszer (HTTR) napló funkciója segítségével a határrendészeti osztályvezető által meghatározottakat kellett tudomásul vennie. Az útlevelezőket ő igazította el és felelős volt a lefolytatott eljárások jogszerűségének biztosításáért is. A szolgálatonként két útlevelező egyike kilépő, a másik belépő irányban végezte az ellenőrzést, hajóvizsgálat mentes időszakban pedig a felállítási helyén biztosító feladattal volt megbízva. A parton, a hajó érkezésekor rádióon jelentett az ügyeletesnek, fogadta a kapitányt vagy megbízottját, ellenőrizte a partra lépő úti okmányát és poggyászát, majd a szolgálati helyiségbe irányította a hajóst az ügyeleteshez. A biztosító (melyet korábban „parti őrnék” hívtak) feladatát akkor fejezte be, ha az ő útlevelezői irányának megfelelő hajó érkezett.

A határátkelőhelyen a személy- és vízi járműforgalom ellenőrzése meghatározott technikai sorrendben történt, melyet a határrendészeti, vízi rendészeti és vámellenőrzési szervek, valamint a növény- és állategészségügyi szolgálatok láttak el. Az érkezés sorrendjének elsődlegessége mellett elsőbbséget kellett biztosítani a személyszállító-, élő állatot, romlandó árut, veszélyes anyagokat, életmentő küldeményt szállító vízi járműveknek, valamint a segélycsapatoknak. A határátkelőhely rendje²⁵¹ által meghatározott szabályok szerint belépő és kilépni szándékozó vízi járművek a Duna jobb partján kijelölt kikötőhelyen (pontonnál) voltak kötelesek határvizsgálatot kérni és ott határátlépés céljából annak végéig, de legfeljebb 24 órát vesztegelhettek. Ezek voltak a kijelölt veszteglő helyek.²⁵²

A hajóvizsgálat technológiai rendjét a „határátkelőhely rendjében” részletesen szabályozták. A határátkelőhely rendje – mint a határrend része – a HFK vezető által készített, az

²⁵¹ A 34/2001. (XII. 22.) BM rendelet 1. § alapján.

²⁵² A Közlekedési Felügyelet Hajózási és Tengerészeti osztálya a Duna mohácsi szakaszának közlekedési rendjéről szóló hatályos hajósoknak szóló hirdetmények figyelembe vételével.

együttműködő szervek (a Mohács Vízügyi Rendőrség, a Mohács Vámhivatal, a Növény- és Állategészségügyi Szolgálat, a MAHART Rt ügynöksége, a Mohács Révhajózási kft. és a Baranya Megyei Közlekedési Felügyelet Mohácsi Hajózási Hivatala) vezetőinek egyetértésével készült és a Pécsi Határőr Igazgatóság igazgatója által jóváhagyott, jogszabályokon²⁵³ alapuló dokumentum volt. Ennek 2001-es változata az alábbiakat határozta meg.

„1. Teherhajók ellenőrzésének rendje:

- a.) A vízi jármű pontonhídon vagy kijelölt veszteglőhelyen történő kikötése után a hajó kapitánya vagy annak megbízottja önállóan vagy szervízhajó szolgáltatásának igénybe vételével (ekkor útlevelező kíséretében) jelentkezik az ÁÜGY-nél a személyzet útiokmányaival, névjegyzékkel, személyzeti lajstrommal („original”), érkezési-indulási jelentéssel. Azokat ellenőrzésre átadja, kitölti a „hajós nyilatkozatot”. A meghatározott okmányokat a társszervek képviselőihez is eljuttatja.*
- b.) Az ÁÜGY és az útlevelező ellenőrzi a fenti okmányokat (útiokmányokat technikai eszközökkel is), kezeli a névjegyzéket, a szükséges adatokat bejegyzik a hajóforgalmi naplóba. Összehangolják a társszervekkel közös ellenőrzés idejét.*
- c.) Az útlevelező a társszervekkel a hajón megkezdi a vizsgálatot. Az arra kijelölt helyre szólítja a személyzet tagjait egyenként, végrehajtja a személyazonosítást, egyezteteti az utas listán az adott személy jelenlétét. Amennyiben szükséges kezeli az útiokmányt, majd ismételt személyazonosítással visszaadja.*
- d.) A vízi jármű kutatását a társszervekkel közösen a kapitány megbízottja jelenlétében szűrőpróbaszerűen hajtja végre. A társszervek képviselői az általuk lefolytatott vizsgálatok eredményéről tájékoztatják az útlevelezőt, aki engedélyezi a be- vagy kilépést.*

2. Személyhajók ellenőrzésének rendje:

- a.) A személyhajó a kijelölt pontonhídon való kikötése után, az utastiszt jelentkezik az ÁÜGY-nél a személyzeti- és utaslistával. A sorban rendezett útiokmányokat a listák szerinti darabszámban átadja ellenőrzésre.*
- b.) Az ÁÜGY és az útlevelező (-k) ellenőrzi a fenti okmányokat (útiokmányokat technikai eszközökkel is), kezeli a névjegyzéket, a szükséges adatokat bejegyzik a hajóforgalmi naplóba. Összehangolják a társszervekkel közös ellenőrzés idejét.*

²⁵³ A 1997. évi XXXII. törvény (Hör. tv.) az 1995. évi C. törvény (Vám tv.) a Közlekedési Főfelügyelet Hajózási és Tengerészeti Osztály a Duna mohácsi szakaszának közlekedési rendjéről szóló hatályos Hajósoknak szóló hirdetménye, a Hör. tv. végrehajtására kiadott 184/1997.(X.28.) Kormányrendelet.

- c.) *Az ÁÜGY és az útlevélezkező a társszervekkel a hajón megkezdte a vizsgálatot. Az utastiszt szólítja az utasokat, az útlevélezkező végrehajtja a személyazonosítást, egyeztet a listákon az adott személyek jelenlétét. Amennyiben szükséges kezeli az útiokmányt, majd ismételt személyazonosítással visszaadja. A hajó személyzetének ellenőrzését a kapitány által biztosított helységben hajtják végre az utasok ellenőrzése után.*
- d.) *A vízi jármű kutatását a társszervekkel közösen szűrőpróbaszerűen hajtja végre. A társszervek képviselői az általuk lefolytatott vizsgálatok eredményéről tájékoztatják az útlevélezkezőt, aki engedélyezi a be- vagy kilépést.*”²⁵⁴

A kétfajta hajótípus ellenőrzése tehát csak kis mértékben tért el egymástól. Egyrészt a személyszállító hajóknál nem a kapitány vagy valamelyik beosztott tisztje, hanem az úszó szállodakomplexum utastisztje jelentkezett a meghatározott dokumentumokkal az ÁÜGY-nél, másrészt a tiltott áruk szállításának tilalmát igazoló nyilatkozatot csak teherhajó esetén kellett kitölteni. A hajó fedélzetén az ellenőrzésben csak annyi különbséget fedezhetünk föl, hogy mivel a személyhajókon nagyobb az ellenőrzésre kerülő személyzet és utasok létszáma, itt az ÁÜGY és egy időben több útlevélezkező végezte a személyazonosítást, úgy, hogy az utasok élveztek elsőbbséget. A személyzet ellenőrzése pedig a kapitány által kijelölt helyiségben ezt követően történt. Egyéb eltérés a két hajótípusnál nem volt.

Az útlevélezkezők az utasok állampolgársága és úti okmányának típusa alapján a kedvezményezett állampolgároknál (EU-EGT állampolgárok, Svájc) minimum, egyéb esetekben – vízummentes vagy vízumkötelezett harmadik országbelieknél – alapellenőrzést végzett, a kettő eltérő mélységű volt. A minimum ellenőrzés során az úti okmány alapján az utas állampolgárságának, vízummentességének, vízumkötelezettségének megállapítása, a személyazonosítás, az okmány eredetiségének és érvényességének vizsgálata, az úti okmányba bejegyzett személyek jelenlétének megállapítása, és a statisztikai adatok gyűjtése volt kötelező. Az úti okmány kezelését csak az Útlevélezkezői Szabályzat 1. sz. függelékében meghatározott állampolgársági kategória alapján kellett végrehajtani.

Az alapellenőrzés során a minimum ellenőrzésen túl a határátlépés feltételei meglétének ellenőrzését, a hajók raktere és az utastér kutatását, a személyek, járművek határintézkedési nyilvántartásokban történő ellenőrzését, adatrögzítést (a megelőző ponttal együtt akkoriban a KAKTUSZ-1, majd később a 2005. február 9-én bevezetett Határellenőrzési és Regisztrációs Rendszerbe, a HERR-be történő adatfelvételt és priorálást jelentette), az úti okmányban lévő

²⁵⁴ A Mohács Határrendészeti Kirendeltség, Mohács Vízi Határátkelőhely 212/2003. számú határátkelőhely rendje alapján. Készítette: Gelányi Zoltán hőr. őrnagy, kirendeltségvezető.

bejegyzések, bélyegzőlenyomatok technikai eszközökkel történő ellenőrzését kellett elvégezni. Ezután az úti okmány és mellékleteinek kezelése, bejegyzések szükség szerinti elvégzése és a statisztikai adatok gyűjtése zárta a kötelező feladatsort.²⁵⁵ Ebben az időszakban a Mohács Vízi Határátkelőhely előzetes megbeszélés alapján a Budapesti Határőr Igazgatóság, Ferihegy I. HRK budapesti nemzetközi hajóállomása a személyhajók völgymenetben történő kiléptetéséről értesítette a mohácsi HRK-t, mert ebben az esetben Mohácson nem kellett hajóvizsgálatot végrehajtani.²⁵⁶

A határellenőrzés része volt a vízi határőrizet is, melyet két nagy teljesítményű járőr-hajóval látott el a HRK hajóvezető állománya. A határőrizeti feladatot a folyón – mely jogszabály alapján határvíz²⁵⁷ a határvonaltól a partig terjedő szélességében, mert rajta hazánk és Szerbia, illetve Horvátország határvonala áthalad – a vízi járőrözéssel, a parti sávok ellenőrzésével, a parthoz kötő hajósok, horgászok ellenőrzésével hajtották végre. Feladatuk volt a határon ki és belépett hajók, csónakok rádión történő jelzése is az ügyeletes felé, illetve visszafordították azokat a hajósokat a kikötőbe, amelyek szándékosan vagy tévedésből azon ellenőrzés nélkül haladtak át.²⁵⁸ A vízi járőrszolgálatot a kishajó-, motorcsónakvezető járőr hajthatott végre, aki a kirendeltségvezetőnek alárendelt zászlós vagy tiszthelyettes volt. Ebben az időszakban a vízi határos határőrizeti kirendeltség mind az 5 csoportjába tarozott ilyen felkészültű járőr a térben és időben folyamatos vízi határőrizet fenntartása érdekében. Ő felelt a kishajó rendeltetésszerű használatáért, megóvásáért és karbantartásáért, ez utóbbit általában a többi hajóvezetővel együtt kijelölt napokon végezték. Szolgálati ideje alatt a vízijármű parancsnokának utasítása alapján tevékenykedett.²⁵⁹ A vízi határellenőrzést 2007. december 31-ig a Mohács HRK 116 fős állományának az öt szolgálati csoportból a vízi határátkelőhelyre elkülönített 20 fő határrendésze (köztük hét hajóvezető) végezte.²⁶⁰

Mohács Határrendészeti Kirendeltség vízi határátkelőhelyén 2001-től a 2007-ig dinamikusan nőtt a személyforgalom, több esetben is közel megduplázódott az előző évhez képest (2001: 12.698 fő, 2002: 23.185 fő, 2003: 37.633 fő, 2004: 71.879 fő, 2005: 85.972 fő, 2006:

²⁵⁵ Kalmár: i. m. 2006: 47-48.

²⁵⁶ Jelentés Budapesten beléptetett hajókról. Készítette: Gelányi Zoltán hőr. őrnagy. Pécsi Határőr Igazgatóság, Mohács Határrendészeti Kirendeltség vezetője. 2005. október 26.

²⁵⁷ Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény 6. §. (2) bekezdés alapján.

²⁵⁸ Kalmár: i. m. 2006: 44.

²⁵⁹ A határőr járőr és a járőrszolgálat. Határőrség Országos Parancsnokság, Rendészeti Főigazgatóság, Képzési és Módszertani Főosztály és Rendőrtiszti Főiskola Határrendészeti Tanszék. Budapest. 2002. Száma: 2865/2002. 75. sz. pld. p. 17.

²⁶⁰ Forrás: a 302-59-e sz. állománytáblázat kivonat. Készítette: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, Humánigazgatási Szolgálat.

92.005 fő és 2007: 99.187 fő). A vízi járműforgalomban is jelentős emelkedés volt tapasztalható, 2001 és 2007 között a vízijárművek száma megduplázódott, 4.535-ről 8.805-re nőtt.²⁶¹ A személyforgalomban regisztrált drasztikus növekedés oka, hogy a 1999-ben a NATO szerbiai bombázásai miatt megsérült újvidéki Szabadság-híd lerombolása miatt megsérült hajózó útvonal 2001-től vált újra járhatóvá. Bár ekkortól heti két alkalommal felnyitható pontonhidat helyeztek a folyóra, mely szakaszossá tette a hajóforgalmat, az átlépésre jelentkező Al-Dunára menő személyhajók számának emelkedése, illetve az általuk szállított utaslétszám (főként osztrák, német, amerikai nyugdíjas turisták) növekedése töretlen volt. A vízi járműforgalmat élénkítette továbbá a Duna menti államok gazdasági kapcsolataiban bekövetkezett fellendülés is.²⁶² Visszatekintve az 1983 és 1991 közötti időszakban Mohácson és Bezdánban egy megállással végrehajtott határforgalom-ellenőrzési rendszer indokára, elgondolkodtató, hogy a két szomszédos ország közötti egyezményt évi 15.000-es vízi jármű forgalom miatt hozták létre. Adódik a kérdés, hogy a 2000 utáni dinamikus forgalomnövekedés (12.000-ről közel 100.000 járműre) kezelése a megosztott ellenőrzés hiányában hogyan volt kezelhető? Véleményem szerint ez a teljesítmény a modern, a sorállománynál szakmailag profibb és elkötelezettebb hivatásos állománnyal működő HRK-nak volt köszönhető, amely belső átcsoportosítási lehetőségekkel bírt.

2.8. A fejezet összefoglalása, következtetések

Jelen fejezet több alfejezetre bontva követi végig a dunai vízi határellenőrzés egy teljes évszázadát, 1906, a Magyar Királyi Határrendőrség felállításának korszakától indulva 2007-ig, mely hazánk teljes jogú schengeni csatlakozásának éve volt.

A mai fogalmaink szerinti dunai személyhajózás a XIX. század második felében, az Osztrák-Magyar Monarchia idején komoly szerephez jutott. A dualizmus időszaka alatt az első világháborúig Szerbia felé több kisebb, Románia felé a külső határon egy nagy határátkelőhely működött, az orsovai gőzhajóállomáson. Már ebben az időszakban nyilvánvalóvá vált, hogy a vízi határellenőrzés és azon belül különösen a folyami határforgalom-ellenőrzés speciális terület, melyre az eszközök és módszerek viszonylagos állandósága jellemző. A specializált határforgalom-ellenőrző szervezet első példája a dualizmusban a IX. Orsovai Határszéli Rendőrkapitányság volt, melynek határrendőrei jártasak voltak nemcsak a vízi, de a közúti és vasúti ellenőrzésben is. Munkájukat nemcsak különleges jogszabálycsomag, de az első Határrendészeti

²⁶¹ Forrás: Baranya MRFK, Határrendészeti Szolgálat: Összesített forgalom Mohács FHÁH 1990-2022.xls. Készítette: Buchmüllerné Horváth Andrea r. örgy. kiemelt főelőadó (elemző-értékelő)

²⁶² Kalmár: i. m. 2006: 46.

Kézikönyv is segítette. Már a dualizmus időszakában is igaz volt, hogy több szerv együttesen látta el a határellenőrzés feladatait. A határőrizeti feladatok ellátásában például a Magyar Királyi Határrendőrség mellett a Határszéli Csendőrség és a pénzügyőrség is részt vett. A két világháború között a folyamőrség speciális szervezete mellé csatlakozott a Magyar Királyi Rendőrség és a Magyar Királyi Csendőrség is a feladatok ellátásában. Az 1950-es évek elejétől több helyen hajtották végre az ÁVH Határőrség, majd a BM Határőrség szervei, a 80'-as évektől sor- és hivatásos állományú FEP-ek, végül a határforgalmi- majd határrendészeti kirendeltség és az együttműködő szervek képviselői együttesen végezték a dunai ellenőrzést.

A dunai határforgalom-ellenőrzésnek volt egy azóta is egyedülálló időszaka, amikor az 1983-tól 1991-ig az akkori határőrség a közös ellenőrzéshez hasonló határforgalom-ellenőrzési módszertant vezetett be vízi határátkelőhelyen. A dunai határforgalom Mohácson és Bezdánban való ellenőrzéséről szóló kétoldalú egyezmény alapján a magyar és a jugoszláv rendészeti szervek határforgalom-ellenőrzésének végrehajtása a mohácsi kikötőben és a szomszédos ország területén a bezdáni vízi határátkelőhelyen egyedülálló kezdeményezés volt. Természetesen az 1980-as évek elején a dinamikusan megnövekedett határforgalom, az ország közötti határátkelőhelyein kialakult bevásárló turizmus táptalajt adott azoknak a törekvéseknek, melyek a szakmai vezetés irányából a forgalom gyorsítására, az utasok és úti okmányaik várakozásmentes kezelésére vonatkoztak. A jól működő rendszer, mely a mai közös határátkelőhelyen végrehajtott, egymegállásos ellenőrzési technológia megvalósításhoz hasonló volt, nemcsak a folyamon közlekedő hajók menetidejét volt képes számottevően csökkenteni, de elősegítette a két ország rendészeti együttműködését, információcseréjét, a határőr-rendőr-vámtisztai állomány kapcsolatainak, idegen nyelv ismeretének fejlesztését is.

Érdekes és ritka tény, hogy 1991-ben a délszláv háború idején a Dunán is érkeztek menekültek hajóval Magyarországra, így a menekültbiztosítási feladatokat a határőröknek a vízi határátkelőhelyen is végezni kellett. Ezt követően az útlevélkezelők sajátos nemzetközi feladatokkal is találkoztak. A következő különleges dunai vízi határforgalom-ellenőrzési időszakban – 1993 és 1995 között – a Nyugat-európai Unió műveleti tevékenysége jelenik meg a jugoszláviai embargó folyami szállítás területén való betartatása érdekében. A határőrség szolgálati személyei képesek voltak eredményesen együtt dolgozni egy európai védelmi szervezet missziójába delegált külföldi vendégtestekkel már a 90-es évek közepén, ezáltal fejlesztették szakmai és nyelvtudásukat is.

Ki kell emelni, a fentiekből következően, hogy a teljes elemzett történelmi ciklusra jellemző volt, hogy a vízi határellenőrzés a külső- és belső együttműködés talán legszélesebb tárházát igényli. Ebben hagyományosan erős volt a civil szervek jelenléte és a nemzetközi elem

időszakos megjelenése is. A szerven belüli együttműködés elsősorban a vízirendészeti és határrendészeti szolgálati ágak közös feladatellátását jelenti. A szervek közötti együttműködést, mely már szintén nagyon korán kialakult a folyami hajózás rendészeti ellenőrzésében, a határőrség, és a rendőrség, a vámszolgálat, és a különböző nem rendészeti szervek és ügynökségek közös feladatellátása fémjelezte. Ilyen a szárazföldi határokon is jelen lévő állat- és növényvédelmi szervezet vagy a korábban KÖJÁL-nak hívott népegészségügyi szerv, de a civilek (hajóügynökségek, vízügyi szervek, kikötő üzemeltetők stb.) rendészeti szervekkel közös áldozatos munkája is folyamatosan jelen volt a dunai hajóforgalom ellenőrzésében, csakúgy, mint egyes időszakokban a nemzetközi együttműködési terület.

A vízi határellenőrzés több sajátos vonása is megfigyelhető e 100 évben:

- A XX. század elején kialakult, majd folyamatosan változó, de alapjaiban stabil metodikák jelentek meg a szabályzatokban a szakirodalmi áttekintés alapján.
- A területre mindig jellemző volt a jogsértő cselekmények felfedésének kettőssége. Ez alatt azt értem, hogy a vízi szállítás volumenéhez képest kevés jogsértés került felszínre, mégis jellemző a látencia, vagyis az, hogy a szárazföldi határokhöz képest, a nagy hajótestek jó elrejtési helyeinek köszönhetően nem ismert számban, de biztosan jut át csempészáru a vízi határokon.
- A vízi határellenőrzés egyfajta sajátos szervezeti kultúrával rendelkezik. Vannak különleges, más területre nem jellemző kifejezései (pl. „originál”, vagy „személyzeti lajstrom” = személyzeti névjegyzék, „NYEU-portyás szolgálat” = közös hajózó szolgálat a NYEU külföldi vendégtisztjeivel, „kezelő” = a kapitány megbízásából az okmányok elintézését végző partra lépő hajóstiszt megnevezése stb.).

A határforgalom tendenciái is folyamatosan változtak nagyarányú visszaeséseket és emelkedéseket létrehozva. A határforgalom-ellenőrzés elméleteinél láthattuk, hogy annak alakulására több olyan tényező is hatást gyakorol, amelyek függetlenek a szubjektív emberi tényezőktől. Ilyen befolyásoló tényezőként tekinthetünk a nemzetközi politikai viszonyokra (pl. 1991-1996 közötti szankciós korlátozás); a gazdaságpolitikai viszonyokra (pl. 2002-2007: vízi turizmus felfutása) és a természetföldrajzi viszonyokra is (pl. 1999-2000 sérült hajózó út miatti csökkenés, mely politikai körülmény, a szerbiai NATO bombázás következménye volt).

3. A VÍZI HATÁRELLENŐRZÉS JOGI ALAPJAI, VÉGREHAJTÁSA ÉS FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI

A Dunán végzett vízi határellenőrzés végrehajtását nemzetközi kitekintéssel szükséges vizsgálni, melyhez mindenekelőtt a releváns nemzetközi megállapodásokat, az uniós és nemzeti szabályrendszert kell megismerni. A belvízi hajózás schengeni joga a tengeri határellenőrzés leképeződése, melyet a hajózó nemzetek nem minden esetben egységesen értelmeznek és vezetnek le abból. A jogi hiányosságok rendészeti gyakorlati eltéréseket idézhetnek elő, és a nem egységes gyakorlat csökkentheti a határellenőrzési rendszer hatékonyságát. A fentiek miatt a jelenlegi működésből levont következtetések alapján nem csupán a technikai fejlesztéseket, de az eljárásrendek egységesítését is célul tűzték ki a dunai országok.

3.1. A Dunára vonatkozó releváns nemzetközi egyezmények és megállapodások

Az 1947. február 10-i párizsi békeszerződés után a Duna menti államok a hajózás rendjének szabályozása tárgyában megkötötték a Belgrádi Egyezményt,²⁶³ mely azon kevés negyvenes évekbeli jogszabály egyike mely máig hatályos és alkalmazandó, mondhatni a dunai hajózás alapvető jogi normája. Az egyezmény a Szocialista Szovjet Köztársaságok Szövetsége, a Bolgár Népköztársaság, a Csehszlovák Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Román Népköztársaság, az Ukrán Szocialista Szovjet Köztársaság és a Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság között kötött a folyóhoz kapcsolódó vízügyi és hajózási kérdések rendezésére. Az 1948 évi Belgrádi Konferencián részt vettek Nagy-Britannia, Franciaország és az Egyesült Államok képviselői is, de a záródokumentumot nem írták alá, azonban 1960-ban Ausztria csatlakozott az egyezményhez.²⁶⁴ Az egyezmény alapján az aláíró államok galaci székhellyel (Románia) létrehozták és feladatokkal látták el a Duna Bizottságot, mely 1953-tól már Budapesten székel.

Az egyezmény 1998. március hó 26-án kelt kiegészítő jegyzőkönyve az eredeti szöveg néhány pontján változtatott.²⁶⁵ Ekkor csatlakozott szerződő félként a Német Szövetségi Köztársaság, így azok száma tizenegyre nőtt. Az eredeti egyezmény területi hatálya Ulmtól a Fekete-tengerig terjedt, és a sulinai ágon áthaladva torkollott a tengerbe. A módosítást követően

²⁶³ A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény.

²⁶⁴ Huszár: i. m. 2019: 60.

²⁶⁵ A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. augusztus hó 18. napján kelt Egyezmény 1998. március hó 26-án kelt Kiegészítő Jegyzőkönyve és annak Aláírási Jegyzőkönyve kihirdetéséről szóló 2000 évi CXIV. törvény alapján.

a kezdő pont Kelheim lett és a korábbi francia és orosz hivatalos nyelvekhez a német nyelv is csatlakozott. Az egyezmény alanyai a dunai országok, melyekhez a folyónak legalább egyik partja tartozik. A dokumentum alapvetően a Dunán való hajózás rendjét szabályozza és kötelez minden dunai országot, hogy a folyamszakaszát hajózható állapotban tartsa, azonban egyes részei rendészeti szempontból is releváns szabályokat tartalmaznak. Deklarálja az utasok és áruk szabad mozgását a Dunán, a kereskedelmi hajózás egyenjogúsága szempontjából, mely nem egyenlő a rendészeti szempontból meghatározott nyitott, szabad határokkal, vagyis az államok közötti vízi határok átjárhatóságát és a határellenőrzést elsősorban egymás között kötött nemzetközi egyezmények és schengeni tagság esetén a Schengen Acquis határozza meg. A fentieket az 1. cikk így tartalmazza; „a Dunán való hajózás szabad és valamennyi állam állampolgárai, kereskedelmi hajói és árui számára nyitva áll, a kikötői illetékek és hajózási díjak, valamint ama feltételek tekintetében, amelyeknek a kereskedelmi hajózás alá van vetve, az egyenjogúság elvének biztosítása mellett. A fenti rendelkezések nem alkalmazhatók arra a forgalomra, amely ugyanazon állam kikötői között bonyolódik le.”

A Duna Bizottságba minden dunai ország egy képviselőt delegál, akik közül elnököt és másodelnököt választanak és megbízatásuk három évre szól. Tagjai gyakorlatilag diplomáciai mentességet élveznek,²⁶⁶ székhelye, helyiségeik sérthetetlenek.²⁶⁷ A bizottság ügyrendi szabályzattal rendelkezik és ülészakokat tart. Feladatai közé tartozik a folyamrendőri szabályok egységesítése, ennek érdekében a dunai országok ezeket a szabályaikat megküldik a bizottságnak. Az ilyen szabályok áthágásával megvalósított bűncselekmények terén a bizottsággal a dunai országok információcserét működtetnek.

A hajózási szabályok megállapítása annak a dunai országnak a hatáskörébe tartozik, melyen a Duna területe átfolyik, ahol pedig a folyó partjai két különböző államhoz tartoznak, ott a szabályokat közösen kell megállapítani a bizottság alapelveinek figyelembevételével. A 27. cikk a tranzitforgalomra vonatkozó vámfelügyeleti eljárásokat érinti. Ezek során olyan országban, ahol a Duna mindkét partja ugyanahhoz az államhoz tartozik, ez az állam jogosult az átmenő tranzit árut lepecsételni, vámfelügyeleti őrizet alatt tartani. Ezen felül ez az állam jogosult emellett a hajó kapitányától, üzemben tartójától vagy tulajdonosától írásbeli nyilatkozatot követelni arra nézve, hogy szállít-e olyan árut, amelynek bevitele az illető állam által tiltva van;

²⁶⁶ A Duna Bizottság kiváltságairól és mentességeiről szóló, Budapesten, 1963. május 15-én aláírt nemzetközi egyezmény kihirdetéséről szóló 1964. évi 10. törvényerejű rendelet alapján.

²⁶⁷ A Magyar Köztársaság Kormánya és a Duna Bizottság között a Duna Bizottságot, valamint annak tisztviselőit megillető kiváltságok és mentességek rendezéséről szóló, a Duna Bizottság székhelyéről, 1964. május 27-én, Budapesten aláírt Egyezményhez fűzött Kiegészítő Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 45/2001. (III.27.) Korm. rendelet alapján.

nincs joga azonban az átszállítást megtiltani. Mivel ilyen nyilatkozatot jelenleg is kér a határrendész Mohácson a hajó kapitányától, annak határrendészeti relevanciáját a határforgalom-ellenőrzési módszertan elemzésekor vizsgáltam meg. A dunai országok a saját folyamszakaszukon „vámellenőrzési, egészségügyi ellenőrzési és folyamrendészeti szolgálatot” látnak el. Az egyezmény 28. cikke alapján a „folyamrendészet” alatt rendőri szolgálatot kell érteni. A rendészeti hajók egységes megkülönböztető jelzést viselnek.

A hadihajók és a rendészeti hajók Dunán történő közlekedésével és határátlépésével kapcsolatos szabályrendszer alapját is az egyezmény, pontosabban annak 28. és 30. cikkei adják.²⁶⁸ A Dunán katonák és hadihajók, a vízi határon csak akkor léphetnek át, ha arról két vagy több dunai állam nemzetközi egyezményben előzetesen megállapodik. Ennek hiányában a Dunán a határátlépést hadihajóval a Belgrádi Egyezmény tiltja, mint ahogy azt is, hogy nem dunai államok katonai vízi járművei más államok vízterületére áthajózzanak. Egy bilaterális vagy multilaterális nemzetközi egyezményen, vagy katonai együttműködési megállapodáson alapuló vízi katonai gyakorlat határátlépéssel járó csapatmozgásnak minősül, melynél a határrendészeti ellenőrzésnek megvan a vonatkozó szabályrendszere. A határrendészeti szerveknek folyami katonai alakulatok határon történő határátlépésekor a fegyveres szerv arcképes igazolványát és a menetparancsot kell ellenőrizni.²⁶⁹ A katonák – a NATO vagy a békepartnerség keretében utazók – teljeskörű vízummentességet élveznek.²⁷⁰ Ezen kívül a polgári állomány és a polgári személyek (hozzátartozók) szintén mentesülnek a vízum beszerzése és az anyagi fedezet igazolása alól.²⁷¹ Ha más katonai jogállású, de nem katona – például rendőri vagy katasztrófavédelmi hajózó egységek és hivatásos állományú személyzetük – határforgalom-ellenőrzését kell végrehajtani, a kódex VII. melléklet 7. pontja az irányadó. A mentési szolgálatok, a rendőrség és a tűzoltóság szükséghelyzetben eljáró tagjainak beutazására és kiutazására, valamint a határőrök szakmai feladataik ellátása során történő határátlépésére vonatkozó rendelkezések meghatározását nemzeti hatáskörbe utalja. A tagállamok kétoldalú megállapodásokat köthetnek harmadik országokkal a személyek e kategóriáinak be- és kiutazására vonatkozóan. A rendőrség határforgalom-ellenőrzési szabályzata alapján a tűzoltók, mentők vagy más segélyalakulatok vízi

²⁶⁸ Kalmár: i. m. 2021: 103-130.

²⁶⁹ A katonai alakulatok és szállítmányok államhatáron történő átléptetéséről, a nemzetközi forgalom számára ideiglenesen megnyitott repülőtéren közlekedő légi járművek határforgalmi ellenőrzéséről, valamint a menet közbeni ellenőrzésre kijelölt vasútvonalokról és víziutakról szóló 68/2007. (XII. 28.) IRM rendelet 3 § (1) bek. alapján.

²⁷⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1806 Rendelete (2018. november 14.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról 6. cikk (2) bekezdés alapján. CELEX: 32018R1806

²⁷¹ A harmadik országbeli állampolgárok beutazására és tartózkodására vonatkozó általános szabályokról szóló 2023. évi XC. törvény (Btátv.). 68. §. alapján.

járműveinek, ha elemi csapás elhárítása vagy segítségnyújtás céljából – a vonatkozó nemzetközi megállapodásnak megfelelően – lépik át az államhatárt, a vízi határátkelőhelyen elsőbbséget kell biztosítani.²⁷² Magyar-horvát viszonylatban a határon átnyúló bűnüldözés érdekeinek érvényesítése miatt 2009 óta hatályban lévő kétoldalú egyezmény alapján a két ország határrendészeti szervei közös határmenti járőrszolgálatot teljesíthetnek és amennyiben úgy állapodnak meg, azt határvízen is megtehetik.²⁷³

3.1.1. A Dunai Rendészeti Koordinációs Központról szóló megállapodás

Magyarország kormánya és a Horvát Köztársaság kormánya 2012. október 11-én, a Salzburg Fórum miniszteri konferenciája alkalmával Mátraházán megállapodást kötött a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ (a továbbiakban: DRKK) működtetéséről.²⁷⁴ A magyar, horvát és angol nyelven kötött megállapodás célja a Duna régió biztonságának növelése, összehangolt tevékenység a vízi úton megvalósuló határon átnyúló bűnözés, illegális migráció ellen. Intézményesített kerete azonban gyakorlatilag a mohácsi magyar-horvát KKSZH lett.

Egy ilyen együttműködés M. Nyitrai Péter rendvédelmi együttműködési modelljeit tekintve egy jól működő horizontális típusú – az azonos hatáskörrel rendelkező szervek közötti – az államok közötti közép szintű, vagyis nemzeti kapcsolattartó központok kiépítését célzó, kooperációs rendvédelmi együttműködési modellben képzelhető el. Itt az együttműködés nem érinti az egyes államok szuverenitását, a bűnüldöző szervek tagjai nem járhatnak el a másik szerződő fél területén, célja inkább a bűnüldözési információcsere, koordináció. Az információ továbbításának alanyai centralizált állami modellben dolgoznak, vagyis a szervezeti hierarchia egy adott szintjén lévő szerv jogosult az együttműködésre.²⁷⁵

Az egyezmény illetékes hatóságként nevesíti Magyarország részéről a rendőrséget, a Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságát és a Nemzeti Adó- és Vámhivatalt, valamint ugyanezen szerveket a Horvát Köztársaság részéről. Annak 2. cikke szerint a központ feladata a szerződő felek közötti együttműködés elősegítése és fejlesztése, különösen:

²⁷² A 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 126. pontja alapján.

²⁷³ A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a határokat átlépő bűnözés elleni harcban történő együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi LXVI. törvény 23. cikke alapján.

²⁷⁴ A Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012 évi CLXXI. törvény alapján.

²⁷⁵ M. Nyitrai Péter (2006): *Nemzetközi és európai büntetőjog*. Budapest: Osiris Kiadó. pp. 260-264.

- a) a Szerződő Felek közötti, hatályos kétoldalú rendőri együttműködési nemzetközi szerződések és a személyek államhatáron történő visszafogadásáról szóló nemzetközi szerződések alapján, a határon átnyúló rendőrségi együttműködés elősegítése;*
- b) a közrend és a közbiztonság fenntartásának, valamint a határon átnyúló bűnözés és az illegális migráció megelőzésének támogatása;*
- c) a rendőri együttműködés és információcsere céljából létrejött más központokkal való együttműködés.”*

A megállapodás 4. cikke szerint a központban szolgálatot teljesítő, önálló intézkedés megtételére nem jogosultak tisztviselők, kizárólag információt cserélhetnek egymással, részt vesznek a határforgalom gyorsításában és összehangolásában és megkeresés alapján a hatályos visszafogadási megállapodások végrehajtása során is közreműködnek. A mohácsi központ jogilag több egyszerű KKSZH-nál. Fontos, hogy nemcsak rendőri és vámhatósági, tehát klasszikus bűnüldözési információt cserélhet, de – ellentétben a KKSZH-kkal – jogosult katasztrófavédelmi együttműködést is folytatni. Ez elsősorban azért van, mert a veszélyes áruszállítás ellenőrzése katasztrófavédelmi hatáskörbe tartozik, és a dunai tanker szállítóhajók gázolajat, nyersolajat, tehát veszélyes árut szállítanak. Abban is meghaladja hatásköre a KKSZH-kat, hogy joga van összehangolni a Dunán megvalósuló rendészeti, keresési és mentési műveleteket, természetesen ez ritkán fordul elő, kutatásom során nem találtam erre vonatkozó adatot. Ezen felül végrehajtja a nemzetközi vízi hajóforgalom elektronikus térképeken keresztül történő nyomon követését, mely magasabb szintű helyzeti tudatosságot biztosít az itt szolgálatot teljesítőknek. A központ a megállapodás szerint együttműködés kialakítására és fenntartására jogosult a dunai országokban működő koordinációs központokkal és kontaktpontokkal. Ez azonban véleményem szerint csak akkor valósítható meg, ha más Duna menti érdekelt államok csatlakoznak az együttműködéshez, mely ezidáig nem történt meg. Így a központ kétoldalú maradt, vagyis a funkcióit csak részben láthatja el, melyre elegendő jogi alap lett volna a két ország között megkötött határon átnyúló bűnüldözési egyezmény²⁷⁶ is, melyben a KKSZH-kon történő információcsere már korábban, 2009-ben is szerepelt. Ez azt jelenti, hogy a megállapodás adta lehetőségek részben kihasználatlanok maradtak, több országot összefogó központ nem létesült.

²⁷⁶ A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a határokat átlépő bűnözés elleni harcban történő együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi LXVI. törvény 20. cikke alapján.

3.1.2. A Dunát érintő határforgalom-ellenőrzési és határrendi megállapodások

A Dunát érintően Magyarország kétoldalú határforgalom-ellenőrzési megállapodásokban szabályozta a tevékenység rendjét Horvátországgal és Szerbiával.

Horvátország tekintetében 2004-től hatályos határforgalom-ellenőrzési egyezmény²⁷⁷ és a végrehajtásáról szóló megállapodás,²⁷⁸ valamint annak módosításai²⁷⁹ – a 2022. december 31-i teljes jogú schengeni csatlakozásig – úgy rendelkeztek, hogy a Dunán mindkét szerződő fél a saját államterületén végzi a vízi járművek és utasaik, illetve az áruk ki- és beléptetését. Ez Magyarországon az 1449-es folyamkilométernél fekvő mohácsi határkikötőben, míg déli szomszédunknál a Duna jobb partján az 1333. folyamkilométernél lévő vukovári kikötőben valósul meg. Az egyezmény deklarálja, hogy az egyik fél által már kiléptetett, vagy be még nem léptetett vízi járművek a parttal vagy más hajóval csak akkor érintkezhetnek, ha elháríthatatlan külső ok, vagyis „vis maior” helyzet áll fenn. Ekkor a hajó parancsnok, vagy megbízottja köteles a helyszín szerinti állam hajóásbíztonsági hatóságát értesíteni, mely a rendőrség határellenőrzési szervének jelzi a történeteket. Ez a metódus szükségszerű, biztosítja a parthoz kötés tilalmán felül azt, hogy amennyiben ritka esetben rendkívüli esemény történik, a határrendészeti szervek arról haladéktalanul információval rendelkezzenek, melyet rendkívül fontosnak tartok a határbiztonság fenntartása érdekében.

A fentiek mellett az egyezmény 13-14. cikkei megengedik – elméleti lehetőségként akár a vízi határon is – hogy az egyik ország szolgálati személyei hivatalos feladatuk ellátása során a másik állam területére átlépjenek. Ennek feltétele a csoportért felelős szolgálati személy részére kiállított érvényes, szolgálati célú határátlépési igazolvány, az őt kísérő műszaki személyzet tekintetében pedig a névjegyzék, mellyel 20 fő léptethető át, ezzel együtt mindegyiküknek személyazonosításra alkalmas igazolványt is magánál kell tartaniuk. Ilyen esetekben, a másik államban a rendészeti szervek szolgálati személyei egyenruhát, felszerelést és szolgálati fegyvert viselhetnek, de ez utóbbi alkalmazása csak jogos védelem, vagy végszükség esetén enge-

²⁷⁷ A Magyar Köztársaság és a Horvát Köztársaság között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló, Budapesten, 2003. szeptember 29. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről szóló 2004. évi CXVIII. törvény alapján.

²⁷⁸ A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Magyar Köztársaság és a Horvát Köztársaság között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló Egyezmény végrehajtásáról szóló, Budapesten, 2003. szeptember 29. napján aláírt Megállapodás kihirdetéséről szóló 337/2004. (XII. 18.) Korm. rendelet alapján.

²⁷⁹ A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között, a Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Magyar Köztársaság és a Horvát Köztársaság között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló Egyezmény végrehajtásáról szóló Megállapodás módosításáról szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 111/2009. (V. 27.) Korm. rendelet és a 230/2013. (VI. 28.) Korm. rendelet alapján.

délyezett. A határátlépési igazolványok egységesítésére is külön nemzetközi szerződéseket kötnek az érintett szomszédos államok. A horvát²⁸⁰ és a szerb viszonylatban²⁸¹ nem szigorúan célhoz kötöttek a szolgálati célú határátlépési igazolványokra vonatkozó rendelkezések, a lényeg, hogy a hatályos nemzetközi szerződésekből adódó határhoz kötődő feladatokat kell ezek alatt érteni. Itt más kapcsolódó határforgalom-ellenőrzési-, határrendi- vagy határvizekre vonatkozó egyezmények adják meg a tevékenység részleteit. Ilyen igazolványok birtokában az államhatárt határátkelőhelyen kívül is át lehet lépni, bár kizárólag napkeltétől napnyugtáig terjedő időszakban, ugyanakkor ezt az érintett és a szomszédos ország illetékes szervei felé előzetesen be kell jelenteni. A bejelentés mellett a rendőrség határrendészeti szerve hitelesíti a névjegyzéket.²⁸²

A Szerb Köztársasággal Horgoson 2012. január 24-én kötött Magyarország nemzetközi megállapodást a működő határátkelőhelyek nemzetközi státuszának rendezése, azok használata, a határforgalom-ellenőrző szervek együttműködési elveinek és szabályainak megállapítása érdekében.²⁸³ Ezen egyezményt megelőzően Jugoszlávia felbomlását követően nemzetközi szerződésben nem volt a két ország között kihirdetett határforgalom-ellenőrzési megállapodás érvényben. A 17. cikkben a folyami hajók határátkelőhelyek közötti megállási tilalma került szabályozásra, hasonlóan a magyar-horvát viszonylathoz a Duna és a Tisza folyón is. A 18. cikk pedig a két ország közötti dunai határforgalom-ellenőrzés helyeit határozza. Azokat a Duna folyón Mohácsnál és Bezdán helységben jelöli ki, melyek használata kiterjed a nemzetközi személy- és áruforgalomra, nyitvatartási ideje pedig mindkettőnek folyamatos. A határforgalom-ellenőrzési egyezmények véleményem szerint helyesen szabályoznak olyan kérdéseket, melyeket a szárazföldi határoknál nem szükséges, ilyen a már ellenőrzött hajók parthoz kötésének tiltása.

A határrendi együttműködést a határvíz szabályozása is megalapozza a Duna tekintetében. A Duna folyam határvíz Magyarország és Szlovákia között belső határon Vámoszabadi és Szob között a határvonaltól a magyar partig terjedő szélességben mivel ott a határvonal folyón halad. Más a helyzet hazánk és Horvátország, illetve Szerbia közötti déli vízi határon. A

²⁸⁰ Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a szolgálati célú határátlépésekhez szükséges okmányok egységesítéséről szóló, Budapesten, 1997. július 9-én aláírt Egyezmény, (kihirdette a 138/1998. (VIII. 19.) Korm. rendelet).

²⁸¹ A Magyar Népköztársaság Kormánya és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság Kormánya között a szolgálati feladatok ellátására kiadásra kerülő magyar-jugoszláv határátlépési igazolványok egységesítése tárgyában Budapesten az 1975. évi november 27. napján aláírt Egyezmény (kihirdette az 1976. évi 25. törvényerejű rendelet).

²⁸² Határrendészeti Szakismeretek. Felkészülési anyag. Online. Budapest: Nemzeti Közszerológiai Egyetem. https://rtk.uni-nke.hu/document/rtk-uni-nke-hu/hor_szakimeretek_olvasmanygyujtemeny.pdf pp. 58-59.

²⁸³ Magyarország Kormánya és a Szerb Köztársaság Kormánya között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012. évi IV. törvény.

Dunán itt a határvonal áthalad, merőlegesen metszi a folyót, így itt az 1433,2 folyamkilométer-től északi irányban számított 50 méter szélességű sávban minősül határvíznek, ahogy a 6. számú melléklet térkép részletén látható. Az államhatárt a jobb parton a D-417, a bal parton a D-418 számú határjel jelöli. Ezek a parton elhelyezett határkövek, emellett határtáblák is jelzik a határt. A határvízen közlekedő jármű vagy más úszólétesítmény az azon való áthaladás közben – a kényszerkikötés kivételével – a határvíz partján nem köthet ki, arra fel- vagy arról leszállni, illetve arról dolgot levenni vagy feltenni nem szabad.²⁸⁴

A horvát és szerb viszonylatban a határvonal fix határ, vagyis terepen bekövetkezett változások annak húzódását nem befolyásolják (a magyar-szlovák viszonylatban a Dunán változó határvonalról beszélünk).²⁸⁵ Az államhatárról szóló törvény mellett természetesen nemzetközi egyezmények, azon belül vízgazdálkodási egyezmények is meghatározzák a határvíz fogalmát. A horvát viszonylatban a közös határt képező és a közös határ által metszett vízfolyások a határvizek az 1995 óta hatályban lévő kétoldalú egyezmény alapján, mely mivel a vízgazdálkodási és vízvédelmi kérdésekre összpontosít, tényleges távolságot nem határoz meg,²⁸⁶ az azonban nem is szükséges, hiszen más jogszabály tartalmazza. Emellett azonban a vízgazdálkodási egyezmények határbizottságokat is létrehoznak, melyek a határvízi munkákkal vannak megbízva és utalnak rá, hogy a vízimunkák során a határátlépés szolgálati célú határátlépési okmányok birtokába lehetséges.

3.1.3. A horvát-szerb határvita jelentősége a Dunán

A dunai határellenőrzés és a nemzetközi rendészeti együttműködés szempontjából kiemelt jelentőséggel bír a Horvát Köztársaság és a Szerb Köztársaság jogvitája a dunai határuk tekintetében. Magyarország teljes jogú schengeni tagsága időpontjától, 2007. december 21-től kezdve a mohácsi határkikötő a „schengeni térség vízi kapuja”. A Dunán déli irányba haladó hajók szerb vagy horvát területre, akkor még harmadik országok valamelyikébe léptek be, vagy onnan érkeztek, határellenőrzésre kötelező volt jelentkezniük.

Hazánk számára a határellenőrzés végrehajtása miatt a magyar-horvát-szerb hármashatár pontos helye kiemelten fontos kérdés lett Horvátország 2013. július 1-i uniós taggá válásától kezdve. Ettől az időponttól a vámellenőrzés megszűnt a vízi határátkelőhelyen is Horvátország

²⁸⁴ A 2007. évi LXXXIX. törvény 7. §. alapján.

²⁸⁵ Határrendészeti Szakismeretek. i. m. pp. 27-28.

²⁸⁶ A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között vízgazdálkodási együttműködés kérdéseiben, Pécsen 1994. július 10-én aláírt egyezmény (kihirdette a 127/1996. (VII. 25.) Korm. rendelet) 2. cikk alapján.

felé, csak a rendőrség határforgalom-ellenőrzése miatt volt szükség minden hajó megállítására és ellenőrzésére Mohácson. A pénzügyőrök csak azoknak a hajóknak a vizsgálatában vettek részt, amelyek Szerbiából, nem uniós területről érkeztek. Annak eldöntése tehát szükséges, hogy egy hajó Szerbiából vagy Horvátországból érkezik. Ez azért vet fel nemzetközi jogi kérdéseket, mert a két ország között a dunai határ nincs kijelölve. A problémafelvetés tíz év elteltével múlva már a rendőrség ellenőrzését is érintette. A Horvát Köztársaság folyami határokat is magába foglaló szárazföldi- és a tengeri határain a határellenőrzés megszüntetéséről 2022. december 8-án döntött az Európai Unió Bel- és Igazságügyi Tanácsa.²⁸⁷ Így egyik dunai déli szomszédunk 2023. január 1-től teljes körűen alkalmazza a schengeni vívmányok rendelkezéseit²⁸⁸ a folyamokon is, amely megváltoztatta a határforgalom-ellenőrzés végrehajtását a magyar határrendészeti szerveknél. Ezt követően csak azokat a hajókat kell ellenőrizni, amelyek Bezdán vízi határátkelőhelyről jönnek, vagy oda távoznak a magyar-szerb határforgalom-ellenőrzési egyezmény alapján.²⁸⁹ A többi vízi jármű a diszpécsernek történő bejelentkezést követően szabadon áthaladhat a magyar dunai határikikötőn, hiszen Horvátország a vukovári kikötőben már beléptette a schengeni területre azokat vagy ott fognak kiléptető ellenőrzést kapni. A Mohács vízi határátkelőhely egyszerre horvát és szerb határviszonylatban fekszik, így nemcsak EU belső, hanem Szerbia felé uniós és schengeni külső határ is egyben. Magyar szempontból a vízi határőrizeti és határforgalom-ellenőrzési feladatok ellátása miatt fontos, hogy a Dunán, vagy a szárazföldön található-e Szerbia és Horvátország, valamint hazánk közös hármashatár pontja.

A dunai vízi- és a folyó mellett lévő szárazföldi területeket érintő horvát és szerb területi jogviták jelenleg is fennállnak. Szerbia területén a jugoszláv polgárháború vége óta vitatott hovatartozású horvát területek találhatóak, és ez fordítva is igaz. A magyar-horvát-szerb hármashatárpont nincs pontosan kijelölve, ezért a szerb-horvát határvonal a gyakorlatban a Dunán van, melyet nyilvános térképek is rögzítenek. Az azonban, hogy hol húzódik pontosan a két ország közötti határvonal a Dunán, nem csak a határforgalom-ellenőrzés, de a vízi határőrizet szempontjából is kiemelt kérdés hazánk számára. A Mohácsi Rendőrkapitányság szárazföldi határszakasza 2023. január 1-től a Duna folyam jobb partjáig belső határrá vált, ott a határőrizet megszűnt. A bal parton Homorúd község illetékességi területe miatt a kapitányság rendelkezik

²⁸⁷ Az EU Tanácsa: Schengeni térség: A Tanács úgy határozott, hogy megszünteti a Horvátországgal közös határain az ellenőrzést. (sajtóközlemény) <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2022/12/08/schengen-area-council-decides-to-lift-border-controls-with-croatia/> (Letöltés ideje: 2023.05.01.)

²⁸⁸ A Tanács (EU) 2022/2451 határozata (2022. december 8.) a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Horvát Köztársaság általi teljeskörű alkalmazásáról.

²⁸⁹ Magyarország Kormánya és a Szerb Köztársaság Kormánya között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012. évi IV. törvény 18. cikke alapján.

egy vitatott hovatartozású, de szerb határszakasként kezelt területtel, melyen a határrendészeti feladatokat jogszabály alapján a Hercegszántó Határrendészeti Kirendeltség látja el.²⁹⁰ A Mohácsi Rendőrkapitányság részéről a Dunán vízi határőrizeti feladatok végrehajtása kötelezettség, a vízi járőrözés határrendészeti alapfeladat.

A határforgalom-ellenőrzés mellett a határőrizet miatt is fontos tényező tehát, hogy hol van pontosan a trilaterális határpont, melyből a Google térképe kettőt is rajzol. A 7. számú mellékletben lévő térképen látható, 1-essel jelölt elméleti határpontot a Duna közepére, a 2-est a jelenlegi a Duna és a Ferenc-csatorna által körbezárt földterületen, a magyar-szerb határon a D-465 sz. határjelnél helyezi el. Határrendészeti szempontból fontos tudni, hogy a mellékleten látható „A” és „B” pontok között a folyamon mely ország felségterületén halad a hajó. („A” ponttal jelöltem a Dunán lévő elméleti határpontot, míg „B”-vel a vitatott hovatartozású terület dunai déli végpontját a folyamon.) Attól függ a határforgalom-ellenőrzési kötelezettség, hogy a magyar határvonal elérése előtt mely ország felségvizein közlekedik a hajó, melyikből lép be közvetlenül hazánkba. Úgy is fogalmazhatnánk, hogy amennyiben a szerb oldalon látható 2. számú hármashatárpont lenne a megállapított határ, úgy a magyar határon belépés előtt vagy kilépés után több kilométeren keresztül horvát vizeken közlekedne egy adott vízi jármű. Ebben az esetben a Bezdán vízi határátkelőhelyről elinduló, vagy oda tartó vízi járművet csak a horvát határrendészeti szerveknek kellene ki- vagy beléptetni a schengeni területre. Amennyiben pedig az 1. számú határpontnál van a megállapított határ, két lehetőség van. Ha a hajó a Duna bal partján lévő bármely kikötőből indult Magyarországra, akkor Szerbiából jön, tehát schengeni külső határon közlekedik, így a határforgalom-ellenőrzés hazánkban kötelező. A másik lehetőség szerint ugyanez a hajó a jobb parton fekvő bármely kikötőből érkezve „belső határos” forgalomban közlekedik, határforgalom-ellenőrzés mentesen. A kérdés tehát úgy is feltehető, hogy van-e valójában horvát fennhatóságú terület a Duna bal parti a szerb oldalán, vagy nincs (a lehetséges területet piros HR-el jelöltem)? A magyar határellenőrzés területi hatályának kérdése és jogszerű végrehajtása Horvátország és a Szerb Köztársaság dunai határa demarkációjának elmaradására vezethetők vissza. A két ország között meglévő jogvita lezárásáig a kérdésekre csak elvi válaszok adhatók.

A jelenlegi gyakorlat szerint a vízi hármashatár „*de-facto*” a folyómeder magyar határvonalán lévő legmélyebb pontja. A pont mértani pozíciója azonban a meder változása, mozgása

²⁹⁰ A Rendőrség szerveiről és a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről szóló 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 12. § (6) bekezdése alapján.

miatt nem állandó, azonban ez a gyakorlatban nem okoz határrendészeti problémát. A nemzetközi határrendészeti együttműködés szempontjából véleményem szerint fokozni kell Horvátországgal az információcserét, hogy bizonyossággal eldönthető legyen, hogy egy adott hajó személyzete és utasai, valamint a vízi jármű összes vontatmánya vagy tolatmánya határforgalom-ellenőrzését, schengeni beléptetését el kell-e végezni, vagy azt a horvát rendőrség már megtette.

A dunai vízi út fontossága európai ügyé emeli a Szerbia és Horvátország közötti jogi határvitát és végleges megoldásának jelentőségét is. A határvita történetét ezért szükségesnek látom röviden elemezni. A jogvita alapja, hogy a folyó fő folyása több ponton is megváltozott az idők során. Szerbia 588 kilométer hosszú folyamszakasza egyben 137,6 kilométer hosszan a szerb-horvát közös határt is alkotja. A Duna a teljes két ország közötti szakaszon, szabadon, a Belgrádi Egyezmény 1. cikke alapján az egyenjogúság elve alapján hajózható.²⁹¹ A folyó fő medrének vonala azonban elsősorban a folyóparti erózió miatt, illetve mesterséges folyamszabályozás eredményeként megváltozott az elmúlt több mint száz év során. A folyamat során a folyómeder a hordalék lerakás miatt oldalirányba elmozgott, így vitatott területek, „zsebek” vagy „hídfők” jöttek létre a jelenlegi államok partjával szemben a folyó másik oldalán. A folyamat során, a jobb parton fekvő mai Horvátország területeket veszített, míg a bal parton nagy területek kerültek a Vajdasághoz. Ott mintegy 20 Horvátország által igényelt „hídfő” található 9600 hektáron, míg saját partján csak 910 hektárnyi terület lenne Szerbiáé. A volt Jugoszláviából kivált országok határait 1945-ben a kommunista párt ideológiai igényei határozták meg melyek nem feleltek meg egyetlen elv (elsősorban az etnikai-elv) szabályainak sem. A volt jugoszláv államok belső határai semmilyen jogi aktus alapján nem kerültek kijelölésre és nem ellenőrizték pontosan, azok csak a független államok létrejöttükor kaptak jelentőséget. A vitatott határ geopolitikai jelentőséggel bír. Horvátország álláspontja, hogy a határnak nem a Duna jelenlegi folyása mentén kellene húzódnia, mert a folyó bal partján tízszer nagyobb olyan terület van, mely a XIX. századi – még az Osztrák-Magyar Monarchia idején készült – kataszteri nyilvántartás alapján országukhoz tartozott. Ez az elméleti határvonal a 8. sz. mellékleten kék színnel van jelölve. Szerbia ennek ellentmondva határként a dunai hajóút középvonalát javasolja,²⁹² melyet ugyanazon a mellékleten pirossal jelöltem.

A Duna jobb partján (Horvátországban) lévő Šaregrad településsel szemben annak medrét mesterségesen áthelyezték, de a munkálatok idején még nem volt határ Horvátország és

²⁹¹ Markovic, Darko M. (2018): *International legal aspects of delimitation between Croatia and Serbia on the Danube River*. Pravo Politika, Godina XI, 1-2/2018. pp. 42-53.

²⁹² Dragicevic, Slavoljub et al. (2013): *Consequences of the river bank erosion in the Southern part of the Pannonian Basin: Case Study – Serbia and the Republic of Srpska*. Forum geografic, XII. évf. 1. szám. pp. 5-15:10-12. <http://dx.doi.org/10.5775/fg.2067-4635.2013.008.i>

Szerbia között, hanem mindkét folyópart egy országhoz, az Osztrák-Magyar Monarchiához tartozott, melynek nincs jogutódja. Ez a mesterséges folyamszabályozás jelenti a megegyezés egyik legnagyobb akadályát. Létezett azonban egy választott bíróság, a Badinter Választottbírósi Bizottság, mely a kérdés megoldására törekedett. A Badinter Bizottság – azt követően, hogy 1991 júniusa és 1992 áprilisa között lezárultak a függetlenné válási törekvések és új államok jöttek létre a volt Jugoszlávia helyén – az államutódlás kérdéseiben számos állásfoglalást hozott. A bizottság az ingatlantulajdon és a vagyon elosztása mellett véleményezte a határkérdést is. Véleménye szerint a volt Jugoszlávia szövetségi egységei közötti már meglévő közigazgatási határok nemzetközivé válnak és csak az újonnan létrejött szomszédos országok közötti megállapodással módosíthatók.²⁹³ Ez az „uti possidetis” („ahogyan birtokolták”) dekolonizációs elv alkalmazásából következik, ami a határkijelölés során használt római jogi eredetű elv alkalmazása. Célja, a két ország függetlenedése során fennálló területi status quo befagyasztása. Az elméleti részben ismertetett Thalweg nem a folyam csatorna teljes szélességének közép vonala, hanem a hajózható csatorna legmélyebb része, mely a meredek parthoz közelebb esik. A nagy hajózható folyókon, így Dunán is a legmélyebb vízfolyás vonala egyszer az egyik, másszor a másik parthoz van közel a hordalék elvétel és lerakódás változásai alapján. Így alakul ki a Thalweg (9. sz. melléklet), melyhez a két országnak egyenlő hajózási hozzáférést kell biztosítani.

Bár Horvátország álláspontja korábbi földkönyvi nyilvántartásokon alapul, egy másik nagyon fontos, nemzetközi jelentőségű tényező Szerbia oldalán áll ebben a vitában. Nevezetesen, ha elfogadnánk a kataszteri határok elvét, akkor a Duna fő folyása Szerbia és Horvátország között tíz esetben váltakozva keresztezné egymást. Ez jelentősen megnehezítené a nemzetközi hajózást a folyón, és szinte nagy bizonyossággal megállapítható, hogy a nemzetközi közösség, mindenekelőtt az EU, amelynek Horvátország tagja, Szerbia pedig tagjelölt, nem fogadna el egy ilyen megoldást. Horvátországgal ellentétben Szerbiának érdeke, hogy mielőbb megoldja a kérdést, elhárítsa az EU-tagság útjában álló akadályt. Jelenleg egyik oldalon sincs politikai lendület, a két ország viszonya fagyos. A vitát azonban bírósági megoldásra kell utalni. A két félnek tárgyalnia kellene az ICJ (International Court of Justice – Hágai Nemzetközi Bíróság) mandátumáról, ugyanis a választottbírósi ítéletek nehezen végrehajthatók. Ha Szerbia és Horvátország nem jut közös megegyezésre, a kérdést az ICJ útján kell megoldani, ebben az esetben azonban nagy valószínűség szerint a Thalweg-vonal szerint az „uti possidetis” elvvel

²⁹³ Markovic: i. m. 2018: 50.

összhangban lévő megoldást kell kölcsönösen elfogadniuk. Az Európai Bizottság 2022-es országjelentéseiben szereplő új határidők szerint legkésőbb 2023 közepéig a feleknek 6 hónap állt volna rendelkezésre a vita ICJ elé terjesztésére.²⁹⁴ A benyújtott ügyeket ellenőrizve azt találtam, hogy 2025-ig a két ország a határvitát nem nyújtotta be Hágai Nemzetközi Bíróságra.²⁹⁵

Az elvégzett dokumentumelemzések alapján kijelenthető, hogy a két ország dunai határával kapcsolatos jogvitában történő megegyezésig – tekintve, hogy Horvátország teljes jogú schengeni tagállam, Szerbia pedig nem tagja az EU-nak – hazánk azt a határrendészeti gyakorlatot tudja követni, hogy a belépés előtt a Duna bal partján fekvő bármely kikötőt érintő hajó Szerbiából (vagyis schengeni külső határról), míg ellenkező esetben Horvátországból (vagyis belső határon keresztül) érkezik. Belépéskor tehát a hajó kapitányának rádión tett nyilatkozata és a folyami információs eszközök, digitális térképek adatai alapján meg kell határozni, hogy schengeni belső vagy külső határon keresztül közlekedik, majd ennek megfelelően kell a határ-ellenőrzést elvégezni vagy enélkül engedélyezni a hajónak a mohácsi határkikötben történő ellenőrzés nélküli áthaladását. Magyarországról kilépés előtt szintén a hajó kapitányának rádión történő bejelentkezése és az úti céljaként megjelölt ország dönti el, hogy kell-e határvizsgálatot végrehajtani. Ha Szerbiában, vagyis a bal parton fog először kikötni, akkor határforgalom-ellenőrzést kell végezni a kódex-szel összhangban. Az ellenőrzést követően a hajót ki kell léptetni a schengeni területről Mohácsra. Ellenben, ha Horvátországban lesz az első kikötőhelye, akkor nem állítják meg, hiszen két tagállam között hajózik nem érintve harmadik országot. Amennyiben a hajó az Al-Dunára igyekszik, valamely horvát kikötőből fogja elhagyni a schengeni területet.

A kapitány rádión, szóban közölt nyilatkozatát nem tartom a határbiztonság szempontjából megfelelő megoldásnak, hiszen az nem adhat elegendő alapot a schengeni határvizsgálat végrehajtására irányuló döntéshez. Meggyőződésem szerint a határon átnyúló szervezett bűnözés, a terrorkockázatok miatt, a schengeni határbiztonság garantálása addig nem lehet kielégítő a folyamaton, amíg nem lehet kétséget kizárólag megbizonyosodni arról, hogy a hajó Horvátországban beléptetésre került-e a schengeni területre vagy sem. A vízijármű megállítása, és ellenőrzés nélkül arról sem lehetett meggyőződni, hogy az Horvátországból nem lépett-e át a vízén Szerbiába, majd hivatkozva a horvát beléptetésre, Mohácsnál ellenőrzés nélküli áthaladást kér.

²⁹⁴ Bickl, Thomas (2021): Meandering Limits: The Danube Border Dispute between Croatia and Serbia and ways to its resolution. *Croatian Political Science Review*, Vol. 59 No. 2, 2022. pp. 112-140: 130-134. <https://doi.org/10.20901/pm.59.2.05>

²⁹⁵ International Court of Justice; List of all cases. <https://www.icj-cij.org/list-of-all-cases> (letöltés ideje: 2025.06.02.)

Kutatásom egyik eredményeként – tekintettel arra, hogy Horvátország nem engedheti át a schengeni vízi határellenőrzés jogát más államnak – **olyan, bizonyítékon alapuló ki- és beléptetési értesítő rendszer működtetésére tettem javaslatot, mely biztosítja, hogy a vízi járművek, személyzetük és utasaik csak egy helyen, a schengeni szabályok szerint kapjanak ki- vagy beléptetést a tagállamok területére.** Az általam vizsgált tényezők és megoldási javaslat alapján a határrendészeti ellenőrzésért felelős Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság célja – a társhatóságokkal együttműködve – az volt, hogy egy megbízható és dokumentált, folyamatos információcserét indítson el a horvát vízi határforgalmat ellenőrző szervekkel.²⁹⁶ Ez alapján bizonyítható, hogy az adott hajó a tagállamok területére már be lett léptetve, illetve meghatározható, hogy a kiléptetése hol fog megtörténni. A biztonság növelése érdekében a feltárt problémák megszüntetésére 2024. március 1-től a magyar és a horvát dunai határellenőrzést végző rendőri szervek **között egy új elektronikus angol nyelvű schengeni „átlépési igazolás”** bevezetését kezdeményeztem. A magyar-horvát valós idejű adatcsere lényege, hogy a Szerbiából érkező, Vukováron vagy a Horvát Köztársaság bármely más dunai kikötőjében belépő hajók esetén a horvát határrendészet táblázatos angol nyelvű tájékoztatást küld a beléptető ellenőrzésről a magyar határrendészeti szervnek valós időben. A magyar határrendészeti szerv a kapott adatok alapján nyomon követi a kikötő diszpécserének jelzéseit (rádió, vagy telefonon) a belépő irányba haladó hajókról. Amennyiben az ilyen hajó kapitánya jelzi, hogy már Horvátországban beléptetésre került, de a horvát fél nem küldött előzetes értesítést, akkor a magyar szolgálatparancsnok intézkedik a hajó megállítására és ellenőrzésére. Amennyiben az ellenőrzés során kiderül, hogy a hajó már Horvátországban beléptetésre került, akkor a további ellenőrzés mellőzésével tovább engedi. Fordított esetben, ha egy hajó a Mohács Vízi Határátkelőhelyen kiléptetésre került Szerbiába, ezáltal elhagyja a schengeni övezetet, a szolgálatparancsnok tájékoztatást küld a horvát határrendészeti szervnek a vukovári kikötőbe e-mailben, valós időben. A horvát felségvizek mellett ez a hajó szabadon elhaladhat, hogy jelentkezzen az általa kiválasztott szerb célkikötőben. A Vukovár-Szerémségi Rendőr Igazgatósággal létrehozott ki- és beléptetési értesítő adatcsere rendszert az ORFK támogatásával a két ország határrendészei jelenleg is alkalmazzák. Mivel nem megkereséseken alapuló adatkérésről és válaszról van szó, ezért nem a Mohács KKSZH, hanem közvetlenül a két átkelőhely végzi a kommunikációt.

²⁹⁶ Jelentés rendészeti országos rendőrfőkapitány-helyettes részére a magyar-horvát vízi adatcsere szükségességéről. Szám: 02000/687-1/2024. ált. Készítette: Lubastyik Zoltán r. alezredes.

3.2. A belvízi határellenőrzés schengeni szabályozása

A belvízi határellenőrzés schengeni szabályozása alatt a külső határ átlépésével járó belvízi hajózás ellenőrzése érdekében végzett határforgalom-ellenőrzésből és határőrizetből álló komplex folyamat jogi szabályozását értem. Ez a „schengen acquis”, az Európai Közösség által kiadott kötelezően alkalmazandó normái, ajánlásai és bevált, jó gyakorlatokat is tartalmazó gyűjteménye, melynek jegyzéke a frissített „Határőrök gyakorlati kézikönyve” (a továbbiakban: kézikönyv)²⁹⁷ negyedik részében található. Elsőként a teljes schengeni joganyag jelentős méretű jogi dimenziójából terjedelmi korlátok miatt kiemelve a vízi határellenőrzést és a hajósokra vonatkozó vízumrendészeti szabályokat elemzem.

A határellenőrzés szabályozása terén a legfőbb uniós joganyag a kódex, melynek általános része a határforgalom-ellenőrzéssel és a határőrizettel foglalkozik, míg mellékletei tartalmazzák a különböző határátkelőhely típusok között a tengeri határok ellenőrzésének szabályait és a belvízi hajózását is. A kódex I. címe alatt az általános rendelkezésekben található egyes fogalmakat már az értekezés elején tisztáztam. Csak olyan mértékben elemzem a kódexnek a külső határok átlépésére és az ott történő ellenőrzésre vonatkozó „általános részét” (a II. cím alatt lévő I. és II. fejezeteit), amilyen mértékben azt a tengeri és a belvízi határellenőrzés módszerei és az általános ellenőrzésektől való eltérések feltárása megkívánja. A legfontosabb, hogy a kódex mellékletei, úgyis mondhatnánk, hogy a „különös rész” alapján a belvízi hajózásra a tengeri szabályokat értelemszerűen kell alkalmazni, ezért ez utóbbi uniós szabályozását a következő alfejezetben vizsgálom meg. A határellenőrzés két pillére közül elsőként a határforgalom-ellenőrzést, majd a határőrizetet teszem vizsgálatom tárgyává.

A határforgalom-ellenőrzést tekintve a kódex 8. cikke határozza meg a személyek ellenőrzésének mindenre beutazási feltételre kiterjedő alapvető követelményeit a schengeni külső határon lévő határátkelőhelyeken. A szabad mozgás uniós jogával rendelkező személyeket²⁹⁸ a kódex 2017.07.04-i módosítása óta „szisztematikus” ellenőrzés alá kell vonni, vagyis úti okmányukat legalább belépéskor ellenőrizni kell a Schengeni Információs Rendszerben (a SIS-ben), az INTERPOL Lopott és Elvesztett Útiokmányok Adatbázisában (az SLTD-ben), illetve

²⁹⁷ A Bizottság ajánlása (2019.10.8.) a tagállamok illetékes hatóságai által a személyek határokon történő ellenőrzése során használandó közös „Határőrök gyakorlati kézikönyve” létrehozásáról, valamint a 2006. november 6-i C (2006) 5186 bizottsági ajánlás felváltásáról. C (2019) 7131 final.

²⁹⁸ A kódex 2. cikk. 5. pont szerint „a szabad mozgás uniós jogával rendelkező személyek”: a) az EUMSZ 20. cikkének (1) bekezdése szerinti uniós polgárok, valamint harmadik országok azon állampolgárai, akik a szabad mozgás jogát gyakorló valamely uniós polgár családtagjai, és akikre a 2004/38/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (1) alkalmazandó;

b) harmadik ország állampolgárai és családtagjaik állampolgárságuktól függetlenül, akik az egyrészről az Unió és tagállamai, másrészről az említett országok közötti megállapodások értelmében az uniós polgárokkal megegyező jogokat élveznek a szabad mozgás tekintetében;

a nemzeti adatbázisokban a személyes adatok rögzítése nélkül. A harmadik országbeli²⁹⁹ utasoknál a kódex 8. cikk (3) bekezdése alapján be- és kilépéskor is „alapos” ellenőrzést kell végezni. Beutazáskor úti okmányaik eredetiségét és érvényességét a felsorolt releváns adatbázisok segítségével és technikai eszközökkel is vizsgálni kell, emellett ellenőrizni kell, hogy rendelkeznek-e vízummal vagy tartózkodási engedéllyel – ha szükséges számukra. Meg kell bizonyosodni arról, hogy nem érték-e el a tagállamok területén tartózkodás maximális időtartamát. Be kell mutatniuk a beutazási céljukat igazoló okmányokat és a szükséges anyagi fedezetet, illetve nem jelenthetnek veszélyt valamely tagállam közrendjére, belső biztonságára, nemzetközi kapcsolataira, vagy az adott tagállamban a közegészségre nézve. Vízumkötelezettek esetén vízumukat és ujjnyomatukat a VIS-ben kell ellenőrizni. Kiutazáskor az ellenőrzések hasonlóak, azaz az eltéréssel, hogy a beutazási cél ellenőrzése elmarad és az érvényes vízum vagy tartózkodási engedély ellenőrzése is elhagyható. Az ellenőrzés helyes módszere mindkét esetben tartalmazza az elektronikus adathordozót (chipet)³⁰⁰ tartalmazó úti okmány elektronikus beolvasását a határregisztrációs rendszerbe, a tárolóelemben található biometrikus azonosítók ellenőrzése érdekében.

A fenti teljeskörű – úti okmány eredetiségét, adatbázisokat és teljes beutazási feltételeket vizsgáló – ellenőrzésekkel szemben a joganyag 19. cikkében deklarálja, hogy különleges szabályokat kell alkalmazni az egyes eltérő határátkelőhely típusok esetén. Ezek a VI. mellékletben kaptak helyet, ahol a 3. pont előírásai tartalmazzák a tengeri hajók ellenőrzésének szabályait. Ezen szabályok ismerete nélkül véleményem szerint nem lehet a belvízi határok specialitásait meghatározni, azokat ugyanis a tengeri ellenőrzésből vezeti le a kódex úgy, hogy utal azok lehetőség szerinti átvételére, ezért a dunai határellenőrzés nem minden esetben egyértelmű, emiatt egyes szabályokat rendőrségi belső állásfoglalásokkal kell megmagyarázni.

A tengeri hajóforgalom esetén a határellenőrzést végző szervnek biztosítani kell a hajó utasainak és személyzetének hatékony ellenőrzését. A hajók ellenőrzését az érkezési vagy az indulási kikötőben is végrehajthatják, amikor az utasok be- vagy kiszállnak, de ott nem minden esetben van jelen határrendészeti szerv. A hajók kutatását és a fedélzeten tartózkodók ellenőrzését kockázat-értékelés (belső biztonság és illegális bevándorlás) alapján célszerű végezni. Erre a pontos személyzeti- és utaslista szolgál, amit legkésőbb 24 órával az érkezést megelő-

²⁹⁹ A kódex 2. cikk. 6. bek. szerint: „harmadik ország állampolgára”: bármely olyan személy, aki az EUMSZ 20. cikkének (1) bekezdése szerint nem uniós polgár, és akire e cikk 5. pontja nem vonatkozik;

³⁰⁰ A 2252/2004/EK tanácsi rendelet (8) 1. cikkének (2) bekezdésében említettek szerinti tárolóelemet tartalmazó útlevélek és úti okmányok esetében ellenőrizni kell a chip-ben tárolt adatok valódiságát.

zően kötelezően meg kell küldeni a határátkelőhelyre, ami a kapitány felelőssége. Ez véleményem szerint alapvető fontosságú a biztonság garantálásához, hiszen körutazást végző hajó³⁰¹ esetén a kódex megengedi, hogy az utasok ellenőrzése kockázatelemzés alapján történjen, nem teljes körűen.

Ha az útvonal a schengeni térségen kívüli tengeri kikötőt is érint (pld: a hajó Tuniszból Palermóba megy) érkezéskor az első tagállami kikötőben kell a személyzetet és az utasokat is az előzetesen megküldött személyzeti- és utaslista alapján beléptetési ellenőrzés alá vonni. Az ilyen névjegyzéken alapuló ellenőrzések eltérnek a „teljes körű” ellenőrzésektől és nem eredményezik az úti okmányok bélyegzését és az Európai Határregisztrációs Rendszerben (továbbiakban: EES-ben) történő rögzítést sem. Ha az előzetes ellenőrzés során utasra vonatkozóan illegális bevándorlásra utaló- vagy terrorkockázat nem merül fel, akkor tehát csak a személyek jelenlétét ellenőrzik a listák alapján. Ezt „nominális ellenőrzésnek” nevezem. A partra szálló utasokat, akik véglegesen elhagyják a hajót, alapesetben mindig teljes körűen kell ellenőrizni, azonban még esetükben is elhagyható a beléptetési ellenőrzés, ha azt a kockázatértékelés azt nem támasztja alá, ilyenek a turisztikai kirándulások, elsősorban az egy napos utak. Ha a hajó a schengeni térségből azon kívül található kikötőbe indul, a személyzetet és az utasokat is az előzetesen megküldött személyzeti- és utaslista alapján kell kiléptetési ellenőrzés alá vetni. Ez szintén csak a listák alapján történő „nominális ellenőrzést” jelent. Kivétel itt is van, amennyiben a belső biztonsággal és az illegális bevándorlással kapcsolatos kockázatok értékelése ezt indokolja, a partra szálló utasokat teljes körű kiléptetési ellenőrzésnek vetik alá.³⁰²

A fentiekből az a következtetés vonható le, hogy a schengeni szabályok szerint, a tengeri forgalomban a személyek be- vagy kiléptetési ellenőrzése szükségességének meghatározása érdekében minden esetben kockázatértékelést kell végezni. Ehhez felhasználható az utasok állampolgársága és a hajózási társaság megbízhatóságával kapcsolatos adatok, helyzetjelentések, más schengeni országok jelentései, információi. Ezen értékelés alapján hozhatnak döntést a határőrök arról, mikor elég a listák alapján történő „nominális ellenőrzés”, és mikor, milyen mélységben célszerű elvégezni az utasok ellenőrzését.

³⁰¹ Körutazást végző hajó: rögzített útitervvvel rendelkezik és turisztikai tevékenységet végez, fedélzetére az út során utasok alapvetően nem szállnak fel és le, így az utaslista nem változik. A körutazást végző hajó útitervét és a menetrendet már a kidolgozáskor (de legkésőbb a kikötőbe való érkezés előtt 24 órával) megküldi a határrendszereknek.

³⁰² A tagállamok illetékes hatóságai által a személyek határokon történő ellenőrzése során használandó közös „Határőrök gyakorlati kézikönyve (Schengeni kézikönyv)” létrehozásáról szóló, 2006. november 6-i C (2006) 5186 bizottsági ajánlás. p. 133.

A belvízi hajókon a személyzet tagjai, csakúgy, mint a kódex 20. cikk (1) bekezdése alapján a tengerészek³⁰³ a VII. mellékletben meghatározottak szerint különleges kategóriába tartoznak. Ha szerepelnek a hajójuk előzetesen benyújtott személyzeti listáján, az általuk meglátogatott kikötőben és a környező települések területén ellenőrzés nélkül tartózkodhatnak. Véleményem szerint ez jelentős könnyítés, azonban a belső biztonsággal és az illegális bevándorlással kapcsolatos kockázatok értékelése alapján felbukkanhatnak olyan adatok, melyek alapján a határőrök a partraszállás előtt teljeskörű ellenőrzést végeznek irányukban is.

A belvízi hajózás határrendészeti ellenőrzése tekintetében hiányoságnak értékelem, hogy annak szabályait a kódex a tengeri forgalom ellenőrzéshez képest rendkívül röviden, mindössze néhány mondattal fogalmazza meg. A részletesen kifejtett tengeri határok szabályrendszerének (kódex 3.1-3.2 pontok) „értelemszerű” alkalmazását határozza meg.³⁰⁴ A magyar nyelv értelmező szótára szerint „értelemszerű”: *„olyan, ami valamely elvnek, intézkedésnek, elmondott v. leírt szavaknak a lényegét, eredeti szándékát, értelmét veszi figyelembe, ahhoz igazodik.”*³⁰⁵ Az értelemszerű átvétel magyarázata feltehetően az, hogy a személyzet és az utasok száma a folyókon, tavakon jelentősen kevesebb, de a kikötők, a szállítóeszközök típusai hasonlóak. Az utasok és szállítmányok ellenőrzése is analógiát mutat, a tengeri tapasztalatok a folyókon, tavakon történő belvízi határellenőrzésben is adaptálhatók.

A külső határ átlépésével járó belvízi hajózásnál a kódex kimondja, hogy a személyzethez tartoznak a kapitányon és az üzleti célú hajón alkalmazott személyeken kívül a felsoroltak hajón lakó családtagjai is, ha ők a személyzeti listán szerepelnek.³⁰⁶ Ennek azért van jelentősége, mert a folyami hajózásban nem ritka a családtagok fedélzeten tartózkodása hosszabb időszakban is, így ők a hajó fedélzetén lévő lakhelyükön a hajózási beosztásokat viselőkkel határ-ellenőrzési szempontból egyenértékű személyzeti tagnak minősülnek, így mentesülnek például a vízumkötelezettség alól is.

³⁰³ A Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek (ILO) a tengerészek személyazonossági okmányairól szóló 108. sz. (1958) vagy 185. sz. (2003) egyezményével, a nemzetközi tengeri forgalom elősegítéséről szóló egyezményben (FAL-egyezmény) és a vonatkozó nemzeti joggal összhangban kiadott tengerészigazolvánnyal rendelkező tengerészek.

³⁰⁴ A kódex VI. melléklet 4.3. pontja alapján.

³⁰⁵ A magyar nyelv értelmező szótára. Szerkesztette: A Magyar Tudományos Akadémia Nyelvtudományi Intézete. Akadémiai Kiadó. Első Kiadás: 1959–1962. Bárczi Géza Akadémikus és Országh László Egyetemi Tanár. Online. Budapest: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-magyar-nyelv-ertelmezo-szotara-1BE8B/> (Letöltés ideje: 2023.05.10)

³⁰⁶ A kódex VI. melléklet 4.2. pontja alapján.

A belvízi hajózásra ezen felül a tengeri specifikumok lényegileg vonatkoznak. Ezen belül is elsősorban a nemzetközi tengeri közlekedés megkönnyítéséről szóló FAL-egyezmény³⁰⁷ egyes előírásai. A hajók ellenőrzésére szolgáló helyek között a kódex nevesíti az érkezési vagy az indulási kikötőt, azok e célra szolgáló parti területeit és a hajó fedélzetét is, de külön tagállami megállapodások alapján a menet közbeni ellenőrzést is megengedi. Kötelezően előírja a hajóparancsnok vagy megbízottja által a FAL-egyezmény vonatkozó, az Unió is bevezetett mellékleteinek³⁰⁸ kitöltését. A folyókon is kötelező ezáltal a személyzeti lista³⁰⁹ és utaslista³¹⁰ megküldése a határrendészeti szerveknek a kikötőbe érkezést megelőzően legfeljebb 24 órával, vagy lekésőbb az előző kikötő elhagyásakor, illetve a lista megváltozását követően azonnal.³¹¹ A szabály a gazdasági tevékenységet végző személy- és teherszállító hajókra vonatkozik, nem alkalmazandó tehát kedvelési célú- és hadihajókra. A listák megékeztésekor a határrendészeti szervek azok fogadásáról elektronikus visszaigazolást küldenek. Természetesen a kapitánynak azonnal be kell jelentenie a határellenőrző hatóság felé a személyzeti- vagy utaslistában beállt bármilyen változást és azt is, ha tudomására jutott, hogy a hajón potyautasok tartózkodnak. A „potyautas” a tengeri közlekedésben meghatározott kategória, aki nem azonos feltétlenül az embercsempészség alanyaival. A potyautast a kapitány, vagy bármely más felelős személy beleegyezése nélkül a hajón vagy a később felrakott rakományban rejtegetik, vagy a személyzet tudta nélkül jutnak fel a hajóra és később a nyílt vízen vagy kirakodáskor fedezik fel őket.³¹² Jelenléte a belvízi hajókon is lehetséges, felfedezésüket követően róluk a kapitány külön listát vesz fel és jelenti a kikötői hatóságoknak. A potyautasokért mindig a kapitány felel.

A körutazást végző személyhajók útvonala kizárólag a tagállamok területét érinti és olyan kikötőkben is kiköthetnek, amelyek nem minősülnek határátkelőhelynek. Ebben az esetben a hajón tartózkodó személyek nem hagyják el a schengeni tagállamok területét, így őket nem kell határforgalom-ellenőrzésnek alávetni.³¹³ Ilyen lehet a Dunán például Németországból Ausztrián keresztül Magyarországra és vissza (Passau-Bécs-Budapest-Mohács-Budapest-Bécs-Passau) közlekedő személyhajó. A Dunán az Al-Duna felé Szerbián keresztül (általában Újvidék vagy Belgrád megállóhellyel) közlekedő személyhajók is bizonyos értelemben körutazást

³⁰⁷ A Kormányközi Tengerészeti Tanácskozó Szervezet értekezletén Londonban, 1965. évi április hó 9. napján kelt, a nemzetközi tengeri forgalom könnyítéséről szóló egyezmény. 1977. évi 16. törvényerejű rendelet a nemzetközi tengeri forgalom könnyítéséről szóló, Londonban, 1965. évi április hó 9. napján kelt egyezmény kihirdetéséről.

³⁰⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/6/EK Irányelve (2002. február 18.) a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező és/vagy onnan induló hajókra vonatkozó jelentések alaki követelményeiről.

³⁰⁹ Az IMO FAL-egyezmény 5. melléklet.

³¹⁰ Az IMO FAL-egyezmény 6. melléklet.

³¹¹ Schengeni határ-ellenőrzési kódex VI. melléklet 3.1.2. pontja alapján.

³¹² IMO FAL-egyezmény 7. Melléklet, FAL. 13(42) jegyzőkönyv. p. 5.

³¹³ A kódex VI. melléklete a 3.2. pontja alapján.

végeznek, egyes utaknál visszafelé Mohácson lépnek be ismét a tagállamok területére. A Németországban, Passauban vagy Ausztriában, Bécsben, vagy akár Budapesten felszállt utasok a Vaskapu-szorosig (Szerbia és Románia határáig) vagy a fekete-tengeri Duna-deltáig közlekednek és ugyanazzal a személyzettel és utasokkal vissza is térnek a kiindulási helyükre. Ilyenkor azonban Magyarországon az ORFK vonatkozó belső állásfoglalása alapján a harmadik országból érkező vagy oda induló körutazást végző hajó minden esetben olyan schengeni kikötőben kell, hogy kikössön, ahol az utasok, illetve a személyzet határforgalom-ellenőrzése végrehajtható. Az állásfoglalás szerint ezek az utak schengeni értelemben nem körutazások, ezért az utasok mellett a személyzet ki- és beléptetését, úti okmányaik bélyegzését is végre kell hajtani.³¹⁴ Ez tehát azt jelenti, hogy hazánkban a teljeskörű ellenőrzéstől – a tengeri ellenőrzéssel szemben – eltekinteni nem lehet még akkor sem, ha az előzetes elektronikus utaslista alapján végzett kockázatértékelés eredménye nem tárt fel kockázatot. A tengeren a szállodahajók utasai ún. „bona fide” – vagyis jószándékú – utazók,³¹⁵ akiknél az illegális bevándorlás és a terrorkockázat általában alacsony, mely az előzetes utas és személyzeti listák alapján ellenőrizhető. A tengeri határokon a személyek és úti okmányaik ellenőrzését a belső biztonsággal és az illegális bevándorlással kapcsolatos kockázatértékelés alapján végzik. A jogszerűen utazók részére a tengeren a gazdasági érdekeknek megfelelően, de a biztonságot szem előtt tartva gyorsabb határátlépés biztosítható, ezt azonban nem kötelező, a magyar folyami külső határon nem alkalmazzák.

A sétahajózás fogalomköre szintén megjelenik a határforgalom-ellenőrzés kivételei között.³¹⁶ A szabályozás releváns a 2023. január 1-től a schengeni külső és belső határral is rendelkező mohácsi határkikötő szempontjából. Meghatározza ugyanis, hogy két tagállam közötti sétahajó forgalom esetén – jelen esetben Magyarország és Horvátország között – nem kell határforgalom-ellenőrzést végrehajtani és a sétahajó olyan kikötőben is kiköthet, amely nem minősül határátkelőhelynek, ilyenkor a kikötői hatóságokat értesíteni kell. Szerbia és Horvátország közötti feladat megosztásból korábban látható volt, hogy alapesetben rendészeti ellenőrzés nélkül haladhatnak át hajók Mohácson, ha csak belső határon közlekednek. Azt is kiemelem, hogy a Duna bal partján végig húzódó szerb terület lehetőséget ad a nem engedélyezett kikötésre és így többek között az illegális bevándorlással kapcsolatos kockázatok esélye megnövekszik ezen a Duna szakaszon. A kódex a kockázatértékelés eredménye alapján lehetőséget ad a belső határon haladó sétahajó fizikai átkutatására és a személyek ellenőrzésére is, ha azok egy

³¹⁴ Állásfoglalás hajószolgálati útlevel bélyegzése tárgyában. ORFK Rendészeti Főigazgatóság, Határrendészeti Főosztály. Budapest. Száma: 29000/32281/2017. ált. Készítette: Czukor Gergely r. alezredes.

³¹⁵ Hautzinger Zoltán (2018): *A migráció és a külföldiek büntetőjogi megjelenése*. Budapest: And Ann. p. 35.

³¹⁶ A kódex VI. melléklet 3.2.4-3.2.6 pontjai alapján.

harmadik ország (pl. Szerbia) partja mellett is elhaladtak. A fentiek analógiájára a tagállamok között belső határon közlekedő teherszállító hajó is ellenőrzés alá vonható, mégpedig a belső biztonsággal és az illegális bevándorlással kapcsolatos kockázatok értékelése alapján.³¹⁷ E lehetőség alkalmazásával Mohácson a határrendészeti szervek vezetőivel folytatott konzultációim alapján élnek is a NAV javaslatára, mellyel egyet értek.

A közösségi jog talaján a nemzetközi belvízi utakon hajózó járművek személyzete részére a tagállamok vízummentességet adhatnak.³¹⁸ Ezt a mentességet Magyarország is biztosítja a belvízi hajós személyzet tagjai részére,³¹⁹ melyet fontos intézkedésnek tartok, hiszen a személyzet nem határátlépési céllal közlekedik, hanem a hajón a munkáját végzi és azt csak ideiglenesen hagyja el egy kikötői ügyintézés folyamán. Ezzel ellentétben azonban egy bűnüldözési szűrőt is kivesz a rendszerből, mivel a vízumkérelmezés során támasztott szigorú feltételeknek nem kell megfelelniük.

Amikor egy nemzetközi vízi úton a határforgalom-ellenőrzést megszervezik, a határrendészeknek előzetesen hozzá kell férniük a szükséges utazási információkhoz.³²⁰ Ebben a tekintetben kutatásom alapján a vízi járművek ellenőrzése elsősorban a légi határforgalom-ellenőrzéssel analóg. Különbség, hogy a légi fuvarozók részéről az illegális bevándorlás és terrorizmus elleni küzdelem érdekében a határellenőrző szervek felé nyújtandó előzetes utasinformáció (API) hiányos mivolta vagy a hamis adatok továbbítása az EU-ban 3000-5000 euró összegű szankciót von maga után utanként.³²¹

A belvízi határátkelőhelyeken az átlépő személyeket és okmányokat fizikailag két módon lehet ellenőrizni. A javasolt gyakorlat szerint vagy a hajón mobil eszközökkel, vagy az utasok kiszállításával a kikötőben.³²² A Duna folyamon – a mohácsi határkikötőben és más országokban is – kutatásom alapján főként az infrastrukturális korlátok miatt az utasok kiszállítása nem lehetséges. Emiatt a személyeket és úti okmányaikat a hajó fedélzetén az utas jelenlétében, leszállítás nélkül mobil eszközökkel javaslom továbbra is ellenőrizni. Elsősorban az

³¹⁷ A kódex VI. melléklete a 3.2.11. pontja alapján.

³¹⁸ 2018. november 27-ig: A külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló 539/2001/EK rendelet (2001. március 15.) 4. cikk 1. bekezdés e) pontja alapján. 2018. november 28-tól: Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1806 rendelete (2018. november 14.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról 6. cikk (1) bek. e) pont alapján. CELEX: 32018R1806

³¹⁹ A harmadik országbeli állampolgárok beutazására és tartózkodására vonatkozó általános szabályokról szóló 2023. évi XC. törvény végrehajtásáról szóló 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet 3.§ f.) pontja alapján.

³²⁰ A katalógus 76-77. pontjai alapján.

³²¹ A Tanács 2004/82/EK Irányelve (2004. április 29.) a fuvarozóknak az utasokkal kapcsolatos adatok közlésére vonatkozó kötelezettségéről 4. cikke alapján. CELEX: 32004L0082

³²² A katalógus 78-81. pontjai alapján.

úti okmányba integrált chipben tárolt biometrikus adatok (fénykép és ujjnyomat) valódiságának ellenőrzése miatt fontos, hogy a gépi beolvasás az utas jelenlétében a személyazonosítással egyidejűleg történjen. A chipben tárolt arcképet fizikailag is össze kell hasonlítani az utas arcával a személyazonosítás során. (A „VIS” jelzésű vízummal rendelkező vízumkötelezett harmadik országbeli állampolgárok vonatkozásában 2014. október 11-től bevezetett ellenőrzési technológia³²³ már korábban tartalmazta a VIS rendszerben tárolt fénykép és ujjnyomat ellenőrzését, ezeket is a mobil okmányleolvasók biztosították.) Megítélésem szerint helytelen gyakorlat lenne szakmailag az úti okmányok adathordozó oldalának az adminisztratív vizsgálat során történő beolvasása a vízi határátkelőhely épületében úgy, hogy az utas nincs jelen, a hajón marad. Ez azt jelenti, hogy a biometrikus adatokat is kezelő mobil okmányleolvasó berendezések alkalmazása elengedhetetlenül szükséges vízi határátkelőhelyen, az ellenőrzések szabályosan csak ezekkel kivitelezhetők a hajók fedélzetén.

A határellenőrzés második pillére a határőrizet. Ennek szabályozása a kódexben rövid, de vonatkozik a vízi határőrizetre is. Fő célja a folyami határokon is az illegális határátlépések megakadályozása, az irreguláris migránsok elfogása. A folyamon álló vagy mozgó tevékenységet végeznek, hiszen a vízen mozgó hajós járőrök mellett a parti figyelő járőrök is alkalmazhatók. A vízi határok őrizetét a kockázati szinttel, az azonosított veszélyekkel arányos létszámú és módszerekkel szolgálatot teljesítő határrendészek végzik, tevékenységüket optikai eszközök egészítik ki.³²⁴ A Dunán Mohács térségében is a vízi határon Szerbiából befelé irányuló illegális migráció megakadályozásán van a hangsúly, illetve a szervezett embercsempész tevékenység felderítésén. Ismert az a módszer a vízi határszakaszokon, amikor az államhatár illegális átlépése gumicsónakokkal, vagy nagy teljesítményű motorcsónakok alkalmazásával valósul meg,³²⁵ ez azonban jelenleg a Duna magyar szakaszán nem jellemző. A vízi határőrizetet hajós járőrszolgálat mellett radarral, nappali, hő- és éjjelátó infravörös kamerákkal felszerelt összetett

³²³ Az ORFK 29000/9604-1/2014. ált. számú Feladatterve az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv felkészüléséhez az Európai Parlament és a Tanács 767/2008/EK számú, a vízuminformációs rendszerről (VIS) és a rövid távú tartózkodásra jogosító vízum adatok tagállamok közötti cseréjéről szóló rendelete alapján 2014. október 11-től ujjnyomatok rögzítésére, valamint az ujjnyomat alapján történő ellenőrzés teljes körű alkalmazásának bevezetésére.

³²⁴ A kódex 13. cikke alapján.

³²⁵ Gaál Gyula: Az embercsempész tevékenység megjelenési formáinak és módszereinek változásai a Magyar Köztársaság államhatárán 1991-2003 között, Doktori (PhD) értekezés. Budapest: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola. p. 35.

Folyami Határőrizeti Rendszer (a továbbiakban: FHR) biztosítja, mely 2015. június 30-án került átadásra és a KHA pénzügyi támogatásával valósult meg.³²⁶ Ez a módszer nemcsak a katalógus legjobb gyakorlatai között szerepel,³²⁷ de kutatásom szerint is hatékony a vízen elkövetett tiltott határátlépések megakadályozására és megszakítására.

3.3. A belvízi határellenőrzés magyarországi szabályozása

Jogi, szabályozási oldalról a magyar előírásokat áttekintve elsőként a vízi határforgalom-ellenőrzést elemzem, majd pedig a határőrizetet. A határforgalom-ellenőrzési jogszabályok adják meg azt a keretet elsőként, mely egy hazai vízi határátkelőhely rendjének is az alapját adja, melyet az illetékes határrendészeti kirendeltség vagy rendőrkapitányság állapít meg és a rendőrfőkapitány hagy jóvá. Az átkelőhely rendjének felépítése jogilag kötött,³²⁸ magába foglalja azokat a szabályokat, melyektől sem a rendőrség, sem a NAV, vagy más társhatóság nem térhet el.

A vízi határátkelőhelyeken – a határellenőrzéshez szükséges hivatali helyiségek, eszközök, biztonsági követelmények mellett – biztosítani kell a személy- és teherhajók elkülönített helyen történő ellenőrizhetőségét, a be- és kilépő utasok szétválaszthatóságát, és a be nem léptethető utasok elhelyezésére szolgáló helyiséget.³²⁹ A jogi keret alapján tehát a belépő és kilépő utasok nem keveredhetnek, ezt fizikailag kell kizárni, ezért egymás mellé úszóművön (pontonon) vagy kikötői partfalon belépésre és kilépésre jelentkező hajó nem köthet. A határbiztonság miatt ezt a szabályt és különösen gyakorlati betartását kiemelt fontosságúnak tartom, hiszen egy folyón nincsenek az irányokat fizikailag elválasztó tárgyak. A szabályozás azonban nem zárja ki a csak személyzetet hordozó, egy irányba menő teherszállító hajók egymáshoz kötését, azonban ez csak különösen indokolt esetben történhet meg. Vízi határátkelőhelyeken tett helyszíni látogatásaim szerint ezt a kivételt – véleményem szerint helyesen – mellőzik.

A vízi határforgalomban a „határterület” meghatározása is eltér a szárazföldtől vagy a légi átkelőhelyektől. A határterületet nemzeti szinten állapítják meg az államok és nemcsak egy

³²⁶ Kalmár Ádám (2021b): A dunai határellenőrzés bűnüldözési funkciói rendkívüli időszakban. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.) *Rendészet a rendkívüli helyzetekben : húsz éves a Szent László napi konferencia*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport. pp. 293-301: 297.

³²⁷ A katalógus 104-107. és 115-118. pontjai alapján.

³²⁸ A határátkelőhely és az ideiglenes határátkelőhely megnyitásáról és működtetéséről, valamint a határátlépési pontról szóló 332/2007. (XII.13.) kormányrendelet 9/B. §-ban foglaltak alapján.

³²⁹ A 332/2007. (XII.13.) kormányrendelet 7. §-a szerint

a határvonaltól a honi terület felé eső (házánkban átlagosan mintegy 20 kilométeres, de a határterülethez tartozó települések közigazgatási területe miatt változó mélységű) területsáv tartozik ide, hanem a határátkelőhelyek területe és átkelőhely típusonként eltérő részei. A határterület lényege, hogy a rendőrség határrendészeti feladatait ezen a területen hajtja végre és az itt végzett határ- és idegenrendészeti tevékenységekre más hatásköri és illetékességi szabályok vonatkoznak mint a mélységi területeken.³³⁰ A határterület térben és időben folyamatos felügyelete biztosítja, hogy az államhatárt jogszerűtlen módon átlépni kívánó személyeket elfogják, egyes szállítmányok csempészetét megakadályozzák.³³¹ Ez a határterület a nemzetközi forgalom számára megnyitott kikötőben a vízi határátkelőhely területe mellett – a vasúti határátkelőhelyhez hasonlóan – a hajó területét is magába foglalja, de csak az ellenőrzés idejére. Emellett a személyek, járművek és áruk ellenőrzésére és az utasok tartózkodására kijelölt helyeket, valamint a hajó és az útlevél- és vámellenőrzés helye között kijelölt területet is magába foglalja.³³² Ez tehát azt jelenti, hogy ha a határátkelőhelyen, vízfelületen lévő veszteglőhelyek is vannak, azok is a határterület részei, sőt, a menet közbeni ellenőrzésnél a folyón meghatározott két település között mozgó hajó fedélzete is határterületnek minősül, akár több mint száz kilométerre a valós államhatártól. Ilyenkor a hajó határterület mivolta miatt a rendőrségnek idegenrendészeti viszsza fogadási egyezményen alapuló kiutasítási jogköre van egyes feltételek együttes megvalósulásakor.³³³

A hazai jogszabályok a nemzetközi vizeken történő ellenőrzésre, a határvízen kikötésre is kitérnek. Az államhatárról szóló törvény tiltja a – kényszerkikötés kivételével – a külső határon húzódó határvíz partján történő kikötést, a hajóra fel- vagy leszállást, dolgok levételét, felvitelét nemzetközi egyezmény ezzel ellenkező rendelkezése hiányában.³³⁴ A vízi határforgalom-ellenőrzés során, a külső határon a határátkelőhely és az államhatár közötti folyamszakaszon a vízi- és a határrendészeti szerv közösen hajt végre vizsgálatot a hajón, ha annak belép-

³³⁰ Határrendészeti Szakismeretek. i. m. pp. 5-6.

³³¹ Demeter Tamás – Lipics László – Zsigovits László (2010): Belsőhatár-ellenőrzés ideiglenes visszaállítása és annak informatikai problémái (Belsőhatár-ellenőrzés ideiglenes visszaállításának kérdései az EU Schengeni területén). *Határrendészeti Tanulmányok*. VII. évfolyam 2. szám. pp. 41-77: 45.

³³² A határterületről, valamint a határátkelőhely területére nem határátlépés céljából történő belépés és tartózkodás szabályairól szóló 330/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 1. § alapján.

³³³ A 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet 94. § (2) bekezdés alapján.

³³⁴ Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény 7. § alapján.

tetése előtt vagy kiléptetése után azon károkozás vagy bűncselekmény gyanúja merül fel. Beléptetés előtt vagy kiléptetés után a hajóról a partra, vagy onnan a hajóra – havária³³⁵ kivételével – csak a kapitány és az illetékes hatóságok léphetnek.³³⁶

További sajátos nemzeti idegenrendészeti szabályok is érvényesek a nemzetközi hajókra vonatkozóan. Egyrészt ilyen a belvízi hajósok rövid idejű vízummentességének kérdése, melyet a közösségi jog értelmezésénél érintettem, de azt a magyar jog több helyen is megerősítette. A rövid időtartamú beutazásra és tartózkodásra (180 napon belül 90 nap) vonatkozó vízummentesség egyetlen feltétele, hogy a vízumkötelezett hajós vagy családtagja a személyzeti névjegyzéken szerepeljen.³³⁷ Ez pedig független az általa használt úti okmány fajtájától, kizárólag a személyzeti jegyzéken kell szerepelnie! Érdekesség, hogy a jogalkotó ezt a kérdést a víziközlekedés rendőrhatalmái igazgatása körében is kiemelte annak érdekében, hogy az országban lévő, már beléptetett hajókon a tartózkodási feltételeket a vízirendészeti ellenőrzések során is azonosan értelmezzék a rendőrök. Mivel ez a rövid idejű vízummentesség a hajó fedélzetén és kikötéskor annak közelében illeti meg a személyzetet, attól kezdve, hogy arról leszállnak, az idegenrendészeti szabályok vonatkoznak rájuk. Ezért a kihajózást (ami tulajdonképpen a partra szálló hajós személyzeti jegyzékből való kivezetését és szükség esetén útlevelébe történő bejegyzést jelenti) az országban jogilag csak a legközelebbi vízirendészeti szerv végezheti el.³³⁸ Ez azonban – megítélésem szerint – a mélységben történő kihajózás esetén nehezen kivitelezhető szabályozás, mert csak határátkelőhelyen vannak vízumkiadásra feljogosított határendészeti szervek. Az a hajós pedig, aki vízum nélkül kerül kihajózásra és folytatja útját a szárazföldön, idegenrendészeti jogsértést követ el. E tekintetben a nemzeti szabályozást szükséges lenne módosítani, kiegészíteni.

A vízi átkelőhelyeken is létezik a soron kívüli ellenőrzés lehetősége, sőt egyes esetekben annak kötelezettsége. A határátkelőhelyen a személyek, a vízi járművek és a szállítmányok határforgalom-ellenőrzése és átléptetése – nemzetközi szerződés vagy jogszabály eltérő rendelkezésének hiányában – az érkezés sorrendjében történik. Soron kívüliséget kell azonban biztosítani a menetrend szerint közlekedő személyhajóknak, valamint az olyan vízi járművek ellenőrző vizsgálatának, melyek romlandó árukat, veszélyes anyagokat, sürgős, életmentő küldeményt vagy árut szállítanak, továbbá tűzoltók, mentők vagy más mentő alakulatoknak, ha elemi

³³⁵ Havária: Természeti csapás vagy emberi tevékenység során előállt vészhelyzet: szállítási kár, üzemzavar, üzemi baleset, hajóbaleset. Idegen Szavak Gyűjteménye. <https://idegen-szavak.hu/hav%C3%A1ria> (Letöltés ideje: 2023.08.31)

³³⁶ A 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet 7. és 10. § alapján.

³³⁷ A 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet 3. § f) pontja és a víziközlekedés rendőrhatalmái igazgatásáról szóló 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet 10. § (2) bekezdése alapján pontja alapján.

³³⁸ A 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet 11. § alapján.

csapás elhárítása vagy segítségnyújtás céljából – a vonatkozó nemzetközi szerződésnek megfelelően – lépik át az államhatárt. Kérelemre soron kívül hajtják végre a határátlépés ellenőrzését, ha ahhoz jelentős gazdasági, társadalmi, egészségügyi vagy kulturális érdek fűződik,³³⁹ mellyel egyet értek és azt a határrendészeti szervek minden esetben figyelembe is veszik. A szabály a határátkelőhely rendjében is megjelenik.

A beléptetés megtagadásakor, visszairányítás esetén annak biztosítási intézkedései is külön szabályozás alá esnek. Amennyiben harmadik országbeli állampolgár visszairányítására kerül sor, annak gyakorlati végrehajtása bonyolultabb, mint a közúti határátkelőhelyeken, tekintetben a vízi határforgalom-ellenőrzés a légihez hasonlít jobban. Ha a hajón utazó utas beléptetését megtagadják, az őt a határra szállító vállalat a felelős a visszaszállítására, ennek érdekében köteles annak egy másik járatára átszállni és legfeljebb nyolc órán át annak fedélzetén tartózkodni. Ha ez nem megoldható, akkor a határterületen meghatározott helyen köteles legfeljebb 72 órán keresztül tartózkodni és várni a visszainduló hajót.³⁴⁰ Az erre kijelölt helyiségben az ellátást és ételmezést a rendőrség biztosítja.³⁴¹ A szabad mozgás jogát élvező személy vagy családtagja ezt a 72 órát kérelmére felhasználhatja a beutazási jogának bizonyítására, a szükséges dokumentumok beszerzésére is. Ha ez az okmánybeszerzés (pld: hiteles elektronikus vagy egyéb, az állampolgárságát, jogi státuszát igazoló okmány másolatok) sikeres, a visszairányítás érvényét veszti, ellenkező esetben a személy kiutasítható.³⁴²

A szállító vállalatok felelőssége is egy a migrációs szűrő rendszerben, a már említett SAS rendszerben az ötödik.³⁴³ A felelősségi szabályok az EU jogban gyökereznek. A magyar nevéen „közrendvédelmi bírság” kiszabásának kötelezettsége a közigazgatási jogban megjelenő represszív típusú büntető jellegű szankció.³⁴⁴ Lényege, hogy a menetrend szerinti személyszállító hajókon az előírt felelősségi szabályok alapján a fuvarozónak a hajóra beszállítás előtt meg kell bizonyosodni arról, hogy a harmadik országbeli állampolgár rendelkezik-e az átutazáshoz érvényes úti okmánnyal, és ha szükséges, kilencven napot meg nem haladó tervezett tartózkodásra jogosító vízummal.³⁴⁵ Ha e kötelezettségét nem teljesíti a személyszállító hajót üzemeltető vállalat – mint jogi személy – a rendőrségnek közrendvédelmi bírságot kell kiszabnia, ki-

³³⁹ A 330/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 9/A. § alapján.

³⁴⁰ A Btátv. 96. § alapján.

³⁴¹ A 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet 112. § (2) bekezdés alapján.

³⁴² A szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személyek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2007. évi I. törvény 36-37.§ alapján.

³⁴³ Ritecz: i. m. 2016: 126-127.

³⁴⁴ Hautzinger Zoltán (2020): A migráció szabályozásának reaktív tényezői. *Belügyi Szemle*, 68. évf. 9. szám. pp. 47-62: 56. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2020.9.3>

³⁴⁵ A Btátv. 143. § alapján és a 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet 137. §-a alapján.

véve, ha az bizonyítja, hogy minden tőle telhetőt megtett az ellenőrzés érdekében. Az intézkedés értelme, hogy olyan kiszűrési pontot alkot, melynél az irreguláris migráció prevenciója már a külső határok előtt a beszállításkor garantált. Hazánkban rendkívül ritkán kell élni ezen szankció kiszabásának kötelezettségével, melyben a legnagyobb kihívás sok esetben a vízi fuvarozó vállalat kilétének megállapítása. A személyszállításban a szállodahajók esetén több különböző társaság is érintett. Kutatásom alapján gyakori eset, hogy más vállalat birtokolja a hajót, más üzemelteti azt nautikai szempontból és más működteti a szállodai szolgáltatásokat. Kutatásom során végzett konzultációk és dokumentációk vizsgálatának tapasztalatai azt mutatják, hogy általában a szállodát üzemeltető vállalat minősül ezen esetekben fuvarozónak és így felelősnek is. A felsorolt ellenőrzési és felelősségi szabályok eltérően érvényesülnek a különböző típusú (közút-, vasúti-, légi-, és vízi) határátkelőhelyeken, ezért a különbségeket az általam összeállított, 10. számú mellékletben lévő táblázat mutatja be.

A felelősségi szabályok legfőbb eltérése, hogy a légi határokkal ellentétben a folyamatosan az utasadat szolgáltatás hiánya nem von maga után közrendvédelmi bírságot.³⁴⁶ Kutatásom eredményeként úgy értékelem, hogy az ellenőrzési technológiára is kiható jogi hiányosságot jelent, hogy nem lehetséges közrendvédelmi bírsággal súlytani a vízi fuvarozót, ha nem szolgáltat előzetes utasadatot, vagy az nem pontos a külső határon átszállítani kívánt harmadik országbeliéről. A kérdés súlyát mutatja, hogy Baranya vármegyében a határrendészeti szolgálat statisztikai adatai szerint 2024-ben 77 személyhajóból mindössze 30 küldött előzetes utaslistát, ez az arra kötelezettek 39%-a. Ennek oka egyértelműen a megfelelő szankció hiányára vezethető vissza. A szankció elősegíthetné a teljeskörű előzetes kockázatelemzést, a hajóvizsgálatokra történő felkészülést és a kockázatok csökkentését a belvízi forgalomban is. **Javaslatom szerint a Btátv. fuvarozó felelősségére vonatkozó részét az alábbiak szerint kellene szövegszerűen módosítani.** „144. § (1) *A légi- és vízi úton fuvarozót a határforgalmat ellenőrző hatóság kezdeményezésére az idegenrendészeti hatóság a jogszabályban meghatározott közrendvédelmi bírsággal sújtja, ha a légifuvarozó – a légiközlekedésről szóló törvényben meghatározott kötelezettségét megszegve – a vízi fuvarozó – a Schengen határ-ellenőrzési kódexben meghatározott kötelezettségét megszegve – nem szolgáltat adatot azokról az utasokról, akiket nem az Európai Unió valamely tagállamának vagy valamely schengeni állam területéről szállít Magyarország területére. (2) Az (1) bekezdésben foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni akkor is, ha a légi és vízi úton fuvarozó hiányos adatokat vagy – az elvárható gondosság tanúsítása hiányában – valótlan adatot továbbít.*”

³⁴⁶ A Btátv. 144. § (1) és (2) bekezdései alapján.

Emellett a nemzeti jogban azt is hiányosságként értelmezem, hogy a határrendészeti adatkezelés az előzetes adatküldésnél csak Magyarország schengeni külső határát csoportosan átlépők utasadataira terjed ki,³⁴⁷ vagyis a személyzeti listára nem ellentétben a kódex VI. melléklet 4.3. pontja szerint a tengeri eljárások 3.1.2. pont kötelező alkalmazására. A közösségi és a hazai jog összhangját e tekintetben az Rtv. 91/M § (4) bekezdés módosításával javasolom megteremteni. „*A hajó felelős vezetője vagy annak hiányában az úszólétesítmény üzemeltetője a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) szóló, 2016. március 9-i (EU) 2016/399 európai parlamenti és tanácsi rendelet VI. melléklete 4.3. pontja szerinti előzetes tájékoztatást ad a rendőrségnek a vízi közlekedésben részt vevő személyzet és azon utasok (6) bekezdésben meghatározott adatairól, akik csoportosan szándékoznak átlépni Magyarország schengeni külső határait.*”

A vízi határforgalom-ellenőrzést követően a határőrizet, azon belül is a vízi határőrizet hazai szabályozását vizsgáltam meg. A vízi határőrizet jogi szabályozása annak elveire épül. A határterületen lévő vízi határokon végzett tevékenység hazánkban több schengeni külső határos vármegyében jellemző. Baranya vármegye dunai szakasza mellett magyar-szerb viszonylatban Bács-Kiskun vármegyében a Hercegszántó HRK által 7.732 méter hosszan őrzött Ferenc-tápcsatorna jelent vízi határt.³⁴⁸ Csongrád-Csanád vármegyében a Szeged HRK-n 10.549 méter vízi (Tisza folyó, Holt-Tisza) határszakaszt őriznek.³⁴⁹ A vízi határőrizet kiemelt tevékenység a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Rendőr-főkapitányságon is. Az alárendeltségükben lévő Csenger HRK-nak 2.600 m vízi határszakasza van, amelyből 1600 méter a külső határon, ukrán viszonylatban helyezkedik el.³⁵⁰ Két kirendeltség szinte csak vízi határszakasszal rendelkezik. A legjelentősebb Záhony HRK, mindösszesen 17.325 m (Tisza-folyó)³⁵¹ ukrán viszonylatú vízi határt őriz, míg a leghosszabb vízi határszakasz 37.405 méter, a magyar – ukrán határszakaszon a Kölcse HRK-t terheli, ez a teljes határszakaszuk 91%-át teszi ki.³⁵²

Ezek a honi vízi külső határszakaszokon az időben-térben folyamatos határőrizet elve akkor érvényesíthető, ha a hajós járőrszolgálatot a vízen a lehetőségekhez képest folyamatosan de kiszámíthatatlan helyen és időben, vagy állandó technikai megfigyelés mellett kishajóval

³⁴⁷ A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 91/M. §. (4) (6) bekezdései alapján.

³⁴⁸ Határrendészeti Kirendeltség Hercegszántó vezetőjének 2/2021 (V.03.) Intézkedése Határrendészeti Kirendeltség Hercegszántó Ügyrendjéről.

³⁴⁹ Határrendészeti Kirendeltség Szeged vezetőjének 1/2022 (I.25.) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Szeged Ügyrendjéről.

³⁵⁰ Határrendészeti Kirendeltség Csenger vezetőjének 1/2021 (V.26) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Csenger Ügyrendjéről.

³⁵¹ Határrendészeti Kirendeltség Záhony vezetőjének 2/2021 (II.24) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Záhony Ügyrendjéről.

³⁵² Határrendészeti Kirendeltség Kölcse vezetőjének 1/2021 (VI.7) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Kölcse Ügyrendjéről.

megerősített reagáló erő rendelkezésre állásával, az együttműködők bevonása mellett biztosítják. A mélységi tagoltság elvének megvalósulása és a helyi szinten többvonalas vízi határőrizet, az erők és eszközök összpontosítása és az aktivitás elve a veszélyeztetettség mértékének megfelelően, helyzeti adatokra épülő szervezéssel valósul meg. A meglepés elve azonban fordítottan arányosan alkalmazható szélesebb arcvonalú határszakaszhoz képest egy szűk folyami területen lévő rövid határszakaszon koncentrált tevékenység esetén. Az álcázás alkalmazását az is nehezíti, hogy egy hajó a vízen éjjel menetben és vesztegléskor is a megfelelő jelzésekkel kötelezően ki van világítva,³⁵³ így messziről is látható. A fentiek alapján a vízi határőrizetet ellátóknak éjszaka is fel kell hagyniuk statikus figyelési helyzetükkel és gyakran kell változtatniuk helyzetüket, manőverezniük kell.

A határőrizet elveiből és jogi szabályozásából a vízi határőrizet lényege leképezhető. A határőrizet meghatározása – mely a határellenőrzéssel rész-egész viszonyban van – a magyar jogszabályi környezetben az alaptörvényből és a rendőrségről szóló törvényből, illetve a végrehajtására kiadott rendeletekből vezethető le. *„A rendőrség alapvető feladata a bűncselekmények megakadályozása, felderítése, a közbiztonság, a közrend és az államhatár rendjének védelme. A rendőrség részt vesz a jogellenes bevándorlás megakadályozásában.”*³⁵⁴ Az „államhatár rendjének védelme” jelentését sarkalatos törvény, a rendőrségi törvény határozza meg, mely szerint a rendőrség *„őrzi az államhatárt, megelőzi, felderíti, megszakítja az államhatár jogellenes átlépését, részt vesz a jogellenes bevándorlás megakadályozásában.”*³⁵⁵ Emellett a szervezet szolgálati szabályzata kimondja, hogy *„a határőrizet keretében a rendőr a határterületen az államhatár rendjét sértő vagy veszélyeztető cselekményeket megelőzi, felderíti, valamint megszakítja. A határőrizetet a határterületen folytatott folyamatos szolgálati tevékenységgel kell megvalósítani.”*³⁵⁶

A Járőr- és Őrszolgálati Szabályzat a 6.3 pontban részletesen foglalkozik a határrendészeti járőrszolgálattal és a vízi járőrszolgálati móddal is. A határrendészeti járőrszolgálat jellege szerint lehet határőrizeti- és mélységi ellenőrzési célú járőrszolgálat (utóbbi a vízi határon nem értelmezhető). A határőrizeti célú járőrszolgálat az államhatár őrzésére és a határrend fenntartására irányuló, határterületen végrehajtott folyamatos rendőri tevékenység. A járőr feladata az őrzés és határrend fenntartás mellett az illegális migráció kezelése, az ismert vagy valószínű

³⁵³ A víziközlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XII. 22.) NFM Rendelet I. melléklet alapján.

³⁵⁴ Magyarország Alaptörvénye 46. cikk (1). bekezdés alapján.

³⁵⁵ Az Rtv. 1. § 10. pontja alapján.

³⁵⁶ A Rendőrség Szolgálati Szabályzatáról szóló 30/2011. (IX.22) BM rendelet 62.§ (1)-(2) bekezdése alapján.

kockázatot jelentő helyeken elhelyezkedve, felderítést segítő technikai eszközökkel megerősítve. A járőrszolgálatot szervező szolgálatparancsnok a határőrizet időszakait, a járőrtevékenységet gyakran és váratlanul változtatja. A járőr pedig rejtett vagy nyílt figyelőpontról látja el figyelési feladatát, illetve a menetvonalán kockázatosnak ítélt terepszakaszokat ellenőriz.

A vízi járőr feladatvégrehajtása módjával – biztonsági rendszabályok és más vízi járműre átszállás szabályait kivéve – rendőrségi belső jogi normában nem találkozhatunk bővebben. *„A vízi járőr a feladatkörébe tartozó bűnügyi, közbiztonsági és határbiztonsági feladatokra alkalmazható.”* *„Vízi járművet az a rendőr vagy szerződéses határvadász vezethet, aki rendelkezik az adott hajótípusra előírt hajózási képesítéssel, az igénybe venni kívánt vízterületre megfelelő vonalvizsgálóval és érvényes hajós szolgálati könyvvel. Vízi járművön csak olyan rendőr vagy szerződéses határvadász láthat el vízirendészeti vagy határrendészeti járőr szolgálatot, aki érvényes hajós szolgálati könyvvel rendelkezik.”*³⁵⁷ A belső norma ezen kívül megfogalmazza a járőrszolgálatra igénybe vehető jármű megjelenését és felszerelését, mely természetesen elsősorban motoros kishajó, megkülönböztető jelzéssel és rendőrségi rádióval, valamint a hajózási szabályzatokban meghatározott hatósági jelzéssel (oldalán festett fehér alapon kék rombusz és lengő). A vízi határrendészeti járőr három határozottan elkülöníthető szolgálati feladatot lát el hazánk belvizein. Egyrészt ellenőrzi a határvíz megközelítési útvonalait, másrészt figyelemmel kíséri a határvízen, az abban levő szigeteken, a „hídfőkön”, valamint a határvíz partján, a part közelében tartózkodó személyek tevékenységét, magatartását, szükség esetén intézkedéseket fogantatosít velük szemben, harmadrészt figyelmet fordít a határfolyók rendjére, a fürdőzésre vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzésére.³⁵⁸

Összességében tehát azt állapítottam meg, hogy a rendőrség rendelkezésére álló jelenlegi jogi szabályozás a határőrizet elvein nyugszik, az kellően részletes, megfelelően körülhatárolt keretet biztosít a vízi határőrizeti feladatok végrehajtásához.

3.4. A schengeni követelményeknek megfelelő vízi határellenőrzés végrehajtása Mohácson

Az értekezés történeti fejezete 1906-tól követte végig a dunai vízi határellenőrzés egy teljes évszázadát Magyarország 2007-es teljes jogú schengeni csatlakozásáig. Elemzési eredményeim a folyami határellenőrzés vizsgálata terén megállapították, hogy az írott joganyagok,

³⁵⁷ A Járőr- és Őrszolgálati Szabályzatról szóló 13/2017. (III. 24.) ORFK utasítás 64-76. pontjai alapján.

³⁵⁸ A 13/2017. ORFK Utasítás 114-120. pontja alapján.

szabályzatok keveset foglalkoztak a vízi határforgalom-ellenőrzéssel és még kevesebbet a vízi határőrizettel és ezek a tevékenységek a schengeni vívmányok megjelenésével váltak szabályozottabbá, mert a tengeri forgalom kezelése, a körutazást végző hajók, sétahajózás, part menti halászat, kompjáratok ellenőrzése az EU-ban hagyományosan fontosak voltak. A jelen fejezetben a schengeni külső határon történő vízi határellenőrzés elméleti és gyakorlati végrehajtását elemzem a 2008 és 2024 közötti időszakban.

A vízi határellenőrzés schengeni követelményeinek való megfelelés érdekében Magyarország a Schengen Alapból biztosított 9,4 millió Euró befektetésével Mohácson új, minden igényt kielégítő határkikötőt épített 2007-ben. A Duna folyam jobb partján – annak 1449 sz. folyamkilométerénél – elhelyezkedő új mohácsi határkikötő határátkelőhelyként történő megnyitása a kormány által vízi vámúttá³⁵⁹ nyilvánítástól, 2008 októberétől datálható. Ekkor Mohácson a belvárosban az 1447,1 folyamkilométerénél található korábbi kikötő határátkelőhelyként történő működését megszüntették.³⁶⁰ Az új schengeni vízi határátkelőhely (11. sz. melléklet) nemzetközi személy- és áruforgalomra 2008. november 1-től nyílt meg naponta 00.00 órától 24.00 óráig.³⁶¹ A mohácsi létesítményeihez tartozik egy 340 m hosszúságú partrész, két úszómű és egy függőleges partfal, valamint a mögöttes mintegy 2,5 hektáros határkikötői terület és a rajta lévő 2174 m² nettó alapterületű (bruttó beépített területe: 2929 m²) épületegyüttes. A kétszintes főépületben a határforgalom ellenőrzésében részt vevő valamennyi szerv és az üzemeltető irodái kaptak helyet, a körpanorámás torony pedig a dunai hajóforgalom figyelésére, irányítására szolgál, illetve abban rendészeti kontaktpontként 2013. január 1-től magyar-horvát Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely is működik.

A határkikötőben három kikötőrész került kialakításra. Az első egy 150 méter hosszú függőleges partfal, a második egy 120 méter hosszú úszóműves kikötőhely. Mindkettő határforgalom-ellenőrzési feladatok ellátására szolgál és legfeljebb három, egyirányban haladó nagyhajó lekötése engedélyezett egymás mellett maximum 40 méter szélességben ezeken. A harmadik kikötőrész egy 70 méter hosszú úszóműves kikötőhely, mely legfeljebb hat darab szolgálati célú hajó veszteglésére, sport és kedvtelési célú kishajók, és csónakok ellenőrzésére van fenntartva. A megnövekedett dunai személyhajó méretek (120-135 méter hosszúságúak) miatt déli irányban még hat, a Duna vízfelületén lévő veszteglőhelyet jelöltek ki, melyből az

³⁵⁹ A 2000. évi XLII. törvény 82. §-a alapján.

³⁶⁰ A Duna 1449 folyamkilométerénél lévő Mohácsi határkikötő vámútként történő megnyitásáról, valamint a Duna 1447,1 folyamkilométerénél található kikötőnél lévő vámút megszüntetéséről szóló 2145/2008. (X. 22.) Kormányhatározat alapján.

³⁶¹ A 337/2004. (XII. 18.) Korm. rendelettel kihirdetett, a Magyar Köztársaság és a Horvát Köztársaság között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló Egyezmény végrehajtásáról szóló, Budapesten, 2003. szeptember 29. napján aláírt Megállapodás 21. Cikke alapján

utolsó kettőt veszélyes árut szállító hajóknak biztosították.³⁶² Ezek száma megfelel a kikötő jelenlegi és várható forgalmának. A kikötő használatának általános szabályait a víziközlekedésről szóló törvény és végrehajtási rendeletei, helyi szabályait – beleértve a tulajdonos és üzem-bentartó adatait, a kikötő műszaki jellemzőit, annak üzemeltetési szabályait, a hajók részére a kikötőhely használati szabályokat kezdve a rádióon történő bejelentkezéstől az elindulásig, biztonsági rendszabályokat és tilalmakat, illetve a hajók rakodási szabályait – a kikötőrend tartalmazza. A kikötő használatának határforgalom-ellenőrzési szabályait a „Mohács Vízi Határátkelőhely Rendje” tartalmazza, ez tehát a kikötőrend, mint rendszer alrendszere.

A határforgalom-ellenőrzés lebonyolításában közvetlenül a rendőrség határrendészeti és vízirendészeti szerve, valamint a NAV helyi szerve vett és vesz részt. A komplex hajóvizsgálati feladat emellett megkövetelte a rendészeti szervek közötti legmagasabb szintű együttműködést és annak érdekében, hogy a hajó egyszeri megállása során az ellenőrzés teljes körűen megtörténjen, annak végrehajtásában a társzervek is részt vettek. Így elsősorban a Baranya Megyei Kormányhivatal Mohácsi-Siklói Kistérségi Népegészségügyi Intézet Kikötői Felügyelete, a Kormányhivatal Élelmiszerlánc-biztonsági és Állategészségügyi Igazgatóság Mohácsi Kerületi Hivatala, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatala, a Baranya Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Mohácsi Katasztrófavédelmi Kirendeltsége, valamint a mindenkori hajóügynökségek, illetve az üzemeltető Mohácsi Városgazdálkodási és Révhajózási kft. működtek és közreműködnek ma is a dunai hajóvizsgálatban.

A dunai határellenőrzést végző mohácsi HRK 2008. január 1-n 116 fős volt,³⁶³ ebből 100 fő végrehajtó öt szolgálati csoportba volt szervezve. Az 1-4. számú csoportok látták el az Udvar közúti határátkelőhelyen a határforgalom ellenőrzését és a „zöldhatár” őrizetét. Az ötödik szolgálati csoportban a vízi határforgalom-ellenőrzés módszertanát jól ismerő 20 fő zászlós és tiszthelyettes látott el szolgálatot. A vízi átkelőhelyen egy szolgálati váltásban az átkelőhely ügyeletes (részlegvezető) mellett 1-1 ki- és belépő irányú útlevélkezelő és egy fő kutató, illetve egy fő biztosító – vagy közismert megnevezéssel „parti őr” – látott el 12 órás szolgálatot vezényléses munkarendben. Amennyiben a kishajóvezetők egyike is szolgálatban volt, egy határőrrel megerősítve ellátta a vízi határőrizeti feladatokat. A parti őr feladata elsősorban az átkelőhelyet jelentő vízfelületen történő jogtalan áthaladások megakadályozása és megszakítása,

³⁶² Mohácsi Határkikötő, Kikötőrend. Jóváhagyva a Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága Hajózási Hatósági Főosztály a 2007. december 21. napján kelt KU/HF/2171/3/2007. számú határozatával. I. fejezet. 1.7. pont.

³⁶³ A Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság és a Pécsi Határőr Igazgatóság 02000-62/2/2007. ált. számú Együttes Feladatterve 1. sz. melléklete (Új rendőrségi állománytáblázat) alapján.

illetve elkövetőikkel szemben eljárás kezdeményezése volt. Részére meghatározott menetvonalon vagy figyelési helyen figyelte a folyót, tisztában kellett lennie a kikötőben tartózkodó hajók lekötesi helyével, honosságukkal, haladási irányukkal, vizsgálatuk aktuális fázisával.

A magyar-horvát határszakaszon a határrendészeti kirendeltségeket 2009. október 1-től beintegrálták a rendőrkapitányságokba, így a vízi határellenőrzés feladata a Mohácsi Rendőrkapitánysághoz került. A határőrizeti feladatokat 2013. február 1-ig a kapitányság közrendvédelmi- és határrendészeti osztály alárendeltségében működő járőr- és határrendészeti alosztály állománya 17 fővel látta el. A közúti és vízi határforgalom-ellenőrzési tevékenységet a 76 fős rendszeresített létszámmal rendelkező határellenőrzési osztály látta el 70 fős végrehajtó állománnyal. Ebből a vízi határátkelőhelyen 31 fős (1 tisz, 5 szolgálatparancsnok, 9 főhatárrendész, 9 határrendész, 7 hajóvezető) állomány dolgozott. Fontos, hogy a 2009 és 2013 közötti időszakban először osztály szinten is elkülönítették a határőrizet végrehajtását és a határforgalom-ellenőrzést, melyet a schengeni elvárások miatt helyes döntésként értékelek. Emellett ebben az időszakban megfelelőnek tartom a létszámot is mindkét határrendészeti részfeladat ellátásához. A 2013. január 1-én a megyei tevékenység irányítási központ szervezetében létrehozott mohácsi KKSZH-ra hat fő horvát nyelvet beszélő határrendész került. 2013. február 01-től a határellenőrzéssel kapcsolatos feladatokat a határrendészeti osztály alárendeltségében működő öt alosztály 71 fővel (alosztályvezetők kivételével, a kutyavezetőt beleértve) hajtotta végre. Az úgynevezett „tipizálás” csökkentette a vízi határellenőrzést végrehajtók létszámát is. A dunai határőrizet térbeni és időben történő folyamatosságának biztosítása csak az együttműködő vízirendészettel közös szolgálatok révén volt lehetséges.³⁶⁴

A vízi határátkelőhelyen a schengeni elvárásoknak megfelelő határforgalom-ellenőrzésre készített szakmai elgondolás³⁶⁵ hangsúlyozta, hogy mint az „Európai Unió vízi kapuja” az átkelőhely magas szintű működtetése az EU és hazánk biztonsága szempontjából is elsődleges fontosságú. Megítélésem szerint ennek legfontosabb eleme az ellenőrzési módszer szempontjából az volt, hogy a katalógus ajánlásainak megfelelően az átlépő személyeket mobil okmányleolvasó eszközökkel kellett ellenőrizni hajók fedélzetén. Az ARE3+ típusú, vagy korábbi (PR-303 és PR-304 típusú) mobil okmányleolvasó eszközökkel a hajó fedélzetén végzett határ-

³⁶⁴ Elgondolás a dunai határőrizet és a folyami határforgalom-ellenőrzés végrehajtására. Száma: 29000/3916-5/2013. ált. Készítette: dr. Vas Gizella r. ezredes, ORFK, Határrendészeti Főosztályvezető. Budapest, 2013. február 26.

³⁶⁵ Elgondolás a dunai határőrizet és a folyami határforgalom ellenőrzés végrehajtására. Száma: 02000/1516-3/2013. ált. Készítette: Máté Szabolcs r. őrnagy, BMRFK Határrendészeti Szolgálatvezető. Pécs, 2013. február 13.

forgalom-ellenőrzéshez elsősorban a személyhajók ellenőrzési idejének szinten tartása, gyorsítása érdekében két-három fő útlevé kezelő-kutató határrendészre volt szükség. Velük minden hajóvizsgálaton egy vízirendész és két pénzügyőr vett részt, így egy hajóvizsgáló csoport legalább öt-hat főből állt.

A határőrizet során a határszakasz szektorokra történő felosztása és tájékoztató pontok kijelölése, a határőrizet összehangolt több vonalas felépítése a helyi szerv vezetőjének feladata, a kockázatelemzés szerinti járőrirányítás pedig a szolgálatparancsnoké. A vízi határőrizetben a Duna-kifolyás hajós járőrökkel történő ellenőrzését a március 1-től október 1-ig tartó hajózási szezonban a kapitányság két járőrhajóval (Beneteau Ombrine 960 és egy Patrol Boat 6.9 típusú), illetve öt hajóvezetővel hajtotta végre, de ez csak a vízirendészet bevonása mellett működött, mely így is csak heti 2-4 hajós szolgálatot jelentett, mely megállapításom szerint nem volt elegendő. A hajózási időszakon kívül a folyami határátkelőhely és a vízi államhatár közötti vízfelület ellenőrzése a partról történt az erre vonatkozó külön útiránytervben meghatározott járőr szolgálati tevékenység alapján.

A vízi határellenőrzési feladatokra rendelkezésre álló humánerőforrás meglétét vizsgálva, az 2018-tól alultervezett volt a Mohácsi Rendőrkapitányságon a feladatokhoz és a határforgalom volumenéhez képest. A kapitányság határrendészeti osztályának 83 fős rendszeresített hivatásos létszámából ekkor 77 fő volt feltöltve. Az ORFK szakfőosztály intézkedéseit követően a határrendészeti létszám felülvizsgálatát 2018 őszén elvégezték, mindez azonban csekély mértékben érintette a vízi határellenőrzést, hiszen mindössze a meglévő öt hajóvezető státuszt tervezték egyel növelni. A rendőrség forrás hiányában a javaslatot nem valósította meg.³⁶⁶ A közúti határátkelőhely létszáma, a járőrlétszám és a funkcionális (informatikai, logisztikai) személyzet fejlesztése prioritást élvezett a vízi határellenőrzéssel szemben, mellyel a vízi határellenőrzés kiemelt fontossága miatt nem érték egyet. A rendelkezésre álló humán erőforrás folyamatosan csökkent, mely megnehezítette a schengeni követelmények teljesítését. A rendszeresített létszám 2019-től 2022. december 31-ig, Horvátország teljesjogú schengeni csatlakozásig 84 fő volt, 8 tiszt mellett 75 zászlós és tiszthelyettes, valamint 1 igazgatási alkalmazott tartozott az állománytáblázatba. A hivatásos állomány látta el mind a közúti, mind a vízi határátkelőhely és változó létszámú megerősítéssel a határőrizeti feladatokat is. 2019 és 2021 között,

³⁶⁶ Határrendészeti állománytábla módosítási és létszám javaslatok. Száma: 02000/7650-5/2018. ált.. Készítette: Máté József c. r. alezredes, BMRFK Határrendészeti Szolgálat, Határrendészeti Osztály, kiemelt főelőadó. Pécs, 2018. október 25.

a feltöltött létszám 70 fő (83,3%)³⁶⁷ és 74 fő (88%) között³⁶⁸ változott a fluktuáció függvényében. Ezután 2021-től feltöltöttség folyamatosan csökkenő tendenciát mutatott. Ez 85,5% volt 2021. június 01-én, 81,7% 2021 decemberében, 79,3% 2022. március 1-én és 73,2% 2022. szeptember 1-én.³⁶⁹ A negatív irányú hullámozás oka véleményem szerint főként a teljes jogú horvát schengeni csatlakozás okozta bizonytalanság, a COVID és az ukrán háború miatti forgalom csökkenés állomány általi érzékelése is. A horvát schengeni csatlakozástól, 2022. január 1-től 32 fős lett az új határrendészeti osztály állománya (3 tiszt, 28 zls/tts. és 1 riasz.), melynek csak a vízi határellenőrzési és a határrend fenntartásával kapcsolatos feladatokat kell ellátnia.

A magyarországi vízi határőrőrizet fejlesztésének legjelentősebb állomása az Európai Parlament és a Tanács a 2007/574/EK határozatával létrehozott Külső Határok Alap (KHA) 2007-2013-as programozási időszakában a KHA-2013/3.2.1 számú projektből a folyami határőrőrizeti rendszer kiépítése volt Mohácson 395 millió forintos támogatással.³⁷⁰ Az FHR a mohácsi határkikötőbe telepített vezetési pontból és az újmohácsi és a kölkedi toronyból, valamint a két toronyra elhelyezett fejegységből áll (12. sz. melléklet). A fejegységek folyami radart, nappali és hőkamerát és lézertáv mérő egységet tartalmaznak. A 2015. június 30-án átadott rendszerrel³⁷¹ megoldottá vált a dunai határvonal és a vízi határátkelőhely közötti mintegy 16 kilométeres folyószakasz folyamatos technikai felügyelete. A vízi határforgalom-ellenőrzés eszközeinek megújítása a humánerőforrás fejlesztésével ellentétben nagyobb lendületet kapott. Az Amerikai Egyesült Államok Energiaügyi Minisztériumának (USA DOE) radioaktív anyagok tiltott kereskedelmének és csempészetének megelőzése érdekében folytatott programja a dunai sugárfelderítés hatékonyságának növelése érdekében modern személyi sugármérőket, felszíni szennyezettségmérőt és radioaktív izotóp-azonosító berendezést, valamint egy katonai hátizsákba szerelt radioaktív felderítő egységet adott át használatra a rendőrségnek 2017 júniusában, képzés keretében.³⁷² A határforgalom-ellenőrzés technikai támogatása érdekében jelentős

³⁶⁷ Beszámoltatás Mohács RK feladatairól. Száma: 02000/5268/2020. ált. Készítette: BMRFK Határrendészeti Szolgálat.

³⁶⁸ Beszámoltatás Mohács RK feladatairól. Száma: 02000/3319/2021. ált. Készítette: BMRFK Határrendészeti Szolgálat.

³⁶⁹ Schengeni feladatterv a Baranya Megyei Rendőr-főkapitányságot érintő feladatainak időarányos végrehajtásáról. Száma: 02000/2266/2021. ált.. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes, BMRFK Határrendészeti Szolgálat, Idegenrendészeti Osztályvezető Pécs, 2021. február 25. - 2022. december 31.

³⁷⁰ Kui: i. m. 2020: 143.

³⁷¹ Zsaru Magazin: Radarzár a Dunán. <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/zsaru-magazin/radarzar-a-dunan> (Letöltés ideje: 2023.08.25.)

³⁷² Jelentések USA DOE képviselőivel tartott megbeszélésről és képzés megszervezéséről. Száma: 02000/8297/2016. ált.. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes, BMRFK Határrendészeti Szolgálat, Idegenrendészeti Osztályvezető Pécs, 2016. szeptember 20. - 2017. június 02.

mérőföldkőnek ítélem, hogy 2022-től Chameleon 5R Dual típusú új, 4G adatkapcsolattal működő okmány- és ujjnyomatolvasó készülékekkel³⁷³ látták el a határkikötőt az új EES és az Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszer (továbbiakban: ETIAS)³⁷⁴ bevezetése érdekében. Az EES elindulása után annak biometrikus adatokat is rögzítenie kell a külső határok igazgatásának megerősítése, különösen a határátkelőhelyeken a jogszerűtlenül átlépni szándékozók kiszűrése és a jogszerűen utazók határátlépésének megkönnyítése érdekében.³⁷⁵ A határforgalom-ellenőrzést biztosító stabil és mobil eszközöknek azonban már ma is meg kell felelniük az EES Rendelet³⁷⁶ követelményeinek, ezért Magyarországon az új Nemzeti Határforgalom-ellenőrző és Regisztrációs Rendszer (továbbiakban: NHERR) tartalmazza a NOVA.Border nevű vízi mobil alkalmazás fejlesztését is, melynek tesztelése a mohácsi határkikötőben 2021. május 18-tól zajlott.³⁷⁷ Az új NHERR rendszert a belvízi határforgalom-ellenőrzésben, a kizárólag hajók ellenőrzésére kifejlesztett vízi modullal 2021. december 9 óta használják,³⁷⁸ azt megfelelőnek tartom a schengeni követelmények végrehajtására.

A technikai fejlesztésekkel párhuzamosan a Dunán a vízi járművel történt határátlépések száma Mohács vízi határátkelőhelyen 2008-tól 2019-ig növekvő trendet mutatott, majd 2020-2021 között a COVID-19 járvány során a korlátozások bevezetése és az azokat igénybe vevő nyugdíjas korosztály legmagasabb veszélyeztetettsége miatt az Al-Dunára irányuló turisztikai célú utazások tizedére estek vissza. Az azt követő emelkedő személyforgalmi tendencia még 2022 év végére is csak a 2019-es szint 61%-át érte el, majd a Horvát Köztársaság schengeni csatlakozása miatt, a személyforgalom 2023-ban 46.512-re, 2024-ben pedig mindössze 22.107-re csökkent, mert a személyhajók nagyobb hányada a vukovári kikötőben kért schengeni határvizsgálatot (2. számú ábra).

³⁷³ Infrastruktúrafejlesztés a szisztematikus határellenőrzés bevezetésére, Belső Biztonsági Alap BBA-2.6.3/3-2017- 00001 sz. projekt alapján. https://www.police.hu/sites/default/files/ORFK_EU_t%C3%A1mogat%C3%A1sok_2021.%20L.pdf (Letöltés ideje: 2023.08.31)

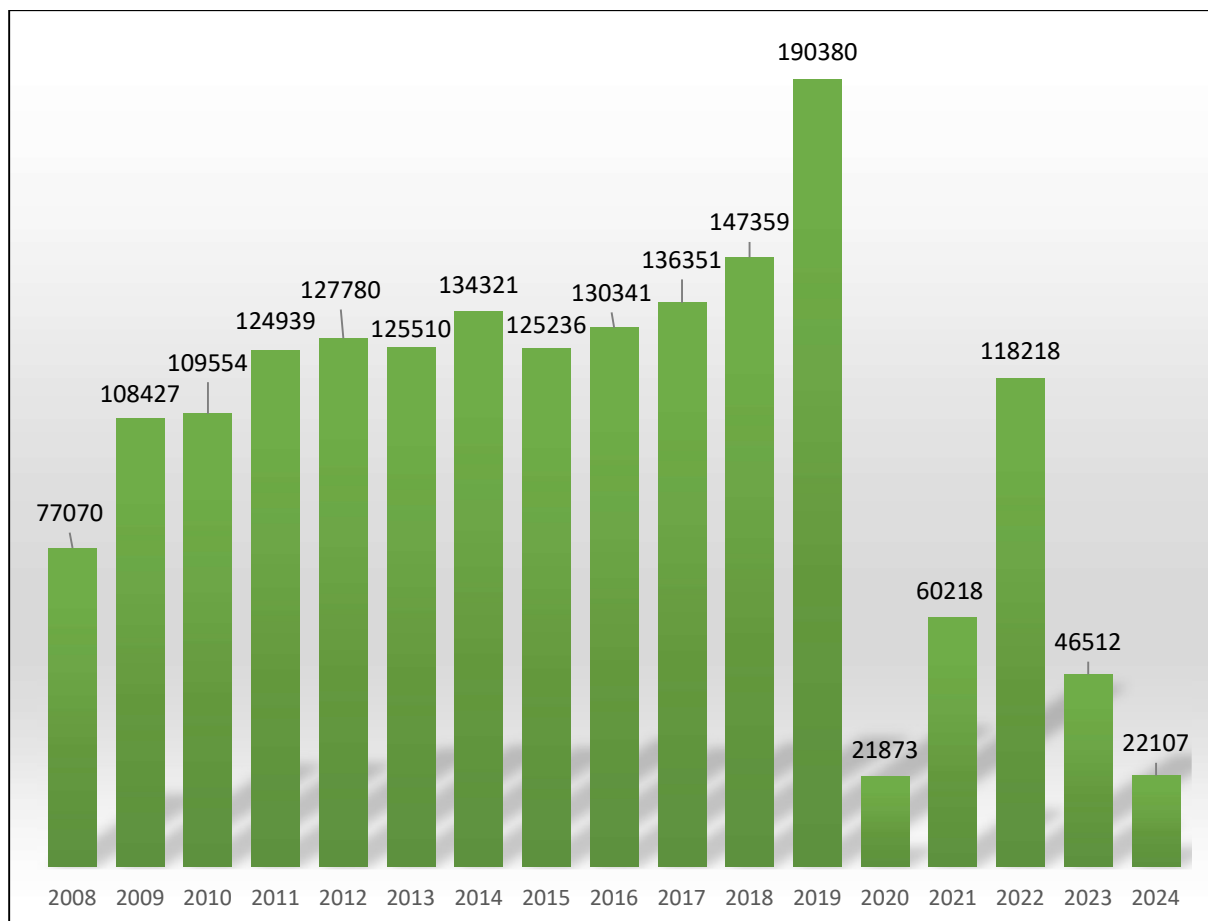
³⁷⁴ 2019. évi XCVI. törvény indoklás az Európai Határregisztrációs Rendszerrel, valamint az Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszerrel összefüggő egyes törvények jogharmonizációs célú módosításáról szóló 2019. évi XCVI. törvényhez, 1-2. pont alapján.

³⁷⁵ Balla József et al. (2021): Biometrikus adatok megjelenése az új európai határrendészeti adatbázisokban. *Határrendészeti Tanulmányok*. 2021/3. szám. pp. 6-19: 11-12.

³⁷⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2226. Rendelete a tagállamok külső határait átlépő harmadik országbeli állampolgárok belépésére és kilépésére, valamint beléptetésének megtagadására vonatkozó adatok rögzítésére szolgáló határregisztrációs rendszer (EES) létrehozásáról és az EES-hez való bűnüldözési célú hozzáférés feltételeinek meghatározásáról, valamint a Schengeni Megállapodás végrehajtásáról szóló egyezmény, a 767/2008/EK rendelet és az 1077/2011/EU rendelet módosításáról.

³⁷⁷ Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság, Rendészeti Főigazgatóság, Határrendészeti Főosztály 29000/11195-20/2021. ált. sz. átirata, készítette: Szőke Attila r. őrgy.

³⁷⁸ Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság, Rendészeti Főigazgatóság, Határrendészeti Főosztály 29000/25441-51/2021. ált. sz. átirata, készítette: Szőke Attila r. őrgy.

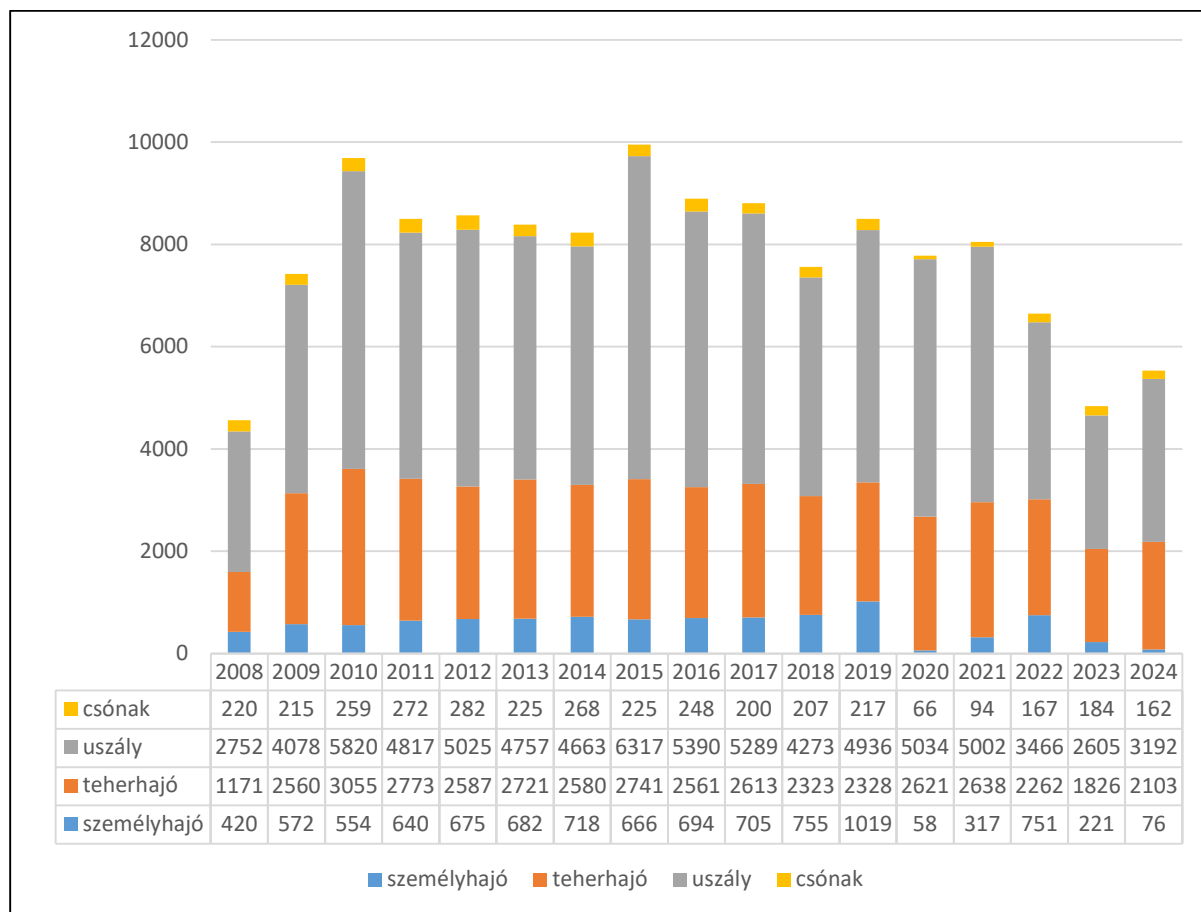


2. ábra. Vízi személyforgalom alakulása 2008-2024 között Mohácson (fő/év). Forrás: Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság. A szerző szerkesztése.

Mivel a dunai személyforgalom gerincét a tavasztól ősziig tartó szállodahajók forgalma adja, a vilájárvány negatív hatása még látványosabban látszik a személyhajók számának hullámzásán. A 4. számú ábrán lévő táblázat alsó sorában látszik, hogy 2019-ben 1019, 2020-ban 58, 2021-ben 317, 2022-ben 751, 2023-ban 221, míg 2024-ben pedig mindössze 76 személyhajó lépett át Mohácsnál. A jelentős visszaesés a horvát schengeni csatlakozás mellett az elhúzódó orosz-ukrán háború hatása, hiszen a turisták széles rétege az al-dunai utakat már nem tartja biztonságosnak. A 2023-ban Mohácsnál átlépett személyhajók utaslistáit vizsgálva az állapítható meg, hogy körutazásokban részt vevő utasok legnagyobb arányban (85-90%) német állampolgárok. Rajtuk kívül amerikai, osztrák, svájci, belga, svéd, norvég, dán, francia, illetve kínai utasok szerepelnek legtöbbször az utas névjegyzékeken. A személyzet tagjai a dunai hajós és más balkáni nemzetekből (ukrán, román, bolgár, szerb, macedón, montenegrói, holland, szlovák, magyar) és indiai, indonéz, fülöp-szigeteki, mianmari, török, egyiptomi állampolgárokból állnak. Utóbbiak – kevés kivételtől eltekintve – nem a nautikai személyzet tagjai, hanem gyakran séfként, felszolgálóként, kabin steward-ként, takarítóként alkalmazzák őket, vagyis az úszó

hotel kiszolgáló személyzetéhez tartoznak. A személyzet szinte teljes egésze útlevéllal, hajós útlevéllal utazik,³⁷⁹ így vízummentesek.

Az összes átléptetett vízi jármű forgalma alapján (3. sz. ábra) kitűnik, hogy a 2008-as gazdasági világválságból történt lassú kilábalás eredményeként a folyami szállítások és a személyforgalom lassan bővült 2010-ig, majd enyhe csökkenést követően négy évig stagnált, ezután 2015-ben érte el legmagasabb értékét. Azóta enyhén csökkenő trendet követett, viszont a teherhajók és uszályok száma 2016-tól 2021-ig gyakorlatilag stagnált (7600-7900 között volt éves szinten). Ezt követően 2022-ben az előző évhez viszonyítva 21%-os csökkenés következett be (5728 db), az extrém súlyos aszály, az orosz-ukrán háború miatti gabona- és műtrágya szállítási korlátozások és az év nagy részében tapasztalható alacsony dunai vízállás miatt, mely 2023-ban is folytatódott (4836 db).



3. ábra. Vízi jármű forgalom alakulása járműtípusonként 2008-2024 között Mohácson (db/év).

Forrás: Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság. A szerző szerkesztése.

³⁷⁹ Forrás: Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészet Szolgálat.

A 2024-es évtől újra emelkedik a hajóforgalom (5533 db), vagyis a kevesebb személyhajó mellett nő az áruszállítás volumene. Ebből arra következtetnek, hogy az erőket és eszközöket a kockázatelemzés alapú teherhajó vizsgálatra kell összpontosítani és a fokozott ellenőrzések elrendelésének számát növelni szükséges.

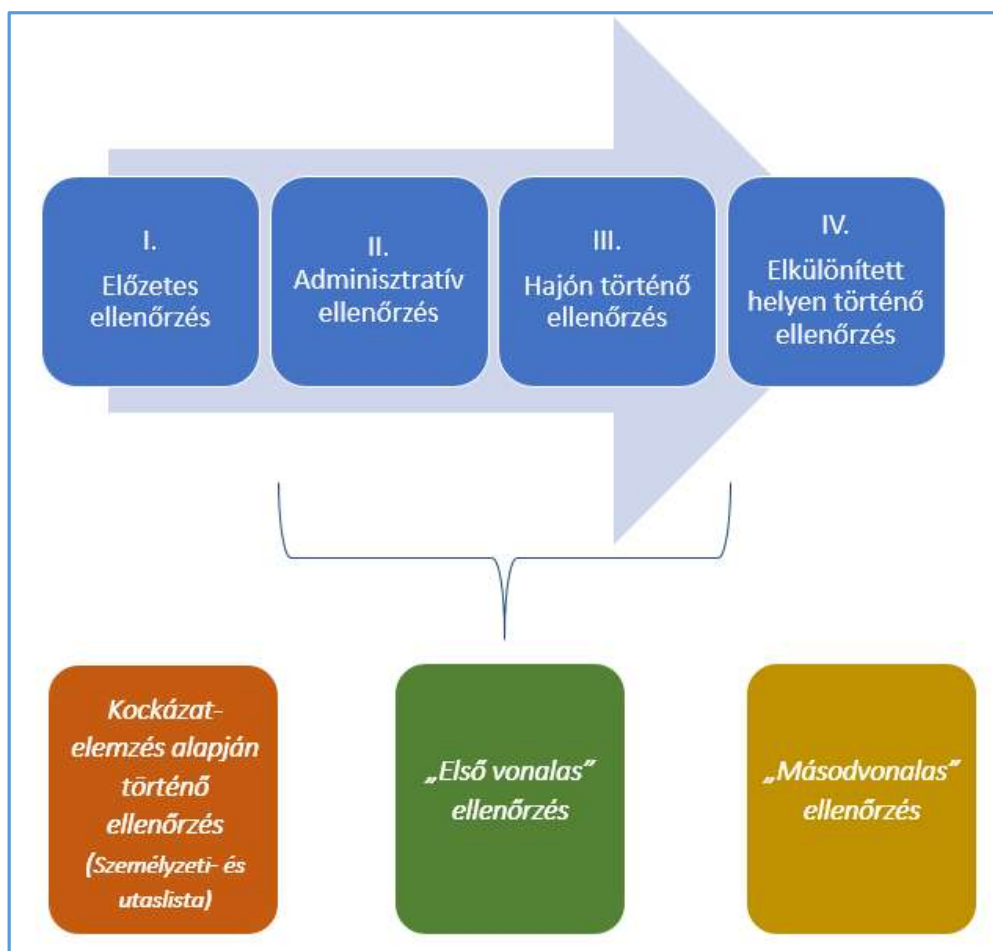
3.5. A belvízi határforgalom-ellenőrzés folyamatleírása

A folyami határellenőrzés részben digitalizált eljárásokkal több lépcsős ellenőrzésként a szervezeten belüli és a szervezetek közötti együttműködés nagyfokú fenntartása mellett történik. A schengeni elvek szerinti határforgalom-ellenőrzés célja egyértelmű; a legálisan átlépő utasokat a lehető legkevésbé tartsa fel és egyúttal legyen képes a jogellenes cselekmények elkövetésének megakadályozására vagy felfedezésére. Követelmény, hogy ezt szelektív és differenciált ellenőrzéssel valósítsa meg, vagyis az ellenőrzés alá vont utasokat különítse el állampolgárság szerint (a szabad mozgás uniós jogát élvező személyek és harmadik országbeli állampolgárok) kockázatelemzés alapján és különböző mélységű ellenőrzést végezzen rájuk nézve (a harmadik országbelieknél alapos ellenőrzést).³⁸⁰ A biztonság fenntartásához igazított állampolgársági besorolás kockázati szintje határozza meg alapvetően az ellenőrzés tartalmi elemeinek számát és mértékét.³⁸¹

A jogi normákban meghatározottak szellemében kialakított belvízi határforgalom-ellenőrzési folyamatleírást egyedi négylépcsős ellenőrzési modellel elsőként értekezésemben a 4. számú ábrán mutatom be. A négylépcsős folyamat a schengeni külső vízi járatok egyre mélyülő ellenőrzését valósítja meg, vagyis egymásra épülő fokozatokat tartalmaz. A modellben leírt „első vonalas ellenőrzés”, illetve „másodvonalas ellenőrzés” az angol szaknyelv „first line check” és „second line check” kifejezéseinek fordításai. Ezek az európai határrendészeti szaknyelvi kommunikáció részei, így – bár ilyen fogalommal a jogszabályokban nem találkozunk – a magyar szakterminológiában is használják a „határforgalom-ellenőrzés első vonalában”, illetve a „második vonalában” kifejezéseket.

³⁸⁰ Balla József (2017b): A schengeni elvek szerinti határforgalom-ellenőrzés tartalmi elemei Magyarországon 2016-ban. *Magyar Rendészet*, 17. évf. 3. szám. pp. 13–30: 22.

³⁸¹ Zsigovits László (2014): Globalizációból fakadó rendészeti kihívások a korszerű információtechnológia tükrében. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XV.* Pécs, 2014. pp. 61–66.



4. ábra. A belvízi határforgalom-ellenőrzés négylépcsős folyamata. A szerző saját szerkesztése.

A belvízi négylépcsős határforgalom-ellenőrzés alapvetően azért hasonlít a légi ellenőrzési technológiára, mert ott is létezik kockázatelemzés alapján történő előzetes ellenőrzés az elektronikusan érkező utaslisták segítségével. Hazánkban a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság kijelölt állománya az elektronikusan beérkezett utaslistákat önállóan elemezi, amelynek eredménye alapján előszűrést³⁸² hajt végre, valamint schengeni külső járatok esetében javaslatot tesz az ellenőrzés első vonalában történő kockázatelemzésen alapuló ellenőrzés végrehajtására. A terrorizmus és a súlyos nemzetközi bűncselekmények elleni küzdelem miatt itt azonban az utas adatokat elemző-értékelő egység tevékenysége is bekapcsolódik a folyamatba, ellentétben a vízi határforgalom-ellenőrzéssel. Az utasfelvétel során gyűjtött előzetes utasinformációs ada-

³⁸² „Előszűrés”: a légi határátkelőhelyen a schengeni külső légi járatokról kiszállított utasok előzetes ellenőrzése az illegális migráció és a jogellenes cselekmények megakadályozása érdekében, melynek során az érvényes úti okmányok, szükség szerint a vízumok meglétét, valamint a személyazonosságot kell vizsgálni, és amely nem helyettesíti a szabad mozgás uniós jogával rendelkező személyek határforgalom-ellenőrzését vagy a harmadik országbeli állampolgárok alapos ellenőrzését, és nem azonos az elkülönített helyen végzett ellenőrzéssel; a Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról szóló 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 2. b.) pont alapján.

tokat a 2004/75 EK irányelv (API-irányelv) alapján küldik meg a légi fuvarozók. Az API-adatok alkalmasak az utasok személyazonosságának megállapítására, ezáltal az adatok különféle nyilvántartásokban történő összevetésére, ami lehetőséget teremt a nyilvántartott terroristák, körözöttek, bűncselekményben érintett vagy a közbiztonságot veszélyeztető személyek kiszűrésére. Emellett az utasnyilvántartási adatállományban tárolt adatokat (például az utas neve, az utazás időpontja és útvonala, az ülőhely számára és a poggyászra vonatkozó információk, valamint az elérhetőségek és a fizetési mód) a légitársaságok vagy megbízásuk alapján más szolgáltatók gyűjtik a foglalásra nyitva álló határidőn belül.³⁸³ Ezen adatok feldolgozására minden uniós tagállamnak létre kellett hoznia egy utas-adat információs egységet. Ez hazánkban elsőként 2015-től a Szervezett Bűnözés Elleni Koordinációs Központnál (SZBKK) működött, majd a 2019-től a Terrorelhárítási Információs és Bűnügyi Elemző Központ (TIBEK) Találatkezelő Központjának automatizált kockázatelemzési folyamata látta el az utasadatok szűrését.³⁸⁴ A nemzetbiztonsági struktúra 2022 májusi átszervezése óta horizontálisan működő fúziós központként a Nemzeti Információs Központ (NIK) látja el a TIBEK korábbi feladatait, valamint elindulása után elvégzi majd a vízummentes országokból a schengeni térségbe belépők monitorozására szolgáló ETIAS-rendszerrel kapcsolatos nemzeti egység feladatait is.³⁸⁵ Így tehát a légi határátkelőhelyek határrendész állománya részére jelenleg a NIK juttatja el az utasadatok elemzése során kockázatosnak ítélt személyek adatait azok további ellenőrzése céljából.

A vízi határátkelőhelyen a négylépcsős határforgalom-ellenőrzés I. lépcsője az előzetes ellenőrzés, mely utasadat ellenőrzést jelent. Azt tapasztaltam, hogy ezt a fázist a hazai joganyag, a határforgalom-ellenőrzési szabályzat nem tartalmazta, ezért gyakorlati szempontból indokoltnak láttam lehetséges definíciójának meghatározását:

„Előzetes utasadat ellenőrzés: *A vízi határátkelőhelyen, a terrorizmus és a jogellenes cselekmények megakadályozása céljából, valamint az illegális bevándorlás elleni intézkedések elősegítése érdekében a schengeni külső határon csoportosan átlépő utasok és vízi járművek jogszabályban meghatározott és a határátkelőhelyre digitális úton az érkezést megelőzően megküldött adatainak, a körözési- és más meghatározott adattárakban történő ellenőrzése a kockázatelemzés alapján.*”

³⁸³ Az utas-nyilvántartások terrorizmus és súlyos bűncselekmények megelőzése érdekében történő felhasználásáról szóló 2016/681 Irányelve alapján (PNR Irányelv)

³⁸⁴ Filep Szilárd-Pethő Zsuzsa (2021): A TIBEK Találatkezelő Központ. *Nemzetbiztonsági Szemle*. 9. évf. 2. szám 44-52: 47. <https://doi.org/10.32561/nsz.2021.2.24>

³⁸⁵ Márton Balázs (2023): A NIBEK-től a Nemzeti Információs Központig. *Nemzetbiztonsági Szemle*. 11. évf. 1. szám. pp. 21-33: 29-31. <https://doi.org/10.32561/nsz.2023.1.2>

Történetisége szempontjából fontos kiemelni, hogy az ellenőrzési módszertan 2014 márciusáig valójában csak három fázisból állt, mert az előzetes utasadat ellenőrzési szakaszt technikailag akkor lehetett bevezetni. Ekkor a rendőrség magyar és angol nyelven tájékoztatta a hajósokat, hogy utas listájukat előzetesen, elektronikus úton küldjék meg a hazai határrendészeti szervnek. Ennek jogi alapja a kódex VI. melléklet 3.1.2 pontja volt (jelenleg a 4.3. pontja irányadó), amely a FAL-egyezmény szerinti listák összeállítását és a kikötőbe érkezés előtt 24 órával történő megküldését írta elő. Az előzetesen megküldött adatok fogadásáról átvételi elismervényt kell visszaküldeni a hajóparancsnoknak elsősorban elektronikus visszaigazolás formájában. (Ugyanezen határidőn belül azt is jelezni kell a kapitánynak, ha a hajón potyautasokat észlelt, vagy az utasok, illetve a személyzet száma, összetétele változott.) A digitális listák fogadásának technikai feltételeit a Dunán a Rádiós Segélyhívó- és Infokommunikációs Országos Egyesület (RSOE) segítségével teremtették meg. Pályázati támogatásból³⁸⁶ üzembe helyezték az un. „PAXLST”³⁸⁷ rendszert. A határforgalom-ellenőrzés gyorsabbá tétele érdekében a projekt partnerek a folyami információs szolgáltatásokhoz kapcsolódóan megalkották a Dunán közlekedő teher- és szállodahajók ellenőrzését biztonságosabbá és gyorsabbá tevő folyami elektronikus utas- és személyzeti cseréjét. A rendszer lényege, hogy a hajóparancsnok elektronikus úton megküldi az MS Excel-ben készült szabványosított személyzeti- és utaslistákat a Folyami Információs Rendszer (angolul River Information System, vagyis RIS) szolgáltatóján keresztül a rendőrségnek. Ez volt az első harmonizált, EU szabványon alapuló folyami elektronikus utaslista alkalmazás a Dunán.³⁸⁸

A rendőrségi törvény a külső vízi határon csoportosan átlépő utasok esetén a nevét, születési idejét, állampolgárságát, úti okmány számát, illetve az utasok létszámát és a vízi járművek típusán és nyilvántartási számán kívül csak a határátlépés időpontjának és helyének kezelését engedélyezi. A nyilvántartott adatokat az utas átléptetését vagy a beléptetés megtagadását követően, de legkésőbb az adatok átvételétől számított huszonnégy órán belül törölni kell, kivéve, ha az adatokra további eljárás céljából szükség van. Az előzetes utas adatokat az eljárás befejezését követően haladéktalanul eltávolítják. Ellentétben azonban a légi utasadatokat kötelező

³⁸⁶ A Magyarország-Horvátország IPA Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013 keretében megvalósuló, a „Dunai határrendészeti együttműködés a magyar-horvát határon” című CoPo nevű projekt keretében. Forrás: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság.

³⁸⁷ A „PAXLST” az elektronikus adatcserénél (EDI) az adminisztrációban, kereskedelemben és a szállítmányozásban részt vevő kereskedelmi partnerek között használt utaslista-üzenet rövidítése. https://service.unece.org/trade/untid/d09b/trmd/paxlst_c.htm (Letöltés ideje: 2023.10.19)

³⁸⁸ Mező Gergely: Szabványosított személyzeti és utaslista alkalmazás a mohácsi határrendészet részére. (előadás, DARIf Projekt, Extra Workshop, 2014. május 13, Budapest). https://bmprojektek.kormany.hu/download/d/5a/a0000/DARIF_PAXLST_Gergely%20Mezo.pdf (Letöltés ideje: 2023.10.19)

átadásával, ezek a NIK részére jelenleg átadhatók – terrorista és súlyos bűncselekménynek minősülő bűncselekményre vonatkozó információ feltárása érdekében, elemzés-értékelés céljából, hírigény teljesítése céljából, továbbá az utasadatok kockázatelemzésére vonatkozó törvényi feltételek teljesülése esetén – a konkrét cél megjelölésével.³⁸⁹

A legfontosabb elektronikus hajózási okmányok ma már az egész Duna szakaszon szabványosítottak, ezek az ún. DAVID-formanyomtatványok. Miután Magyarország, Horvátország, Szerbia, Bulgária és Ukrajna 2020-ban bevezette a dunai hajózási formanyomtatványokat, 2022 első felében Románia és a Moldovai Köztársaság is követte őket, és ezzel lezárult a bevezetési folyamat. A nemzetközileg harmonizált formanyomtatványok a három leggyakrabban használt határellenőrzési nyomtatványt, az érkezési és indulási jelentést (13. sz. melléklet) a személyzeti listát (14. sz. melléklet) és az utaslistát (15. sz. melléklet) váltották ki,³⁹⁰ és így a határellenőrzés egyszerűsödéséhez és a hajózási ágazat adminisztratív erőfeszítéseinek csökkenéséhez vezettek. A DAVID űrlapokat az osztrák Duna hajózási vállalat, a Viadonau koordinálásával, az EU Duna régió Stratégia "Adminisztratív folyamatok" munkacsoportjában dolgozták ki a PA1a (belvízi utak) és a PA11 (biztonság) prioritási területekre a hajózási ágazat és szakértők bevonásával. Ezt követően 2021 augusztusában elindult DAVID-formanyomtatványok digitális létrehozása és kitöltése a DoRIS internetes portálon, de a távlati cél, ezek teljes folyamatszakszra történő elektronikus jelentési rendszerbe³⁹¹ történő integrálása. Ez a rendszer már létezik, azonban még nem minden tagország tette kötelezővé a használatát. Az utasok védelme érdekében a személyszállítók részére adatkezelési és adatszolgáltatási kötelezettséget írt elő a hajózási ellenőrzési hatóság, meghatározva, hogy a vízi jármű parancsnoka felelős a DAVID nyomtatványok előzetes megküldéséért, melyet PannonRIS weboldalon is megtehet.³⁹² A Közép- és Kelet Európai Jelentési Információs Rendszerben (CEERIS) rendszerben csak egyszer kell jelentést leadnia egy hajónak és az eljut minden érintett ország kikötői hatóságához és rendészeti szerveihez úgy, hogy tartalmazza nemcsak a kitöltött DAVID formanyomtatványokat, hanem egy adott hajó teljes dunai úti tervét, a hajók és a szállítmányok jellemző adatait,

³⁸⁹ A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 91/M. §. (4) (6) bekezdés alapján.

³⁹⁰ Az Innovációs és Technológiai Minisztérium Hajózási Hatósági Főosztálya A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 56.§-ában kapott felhatalmazás alapján a 002/Taj/2020. számú Hajósoknak Szóló Tájékoztatóval tette közzé magyar, angol és német nyelven, hogy a magyar Duna szakaszon közlekedő hajók részére 2020. február 1-től a határ- és vámvizsgálatok során a DAVID formanyomtatványok használata kötelező.

³⁹¹ Forrás: CEERIS; Közép- és Kelet Európai Jelentési Információs Rendszer. www.ceeris.eu (Letöltés ideje:2023.10.19)

³⁹² Budapest Főváros Kormányhivatala, Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály, 38/Du/2022., 08/Ti/2022. és 03/Dr/2022. számú Hajósoknak szóló hirdetmény A személyszállítási szolgáltatást végző hajózási tevékenységhez kapcsolódó adatkezelési és adatszolgáltatási kötelezettségről a Magyarország schengeni határait átlépő hajók részére. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100045.nfm> (Letöltés ideje:2023.10.19)

melyet a határforgalom-ellenőrző hatóságok egy egységes rendszerben látnak. A CEERIS rendszer alkalmazása Magyarországon 2022. decemberben indult, de az Építési- és Közlekedési Minisztérium azt a hajózás összes szereplője felé még nem tette kötelezővé, ezért jelenleg a magyar Duna szakaszon a hajók elenyésző része küldi meg előzetes utas adatait digitális úton. (Ausztriában 2023. január 1-től fel is váltotta a DoRIS rendszert, Romániában szintén az év elejétől használható és az egyetlen ország, ahol kötelezővé is tették. A rendszert 2023. május 1-től bevezette Szlovákia és Horvátország is tervezi azt, a nemzeti CIMIS nevű rendszerrel való összeköttetés révén 2024-től.)³⁹³ A tengeri legjobb gyakorlat egy nemzeti egyablakos rendszer a személyzeti- és utaslisták elektronikus benyújtására, ez azonban Magyarországon a folyami hajózásban még nem lett megteremtve, a megoldás kulcsa az illetékes minisztérium kezében van. A késlekedés oka a szakmai szervezet túlterheltsége.

A vízi határforgalomban fogadott előzetes **digitális utaslisták ellenőrzését még nem tartalmazza a határforgalom-ellenőrzési szabályzat, ezért annak módosítására tettem javaslatot az Országos Rendőr-főkapitányság felé 2023. október 20-án a következő szöveggel.** „Amennyiben a személyszállítási szolgáltatást végző hajó érkezése előtt rendelkezésre áll az előzetes utaslista, annak elemzése a rendelkezésre álló nyilvántartások alkalmazásával (pl. vízumnyilvántartó rendszer), valamint az azon szereplő személyek adatainak ellenőrzése kockázatelemzés alapján – nem teljes körűen – a 67. pontban foglaltak figyelembevételével végrehajtható. A szűrőpróbaszerű adattári ellenőrzést a HERMON Körözési Nyilvántartási Rendszerben és az idegenrendészeti résznyilvántartásban célszerű elvégezni. A nyilvántartott adatokat az utas átléptetését vagy a beléptetés megtagadását követően, de legkésőbb az adatok átvételétől számított huszonnégyszeren belül törölni kell, kivéve, ha az adatokra további eljárás céljából szükség van. Az előzetes utas adatokat az eljárás befejezését követően haladéktalanul törölni kell.”³⁹⁴

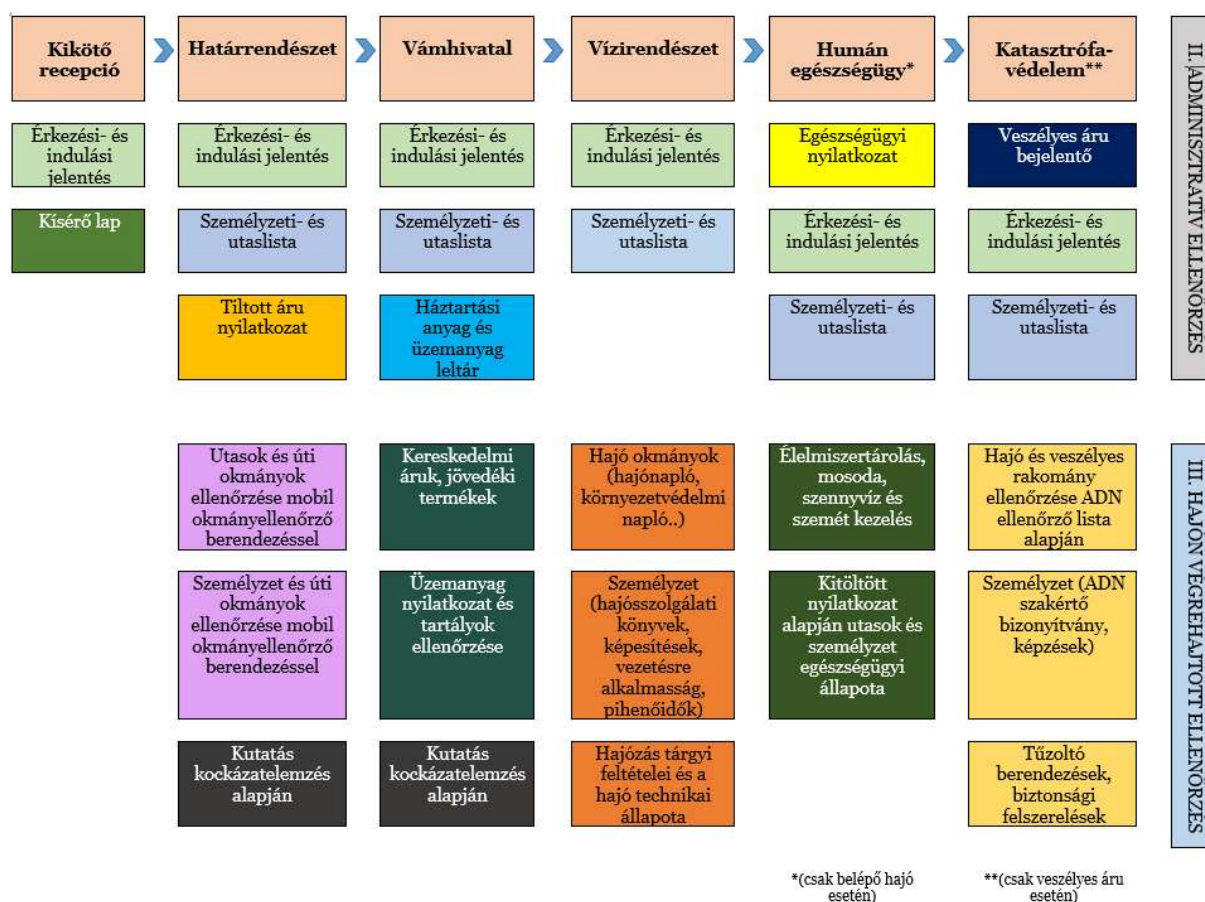
Az előzetes digitális utaslista ellenőrzés mellett a vízi határátkelőhely szolgálatparancsnoka a kockázatok elemzéséhez, a kockázati szintek meghatározásához és a legmegfelelőbb hajóvizsgálati módszer meghatározásához, az arra való felkészüléshez, a szükséges létszám biztosításához a Dunán hegymenetben vagy völgymenetben közeledő hajók digitális azonosítását és nyomon követését is valós időben tudja végrehajtani. Erre a PannonRIS szolgáltatáson keresztül van lehetősége, hiszen minden nagyhajó a hazai folyamszakaszon köteles úgynevezett

³⁹³ Forrás: CEERIS_FAQ_V13. www.ceeris.eu (Letöltés ideje:2023.10.19)

³⁹⁴ Javaslat a Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról szóló 24/2015. (X. 15.) ORFK utasítás „személy- és teher szállító hajók ellenőrzése”, illetve a „hajóvizsgálat végrehajtásának, a vízi járművek kutatásának általános szabályai” című részeinek módosítására. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes. Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat. Száma: 02000/9552-1/2023. ált.

AIS jeladót használni. A transzponder jele alapján neve, típusa, MMSI azonosító száma, helyzete, méretei, sebessége, hívójele, a célkikötő neve és a várható érkezés ideje a képernyőn megjeleníthető.³⁹⁵

A határforgalom-ellenőrzés első vonalában végzett tevékenységet „adminisztratív” és a „hajó fedélzetén végrehajtott” részre bonthatjuk. Az adminisztratív ellenőrzési fázis a határkikötőben az útlevelezési helyiségben és a társszervek irodáiban zajlik. A hajó kapitánya vagy megbízottja nemcsak egy hatóságnál ad le dokumentumokat, hanem egy „kísérő lappal” a recepciótól indulva minden érintett hivatalos szerv irodáját meghatározott rendben egymás után meg kell látogatnia. Ennek sorrendjét és a leadandó okmányokat az 5. számú ábra felső négy sora szemlélteti. Az érkezési- és indulási jelentés, a személyzeti- és utaslista DAVID formanyomtatvány.



5. ábra. Az adminisztratív- és a hajón végrehajtott ellenőrzés lépései és az ellenőrzött okmányok. Forrás: A szerző saját szerkesztése a „Practical Manual on border controls along the Danube and its navigable tributaries” 11. oldalon lévő ábra alapján.

³⁹⁵ Hajókövető alkalmazás: www.pannonris.hu/hajokoveto

A rendőrség hatályos belső normája, a határforgalom-ellenőrzési szabályzat szerint az adminisztratív ellenőrzés személy- és teherszállító hajóknál hasonló folyamat: „206. A személy, teherszállító hajó úszóművön, partfalnál vagy kijelölt veszteglőhelyen történő kikötése után az útlevélkezelő ellenőrzi a személyzeti és utaslistát, az érkezési-indulási jelentést, valamint a hajós nyilatkozatot, ezt követően a szükséges adatokat bejegyzí a hajóforgalmi naplóba. 207. A személyzeti és utaslista eredeti példányát az útlevélkezelő bélyegzi, valamint arra rögzíti a hajón utazó személyek számát, majd visszaadja a kapitány vagy annak megbízottja részére. A személyzeti és utaslista másolati példánya az útlevélkezelőnél marad, amelynek megsemmisítésére – a határforgalom-ellenőrzés végrehajtását követően – a szolgálatparancsnok intézkedik.”

Áttekintve a jelenlegi határforgalom-ellenőrzési módszertant, a már említett normamódosítási kezdeményezésemben **az ORFK szakfőosztály felé a digitalizáció érdekében javasoltam a „hajós nyilatkozat” törlését a szövegből**, mert a forráskutatás és a gyakorlati eljárások megfigyelése alapján azt tapasztaltam, hogy azt 1990-es évek elején Jugoszlávia ellen bevezetett gazdasági embargó óta változatlan formában alkalmazzák a határőrök, majd a határrendészek. Ez alapvetően egy vámfelügyeleti nyilatkozat, határrendészeti szempontból nincs relevanciája, megszüntetését indokoltnak látom.³⁹⁶ **A 206. ponthoz javasoltam a szükséges adatok hajóforgalmi naplóba történő manuális bejegyzésének törlését is, mivel a hajó érkezésére, kezelésre és elindulására vonatkozó adatokat digitálisan lehetne nyilván tartani, így az évtizedeken át alkalmazott a papír alapú „Hajóforgalmi Napló” megszüntethető.**³⁹⁷ Ehelyett szükségesnek láttam, egy kockázatelemzési rendszerrel támogatott digitális hajóforgalmi napló koncepciójának kidolgozását, melyből később rendőrségi újítás született.

A kapitány vagy annak megbízottja az okmányok adminisztratív ellenőrzését a határkikötő épületében megvárja kivéve, ha a hajóra való visszatérés a hatóságok részéről engedélyezésre került. Ezután a határrendész felelőssége, hogy összehangolja a határforgalom-ellenőrzésben résztvevő – és amennyiben szükséges – a közreműködő szervek képviselőivel a hajó fedélzetén történő közös ellenőrzés idejét, röviden szóban értékelik a kockázati szinteket és felkészülnek a határvizsgálatra.

³⁹⁶ 1991. szeptember 25-én az Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ) Biztonsági Tanácsának 713 (1991.) számú határozata alapján bevezették a Szerbiát és Montenegrót („Kis-Jugoszlávia”) sújtó azonnali és teljes körű fegyverszállítási tilalmat és felszólították a szemben álló feleket a tűzszünet betartására. Ennek következtében a Belgrádi Egyezmény 27. cikke alapján a hajó kapitányát írásban nyilatkoztatták arra vonatkozóan, hogy fegyvert és lőszert, valamint robbanóanyagot, robbanószeret nem szállít a hajón. Az Egyezmény azonban a tranzit áruk vámfelügyeleti nyilatkozatát tartalmazza, annak jelenleg határrendészeti relevanciája nincs.

³⁹⁷ Javaslat HAFO szabályzat módosítására. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes, Baranya Vármegyei Rendőrfőkapitányság, Határrendészeti Szolgálat. Pécs, 2023.10.20. szám: 02000/9552/2023. ált.

Ezt követően megkezdődik a III. fázis, a hajón történő ellenőrzés (az 5. ábra alsó három sora alapján). A komplex határvizsgálatot a kikötőhelyek valamelyikén vagy a veszteglőhelyen álló hajón az ellenőrzésben részt vevő és közreműködő szervek közösen, összehangoltan hajtják végre,³⁹⁸ olyan erővel és eszközökkel, melyet az utasok és a személyzet létszáma, valamint a hajó és a rakomány átvizsgálása megkíván. A határrendész – a hajók kialakításától függően, arra alkalmas helyen – végrehajtja az utaslistákon szereplő személyek és úti okmányaik ellenőrzését a határforgalom-ellenőrzési szabályzatban meghatározott sorrendben.³⁹⁹ Elsőként mindig az utasok, majd a személyzet ellenőrzése következik mobil okmányleolvasó eszközök segítségével. A kódex 8. cikk (2) bekezdése szerint ellenőrzik a szabad mozgás uniós jogával rendelkező személyeket mind be- mind kiutazáskor a releváns adatbázisokban (SIS, INTERPOL SLTD és ellopott, jogellenesen használt, elveszett vagy érvénytelenített úti okmányokkal kapcsolatos nemzeti adatbázisok). Ilyenkor a Nemzeti Határregisztrációs Rendszer személyes adatot nem, csak statisztikai adatokat rögzít. A harmadik országbeli utasokat be- és kiutazáskor a kódex 8. cikk (3) bekezdése szerint alapos ellenőrzés alá vonják. Beutazáskor az összes 6. cikk (1) bekezdés szerinti beutazási feltételt vizsgálni kell:

- a) Legalább 3 hónapig érvényes úti okmány megléte a tagállamokból tervezett kiutazás időpontjától, melyet a megelőző 10 éven belül bocsátottak ki;
- b) Érvényes vízum megléte – ha szükséges⁴⁰⁰ – ha nem rendelkeznek érvényes tartózkodási engedéllyel vagy hosszú távú vízummal;
- c) igazolják a tervezett tartózkodás célját és körülményeit, megfelelő anyagi fedezettel rendelkeznek a tartózkodás időtartamára és a visszatéréshez;
- d) nem állnak SIS beutazási és tartózkodási tilalom hatálya alatt;
- e) nem jelentenek veszélyt a tagállamok közrendjére, belső biztonságára, közegészségügyére vagy nemzetközi kapcsolataira, és ezen okokból nem állnak nemzeti beutazási és tartózkodási tilalom hatálya alatt.

Ezután a hajó személyzetének ellenőrzését a kapitány által biztosított helyiségben hajtják végre. Fontos kritérium mindkét kategóriánál, hogy az úti okmányok beolvasását, és az NHERR rendszerben történő ellenőrzését, illetve a személyek átléptetését minden esetben mobil okmány- és ujjnyomatolvasó eszközzel végzik (16. sz. melléklet), a hajóról való leszállítás

³⁹⁸ A 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 208. pontja alapján.

³⁹⁹ A 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 209. pontja alapján.

⁴⁰⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1806 rendelete I. mellékletben lévő országok. CELEX: 32018R1806

nélkül. Az eszközzel az útleveél csipekben tárolt fényképet is megjelenítik az elsődleges biometrikus adatok 2017. április 7-i kötelező ellenőrzési dátuma óta. Emellett egységes schengeni típusú vízumok esetén a vízuminformációs rendszerben tárolt ujjnyomatot is összehasonlítják a helyszínen a mobil eszközzel rögzítettel.⁴⁰¹ Ez a lépés 2014. október 11 óta kötelező. Az ellenőrzött személy, az átadott okmányban lévő arckép és a rögzített biometrikus azonosító azonosságait vagy eltéréseit rendészeti személyazonosítás során vizsgálják. A biometrikus azonosítás bizonyítottan biztonságnövelő hatással bír az okmányhamisítás ellen és egészében a határellenőrzést tekintve is.⁴⁰² Az úti okmányok kezelése is a fedélzeten történik és külön sajátosság, hogy az átlépésre jelentkező utasok és személyzet meglétét az utas- és személyzeti listán is tételesen ellenőrizni kell. Ezzel a határrendész végez a személyek ellenőrzésével.

Amennyiben a vízi rendészeti és vámellenőrző, esetleg a katasztrófavédelmi szervek képviselői is befejezték a vizsgálati tevékenységüket a fedélzeten, több kutatócsoportot alkotva közösen megkezdik a hajó és a rakomány átvizsgálását kockázatelemzés alapján, melynél gyanúok esetén jelen kell lennie a hajó kapitányának vagy egyik megbízottjának. Külső határon a belépő hajóknál az átvizsgálás minden esetben kötelező és a lehetséges mértékben kell végrehajtani.⁴⁰³ Hajóátvizsgálás – más szóval hajókutatás – végezhető az „első vonalas” és a „másodvonalas” ellenőrzés részeként is. A határátkelőhely rendje alapján hajóátvizsgálást az a személy láthat el, akit a feladat végrehajtására és a balesetelhárítási szabályokra kiképeztek. A kutatási feladatot végrehajtó rendőr és pénzügyőr végzi a vízi járművek és szállítmányok tiltott határátlépést megkísérlő személyek megbúvására, csempészáru elrejtésére alkalmas helyeinek átkutatását, ember, kábítószer, fegyver, lőszer vagy jövedéki termék csempészetének megakadályozása, illetve más jogsértő cselekmény felfedése céljából. Az átvizsgálás az adott hajó felépítésének, a szállítmány típusának, állagának, méretének megfelelő technikai eszköz – így különösen kézi videoendoszkóp, széndioxidmérő, ipari üregvizsgáló, sugárzásmérő, szűrőbot – alkalmazásával végezhető, elrejtett kábítószer, robbanószer vagy megbújt személy kutatásához szolgálati kutya is alkalmazható.⁴⁰⁴

A hajóátvizsgálás módszertanának kidolgozása érdekében a szállító hajók jellemzőit kell ismerni a Duna, mint vízi út jellegzetességei, a szállítási lánc és a szállított áruk összefüggései alapján. A hajók felépítményeinek sajátosságai határozzák meg a kutatási követelmény-

⁴⁰¹ A 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 70. pont alapján.

⁴⁰² Balla József (2019.): *A biometrikus adatokat tartalmazó úti és személyazonosító okmányok biztonságnövelő hatása a határ-, illetve közbiztonság alakulására*. Budapest: Dialóg Campus Kiadó. p. 82.

⁴⁰³ A 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 215. pont alapján.

⁴⁰⁴ A 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 216. pont alapján.

rendszert, mely meghatározza mely specifikus módszer és eszköz alkalmazható a belvízi határátkelőhelyeken a hajókutatáshoz. A felderítés eredményessége az ellenőrzést végző személy szakmai ismeretei mellett az átvizsgálást segítő technikai eszközök alkalmazásától függ, az pedig a jármű típusától, felépítményének sajátosságaitól, az ellenőrzési helytől és a szállított árutól. A közúti, sőt vasúti határátkelőhelyeken ezen összetett szempontrendszer alapján elsősorban a röntgen tud kétséget kizáró eredményt biztosítani,⁴⁰⁵ mely a vízi határátkelőhelyeken teljes hajók átvizsgálásához nem áll rendelkezésre. **Az általam – a gyakorlati alkalmazásból adódó igény alapján kidolgozott hajó átvizsgálási módszertani útmutatót⁴⁰⁶ a Dunán a gyakorlatban jelenleg is alkalmazzák.** Ezt kutatásom egyik gyakorlati eredménytermékének tekintem, ezért azt a 17. mellékletben csatoltam az értekezéshez.

A IV. elkülönített helyen végzett ellenőrzés a négylépcsős határforgalom-ellenőrzés utolsó lépcsője. Amikor az „első-vonalas” ellenőrzést végző határrendész a hajón elsősorban bűncselekmény, szabálysértés gyanúját észleli, vagy adattárakban elért találat miatt, esetleg menedékkérelem benyújtása vagy együttműködő szerv, illetve maga az ellenőrzött kérésére átteszi az ellenőrzést az elkülönített helyre, azt az elkülönített ellenőr hajtja végre. Az utast vagy az ellenőrzés alá vont személyzet tagját írásban tájékoztatja az ellenőrzés céljáról, egyéb körülményeiről és a gyanúok igazolása vagy kizárása érdekében annak megkezdésétől számított hat órán belül lefolytatja a szükséges intézkedéseket, ez lehet többek között ismételt személyazonosítás, okmányok technikai eszközökkel történő vizsgálata, ruházat, a csomag és jármű átvizsgálás, meghallgatás, kereső kutya alkalmazása vagy tételes vámvizsgálat kérése,⁴⁰⁷ illetve adatkérés KKSZH-n, NCC-n vagy más szervén keresztül.

A felvázolt gyakorlat schengeni normáknak történő megfelelését a külső határok igazgatását érintő schengeni értékelő ellenőrzések szakértőkből álló bizottságai hivatottak megítélni. 2019. szeptember 19-én a Mohácsi Rendőrkapitányság, Mohács Vízi Határátkelőhelyén az értékelő bizottság az alábbi pozitív megállapításokat fogalmazta meg: *„A határellenőrzéseket mindig három határrendészeti tisztviselőből, vámhatóságokból, vízi rendőrökből álló, és egyes esetekben a katasztrófavédelmi tisztviselőből álló és a határrendészeti rendőrök vezetése alatt álló közös csoport végzi. A határrendész minden egyes határellenőrzés előtt eligazítást tart ennek a közös csapatnak a kockázatelemzés alapján. Ez a kockázatelemzés a Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság által nyújtott elemzői termék, amely a DARIF (Duna folyó fóruma),*

⁴⁰⁵ Balla: i. m. 2017b: 25.

⁴⁰⁶ Hajó átvizsgálás Módszertani Útmutató kiadása. Száma: 02000/687-2/2024. ált. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes. Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészeti Szolgálat. 2024. február 01.

⁴⁰⁷ 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 77-92. pontjai alapján.

a vámhatóságok és más források adatain alapul. A helyszíni csoport megfigyelte egy német tengerjáró hajó határellenőrzését kilépéskor. A határellenőrzéshez mobil eszközöket használtak, az intézkedések a schengeni rendelkezésekkel összhangban kerültek végrehajtásra.”⁴⁰⁸

Ezt követően 2024. június 7-én hasonló helyszíni bizottsági látogatás zajlott a Mohácsi Rendőrkapitányság vízi határátkelőhelyén, mely a határforgalom-ellenőrzés technikai megvalósításával kapcsolatos ajánlást nem tett, így az állapítható meg, hogy a vízi határellenőrzés Magyarországon megfelel a szigorú schengeni előírásoknak.

3.6. Nemzetközi kitekintés – a dunai országok vízi határellenőrzésének végrehajtása

Hazánktól délre hat Duna menti állam rendelkezik összesen 48 olyan kikötővel, melyek határátkelőhelynek minősülnek, hiszen Szlovákia, Ausztria és Németország vízi szakaszán nincs határellenőrzés. A nemzetközi kitekintéshez Horvátország, Szerbia, Románia, Bulgária, Moldova és Ukrajna dunai átkelőhelyei közül fogom országonként a legfontosabbakat kiválasztani és bemutatni. Tekintettel a hajózásban tapasztalható erős versenyhelyzetre és a jelentős adminisztratív kötelezettségekre, a tagállamok érdeke, hogy a határellenőrzés egységes nyomtatványok ellenőrzése mellett, minél inkább digitalizálva és minél gyorsabban, ha lehet, hasonló módszerekkel valósuljon meg. Ez hozzájárulhat a szállítás többlet költségeinek csökkentéséhez is. A határellenőrzés egyik összetevője, a határőrizet, melyet az államok hasonlóan, parti megfigyelőállomások, radarok, nappali- és éjjellátó kamerák, illetve járőrhajók segítségével hajtanak végre. A határforgalom-ellenőrzés azonban különbözőségeket is tartalmaz. Magyarországtól délre a Dunán Horvátország, Románia és Bulgária a schengeni vívmányokat teljeskörűen alkalmazó államok, Szerbia, Moldova és Ukrajna pedig harmadik országok.

3.6.1. Horvátország

Horvátország négy dunai határátkelőhelyet működtet, Batinán, Aljmason, Vukováron és Ilokon, emellett Eszéken kezeli a drávai vízi határforgalmat. Elsősorban a vukovári kikötő 2023. január 1-től a Szerbiából érkező vagy oda távozó hajók részére nyújt ki- és belépési lehetőséget a schengeni területre, a többi kizárólag ideiglenesen megnyitott átkelőhely. Az ellenőrzés menete az alábbi:

⁴⁰⁸ Tájékoztató a 2019. évi szárazföldi, légi, visszatérési schengeni értékelő ellenőrzés jelentés tervezetéről. Száma: 29000/21285-57/2019. ált.. Készítette: dr. Balázs László r. ezredes, ORFK Határrendészeti Főosztályvezető Budapest, 2019. november 08.

1. A hajóskapitány vagy megbízottja kikötési engedélyt kér, majd ennek megszerzése után elektronikus formában elküldi a személyzeti- és az utas listát a hajóügynöknek. A hajóügynök a listákat, valamint a rakományra, a konvojra és a hajón tárolt egyéb anyagokra vonatkozó információkat elektronikus formában az ISUP egyablakos belvízi hajózási információs rendszeren keresztül az illetékes szolgálatoknak legalább 24 órával a hajó kikötőbe érkezése előtt vagy az utolsó kikötőből való induláskor (ha az utazás 24 óránál rövidebb ideig tart). Ezek az adatok a határellenőrzést végző valamennyi ügynökség számára láthatóak. A határőrök ezeket az adatokat a horvát határellenőrzési információs rendszerbe viszik be az adatbázisokban való ellenőrzés érdekében.
2. A hajó kikötőbe érkezését a hajóügynök bejelenti a határrendészetnek, a vámszolgálatnak, a kikötőmesteri szolgálatnak és a kikötői hatóságnak.
3. A hajó megérkezik a határátkelőhelyre.
4. A hajóügynök – ha szükséges – frissített utas- és személyzeti listát küld változások esetén. A határrendőrség az utas- és személyzeti listát az irodában ellenőrzi, adminisztratív vizsgálatot végez.
5. A határforgalom-ellenőrző szervek képviselői a hajó fedélzetére érkeznek.
6. A fedélzeti ellenőrzés során a határrendőrség ellenőrzi a személyzet és az utasok útlevelét mobil okmányolvasóval. A vámszolgálat ellenőrzi a gázolajbevallást, üzemanyagtartályokat, hajó- és rakományellenőrzést végez, és a készpénzbevallást vizsgálja. A kikötőmester a hajónaplót és a személyzet nautikai okmányait ellenőrzi a hajón. A vizsgálat egészségügyi ellenőrzéssel és növény-egészségügyi ellenőrzéssel is kiegészülhet.

A horvát hatóságok az egységes DAVID formanyomtatványokat (érkezési- és indulási jelentés, személyzeti- és utaslista) használják, melyek mindegyike nyomtatott eredeti változatban is átadásra kerül a digitális mellett. A határrendőrség a kódex előírásait alkalmazza a határforgalom-ellenőrzés során.⁴⁰⁹

⁴⁰⁹ Meinel, Ulf – Haringova, Andrea (2025): *Practical Manual on border controls along the Danube and its navigable tributaries*. 5th Edition – April 2025. Online. Vienna: Viadonau. [https://www.viadonau.org/fileadmin/content/viadonau/06Unternehmen/Dokumente/2025/20250127_5th edition Manual on Border Controls.pdf](https://www.viadonau.org/fileadmin/content/viadonau/06Unternehmen/Dokumente/2025/20250127_5th%20edition%20Manual%20on%20Border%20Controls.pdf) (Letöltés ideje: 2025.04.30.) pp. 38-42.

3.6.2. Szerbia

Szerbia vízi határrendészeti tevékenysége – hazánkkal szomszédos harmadik országként a Dunán – kiemelkedő jelentőségű, ezért annak elemzését fontosnak tartom. Szerbia hét állandó (Bezdán, Apatin, Backa Palanka, Újvidék, Belgrád, Veliko Gradiste, Kladovo és Prahovo), egy ideiglenes (Újvidék, ahol a határátlépést 3-4 nappal az érkezés előtt kell kérni) és három korlátozott nyitva tartású (Ram, Golubac, Donji Milanovac) vízi határátkelőhelyet működtet, utóbbiakat csak a turisztikai szezonban a szállodahajók részére tartja fenn. Mohács ellenállomása Szerbiában Bezdán, a legészakibb átkelőhely, Veliko Gradiste pedig a déli be- és kilépési pont. Ez utóbbi két átkelőhelyen kötelező a megállás minden vízijármű részére. Szerbia nem EU és nem schengeni tag, ezért nem alkalmazza kötelezően a kódex előírásait, de alkalmazza annak fő szabályait. A határforgalom-ellenőrzésben a kikötői hatóság, a határrendőrség és a Szerb Köztársaság Vámhatósága vesz részt. Az ellenőrzés menete az alábbi:

1. A hajó kapitánya rádión bejelentkezik a határkikötőbe (a 16-os csatornán), a DAVID formanyomtatványokat előzetesen digitális úton küldik meg.
2. A kikötő diszpécsera meghatározza a lekötési helyet.
3. A kapitány vagy megbízottja a kikötő recepción jelentkezik a szükséges ellenőrzési dokumentumokkal, ahol ellenőrzik a személyzet létszámát, személyazonosságát.
4. A kapitány vagy megbízottja a határrendészet és a vámhatóság irodáiban leadja a szükséges dokumentumokat (útleveleket és a DAVID formanyomtatványokat a határrendészetnek, illetve a vámhatóságnak emellett a vámbejelentési nyilatkozatot, az üzemanyag és ballaszt tankokról szóló jelentést és a készletkönyvet, az anyag naplót).
5. A határforgalom-ellenőrző szervek közös csoportja végrehajtja a fedélzeti ellenőrzést (személyes tapasztalatom szerint ezt mobil okmányolvasó eszközzel végzik).
6. A határrendészet megadja a továbbhaladási engedélyt.⁴¹⁰

Szerbia nem alkalmazza a kódex rendelkezéseit, ezért a hajók és utasaik ellenőrzésének leírása a nemzeti jogban jelenik meg. A szerb határellenőrzési törvény⁴¹¹ szerint nemzetközi vízi utakon közlekedő hajók határellenőrzését a nemzetközi folyami szállításra kijelölt határátkelőhelyen kell elvégezni. A határellenőrzés befejezését követően a Szerb Köztársaság belvizein közlekedő nemzetközi forgalomban részt vevő külföldi hajó – a vis maior esetén túl – a

⁴¹⁰ Meinel: i. m. 2025: 59-60.

⁴¹¹ A Szerb Köztársaság Határellenőrzési törvénye. <https://www.refworld.org/docid/6049f11a4.html> (Letöltés ideje: 2023.12.11)

kijelölt határátkelőhelyen kívül is kiköthet az illetékes kikötői hatóság határozata alapján a határrendészet és a vámhatóság előzetes engedélyével.

A Szerb Köztársaságba érkező vagy onnan távozó személyek és a legénység tagjai csak a nemzetközi vízi közlekedésre kijelölt határátkelőhelyen szállhatnak be és ki, kivéve, ha nemzetközi szerződés másként rendelkezik. A nemzetközi közlekedésben részt vevő hajó parancsnoka nem vehet fel és nem szállíthat olyan személyt, akinek nincs érvényes úti okmánya az államhatár átlépésére, az esetlegesen vízből mentett személyek kivételével.⁴¹²

A nemzetközi forgalomban részt vevő hajók határellenőrzését a határátkelőhelyen vagy a hajón kell elvégezni. Külföldről érkezéskor és külföldre indulás előtt a kapitány vagy a kormányos köteles a személyzet és az utasok listájának két példányát a határrendészetnek átadni, és az államhatár átlépésére vonatkozó okmányaikat ellenőrzésre bemutatni, kivéve, ha nemzetközi szerződés másként rendelkezik. Az ellenőrzés során megállapítják, hogy a személyzet tagjai és az utasok megfelelnek-e a Szerb Köztársaságba a be- vagy kilépésre vonatkozó követelményeknek. Ha belépés feltételeinek meg nem felelő személy a határrendőrség előzetes engedélye nélkül száll ki a hajóból a nemzetközi forgalomra kijelölt kikötőben, a hajóparancsnok, a kormányos vagy a hajózási társaság köteles viselni a tartózkodás és az országból való kiutasítás költségeit. A személyzeti és utaslisták egy példányát a határellenőrzést végző rendőr lebélyegzi és visszaadja a hajó parancsnokának, aki köteles azt a nemzetközi szállításra kijelölt kikötőben való tartózkodás során a rendőrség kérésére ellenőrzés céljából bemutatni. A hajó parancsnoka, illetve a hajózási társaság köteles értesíteni a határrendészeteket a potyautasok jelenlétéről, lehetőség szerint még a hajónak a kikötőben, illetve a határátkelőhelyen történő kikötése előtt. A hajó parancsnoka felelős a potyautasokért. A hajó kapitánya kellő időben értesíti a határrendőrséget és az illetékes kikötői hatóságot a hajó indulásáról.⁴¹³

A személyszállító hajók ellenőrzése tartalmazza az előzetes bejelentési kötelezettséget. „A sétahajó parancsnoka vagy a hajózási társaság, azaz az arra jogosult személy legkésőbb 24 órával a határátkelőhelyre érkezés előtt benyújtja a sétahajó útvonalát és programját, valamint a személyzeti- és az utaslista egy digitális példányát.

A határátkelőhely területére való megérkezéskor vagy a határátkelőhely területének elhagyása előtt a személyzet tagjait és az utasokat a hajón lévő személyzeti- és utaslista másolata alapján határellenőrzésnek kell alávetni. A listák egy másolati példányát a határrendészetnek le

⁴¹² A Szerb Köztársaság Határellenőrzési törvénye; 60. szakasz: Nemzeti határellenőrzési rendszer a vízi forgalomban.

⁴¹³ A Szerb Köztársaság Határellenőrzési törvénye; 61. szakasz: Határforgalom-ellenőrzés nemzetközi vízi forgalomban.

kell bélyegezni. A partra szálló utasokat határellenőrzésnek kell alávetni, kivéve, ha a határ biztonságát esetlegesen befolyásoló veszélyek értékelése azt mutatja, hogy nincs szükség határellenőrzésre.”⁴¹⁴ Szerbia a fentiek mellett a személyzeti névjegyzéken szereplő hajósok részére a kikötőhöz közeli lakott településeken vízummentes mozgást biztosít, ha rendelkezik meghatározott hajós szolgálati úti okmánnyal, amíg a hajójuk a kikötőben tartózkodik, de legfeljebb 90 napig az illetékes határrendőr állomás írásos igazolása alapján.

Veliko Gradiste határátkelőhelyen négy hatóság hajt végre ellenőrzést egyidőben, a határrendészet, a kikötői hatóság, a vízirendészet és a vámhatóság. Egy 2015-ben készült osztrák felmérés alapján a hajósok véleménye szerint a személyellenőrzés ugyan a hajó fedélzetén történik, de a várakozási idő (akár 4 óra) és az ellenőrzési idő az átkelőhelyen (akár 5 óra) a dunai átkelőhelyek között a leghosszabb ezen a határátkelőhelyen.⁴¹⁵

3.6.3. Románia

Románia teljes jogú schengeni csatlakozása miatt 2025. január 1-től az ország korábbi 18 dunai folyami határátkelőhelye tízre csökkent. Nyugatról keletre haladva ezek; Moldova Veche, Orsova, Drobeta Turnu Severin, Calafat és Galac, valamint a Duna deltában Tulcsa és Szulina, a Fekete-tenger partján pedig Midia, Konstanca és Konstanca-Dél. Románia a nemzetközi fogalomban közlekedő „schengen-külső” kikötőkből érkező vagy oda induló vízi járművek határforgalom-ellenőrzését a kódex VI. mellékletének 3. és 4. cikkével összhangban végzi, annak módszere nem változott.

A vízi határátkelőhelyeken az ellenőrzést 00-24 óráig a hét minden napján a határrendőrség, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal és a kikötőmesteri hivatal, valamint veszélyes áru esetén a katasztrófavédelem végzi. Munkanapokon 8.00 és 20.00 óra között a megyei kormányhivatalok népegészségügyi szolgálata látja el a humán- valamint növényegészségügyi ellenőrzést.

Az ellenőrzés sorrendje:

1. A határszakaszon a hajóforgalmat a RIS és a kikötői radarrendszer figyeli. A hajó rádión felveszi a kapcsolatot a kikötőmesteri hivatal diszpécserével, aki a hajót a határátkelőhely közelében vagy a vízfelületen lévő ellenőrzési veszteglőhelyre irányítja.

⁴¹⁴ A Szerb Köztársaság Határellenőrzési törvénye; 63. szakasz: Sétahajók határforgalom-ellenőrzése.

⁴¹⁵ Viadonau: Results of the Survey on Border Controls along Danube and its navigable tributaries. https://www.viadonau.org/fileadmin/content/viadonau/06Unternehmen/Dokumente/2015/2015-06-17_Survey_results_fin.pdf (Letöltés ideje: 2023.12.11.) p. 6.

2. Az ellenőrzés az adminisztratív (irodai) fázissal indul. A kapitány, vagy a hajóügynök a CEERIS rendszeren keresztül digitálisan megküldi, majd átadja a különböző hatóságoknak a szükséges dokumentumokat ellenőrzés céljából. A kikötőmester részére mindhárom DAVID típusú nyomtatványt és egy általános nyilatkozatot kell leadni. A határrendőrség a DAVID formátumú személyzeti- és utaslista, valamint az úti okmányok ellenőrzését végzi. A Nemzeti Adó- és Vámhivatal ellenőrzi a kapitányi nyilatkozatot, az általános rakománynyilatkozatot, rakományjegyzéket, hajóraklevelet, merülési jelentést, gázolaj-nyilatkozatot. Ezeket ellenőrzi a releváns adatbázisokban.
3. Ezt követően az ellenőrzés a hajó fedélzetén folytatódik. A fedélzeti ellenőrzés során a határrendőrség mobil okmányleolvasóval ellenőrzi a személyzet és az utasok útleveleit a leadott listák alapján. A kapitány írásban nyilatkozik, hogy a hajón nem tartózkodik jogosulatlan személy, nincs tiltott áru. Eközben a kikötőmester a hajóparancsnoki bizonyítványt, műszaki hajóbizonyítványt, AIS transzponder ellenőrzést, szervizkönyvbejegyzést, képesítéseket, tűzoltó készülékeket és biztonsági felszereléseket, illetve alkoholellenőrzést végez. Az Adó- és Vámhivatal elvégzi a kabinok, a szállítmány és a tankok, tartályok vizsgálatát. A határrendőr hajókutatót végez, melynek célja a tiltott határátlépések megakadályozása, fegyver-lőszer, kábítószer felkutatása.
4. Az ellenőrzést követően minden hatóság jelentést készít, ezt a felek aláírják, egy példánya a kapitánynál marad. A határrendőr lebélyegzi a személyzeti és utaslistákat, ezeket átadja a kapitánynak, majd engedélyezi az átlépést.

A Duna romániai nemzeti szakaszán való tranzitálás esetén a vízfelületen megállított hajón csak fedélzeti ellenőrzést végeznek. A kapitány tiltott áru- és tranzit nyilatkozatot tölt ki és ad át az ellenőrző hatóságoknak. Románia kizárólag a CEERIS rendszert használja a digitális hajójelentések és a DAVID típusú formanyomtatványok megküldésére. A nem DAVID típusú nyomtatványok esetén a FAL-egyezmény mellékleteit, vagy nemzeti többnyelvű formanyomtatványok benyújtását várják el.⁴¹⁶ A 175. folyamkilométerig a Braila és Sulina közötti szakaszon folyam-tengeri és tengerjáró hajók is közlekedhetnek.⁴¹⁷

⁴¹⁶ Meinel: i. m. 2025: 89-92.

⁴¹⁷ Viadonau-RSOE (2013): *A dunai hajózás kézikönyve*. Rafael Róbert - Bálint Ágnes - Jármy Tibor (szerk.) Budapest, 2013. 978-963-08-7491-5 <https://dhk.rsoc.hu/download/dhk.pdf> (Letöltés ideje: 2023.12.11) p. 53.

3.6.4. Bulgária

Bulgáriában Romániához hasonlóan a határforgalom-ellenőrzés a „schengen-külső” kikötőkből érkező vagy oda induló vízi járművekre változatlanul fennmaradt az ország teljes jogú schengeni tagságtól, 2025. január 1-től kezdve. A Dunán közlekedő hajók Bulgária területére továbbra is Vidin, Lom, Oryahovo, Somovit, Nikopol, Svishtov, Rusze, Tutrakan, vagy Silistra átkelőhelyeken léphetnek be. A schengeni tagállamokban található kikötőből érkező hajók, függetlenül a lobogótól, a személyzet vagy az utasok állampolgárságától, határellenőrzés nélkül léphetnek be bármely bolgár kikötőbe.

A schengeni térségen kívüli kikötőből érkező hajók, amelyek első megállóhelye egy bolgár folyami kikötő, a határrendészet, valamint az adó- és vámhivatal (szükség esetén az élelmisszerbiztonsági vagy közegészségügy szerv) képviselőiből álló ellenőrző csoport által a hajó fedélzetén végzett ellenőrzés alá esnek. Kilépéskor határforgalom-ellenőrzést csak a harmadik ország területén lévő kikötőkbe induló hajók esetében végeznek. Ebben az esetben a személyzetet és az utasokat is ellenőrzik. A nemzetbiztonsággal, a határokon átnyúló bűnözéssel, az illegális migrációval kapcsolatos kockázatok esetén, különösen abban az esetben, ha egy harmadik ország part menti területe egy schengeni tagállam területének közvetlen közelében van, kockázatelemzés alapján rendőrségi ellenőrzésre kerülhet sor, beleértve a hajó fizikai átvizsgálását, valamint a személyzet és az utasok ellenőrzését is.

A Duna bolgár szakasza a 845,65 folyamkilométernél (a Timok folyó torkolatánál) kezdődik és a 374,10 folyamkilométernél (Silistra városánál) ér véget, teljes hossza 472 kilométer. Az egész szakasz a Bulgária és Románia közötti folyóhatárt jelenti. A határvonal kétoldalú egyezmény szerint a folyómeder mértani középvonala. A földrajzi adottságoktól és jellemzőktől függően a vizek és szigetek a két ország valamelyikéhez tartozó területnek minősülnek. A szakaszon való áthaladás közlekedési szabályait Belgrádban, 1948. augusztus 18-án aláírt egyezmény határozza meg.

A határforgalom-ellenőrzés mélysége a nemzetközi és nemzeti biztonsággal kapcsolatos kockázatértékeléstől függ, amely a hajó által az ellenőrzés előtt 24 órával (legalább 2 órával a hajó érkezése előtt) benyújtott előzetes tájékoztatási űrlap alapján történik. Abban az esetben, ha a hajótulajdonos által szolgáltatott előzetes információk nem elegendőek, alapos ellenőrzésre került sor, a veszélyes árukat szállító hajók esetén is ez az eljárás. A határforgalom-ellenőrzés az összes illetékes határellenőrző hatóság által végzett előzetes ellenőrzésből és a fedélzetén végzett közös ellenőrzésből áll. A 2017-ben üzembe helyezett BULRIS szoftver "egyablakos

ügyintézással" lehetővé tette, hogy a szabványosított információkat és dokumentumokat ne papíron, hanem elektronikusan, egyetlen belépési ponton nyújtsák be. A rendszert úgy tervezték, hogy megfeleljen a tagállamok tengeri kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről szóló 2010/65/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben foglalt alapvető követelményeknek, és egységes formanyomtatványok alkalmazását támogassa. A három DAVID formanyomtatványt 2020-tól alkalmazzák.

Az ellenőrzés sorrendje az alábbi:

1. Az AIS-transzponderrel felszerelt valamennyi hajót a folyami információs rendszer (BULRIS) figyeli. A kikötőmester, a határőrség, az adó- és vámhatóság és a kikötői hatóság (amely a kikötői infrastruktúrát segíti és a kikötői díjakat szedi be) hozzáféréssel rendelkezik ehhez az információs rendszerhez és a CEERIS-hez is, melynek használata nem kötelező.
2. A bolgár kikötőbe történő belépés előtt a hajó vezetője, a hajó kapitánya vagy a hajóügynök elektronikus értesítést küld ("Belépő határellenőrzés iránti kérelem"), amelyhez csatolja a személyzeti és az utaslistát és a veszélyes áruk bejelentőjét. A bejelentés benyújtásának határideje legalább 24 órával a kikötőbe való megérkezés vagy az előző kikötőből való indulás előtti, de legkésőbb két órával az érkezés előtti.
3. Minden illetékes határellenőrző hatóság megkezdí az előzetes, adminisztratív ellenőrzéseket, amelyek általában a hajó kikötőbe érkezése előtt befejeződnek.
4. A határrendőrség, valamint az adó- és vámhatóság (szükség esetén az élelmiszerbiztonsági vagy közegészségügyi hatóság) képviselőiből álló vegyes ellenőrző csoport a hajó fedélzetén ellenőrzést hajt végre. A határrendőrség ellenőrzí a személyzet okmányait, a hajónaplót és vizsgálja át a helyiségeket esetlegesen elrejtőzött személyek felkutatása érdekében, a vámhatóság a szállítmányokat és raktereket kutatja át.
5. A fedélzeti ellenőrzést követően, amennyiben nem történt jogsértés, a személyzet kiszállhat a kikötőben. A rakománykezelés a határellenőrzés helyétől eltérő helyen is elvégezhető.
6. Induláskor szintén értesítést ("Kilépő határellenőrzés iránti kérelem") kell benyújtani a BULRIS vagy CEERIS rendszeren keresztül a határellenőrzést végző illetékes hatóságokhoz.⁴¹⁸

⁴¹⁸ Meinel: i. m. 2025: 135-153.

Bulgária schengeni tagként a határforgalom-ellenőrzés során a kódex szabályait alkalmazza.

3.6.5. Moldova

Giurgiulesti a Moldovai Köztársaság egyetlen olyan kikötői komplexuma, amely a nyílt tengerre nyílik és az ország legdélebbi részén, Románia, Ukrajna és Moldova határ-háromszögében található, ahol a Prut folyó a Dunába ömlik. A kikötő 770 méteren a Prut folyón, majd a moldovai Duna-part 430 méteres szakaszán terül el, így az nyitja meg az ország egyetlen hozzáférését a 133 km-rel délebbre fekvő Fekete-tengerhez. A komplexum az Állami Személy- és Áruszállítási Kikötőből és a Giurgiulesti Nemzetközi Szabadkikötőből áll, mely a kereskedelmi áruk kezelésére összpontosít. Kikötői révkalauz és vontatóhajók segítik a hajót a Giurgiulesti kikötői komplexumhoz való végső megközelítés során. A megközelítést megelőzően a hajó parancsnokának engedélyt kell kérnie a Giurgiulesti kikötőmesterétől a 16-os csatornán. Az állami kikötő az egyetlen személyszállítási terminál, amely egy 128 méter hosszú rakparttal rendelkezik, és képes mind a folyami-, mind a tengeri hajók fogadására.

A határrendőrök a tengerészek részére engedélyezhetik a tengerészek személyazonosító okmányairól szóló nemzetközi egyezményrel összhangban⁴¹⁹ a partra lépést azon kikötő területén, ahol hajóik kikötnek, vagy a kikötő szomszédos településein anélkül, hogy a határátkelőhelyen jelentkezzenek, feltéve, hogy nevük szerepel a hajó személyzeti jegyzékén, amelyet előzetesen ellenőrzés céljából a határrendészetnek bemutatnak. A nemzetbiztonsággal és az illegális migráció elleni küzdelemmel kapcsolatos kockázatelemzés eredményei alapján a tengerészeket a partra lépés előtt határellenőrzésnek vethetik alá. Ha a tengerész veszélyt jelent a nemzetbiztonságra, a közrendre és az egészségre, a partra lépése megtagadható. Azoknak a tengerészeknek, akik a kikötővel szomszédos településeken kívül máshol kívánnak tartózkodni, az általános szabályok szerint kell átesniük a határellenőrzésen. A hajó kapitánya vagy hajózási ügynöke köteles haladéktalanul tájékoztatni a határrendészetet a legénység összetételében vagy az utasok számában bekövetkezett változásokról.

Az ellenőrzés lépései az alábbiak:

⁴¹⁹ A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet általános konferenciája 91. ülészakán elfogadott, a tengerészek személyazonosító okmányairól szóló 185. számú egyezmény.

1. A hajótulajdonos, üzemeltető, hajóparancsnok vagy kikötői ügynök értesíti a hatóságokat (tengerészeti ügynökség, határrendőrség és vámszolgalat) a Giurgiulesti kikötőbe történő érkezési szándékáról az előző kikötőből való induláskor, valamint 72, 48, 24 és 4 órával a Giurgiulesti kikötőbe történő érkezés előtt.
2. A hajó parancsnoka vagy a kikötőügynök a dokumentumokat/igazolásokat (szkenelve) csatolva e-mailben értesítést küld a nemzeti hatóságoknak 24 órával a hajónak a nemzeti kikötőbe való belépése előtt, vagy legkésőbb a hajónak az előző kikötőből való indulásakor, ha a hajó útjának időtartama a nemzeti kikötőig kevesebb mint 24 óra. A digitális listákat a rendészeti szervek ellenőrzik.
3. A hajó parancsnoka rádiókapcsolatot létesít a kikötőmesterrel és további jelzésekre vár. A Giurgiulesti kikötői komplexumban a kikötéshez minden tengeri hajó és teherszállító belvízi hajó számára kötelező a révkalauz és a vontatóhajó segítsége.
4. A kikötői ellenőrző bizottság a hajó kikötésekor a hajó fedélzetére lép dokumentációs céllal, és hatósági hatáskörében ellenőrzi a hajót. A bizottság a tengerészeti ügynökség, a határrendőrség, a vámszolgalat képviselőjéből és a kikötői ügynökből áll.
5. A hajó parancsnoka bemutatja a szükséges dokumentumokat és hozzáférést biztosít a hajó minden részéhez, hogy a bizottság tagjai a hatásköröknek, a rakományellenőrzésnek és a legénység tagjainak megfelelően ellenőrizhessék a hajót.
6. Az ellenőrzési eljárások után a kikötői ellenőrző bizottság leszáll a hajóról, és engedélyezi az illetékes szervezeteknek (vámügynök, karbantartó szolgálatok stb.), hogy elvégezzék a szükséges vagy a hajó parancsnoka által kért kiegészítő szolgáltatásokat.

Moldova határellenőrző hatóságai alapvetően a FAL-egyezmény szerinti mellékleteket és a három DAVID formanyomtatványt alkalmazzák.⁴²⁰

3.6.6. Ukrajna

Ukrajna a Duna bal partján 0-tól a 174-es km-ig terjedő szakasszal, ezen belül az Odeszsa Régióban fekvő Reni kikötővel, Orlivka kompikötővel, a Duna kiliai torkolatának 81,0 km-től 97,0 km-ig terjedő izmaili tengeri kikötővel és a Zhebrijanovszkaja öböl déli partján, a Duna deltában az Uszt-Dunajszk tengeri kikötővel rendelkezik. A határellenőrzést a határőr

⁴²⁰ Meinel: i. m. 2025: 172-174.

szolgálat helyi egységei, a vámhivatalok, a kikötőmesteri szolgálatok, a tengeri kikötői hatóság, kikötői főfelügyelőségek, állat- és növényvédelmi szolgálatok végzik.

Az ellenőrzés lépései:

1. A hajó parancsnoka vagy tengeri ügynöke a kikötői információs rendszeren keresztül legkésőbb 24 órával az érkezés előtt tájékoztatja az ellenőrző hatóságokat a hajó ellenőrző pontra való érkezéséről, engedélyt kér és megküldi a szükséges dokumentumokat.
2. Az ellenőrző hatóságok döntenek az ellenőrzés helyéről és terjedelméről: adminisztrációs ellenőrzés vagy a hajó fedélzetén végzett ellenőrzés.
3. A hajó a megadott kikötőhelyen vagy dokkban marad. A haditengerészeti hajók, valamint a folyami-tengeri hajók révkalauzolása kötelező. Az önjáró folyami hajók mentesülnek a kötelező révkalauzolás alól, amennyiben a hajóparancsnok/hajóskapitány a fedélzetén tartózkodik.
4. Az ellenőrző hatóságok ellenőrzik a hajó parancsnoka által benyújtott dokumentumokat, és hatáskörük keretein belül, általában három órán belül, a rakodási műveletek késedelme nélkül elvégzik a szükséges határellenőrzést.

A határőr szolgálatnak a DAVID személyzeti- és utaslistát, érkezési jelentést, valamint a FAL-egyezmény szerinti okmányokat kell benyújtani, a vámszolgálatnak ezek mellett a szállítmányokkal kapcsolatos nyilatkozatokat és bejelentéseket. Egyes okmányokat a kikötőmester, a kikötői főfelügyelő (a hajó okmányai és a személyzet tagjainak képesítései), valamint a növényegészségügyi- és az állategészségügyi szolgálat ellenőriz.⁴²¹

3.6.7. A nemzetközi kitekintés tapasztalatai

A határforgalom-ellenőrzés metodikája schengeni és uniós tagállami, valamint más dunai gyakorlatainak megismerését követően megállapítható, hogy azt az ellenőrzésben részt vevő hatóságok nemzeti és nemzetközi kötelezettségeikből fakadóan összehangoltan, párhuzamosan hajtják végre, azonban az nem mindenhol egységes. Annak ellenére így van ez, hogy a teljes jogú schengeni országok (Magyarország, Horvátország, Bulgária és Románia) a kódex alapján végzik az ellenőrzést, mégsem teljesen egységesen. Példaként hozható Szerbia is, amely még nem alkalmazza ugyan azt kötelezően, azonban egyes jó gyakorlatait átvette. A határforgalom-ellenőrzés technológiájában, az azt végrehajtó dunai országok között a legfontosabb egyezése-

⁴²¹ Meinel: i. m. 2025: 187-200.

ket és különbségeket az általam, a technológiai leírások legfontosabb pontjait összevetve kiválasztott öt fő jellemző összevetésével a 2. számú táblázatban szemléltetem. (Az összehasonlítás nem tartalmazza a határforgalom-ellenőrzést nem végző Németországot, Ausztriát és Szlovákiát.)

ország kódok	<i>van előzetes digitális bejelentés – minimum 24 órával érkezés előtt</i>	<i>van adminisztratív (irodai) és hajón végrehajtott ellenőrzés</i>	<i>kötelezően a CEERIS-t használja egyablakos ügyintézésre</i>	<i>DAVID formanyomtatványokat használja (mikortól?)</i>	<i>előzetes kockázatértékelés eredménye befolyásolja a határforgalom-ellenőrzés módját, mélységét</i>
HU	igen	igen	nem	igen (2020)	igen
HR	igen	igen	nem	igen (2020)	nem
RS	igen	igen	nem	igen (2020)	igen
RO	igen	igen	igen	igen (2022)	nem
BG	igen	igen	nem	igen (2020)	igen
MD	igen	nem	nem	igen (2022)	igen
UA	igen	igen	nem	igen (2020)	igen

2. táblázat. A vízi határforgalom-ellenőrzés egyes jellemzőinek összehasonlítása hét dunai országban.

A szerző szerkesztése.

A legfontosabb különbségek kutatásom szerint abban állnak, hogy bár minden dunai ország elvárja az előzetes digitális bejelentést a hajóktól – kötelezően alkalmazva a három egységes DAVID formanyomtatványt – azonban a benyújtás egyablakos rendszere még nem a CEERIS rendszer. Azt jogszabályok szintjén még csak Románia tette kötelezővé a hajósok számára, a többi ország nemzeti megoldásokat alkalmaz, mely nehezíti a koordinációt és a kockázatok értékelését. A CEERIS más országokban történő kötelezővé tételének egyik gátja, hogy a rendszer új, így finomhangolása még folyik, a másik pedig, hogy az jogszabály módosításokat igényel, ez pedig időigényes folyamat. Moldova és Ukrajna adatvédelmi jogszabályai eltérnek a többitől, ezért nem osztják meg egymással a teljes körű információkat. Magyarországon jelenleg a jogszabályok csak az utaslista előzetes fogadását engedélyezik, a személyzeti listák adatainak kezelése nem lenne jogszerű és a kötelező kihirdetés késik. Jelentős különbségnek

értékelem emellett, hogy hétből négy országban az előzetes kockázatértékelés eredménye alapján teljesen vagy részben elhagyható az összes beutazási feltételt vizsgáló határforgalom-ellenőrzés. Kis kockázatú utasok esetén egyes országokban csak adminisztratív ellenőrzést kell végezni. Amennyiben csak hajón végzett ellenőrzés van, annak mélységét, módszereit is a kockázatelemzésből levont következtetések határozzák meg. Az ezt a lehetőséget nem alkalmazó országok mindegyike a kódex alapján végzi a határellenőrzést, az azonban nem teszi kötelezővé a könnyítéseket az alacsony kockázat esetén. A nemzetközi kitekintés tapasztalata mindenképpen az, hogy a dunai országok között nemcsak a jogszabályok egységesítését, de az eljárásrendek összehangolását is folytatni szükséges. A tagállamok szakértői e munka megkezdésekor már 2015-ben a DARIF projekt során egyet értettek abban, hogy a folyami hajózás nemzetközi karaktere az eddigieknél hangsúlyosabb nemzetközi együttműködést és az előzetes információk megküldése mellett valós idejű nemzetközi rendészeti koordinációt, közös kockázatelemzést kíván.⁴²²

3.7. A belvízi határellenőrzési rendszer fejlesztési lehetőségei

A belvízi határellenőrzési rendszerek fejlesztési lehetőségei számbavételekor az általános határrendészeti fejlesztési trendek - automatizálás, biometria, robotizáció lehetősége, mesterséges intelligencia alkalmazása, nagyléptékű informatikai rendszerek – vezérelyként jelennek meg.⁴²³ Közülük már többről szó esett, hiszen a vízi határforgalom-ellenőrzésben megjelenik a tengeri ellenőrzésből átvett digitális előzetes jelentési és értesítési rendszer, egyfajta folyami API, melynek egységes dunai csatornája a CEERIS lesz.

A határellenőrzések gyorsításáról, technikai fejlesztésének lehetőségeiről megkérdeztem a BM és rendőri képviselőket a módszertani részben hivatkozott BM és rendőrségi interjúk során. A Belügyminisztériumban a megkérdezett szakértők kiemelték, hogy: *„a szakpolitikai megközelítés egyértelmű, a schengeni külső határátkelőhelyeken a modernizációt elő kell mozdítani, a nagyméretű információs rendszereket be kell vezetni a biztonság garantálása mellett.”* A belügyi szakértők hangsúlyozták a fejlett technikai lehetőségek fontosságát: *„nagyon sok olyan biometrikus ellenőrzési rendszer működik, amit érdemes bevezetni”* valamint, hogy *„érdemes volna vizsgálni, hogy akár olyan át léptető szenzorok, szkennerek működtetését, amelyek mobilak tehát nem fix munka állomásként működnek.”* Az egyik minisztériumi szakértő

⁴²² Herczeg: i. m. 2015: 31.

⁴²³ Vájlók László et al. (2022): A Biztonsági Technológiák Nemzeti Laboratórium Biztonságos Ország Biztonságos Határ alprojekt. *Magyar Rendészet*. 2022/4. pp. 95-117: 101. <https://doi.org/10.32577/mr.2022.4.6>

hajókutatásról alkotott véleményével egyet tudok érteni: „ha elérkezünk a fizikai ellenőrzésig, akkor azt kell látni, hogy a technikai eszközökkel megtámogatva biztos, hogy lehetne hatékonyabban és gyorsabban ellenőrizni, de abszolút nem fókuszál erre a fejlesztői világ és kevés olyan eszköz van, amire azt mondhatnánk, hogy a hajókat ezzel tudnánk gyorsabban ellenőrizni.”⁴²⁴

Figyelemre méltó, hogy egyszerre tűzik ki célul az élőerő csökkentését, amellet, hogy a belügyi szakértők is kijelentették, ez a munka nem hajtható végre csak technikai eszközökkel. Elvárásként fogalmazták meg, hogy a technikai fejlesztések csökkentsék a bevetett rendőrök számát: „fontos, hogy mindenképpen csökkentse az élőerő igényt, hiszen az egyik legfontosabb értelme ez lenne, de hogy teljesen élőerő mentessé tegyük az átléptetési folyamatokat és a hatósági felügyeletet azt nem támogatom, hiszen az emberi reakciók mindennek az alapja.” A másik belügyi szakértő megjegyzi: „azt hangsúlyozni kívánom, hogy a humán erőforrás a legfontosabb. Egy tapasztalt határrendészt, rendőrt, vagy vámtisztet, aki már évek, vagy évtizedek óta teljesít szolgálatot a vízi határátkelőhelyen és fejből tudja, hol lehet a hajón kialakított rejtékhely, nem lehet helyettesíteni önmagában technikai eszközökkel.”⁴²⁵

A rendőrség képviselői a lehetséges forgalomgyorsítás kérdésére felvetették, hogy „korszerűbb kézi eszközökre lenne szükség, mert a mostaniakkal nem lehet a hajótestben kommunikálni.” Kiemelték, hogy a sáv szélességet is növelni kell. Megerősítették azt is, hogy létszám és együttműködés nélkül a jó eszközök sem elegendőek: „a legfontosabb, hogy a hajózási társaságot értesítjük, hogy a hajók próbáljanak meg nem egyszerre odaérkezni a határátkelő helyre. Amivel gyorsítani tudunk, az a nagyobb létszám, de ahhoz kellenek társszervek is.” Az előzetes utaslista ellenőrzés fontosságát is kiemelték: „a repülőgépekhez hasonlóan az utas listákon szereplő személyek adatainak az előzetes ellenőrzése, a személyzeti listák, utaslisták begenerálása a HERR-be fontos lenne.”⁴²⁶

Az interjúk eredményei alapján összeállított, 2022. szeptember 12 és 30 között lezajlott tíz dunai országból összesen 201 fő rendész véleményét tükröző, publikált kutatásösszeállításához a korábban végrehajtott interjúkból levont következtetéseket használtam fel. A módszertani részben hivatkozott „DARIF 2022” nemzetközi on-line kérdőíves lekérdezést a belügymi-

⁴²⁴ Forrás: anonim interjú a Belügyminisztérium Európai Együttműködési Főosztály Rendőri Együttműködési és Határigazgatási Osztály tisztjeivel, 2021.11.24-25-én Budapesten a BMSZÜ/1576/2021. számú gyakornoki megállapodásban foglaltak alapján.

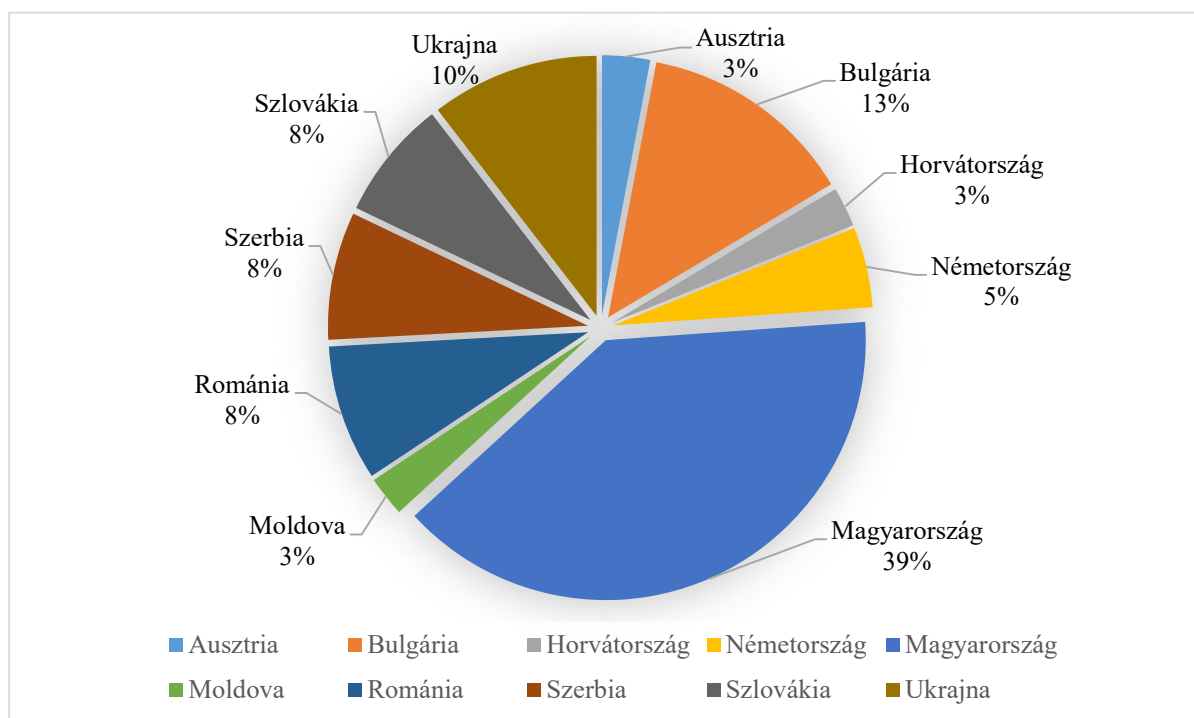
⁴²⁵ Uo.

⁴²⁶ Forrás: anonim interjú a Mohácsi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztályának tisztjével és zászlósával 2021.09.27-én Mohácson a BMSZÜ/1576/2021. számú gyakornoki megállapodásban foglaltak alapján.

nisztériumi gyakornoki program keretében végeztem. Több nyelven (magyar mellett angol, illetve horvát, román, bolgár, német, ukrán, szerb és szlovák nyelveken) kidolgozott kérdőívem (3. számú melléklet) négy fő témát ölelt fel:

1. biztonsági fenyegetések, kockázatok és bűnügyi fertőzöttség a vízi jármű ellenőrzésben (7 kérdés),
2. a folyami biztonság növelése (2 kérdés),
3. dunai nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere (6 kérdés),
4. a dunai rendészet technikai fejlesztésének lehetőségei (3 kérdés).⁴²⁷

Jelen fejezet a negyedik kérdéscsoport válaszait érinti, elsőként azonban a bemutatom a kutatás demográfiai adatait. A kérdőív kitöltése elektronikus eszközökön zajlott teljes mértékben anonim volt. A válaszadók nemére vonatkozó adatokat tekintve, 84%-uk férfi, 16 %-uk nő volt. A válaszadó teljes populáció tíz országból összesen 1126 fő rendészből állt, közülük 201 fő töltötte ki a felmérést a 6. számú ábrán látható megoszlásban. A kérdőív kitöltésben ugyan mind a tíz dunai ország részt vett, azonban nem egyenlő mértékben, ez adja a felmérés egyik korlátját.



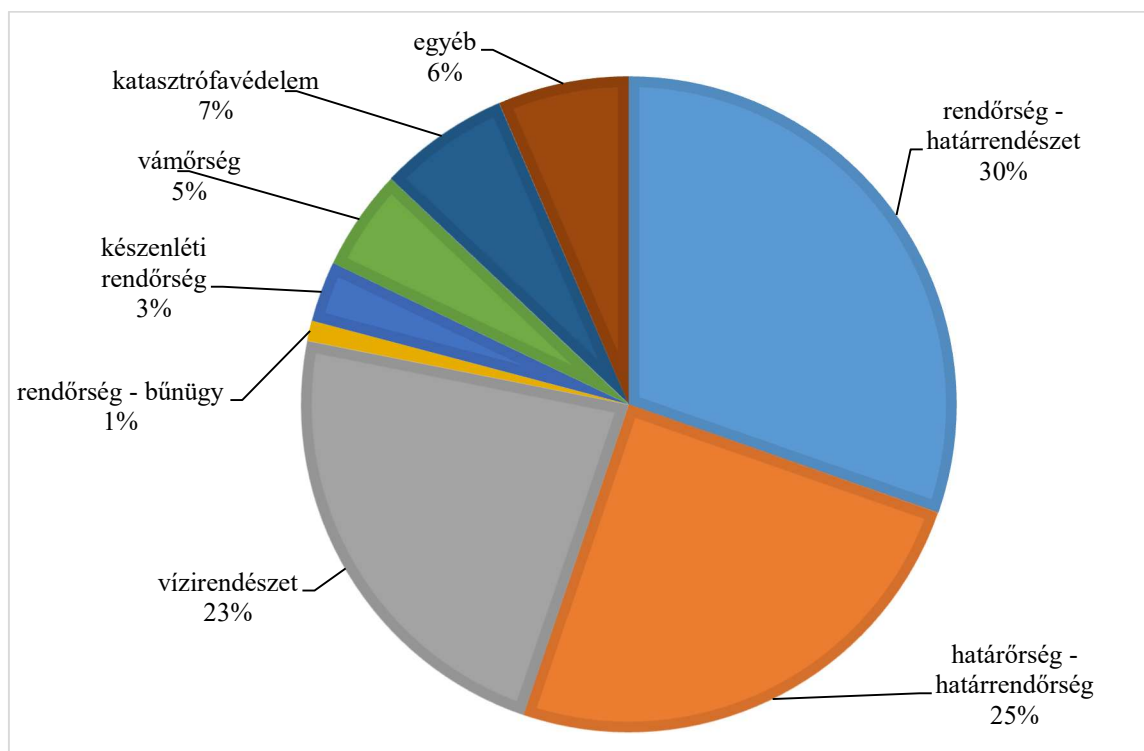
6. ábra. Az "Ön melyik dunai országban dolgozik?" kérdésre adott válaszok (%). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

⁴²⁷ Kalmár, Ádám (2023): Law Enforcement Officials' Opinion on the Security Situation and Cooperation on the Danube: – Based on the "DARIF 2022" International Questionnaire Survey. *Magyar Rendészet*, 23. évf. 1. szám. pp. 69–88. <https://doi.org/10.32577/mr.2023.1.4>

A válaszok 39%-a magyar rendészekről, azon belül is a legnagyobb arányban a pénzügyőröktől érkezett. A külföldiek közül a legaktívabb Bulgária (13%), Ukrajna (10 %) és Románia, Szerbia, illetve Szlovákia volt 8-8-8 %-al. A legkevesebb válaszadót Ausztriából, Horvátországból (3-3%) és Moldovából regisztráltam (2 %).

A 201 válaszadó jelentős része hosszú szakmai tapasztalattal rendelkezett. A válaszaik alapján 79 fő 21-30 év, 68 fő 11-20 év, 41 fő 1-10 év és 13 fő több mint 30 év tapasztalattal rendelkezett, vagyis 73 %-uk 11-30 évet töltött már a rendészeti szerv vagy hatóság állományában. A hosszú folyami rendészeti életút általában jellemző az állandó módszereket alkalmazó, döntő részben tapasztalatra alapuló folyami hajóellenőrzéseket végző hatóságok tagjaira. A beosztási szintekre, iskolai végzettségekre vonatkozóan nem gyűjtöttem adatokat.

A 7. számú ábrán látható, hogy a rendészek több mint fele határrendészeti szakterületen, vagy a rendőrség határrendészeti szervénél (30 %-uk), vagy önálló határőrségnél, határrendőrségnél dolgozott (25 %-uk). A második legjelentősebb kitöltő a vízirendészeti szolgálati ág volt (23 %-al), majd a katasztrófavédelem következett (7 %). Az egyéb kategória az állat- és növényegészségügyi hatóságok, kikötői hatóságok és hajózási szervek alkalmazottait tömörítette.



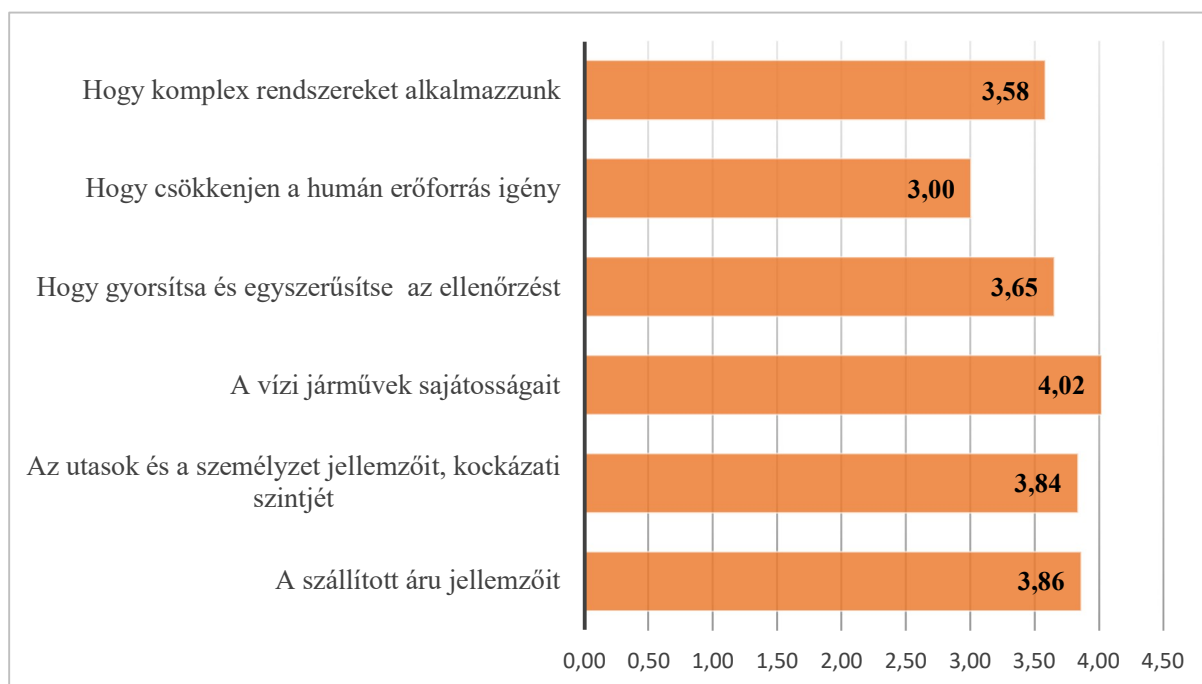
7. ábra. Az "Ön melyik rendészeti szerv vagy hatóság, szervezet alkalmazottja?" kérdésre adott válaszok (%). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A kérdőíves kutatásomban mindössze három kérdés kapcsolódott a technikai fejlesztésekhez – a többi a következő két fejezethez kapcsolódik – a válaszok azonban megerősítik amit eddig megállapítottam az interjúk során.

A felmérésben vizsgáltam a vízi határforgalom-ellenőrzés fejlesztésének lehetőségeire vonatkozó véleményeket. Az első feltett kérdésem az alábbi volt: ” Ön szerint a technika fejlődésével teljesen automatizált rendszerek megfelelően el tudják látni a folyami határforgalom ellenőrzését (pl. automatizált átléptető kapuk, biometrikus ellenőrzés), vagy ez olyan tevékenység, amelyhez mindig szükség lesz emberi felügyeletre?” Erre a kérdésre 157-en (78,1%) azt válaszolták, hogy ez olyan tevékenység, amelyhez mindig szükség lesz emberi felügyeletre és beavatkozásra, automatizált rendszerek teljesen nem tudják ellátni az folyami határforgalom-ellenőrzést. A teljes automatizálás lehetősége mellett 201 főből mindssze 44-en voksoltak.

A következő kérdésre (Ön szerint a személyek határforgalom ellenőrzésének technológiája, vagy a kutatási technológia modernizálható nagyobb mértékben a Dunán?)” adott válaszokból kiderült, hogy 119 fő, a szakemberek 59,2 %-a szerint a hajókutatási technológia nagyobb mértékben, jobban modernizálható lesz, mint a személyek határforgalmának ellenőrzése. A többségi állásponttal itt szakmailag nem értek egyet, mert a folyami áruszállításban sem az ömlesztett szárazáru, sem pedig a folyékony árunemek nagy térben (uszályokban vagy bárkában) történő szállítása nem teszi lehetővé az automatikus átvilágítást szemben a tengeri konténeres áruszállítási móddal. A személyellenőrzés azonban főként az érintésmentes biometrikus technológia fejlesztése által, a közúti átkelőhelyekre is megfelelő, a gépjárművekből történő kiszállás nélküli technológiák fejlődésével gyorsabb és nagyobb mértékű modernizációt tehet lehetővé a folyókon is.

A technikai fejlesztéseknél a szakemberek véleménye szerint a jövőben elsősorban a szállító hajók fizikai jellemzőit, a szállított áru jellegzetességeit, illetve az utasok és a személyzet kockázati szintjét szükséges figyelembe venni, legkevésbé pedig arra kell figyelemmel lenni, hogy mindenképpen csökkenjen a humán erőforrás (8. számú ábra).



8. ábra. Az "Ön szerint a technikai fejlesztéseknél mely tényezőket a legfontosabb figyelembe venni?" kérdésre adott válaszok. (1: egyáltalán nem fontos, 5: nagyon fontos). (Átlag pont). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A dunai rendszet képviselői elismerik, hogy ez egy létszámgényes feladat és feltehetően az is marad. A határellenőrzéseket azonban gyorsan, kulturáltan kell végezni és a lehető legrövidebb időtartamra kell visszaszorítani – annak ellenére, hogy azt több hatóság egyszerre hajtja végre – a turizmus és a kereskedelem érdekeinek dominanciája miatt. A lehetséges fejlesztések azonban függnék az átkelőhely adottságaitól és a szállító eszközök jellemzőitől is.

A fő célok természetesen illeszkednek az uniós szintű elvárásokhoz, vagyis a külső határokon átlépő szabad mozgás jogát élvező és harmadik országbeli utasok minél hatékonyabb és gyorsabb, emellett biztonságosabb átléptetése. A 2016-2019 között végrehajtott iBorderCtrl Projekt⁴²⁸ közúti és vasúti határátkelőhelyekre dolgozott ki megoldásokat, azonban integrált megközelítése a vízi ellenőrzés esetén is iránymutató lehet. Az iBorderCtrl folyamata három lépcsőt foglalt magába: a belépés előtti ellenőrzést, az alacsony kockázatot jelentő utasok gyors átléptetését, illetve a magas kockázati tényezőt jelentő utasok ellenőrzését egy intelligens hordozható egység alkalmazása mellett. A rendszer mérhető, megbízható, szolgáltatás-orientált és felhő alapú architektúrán alapult.

⁴²⁸ iBorderCtrl Projekt: A határátlépési folyamatok felgyorsítására irányuló törekvés. <https://www.iborderctrl.eu/iborderctrl-project-the-quest-of-expediting-border-crossing-processes.html> (Letöltés ideje: 2023.12.21.)

A határforgalom-ellenőrzésben a fejlesztések zajlanak a biometrikus személyazonosítás legfejlettebb technológiáit integráló majdani európai határregisztrációs rendszerrel. Az EES éles működésének megkezdésétől (várhatóan 2025 év ősze) európai szinten regisztrálja az utazók személyes- és határátlépési adatait és megvalósul a tartózkodási idő automatikus számolása, ellenőrzése is. Az EES rendszer mohácsi alkalmazásáról 2022-ben készített interjúm során a Mohácsi Rendőrkapitányság fejlesztésben is részt vett szakértője elmondta; „2022. február 28-tól már működnie kellene az EES rendszernek is, ami annyit jelent, hogy ez egy nemzetközi uniós ellenőrző rendszer lesz. Tehát lényegében, ha mondjuk, egy amerikai állampolgár az unióba érkezik, és jelen esetben repülővel érkezik és Párizsban leszáll, akkor ott Párizsban egy EES aktát fognak generálni neki, és ha a mohácsi vízi átkelőhelyen fog kilépésre jelentkezni, akkor az útlevelezőnk már a mobilkészítékével is látni fogja azt, hogy hol lépett be és ez egy átlépési rekordba kerül. Az utas mappájába bekerülnek a biometrikus adatai - fényképek, az ujjlenyomat – és onnantól kezdve nem kell lebélyegeznünk sem az útlevelet, a rendszer elektronikusan tartja nyilván az átlépéseket és számítja ki a tartózkodási időt. A vízi átkelőn az útlevel ellenőrzést mobil eszközökkel hajthatjuk csak végre az utas jelenlétében.”⁴²⁹

Emellett az ellenőrzés megerősítése a közeljövőben tartalmaz egy szintén egységes regisztrált utas programot azon vízummentes harmadik országbeliek részére, akik gyakori utazók és előzetesen feltöltik utazási adataikat egy adatbázisba, majd a kijelölt központi és nemzeti hatóságok ellenőrzéseit követően megkapják az ETIAS engedélyt, melynek birtokában kényelmesebben és gyorsabban beléptethetők a schengeni tagállamok területére.⁴³⁰ Az EES bevezetése és alkalmazása során nagy teret kap a biometrikus adatok alapján történő személyazonosítás, melyekkel kapcsolatban egyes európai légi határátkelőhelyeken az Automatizált Határelőrzési Rendszerek (ABC) működtetése során jelentős tapasztalatok állnak rendelkezésre. Lisszabon repülőterén már 2008-ban működött az útlevelek biometrikus adatokat tartalmazó adattároló eleminek kiolvasása és az arcfelismerés elvén működő ABC-kapu, ilyen eszközök pedig napjainkban a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren, Budapesten is megbízhatóan működnek.⁴³¹ A Dunán a schengeni külső határon elsősorban a tengeri határforgalom-ellenőrzés megoldásai adaptálhatók. De vajon kialakítható-e egy ún. „okos határátkelőhely”? Erre egy korábbi projektben kipróbált tengeri megoldást elemeztem.

⁴²⁹ Forrás: anonim interjú a Mohácsi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztályának zászlósával 2021.09.27-én Mohácson a BMSZÜ/1576/2021. számú gyakornoki megállapodásban foglaltak alapján.

⁴³⁰ Balla et. al. i. m. 2021: 11.

⁴³¹ Balla: i. m. 2019: 105-107.

A FastPass nevű projekt során Pireus (Görögország) tengeri határátkelőhelyén egy a repülőtéri ABC rendszereknél összetettebb, de hasonló forgatókönyvet próbáltak ki 2015-ben. Itt egy offline kioszkot helyeztek el egy tengerjáró személyhajón. A kioszknak nincs hálózati kapcsolata. Az indulási kikötőben beszállás után az utas biometrikus úti okmányával elvégzi regisztrációját a kioszknál, ahol megtörténik egy elektronikus hozzájáruló nyilatkozat kitöltése, az okmány adathordozó oldalának beolvasása, az adattároló chip kiolvasása és az arcfelismerés. A rendszer elvégzi az okmány chipben tárolt és a valós időben rögzített arcfénykép összehasonlítását, majd ezután az offline kioszk tárolja az utas adatait (18. sz. melléklet). A határkikötőbe érve a bejelentkezett utasadatokat vezeték nélküli kapcsolattal automatikusan importálják egy kikötői online kioszkba, a hajó kioszkjának szervere pedig törli a személyes adatokat. Ezt követően az utasoknak le kell szállniuk a személyhajóról egy úszóműves kikötőhelyen keresztül annak érdekében, hogy a parton áthaladhassanak egy ABC-kapukat tartalmazó épületen. A rendszeren áthaladás feltétele, hogy az utas névjegyzékben szerepeljen. Ilyenkor már nincs szükség új bejelentkezésre, azonnal beléphetnek az ABC-kapun keresztül, amely arcfelismerés után nyílik ki. Ezután a kapun belül újabb arcfelismerő terminál következik, és ha az utas adataira nem érkezik találat a szakrendszerekből, akkor az e-kapu ajtaja kinyílik, lehetővé téve az utas számára, hogy egy másik útvonalon keresztül a hajóra visszaszálljon. Ezzel be- vagy ki-léptetésre kerül. A FastPass projekt tapasztalatai alapján a tengeri kikötőkben felmerülő igények a repülőtereken alkalmazott határforgalom-ellenőrzési megoldásokhoz hasonlónak bizonyultak. A légi határon lévő e-kapuk az arcfelismerés mellett útlevél és ujjlenyomat olvasókat használnak. Ez az ellenőrzés azonban több feldolgozási időt igényel, és figyelembe vették a tengerjáró hajók utasainak nagy számát is, akiket rövid idő alatt kell feldolgozni. Különösen az útlevelek beolvasása bizonyult a projekt során időigényesnek és az adatok ellenőrzése, azok adatbázisokkal való összevetése is időt igényelt. A tengerjáró hajókon végzett előzetes ellenőrzések és a külön kioszkokon keresztül történő regisztráció miatt nem találták szükségesnek az útlevelek ismételt ellenőrzését az e-kapunál.⁴³²

A felvázolt rendszer teljes egészében csak olyan határátkelőhelyen valósulhat meg, ahol az utasok be- és kiszállítása történik, vagyis utasterminállal felszereltek, vagy mobil tehergépkocsi alvázra szerelt E-kapu rendszerrel, mely a brit Leidos megoldása.⁴³³ A mohácsihoz hasonló dunai határátkelőhelyeken – ahol az utasok alapvetően nem szállnak ki vagy be – a teljes

⁴³² Toivonen, Sirra – Kojo, Heta (2017): Recommendation for future ABC installations, Best Practices. *I/T Technology* 303. Online. <https://publications.vtt.fi/pdf/technology/2017/T303.pdf> (Letöltés ideje: 2023.12.19.) pp. 81-83.

⁴³³ Leidos: Air, Land and Sea: Securing borders through biometrics. <https://www.leidos.com/sites/leidos/files/2018-08/air-land-and-sea-securing-borders-through-biometrics.pdf> (2023.12.21)

automatizálás nem elképzelhető. A hajó érkezését követően annak kioszkjából átvett adatok ismeretében egy állványon lévő arcfelismerő szoftverrel összekötött kamerát és okmány- valamint ujjnyomatolvasást lehetővé tevő, 4G vagy 5G kapcsolattal működő mobil „EES-táska” alkalmazása jobban megfelelne az igényeknek. A rendészettudomány fiatal kutatói számára, Budapesten 2024. június 3-4 között rendezett CEPOL rendezvényen⁴³⁴ hazánkat doktoranduszként képviselve önálló kutatóprogram (projekt) tervezése volt a feladat határigazgatási témában, amelyet hat nemzetközi fiatal kutatókból álló csoport hajtott végre. Az egymással versenyző csoportok közül az első helyezést vezetéssel kidolgozott „EES-táska Projekt” terv kapta a CEPOL nemzetközi tudományos és kutatási összekötő szakértői döntése alapján. Megvalósítása esetén az „EES-táskát” (19. sz. melléklet) az útlevélkezelő az utasok felsorakozására alkalmas hajó előtérben lévő pulton helyezhetné el, majd az előtte elhaladó utasok arckép azonosítása és a négy ujjnyomat egyszerre történő, kontaktmentes levétele alapján történhetne meg a gyors és biztonságos határátléptetés.

Tekintettel arra, hogy a dunai körutazásokat leginkább német, osztrák, amerikai és észak-európai országokból érkező nyugdíjaskorú utasok veszik igénybe, ezért nem is indokolt a leszállításuk és ABC-kapun keresztül történő átléptetésük. (Ezt egy rendőrségi interjúalanyom így erősítette meg:” *Szerintem az ABC-kapu rendszer az utasok életkorából adódóan nem megoldható.*”⁴³⁵) A személyhajó fedélzetén, mobil eszközökkel történő határforgalom-ellenőrzést a katalógus is a legjobb gyakorlatok között említi.⁴³⁶ A mobil eszközöknek azonban meg kell felelniük az EES Rendelet követelményeinek. Magyarországon a NOVA.Border program kifejlesztésével az NHERR rendszer 2024-től már alkalmas az EES fogadására.

Az ETIAS önmagában nem tartalmaz ugyan biometrikus azonosítót, a dunai vízi határátkelőhelyeken bevezetése mégis jelentős előnyökkel járhat. A szállodahajókon utazó vízummentes harmadik országbeli utasoknak rendelkezniük kell majd az új beutazási feltételt jelentő ETIAS engedéllyel, ez elősegíti az utasok előszűrését. Az ETIAS vízummentességi engedély meglétét is elég lesz az úti okmány géppel olvasható zónájának beolvasásával ellenőrizni.⁴³⁷ Ezen kívül az ETIAS rendszerben a hajós társaságok pedig lekérdezési lehetőséget kapnak, ezáltal a hajóra beszállítás választ kaphatnak a leendő utasok ETIAS státuszára vonatkozóan.

⁴³⁴ CEPOL Research Week – Young Researchers Network. Budapest, 2024.06.03-04. https://www.linkedin.com/posts/cepol_cepolresearchweek-cepol-euinnovationhub-activity-7208755463935434752-FPfj?utm_source=share&utm_medium=member_desktop (Letöltés ideje: 2024.06.20)

⁴³⁵ Forrás: anonim interjú a Mohácsi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztályának zászlósával 2021.09.27-én Mohácson a BMSZÜ/1576/2021. számú gyakornoki megállapodásban foglaltak alapján.

⁴³⁶ A katalógus 78. pontja alapján

⁴³⁷ 2019. évi XCVI. törvény indoklás az Európai Határregisztrációs Rendszerrel, valamint az Európai Utasinforékezőrendszerrel és Engedélyezési Rendszerrel összefüggő egyes törvények jogharmonizációs célú módosításáról szóló 2019. évi XCVI. törvényhez, 1-2. pont alapján.

Az ETIAS engedély meglétének ellenőrzésével tehát csökkenthető – többek között – a szállító vállalat felelősségre vonásának⁴³⁸ gyakorisága is.

A folyami határforgalom-ellenőrzés hatékony végrehajtása a jövőben tehát a hajó és az ellenőrző hatóságok szoros együttműködésén, összekapcsolt informatikai rendszerein, pontos előzetes utasadat küldésén és a fedélzeten mobil eszközökkel megvalósított biometrikus azonosításon alapulhat. A határforgalom-ellenőrzés azonban kockázatelemzésen alapuló tevékenység, ezért az azzal kapcsolatos lehetséges és Mohácson újítként megvalósított fejlesztési javaslatokat a következő fejezetben fogalmaztam meg. A fenti fejlesztésektől eltekintve – párhuzamban a szakértők által elmondottakkal és a kérdőíves kutatásomban megjelenő válaszokkal, kimondható, hogy a humánerőforrás a mobil eszközök működtetése miatt a vízi határátkelőhelyen azonban mégsem csökkenthető olyan mértékben, mint a légi automatizált átléptetési rendszereknél, ahol öt vagy több ABC-kaput egy határrendész is felügyelhet.

3.8. A fejezet összefoglalása, következtetések

A fejezetben megvizsgáltam a schengeni vízi határellenőrzés végrehajtását a Dunán, melyhez elsőként a jogi alapok áttekintésére volt szükség. Kutatásom során elemeztem a vonatkozó nemzetközi jogi eszközöket és a hazai szabályozást. Meghatározó jelentőségűnek találtam a máig fennálló szerb-horvát dunai jogi határvitát és annak következményeit. A külső határt átlépő belvízi hajózás ellenőrzésének közösségi szabályozása a tengeri határellenőrzés szabályainak és ajánlott gyakorlatainak értelemszerű átvételét követeli meg. Ez egyes esetekben nemzeti szinten állásfoglalások kiadását kívánja meg, és nem egységes gyakorlat kialakításhoz vezet, megakadályozva a jószándékú, kis kockázatú utasok differenciált módon történő ellenőrzését.

A schengeni és a hazai jogi szabályozás összehasonlítása során megállapítottam, hogy elsősorban a felelősségi szabályokat tartalmazó magyar idegenjogban meg nem jelenő szankció, az ebből fakadóan kevés beérkező előzetes utasadat, valamint egyes rendészeti adatkezelési hiányosságok miatt előzetesen nem kezelhető személyzeti adatok nehezítik a kockázatelemzést. A belvízi határellenőrzés hatékonyságának növelését célzó jogszabályi módosításokra a fentiek kiküszöbölése miatt tettem javaslatot.

A technikai fejlesztéseknek kutatásom alapján a belvízi határellenőrzésben is jelentős szerepe van. A légi határátkelőhelyeken elterjedő e-kapus, biometrikus automata átléptetési

⁴³⁸ A Btátv. 143. § alapján és a 35/2024 (II.29.) Korm. rendelet 137. §-a alapján.

megoldások a dunai személyhajókra változtatás nélkül nem adaptálhatók. Azokon egyedileg összeállított mobil személyazonosító munkaállomásokra és olyan technikai megoldásokra van szükség, mely mindinkább figyelembe veszi a szállító hajók fizikai jellemzőit, a szállított áru jellegzetességeit, illetve az utasok és a személyzet kockázati szintjét.

A helyzeti tudatosságra és többlépcsős ellenőrzésre épülő vízi határatellenőrzési eljárásrendek a kódexet alkalmazó dunai határátkelőhelyeken hasonlóságot mutatnak, de további egységesítésükre lenne szükség. A digitális utaslista küldés érdekében létrejött CEERIS rendszer bevezetésének jogi kötelezettsége minden dunai országban elősegíti a határellenőrzést. Ezt mutatja a DAVID formanyomtatványok bevezetése is. A megbízhatóan, valamennyi érintett szerv hozzáféréseivel működő előzetes utaslista adatbázis hiánya nem teszi lehetővé a potenciális veszélyek időben történő azonosítását, mely a hatékonyságot csökkentő tényező. Kutatásom alapján Magyarország és Horvátország között fenntartott időszerű információcsere hiányában a magyar vízi határellenőrzést végző szervek által a schengeni külső- és belső határon közlekedő forgalom bizonyítékokon alapuló szétválasztása nem lehetséges.

A harmadik fejezetben az általam végzett részkutatásokkal az alábbi hipotézisemet igazoltnak találtam: *„A schengeni vízi határellenőrzési rendszer hatékonyságának továbbfejlesztése csak a megfelelő jogszabályi háttér biztosításával, a vízi járművek sajátosságait figyelembe vevő technikai fejlesztésekkel, és az eljárásrendek egységesítésével lehetséges.”*

4. A DUNA RÉGIÓ BIZTONSÁGA, HATÁRRENDÉSZETI KOCKÁZATELEMZÉSE

A Duna régió országait a folyó és vízgyűjtő területe köti össze, formálja egy egységgé, így az a biztonság szempontjából, mint regionális alrendszer működik. Ráillik a „klasszikus biztonsági komplexum elmélet”, hiszen 14 állam alkotja, melyek összefüggő területi egységet alkotnak, ezáltal a biztonság szempontjából kölcsönös egymásra utaltság jellemző rájuk, mely nem állandó, de eléggé mély és stabil ahhoz, hogy közös érdekek fűződjenek hozzá a történelem korábbi és jelenkori szakaszában. A kölcsönös függés alapja a gazdasági (jövedelem, ipar, termelés, közlekedés, kommunikáció stb.), társadalmi (szociális helyzet, migráció, nemzeti kisebbségek megléte egymás területén stb.) és környezeti (nyersanyagok, energiaellátás, termő terület, hulladék stb.) egymásra utaltság. A biztonság koncepciója legalább öt szektorra bontható. A katonai, politikai, gazdasági, társadalmi és környezeti szektorokon belüli fenyegetések kölcsönhatása vizsgálható.⁴³⁹ Az egység bármely szegmensének megbomlása instabillá teheti az egész rendszert és annak biztonságát. Az államok és azok szövetségei minden szektorban jelen vannak és egyes fenyegetéseket meghatározott eszközökkel kezelnek, melyeket hosszú távú stratégiai dokumentumokba foglalnak. A jelen fejezetben megvizsgálom milyen a Duna és annak bűnözéssel kapcsolatos sérülékenysége, és milyen rendészeti kockázatelemzés készíthető a folyami biztonság növelése, a kockázatkezelés érdekében.

4.1. A Duna sérülékenységének megjelenése stratégiai dokumentumokban

A nemzetközi szakirodalom az elmúlt két évtizedben a transznacionális fenyegetések miatt elsősorban az Európai Unió a legfontosabb tengeri biztonsági kérdésekre fókuszált (pl. illegális migráció, a tengeri kalózkodás megállítása, terrorizmus és kábítószerkereskedelem elleni küzdelem), és – bár arra nagy szükség lenne – átfogó EU Tengeri Biztonsági Stratégia még nem készült.⁴⁴⁰ A Duna azonban a tengerekhez viszonyítva még kevésbé rendelkezik biztonsági stratégiai dokumentumokkal, ez nehezíti a folyamathoz kötődő bűnüldözési kihívások és kockázatok felmérését.

Európai szinten több biztonsági stratégia is napvilágot látott. Az Európai Biztonsági Stratégiát az Európai Tanács által 2003 decemberében fogadta el. A globális kihívások között

⁴³⁹ Buzan, Barry – Wæver, Ole – De Wilde, Jaap (1998): *Security: a New Framework for Analysis*. Lynne Rienner, Boulder, USA. 1998. pp. 27-29.

⁴⁴⁰ Germond, Basil (2011): The EU's security and the sea: defining a maritime security strategy. *European Security*. 20. évf. 4. szám, 563–584: 584. <https://doi.org/10.1080/09662839.2011.635648>

kiemeli a tömegpusztító fegyverek elterjedését, a terrorizmust és a szervezett bűnözést, a számítógépes biztonságot, az energiabiztonságot az éghajlatváltozást.⁴⁴¹ Európa tengeri védelmi stratégiával is rendelkezik. Ez a terület az ENSZ nemzetközi Tengerhajózási Szervezete (IMO) tevékenysége nyomán jelentős számú tengeri életbiztonsággal, kikötői biztonsággal foglalkozó szabályozóval⁴⁴² rendelkezik, ezek tehát a biztonságot, nem a bűnüldözés oldaláról közelítik meg (az angol nyelvben inkább a „safety”, mint a „security” kifejezéssel). Ahhoz, hogy az EU felkészült legyen az aktuális és jövőbeli tengeri védelmi kihívások kezelésére – mely elsősorban gazdasági, kereskedelmi szempontból kiemelt jelentőségű – 2014 óta működik az Európai Unió tengeri védelmi stratégiája (EUMSS) és cselekvési terve, melynek célja az új kihívásokra reagálás. Az EU ezekben a saját tengeri védelmi érdekei szempontjából elemezi a korábbi és új fenyegetéseket, illetve fogalmaz meg válaszlépéseket a kockázatok és veszélyek kezelése érdekében, azonban a folyami szállítással nem foglalkozik.⁴⁴³

Magyarország Nemzeti Biztonsági Stratégiája a 2020. április 22-től hatályos.⁴⁴⁴ Ez egy átfogó biztonsági stratégia, mely az ország szintjén határoz meg értelmezhető célokat és alapot ad más szakstratégiák, ágazati stratégiák elkészítéséhez.⁴⁴⁵ A 2020-es dokumentum hazánk biztonsági helyzetét több szegmensre bontva elemzi, alapvető adottságai a IV. fejezetben kerültek megfogalmazásra. Az itt található SWOT analízis szerint veszélyként, fenyegetettségként értékelhető sebezhető geostratégiai helyzetünk, hiszen a délről, keletről érkező biztonsági kihívások színterei lehetünk, ez pedig a Duna medencéjén keresztül is megvalósulhat.

Hazánk 2022-től 2028-ig terjedő időszakra vonatkozó Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája az európai integrált határigazgatás hatékony megvalósítását biztosító eszköz és rendelkezik kockázatelemzéssel. Magyarország határbiztonságának fontosságát alapvetően meghatározza, hogy az Európai Unió felé irányuló szárazföldi illegális migrációs útvonalak közül több közvetlenül érinti hazánkat, főként a Közel-Keleten folyamatosan tapasztalható instabil helyzet és egyes ázsiai régiókban, valamint az Afrikában már érezhető klímaváltozás hatása

⁴⁴¹ Európai Tanács Főtitkársága: Európai Biztonsági Stratégia. 2003. december.

<https://doi.org/10.2860/15719>

⁴⁴² Ilyen a SOLAS, Londonban, 1974. évi november hó 1. napján kelt „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi Jegyzőkönyv („SOLAS 1974/1978.”), vagy az ISPS kódex, a Nemzetközi Hajós és Kikötői Infrastruktúra biztonsági kódex (a 2001. szeptember 11-i amerikai terrortámadások után született).

⁴⁴³ Az Európai Parlament és a Tanács közös közleménye az EU tengeri védelmi stratégiájának és az ahhoz kapcsolódó „Az Európai Unió megerősített tengeri védelmi stratégiája a folyamatosan változó tengeri fenyegetésekkel szemben” című cselekvési tervnek az aktualizálásáról.

⁴⁴⁴ 1163/2020. (IV. 21.) Korm. határozat Magyarország Nemzeti Biztonsági Stratégiájáról.

⁴⁴⁵ Miniszterelnöki Hivatal (2004): Módszertani útmutató a kormányzati stratégiai tervezéshez. Online. Budapest: Miniszterelnöki Hivatal. <https://docplayer.hu/37271679-Modszertani-utmutato-a-kormanyzati-strategiai-tervezeshez.html> (Letöltés ideje: 2024.05.02)

miatt. A stratégia a nyugat-balkáni illegális migrációs útvonalat két alirányra bontja, melyeknél a belépési pontok hazánkba a szerb-magyar schengeni külső határszakasz és a már schengeni belső román-magyar határszakasz. A harmadik pedig a keleti irányból az Oroszországot is érintő, majd a magyar-ukrán határt elérő útvonal.⁴⁴⁶ Ez utóbbi útvonal gyakorlatilag nem működik. Ukrajnából 2022 óta a sorozás elől menekülő ukrán férfiak lépnek be illegálisan hazánkba. A Duna folyam déli szomszédaink – Szerbia és Horvátország – között átvezető migrációs útvonalon képez természetes akadályt, és így a folyó bal partjának ártere egyrészt a szerb-magyar határon történő belépési pontként szolgál, másrészt csónakokkal azon átjutva, horvát területről magyar területre Baranya vármegye érintésével juthatnak be határsértők.

Nyilvánvaló, hogy a fenti stratégiai dokumentumok – ugyan csak érintőlegesen – de foglalkoznak a kérdéses biztonsági komplexumot, a Duna régiót fenyegető kihívásokkal. Kiemelik az európai instabilitás lehetséges színtereit, felhívják a figyelmet a délről, keletről érkező biztonsági kihívásokra, elsősorban a fegyveres konfliktusokra, a hibrid-hadviselésre, az információs rendszerek elleni lehetséges támadásokra, a tömeges illegális migrációra. Kiemelik a belvízi kikötők kábítószer-csempészetével és a szervezett bűnözői hálózatokkal kapcsolatos sérülékenységet és egyes veszélyekre megoldási javaslatokat is kidolgoznak. Szükség van azonban egy olyan stratégiára, mely a Duna régióban a hajózás biztonságának átfogó kérdésével foglalkozik, beleértve nemcsak a turizmus-, energia-, környezet biztonságot, a versenyképességet, hanem a dunai országok bűnüldöző szervei együttműködésének előmozdítását és egyben a magánszektor bevonását is.

A régió biztonsági problémái elsősorban az EU Duna Makro-Regionális Stratégiája cselekvési tervében jelennek meg. Az EUSDR a biztonság területén olyan egyre fontosabbá váló kihívásokra kíván reagálni, mint a klímaváltozás, népesség változás és az illegális migráció, a digitalizáció és a kiberbűnözés elleni küzdelem. A biztonság ugyanakkor az utolsó priorítás lett a sorban, mely nem hangsúlyozza kiemelt jellegét. Az általam elvégzett dokumentum-elemzések, az irányító testület angol nyelvű jegyzőkönyveinek vizsgálata alapján megállapítottam, hogy az EUSDR első tíz évének végrehajtásában Magyarország tevékenyen vett részt – többek között – a biztonság javítását célzó együttműködés prioritása terén. Elsősorban a cselekvési terv ötödik fellépésében is kiemelt DARIF nevű magyar projekt 2013 és 2015 között sikeres végrehajtása, és azóta a kapcsolódó éves akciók lebonyolítása váltott ki nagy elismerést a tagállamokból és nemzetközi szervezetekből. Végrehajtása alatt valóban fokozta a határon átnyúló rendészeti szakmai együttműködést a szervezett bűnözés elleni küzdelem érdekében,

⁴⁴⁶ Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2022-2028. A stratégia a 1891/2021. (XII. 13.) Korm. határozattal került elfogadásra és a 1299/2024. (IX.26.) Korm. határozattal került módosításra. p. 14

azonban mára ebből évente egy alkalommal megrendezett DARIF dunai rendészeti művelet maradt meg.⁴⁴⁷ Vitathatatlan, hogy az EUSDR első időszakában megvalósult ambiciózus projektek sikere a résztvevő államok és intézményeik, valamint a célok elérése érdekében megvalósított közös fellépésen múlott,⁴⁴⁸ amelyben hazánkra, mint jelentős schengeni külső határokkal rendelkező országra szintén nagy szerep hárult. A DARIF projekt befejezése óta azonban ahhoz hasonlóan jelentős és komplex rendészeti pályázatot ebben a prioritásban nem bonyolítottak le. Annak végrehajtása során azonban megkezdődött a dunai országok közötti fokozottabb együttműködés, mely a kockázatelemzés kérdéseivel kiemelten foglalkozott.

4.2. Határrendészeti kockázatelemzés

Az elmúlt évtizedben a folyami biztonsággal foglalkozó rendészeti gondolkodás tárgya, hogy a Duna milyen mértékű biztonsági kihívásokat jelent a rendészeti szervek számára. Horvátország 2023. január 1-től, Románia és Bulgária 2025. január 1-től teljes jogú tagjai a schengeni térségnek. A Dunán Magyarország schengeni külső határellenőrzési felelőssége a Szerbia felől érkező vízi járművek és ezek jelentette veszélyek tekintetében változatlan. Emellett a Horvátországból érkező – elsősorban teherszállító – kockázatot jelentő hajóknál belépéskor továbbra is szükséges mélységi ellenőrzéseket végrehajtani, hiszen azok elhaladtak Szerbia partjai mentén, érintkezhettek annak vízterületén veszteglő más hajókkal. Magyarország Duna szakaszának jellegzetessége, hogy a mohácsi államhatártól Szob vonaláig a folyam mindkét partja egyazon államhoz tartozik, a balkáni útvonal felől tehát a schengeni térség teljes értékű vízi kapuja, attól északra a vízi járművek ellenőrzés nélkül közlekedhetnek. Ezért hazánk kiemelt feladata a schengeni joganyagban leírtak szerinti magas szintű határrendészeti ellenőrzés végrehajtása, ehhez pedig elengedhetetlen a Duna folyamot is érintő kockázatok elemzése.

⁴⁴⁷ Kalmár Ádám (2022): Rendészeti együttműködés a Duna Stratégia égisze alatt. *Belügyi Szemle*, 70. évf. 12. szám. pp. 2591-2610: 2606-2607. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.12.3>

⁴⁴⁸ Chitiba, Constanta és Dunarintu, Anca (2016): "European Union Strategy For The Danube Region," *Knowledge Horizons - Economics, Faculty of Finance, Banking and Accountancy Bucharest, "Dimitrie Cantemir" Christian University Bucharest*, 8(4), pp. 11–15.

4.2.1. Rendészeti jellegű fenyegetések a Duna különböző szakaszain

Az Europol folyamatosan vizsgálja a súlyos és szervezett bűnözési trendeket Európában, és ad ki fenyegetettség értékeléseket, ez a SOCTA.⁴⁴⁹ A Dunára vonatkozóan azonban legutóbb 2011-ben adott ki egy rövid elemzést, melyben azt a szervezett bűnözés körében elkövetett egyes bűncselekmények lehetséges elkövetése miatt kiemelten veszélyeztetett területnek értékelte.⁴⁵⁰ A szervezet képviselői 2013 szeptemberében elemzésükkel segítették az akkor a DARIF projekt keretében működött Dunai Folyami Fórum munkáját, amelyben, a Duna régióban jelen lévő szervezett bűnözési fenyegetésekkel foglalkoztak. Gyorsan kiderült, hogy a növekvő hajóforgalom ellenére ezen a területen kulcsfontosságú hírszerzési hiányosságokkal szembesültek, ezért egy hat hónapos elemzési időszakot határoztak meg, amelynek során az EUSDR „biztonság” prioritásában részt vevő országok érintett rendészeti szerveivel dolgoztak a fenyegetéseket tartalmazó gyorstájékoztató (angolul: Joint SCAN Threat Notice) kiadásán.⁴⁵¹ Ausztria, Magyarország, Szlovákia, Ukrajna, az EU Határrendészeti Támogató Missziója (az EUBAM) és az Aquapol szakemberei találkoztak az Europol elemzőivel 2014 májusában megállapították, hogy a dunai infrastruktúrához, a hajózáshoz és magához a folyamhoz kötődő kockázatok elsősorban az illegális migráció, az áru-, drog- és fegyvercsempészet, a tulajdon elleni szervezett bűnözés és a vízi élőhelyekhez kötődő környezetkárosítás megvalósításával jelennek meg. Ezzel együtt javaslatot tettek a folyami kockázatokkal kapcsolatos profilok kidolgozására, az Europol-adatbázisok használatára elsősorban a folyami közös műveletek során, a határkikötőkben megvalósuló hírszerzésen alapuló kockázatelemzés végrehajtására, és a szervezett bűnözéssel összefüggő fenyegetésekre specializálódott hálózatokhoz (például a környezeti bűnözés ellen küzdő EnviCrimeNet⁴⁵²-hez) történő csatlakozásra is.⁴⁵³ Ez az egyetlen, kizárólag dunai fenyegetettség értékeléssel foglalkozó anyag. Ez azonban annak rövid összefoglalóját kivéve nem nyilvános. A jelentés nem talált sok bizonyítékot a folyón az illegális tevékenységekre, elsősorban azért, mert hiányoznak a dunai árufoglalásokra vonatkozó megbízható és nyilvános adatok, ez pedig egy potenciális biztonsági hiányosságra mutat rá.

⁴⁴⁹ SOCTA = Súlyos és Szervezett Bűnözéssel kapcsolatos Fenyegetettség Értékelés, angolul: Serious and Organised Crime Threat Assessment, <https://www.Europol.europa.eu/publications-events/main-reports/socta-report> (Letöltés ideje: 2024.05.02)

⁴⁵⁰ Berta: i. m. 2015: 6.

⁴⁵¹ Jechoutek, Christian (2013): *Strategic Analysis to Support the Activities of a Danube River Forum*. Prezentáció. Budapest, Europol, 2013. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/f/5a/a0000/Europol%20Presentation%20on%20Threat%20Notice%20Danube.pdf> (Letöltés ideje: 2024.04.17)

⁴⁵² A környezeti bűnözés elleni hálózat weboldala: www.envicrimenet.eu/ (Letöltés ideje: 2024.04.17)

⁴⁵³ Smiejczak, Jana (2014): Joint SCAN Threat Notice on Serious and Organised Crime directly linked to the Danube River. Europol előadás. Budapest. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/f/5a/a0000/Europol%20Presentation%20on%20Threat%20Notice%20Danube.pdf> (Letöltés ideje: 2024.04.17)

Földrajzilag a Duna folyam északon a Majna–Duna-csatorna révén Rotterdam tengeri kikötőjével, délen pedig Konstanca fekete-tengeri kikötőjével áll összeköttetésben, a tengeri kikötők biztonsági sérülékenysége, kockázatai kiemelt fontosságúak a dunai kockázatok felmérésében is.

Rotterdam Európa legnagyobb forgalmú északi-tengeri kikötője a Rajna deltájánál. Rotterdam kikötője 12.470 hektáron terül el, 42 kilométer hosszú, és 2023-ban 27.866 tengeri- és 89.175 belvízi hajókezelést regisztráltak. A kikötő Európa jelentős összekötőkapcsa a tengeri szállítmányozásban Észak- és Dél-Amerikával, valamint Ázsiával és Afrikával is. Teljes rakományforgalma 2023-ban 438,8 millió tonna volt, ami 6,1%-kal kevesebb, mint 2022-ben. A csökkenés főként a szénátrakodás, a konténerek és az egyéb száraz ömlesztett áruk esetében volt tapasztalható. Az ömlesztett gabona, a vasérc és törmelék, valamint a cseppfolyós földgáz szegmensben nőtt az áteresztőképesség. Legnagyobb sérülékenysége a kábítószer csempészés. Az elmúlt években folyamatosan nőtt a lefoglalt kábítószer mennyisége. 2021-ben 70 tonna kokaint foglaltak le, ami új rekordot jelentett. Csak a Rotterdamban lefoglalt kokain utcai értéke körülbelül 3,5 milliárd euróra rúg. A becsempésztett kokain körülbelül 10%-át a holland piacra szánják, a többit pedig más európai országokba szállítják.⁴⁵⁴ A GI-TOC-al végzett kutatásom alatt lezajlott interjúk tapasztalatai alapján kevés a rendészeti ellenőrzés a Majna–Duna-csatornán keresztül a Duna főágába szállított konténereket tekintve, ami a folyamat északról sérülékeny teheti.⁴⁵⁵

Konstanca fekete-tengeri kikötője, mely mindössze 179 tengeri mérföldre található a Boszporusztól és 85-re a Duna Sulina-ágától, a közép- és kelet európai országokkal vasúton, Bukarest felé közúton, valamint a Dunán keresztül közvetlen összeköttetésben van. A GI-TOC 2022-ben a balkáni kábítószercsempész útvonalakra vezető tengeri kikötők vizsgálata alapján Konstanca kikötőjét kiemelten sérülékenynek tartotta a vámhatóságot átszövő korrupció miatt. Ez elősegíti, hogy a kikötő belépési pont legyen a Kolumbiából érkező kokaincsempészeknek, de foglaltak le Szíriából érkezett több tonnát kitevő hasist és Captagon tablettát is. Emellett a kikötő a cigarettacsempészek Mekkája is. Tekintettel arra, hogy az Al-Dunán a delta három ágán (az ukrán Kilia és a román Szulina, valamint a Szent-György Ágon) tengerjáró hajók is közlekedhetnek Brailáig, a tenger felől érkező veszélyforrások kihatnak a folyam biztonságára

⁴⁵⁴ Port of Rotterdam: Highlights Annual Report 2023. https://reporting.portofrotterdam.com/FbContent.ashx/pub_1018/downloads/v240305102746/PoR_AR_2023_Annual_Report_Highlights.pdf (Letöltés ideje: 2024.05.29)

⁴⁵⁵ Kemp, Walter – Scaturro, Ruggero (2024): Undercurrents. Blue Crime on the Danube. Research Report. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2024/06/Walter-Kemp-Ruggero-Scaturro-Undercurrents-Blue-crime-on-the-Danube-GI-TOC-June-2024.pdf> (Letöltés ideje: 2024.06.28.) p. 13.

is. Ugyanez a kutató hálózat térképre helyezte a Dunát érintő legjelentősebb bűncselekményeket 2018 és 2022 között (20. számú melléklet), megállapítva, hogy kevés adat áll rendelkezésre, és egyes jelentős ügyek (pl. 2019. március: nagy mennyiségű kábítószer a Duna-deltában, 2021. október: nagy mennyiségű csempésztett cigaretta lefoglalása Pakson és Budapesten) csak a szerencse révén relizálódtak.⁴⁵⁶ Ezzel egyet értek, utóbbi körülmény maga is a dunai rendészetben jelen lévő biztonsági deficitre utal.

A határbiztonság megteremtése érdekében a határon átnyúló bűncselekmény típusok kockázatait a Dunát – hossza miatt – három szakaszra osztva érdemes elemezni, ahogyan azt a GI-TOC kutatóival végzett kutatásom jelentésében is javasoltuk.⁴⁵⁷ A kutatásban 2024 márciusában terepmunkát végezve és interjúkat készítve, valamint a szakértői konzultációk során magam is tevékenyen részt vettem Walter Kemppel, a szervezet igazgatójával és Ruggero Scatturo vezető elemzővel. A kutatás során 2024 februárjában és márciusában látogatásokat hajtottunk végre Mohácson, majd az Al-Dunán, Galacon (Románia) és Giurgiulestiben (Moldova) is a dunai szállítás sérülékenységeinek feltérképezése érdekében. Az elkészült kutatási jelentés – az Europol szakértőihöz hasonlóan – megállapítja, hogy a megbízható adatok hiánya hátráltatja a kockázatok szintjének felmérését. Az első vizsgálandó folyamszakasz – az "A" szakasz – a Majna–Duna-csatornától Németországon, Ausztrián és Szlovákián keresztül a horvátországi Vukovárig, a schengeni külső vízi határig húzódik. Ide soroltuk a magyar-horvát–szerb hármashatárt, ezzel együtt Mohács schengeni kikötőjét is. A második, "B" szakasz Vukovártól a romániai Braila térségéig tart, míg a "C" szakasz a romániai, moldovai és ukrainai hármashatár területét, vagyis a Duna-Deltát fedi le. A szakaszhatárokat piros szaggatott vonallal jelöltem a 21. számú melléklet térképén. Az egyes szakaszok fenyegetettségére vonatkozó megállapításaimat alfejezetekbe foglaltam.

4.2.2. Az „A” szakaszon megjelenő fenyegetések

A folyó felső szakaszán ritkán foglalnak le kokaint vagy szintetikus kábítószer, ez annak a következménye lehet, hogy kevés ellenőrzést végeznek az északi-tengeri kikötőkből a Majna–Duna-csatornán keresztül a Dunába szállított konténereken. Amennyiben a nemzeti rendőrségek egyike nem kap nyomozati információt, akkor az uniós belső határok térségében Hollandia–Németország–Ausztria és a magyar-horvát schengeni határ között közlekedő rakományok ellenőrzésére nincs okuk a hatóságoknak. Ezáltal a folyó felső szakasza sebezhetővé

⁴⁵⁶ Scatturo: i. m. 2022: 42-45.

⁴⁵⁷ Kemp: i. m. 2024: 13.

válík a szintetikus kábítószeres és prekursorok nyugatról keletre történő kereskedelmével szemben. A szintetikus kábítószeres jelentős része Hollandiából érkezik Szerbiába és Bulgáriába. Ennek a kereskedelemnek egy része a Dunán keresztül haladhat. Az útvonalat a kevesebb rendészeti célú ellenőrzés a legkevésbé láttatja kockázatosnak a bűnszervezetek részére.⁴⁵⁸

A folyó felső szakaszán, különösen Bajorország és Magyarország között (Szlovákián keresztül) jelentős a sétahajók forgalma. Az osztrák vízirendészet tapasztalatai alapján személyhajókon tartózkodnak – például bíróság által – körözött személyek. Emellett a legénység tagjainak egyes okmányai (főként hajózási képesítések) hamisak lehetnek, valamint kisebb mennyiségű kábítószer személyes birtoklása is előfordul. A szállodahajókon a vendéglátó személyzet viszonylag nagymértékű fluktuációja, kevés ellenőrzés és viszonylag alacsony fizetések jellemzőek, ami kiszolgáltatottá teheti őket a bűnözői befolyásnak.⁴⁵⁹

A magyar Duna szakaszon a DVRK 2020-ban nyomozást rendelt el 14 csónak és 11 külső hajómotor-lopás felderítése érdekében. A négy egymástól távol fekvő nagydunai helyszínen (Neszmély, Nagymaros, Budapest, Mohács) a lopásokat magyar elkövetők hajtották végre. A sorozatjellegű bűncselekmény nyomozását operatív módon is végezték. A magyar Duna szakasz egyes részein évente 20-40 esetben derítenek fel orvhalászattal összefüggő jogellenes cselekményeket is.⁴⁶⁰ A hazai rendészeti tapasztalatok szerint a hajókon a legnagyobb kockázatot az áruk (főként cigaretta és dohányáru, vagy alkohol) csempészete jelenti. Ezen kívül megvan a veszélye a tiltott tárgyak – például kábítószer vagy esetleg fegyver – csempészetének is, ilyen esetben nem került napvilágra hazánk külső vízi határán. A NAV pénzügyőrei Mohácson 2012 és 2023 között 210 esetben indítottak eljárásokat cigaretta és dohányáru, illetve az alkohol csempészete miatt személy- és teherhajók román, ukrán, bolgár, szerb, magyar, szlovák és német személyzeti tagjai ellen. A jogsértések esetszámai a 22. számú mellékletben lévő diagramon láthatóak évenkénti bontásban. A lefoglalt dohánytermékek évi 10-20 esetet jelentettek, míg az alkohol tekintetében ez az esetszám 2017-től évi egy-kettő volt, de a legaktívabb 2022-es évben sem volt több 13-nál. A lefoglalt mennyiségek nem voltak magasak. A mohácsi vámhivatal által 2015 és 2023 közötti időszakban lefoglalt cigaretta mennyisége az elmúlt nyolc

⁴⁵⁸ Uo: p. 13.

⁴⁵⁹ Kemp: i. m. 2024: 13.

⁴⁶⁰ Budapesti Rendőr-főkapitányság, Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság. Bűnügyi értékelő jelentés 2019-2022. Készítette: dr. Csobay Balázs r. alezredes, Bűnügyi Osztályvezető. Budapest, 2024.06.05.

évben éves átlagban 7027 szál volt, az alkohol vonatkozásában pedig 33,12 liter (23. sz. melléklet). Az egy hajón lefoglalt mennyiségek átlaga 400-800 szál cigaretta és 3-6 liter alkohol,⁴⁶¹ mely rendkívül alacsony.

A cigarettacsempészet nagy jövedelmet termelhet a szervezett bűnözői csoportoknak, hiszen az a dunai áruszállító hajók uszályaiban az ömlesztett rakományba könnyen elrejtethető, megtalálása jelentős erőfeszítéseket igényel. A veszélyforrások nagy része a kutatási feltételek hiányára vezethető vissza, hiszen az ömlesztett áru átvilágítása a jelenlegi technikai feltételek mellett gyakorlatilag lehetetlen.⁴⁶² A jelenlegi nagy sebességű röntgenrendszerek segítségével a legnagyobb átvilágítható közlekedési eszközök a vasúti kocsik.⁴⁶³ A vízi szállításban azonban csak a szállított konténerek átvilágítása lehetséges, melyből a Dunán keveset használnak. Az átvilágító berendezések drága eszközök, melyek kiképzett kezelőket igényelnek és azok nem körültekintő alkalmazási módja nagyszámú hamis riasztást generálhat a tengeri kikötők tapasztalatai alapján.⁴⁶⁴ A folyamaton a kutatás során arra is figyelemmel kell lenni, hogy rakomány alá rejtett csempészárú a keresőkutyaikkal is alacsony hatékonysággal fedhető fel, mert egyes rakományok – például műtrágya – megzavarhatják a kutya szaglását. A 2021 októberében a Dunán felderített eddigi legjelentősebb cigarettacsempészettel kapcsolatos esemény során az Ukrajnából származó csempész cigarettát só közé rejtették.⁴⁶⁵ A nyomozás feldolgozása fontos tapasztalatokkal szolgálhat a dunai rendészeti együttműködés terén is, így arról esettanulmányt készítettem, melynek rendészeti részét e fejezetben, míg a rendőri együttműködésre vonatkozó megállapításait a következő fejezetben elemzem részletesen.

Kétségtelen, hogy a Duna a Fekete-tenger irányából a teljes jogú schengeni tagállamokba vezető kiemelt illegális migrációs vízi út lehetne, de a hajók fedélzetén megbújva embercsempészt az elmúlt 20 évben hazánk nem tapasztalt.⁴⁶⁶ (Ilyen esetről Szlovákia, Ausztria vagy Németország sem számolt be.) Az irreguláris migránsok Szerbiából elsősorban Horvátországba próbálnak átjutni a vízi határon (különösen Batina és Dalj környékén), vagy illegálisan

⁴⁶¹ NAV jogsértések 2010-2023.xls, Készítette: Hofgesang Tamás pü. alez., Határvámhivatal Mohács, főosztályvezető. Mohács, 2024.06.05.

⁴⁶² Kalmár Ádám (2022a): Kockázatok a dunai vízi határforgalom-ellenőrzésben. *Magyar Rendészet*, 22. évf. 1. szám, 121–138: 132. <https://doi.org/10.32577/mr.2022.1.8>

⁴⁶³ Bendahan, Joseph (2017): Vehicle and Cargo Scanning for Contraband. *Physics Procedia*, /90. 2017. pp. 242-255:248. <https://doi.org/10.1016/j.phpro.2017.09.003>

⁴⁶⁴ Csaba Zágón (2013): A tengeri konténeres áruszállítás biztonsága. in. Horváth Attila (szerk.) *Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből. Kiemelten közlekedési alrendszer. Tanulmánykötet*. Budapest: Magyar Hadtudományi Társaság. pp. 133-166:153-154.

⁴⁶⁵ Növekedés: A tapasztalt nyomozók is megdöbbentek a csempészcigi mennyiségén. <https://novekedes.hu/nav-infotar/a-tapasztalt-nyomozok-is-megdobbentek-a-csempeszcigi-mennyisegen-video-a-cikkben> (Letöltés ideje: 2023.09.22)

⁴⁶⁶ Kalmár: i. m. 2022a: 130.

átkelni a Száva folyón.⁴⁶⁷ A Szerbiából Horvátországba a folyón keresztirányban mozgó illegális migráció a szerb-horvát-magyar hármashatár térségében a Baranya vármegyei rendőrök számára is folyamatosan észlelhető volt, különösen 2017-től.⁴⁶⁸ Ennek fő oka, hogy – főként a magyar-szerb szárazföldi határszakaszon az intelligens jelzőrendszerrel ellátott IBH megépítése miatt – az illegális migráció iránya kisebb mértékben a magyar-román, nagyobb részben a magyar-horvát határ felé fordult. A szerb menekülttáborokból az irreguláris migránsokat embercsempész szervezetek szervezeten juttatták át a Dunán csónakokkal. Egy részüket az Eszék-baranyai Rendőr Igazgatóság munkatársai elfogták, azonban 40-45%-uk elsősorban a Mohácsi Rendőrkapitányság határszakaszán telepített IBH-n keresztül próbált meg Magyarországra bejutni. A baranyai határszakaszt érintő trendeket tekintve, a határellenőrzést végző állomány 2017-ben 794 fő irreguláris migránssal szemben intézkedett, volt olyan nap (2017.12.28-án) hogy összesen 71 főt fogtak el. Ezután – a magyar-horvát visszafogadási egyezmény intenzívebb alkalmazása eredményeként – 2018 évben 203 fő, majd 2019-ben 442, 2020-ban 741, 2021-ben 421, 2022-ben 252 és 2023-ban 65 fő elfogását realizálták a baranyai területen. (Az országosan elérhető rendőrségi statisztikában ezek a visszaadott személyek nem, csak a feltartóztatott és a szerb határszakaszon átkísértek szerepelnek.) A kezdetben főként pakisztáni, afgán, szír, szomáliai és bangladesi állampolgárságú személyekhez később tunéziai, iráni és iraki férfiakból álló migránsok is csatlakoztak. A csoportok főként a szerbiai Zomborban lévő menekülttáborban szerveződtek, általában velük megegyező állampolgárságú embercsempészek segítségével. A Dunán kereszt irányban csónakokkal, embercsempészek segítségével jutottak be Horvátországba, ahol gyalogosan – a horvát határőrizetet kijátszva – a baranyai IBH-val védett határszakaszon, leginkább kerítésmászással jutottak át. Ezt követően őket az embercsempészek felvették, és törekedtek gyors tovább szállításukra az M6-os autópályán Budapest irányába. Baranyában a legtöbb elfogott embercsempész 2020-ban 35 fő volt, többnyire ukránok, szírek, szerbek, románok és georgiaiak.⁴⁶⁹ A Magyarországot elért irreguláris migránsok között már nem volt jellemző a Dunán átúszás, de ritkán ez is megtörtént. Egy rendőr interjú alanyom elmondta: *„Előfordult, hogy 2022. augusztus végén egy osztrák felségjelzésű teherhajó személyzete 06.05-kor tett bejelentést a mohácsi határkikötő diszpécserének, hogy 05.40-kor a Duna 1435,5 folyamkilóméterénél, már magyar területen, a bal parttól kb. 100 méterre kimentett egy –feltehetően migráns – férfit a vízből, aki a nagy sodrás közepette úszni próbált a jobb*

⁴⁶⁷ Ministry of the Interior of the Republic of Serbia, Smuggling of Humans. <https://socta.mup.gov.rs/krijumcareenje-ljudi/>. (Letöltés ideje: 2024.04.07)

⁴⁶⁸ Kalmár: i. m. 2021b: 296.

⁴⁶⁹ Forrás: Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészeti Szolgálat.

*part irányába. A magát szírnek valló férfi Szerbiába Szíriából, Törökországon, Görögországon és Macedónián át érkezett. Szerbiából még három társával indult el, akiktől útközben külön vált, de magyar területre érve a biztonságosabbnak vélt mohácsi oldalt akarta elérni, azonban úszni alig tudott a folyóban, az életét mentették meg.”*⁴⁷⁰

2022-ben a mohácsi rendőrkapitányság elemzése alapján az embercsempészek az Új-mohács-Mohács között közlekedő komphoz irányították a Szerbiából – az akkor még a Duna bal partján ki nem épített határzár miatt – a bejuttatott migránsokat. Ekkor az elkövetési módszerük több közös jellemzőt is tartalmazott. Az ártérben és a Duna vonalát követve – főként éjszakai látási viszonyok között – északi irányba való haladás gyalogosan az újmohácsi rév környékén található erdős területig történt. Az erdőben tisztálkodtak és tiszta ruhát húztak az „elvegyülés” érdekében, majd kompjegyet váltva komppal igyekeztek átkelni mohácsi oldalra. A tömegközlekedési eszközöket és embercsempész igénybevételét mellőzték, általában előre váltott magyar fizetőeszközzel rendelkeztek, a menetjegy megvásárlása miatt. Egyedül, vagy kettő-négyfős csoportokban mozogtak és némelyikük rendelkezett érvényes magánútlevéllel (főként törökök, tunéziaiak), de vízum hiányában ők is jogszerűtlenül tartózkodtak a schengeni területen.⁴⁷¹

Fontos szerepe van a határellenőrzésben rejlő kockázatok időben történő felismerésének a külső határon.⁴⁷² Ez Magyarországnak fontos pozíciót ad a Dunán, még akkor is, ha a deltától hazánk határáig tartó több mint 1400 folyamkilométeres úton hat tranzitországon keresztül vezet hajóval. Ezek mindegyike valamilyen optikai megfigyelő eszközzel támogatott vízi határőrizeti rendszert működtet. Ez egy fokozott szűrőrendszert jelent a határon átnyúló bűnüldözési munkában. Az Al-Duna felől Románia, Bulgária, Horvátország és hazánk is működtet stabil hőkamerákat, radarokat a folyami mozgás megfigyelése érdekében. A vízi határőrizeti rendszerek olyan többszintű szűrőrendszert alkotnak, amelynél a kockázati tényezőt okozó hajók annál kisebb számban juthatnak el a teljes jogú schengeni országok külső vízi határáig, minél több ország határellenőrzésén haladnak át. Ezek a szűrők James Reason híres „svájci sajt” modelljéhez hasonlóak.⁴⁷³ Ez persze azt is jelenti, hogy mindig vannak és lesznek a schengeni külső határig eljutó, jogsértést elkövető hajók. A dunai országok vízi megfigyelőrendszerei azonban

⁴⁷⁰ Forrás: Interjú a Mohácsi Rendőrkapitányság, Mohács Határrendészeti Osztály alosztályvezetőjével, Mohács, 2022.08.27-én.

⁴⁷¹ Forrás: Interjú a Mohácsi Rendőrkapitányság, Mohács Határrendészeti Osztály kockázatelemzőjével, 2022.09.05-én.

⁴⁷² Ritecz: i. m. 2013: 255–264.

⁴⁷³ Reason, James (1990): The Contribution of Latent Human Failures to the Breakdown of Complex Systems. *Philosophical Transactions of the Royal Society B*, 327. (1990), 1241. pp. 475–484.

nincsenek egy központban összefogva. Ha ez megvalósulna, akkor a vízi schengeni külső határokat ellenőrző országok a rendelkezésre álló erővel célirányosabb ellenőrzéseket végezhetnének, hatékonyabban dolgozhatnának.

4.2.3. A „B” szakaszon megjelenő fenyegetések

A folyó középső szakaszán más típusú kihívásokkal kell szembenézni, elsősorban az üzemanyag-csempészetrel és az irreguláris migránsok csempészésével. A bulgáriai Rusze kikötőjének vámtisztjei a szerb határhoz közel eső kikötőben 2021-ben 35, 2022-ben pedig 39 esetben üzemanyag lefoglalását hajtották végre, és ebben az időszakban több mint 74 tonna tiltott kőolajterméket foglaltak le. A Duna szerbiai szakasza hagyományosan üzemanyag-csempészetre specializálódott. A szerb rendőrség 2018 és 2022 között 410 esetben foglalt le 1.861 tonna kőolajterméket üzemanyagcsempészekről. A jelenség a viszonylag magas üzemanyagárak miatt van. A csempészett üzemanyag általában Ukrajnából, Moldovából vagy Horvátországból származik. A Duna Szerbián áthaladó 588 kilométeres szakaszán közel negyven helyen áll fenn az üzemanyag-csempészet veszélye. Az üzemanyag-csempészet „forró pontjait” a 24. számú melléklet mutatja be. A csempészet egy része kis volumenű, például csekély mennyiségű üzemanyagot adnak el kannákban helyi sofőröknek vagy halászoknak. Más része azonban ipari méretű. A hajók (gyakran kikapcsolva a jeladójukat) üzemanyagot szállítanak át uszályokra, amelyek aztán a Duna mentén előre meghatározott helyeken kikötnek, és az üzemanyagot tartálykocsiknak adják el, amelyek azt a helyi benzinkutakra szállítják.⁴⁷⁴

A Duna középső szakasza vitathatatlanul érzékeny az embercsempészésre is. Az irreguláris migránsok a nyugat-balkáni útvonalon érkezve például Romániából és Bulgáriából Szerbiába, majd onnan Horvátországba és Magyarországra kívánnak jutni.⁴⁷⁵ A Magyarország által szervezett és a Duna régió összes tagországa által egyidőben végrehajtott egyhetes nemzetközi

⁴⁷⁴ Đorđević, Saša (2023): Fuel to the fire: Impact of fuel smuggling in Southeast Europe. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. pp. 15-17. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/08/Saša-Dordević-Fuel-to-fire-Impact-of-fuel-smuggling-SE-Europe-August-2023.pdf>. (Letöltés ideje: 2024.04.24)

⁴⁷⁵ Kilic, Tugce (2019): A menekültügyi politika Európai Unión kívülre helyezése. A Törökországgal kötött egyezség és annak hatása a Balkánra. *Állam- és jogtudomány*. Budapest, 2019, LX évfolyam 4. szám. pp. 11-27: 26.

DARIF Közös Műveletek eredményei alapján a hajókon elfogott irreguláris migránsokkal kapcsolatban elsősorban Romániában⁴⁷⁶ és Bulgáriában⁴⁷⁷ történtek intézkedések. Korábban a Romániába belépő illegális migránsok egy része vízumot használt (ezek közül néhányat hamis dokumentumok segítségével, a konzuli eljárásokat megtévesztő módon szereztek be), mások hamis bolgár okmányokat használtak, míg a többiek a zöld határon keresztül, vagy a Dunán motorcsónakokkal kelnek át Giurgiu-Rusze, vagy Calafat-Vidin körzetében. Ez egy keresztirányú mozgást jelent a Dunán. Friss adat, hogy egy Europol-akció keretében 2024 márciusában több olyan embercsempészt tartóztattak le, akik Bulgáriából a Dunán keresztül csónakokkal próbáltak irreguláris migránsokat Romániába, majd onnan szárazföldön – főként kamionok rakterében – Magyarországra szállítani.⁴⁷⁸ Az embercsempészek emellett a szerb határon át (Kladovo vagy Tekija környékén) a Dunán Romániába próbálnak irreguláris migránsokat juttatni.⁴⁷⁹

4.2.4. A „C” szakaszon megjelenő fenyegetések

A folyó delta körüli térsége a legveszélyeztetettebb szakasz a három közül a szervezett bűnözés szempontjából. A GI-TOC kutatóival megállapítottam, hogy a román-moldáv-ukrán hármashatár régió (történelmileg Besszarábia) egy a csempészeknek hagyományosan kedvező ökoszisztéma, melyet számos különböző etnikai csoporthoz tartozó bűnöző ural, elsősorban bolgár és gagauz bandák. (Nem véletlen, az EUBAM-nak a 2005 óta tartó tevékenysége a térségben).⁴⁸⁰ A cigaretta illegális előállítás mellett annak csempészete is meghatározó a régióban. A moldovai, ukrán és román bűnüldöző szervek az EUBAM és az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) közreműködésével 2021 augusztusától októberéig 8,5 millió szál cigarettát foglaltak le, ezek nagy részét a Dnyeszteren túli régió közelében.⁴⁸¹ A szakadár Dnyeszter Menti Köztársaság működése biztonsági kockázatot okoz – ahogy azt az EU Biztonsági Stratégiája is megemlíti. A Duna régióhoz való közelsége elősegítheti cigarettacsempészet, a szintetikus drogok, valamint a fegyverek csempészete fenyegetésének áttevődését. A GI-TOC-al

⁴⁷⁶ Forrás: összefoglaló jelentés a 2. DARIF Művelet végrehajtásáról, szám: Szám:02000/1876-8/2014. ált. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes.

⁴⁷⁷ Forrás: összefoglaló jelentés a 11. DARIF Művelet végrehajtásáról, szám: Szám:02000/6855-8/2024. ált. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes.

⁴⁷⁸ Europol: 42 arrested for smuggling migrants across Danube, March 2024. <https://www.Europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/42-arrested-for-smuggling-migrants-across-danube>. (Letöltés ideje: 2024.05.02)

⁴⁷⁹ Forrás: Interjú egy csempészében jártas rendőrség szakértővel Szerbiában, 2024. márciusban. (GI-TOC)

⁴⁸⁰ Kemp: i. m. 2024: 15.

⁴⁸¹ European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine (EUBAM), Annual Report 2021, April 2022. <https://eubam.org/wp-content/uploads/2022/04/EUBAM-Annual-Report-2021.pdf>. (Letöltés ideje: 2024.05.02)

végzett kutatásban megállapítottam emellett, hogy Moldova – beleértve Dnyeszteren túli területet is – sebezhető lehet a kettős felhasználású termékek exportjával szemben is. Egy tiraszpoli gyárban – amely az orosz Védelmi Minisztériumtól nyert el szerződéseket – egyszerre polgári és katonai felhasználású termékeket (nyomtatott áramkörök készítéséhez használható lapokat) gyártottak.⁴⁸²

A NAV általam elemzett nyomozati irataiból⁴⁸³ megállapítottam, hogy a cigarettacsempészet az Al-Duna térségéből indul ki. A vámszolgálat hajós folyamellenőrzési egysége 2021. október 11-én Pakson a kereskedelmi kikötőben egy ukrán felségjelű hajó kirakodását ellenőrizte. A tolóhajóhoz kapcsolt bárka rakománya a rendelkezésre álló adatok alapján jódozott só volt, amelyeket nagyméretű, egyenként 1,3 tonna súlyú ún. „big-bag”, vagy füles-zsákokban helyeztek el a raktérben. A daruval történő rakodás során az egyik zsák kiszakadt és abból 6.800 doboz, magyar adójegy nélküli cigaretta hullott a fedélzetre, így a felderítés a „véletlen segítségével” megtörtént és kiterjedt nyomozás indult. A vámellenőrzési iratok szerint az ukrán tolóhajó hat uszályal közlekedett, köztük azzal, mely a só szállítmányt vitte. A hajó útvonala: Izmail (UA) - Reni (UA) - Galac (RO) - Rusze (BG) - Lom (BG) – Veliko-Gradiste (RS) - Smederevo (RS) - Pancevo (RS) - Újvidék (RS) - Vukovár (HR) - Mohács - Csepel volt. A nyomozási cégháló szerint egy román társaság megvásárolta a sót az ukrán donyECKI területen található izmaili kikötőhöz közeli ukrán gyártótól és tovább értékesítette egy cseh társaság részére, amely egy lengyelnek, az pedig egy magyar cégnek adta tovább. A csempészarut azonban Budapestről terítették volna Nyugat-Európába teherautókkal.

Ugyanezen nyomozás idején 2022 júniusában a mohácsi vámhivatal felfigyelt egy gyanús holland szállító cég önjáró konténerszállító hajójára melyen egyéb áruk mellett 96 üres konténer is volt. Ezeket úgy rakták fel, hogy a Linzben történő kirakodásig ne lehessen őket kinyitni, ezért a NAV nem tudott teljes körű vizsgálatot végezni. A feladó egy romániai cég, a küldemény címzettje egy osztrák cég volt. A konténereket Constancában, Romániában emelték be a hajóra és úticéljuk Ausztria volt. A magyar nyomozóhatóság az Europol biztonságos információcsere hálózati applikációján⁴⁸⁴ (SIENA) elküldött kérése alapján a 96 darab konténert az osztrák vámhatóság tételes ellenőrzés alá vonta és megállapította, hogy azok közül hármat

⁴⁸² Europa Liberă Moldova: Ce exportă în Rusia uzina transnistreană Moldavizolit dar nu mai are voie, Radio Europa Liberă Moldova. <https://moldova.europalibera.org/a/ce-exporta-in-rusia-uzina-transnistreana-moldavizolit-dar-nu-mai-are-voie/32917664.html> (Letöltés ideje: 2024.04.10)

⁴⁸³ Az esettanulmányhoz anyagok kiadását engedélyezte a NAV Dél-dunántúli Bünygyi Igazgatósága, az igazgató 62002-1/620/2022.Ált. számú engedélye alapján.

⁴⁸⁴ A SIENA az Europol biztonságos információcsere-hálózati alkalmazása, mely a tagállamok közötti bünygyi információcserét segíti. Forrás: Európai Nyomozó: Bünygyök elleni fellépés határokön át. p.7. https://www.Europol.europa.eu/sites/default/files/documents/hu_europeaninvestigator-hungary_0.pdf (Letöltés ideje: 2024.08.22)

átalakítottak, a beltérben intenzív dohányillat volt érezhető és azok padlózatán dohánymaradékot találtak, vagyis korábban szállíthattak bennük dohánytermékeket.

A NAV nyomozói európai nyomozási határozatok alapján értesültek róla, hogy Romániában 2021 év elején több román, moldáv, vagy kettős állampolgár szervezett bűnözői csoportot létesített, mely a Dunán cigarettacsempészettel foglalkozott. Az ellenük irányuló nyomozás 2021. február közepén kezdődött meg. A só közé rejtett csempészett cigarettát két uszályban tolóhajóval hozták be Ukrajnából Reni közeléből Románia területére, ahol érintette a galaci és a brailai kikötőket. A cigarettát Galac megye területén értékesítették, valamint tovább szállították más EU országokba is. A dokumentumok szerint a sót egy Galaci román társaságtól vásárolták és adták el lengyel és cseh társaságoknak. Az egyik uszály és az azt hazánkba hozó hajó később a magyar büntető ügyben is felbukkant.⁴⁸⁵

A füles-zsákokban elhelyezett csempészáru (25. sz. melléklet) a Dunán a bűnelkövetők szempontjából kifinomult elkövetési módszernek értékelem. A tengeri szállításban a szervezett bűnözői csoportok a kereskedelmi hajók kihasználásával szervezik meg a kokain kereskedelmét, eközben egyre gyakrabban a "rip-on/rip-off" néven ismert módszert alkalmazzák. A módszer az ENSZ Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatala (UNODC) a következőképpen írja le: *"egy olyan elrejtési módszer, amelynek során egy törvényes, általában konténeres szállítmányt használnak fel arra, hogy a származási országból vagy az átrakodási kikötőből a célországba csempésszenek kábítószert. A módszer megvalósításához a legénység tagjainak és a kikötői hatóságoknak a korrumpálására van szükség, akik azután a bűnözői csoportok számára lehetővé teszik egyes konténerekbe a legális áru közé a kábítószer elrejtését."* A módszer előnye, hogy akár 100 kilogramm kokaint tíz perc alatt el tudnak távolítani a konténerből az ezért felelős személyek (az un. „clearer”-ek, magyarul a „takarítók”).⁴⁸⁶

Véleményem szerint a füles-zsákokban szállított jogszerű szállítmányok közé rejtett csempészáru valójában a fenti módszer adaptálása a speciális dunai szállításhoz. Mivel a Dunán az alacsony hídnyílások alatt magasan egymásra rakott konténerek nem férnek el, ezért a mély merülésű bárkába helyezik az ömlesztett árut, vagy egyes árucsoportokat, pld. műtrágyát vagy sót a füles-zsákokba, így darukkal könnyebb a be- és kirakodása. A Dunára optimalizált "rip-on/rip-off" módszer előnye, hogy elegendő az áruraktár személyzetének korrumpálása, a berakodást pedig úgy kell végezni, hogy a csempészáru a fedőáru között csak az alsó- vagy középső

⁴⁸⁵ Kalmár, Ádám (2024): A Case Study on the Investigation of Serious Organised Crime on the Danube. Internal Security, vol. 15, no. 2, pp. 83-96: 92-93. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0054.4579>.

⁴⁸⁶ Sole Brigati, Maria (2023): Rip-on/rip-off modus operandi - what is the impact for the shipping industry? RiskIntelligence, 2023.06.29. <https://www.riskintelligence.eu/analyst-briefings/rip-on-rip-off-modus-operandi-what-is-the-impact-for-the-shipping-industry> (Letöltés ideje: 2023.07.25.)

sorban legyen a bárkában elhelyezve, ha esetleg a felső sorból a vámhivatalok mintát vesznek, ne derüljön fény a jogsértésre. A tolóhajó személyzete ilyenkor nem tud a csempészáruval csak a fedőáru jogszerű dokumentációját kapja meg. A kirakodásnál a takarítók ellenőrzik, hogy a csempészáruval szennyezett, megjelölt rakomány az ő teherautójukra, majd fedett raktáraikba kerüljön. A NAV és a rendőrség kockázati profiljai 2023-tól már a fenti módszerre épülnek. Megfogalmazásom szerint a tengeri terminológiából átvett, Dunára optimalizált "rip-on/rip-off" eljárás: *"egy olyan elrejtési módszer, amelynek során egy törvényes, füles-zsákokban elhelyezett, olcsó ömlesztett szállítmányt fedőárúként használnak fel arra, hogy a származási országból vagy az átrakodási kikötőből a célországba árut csempésszenek. A módszer megvalósításához a legénység tagjai és a kikötői hatóságok helyett csak az áruraktár személyzetének korrumpálására van szükség, akik azután a bűnözői csoportok számára lehetővé teszik a megjelölt füles-zsákokban a legális áru közé a csempészáru elrejtését. A módszer biztosítja hogy a kirakodásnál a „takarítók” („clearer-ek”) mások tudta nélkül a csempészáruval szennyezett, megjelölt rakományt saját járműveikkel fedett raktáraikba szállítsák.”*

A hajókon zajló kábítószer csempészete is meglévő kockázatot jelent a folyamaton. A drogok előállítás és terjesztése a szervezett bűnözői csoportok egyik legjobban profitáló tevékenysége, mely államhatárokon átnyúló útvonalakon bonyolódik ma is, ez alól nem kivétel a Duna sem. A szintetikus és pszichoaktív vegyületeket a szervezett bűnözői csoportok vegyészeti bonyolult folyamatok során készítik. A kender (marihuána, hasis) a legtöbbször, illetve a legnagyobb mennyiségben lefoglalt drog. A deltában a kinti kanabisz termesztés is jelen van,⁴⁸⁷ melyet hajókkal is szállíthatnak. A heroin legtöbbször Bulgárián keresztül jut az Unióba, amely nemcsak tranzitország, hanem terjesztési központ is. A kokain a termelő országokból – Kolumbiából, Peruból és Bolíviából többek között a Fekete-tengeren Várna kikötőjébe érkezik, onnan a szinte minden európai országba irányuló fő útvonalak elsősorban a szárazföldön a balkáni országokon keresztül vezetnek. Mindkét kemény drog tekintetében Románia tranzitország, a konstancai kikötő érintésével a célországok között az EU bármely országa szerepelhet, a szállításra a Dunát is felhasználhatják. A román hatóságok 2009-ben egy tonna, 2016-ban csaknem

⁴⁸⁷ Paul Harmes (2018): Romania's Danube Delta & Carpathian Mountains. Naturetrek Tour Report. Online. Hampshire, UK: Naturetrek. https://d11gbzngntg4t4.cloudfront.net/reports/ROM03_report_180804_Romanias_Danube_Delta_Carpathian_Mountains.pdf. (Letöltés ideje: 2024.05.02) p. 3

két és fél tonna kokaint foglaltak le a konstancai kikötőben,⁴⁸⁸ 2019 márciusában pedig majdnem egy tonna kokaint találtak a Duna-delta egy elhagyott ágában.⁴⁸⁹ A pénzügyőrök jól ismerik a szállítás során az elrejtés lehetséges helyeit és a veszélyt jelző faktorokat. A drogokat elsősorban kiépített rekeszekben, a legális rakományban (pl. festékes dobozokban), poggyászban rejtik el, ezért ezen bűncselekmények felfedéséhez a Dunán Bulgáriából, Romániából – főleg Konstanca kikötője felől és hazánkba Szerbiából érkező hajók fokozott ellenőrzésére, kereső kutyák alkalmazására van szükség a teherszállító hajók esetén, de az utasszállító hajóknál a kabinok kutatása is elsődleges a szintetikus drogok tekintetében. A román–bolgár vízi határon lévő Giorgiu-Rusze határátkelőhelyen is előfordult már 55 kg heroin lefoglalása 2014 májusában 1,4 millió euró értékben. Leginkább az albán ajkú csempészek jelennek meg nagyobb számban a szintetikus és kemény drogok szállításában, ezért a határátkelőhelyen őket, a vietnámi származású személyzet tagjait, a bolgár és török utasokat, poggyászaikat fokozottabban ellenőrzik, ha a kiadott profilba tartoznak.⁴⁹⁰

A súlyos szervezett bűnözési formák közül az embercsempészás és az ez által megvalósuló illegális migráció a folyam déli részén a leghangsúlyosabb, ott lép be a Duna térségébe. Míg a 2015-ös menekültválság előtt 2014-ben például Románia kikötőiben (Konstanca, Midia, Braila) kilenc esetben 15 migráns kért menedéket, mint a legénység tagjai (mindannyian szír állampolgárok),⁴⁹¹ addig a 2017-es évtől kezdve a Törökországból Romániába tartó halászhajókon növekvő számban találtak irreguláris migránsokat. Ezeken akár 60-70, főként iraki, pakisztáni és afgán nő, férfi és gyermek zsúfolódik össze. Ezeket a kísérelteket a román parti őrség a Fekete-tengerre telepített megfigyelő rendszer segítségével kontrollálja. Az is előfordult, hogy az irreguláris migránsokat a személyzeti listán jogtalanul szerepeltették.⁴⁹²

⁴⁸⁸ Reuters: Romania seizes record 2.5 tons of Colombian cocaine.

<https://www.reuters.com/article/idUSKCN0ZH4X1/> (Letöltés ideje: 2023.03.23)

⁴⁸⁹ Origo/MTI: Csaknem egy tonna kokaint foglaltak le Romániában. <https://www.origo.hu/nagyvilag/20190326-csaknem-egy-tonna-kokaint-foglaltak-le-romaniaban.html> (Letöltés ideje: 2023.03.23)

⁴⁹⁰ Balog Gábor (2015): Bűnügyi kockázatelemzések. In: Herczeg Mónika (szerk). *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma. pp. 84–86.

⁴⁹¹ Balog: i. m. 2015: 77.

⁴⁹² A Fekete-tengeren halászhajóval átkelő bevándorlókat mentettek ki a román hatóságok. *Mandiner*, 2017. november 28. <https://mandiner.hu/kulfold/2017/11/a-fekete-tengeren-halaszhajoval-atkelo-bevandorlokat-mentettek-ki-a-roman-hatosagok> (Letöltés ideje: 2024.05.02)

4.2.5. Kockázatértékelés a Dunán a DARIF Közös Műveletek eredménye alapján

Az elméleti keretek között már értelmezett határrendészeti kockázat mértékét a rendészeti- és más releváns adatok, illetve a feladatokhoz kapcsolódó információk közötti összefüggések értékelését végző rendszeres, célirányos, összehangolt tevékenység határozza meg.⁴⁹³ A jövőben esetlegesen megjelenő és a szervezet működésére kedvezőtlen hatású esemény bekövetkezési valószínűsége, gyakorisága és a következmény súlyosságának együttes mértéke mellett figyelembe kell venni a kockázattal érintett terület kitettségét és a kárelhárítás képességét is.⁴⁹⁴ A rendészeti kockázatelemzés nem más, mint „a rendészeti és más, releváns adatok, illetve a feladatokhoz kapcsolódó információk közötti összefüggések feltárását, azonosítását és azok értékelését végző rendszeres, célirányos, összehangolt tevékenység”.⁴⁹⁵

Magyarország rendőrsége által a schengeni térség déli dunai határán végzett határforgalom-ellenőrzés és az ott megjelenő kockázatok kezelése nemcsak hazánk számára rendkívül meghatározó, de európai jelentőségű is egyben. A beléptetett vízi járművek ellenőrzés nélkül folytathatják útjukat tovább északi irányban az Európai Unió mélységébe, és emiatt fontos szerepe van a határforgalom-ellenőrzésben rejlő kockázatok időben történő felismerésének és azok elemzésének, valamint ennek eredménye alapján a kockázatkezelés lehetséges módjai meghatározásának. A schengeni katalógus szerint a határhoz kapcsolódó stratégia egyik alapvető területe a működő határigazgatás, aminek része a kockázatelemzésen alapuló határellenőrzés. A katalógus a tengeri határookra vonatkozóan előírja, hogy az érkező hajókat kockázatelemzés alapján kell értékelni, ezt az érintett szervezetek közös kockázatelemzésével kell megvalósítani.⁴⁹⁶ A belvízi határookra pedig a tengeri határok elveit kell alkalmazni a kockázatelemzésben is. Hazánk azonban a schengeni térség legfontosabb vízi kapujaként aposztrofálható, mivel itt a folyó mindkét partja egyazon állam területéhez tartozik, így hazánk schengeni külső határon lévő kikötőjének kockázatelemzését is kiemelten fontosnak tartom.

A Dunán döntő többségében nyugdíjas korú házaspárok utaznak a szállodahajókon, akik rendezett határátlépési feltételekkel rendelkeznek és jogellenes cselekmények elkövetésétől tartózkodnak, ezért a határon átnyúló bűnözés szempontjából elsősorban a vízi teherforgalomban megjelenő kockázatokra szükséges koncentrálni. A dunai teherszállító hajók méretükből és fel-

⁴⁹³ Mátyás Szabolcs (2020): *Az elemző-értékelő munka gyakorlati aspektusai*. Budapest: Nemzeti Közszerződési Egyetem, Közigazgatási Továbbképzési Intézet, 2020. p. 46

⁴⁹⁴ Csaba Zágony: Határbiztonsági kocka 2021 v1b.ppt, (előadás anyaga az NKE RDI Doktori Iskola részére) 2021. 28. dia

⁴⁹⁵ Mátyás i. m. 2020: 46.

⁴⁹⁶ A katalógus 117. pontja alapján.

építésükből, illetve a folyékony és ömlesztett szárazáru rakományukból adódóan nehezen kutathatók, így már az áruszállítás különleges módját kockázatként értékelem.⁴⁹⁷ Az áruk nomenklatúrája szerint hazánkba belépő irányban vasérc nyersanyagok, míg kilépő irányban a mezőgazdasági áruk, kohászati termékek és műtrágyák haladnak át a legnagyobb arányban a dunai vízi átkelőhelyen.⁴⁹⁸ A Szerbiából belépő szállítmányok súlya 2023-ban 1,35 millió tonna száraz áru és 148.078 tonna tanker szállítmány, a kilépő pedig 1,63 millió tonna száraz áru és 394.464 tonna tanker szállítmány volt Mohácsnál.

A dunai határellenőrzés bűnüldözési funkcióinak elemzése alapján a folyamaton elkövetett bűncselekmények jelentősebb része a határon átnyúló bűnözéshez kapcsolódik, így a nemzetközi rendőri-vámőri együttműködés a hatékony bűnüldöző munka egyik alapfeltétele lehet. A nagyszabású dunai rendészeti közös műveletek során valós idejű gyors és közvetlen információcsere valósul meg. 2013 és 2015 között a DARIF projekt végrehajtása a folyón megvalósuló szervezett bűnözés elleni hatékony és koordinált fellépést tűzte ki célul.⁴⁹⁹ A műveleti együttműködés a koordinációs központ évente történő felállításával a nemzetközi együttműködés új dimenziója a Dunán, mely ezáltal fokozza a bűnüldözés hatékonyságát.⁵⁰⁰ A projektben működött egy kockázatelemző munkacsoport. A munkacsoport vizsgálta az embercsempészás, emberkereskedelem, árucsempészet, kábítószer-csempészet, veszélyes áruk szállításával, hulladékokkal kapcsolatos bűncselekmények, dohányárúk, fegyver, lőszer, robbanóanyag, radioaktív anyagok csempészetének, illetve teherszállítmányok, külső csónakmotorok vagy kedvtelési célú vízi járművek és alkatrészek szervezett lopásának kockázatát. Ezenfelül speciális bűncselekményként merült fel az illegális halászat is. A munkacsoport négy részletes dunai kockázati profilt is kidolgozott, az illegális migráció, az emberkereskedelem, a kábítószer-csempészet és konténerbiztonság témáiban, összegyűjtve a teljes Duna-szakaszon jellemző adatokat, ezzel segítve a folyami biztonságért dolgozó szervezetek munkáját.⁵⁰¹

Tekintettel arra, hogy kevés nemzeti adat áll rendelkezésre a dunai lefoglalásokról, és nincs közös adatbázis,⁵⁰² melyet használni lehetne a kockázatelemzéshez, a 2014-től 2023-ig végrehajtott DARIF közös műveletek (ide sorolva 2016-ban a Danubius nevűt is) során összegyűjtött műveleti adatokat elemeztem. Az adatok azt mutatják, hogy az ilyen műveletekben

⁴⁹⁷ Kalmár: i. m. 2022: 124.

⁴⁹⁸ Danube Commission (2023): Market Observation for Danube navigation: Results in 2022. Budapest. HU ISSN 3004-0086. pp. 19-23. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2022/> (Letöltés ideje: 2023.11.09.)

⁴⁹⁹ Európai Bizottság: i. m. 2016: 36–38.

⁵⁰⁰ Kalmár: i. m. 2021: 293-301.

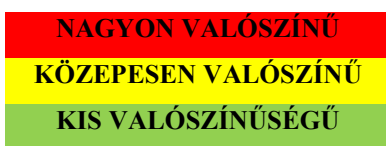
⁵⁰¹ Balog: i. m. 2015: 20–21.

⁵⁰² Kemp: i. m. 2024: 16.

viszonylag alacsony a felderített jogsértések aránya az ellenőrzött személyek számához képest. A 26. számú mellékletben lévő táblázat adatai alapján a „felfedési” arány az első művelet alatt még 2,8%, volt, majd 0,2 és 1,8% között változott. Ennek oka, hogy 2018-tól az akció heteket a kevesebb hajót jelentő szeptemberben rendezték meg. Elemzésem alapján áprilistól júliusig terjedő időszakban a hajókon jogsértések felderítése nagyobb valószínűségű lenne, hiszen a forgalom is magasabb. A lefoglalt áruk között 2014-ben két esetben volt csempész cigaretta, általában kis mennyiségű marihuánát vagy heroint, legtöbbször azonban illegális horgász és halász felszereléseket, néhányszor lopott csónakmotorokat és hamisított okmányokat foglaltak le. Az operatív felderítési adatok hiányában, nyíltan, az előre elrendelt akciók idején felfedhető jogsértések számát alacsonynak értékelem, azonban ez nem jelenti azt, hogy nem lehetnek lá- tens jogsértések a dunai hajókon. A 2014-től végrehajtott dunai közös műveletek alatt a legjel- lemzőbb jogsértő cselekmények összegyűjtésével a fennálló fenyegetettség valószínűségét „kockázati-térképen” ábrázoltam (9. számú ábra).

Országok	Jogsértő cselekmények	Illegális migráció (embercsempészség, tiltott határátlépés)	Egyéb illegális migrációs jogsértő cselekmények (külf. rend. kapcs.) szabs.)	Jogellenes foglalkoztatás	Közokirat és magánokirat hamisítás	Lopás	Csempészet	Környezet károsítás	A vízi közlekedés biztonsága elleni bűncse- lekmények	Orvhalászat
 DE										
 AT										
 SK										
 HU										
 HR										
 RS										
 RO										
 BG										
 MD										
 UA										

Jelmagyarázat: A jogsértő cselekmény valószínűsége az ország Duna szakaszán



9. ábra. A dunai államok vízi szakaszán megjelenő jogsértések kockázatának valószínűsége Forrás: a 2014 és 2023. között végrehajtott DARIF és Danubius közös műveletek eredményei, valamint a tagországok kockázatelemzési adatai. A szerző szerkesztése.

A „kockázati-térkép” megmutatja, hogy a dunai országok rendészeti szervei, a függőleges oszlopokban felsorolt jogsértésekkel a saját vízterületükön közlekedő hajókon milyen gyakorisággal találkoznak, vagyis mekkora az adott jogsértés kockázatának valószínűsége. A magas kockázati valószínűséget pirossal, a közepes szintet sárgával, az alacsony szintet zöld színnel jelöltem. A műveletek eredménye és a tagországok által átadott adatok alapján a hajókon történő „klasszikus” (módszerüket tekintve a megbújással, az ellenőrzés kijátszásával elkövetett) tiltott határátlépések a román és bolgár folyamszakaszon vannak jelen, vagyis az Al-Dunán nagyobb e kockázat megjelenési valószínűsége, mint hazánkban. A közös műveletek során több esetben előfordult, hogy a német és az osztrák rendőrség olyan személyhajókon dolgozó (indonéz, fülöp-szigeteki, szerb, bosnyák, macedón állampolgárságú) személyzeti tagokkal szemben intézkedett, akik érvényes útlevelel, de megfelelő vízum nélkül, vagy túltartózkodással vállaltak munkát a hajókon, így a jogellenes foglalkoztatásuk is minden esetben felmerült. Közokirat-hamisítás az országok többségében nem úti okmányok, inkább hajós képesítések vagy hajózási okmányok adatainak megváltoztatása kapcsán merült fel. A lopás – főként a szállítmányok, külső motorok eltulajdonítása – a Duna felső, középső és alsó szakaszán is jelen van. Azonban a csempészet elkövetésének valószínűsége legjelentősebb. A bolgár és román szakaszon a begújással elkövetett tiltott határátlépés is előfordul. A cigarettacsempészet bizonyosan minden ország vízi szakaszán megjelenik. Több országban közepesen vagy nagyon valószínű a környezetkárosítás megjelenése, a dunai illegális halászat és a víziközlekedési bűncselekmények elkövetése is (elsősorban az ittas vízijármű-vezetés fordul elő).⁵⁰³

Ez azonban csak a kockázati tényező valószínűségét jelenti. A kockázat értékeléséhez a valószínűségen kívül a Duna-folyamszakaszon megjelenő kockázati tényezők valószínűségének határbiztonságra gyakorolt hatását is értékelni kell, e két tényező szorzata adja a kockázat mértékét.

⁵⁰³ Kalmár: i. m. 2022a: 121-138.

$$\text{Kockázat értéke} = \text{Valószínűség} \times \text{Hatás}^{504}$$

A hatás szintje magasabb, ha a jogsértés a határ- és belső biztonságra nagyobb fenyegetést jelent, vagy a jogsértés humanitárius veszélyt is okoz.⁵⁰⁵ Ilyen nagyobb hatású cselekmények az illegális migrációs jogsértések (melyek akár a migráns sérülését okozhatják, vagy emberi életeket is veszélyeztethetnek), a közokirat hamisítás vagy a csempészés (melynek során a veszélyes anyagok, eszközök fejtenek ki negatív hatást). Az egyes jogsértések kockázatának nagyságát a magyar-szerb schengeni külső vízi határszakaszra vonatkoztatva a 10. számú ábrán jelenítettem meg.

Magyarország Duna szakaszán felfedett jogsértő cselekmények	Illegális migráció (embercsempészés, tiltott határátlépés)	Egyéb illegális migrációs jogsértő cselekmények (külföldiek rendszerezésével kapcs. szabcs.)	Jogellenes foglalkoztatás	Közokirat és magánokirat hamisítás	Lopás	Csempészet	Környezet károsítás	A vízi közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények	Orvhalászat
Valószínűség	2	1	1	2	3	3	2	3	3
Hatás	3	2	1	3	2	3	1	1	1
Kockázat	6	2	1	6	6	9	2	3	3

Jelmagyarázat		A kockázati tényező hatása		
		Alacsony 1	Közepes 2	Magas 3
A kockázati tényező valószínűsége	Alacsony 1	1	2	3
	Közepes 2	2	4	6
	Magas 3	3	6	9

10. ábra. Kockázatok nagysága a Magyarország schengeni külső dunai határán. A szerző szerkesztése.

⁵⁰⁴ Ross, Ron at. al. (2012): Guide for conducting risk assessments. *NIST Special Publication 800-30. Rev. 1.* Online. Gaithersburg, MD USA: National Institute of Standards and Technology, US Dept. of Commerce. <https://nvlpubs.nist.gov/nistpubs/legacy/sp/nistspecialpublication800-30r1.pdf> (Letöltés ideje: 2024.05.02) p. 35.

⁵⁰⁵ Frontex: Közös integrált kockázatelemzési modell 2.1. Összefoglaló füzet. <https://prd.frontex.europa.eu/document/common-integrated-risk-analysis-model-2-1/> (Letöltés ideje: 2024.05.02) p. 10.

Amennyiben tehát a felfedett jogsértések határbiztonságra gyakorolt hatásait is figyelembe vesszük, akkor a tiltott határátlépések, a közokirat-hamisítások és a lopások kockázata a vízi határon magas, a csempészeté pedig kritikus, vagyis a legmagasabb szintet elérő. A magyar folyamszakaszra jellemző, hogy a legnagyobb fenyegetést egyrészt a külső hajómotorok, a jól eladható, az Unióban magas áron kínált üzemanyag és egyes rakományok szervezett lopása jelenti. Másrészt a hamis, hamisított támogató dokumentumok, vagyis a hajózási és személyzet képzettségével kapcsolatos igazolások bemutatása, és esetenként az úti okmányokkal kapcsolatos hamisítások jelentenek fenyegetést. Leginkább azonban a hajókon jellemző csempészet – elsősorban az Ukrajna felől jövő, az Unió területén háromszorosan áron eladható cigaretta jogellenes behozatalát jelenti, de más jövedéki termék, kábítószer, esetleg fegyver, lőszer elrejtése – éri el a 9-es kritikus szintet.

Az okokat és következményeket a Frontex által is használt csokornyakkendő elemzés⁵⁰⁶ teheti átláthatóbbá, melyet a 27. sz. melléklet tartalmaz. Egy ilyen grafikus elemzés megmutatja, hogy a több ok és az elmulasztott megelőző ellenőrzések, intézkedések hogyan eredményezhetik a kockázat bekövetkezését. Ha a készségi ellenőrzések is kudarcot vallanak, a kockázat bekövetkezik, és negatív következményekkel jár. A kockázatok feltérképezése a csokornyakkendő diagram segítségével jó kiindulópontot nyújthat, amelyből kiindulva biztosítható, hogy az ellenőrzések, intézkedések valóban a valódi okokat és következményeket kezeljék. A hajón történő kábítószer-csempészet esetében a súlyos kockázatot a „nyakkendő központi csomója” jelképezi az esemény okait fontossági sorrendben a bal oldalon soroljuk fel, a korlátokat, amelyek megakadályozhatják vagy fokozhatják a következményekkel járó okokat függőleges oszlopokkal jelölhetjük. A lehetséges következmények kerülnek a nyakkendő jobb oldalára, azok korlátaikat vagy fokozóit szintén függőleges oszlopok jelzik. A hajókon a schengeni térségbe tartó tiltott árucsempészet legfontosabb okai közé tartozik az anyagi ok, vagyis a bűnszervezetek főként kábítószer, dohányáru kereskedelméből származó jelentős fekete jövedelme. A csempészet tekintetében veszélyt jelent a nagyméretű hajótestek időbeni és megfelelő technikai eszköz hiányából adódó kutatásának nem teljeskörű mivolta. Ez az oka, hogy a rendőrség érvényben lévő szakmai szabályzata szerint a vízi járművek átvizsgálását kockázatelemzés alapján kell végezni és a külső határokon a belépő hajók átvizsgálása a lehetséges mértékben kötelező. Természetesen gyanúok esetén a társszervek képviselőinek bevonásával kell a vízi jármű tulajdonosa vagy megbízottja jelenlétében a kutatást végrehajtani.⁵⁰⁷ Az is növeli a kockázatot,

⁵⁰⁶ Reliance Risk: *Using Bow-tie Analyses To Simplify Risk Management*. Online. <https://www.reliancerisk.com/> (Letöltés ideje: 2023.05.02)

⁵⁰⁷ A 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 215. pontja alapján.

hogy jelenleg sem a határrendészeti szolgálati ág, sem pedig a vámhatóság nem rendelkezik komoly kutatást segítő technikai eszközökkel a hajókhoz. Jelenleg a kutatásokhoz használt technikai eszközök között találhatunk üregvizsgálót és video-endoszkópot, amelyek kisméretű sötét üregek, zárt helyek átvizsgálására alkalmasak csak. Az átkelőhelyen az ömlesztett árukat nem tudják megbízhatóan kutatni, az ilyen rakomány alatt esetlegesen elrejtett csempészáru gyanúja esetén a kirakodási kikötők ellenőrzése lehet a megoldás. De nem csak ez jelent veszélyt. Az eszkaláció szabályozása egyrészt a technikai eszközök fejlesztésén keresztül valósulhat meg, mobil átvilágító berendezéseket érdemes beszerezni, vagy kábítószerkereső kutyaikat nagyobb számban alkalmazni. A rendőrök és vámtisztek folyamatos továbbképzése mellett az együttműködésben rejlő lehetőségek kiaknázása közös műveletek, fokozott ellenőrzések megszervezésében ölt testet, ezek azonban lassabb hajóellenőrzést és végső soron az ellenőrzés idejének növekedését eredményezhetik, lassulhat az export-import tevékenység is, de enélkül a biztonság a hajóellenőrzésben nem növelhető, hozzáátve, hogy a totális biztonságra nem törekedhetünk.

Ennél fontosabb a megelőzés szabályozási oldala, amely az előértesítést, vagyis az előzetes információcserét és a fejlett kockázatelemzést célozza. A vízi határátkelőhelyeknek a kockázat alapú határellenőrzési rendszere azokat az indikátorokat tartalmazza, amelyek a határátkelőhelyeken érvényesülő kockázatokat azonosítják be és írják le. Ennek a határon átnyúló bűnüldözési feladatok hatékonyabb végrehajtása érdekében kialakított kockázati profilnak az egyik legfontosabb eleme az előértesítés.⁵⁰⁸ A vízi határellenőrzés terén jelentkező kockázatok a Duna déli szakaszán lévő országokat kutatásom szerint nagyobb mértékben veszélyeztetik, ezért Magyarországon az integrált határigazgatásban részt vevő a folyami közlekedés biztonságát garantáló valamennyi hatóság korai észleléssel működő felderítésalapú közös komplex kockázatelemzésére van szükség a biztonság növelése érdekében. A vízi határrendészetben jelenleg is működik előzetes értesítési rendszer, amely nem teljes és nincs megfelelően lefedve a hazai jogban, ezért nem eléggé hatékony. A magyar vámhatóság azonban jelenleg nem kap előzetes adatokat a szállítmányokról. A belépési gyűjtő-árnyilatkozatokat érintve a hajósok azt általában nem küldik meg előre, mert jogszabályi lehetőség, hogy a belépéskor pótolják, így ezt is teszik. Tételes áruvizsgálatot a nagy mennyiségű árunál nem lehet megvalósítani, így kocká-

⁵⁰⁸ Csaba Zágón (2012): A határellenőrzés kockázati értékelése: határátkelőhelyek kockázati profilja és ennek lehetséges eleme az előértesítés. *Magyar Rendészet*, 2012/1. szám. pp. 69-77: 74-75.

zatelemzés alapján szűrőpróbaszerű ellenőrzéseket végeznek. A kockázatkezelési lehetőségeket a helyreállítás szabályozási oldalon a fokozott felderítés és elsősorban a dunai rendészeti koordináció folytatása, a közös rendészeti műveletek fokozása jelenti.⁵⁰⁹

4.3. Dunai biztonság és kockázatok a szakértők szemével

Az EU legjelentősebb belvízi szállítási útvonalára, a Dunára kutatásom alapján elsősorban az EUSDR és annak cselekvési terve próbál biztonsági válaszokat adni a 11. számú „Biztonság” prioritási területen.⁵¹⁰ Az EUSDR azonban – tekintve, hogy nem készülnek például az Europol által súlyos és szervezett bűnözéssel kapcsolatos átfogó fenyegetettség értékelések a folyami szállításhoz kötődően – nem kellően megalapozott a kockázatok tekintve, és a dunai országok nem kielégítő együttműködése folytán néhány végrehajtott projektet leszámítva nem ad hatékony válaszokat.

E feltételezésemet elsőként a Duna régió megerősítésével kapcsolatos egyes biztonsági kérdéseket⁵¹¹ tartalmazó kvalitatív kutatással vizsgáltam, melyhez anonimizált, félig strukturált interjúkat készítettem a Belügyminisztérium (főosztályvezető, osztályvezető, kiemelt főreferens) és a rendőrség (osztályvezető, alosztályvezető, szakértő) összesen hat tisztségviselőjének bevonásával. Közülük hárman részt vesznek az EUSDR „Biztonság” prioritási területének belügyi koordinációs munkájában, hárman pedig annak rendőrségi végrehajtásában vezetői szinten, ezért tekinthetők a téma szakértőinek. Az interjúkat önállóan összeállított interjú-vezérfonal alapján, a bevezető demográfiai kérdéseket követően két fő témakörbe rendezett 10 nyitott kérdés segítségével hajtottam végre. Az anonim interjúkat a korábban mellékelt interjú-vezérfonal első része alapján⁵¹² a minisztérium Európai Együttműködési Főosztály, Rendőri Együttműködési és Határigazgatási Osztályán és a Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányságon 2021. szeptember 1-je és 2022. február 28-a között rögzítettem. Alanyai 30–54 év közötti, ha-

⁵⁰⁹ Kalmár Ádám (2015): Közös műveletek és képzések munkacsoport. In: Herczeg Mónika (szerk.), (2015): *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma. pp. 43-51: 44–50.

⁵¹⁰ Az Európai Unió Duna régió Stratégiája. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája. Brüsszel, COM(2010) 715/4.

⁵¹¹ Kalmár: i. m. 2022: 2597-2601.

⁵¹² A kutatásra a Belügyminisztérium közigazgatási államtitkára által meghirdetett, BMTSKF/11/2021. számú a minisztériumot érintő közszolgálati témában doktorandusz kutatók részére gyakornoki rendszer keretében tudományos kutatás folytatására kiírt nyertes pályázattal a BMSZÜ/1576/2021. számú szerződés alapján került sor.

tárrendészeti szakmai tapasztalattal rendelkező személyek voltak, akik az interjút önként vállalták. Az interjú kérdések első csoportja az intézményre, az interjúalany munkakörére és szakmai tapasztalatára vonatkozott, második csoportja a Duna régió megerősítésére és biztonsági problémáira koncentrált, míg a harmadik kérdéscsoport a dunai határellenőrzés, rendészeti együttműködés és a stratégia „Biztonság” prioritási területén elért eredményekre, jövőbeni lehetőségekre helyezte a hangsúlyt. Jelen fejezetben a második kérdéscsoport válaszait használtam fel, a harmadikat a következő fejezetben elemzem.

Az interjúk első része a régió megerősítésével foglalkozott nemzetközi kitekintésben, de annak része volt annak határbiztonsági jellemzése, az azt meghatározó tényezők (például a csempészet) helyzete, a Stratégia cselekvési tervében meghatározott prioritások végrehajtása a szakértők szemével. A kérdésekre adott válaszok közös pontja, hogy a régió határbiztonságát elsősorban a geopolitikai helyzet határozza meg, annak pedig a Duna fekete-tengeri kifolyásához legközelebb eső, az európai illegális migrációs folyamatokban legnagyobb szerepet játszó Törökország helyzete az alapja, melyet hazánk vízumkonzulja egy 2021-es konferencián mutatott be. Az országban 2021-ben becslések szerint 4-4,5 millió migrációs háttérű személy élhetett, az átmeneti védelem alatt álló szír állampolgárok száma a 2014-es 1,5 millióról 2021-re 3,7 millióra emelkedett, az afgánoké fél millióra. Törökország komoly intézkedéseket tett a határőrizet terén a keleti, elsősorban az iráni határán, és a mélységben is nagy határfokkal fogja el az irreguláris migránsokat, számuk azonban folyamatosan emelkedik. Bár az embercsempészség büntetési tétele elvben magas (3–8 év), de a gyakorlatban meglehetősen enyhe büntetéseket szabnak ki, így kicsi a kockázat, amit a török csempészek ki is használnak.⁵¹³ Első belügyi interjúalanyom a Duna régió biztonságával kapcsolatban kiemelte: *„Törökországról azt kell tudni, hogy nekik a tengeri kereskedelem elképesztően fontos [...] és ahol ez ilyen nagy volumenű, oda rátelepszik az illegális cselekmények nagy része legyen az áru, kábítószer, embercsempészet. Azt látjuk az illegális migrációs jelentésekből, hogy Olaszország, illetve más földközi-tengeri partszakasszal rendelkező uniós tagországok felé mennek a csempészek, de mivel tudják, hogy ezekre súlyoznak, illetve akár Frontex akciót, akár más uniós műveletet hajtanak végre ott, ezért megpróbálják új csatornákon ezen illegális tevékenységeket elindítani. Ilyen a fekete-tengeri Duna-delta helyszín is, ahol ezeken túl még az árucsempészet és más illegális cselekmények is megvalósulhatnak.”*

⁵¹³ Ormai Tamás (2021). Törökország migrációs helyzetképe. In: Teke András (szerk.), *A nemzetközi migráció kihívásai és kezelésének módja hazánkban, valamint a balkáni migrációs útvonal államaiban*. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság, Migrációs Tagozat. pp. 96–97.

A Duna-delta térségében a Törökország felől érkező árucsempészet és embercsempészség miatt a Duna régióban elsősorban a tengeri tapasztalattal is rendelkező Románia helyzete hangsúlyos. Az illegális migráció szempontjából tranzitország, de a Duna-deltában fekvő Tulcsa szerepel a Szíriából, Afganisztánból és Irakból becsempésztett migránsok térképén. A román Határrendőrség nagy erőfeszítéseket tesz, hogy a tenger felől érkező irreguláris migránsokat segítő, Romániában működő embercsempész csoportokat beazonosítsa, tagjait letartóztassa. Az illegális migráció kezelésében nemzeti szinten (kormányzati és nem kormányzati intézmények, NGO-k részéről egyaránt) valamennyi érdekelt fél részéről összehangolt erőfeszítések, cselekvési tervek kidolgozása és a gyengeségek azonosítása, valamint azok kijavítására történő optimális megoldások kidolgozása szükséges Romániában. A román hatóságoknak nemcsak hazai, de EU szinten is proaktív, előrelátóan cselekvő migrációs politikát kell folytatnia a régió biztonságának megerősítéséhez.⁵¹⁴

Abban a kérdésben, hogy a súlyos és szervezett bűnözés jelen van-e a Duna régióban, azon belül a folyami személy- és áruszállításban, minden interjúalany egyet értett. A legnagyobb biztonsági kihívásnak a csempészetet, ezen belül az ember- és árucsempészetet jelölték meg, emellett más jogellenes cselekmények is jellemzők. *„Azt gondolom, hogy addig, amíg nem kezdődött el a migrációs válság, addig jellemzően a Dunához köthető jogellenes cselekmények nagy része az árucsempészethez kötődött. De gondolok itt, akár hajók üzemanyag felhasználásával kapcsolatos jogsértésekre, akár a szállított árukkal kapcsolatos ÁFA csalásokra is. Mindenképpen fontos lenne figyelemmel kísérni, és nagyobb hangsúlyt fektetni ebben az illegális migrációval terhelt időszakban az embercsempészség lehetőségének a vizsgálatára.”*

Több belügyi és rendőrségi szakértő is kiemelte a hajókon történő embercsempészsét, mint elméletileg fennálló lehetőséget a Dunán. Egyikük kiemelte, hogy *„a migrációs válság kitörése után egyértelműen látszik, hogy alternatív útvonalakat keresnek az embercsempészek, ahogy a kerítések felépülnek. Legyenek azok fizikai kerítések akár a török-szír határon, akár a magyar szerb határon, valamerre el kell indulni a csempészeknek és ez a látencia bizonyosan megjelent a vízi ellenőrzésben is és hol máshol, mint a Dunán, ami a legerősebb közlekedési folyosó Kelet-Európából Nyugat-Európába.”*

⁵¹⁴ Dumitrache Ionescu, Alina Ana – Schiopu, Oana Ionela (2016). Migrants' Smuggling is Knocking at the Danube's Door. Threats at the Romanian State Border. *Journal of Danubian Studies and Research*, 6. évf. 2. szám. pp. 320–333.

Egy korábban vízumkonzulként is tevékenykedő belügyi szakértő is hasonlóan vélekedett: „*Most, hogy a szárazföldi határzár rendszer, ami kamerákkal is meg van erősítve felépült, egyre fontosabb lenne koncentrálni a vízi utakra. Hiszen ami nem tud a szárazföldön átmenni a fizikai akadályok miatt, az áttevődhetett a vízi szakaszokra...*” Dunai hajón embercsempészésre a schengeni csatlakozás óta nincs hazai publikált adat, elsősorban árucsempészet felderítése jellemző. A problémához még az is hozzájárul, hogy a Frontex műveletei is a Duna és a belvízi hajózás felé terelhetik az illegális migrációt szerinte.

A biztonságot meghatározó tényezők helyzetét elemző kérdésekre adott válaszaikban az interjúalanyok a látenciára, vagyis a nem ismert, de a regisztráltnál feltehetően magasabb volumenű jogellenes cselekményi tendenciák meglétére hívták fel a figyelmet a dunai hajózásban. Az egyik belügyi szakértő kiemelte: „*a rendelkezésre álló adatok ugyan nem igazán támasztják alá, de nagyon sok szakember úgy vélekedik, hogy hatalmas a látencia a Dunához köthető határokon átnyúló bűncselekményekkel kapcsolatban.*” Ennek az lehet az oka, hogy a rendőrség és a vámhivatal munkatársai részéről a hatalmas méretű hajótestek teljes körű átkutatása nem lehetséges, ahhoz nem használhatók a közúti vagy vasúti átkelőhelyeken már jól bevált technikai eszközök, például átvilágító röntgenberendezések. Ezt persze a hajósok is tudják, az egyik helyi rendőrségi interjúalany szerint: „*Egy kapitány, aki ismeri a saját hajóját tudja, hogy melyek azok a területek, ahol soha semmit nem fog megtalálni az ellenőrző hatóság, vagy ha mégis megtalál, olyan hosszú időbe telne azon a helyen az ellenőrzés, ami nem fér bele a szolgálati idejébe.*” A technikai eszközök fejlődése mégsem fogja a jó szakembereket teljesen helyettesíteni a hajókutatás során, jelezte egy rendőrségi szakértő: „*a humán erőforrás a legfontosabb. Egy tapasztalt határrendészt, rendőrt, vagy vámtisztet, aki már évek, vagy évtizedek óta teljesít szolgálatot a vízi határátkelőhelyen és fejből tudja, hol lehet a hajón kialakított rejtékhely, nem lehet helyettesíteni önmagában technikai eszközökkel.*”

A hajón a jövedéki termékek, azon belül elsősorban a csempészcigaretta folyamatos jelenlétét egy helyi rendőr interjúalany is megerősítette: „*Ami felmerül a folyami átkelőhelyen, az a jövedéki termék csempészete. Ennek a nagy része nem feltétlenül haszonszerzési céllal működik, egész egyszerűen a hajó személyzete megpróbálja a saját szükségleteit úgy kielégíteni, hogy az olcsóbb cigarettát behozza.*” Az alacsony felderített csempészáru mennyiségeket ez a tényező is eredményezheti, azonban feltehetően a teherszállító hajókon jóval a kereskedelmi mennyiség feletti elrejtett adózatlan cigaretta is bejut Nyugat-Európába, ahogy azt 2021-ben a NAV lefoglalása is megerősítette. Akkor a Dunán egy ügyben összesen 57 millió szálát foglaltak le. A kiemelkedő felderítésről esettanulmányt készítettem. Összehasonlításképpen, ez olyan nagy

áru mennyiség, hogy a NAV az azt megelőző 2020-as évben a magyar határszakaszokon és az országban összesen 44 millió szál cigarettát foglalt le.⁵¹⁵

A magyar Belügyminisztériumban az EUSDR tevékenységeinek végrehajtásával foglalkozó tisztségviselőkkel folytatott interjúk alapján az egyik legnagyobb problémaként azonosítható, hogy nehezen mérhető fel a dunai hajózásban rejlő szervezett bűnözéssel kapcsolatos veszély valós mértéke, hiszen Magyarország rendészeti szervei látenciával küzdenek a hajókon történő csempészet mértékének azonosítása terén és ez súlytalanná teheti politikai szinten a területet, így arra kevesebb forrás is allokálható. Tudományos következtetésem szerint a fentiek egy **„dunai rendészeti paradoxont”** jelentenek. Eszerint minél kevesebb erőforrást fordítanak a Dunán folyó illegális tevékenységek felszámolására, annál kevesebb a felderítések száma. Ha azonban kevés a felderítés, nagy a látencia, nem számít prioritásnak a dunai biztonság, így kevesebb erőforrásban, finanszírozásban részesülhet. A források lehívásához, a projekt javaslatokhoz részletes indoklás és azt megalapozó adatok is kellenek, melyek nem magasak a dunai bűnelkövetés kapcsán.

Az interjúk során adott válaszok előkészítésként szolgáltak a 2022 szeptemberében készült, a dunai országok rendészeinek véleményét tükröző on-line kérdőíves kutatásomhoz. A kérdőív második részében⁵¹⁶ a dunai biztonsági fenyegetésekre, kockázatokra és a hajókon elkövetett jogellenes cselekmények veszélyeire kérdeztem rá, természetesen minden válaszadó a saját Duna szakaszán szerzett saját tapasztalataira támaszkodott.

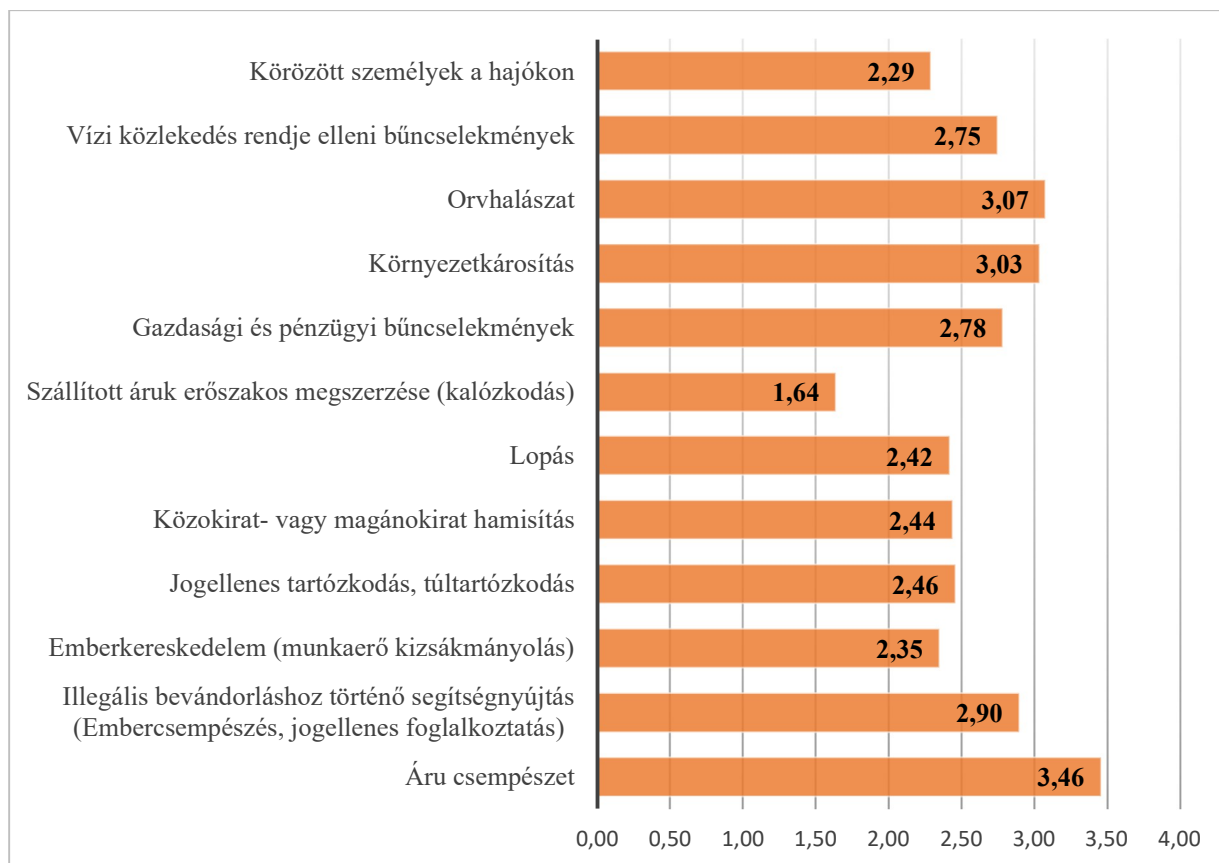
Az első kérdés az volt, hogy „Véleménye vagy tapasztalata szerint a Duna folyón a személyszállításban vagy a teherszállításban nagyobb a bűncselekmények bekövetkezésének esélye?„ A válaszadók szignifikáns többsége, 88%-a egyértelműen a teherszállításban lát nagyobb bűnügyi kockázatot a személyszállításhoz képest.

A hajózásban a különböző jogsértésekkel kapcsolatos bűnügyi fertőzöttség felmérésére a felsoroltak a DARIF műveletek során készített kockázatelemző táblázat alapján kerültek a következő kérdésbe. (11. számú ábra).

A válaszok alapján a felsorolt jogellenes cselekmények közül az árucsempészet bekövetkezésének kockázata emelkedett ki a legjobban (5-ből 3,46 átlag pont), de magas pontértéket szerzett az orvhalászat (3,07) és a környezetkárosítás (3,03) mellett az illegális bevándorláshoz történő segítségnyújtás (2,90) is a hajók fedélzetén.

⁵¹⁵Nemzeti Adó- és Vámhivatal: Dohánygyártmányok lefoglalása. https://nav.gov.hu/vam/felderitesi_eredmények (Letöltés ideje: 2023.08.31.)

⁵¹⁶Kalmár: i. m. 2023: 74-79.



11. ábra. Az "Ön szerint mekkora a felsorolt jogellenes cselekmények bekövetkezésének kockázata az Ön országának Duna szakaszán közlekedő hajókon és kikötőkben?" kérdésre adott válaszok. (1- Egyáltalán nem jelent kockázatot, 2 – Kis kockázat, 3 – Közepes kockázat, 4 – Jelentős kockázata) (Átlag pont).
(N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A kapott válaszokat országonkénti bontásban, a magasabb értékeket piros, a közepeseket sárga az alacsonyakat zöld színnel szemléltettem a 12. számú ábrán. A legmagasabb pontszámokat kapott válaszok szerint a legtöbb országban a környezetkárosítás (AT, DE, HR, MD, RO, RS, SK) és az orvhalászat (BG, HR, RO, RS, SK, UA) kockázata jelenik meg leginkább. Ezek többnyire a Duna folyamba eresztett szennyező anyagok és a part menti országok nagyobb részére jellemző jogellenes halkitermelés miatt alakulnak így, azok nem függenek össze szervezett bűnözéssel. A legfontosabbnak azt tartom, hogy a tízből hat országban (HU, MD, RO, RS, SK, UA) egységesen magasnak mutatkozik az árucsempészet veszélye, mely határon átnyúló szervezett bűnözéssel valósul meg, vagyis ezek felderítésére kell összpontosítani.

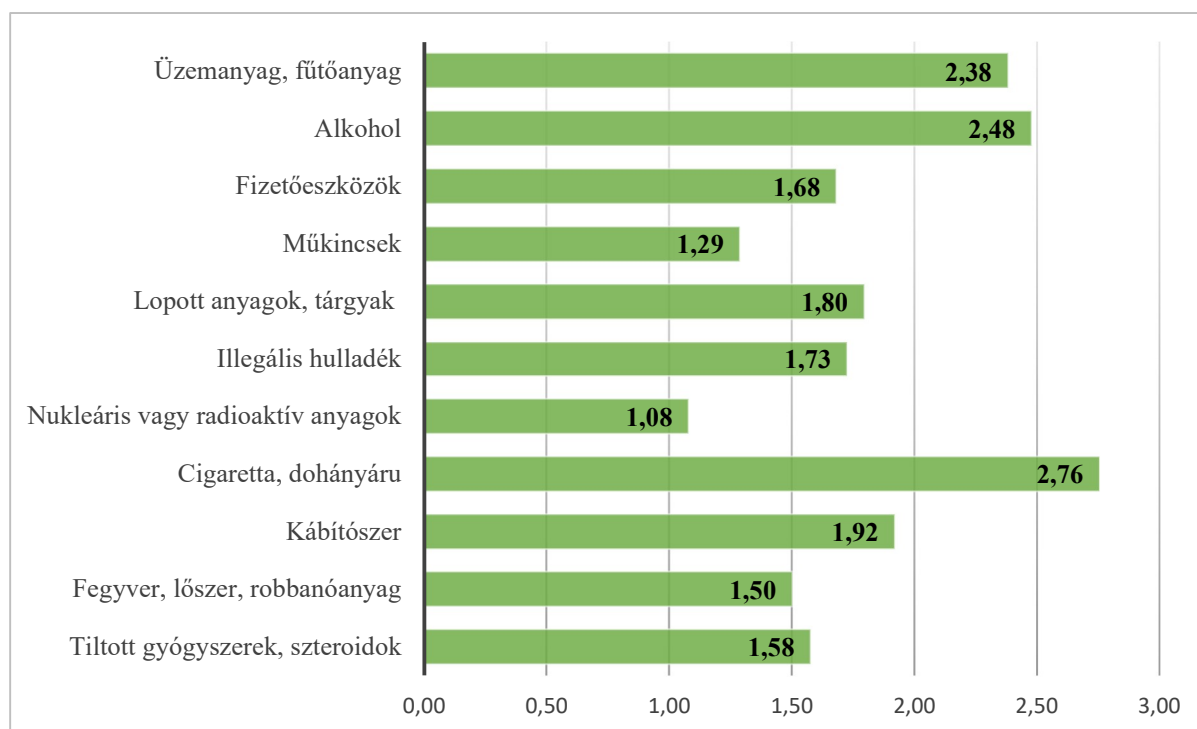
Ország	Árucsempészet	Illegális bevándorláshoz történő segítségnyújtás (Embercsempészet, jogellenes foglalkoztatás)	Emberkereskedelem (kizsákmányolás)	Jogellenes tartózkodás, túltartózkodás	Közközlát- vagy magánokirat hamisítás	Lopás	Szállított áruk erőszakos megszerzése	Gazdasági és pénzügyi bűncselekmények	Környezetkárosítás	Orvhalászat	Vízi közlekedés rendje elleni bűncselekmények	Körözött személyek a hajókon
AT	2,67	2,00	1,83	2,50	2,83	1,83	1,50	2,67	3,50	2,17	3,50	3,00
BG	2,92	2,88	2,20	2,16	2,08	2,44	1,60	2,24	2,80	3,52	2,20	1,92
DE	2,60	2,30	3,40	2,40	2,70	2,30	1,20	2,90	3,20	2,90	3,50	2,20
HR	2,60	2,80	2,40	2,40	2,20	2,20	2,00	2,00	3,20	3,20	3,00	2,40
HU	3,64	2,94	2,32	2,44	2,55	2,52	1,53	2,91	2,83	2,70	2,65	2,32
MD	3,60	3,40	3,40	3,40	3,40	2,20	2,80	4,00	4,00	2,40	2,40	2,60
RO	3,76	3,18	2,12	2,53	2,18	2,71	1,82	2,82	3,47	3,71	3,00	2,41
RS	3,73	2,47	2,07	2,53	2,27	3,07	2,33	3,20	3,53	3,27	3,07	2,07
SK	3,47	3,40	2,93	3,20	2,60	2,40	1,53	2,80	3,40	3,93	3,27	3,07
UA	3,62	2,95	2,00	2,19	2,38	1,62	1,43	2,52	2,62	3,19	2,38	1,95

12. ábra. Jogellenes cselekmények kockázata hajókon ország bontásban az online felmérés eredménye alapján. (Átlag pont). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A hajók fedélzetén – a legtöbb válaszadó és az országok többsége szerint – tehát az árucsempészet bekövetkezésének kockázata a legnagyobb, mely összhangban van a korábbi elemzéseimmel.

A megkérdezettek ezt követő válaszaiból az is kiderült (13. számú ábra), hogy a hajókon a leggyakrabban (havonta) felderített csempészáru a cigaretta és más dohánytermékek (2,76 átlag pont), emellett jelentős még az alkohol (2,48) és az üzemanyag, fűtőolaj (2,38) csempésze is. A 2022-ben végzett felmérés alapján alig fordult elő hajókon radioaktív anyag, fegyverek és műkincsek, esetleg tiltott gyógyszerek, szteroidok engedély nélküli szállítása. Az átlag pontok is alacsonyabbak, mint az előző kérdésnél, mely arra utal, a csempészes előfordulása nem heti, inkább havi vagy még ritkább jelenségnek számít a vízi szállításban. A lopás (1,80), illegális hulladékszállítás (1,73) és a kábítószer-csempészet (1,92) sem haladja meg az alacsony-közepes szintet a Dunán. A válaszadók több mint fele (53%-a) szerint országuk Duna szakaszán a hajókon felderített cigarettacsempészet elterjedt jelenségnek számít. A megkérdezettek 64%-a emellett egyet értett azzal az állítással, hogy „a hajókon felderített cigarettacsempészzel kapcsolatban nagyon nagy a látencia.” Ez azt jelenti, hogy a hatóságok elől is rejtve marad ezeknek a bűncselekményeknek egy része, a magyar tapasztalatok szerint egészen egy-

szerűen azért, mert a nagyméretű hajótestek ömlesztett rakománya technikai eszközökkel teljesen nem kutatható át, a megoldást jelentő kirakodási kikötők ellenőrzéséhez pedig komoly humán hírszerzés és kockázatelemzés szükséges.⁵¹⁷

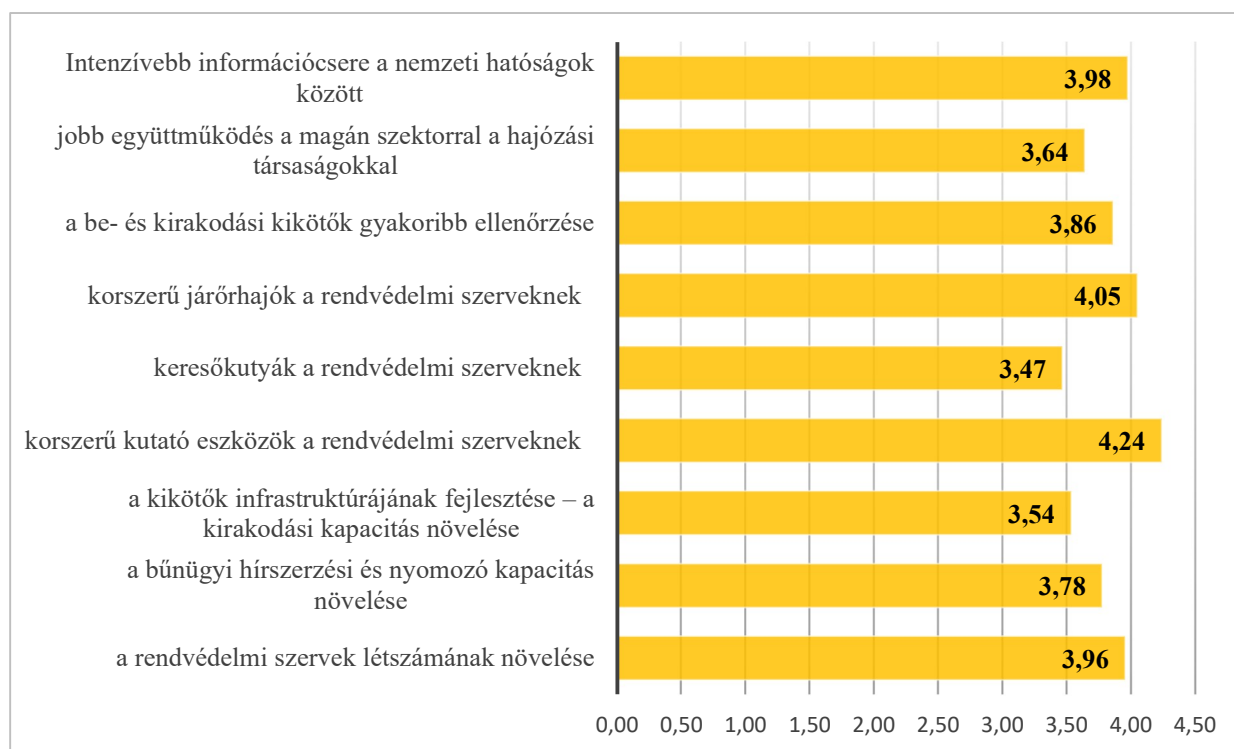


13. ábra. A „Véleménye vagy tapasztalata szerint a rendvédelmi szervek mely áruk csempészetét derítik fel országa Duna szakaszán közlekedő hajókon, kikötőiben a leggyakrabban?” kérdésre adott válaszok. (1- Soha, 2- Évente párszor, 3 – Havonta, 4 – Hetente, 5 – Hetente többször) (Átlag pont). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

Ezt követően arra kerestem a választ, milyen intézkedésekre lenne szükség nemzeti szinten a dunai hajózás biztonságosságának erősítése érdekében. A 14. számú ábrán látható, hogy a megkérdezettek a legnagyobb arányban a modern kutató eszközök beszerzését tartották fontosnak (5-ből 4,24 átlag pont), mely azt igazolja, hogy az alkalmazható hajókutató eszközök a legtöbb országban elavultak lehetnek, emellett nem megfelelő számban állnak rendelkezésre (pl. mobil röntgenek, keresőkutyák), vagy nem felelnek meg az ömlesztett áru és a hajótestek kutatása bonyolult feltételeinek. Ennek oka lehet, hogy az ember- és árucsempészség megakadályozására a tagállamok elsősorban a szárazföldi határokon koncentrálják erő- és eszköz készleteiket. Ezt követően a sorban a legfontosabb intézkedések, a korszerű járőrhajók a rendvédelmi szerveknek (4,05), az intenzívebb információcsere a nemzeti hatóságok között (3,98), a

⁵¹⁷ Kalmár: i. m. 2022a: 133–134.

rendvédelmi szervek létszámának növelése (3,96), a be- és kirakodási kikötők gyakoribb ellenőrzése (3,86) és a bűnügyi hírszerzési és nyomozó kapacitás növelése (3,78).



14. ábra. A „Véleménye szerint milyen intézkedésekre lenne szükség nemzeti szinten a dunai hajózás biztonságosságának erősítése érdekében?” kérdésre adott válaszok. (1- Egyáltalán nem fontos, 5 – Nagyon fontos). (Átlag pont). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A szakértők, kutatásom alapján tehát megerősítették, hogy a dunai biztonság megerősítéséhez nem elég a korszerű kutató eszközök és járőrhajók beszerzése a rendvédelmi szerveknek, azokat üzemeltetni is szükséges a rendszetben bekövetkező kudarc esemény elkerülése érdekében. A kudarc esemény (pld: a 2021-ben a Mohácson becsempésztett majd Pakson szerencsésen felderített hatalmas mennyiségű hajóba rejtett csempész cigaretta esetén) maga is előtérbe hozhat új technikai megoldásokat is a határforgalom-ellenőrzésben. Ilyenkor elsősorban a rendszeti technika tökéletesítése történik meg az első fázisban, amely aztán a szervezet létszámának és felépítésének változását kényszerítheti ki, az pedig az új rendszeti módszerek bevezetését gerjesztheti. A fenti esemény elemzése után a magyar NAV kísérletsorozatba kezdett az ömlesztett áruba rejtett cigaretta egy megállásos technikai vizsgálatának lehetőségei tekintve. Az egyik laboratóriumi kísérlet során az ömlesztett anyagból kivont nikotin által kibocsátott gőz megkötése, majd ennek hő és oldószerek segítségével történő elemzése volt a cél speciális anyag spektrométerekkel. Ez a kísérlet nem volt sikeres, mert a módszer érzékenysége

nem volt elegendő dobozott cigaretta esetén, mely nem bocsát ki a levegőbe elegendő nikotint. Folytak kísérletek fém detektorokkal is, mert a cigaretta dobozában alumínium fólia található, de ezek az eszközök – csakúgy, mint a földradarok – ömlesztett áruba rejtett cigaretta esetén hatástalanok voltak.⁵¹⁸ Így még mindig a kevésbé hatékony lávaszonda szűrő hatása által próbálják felderíteni a csempészárut ömlesztett rakományban. Egyrészt tehát tovább kell folytatni a nagyméretű rakományokban rejtett csempészáru felderítés technikai lehetőségeit, másrészt azonban ez is rávilágít a kérdőíves kutatás további eredményeire. A 19. számú ábrán látható kérdésre adott válaszok alapján, a szükséges intézkedések fontossági sorrendjéből is kitűnik, nem lehetséges érdemi előre lépésről beszélni a be- és kirakodási kikötők gyakoribb ellenőrzése és a bűnügyi hírszerzési- és nyomozó kapacitás növelése nélkül, és az ezekből felmerült információkat a dunai országok rendészeti szerveinek meg kell osztania egymással!

4.4. Az orosz-ukrán háború hatása a dunai kockázatokra

A Duna az elmúlt három évben új stratégiai jelentőségre tett szert. Miután Oroszország 2014-ben korlátozottan, majd 2022-ben teljes körűen megtámadta Ukrajnát, a romániai, moldovai és ukrán dunai kikötők a kulcsfontosságú exportcikkek, például a gabona és a műtrágya átrakodásának és szállításának színterévé váltak. A háború 2022. február 24-én kezdődött inváziós szakasza során a Dunát és az ukrán dunai kikötőket ért orosz támadások a kereskedelem és vízi szállítás volumenének változásaihoz vezettek, mely a kereskedelmi szállítási láncok hálózati jellegéből fakadóan hatást gyakorolhatnak a bűnszervezetek tevékenységére is, melyek a legális szállítási láncokra telepedve juttatják célba az illegális árukat. A tengeren ez a kritikus infrastruktúraként értelmezhető konténeres áruszállításra telepedett hamis áruk csempészete, fegyvercsempészet, kábítószer- és cigarettacsempészet, valamint az illegális migráció,⁵¹⁹ mely analógiát mutathat a dunai szállítási láncsal. Amennyiben pedig nő a kereskedelmi szállítás mértéke, akkor az – a biztonság javítása nélkül – maga után vonhatja az illegális tevékenységek növekedését is! Ezért a kereskedelmi szállítás volumenének változását vizsgáltam meg a háború hatására.

A folyami szállítás változásai a Duna Bizottság statisztikai adatai alapján elemezhetőek. A 2022-es évet úgy határozták meg, mint a dunai hajózás lehetséges helyreállításának időszakát

⁵¹⁸ Mezei Sándor (2023): Testing experience of tobacco products; possible test tools, methods, and their inclusion during river inspections. c. előadása a dunai vámmellenőrzéséről a cigarettacsempészet elleni küzdelem érdekében, 2023. szeptember 18-21. között Magyarországon, Mohácson megrendezett EUAF 2022 101101789 - 2022-HU-CORICO Konferencián.

⁵¹⁹ Csaba: i. m. 2013: 134-135.

a teher- és személyszállítás piacának a COVID-19 járványhoz kapcsolódó 2020-2021-es drasztikus visszaesése után. A 2022-es év első két hónapjának eredményei ennek megfelelően pozitív tendenciát mutattak a dunai teherszállítás stabilizálódása és a szállítási volumen növekedése tekintetében a hagyományos piaci ágazatokban. Ezután azonban a katonai műveletek már márciusban negatív tendenciát indítottak el az ukrainai dunai kikötőkből kiinduló logisztikai szállítási útvonalak megsemmisülése vagy átalakulása következtében. Piaci kockázatok merültek fel az acéltermékek csökkenése miatti fogyasztás csökkenése, valamint az energia és a vasérc nyersanyagok árának emelkedése miatt, illetve az egyes országok által az ukrán gabona és más élelmiszerek exportjára bevezetett korlátozások eredményeként. Az ukrainai tengeri kikötők orosz blokádjával összefüggésben az új szállítási rendszerek létrehozása az ukrán mezőgazdasági termékek exportja és a szükséges áruk importjának elősegítése érdekében az ukrán, a moldovai és a romániai dunai kikötőkre, valamint a Duna-Fekete-tenger-csatorna összeköttetésekre épülő különleges logisztikai rendszert alakítottak ki a Duna Bizottság közreműködésével. A 2022 májusában indított „EU-Ukrain Szolidaritási Folyosók” kezdeményezés a közúti és vasúti szállítás mellett a Dunára is ki lettek terjesztve. Ez aktívan hozzájárult ahhoz, hogy a háború kezdete óta a szolidaritási folyosók az ukrán gabona mintegy 58%-ának kivitelét tegyék lehetővé. Ukrajna a gabona kb. 42%-át a fekete-tengeri kikötőin keresztül exportálta.⁵²⁰ Míg a teherszállítás volumene a 2022-es évben a Duna Bizottság adatai alapján a felső-szakaszon jelentősen csökkent (Németország-Ausztria között 3%-al, Magyarország és Szlovákia között 12,2%-al, Magyarország, Horvátország és Szerbia között 31,6 %-al, főként a vasérc nyersanyagok É-i irányban történő szállítása csökkenése miatt), addig a Duna-Fekete-tenger-csatornán a forgalom volumene 108,4%-al növekedett. A Duna-csatornára irányuló szállítás volumene a Fekete-tenger felé 113%-al, a Fekete-tenger felől a Duna felé pedig 99,3%-al bővült egy év alatt. Az ukrainai dunai kikötőkben 2022-ben a rakományforgalom növekedése a 2021-es mutatókhoz képest Izmail kikötője: + 218 %-al, Reni kikötője + 500%-al, Uszt-Dunajszk kikötője - 12,2-szeresére nőtt.⁵²¹ A fekete-tengeri szolidaritási folyosók összeomlása után 2023. július 24-én éjjel,⁵²² majd augusztusban⁵²³ és szeptemberben⁵²⁴ Oroszország drónokkal támadta az ukrán

⁵²⁰ Európai Bizottság: EU-Ukrain szolidaritási folyosók. https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_hu (Letöltés ideje: 2024.04.29.)

⁵²¹ Danube Commission: i. m. 2023: 35-37.

⁵²² BBC: Ukraine war: Russia attacks grain stores at River Danube ports. 2023. July 24. <https://www.bbc.com/news/world-europe-66289136> (Letöltés ideje: 2024.04.29.)

⁵²³ Reuters: Russia strikes Ukraine's Danube port, driving up global grain prices. 2023. August 3. <https://www.reuters.com/world/europe/russia-hits-port-grain-silo-ukraines-odesa-region-official-2023-08-02/> (Letöltés ideje: 2024.04.29.)

⁵²⁴ Reuters: Russian air strike hits Ukrainian port infrastructure on Danube. 2023. September 13. <https://www.reuters.com/world/europe/russian-attack-damages-port-infrastructure-ukraines-izmail-officials-2023-09-13/> (Letöltés ideje: 2024.04.29.)

folyami kikötői- és hozzá kapcsolódó vasúti infrastruktúrát. Ennek következtében silók, tartályok, raktárak, adminisztratív épületek megrongálódtak, és jelentős mennyiségű gabonaszállítvány semmisült meg. Oroszország több esetben blokkolta az ukrán dunai kikötőbe érkező flotta regisztrációját, amely a gabonaszállítások leállítását eredményezte 2023 nyarán.⁵²⁵ A fekete-tengeri orosz blokád miatt Ukrajna fel kívánta gyorsítani búza kiviteleit, úgy, hogy a Sulina-csatornán minél nagyobb számban beengedhesse a tengeren állomásozó hajókat. Emiatt a napjainkban már rossz állapotban lévő dél-ukrajnai Reni kikötőjének hajófogadási kapacitását kezdte el fejleszteni.⁵²⁶ Válaszcsepásként Oroszország Reni kikötőjét támadta drónokkal, melynek során egy román dunai hajó is megsérült.⁵²⁷

A rendelkezésre álló adatok alapján a következmények és az állandó fenyegetettség ellenére 2023 első 9 hónapja alatt az ukrán kikötők 2,2-szeresére növelték a rakományforgalom volumenét. A folyón Duna Bizottság által közzé tett – jelenlegi legfrissebb – adatok alapján az látható, hogy 2023 első 3 negyedévében magyar-szerb-horvát hármashatáron Mohácsnál déli irányban csökkent a gabona és műtrágya szállítása, nőtt azonban az élelmiszer- fém- és kőolajtermékek déli irányban történő szállításának volumene (28. sz. melléklet). Északi irányban csökkent a fém, a műtrágya, a kőolajtermékek szállítása is, a szén szállítása pedig nullára esett (29. sz. melléklet). Ezzel szemben a Duna-Fekete-tenger-csatorna forgalma 2023 első 9 hónapjában 33%-al volt magasabb, mint 2022 ugyanezen időszakában, és ennek 86%-a nemzetközi fuvar volt.

A legnagyobb teherforgalmat Ukrajna (24.705 ezer tonna), Románia (21.097 ezer tonna) és Szerbia (9.330 ezer tonna) kikötői bonyolították, úgy, hogy az ukrán kikötők 140%-al növelték egy év alatt a volumenüket. Az összes dunai ország közül a legnagyobb mértékben az ukrainai dunai kikötőkben nőtt a rakományforgalom, mely biztosította a mezőgazdasági termékek exportjának növekedését. A gabona export 59%-a Izmail, 36%-a Reni, 5%-a Uszt-Dunajszk kikötőjét érintette. Az ukrán kikötők a gabonát érintően egy év alatt összesen 348%-al, a kőolaj export tekintetében 302%-os növekedést értek el 2023-ban! (30. sz. melléklet).

⁵²⁵ Borbándi Dániel: Oroszország blokkolja a hajók belépését az összes ukrán kikötőbe. <https://index.hu/kul-fold/2023/06/01/haboru-orosz-ukran-konfliktus-oroszország-ukrajna-moszkva-kijev-vlagyimir-putyin-volodimir-zelenszkij-kreml-ellentamadas/veszelyben-a-gabonaszallitas-oroszország-blokkolja-a-hajok-belepeset-az-osszes-ukran-kikotobe/> (Letöltés ideje: 2023.06.01.)

⁵²⁶ Balizs Benedek: Ukrajna igyekszik helyreállítani a Duna menti kikötőit. <https://index.hu/kul-fold/2022/07/09/haboru-oroszország-ukrajna-orosz-ukran-konfliktus-vlagyimir-putyin-volodimir-zelenszkij/ukrajna-igyekszik-helyreallitani-a-duna-menti-kikotoit/> (Letöltés ideje: 2023.07.09.)

⁵²⁷ Bereznay István: Egy NATO-tagország hajóját találta el az oroszok egyik csapása. <https://index.hu/kul-fold/2023/07/26/haboru-oroszország-ukrajna-orosz-csapas-gabonatarolok-romania-nato-civil-hajo/> (Letöltés ideje: 2023.07.26.)

A személyszállítást természetesen ellenkező előjellel változtatta meg a háború közele. Igaz, hogy a Felső-Dunára irányuló turista utakon részt vevő utasok száma 2019 és 2022 között is magasabb volt, mint az Al-Duna felé utazóké. Azonban a 2023 januárja és szeptembere közötti szezonban a Duna felső szakaszán üdülők között 22%-al nőtt az utazások száma, míg a Duna-Deltát – érthető okokból – inkább elkerülték az utazók, egy szezon alatt 59%-os visszaesést mutatva (31. sz. melléklet). Ezt az elsősorban ukrán-román Al-Duna szakaszra irányuló hajózásba vetett szubjektív biztonságérzet csorbulása okozta, vagyis a turizmusbiztonság hiánya jelentős negatív forgalom-befolyásoló tényezőt jelent a hazánk és a horvát partner által ellenőrzött schengeni külső határon is.⁵²⁸ A kereskedelmi adatok elemzése alapján elmondható, hogy az ukrainai teljes körű orosz agresszió hatása jelentős hatással volt a személyfuvarozásra, mely az Al-Dunára irányuló utak visszaesése által a schengeni külső határ forgalmát is csökkentette.

Az áru fuvarozási piacon fordított helyzet alakult ki, a háború a Felső-Dunán az összmenyiség csökkenését, valamint a főbb piaci ágazatok arányainak átrendeződését okozta. Az Al-Dunán az ukrán Izmail, Reni és Uszt-Dunajszk kikötői többszörösére növelték forgalmukat az orosz támadások ellenére, a gabonaexport érdekében a Sulina-csatornán a tengeren állomásozó hajók beengedése és a Duna-Fekete-tenger-csatorna aktivizálása, a szolidaritási folyosók kihasználása által.

Emellett az orosz hadsereg ukrán dunai kikötőket ért bombázásai külpolitikai feszültséget is kiváltottak. A többi tag eltávolítaná Oroszországot a Duna Bizottságból. Ez a gazdaságtörténetben is fordulópont lenne. A többi tíz kormány azt sürgette, hogy az oroszok 2024. február végéig önszántukból lépjenek ki, ha nem, akkor jogászok azt ajánlották, hogy a több állam alakítson új bizottságot.⁵²⁹ Ez azonban nem történt meg.

A Duna alsó szakaszának gazdasági élénkítése 2023 vége óta a Fekete-tenger felé nyitott kaput Törökország, Románia és Bulgária partjai mentén. Ennek eredményeképpen várhatóan csökken a dunai kikötőkön keresztül áramló rakomány mennyisége.⁵³⁰ A folyón tehát nem Nyugat-Európa felé halad a növekvő áru forgalom, így a gazdasági adatokból – egyelőre – nem

⁵²⁸ Danube Commission (2024): Market Observation for Danube Navigation: Results for period January-September 2023. Budapest, 2024. pp. 35-37. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-quarterly-reports/market-observation-for-danube-navigationresults-for-period-january-september-2023/> (Letöltés ideje: 2024.04.19)

⁵²⁹ Mihm, Andreas: Die Donaukommission wirft Russland raus. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/donau-kommission-wirft-russland-raus-nach-168-jahren-19508800.html> (Letöltés ideje: 2024.02.12.)

⁵³⁰ Gordiichuk, Dana: Україна повертає контейнерні перевезення суднами. Що це означає для економіки? Economic Pravda. <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/14/711166/> (Letöltés ideje: 2024.04.30)

vonható le az a következtetés, hogy a nehezen kutatható ömlesztett áruk rövidtávon nagyobb arányú fenyegetést okoznak a schengeni külső határon.

A háború okozta kockázatok felmérése érdekében 2024 tavaszán a GI-TOC kutatóival a szervezett bűnözéshez kapcsolódóan leginkább érintett galaci és giurgiulesti dunai kikötőiben végzett személyes konzultációkkal vizsgáltam a korábban a Fekete-tengeren átvezető csempészesi útvonalak esetleges Duna felé tolódásának valószínűségét. A látogatások abból a kérdésből indultak ki, hogy az orosz-ukrán háború és a dunai kikötők teherforgalmának felfutása rövidtávon eredményezheti-e új bűnözői piacok és csatornák megjelenését a folyamon elsősorban a fegyverek, lőszer hajókon történő csempészésére?

A 2022 óta tartó orosz-ukrán háború geostratégia kérdéseket is felvet, az pedig minden esetben érdek alapú tevékenység. Az orosz vezetés az Egyesült Államok atlantista politikáját tekinti a legnagyobb veszélynek és Európát ennek kiszolgálójaként látja. Politikai és gazdasági ellensúlyozó szerepét az elmúlt időszakban tudatosan növelte a különböző szervezetekben, mint a globális biztonsági kormányzásban korábban kisebb szerepet vállaló BRICS+ országokban (Brazília, Oroszország, India, Kína, Dél-Afrika, Argentína, Egyiptom, Irán, Etiópia, Szaúd-Arábia, Egyesült Arab Emírségek).⁵³¹ De ilyen a Sanghaji Együttműködési Szervezet, a Független Államok Szövetsége, az Eurázsiai Gazdasági Unió vagy a Kölcsönös Biztonsági Szerződés Szervezete (Oroszország, India, Kína). A térségben 2014 óta a kijevi vezetés nyugati orientációjának eredményeként, orosz támogatással létrejött szeparatista területek, a donyecki és a luganszki „népköztársaságok” valamint a Krím Oroszországi Föderációhoz történő csatlakozása után Ukrajna ellen megindult a teljeskörű orosz háború, mely 2024 derekán is tart, kimenetele megjósolhatatlan. Oroszország külpolitikai koncepciója alapján az orosz érdekeket a világtengereken is biztosítani kell.⁵³² A háború kapcsán a Duna régióban meghatározó fenyegetés Oroszország törekvése a Fekete-tenger Észak, észak-nyugati partvidékének ellenőrzésére, mely Ukrajna odesszai régiója lehetséges elfoglalásának geopolitikai célját vetíti előre. Az odesszai régió 2024 tavaszán, amikor Oroszország Ukrajna területének körülbelül 17,5%-át szerezte meg még ukrán kézen volt, azóta a frontokon szinte állóháború alakult ki, az oroszok nem képesek tartósan áttörni az ukrán védelmi vonalakat.⁵³³

⁵³¹ Szenes Zoltán (2017): Katonai biztonság napjainkban. Új fenyegetések, új háborúk, új elméletek. in: Finszter Géza – Sabjanics István (szerk.) *Biztonsági kihívások a 21. században*. Budapest: Dialóg Campus. p. 72.

⁵³² Kis-Benedek József (2023): *Az orosz-ukrán háború és a hadtudomány*. Hadtudomány. XXXIII. évfolyam. 2023/3. pp. 32-46: 32-35. <https://doi.org/10.17047/HADTUD.2023.33.3.32>

⁵³³ Csurgó Attila – Kállai Ernő – Zsóri Ferenc (2024): Az orosz műszaki tevékenység jellemzői az orosz-ukrán háborúban. *Honvédségi Szemle – Hungarian Defence Review*, 152. évf. 3. szám. pp. 33–45: 41. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2024.3.3>

Szakértők szerint azonban a háború miatt a Dunát is befolyásoló új fenyegetések jelenhetnek meg, melyek negatív hatással lehetnek a kockázatokra. Ezek a fenyegetések a GI-TOC által szervezett „Blue Crime on the Blue Danube” (Bécs, Ausztria, 2024. március 24-25) szakértői találkozón elhangzottak alapján. az alábbiak lehetnek a háború alatt:

1. *Ukrajnába a frontvonalra csempészett drogok és prekurzorok.*
2. *Ukrajnából sorozás előtt menekülők csempészése hajón.*
3. *A cigaretta és kábítószer-csempészet erősödése.*

Fennáll a fenyegetés, hogy Ukrajnába a frontvonalra leginkább keresett pszichoaktív szereket, metamfetamin származékokat és Kínából származó prekurzorokat szállíthatnak, melyek a csapatok fáradtságérzet nélküli mozgását és folyamatos harcát segíthetik elő. Ukrajna szintetikus drog kereskedelmi mutatója 3,50-ről (2021) 8,00-ra (2023) emelkedett.⁵³⁴ Ezek a szintetikus drogok – tekintve, hogy a Dunán korábban is véletlenek játszottak szerepet a nagy mennyiségű hajón csempészett kábítószeres lefoglalásában – ismét érinthetik a dunai szállítást. Azok a felnőtt férfiak, akik Ukrajnából a háború miatt a besorozás előtt menekülnek, hajón is érkezhetnek, akár hamis-hamisított úti okmánnyal, melyet megkönnyíthet a gyengén védett és a Dunán hazánk által is elfogadott ukrán tengerész igazolvány (angolul: Seafarers' identity document) használata.⁵³⁵ Az invázó kitörése óta a besszarábiai területen két csempészcsoportot is létre hoztak Renin és Izmailon, a két dunai kikötőn keresztül keresztül, amelyeken az odeszszai kikötő blokádjával jelentősen megnőtt a rakomány mennyisége. Az első egy cigarettacsempész csoportot jelentett Moldovából Ukrajnába (mivel sok ukrán dohánygyár megsemmisült), valamint Romániába, majd onnan Reni kikötőjén keresztül más EU országokba. A második csoporton házi készítésű szintetikus kábítószereseket csempészték Romániába és más uniós országokba a Reninél lévő gabonahajók matrózaiból toborzott csoportok segítségével.⁵³⁶

A háború befejezése után azonban az alábbi fenyegetésekkel is számolni kell:

1. *A frontvonalról érkező szervezett bűnözői csoportok.*
2. *Kiképzett drón operátorok felhasználása csempészetre.*

⁵³⁴ GI-TOC, UKR-Obs: Drugs on the front line. 2024. Online. <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-synthetic-drugs-ocindex/> (Letöltés ideje: 2024.05.02.)

⁵³⁵ A GI-TOC által szervezett „Blue Crime on the Blue Danube” konferencia és szakértői találkozón elhangzott előadások alapján (Bécs, Ausztria, 2024.03.24-25).

⁵³⁶ GI-TOC, UKR-Obs: Port in a storm. Organized crime in Odesa since the Russian invasion. <https://globalinitiative.net/analysis/odesa-bessarabia-organized-crime/>. (Letöltés ideje: 2024.05.02) p. 29.

3. *A frontról fegyverek lehetséges csempészete az ömlesztett áruban.*

Az ukrán Reni és Izmail kikötőihez közel lévő odesszai régióban az agresszív szervezett bűnözői csoportok a frontra küldött tagjaikat, azok harci tapasztalattal történő visszatérése után különböző erőszakos bűncselekmények végrehajtására vehetik igénybe. A harcokban kiképzett drón operátorok kereskedelmi fogalomban kapható drónokkal akár 30 kilogrammos terhet szállíthatnak és dobhatnak le nagy biztonsággal más állam területén, amely a csempészet kockázatát növelheti, nemcsak a Duna vonalában.

A Duna szempontjából azonban a legveszélyesebb, hogy csecsen maffia és más (főként örmény, georgiai, gagauz) az EU destabilizálása érdekében működő bűnszervezetek utat találhatnak a frontról származó fegyverek a schengeni terület felé hajón történő továbbításában. A GI-TOC egy 2023-as kutatása alapján Ukrajnában gyenge rendvédelem mellett magas a korrupció szintje és nem regisztrált (főleg kézi-) fegyverek nagy tömegben állnak rendelkezésre az országban. A háború után ezekre a készletekre az országban csökken a kereslet, mely azt eredményezheti, hogy a feketepiac azokat több irányba kibocsájtja magából, melynél egy logikus szállítási útvonal lehet majd helyreállítása után az Odesszából tengeri úton⁵³⁷ Konstanca vagy Várna kikötőjén keresztül az EU-ba történő belépés. (32. sz. melléklet). Utóbbi két kikötő esetén az EU-ba történő belépésre a dunai hajóutat használhatják. A bulgáriai Várna kikötője jelenleg is belépési pont a Törökországból érkező fegyverek számára.⁵³⁸ Az elemzés szerint a legnagyobb kockázat azon nyugat-balkáni országok harcosait érintően van, akik jelenleg is mindkét oldalon részt vesznek.⁵³⁹

A GI-TOC-al közös megállapításom szerint a háború utáni terület tisztítás és hulladék-szállítás miatt növekedhet a hagyományosan dunai ömlesztett árunak számító fémhulladék bárkákön történő elszállítása is, amely potenciális fedőrakományt jelent a tiltott áruk, főként szét-szerelt fegyverek számára!⁵⁴⁰ Ezért is létfontosságúnak tartom, hogy a rendészeti és hajózás biztonságának megteremtésében részt vevő más szervek már a háború vége előtt vezessenek be

⁵³⁷ Galeotti, Mark – Arutunyan, Anna (2023) Peace and proliferation. The Russo-Ukrainian war and the illegal arms trade. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/03/Mark-Galeotti-and-Anna-Arutunyan-Peace-and-proliferation-The-Russo-Ukrainian-war-and-the-illegal-arms-trade-GI-TOC-March-2023.pdf> (Letöltés ideje: 2024.07.18) p. 22

⁵³⁸ GI-TOC Arms Monitoring Project: Smoke on the horizon (2024): Trends in arm trafficking from the conflict in Ukraine. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2024/06/Smoke-on-the-horizon-trends-in-arms-trafficking-from-the-conflict-in-Ukraine-GI-TOC-June-2024.v3.pdf> (Letöltés ideje: 2024.06.28.) p. 41

⁵³⁹ Kalmár Ádám (2024): A Duna Régió sérülékenysége az orosz-okrán háború tükrében. In: Gaál Gyula – Hatzinger Zoltán (szerk.) *A rendészet tudománya és gyakorlata*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport. pp. 239-244: 241-243.

⁵⁴⁰ Kemp: i. m. 2024: 24.

megfelelő biztonsági óvintézkedéseket. Ennek egyik jeleként a 2024 évi DARIF művelet megszervezése előtt az EUSDR szakértői felvették a kapcsolatot az Bűnügyi Fenygetések Elleni Multidiszciplináris Platform (EMPACT) fegyvercsempészet elleni munkacsoportjának szakértőivel az információcsere és közös tevékenységek végrehajtása céljából. Az EMPACT egy szakértője részt vett a 2024 szeptemberében az éves dunai műveletben, míg én annak koordinátoraként részt vettem az EMPACT dél-kelet európai fegyver- és kábítószer-csempészet elleni közös művelete koordinációs központjának munkájában, 2024 októberében Szarajevóban.

A két szerveződés megegyezett abban, hogy elmélyítik az együttműködést, felkészülve elsősorban arra, hogy az orosz-ukrán háború végétől kezdve a Dunán is megjelenhet az ömlesztett áruba rejtett fegyverek illegális bejuttatása a schengeni területre. A legfontosabb tapasztalat, hogy 26 részt vevő országban az akcióhét során nagy mennyiségű fegyver került lefoglalásra, de egyelőre azok egyike sem kötődött dunai hajókhoz. Ukrajnában azonban naponta nagy mennyiségű fegyver kerül lefoglalásra a lakosságtól, a felszabadított és békés területeken felállított 287 ellenőrző pont segítségével. (A lefoglalt fegyverek száma 2024-ben is jelentős volt: 1400 gépkarabély, 13000 gránát, 1,3 millió lőszer, 1000 pisztoly, 9600 akna, közel 1000 átalakított fegyver.) Az ukrán hatóságok 4614 büntetőeljárást indítottak fegyver-lőszer engedély nélküli birtoklása miatt. A kijárási tilalom miatt a rendőrség és a katonaság ellenőrző pontjainál 2024-ben rutinellenőrzés során 290 fegyvert és 1000 gránátot foglaltak le.⁵⁴¹ Ezek a fegyverek azonban az ukrán-magyar szárazföldi határszakaszon és a szerb-magyar dunai vízi szakaszon is megjelenhetnek.

4.5 A rendészeti célú folyami kockázatelemzés támogatása a DHN programmal

Miért szükséges a kockázatelemzés fejlesztése a külső határon? A belvízi utasok az „alacsony kockázatú, megbízható” utaskategóriába tartoznak, ezért a schengeni szabályzók is megengedik az általános ellenőrzéstől való elérést, ha van megbízható beszállítás ellenőrzés, pontos digitális utaslista. A listák ellenőrzéséhez fejleszteni kell a kockázatelemzési rendszert is. A dunai belvízi áruszállítás specialitása miatt azonban, az ömlesztett áruk határátkelőhelyen történő teljes átvizsgálási lehetőségeinek hiánya az áruról és a megvalósuló szállításról a lehető legtöbb információ beszerzését és ezek elemzését-értékelését követeli meg. A Duna nemzetközi összekötő hatása a régió országaiban közös sebezhetőséget hoz létre, a bűnüldözés határokon

⁵⁴¹ Forrás: Úti jelentés az EMPACT SEE JAD 2024 műveletről 2024.10.20-26. között. Készítette: Kalmár Ádám r. alez. Szám: 02000/6855-19/2024. ált.

átnyúló jellege miatt pedig a schengeni külső határ hatékony ellenőrzéséhez elsősorban hírszerzés alapú kockázatelemzés szükségeltetik. A kockázatok az orosz-ukrán háború miatt is sokasodnak.

A felmerülő kockázatok elemzése segítséget nyújt a rendőrségi és vámhatósági döntéshozatalban annak érdekében, hogy a rendelkezésre álló szűkös rendészeti erőforrásainkat a lehető leghatékonyabban tudjuk felhasználni. Eddigi kutatásaim mindegyike azt mutatta, hogy a külső határon a vízi kockázatelemzés hatékonyságát növelni kell.

Egyet értek azzal a gondolattal, hogy a rendészet sikere a tudományos innováción alapul. A rendészet előtt álló komplex feladatok, a bűnözés alakulása, a költséghatékonysági elvárások miatt, és részben a bizalomerősítő lépések szükségessége következtében.⁵⁴² Ezt szem előtt tartva kutatási eredményeim felhasználásával kidolgoztam a Digitális Hajóforgalmi Napló (továbbiakban: DHN) programot. A DHN egy olyan, a papír alapú adminisztrációs terheket csökkentő, a hajóvizsgálati statisztikák létrehozását és a hatékonyabb kockázatelemzést támogató informatikai-műszaki megoldás, mely a határrendészeti szolgálati ág tevékenységéhez szervesen kapcsolódik, beépül annak technológiájába. Alkalmazásával egyrészt a határforgalom-ellenőrzési eljárás teljes szakaszában gyorsabban és pontosabban valósítható meg az átléptetett hajók nyilvántartása. A program statisztikai modullal és saját hajó kockázati besorolással rendelkezik, ezzel eleget téve a katalógus szerinti legjobb gyakorlatoknak és ajánlásoknak.⁵⁴³ Az első vonalas ellenőrzés során a hajó érkezésekor az átléptetés összes adatának rögzítésével kezdődik, melynél – ha magas vagy közepes kockázatú a hajó – azt nemcsak piros vagy sárga színnel keretezi be, de felugró ablakban jelzi a hozzá kapcsolt kockázatelemző és vezetői utasítást. Ez lehetővé teszi annak meghatározását, hogy hány fő rendész, milyen kutató eszközökkel, kutyával megerősítve hajtson végre fedélzeti ellenőrzést a hajón. A hajóvizsgálat befejezésekor a szükséges átléptetési és jogellenes cselekményekkel kapcsolatos adatokat kitöltik, majd a hajóvizsgálati adatok mentésre kerülnek. A szolgálatparancsnok a szolgálat végén hitelesíti az átléptetett hajókat, így azok listája MS Excelbe is importálható. A megadott jogosultság alapján az adatokból a vármegyei határrendészeti szolgálat is végezhet adat- és kockázat elemzéseket. A DHN program nemcsak a hajóforgalom elektronikus nyilvántartását teszi lehetővé és a statisztikai feladatokat látja el, de legnagyobb novuma, hogy tartalmazza a Dunán schengeni külső határon keresztül közlekedő jelenleg ismert 1165 db hajó adatait, ezek Frontex CI-

⁵⁴² Kerezsi Klára (2015): Minőségi gondolkodáshoz minőségi képzést! Gondolatok a felsőfokú rendészettudományi képzésről. *Belügyi Szemle*, 63. évf. 12. szám. pp. 7-21: 13.

⁵⁴³ A katalógus 94. pontja alapján.

RAM 2.1 kockázatelemzési módszertan szerinti kockázati besorolását. Emellett közepes, magas kockázat esetén a hajó átvizsgálására is ad instrukciókat, beleértve azokat a helyeket ahol addig az adott hajón csempészárut találtak. A DHN-be bekerült hajók kockázati adatforrásai az alábbiak:

1. *DARIF Projekt során 2015-ben összeállított és évente frissített dunai államok felderítéseit tartalmazó közös kockázatelemzés (10 dunai ország jelentősebb felderítései).*
2. *Az éves DARIF Közös Műveletek során felfedett jogsértő cselekmények.*
3. *A hazai hatóságok (NAV, vízirendészet és rendőrség) által felfedett jogsértések.*
4. *Rendőrségi és NAV nyomozások adatai és SIENA rendszeren a dunai államok nyomozó szerveitől érkezett információk, hírszerzési adatokból levont következtetések (a rendszerbe minősített adat nem kerülhet!).*

Fontos kiemelni, hogy a kockázatos és közepes kockázatot jelentő hajók besorolását háromhavonta felül kell vizsgálni. **A DHN nyilvántartó és kockázatelemző programot a mohácsi vízi határátkelőhelyen 2024. április 1-től már alkalmazzák, azt működés közben 2024. június 7-én Mohácson, a schengeni szárazföldi értékelő bizottság is megtekintette, hasznosnak találta.** Rövid bemutatását a 33. melléklet tartalmazza. Ezen a magas kockázatú hajók megjelenítése figyelhető meg. A program teljes leírása mellékletben nem csatolható, mert annak kizárólagos hasznosítása a rendőrség joga.

Hosszú távon javaslatom szerint a DHN program továbbfejlesztése is lehetséges. Egy Közös Automatikus Folyami Kockázatértékelő Rendszert kell létrehozni, melyben a „közös” szó az integrált határigazgatásban részt vevő rendőr-vámhivatali-katasztrófavédelmi-közegészségügyi kockázatkezelési rendszert feltételez, melyet a dunai államokkal össze kell hangolni. (Erre a munkára a DARIF projekt során már volt kezdeményezés, amely még excel táblázatba történő tagállami adatok gyűjtésén alapult.) Az integrált folyamat – elképzelésem szerint – három lépcsőt foglalna magába; a belépés előtti ellenőrzést, az alacsony kockázatot jelentő utasok gyors átléptetését, illetve a magas kockázati tényezőt jelentő utasok alapos ellenőrzését egy intelligens hordozható egység alkalmazása mellett. A rendszer mérhető, megbízható, szolgáltatás-orientált és felhő alapú architektúrán alapulna és az utasokon kívül vízi járműre vagy akár rakományra, szállítmányra is elkészíthető. Így már egy több modulból álló komplex rendszer jönne létre. Az elektronikus kockázat besorolási rendszer – mint egyfajta prediktív rendészeti alkalmazás – a személyeket tekintve egyes profilok betáplálása és adatok betáplálása után állíthat fel automatikusan a vízijárművek utasaira és szállítmányaira kockázati szinteket. A rend-

szerhez csatlakoztatható lenne a CEERIS hajózási előértesítő rendszer, és a CENN-COM hajó-kutatás eredmény nyilvántartó program is. Ezek mellett a kockázatelemző program a nemzeti adatbázisokat, így az NHERR-t, vagy a körözési lekérdező rendszer adatait is használhatja, képes lenne a beérkező utas- és személyzeti listák automatikus priorálására és kockázatelemzésre, majd – az adatvédelemre tekintettel – a listák megsemmisítésre is. Emellett határrendészeti és vámszemponthú bűnözésföldrajzi hotspot-elemzést is végezhetne a Duna régiót tekintve.⁵⁴⁴ A szerveken belüli, szervek közötti- és később nemzetközi összehangolt kockázatelemzések a közös informatikai rendszerek, automatikus hajóazonosítási és megfigyelési adatok nyomon követésével és a meglévő közös web-alapú hajókutatási információk könyvtárak (pl. Vámvilágszervezet Veril Hajókutatási Adatbázisa)⁵⁴⁵ folyamatos használatával lehetségesek. A javaslat további kutatást igényel elsősorban az alrendszerek interoperabilitása és az adatvédelem kérdéseiben.

A biztonság növelése kockázatkezeléssel lehetséges, vagyis a várható negatív hatású esemény valószínűségének csökkentésével, prevenció vagy korrekció útján.⁵⁴⁶ A prevenció része, hogy a „Közös Automatikus Folyami Kockázatértékelő Rendszert” meg kell osztani a dunai országok rendészeti szerveivel és a rendszer által használt „Gyanús Hajó Adatbázist” a tagországok erre szakosodott bizottságával legalább félévente frissíteni szükséges. Ehhez azonban egy jól működő dunai rendészeti koordinációs fórum szükséges, melynek egyik fontos feladata, a kockázatértékelő rendszer hajós kockázati besorolási listájára felvétel és az arról levétel lenne olyan vízi járműveknél, melyeket annak kidolgozott ügyrendje alapján mentesít a kockázati lista hátrányos következményei alól, csökkentve vagy megszüntetve annak kockázati besorolását.

4.6. A fejezet összefoglalása, következtetések

Az erőteljes globalizáció és az államhatárokon az ellenőrzések megszűnése magában hordozza a transznacionális szervezett bűnözés jelenlétét, különösen az Európai Unió tagállamait, azok szomszédjait valamint a fekete-tengeri régió harmadik országait összekötő Duna folyamon, mely a legfontosabb nemzetközi vízi út Európában. A Duna régió – mint regionális alrendszer – egy önálló „biztonsági komplexumként” értékelhető. A 14 országból álló egység

⁵⁴⁴ Kalmár Ádám (2022b): Prediktív rendészet sajátos tényezői a vízi határforgalom-ellenőrzésben. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.) *A rendkívüli helyzetek biztonsági tényezői*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, Magyar Rendészettudományi Társaság. pp. 153-158: 157-158.

⁵⁴⁵ Az adatbázis hozzáférés birtokában elérhető a Vámvilágszervezet kommunikációs platformján (CENcomm). <https://cencomm3.wcoomd.org/>

⁵⁴⁶ Boda et. al.: i. m. 2019: 326.

bármely szegmense stabilitásának megbomlása negatív hatással van a rendszer biztonságára. Az európai stratégiai dokumentumok közül a régióval az EUSDR és cselekvési tervei foglalkoznak. Ennek első tíz évében hazánk jelentős hajtóerő volt, különösen a DARIF Projekt végrehajtásával. A folyami határátlépések gyorsítása és egyszerűsítése irányában végzett munka ugyan sikeres, ez azonban nem növeli a kellő mértékben a határ- és belső biztonságot, tehát valójában kontraproduktív hatást vált ki, ami ellentétes a 11. „Biztonság” prioritás deklarált céljaival. A hajókon alapvetően kevés a felderített jogellenes cselekmény. Ha azonban kevés a felderítés, akkor továbbra is észrevétlen, látens marad a jelentős jogsértések zöme, így továbbra sem számít prioritásnak a dunai biztonság a döntéshozóknál a szárazföldi határokkal szemben. Indokolhatóság hiányában kevesebb pénzügyi forrás pályázható meg. Minél kevesebb erőforrást fordítanak a Dunán folyó illegális tevékenységek felszámolására, annál kevesebb lesz a rendészeti felderítések száma. Ez egy „dunai rendészeti paradoxonként” működik.

A dunai kereskedelmi szállítás egyes gyengeségei (pl. lassú árumozgatás, időigényes határátkelés, egyes kikötők rossz infrastruktúrája és a kevés helyen elérhető intermodális szállítási rendszerek) miatt logikus lenne, hogy a szervezett bűnözés ritkán választja a folyót útvonalként. Ez a képzeletbeli áramlat azonban a jogszerű árumozgatásra telepedő csempészzettel átszőtt, legkockázatosabb rész, a Duna-delta felől a kontinens szívébe tart. A jogellenes cselekményekre utaló kevés adat, és az, hogy egyes kiemelt jogsértések felderítése a múltban csak a véletlenül múlt, jelentős látenciát, biztonsági deficitet mutat a schengeni külső határon is. Az egyes al-dunai kikötőkben tapasztalható magas fokú korrupció, a hagyományos röntgen eszközökkel át nem vizsgálható hajótestek és az ömlesztett áruszállítás sajátosságai (biztonságos és tételes ellenőrzésük csak a be- és kirakodás helyén lehetséges) miatt a folyam igenis sebezhető a szervezett bűnözés szempontjából. A vízi teherszállításban jelen lévő csempészet és az illegális migráció kockázatát a „DARIF 2022” kérdőíves kutatásom releváns részei és a műveletek során gyűjtött adatok segítségével készített „kockázati-térkép” is megerősíti.

Szükségesnek láttam a kérdőíves kutatásban vizsgálni a folyami biztonság növelésének lehetőségeit is. A tíz dunai ország rendészei összességében a modern kutató eszközök, emellett a korszerű járőrhajók beszerzését értékelték a legfontosabbnak, a nemzeti hatóságok közötti intenzívebb információcserét, a rendészeti szervek létszámának növelését, a be- és kirakodási kikötők gyakoribb ellenőrzését, valamint a bűnügyi hírszerzési és nyomozó kapacitás növelését is fontosnak látták. Ezen célokkal egyet értek, ráadásul a GI-TOC civil kutatóival végzett közös al-dunai látogatások megerősítették, hogy a háború teljeskörű inváziós szakaszának kezdete óta a folyam ráadásul új stratégiai jelentőségre tett szert. Az ukrán tengeri kikötők zárata miatt,

elsősorban a megtámadott ország dunai kikötői kulcsfontosságú cikkek (főként a gabona) szállításának színterévé váltak. A jogszerű kereskedelem növekedése – a biztonság javítása nélkül – pedig automatikusan maga után vonhatja az ömlesztett áruba rejtett illegális szállítmányok számának bővülését is, mely veszélyeztetnei a schengeni határbiztonságot! A háború után Ukrajna a fegyvercsempészet elsődleges kiinduló országa lehet, melyhez a térségbe visszatérő megerősödött szervezett bűnözői csoportok a dunai hajózás sérülékenységeit is kihasználva, belvízi szállítási csatornát létesíthetnek. Az ilyen csempész útvonalak működését egy új, a tengeri csempészetből átvett, és kutatásaim során felismert dunai szállításra optimalizált "rip-on/rip-off" módszer adaptálása is katalizálhatja. Kutatásaim megerősítették, hogy a kockázatos szállítmányok kiszűrése és humán hírszerzés nélkül nincs biztonságos vízi határ. A kihívások kiküszöbölése érdekében elengedhetetlen az előértesítési és információ csere rendszerek, közös kockázatelemzési és kezelési lehetőségek fejlesztése, melynek alapvető feltétele a regionális és nemzetközi rendészeti együttműködés előmozdítása!

A második hipotézisemet a fejezetben végzett kutatások igazolják, mely szerint *„Hazánk a Schengeni Egyezmény teljes jogú tagjaként a vízi határbiztonság növelését a Duna folyó első ellenőrzési helyszínéként a határellenőrzést támogató felderítéssel (korai észlelésen nyugvó bűnügyi hírszerzés) és annak kockázatelemzés-alapúvá válásával képes biztosítani.”*

5. A DUNAI NEMZETKÖZI RENDÉSZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS ÖSSZEHANGOLÁSA

A rendőri szervek határon átnyúló nemzetközi együttműködése napainkban, amikor a szervezett bűnözés a globalizáció, a technikai fejlődés segítségével transznacionális jelleget öltött, talán még sohasem volt ilyen fontos.⁵⁴⁷ Mivel a bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködése a nemzetközi rendészeti együttműködés egyik alrendszere, az utóbbi általánosabb, több hazai és nemzetközi rendészeti szervezetet foglalhat magába. Kutatásomban a „*dunai nemzetközi rendészeti együttműködés*” helyzetével és fejlesztésével foglalkozom, mely alatt a Duna menti államok vízijármű-forgalom ellenőrzésben érintett rendészeti – elsősorban határrendészeti-, vízirendészeti-, vámigazgatási- és katasztrófavédelmi – szervezeteinek és nemzetközi ügynökségeknek (pld: INTERPOL, Europol, Frontex stb.) az együttműködését értem.⁵⁴⁸ Az összehangolt folyami nemzetközi rendészeti együttműködés a dunai országok integrált határigazgatásának meghatározó része. Az abban érintett nemzeti hatóságok a rendészeti információs folyamatokban nemcsak bűnügyi-, de egyéb rendészeti adatot is cserélnek, melyek között személyes és különleges adatok is lehetnek. Az együttműködésük jogi háttere tehát ki kell, hogy terjedjen a napi és műveleti bűnügyi és rendészeti adatcserére, illetve szükségszerűen a köztük lévő együttműködési kérdések fórumrendszerű megvitatásának lehetőségére is.

5.1. A Nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere

A dunai országok – különböző mértékben – részt vesznek a globális, uniós és regionális szintű bűnüldözési együttműködési platformok munkájában és használják azok információcsere eszközeit. Az INTERPOL mind a tíz dunai országban jelen van összekötő tisztek és nemzeti irodák révén, az EU határigazgatásának szerves része, műveleti támogatást nyújtva például a DARIF műveletek során,⁵⁴⁹ így a kiemelt bűncselekmények adatcseréjének megkerülhetetlen

⁵⁴⁷ Kovács István (2015): „Olajozás”, szervezett bűnözés és prostitúció a 90-es években Magyarországon. *Nemzetbiztonsági Szemle*, 3. évf. 1. szám. pp. 114-146: 115.

⁵⁴⁸ Herczeg: i. m. 2015: 16.

⁵⁴⁹ Herczeg Mónika (2023): Az INTERPOL szerepe az európai integrált határigazgatásban. *Belügyi Szemle*, 71. évf. 11. szám. pp. 2025-2041: 2035. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.11.9>

szereplője. Németország, Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Horvátország, Románia és Bulgária tagjai az Europol-nak.⁵⁵⁰ Az Europol egyes prioritásai – pl. kábítószercsempészet, emberkereskedelem, embercsempészet, dohánycsempészet⁵⁵¹ – a Dunán is a legmeghatározóbb kihívások. Az ügynökség több ország közötti együttműködést igénylő nyomozásokat támogat az EMPACT, az EU súlyos nemzetközi- és szervezett bűnözés elleni politikai ciklusán⁵⁵² keresztül. Működteti a SIENÁ-t melyen az Europol, az összekötő tisztek, a tagállamok és az együttműködési megállapodás alapján egyes harmadik országok rendészei cserélnek műveleti és bűnüldözési adatokat. A rendszert Moldova is használja.⁵⁵³ Az Europol nagy hangsúlyt fektet a hírszerző kapacitás fejlesztésére Moldovában és Ukrajnában is, emellett Szerbiában⁵⁵⁴ és Moldovában⁵⁵⁵ 2014 óta kontaktponttal rendelkezik, Ukrajnával pedig 2016-ban kötött a nemzetközi szervezett bűnözés és a terrorizmus elleni megállapodást.⁵⁵⁶ Mindhárom országra igaz, hogy a személyes adatok cseréje célzottan és annak okát megjelölve teljesíthető a biztonságos kommunikációs csatornán keresztül. A bűnügyi nyomozások információinak cseréje tehát mind a tíz dunai ország és az Europol között a SIENA alkalmazás használatával technikailag megoldott.

Hiába azonban az elméletileg teljes lefedettség, egy kutatás alapján mégis kihívásokat jelent az információs és hírszerzési anyagok teljes és gyors hozzáférhetővé tétele. A tagállamoknak különböznek a technikai-informatikai képességei, különösen, ha a SIENA titkosított információs hálózat elérhetőségéről van szó. Emellett jelentős kulturális és munka-gyakorlati különbségek vannak már az EU tagállamok között is, melyek gyakran hatással vannak a határokon átnyúló információcserére. Fontos konklúzió, hogy az Europollal kapcsolatban lévő államoknak jobban ki kell használniuk a szervezet által nyújtott szolgáltatásokat.⁵⁵⁷

⁵⁵⁰ Europol: Member states. <https://www.Europol.europa.eu/partners-collaboration/member-states> (Letöltés ideje: 2024.08.22)

⁵⁵¹ Europol: EMPACT. <https://www.Europol.europa.eu/crime-areas-and-statistics/empact> (Letöltés ideje: 2024.08.22)

⁵⁵² A Tanács következtetései az uniós politikai ciklus állandó folytatásáról a szervezett és súlyos nemzetközi bűnözés elleni küzdelemről: EMPACT 2022 + A Tanács következtetései (2023. március 9.) 7100/23, COSI40, EN-FOPOL101, CRIMORG 23, ENFOCUSTOM 20, JAI 267.

⁵⁵³ Europol: bemutatkozás. <https://www.Europol.europa.eu/about-Europol> (Letöltés ideje: 2024.08.22)

⁵⁵⁴ Europol: Műveleti és Stratégiai Megállapodás Szerbia és az Europol között. https://www.Europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/agreement_on_operational_and_strategic_co-operation_between_the_republic_of_serbia_and_the_european_police_office.pdf (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁵⁵ Europol: Műveleti és Stratégiai Megállapodás Moldova és az Europol között. https://www.Europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/agreement_on_operational_and_strategic_cooperation_between_the_european_police_office_and_the_republic_of_moldova.pdf (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁵⁶ Europol: Műveleti és Stratégiai Megállapodás Ukrajna és az Europol között. https://www.Europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/agreement_on_operational_and_strategic_cooperation_ukraine.pdf (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁵⁷ International Centre for Migration Policy Development: Study on the status of information exchange amongst law enforcement authorities in the context of existing EU instruments JLS/2009/ISEC/PR/001-F3, December,

Az uniós határigazgatás központi ügynökségeként a Frontex⁵⁵⁸ az integrált határellenőrzés javítása, valamint a határokon átnyúló bűnözés és az illegális bevándorlás megelőzése érdekében létrehozta és működteti az Európai Határőrizeti Rendszert (EUROSUR).⁵⁵⁹ A schengeni külső határon megjelenő migrációs adatcsere és helyzetkép azonban csak annyiban terjed ki a Dunára, amennyiben ott a tagállamoknak külső határa van, melyen határellenőrzést hajtanak végre. Ez a magyar-szerb és horvát-szerb viszonylatban releváns.

Tízből hét dunai ország aláírta a 2006 óta működő Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezményt (PCC SEE), ezen együttműködésben azonban Németország, Szlovákia és Ukrajna nem vesz részt. A PCC SEE célja, hogy a tagállamok hatékonyabban lépjenek fel a szervezett és súlyos, határokon átnyúló bűnözés ellen, valamint, hogy a részt vevő harmadik országok rendészeti normáikat összehangolják az Európai Unió és a schengeni térség normáival. A megállapodás az együttműködés számos modern, az uniós bevált gyakorlatok mintájára kialakított formáját foglalja magában, ideértve a közös kockázatelemzést, az összekötő tisztviselőket, a forró nyomon üldözést, a tanúvédelmet, a határokon átnyúló megfigyelést, az ellenőrzött szállítást, a fedett nyomozást, a DNS-profilok továbbítását, elemző munkacsoportokat, közös nyomozócsoportokat, az államhatárok mentén történő vegyes járőrözést és a közös központokban való együttműködést.⁵⁶⁰ Prüm-i mintára a PCC SEE egyezmény szerződő felei között megvalósul a DNS-adatok, a daktiloszkópiai adatok és a gépjármű-nyilvántartási adatok automatizált cseréje is.⁵⁶¹ A tevékenységeket a PCC SEE tagországok által meghatározott prioritások és szükségletek alapján célozzák meg egy kialakított döntéshozatali mechanizmuson keresztül, amelynek legfőbb döntéshozó szervei a szakértői munkacsoport és a Miniszteri Bizottság.⁵⁶² A központ találkozókat és műhelymunkákat is szervez, támogatja a gyakorlati műveleteket,⁵⁶³ így működése jó példa lehet a dunai rendészeti koordináció továbbfejlesztésére.

2010. <https://www.icmpd.org/file/download/54403/file/Study%2520on%2520the%2520status%2520of%2520information%2520exchange%2520amongst%2520law%2520enforcement%2520authorities%2520in%2520the%2520context%2520of%2520existing%2520EU%2520instruments.pdf> (Letöltés ideje: 2023.08.13.)

⁵⁵⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1896 rendelete (2019. november 13.) az Európai Határ- és Partiórségről, valamint az 1052/2013/EU és az (EU) 2016/1624 rendelet hatályon kívül helyezéséről.

⁵⁵⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2013. október 22-i 1052/2013/EU rendelete az európai határőrizeti rendszer (EUROSUR) létrehozásáról. CELEX: 32013R1052

⁵⁶⁰ Délkelet-Európai Rendőri Együttműködési Egyezmény. <https://www.pccseesecretariat.si/index.php?page=documentspcc&item=35> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁶¹ EU jogi összefoglaló: A határokon átnyúló együttműködés megerősítése (prümi határozat). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=LEGISSUM:j10005> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁶² A Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény Felelősséget vállaló létrejött, a DNS-adatok, a daktiloszkópiai adatok és a gépjármű-nyilvántartási adatok automatizált cseréjéről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2023. évi XXXV. törvény alapján.

⁵⁶³ PCC SEE: Activities. <https://www.pccseesecretariat.si/index.php?page=static&item=2> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

Jól működő regionális rendészeti együttműködési fórumokat elsősorban egyes tengeri államok között találunk, így azok jellemzőit szükségesnek látom elemezni.

5.2. Tengeri rendészeti együttműködés és információcsere

Európa gazdag a regionális nemzetközi információcsere érdekében létrehozott határel-lenőrzési és tengerfelügyeleti hálózatokban és fórumrendszerekben. Ezek célja a szárazföldi és tengeri határőrizetért felelős, és egyéb érintett bűnüldöző hatóságok regionális szinten történő együttműködésének és az információcserének az előmozdítása, a határokon átnyúló bűnözés elleni küzdelem, a környezetvédelem és a halászati felügyelet biztosítása. Ilyen fórumok működnek a Fekete-tengeren, a Földközi-tengeren, az Atlanti-óceán északi részén, a Balti-tengeren és az Északi-sarkvidéken. Az operatív együttműködés közös gyakorlatokra és műveletekre, a feladatokkal kapcsolatos információk cseréjére és a terrorizmus elleni küzdelemre terjed ki, de ezek a fórumrendszerek elősegítik a legjobb gyakorlatok cseréjét, a közös képzéseket, a kockázatelemzést, a határőrizeti és határforgalom-ellenőrzési szakértői találkozók megtartását is. Annak érdekében, hogy a dunai országok között felállítandó fórumrendszer megtervezhető legyen, a fekete-tengeri és a balti-tengeri együttműködést elemzem részletesebben.

5.2.1. A Fekete-tengeri Együttműködési Fórum (BSCF)

A Fekete-tengeri Együttműködési Fórum (továbbiakban: BSCF), melynek Bulgária, Georgia, Románia, az Orosz Föderáció, Ukrajna és Törökország is tagja, 2000-ben jött létre. A rendszeres találkozókra a határőrizetért felelős vezetők és szakértők vesznek részt, közös műveletek, valamint tengerészeti mentőakciók és keresési gyakorlatok végrehajtásáról koordinálnak.⁵⁶⁴ A hat ország közötti tengeri rendészeti együttműködés első gyakorlati eredménye a part menti államok között létrehozott információcsere-rendszer fejlesztése volt. A határ- és parti őrsegek által 2004-ben Burgaszban, Bulgáriában létrehozott Fekete-tengeri Határrendészeti Koordinációs és Információs Központ (BSBIC) időszerű, azonnali információkat szolgáltat a tengeren folytatott illegális tevékenységekről.⁵⁶⁵ A BSBIC célja a térség stabilitásának, biztonságának és védelmének előmozdítása, valamint a terrorizmus, az illegális bevándorlás, a

⁵⁶⁴ Úti jelentés: a Külső Határok Alap KHA-2010/3.2.2, a Folyami határelőőrzés technikai feltételeinek korszerűsítése Mohácson I. fázis, a műszaki specifikáció elkészítése c. projekt keretében. Budapest, 2011.05.05. Készítette: Nádaí Zoltán r. főhadnagy. ORFK Határrendészeti Főosztály.

⁵⁶⁵ Budapest Process Working Group on the Black Sea Region: Report on border guard cooperation. <https://www.iom.int/sites/g/files/tmzbdl486/files/jahia/webdav/shared/shared/mainsite/microsites/rcps/budapest-process/2011-BP-Black-Sea-WG-Sofia-9-10Feb.pdf> (Letöltés ideje: 2024.08.13.) p. 5.

kábítószerek, olaj-, fegyver-, és radioaktív anyagok csempészete, valamint a fekete-tengeri illegális tevékenységek megelőzése érdekében a tengeri bűnüldözési tevékenységek összehangolásának javítása. Állományát a Bolgár Határrendőrség adja és a parti államok nemzeti koordinációs központjaival tartja a kapcsolatot.⁵⁶⁶

A kapcsolattartás érdekében a BSCF országai 2006-ban multilaterális megállapodást is aláírtak. A megállapodásban a fekete-tengeri térség stabilitásának, biztonságának és védelmének előmozdítása érdekében a bűnüldözési tevékenységek összehangolását tűzték ki célul a határ- és parti őrsegek közötti együttműködés fokozásával. Saját innovációként 2007. január 1-jétől az orosz fél által kifejlesztett Automatizált Információcsere Rendszert (AIES) használják kutatás-mentési és a tengeri bűnüldözési tevékenységek során. A bolgár és a grúz fél javaslatára a terrorizmus elleni küzdelem, a radioaktív anyagok illegális kereskedelmének megakadályozása és az illegális bevándorlás terén külön munkacsoportokat hoztak létre. A munkacsoportok célja a fent említett kérdésekkel kapcsolatos operatív és nyomozati tevékenységekre vonatkozó információcsere fokozása. Emellett szakértői találkozók és közös képzések is megvalósulnak.

A BSCF tevékenységével kapcsolatos titkárságot is felállítottak. Az elnöki feladatokat rotációs rendszerben látják el, úgy, hogy az aktuális elnökségi ország a BSCF titkársági feladatait is ellátja. Az elnöklő ország elkészíti a munkaterv tervezetét, amelyben valamennyi part menti államot felkérlik, hogy a munkacsoportokra vonatkozó írásbeli javaslatukat juttassák el a titkársághoz. A munkacsoportok ülésének eredményeit egy jegyzőkönyvben foglalják össze, amelyet jóváhagyásra benyújtanak a part menti államok határ- és parti őrsegei vezetőinek éves találkozására.

Az együttműködés leginkább gyakorlatias része a burgaszi BSBCIC központ munkája, mely 24/7 rendszerben folyamatos rendészeti információcserét biztosít. Az önálló bolgár személyzettel rendelkező központ az AIES rendszeren keresztül havi-, negyedéves helyzetelemzéseket nyújt, lehetőség nyílik a gyanús hajók követésére, valamint a veszélyes árut szállító hajók adatainak cseréjére is, emellett elektronikus térképpel chat-funkcióval és belső email

⁵⁶⁶ A Román Határrendőrség előadása „A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása” – DARIF című projekt nyitó konferenciáján a „Fekete-tengeri Együttműködési Fórum és a Fekete-tengeri Határrendészeti Koordinációs és Információs Központ” címmel. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/5/17/80000/Black%20Sea%20Forum.pdf> (Letöltés ideje: 2023.08.13.)

rendszerrel van ellátva.⁵⁶⁷ A BSBCIC az évente megrendezett „Black Sea Hawk” nevű műveletek végrehajtása során a koordinációs központ szerepét is betölti.⁵⁶⁸ Oroszország részvétele a BSCF tevékenységeiben a Krím 2014-es inváziója után folyamatos volt, 2021-ig, akkor a 21. vezetői értekezleten Szocsiban Törökországtól át is vette az elnökséget.⁵⁶⁹ A 2022-es teljeskörű orosz-ukrán háború miatt azonban felfüggesztették, így Oroszország a BSCF-ben jelenleg nem vesz részt.

5.2.2. A Balti-tengeri Régió Határellenőrzési Együttműködés (BSRBCC)

Az 1997-ben létrehozott Balti-tengeri Régió Határellenőrzési Együttműködés (továbbiakban: BSRBCC) egy jól működő nemzetközi regionális szakmai együttműködési rendszer. Tíz tagország – Dánia, Észtország, Finnország, Németország, Lettország, Litvánia, Norvégia, Lengyelország, Svédország és Oroszország – alkotta 2022-ig. Oroszország az orosz-ukrán háború teljes szakasza óta már nem tag, a honlap sem sorolja fel. Szervezeti szinten az együttműködésnek tagjai a rendőrségek, határőrségek, vám- és parti őrségi szervezetek. Minden BSRBCC tagországban egy adott nemzeti rendészeti szervezet a felelős az együttműködés megszervezéséért és a nemzeti kapcsolattartó pont fenntartásáért. Például Finnországban ez a Finn Határőrség, mely a határőrizeti és határforgalom-ellenőrzési feladatokon kívül tengeri bűnüldözési, bűnmegelőzési, mentési és környezetvédelmi feladatokat is ellát. Munkájának egyik prioritása a többoldalú nemzetközi határrendészeti együttműködés a balti-tengeri régióban.

A BSRBCC tagországainak éves tevékenységét rotációs elven működő elnökségi program alapján hajtják végre.⁵⁷⁰ Az elnökség idejére minden ország akció tervvel készül. A tervben általában februárban a BSRBCC titkársági ülése, majd márciusban a Balti Határmenti Bizottság (BBC) ülése, áprilistól novemberig szakértői találkozók (pl. okmányszakértők szemináriuma, személyhajósok találkozója, kockázatelemzési és fenyegetettség értékelési szeminárium), közös tengeri műveletek szerepelnek. Az elnökségi év zárásaként november végén tartják a BSRBCC határőr vezetői konferenciát. A szakmai feladatok összefogása munkacsoportokban

⁵⁶⁷ Adrian Sbarcea, a Román Határrendőrség képviselőjének előadása a BSCF-ről 2015. november 19-én Brüsszelben. https://maritime-forum.ec.europa.eu/document/download/3b336e22-f86d-4eb9-a1d8-e40b2b0dbba3_en?filename=Presentation%20BSCF%20Brussels%20nov%202015%20final%20version_0.ppt&prefLang=hr (Letöltés ideje: 2024.08.13.)

⁵⁶⁸ BBC Monitoring European: Bulgarian border police to take part in international Black Sea patrol exercise. London, 2011. július 05. <https://search.proquest.com/wire-feeds/bulgarian-border-police-take-partinternational/docview/874564078/se-2?accountid=42933> (Letöltés ideje: 2024.08.13)

⁵⁶⁹ Turkish Coast Guard Command: Black Sea Littoral States Border/Coast Guard Agencies Cooperation Forum (BSCF) <https://en.sg.gov.tr/bscf> (Letöltés ideje: 2024.08.13)

⁵⁷⁰ Az első elnökségi rotációt lásd: https://bsrbcc.org/Webs/BSRBCC/EN/02_BSRBCC_About/about_node.html (Letöltés ideje: 2025.06.10)

történik. A titkárság az előző, a jelenlegi és a következő elnökség képviselőiből áll és összehangolja a más együttműködési szervekkel (Frontex, Balti-tengeri Munkacsoport, Balti-tengeri Államok Tanácsa stb.) való kapcsolattartást. A BBC az együttműködés legfőbb operatív szerve, olyan együttműködési hálózat, amelyet a nemzeti kapcsolattartási pontokat képviselő személyek alkotnak. Feladata az együttműködési stratégia végrehajtása. A Nemzeti Koordinációs Központ (NCC) központi, nemzeti kommunikációs és operatív kapcsolattartó pont a balti-tengeri régió érintett hatóságai számára. Az NCC-k hálózatának használatával a partnerek folyamatosan, valós időben cserélnek operatív információkat. Az elnökségi állam egy Nemzetközi Koordinációs Központot (ICC) is működtet, mely összehangolja az információcserét az elnökségi állam kötelezettségei tekintetében. A BSRBCC felépítését a 34. számú melléklet tartalmazza.⁵⁷¹

5.2.3. A tengeri együttműködési fórumok közös jellemzői

Mindkét regionális együttműködési fórum jól illeszkedik az EU integrált határigazgatási sémájába, azonban a fórumok esetén a határellenőrzést tekintve eltér a tagországok státusza, azok nem mindegyike EU-EGT tag. Ebben az esetben az uniós jogi eszközök nem minden államra vonatkoznak, ezért szükség volt egy jogi keretre a megalakulásukhoz. Ezek a multilaterális megállapodások „soft-law”, vagyis nem kikényszeríthető, „puha jogi” eszközök. Ez nem ritka a nemzetközi jogban, hiszen egyre inkább előtérbe kerülnek a nem-kormányzati, globális szabályozási formák, melyek idővel pozitív joggá keményedhetnek.⁵⁷²

A BSRBCC együttműködés – jogilag gyenge státusza ellenére – hozzáadott értéket képvisel a részt vevő nemzeti hatóságok számára, mert lehetőséget nyújt a fokozott és szorosabb szubregionális együttműködésre.⁵⁷³ A Lengyel Határőrség számára például a BSRBCC gyakorlati tevékenységeiben való részvétel létfontosságú, mert a tengeri határait fenyegető veszélyek különösen az Orosz Föderáció irányából a Gdanski-öböl és a Visztula-lagúna felől érkezők. A Lengyel Határőrség ezért a Balti-tenger partvonala mellett lévő határőrállomásokkal a schengeni külső határ őrizete érdekében, a Frontex-el együttműködésben a BSRBCC-n keresztül

⁵⁷¹ A BSRBCC honlapja. https://bsrbcc.org/Webs/BSRBCC/EN/_Home/_home_node.html (Letöltés ideje:2024.08.13.)

⁵⁷² Kun Attila (2012): A puha jog (soft law) szerepe és hatékonysága a munkajogban – Az új Munka Törvénykönyve apropóján. *Pázmány Law Working Papers*, 2012/41. pp. 1-23: 2.

⁵⁷³ Gustafsson, Asa (2018): The Baltic Sea Region Border Control Cooperation (BSRBCC) and border management in the Baltic Sea region: A case study. *Marine Policy*, Vol. 98, Elsevier. pp. 309-316: 309. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.09.028>.

küzd az illegális migráció ellen.⁵⁷⁴ Véleményem szerint a fentiek a BSCF-re szintű igazak, ahol 2022-ig az Orosz Föderációval, emellett Georgiával vagy Törökországgal jelenleg is együtt kell működni. Lengyelország példája mutatja, hogy egy ilyen regionális kooperációs fórum működése a schengeni külső határbiztonságra rendkívül pozitívan hat.

A regionális együttműködési fórumok között léteznek centralizált, decentralizált és hibrid hálózati felépítésűek. A BSCF vagy a BSRBCC centralizált hálózatok, melyek a nemzeti hatóságokból álló konzorciumok számára meghatározott földrajzi területekre korlátozódnak. Erősségeik közé tartozik a biztonság, a hozzáférési jogok könnyű megszervezése, a meglévő együttműködés és a partnerhatóságok közötti bizalom, a közös érdekek, valamint a hatékony, valós idejű információmegosztás. A lehetőségek a más hálózatokkal való nagyfokú összekapcsolhatóságukban rejlenek. Gyengeségeik, hogy a megosztott információk csak korlátozott földrajzi területekre vonatkoznak és a konzorciumon kívülről érkező információkat nem lehet könnyen megosztani.⁵⁷⁵

Összefoglalva tehát a centralizált felépítésű regionális együttműködést és információcserét megvalósító, tengeri határellenőrzési fórumrendszerek különböző jogi státuszú országok konzorciumaiból állnak. Ezeket a part menti államok rendészeti szervei a 90-es évek végétől és a 2000-es évek elejétől hozták létre és folyamatosan fejlesztik, nem-kormányzati jogi eszközök, együttműködési megállapodások alapján. A fórumok titkársággal rendelkeznek, az elnökségi feladatokat rotációs rendszerben látják el, hasonló tevékenységekkel (pl. operatív információcsere, szakmai értekezletek és tapasztalatcserék, közös akciók). Ezek a fokozott és szoros szub-regionális együttműködési formák beépültek az integrált határigazgatás rendszerébe és erősítik a határbiztonságot, emellett flexibilisek, képesek gyorsan reagálni az adott régió – mint zárt biztonsági komplexum – kihívásaira. Ez a fajta fokozott regionális együttműködés volt jellemző ideiglenesen a Dunán a 2013-2015 közötti DARIF Projekt idején is, melynek felépítését, feladatait és eredményeit a következő részben elemzem.

⁵⁷⁴ Olak, Antoni – Krauz, Antoni (2015): Nielegalna migracja ochrona granicy morskiej RP. Economy in conditions of globalization: problems, trends, perspectives. *Materials Digest of the 3d International Scientific and practical Internet-Conference from 23 till 27 of March, 2015*. Dnipropetrovsk. 2015. 978 – 966 – 350 – 544 – 2 p. 305

⁵⁷⁵ Tikanmaki, Ilkka – Rasanen, Jari – Ruoslahti, Harri (2022): Information Sharing Networks for European Land and Maritime Border Authorities. *26th International Conference on Circuits, Systems, Communications and Computers (CSCC)*, Crete, Greece, 2022, pp. 149-160: 152-157.
<https://doi.org/10.1109/CSCC55931.2022.00035>.

5.3. Dunai rendészeti együttműködés és információcsere

A schengeni belső határokon a határellenőrzés hiányában fellépő lehetséges biztonsági deficit ellensúlyozására az 1985-ös Schengeni Megállapodást követően az 1990-ben aláírt Schengeni Megállapodás Végrehajtási Egyezményével (SMVE), majd az 1999-es Amszterdami Szerződéssel létrejött EU bel- és igazságügyi együttműködése. Ez komplex rendszert hozott létre, mely az SMVE 39-47. cikkeiben tartalmazza a rendőrségi együttműködés szabályait.

A szabályozás kényes beavatkozást jelentett a részes államok szuverenitásába egyes rendőri jogosítványok más államok területén való gyakorlása terén (ilyen pl. a határon átnyúló megfigyelés vagy a forró nyomon üldözés), létrehozta azonban a rendőri információcsere schengeni szabályozását.⁵⁷⁶

5.3.1. Rendőrségi és vámügyi együttműködési központok a dunai országokban

A rendőrségi együttműködés alapjául szolgáló információcserének az uniós jogi szabályozás szerint három fő csatornája van. Elsőként a második generációs SIS rendszer adatain alapuló találatok kezelésére létrehozott SIRENE Iroda, emellett az Europol és az INTERPOL Nemzeti Irodái, melyek Magyarországon az Országos Rendőr-főkapitányság országos hatáskörű, területi jogállású szerve, a Nemzeti Bűnügyi Együttműködési Központ (NEBEK) alá tartoznak. A NEBEK egyedüli kapcsolattartó pont, vagyis SPOC.⁵⁷⁷ Emellett a tagállamok összekötő tisztviselőket helyezhetnek ki, valamint rendőrségi és vámügyi együttműködési központokat (angolul; Police and Customs Cooperation Centres, továbbiakban: PCCC-k) hoznak létre a szomszédos országok államhatárán az ott folytatott információcsere és operatív együttműködés támogatására.⁵⁷⁸ A PCCC-k hálózata információcserével, valamint a határ menti területeken a rendőrségi, határrendészeti és vámügyi feladatokért felelős operatív szervek tevékenységeinek támogatásával foglalkozó támogató struktúra. Egyetlen helyszínen fogják össze a biztonságért felelős hatóságok személyzetét. Létrehozásukra a partnerállamok megállapodásokat kötnek az SMVE 39. cikkének (5) bekezdésével összhangban.⁵⁷⁹ Az EU-ban 2022. decemberi

⁵⁷⁶ Nagy Judit (2022). A nemzetközi bűnügyi együttműködés jogi keretei, elvei, eszközei. *Rendőrségi Tanulmányok.* V. évfolyam 2022/1. sz, pp. 119-141: 124-126.

⁵⁷⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/977 Irányelve (2023. május 10.) a tagállamok bűnüldöző hatóságai közötti információcseréről és a 2006/960/IB tanácsi kerethatározat hatályon kívül helyezéséről. 4. cikk.

⁵⁷⁸ Varga Zita (2017): A közös kapcsolattartási szolgálati helyek. *Határrendészeti Tanulmányok.* 2017/1. Budapest. pp. 53-68: 54-55.

⁵⁷⁹ A rendőrségi és vámügyi együttműködési központokra (PCCC) vonatkozó legjobb gyakorlatokkal kapcsolatos európai iránymutatások. (9105/11 ENFOPOL, 114 ENFOCUSTOM, 32 FRONT, 48 COMIX 250) sz. dokumentum I. A. pont alapján.

adatok szerint 59 PCCC működik, amelyek különböző uniós országok bűnüldöző szerveit kapcsolják össze a belső határok különböző pontjain.⁵⁸⁰ (35. sz. melléklet).

Magyar terminológiával ezeket a PCCC-ket Közös Kapcsolattartási Szolgálati Helyeknek a korábban már említett KKSZH-nak hívják, sőt egy helyen Rendészeti Együttműködési Pont (REK) a neve. A hazánk határszakaszain lévő tíz állomáshely egyikén sincs jelen vámhatóság, csak a rendőrség szervei. A KKSZH-k az illetékes vármegyei rendőr-főkapitányságok tevékenység-irányítási központjának alárendeltségében működnek. Osztrák-magyar viszonylatban a Hegyeshalom-Nickelsdorf KKSZH-t a volt autópálya-határátkelő osztrák oldalán találjuk.⁵⁸¹ Szlovákia felé a Rajka-Čunovo KKSZH a korábbi közúti határátkelő magyar oldalán, a Balassagyarmat-Slovenské Ďarmoty KKSZH szlovák területen és a Sátoraljaújhely-Slovenské Nové Mesto KKSZH magyar területen működik.⁵⁸² Ukrán viszonylatban a Záhony KKSZH a közúti határátkelő magyar oldalán,⁵⁸³ míg Románia felé az Ártánd-Bors KKSZH magyar oldalon, a Kiszombor-Cenad KKSZH a román oldalon látja el feladatát.⁵⁸⁴ Szerb viszonylatban a Röske-Horgos KKSZH az autópálya határátkelő magyar oldalán,⁵⁸⁵ míg horvát viszonylatban a Mohács KKSZH a mohácsi határkikötőben⁵⁸⁶ található.

⁵⁸⁰ European Parliament: Police and Customs Cooperation Centres. Parliamentary question - E-003850/2022. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2022-003850_EN.html (Letöltés ideje: 2024.08.29.)

⁵⁸¹ A Magyar Köztársaság és az Osztrák Köztársaság között a határokat átlépő bűnözés megelőzése és leküzdése érdekében folytatandó együttműködésről szóló, Heiligenbrunnban, 2004. június 6-án aláírt Szerződés kihirdetéséről szóló 2006. évi XXXVII. törvény alapján.

⁵⁸² A Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. törvény, a Magyar Köztársaság és a Szlovák Köztársaság között a határokat átlépő bűnözés megelőzésében és a szervezett bűnözés elleni harcban folytatott együttműködésről szóló, Pozsonyban, 2006. október 2-án aláírt Egyezmény kihirdetéséről szóló 2006. évi XCI. törvény, ennek módosításáról és kiegészítéséről szóló 2015. évi XXV. törvény és a 222/2006. (XI.17.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között a közös kapcsolattartási szolgálati helyeken történő együttműködésről szóló megállapodás alapján.

⁵⁸³ A Magyar Köztársaság Kormánya és Ukrajna Kormánya között a szervezett bűnözés elleni harcban történő együttműködésről szóló, Kijevben, 1995. május 19-én aláírt Egyezmény kihirdetéséről szóló 135/1995. (XI.22.) Korm. rendelet alapján.

⁵⁸⁴ A Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya között a határokat átlépő bűnözés megelőzése és leküzdése érdekében folytatott együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi LXIII. törvény, a Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény kihirdetéséről szóló 2012. évi XCII. törvény és az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. törvény alapján.

⁵⁸⁵ Magyar Köztársaság és a Szerb Köztársaság között a bűnüldöző szerveknek a határokat átlépő bűnözés megelőzésében és a szervezett bűnözés elleni harcban folytatott együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi XXXIV. törvény, illetve a Magyarország Belügyminisztériuma és a Szerb Köztársaság Belügyminisztériuma között Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely létesítéséről és működéséről szóló Jegyzőkönyv (aláírva: Belgrád, 2014. július 01.), és a Jegyzőkönyv a Röske-Horgos Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely Működésének Szabályairól (aláírva: Röske, 2014. augusztus 26.) alapján.

⁵⁸⁶ A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a határokat átlépő bűnözés elleni harcban történő együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi LXVI. törvény és a Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012. évi CLXXI. törvény alapján.

Az egyetlen négyoldalú (magyar-szlovén-osztrák-horvát) rendészeti együttműködési pont, a Dolga-Vas REK pedig Szlovéniában Hosszúfalu településen működik.⁵⁸⁷ (36. sz. melléklet).

Korábban lehetőség volt a KKSZH-k láncolatán keresztül például Lengyelországgal, Csehországgal, Németországgal, Romániával, Bulgáriával történő együttműködésre, emellett Olaszország, Hollandia, Norvégia elérésére is.⁵⁸⁸ Jelenleg a lánc-szerű megkeresések nem lehetségesek, azokra a SIENÁ-t kell használni, mely megfelel az EU Bizottság javaslatának.⁵⁸⁹

A KKSZH-k Magyarországon a NEBEK szakmai irányítása alatt állnak, mellyel a Robotszaru rendszeren keresztül folytatnak információcserét. Elsősorban a bűncselekmények vagy illegális migráció esetén tudnak adatokat szolgáltatni, valamint közreműködnek más rendészeti adatok beszerzésében is. Nem illetékesek azonban egyéb szabálysértési ügyekben, bűnügyi jogsegéllyel és a SIS II. jelzésekkel kapcsolatos megkeresésekben. A megkereséseknek célhoz kötöttnek kell lennie. A válasz gyors és inkább a kisebb súlyú ügyeket érinti, mert a határon átnyúló, súlyos és bonyolult bűncselekmények nyomozása során a NEBEK-et kell igénybe venni. A KKSZH-k állománya tevékenyen részt vesz a visszafogadási egyezmények szerinti átadás-átvételekben, nemzetközi találkozók lebonyolításában, a közös járőrszolgálatok koordinálásában és a tapasztalatok értékelésében is.⁵⁹⁰

A fentiek alapján a dunai országok közül a PCCC hálózaton keresztül hazánk Ausztriával, Szlovákiával, Ukrajnával, Romániával, Szerbiával és Horvátországgal közvetlen kapcsolatban van. Ezek közül a kontaktpontok közül egy – a mohácsi – fekszik a Duna mellett, ez pedig képes lenne a folyamatos dunai országok közötti rendészeti adatcsere központi feladatainak ellátására. Romániában – amely a leghosszabb folyamszakasszal rendelkezik a Sulina Csatornán lévő 0-tól a Bázisánál lévő 1075-ös folyamkilométerig⁵⁹¹ – három a folyó mellett fekvő PCCC is van. A Portile de Fier I. Közös Kapcsolattartó Irodát 2014. december 1-én hozták létre a román-szerb határon, a Dunán a Vaskapu-szorosnál lévő híd román oldalán.⁵⁹² A második a

⁵⁸⁷ A Magyar Köztársaság Kormánya, az Osztrák Köztársaság Kormánya és a Szlovén Köztársaság Kormánya közötti, Dolga Vason Rendészeti Együttműködési Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 318/2007. (XI. 23.) Korm. rendelet alapján.

⁵⁸⁸ ORFK: Kapcsolattartási Szolgálati helyek tájékoztatója. https://my.police.hu/?page_id=14581 (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁸⁹ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az EU-n belüli bűnüldözési együttműködés erősítése: az európai információcsere-modell. Brüsszel, 2012.12.7. COM (2012) 735 final. p. 12

⁵⁹⁰ Ormai Tamás – Kund Dávid (2015): PCCC development.ppt Pristina. <https://docs.google.com/presentation/d/e/2PACX-1vTOxNUI-derg7zgKFkrkTpVF0FZhb0rWu55XsMHFh4rJ3r1R-NLv-iB-SJY/pub?start=false&loop=false&delayms=60000&slide=id.p1> (Letöltés ideje: 2024.08.29)

⁵⁹¹ Alsó-Dunai Folyami Közigazgatási Hivatal honlapja, Galac, Romania. www.afdj.ro (Letöltés ideje: 2024.08.29)

⁵⁹² Romanian Border Police: Portile de Fier I. Common Contact Office. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-portile-de-fier-i-common-contact-office-114.html> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

Giurgiu kontaktpont román-bolgár viszonylatban Bulgária területén a közúti határátkelőhelyen, melyen 2002 decembere óta a két ország határrendészei teljesítenek szolgálatot.⁵⁹³ A galaci kapcsolattartó központot 2003. június 1-én hozták létre a román-moldáv-ukrán hármas határnál, ahol az együttműködésben nemcsak a rendőrség, de a vámhatóság is részt vesz.⁵⁹⁴ A Galac közúti határátkelőhelyen lévő központ háromoldalú jogszabály alapján folyamatos kapcsolatot tart fenn Moldovával és Ukrajnával is.⁵⁹⁵

Összességében tehát a Dunán a schengeni határtól déli irányba haladva Mohács (HU/HR), Portile de Fier I (RO/RS), Giurgiu (BG/RO) és Galac (RO/MD/UA) kontaktpontjai lefedik a Duna-deltaig tartó teljes folyamszakaszt, e négy kontaktpont közvetlen folyami rendészeti adatcseréje pozitív hatással lehetne a schengeni határbiztonságra. A schengeni határtól északra pedig Magyarország Ausztriával a Hegyeshalom-Nickelsdorf KKSZH-n keresztül, míg Németországgal – és szükség esetén Hollandiával – SIENA adatcsere útján folytathatna a folyami forgalommal kapcsolatos bűnüldözési információcserét, ha annak intézményi feltételei meglennének.

5.3.2. Vámrendészeti információcsere – a DREWS Program (2005-2008)

Az elmúlt 20 évben egyes dunai országokat összefogó legelső példa a rendészeti együttműködés fokozására a magyar-szerb-horvát vámrendészeti információcserét megvalósító kezdeményezés, a Duna Folyami Korai Előrejelző Rendszer (DREWS) volt a Dél-Kelet Európai Üzenetküldő Rendszer (SEMS) keretében. A SEMS egy a határigazgatást támogató adatcsere eszköz, mely a vámigazgatási szervek részére célzott, gyors és biztonságos vámkezelést tesz lehetővé a közúti, vasúti, folyami és tengeri forgalomban. Ezzel hozzájárul az integrált határigazgatás szereplői – elsősorban a vámhatóságok és a vámrendészeti szervek – közötti, valamint a vámigazgatási szervezeten belüli együttműködés javításához.

Történetét tekintve a 90-es évek végén használt PAIS (Pre-Arrival Information System, vagyis Érkezést Megelőző Információs Rendszer) tapasztalatai alapján a SEMS-et eredetileg 2000-ben fejlesztette ki az akkori Vám- és Pénzügyi Segédhivatal a Nyugat-Balkánon (CA-FAO) program informatikai támogató egysége, amelyet az Európai Bizottság finanszírozott. A Délkelet-európai Együttműködési Kezdeményezés (SECI) tagállamai a rendszert az operatív

⁵⁹³ Romanian Border Police: Giurgiu Contact Centre. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-giurgiu-contact-centre-111.html> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁹⁴ Romanian Border Police: Galati Contact Centre. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-galati-contact-centre-110.html> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁹⁵ A Román Köztársaság, a Moldovai Köztársaság és Ukrajna kormányai között, a bűnözés elleni küzdelemben való együttműködésről szóló 1999. július 6-án Kijevben aláírt megállapodás alapján.

műveletek adatcseréjének kötelező formájává tették. A regionális bűnüldözési konferenciákon (Ohrid, 2004 és Tirana, 2005) a SEMS-et a nyugat-balkáni régió vámigazgatási szervei elfogadták a korai információcsere eszközeként. A szoftver legsikeresebb megvalósítása a DREWS volt. A program Horvátországon, Szerbián és Magyarországon áthaladó, a Dunán közlekedő hajókkal és rakományokkal kapcsolatos érkezés előtti információk cseréjét szolgálta. A projektet az EU CAFAO Szerbia és a Szerb Vámhivatal kezdeményezte 2005 tavaszán. A horvát, a magyar és a szerb vámigazgatás közötti egyetértési megállapodás 2005. júniusi aláírását követően indult el a kísérleti projekt. Három dunai kikötő kezdte meg az érkezés előtti információcserét, a szerbiai Bezdán, a horvát Vukovár, és hazánkban Mohács, míg a rendszert a belgrádi, zágrábi és budapesti operatív központok felügyelték. A rendszert 2006 novemberében kibővítették annak érdekében, hogy az összes szerbiai dunai kikötőre kiterjedjen, frissítették a szoftvert és összesen 23 helyszínt vontak be.⁵⁹⁶ A DREWS működése során rendkívül hasznos volt szakmailag, de a forrást biztosító CAFAO program végrehajtása 2008.02.29-ig tartott,⁵⁹⁷ így használata az informatikai fejlesztések elmaradásával a Dunán megszűnt. Jelenleg a CEERIS rendszer hivatott az előzetes értesítéseket biztosítani a Dunán a rendészeti szervek és bevont hajózási hatóságok között, azonban működése kezdeti stádiumban van, még nem minden dunai országban váltotta fel a nemzeti egyablakos rendszereket.

5.3.3. A CoPo Projekt (2011-2012) és a Mohácsi KKSZH - DRKK (2013-tól)

Magyarország a szomszédos dunai országokkal, Horvátországgal⁵⁹⁸ és Szerbiával⁵⁹⁹ is kötött a határokat átlépő bűnözés elleni harcban történő együttműködésről szóló kétoldalú megállapodásokat 2009-ben. Ezek szabályozzák az együttműködést is a közös kapcsolattartási szolgálati helyeken.

A „Magyarország – Horvátország IPA Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013” keretén belül finanszírozott „CoPo” nevű projekt elsősorban a mohácsi határkikötőben horvát-magyar KKSZH létrehozását célozta és 2011. szeptember 1-től 2012. december

⁵⁹⁶ SEMS: South-East European Messaging System. <https://www.safenet.ba/sems-south-east-european-messaging-system/> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁹⁷ Enlargement and Eastern Neighbourhood: Standard summary project fiche – IPA centralised programmes. https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/5d2ea8f1-cc51-48d3-9234-ceec103e3400_en?filename=pfl_cafao_final_en.pdf&prefLang=uk (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁹⁸ A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a határokat átlépő bűnözés elleni harcban történő együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi LXVI. törvény.

⁵⁹⁹ A Magyar Köztársaság és a Szerb Köztársaság között a bűnüldöző szerveknek a határokat átlépő bűnözés megelőzésében és a szervezett bűnözés elleni harcban folytatott együttműködéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi XXXIV. törvény.

31-ig tartott. A projektjavaslat benyújtásakor a horvát-magyar határon még nem volt KKSZH, bár a horvát rendőri szervek 2011. július 6-án csatlakoztak a Dolga-Vas REK működéséhez.

A mohácsi határkikötőben az infrastrukturális feltételek rendelkezésre álltak és a két ország elkötelezett volt a bűnügyi és rendészeti információcsere fokozására, hiszen így az illegális határon átnyúló tevékenységek észlelése esetén lerövidül az eljárási idő, a rendészeti szervek gyorsabban jutnak operatív információhoz. A projekt időszakban megtörtént a nemzeti és a közös irodák létrehozása, valamint a képzések végrehajtása az ott dolgozó magyar és horvát – egymás nyelvét legalább középfokon beszélő – rendőri állomány részére. A KKSZH a mohácsi határkikötő torony épületében 2023. január 1-én megkezdte tevékenységét és ugyanott működik ma is.⁶⁰⁰

A KKSZH-n a két ország nyelvén írt szabályzat tartalmazza annak működését és házi-rendjét, valamint az ott szolgálatot teljesítő tisztviselők kölcsönös kapcsolatait. A működési szabályzat alapján a KKSZH székhelye Mohácson, Duna partján elhelyezkedő határkikötőben, a Mohács Vízi Határátkelőhely épületében található. Működési területébe beletartozik a magyar, a horvát rendőri szerv saját, a két szerv közös irodája, valamint az azokhoz tartozó szociális helyiségek. Az itt dolgozó rendőrök magyar részről a Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság ügyeleti feladatok ellátásáért felelős kollégái, horvát részről pedig az Eszék-Baranyai Rendőr Igazgatóság, Határrendészeti Igazgatóságának rendőrei, akik a napi szolgálatot egy közös helyiségben teljesítik.

A KKSZH-n történő szolgálatteljesítés céljából küldött tisztviselők számát és beosztását a küldő szervek vezetői állapítják meg, az a magyar fél részéről 1 fő alosztályvezetőt és 6 fő ügyeletest takar. A felelős szervek vezetői a KKSZH irányítására egy-egy fő magyar és horvát vezetőt jelöltek ki. A magyar alosztályvezető a főkapitányság Tevékenységirányítási Központjának alárendeltségébe tartozik. A magyar KKSZH vezető általános vezetői feladatain kívül önállóan szervezi, irányítja, koordinálja és szükség esetén összehangolja az egyes feladatokat a horvát társszervekkel. A vitás kérdéseket döntéshozatal céljából írásban a rendészeti rendőrfőkapitány-helyettesnek terjeszti fel, ugyanezt teszi meg a horvát vezető is. A két vezető felelős a központ jogszerű működéséért, a nemzeti jogszabályoknak, a tárgyban hatályos kétoldalú szerződéseknek és az uniós jogszabályoknak megfelelően. A tisztviselők szolgálati feladataikat kizárólag a küldő ország által adott utasítások alapján végzik. A kapcsolattartás nyelve a horvát és a magyar fél képviselői között a horvát és a magyar nyelv.

⁶⁰⁰ Keep.eu: Danube Border Police Cooperation in the HU-HR border area. <https://keep.eu/projects/13087/Danube-Border-Police-Cooper-EN/> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

A KKSZH folyamatosan a hét minden napján 00.00 órától 24.00 óráig működik. A szolgálatot teljesítő személyek a szolgálatot egyenruhában látják el, szolgálati fegyverüket viselhetik. A szolgálat végrehajtása érdekében a szolgálati személyek maguknál tarthatják a szükséges személyes és szolgálati felszerelésüket, a szolgálati fegyverüket azonban csak jogos védelmi helyzetben használhatják.

A tisztviselők a megkeresésekkel és válaszokkal kapcsolatos tevékenységüket minden esetben írásban végzik. Bármilyen személyre, járműre, tárgyra, okmányra, vízumra stb. közvetlenül vonatkozó adatkérésre irányuló megkeresést a Működési Szabályzat mellékletében szereplő, kétnyelvű formanyomtatványon kell megküldeni, valamint az előírt formanyomtatványhoz mellékletek is csatolhatók (úti okmány, vezetői engedély és hasonló másolata). Az adatátadásra irányuló megkeresés szabály szerint a lehető legrövidebb időn belül fel kell dolgozni, kivéve, ha az adatátadás megtagadásra kerül sor, vagy ha az együttműködés általában veszélyeztetné a saját államának érdekeit vagy közbiztonságát.

Az adatcsere során a tisztviselők a magyar és a horvát nyelvet használják munkanyelv-ként. Mindemellett kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak az adatkérésre irányuló megkeresések, a válaszok és más dokumentumok fordításában annak érdekében, hogy a dokumentumban foglaltak teljes körűen egyértelműek legyenek.

Az adatcsere az alábbi legfontosabb területekre terjed ki:

- személyazonosság, tartózkodási hely és lakcím megállapítása, illetőleg igazolása;
- vezetési engedélyek, hajózási és repülési engedélyek meglétének, érvényességének és korlátozásainak vizsgálata;
- gépjárművek egyedi azonosító adatainak (rendszer, alvázszer, motorszer) átadása;
- a közúti, valamint a vízi és a légi járművek tulajdonosa (üzemben tartója) vagy használója személyazonosságának megállapítása és felkutatása;
- lőfegyvertartási -engedély meglétének, érvényességének és korlátozásainak vizsgálata;
- elektronikus hírközlő végberendezés tulajdonosának, előfizetőjének és használójának megállapítása;
- tárgyak, minták lekérdezése;
- visszafogadási egyezmény alapján személyek átadás-átvétele
- különleges szakértelemmel rendelkező személyek felkutatása
- szakfordítási feladatok.

A tisztségviselők a KKSZH tevékenységének értékelése, az aktuális ügyek áttekintése, valamint a következő megbeszélésig tartó időszakra vonatkozó tervelkészítése céljából havonta egyszer közös megbeszélést tartanak. A KKSZH vezetők havi rendszerességgel, illetve annál

sűrűbben szükség szerint bármely Szerződő Fél kezdeményezésére soron kívül megtárgyalják a működéssel, működtetéssel kapcsolatos tapasztalatokat, áttekintik az együttműködés gyakorlati végrehajtását, valamint közösen kijelölik a további célokat, feladatokat. A két ország megyei szervének rendészeti vezetői – a tárgyévet követő év február 15-ig – közös értekezleten értékelik a KKSZH átfogó tevékenységét, valamint megtervezik a következő időszakra vonatkozó konkrét feladatokat. Az értekezletről magyar és horvát nyelven jegyzőkönyv készül. Az első értekezletet a magyar felelős szerv szervezésében tartják, majd azt követően évente felváltva, a két fél felelős szervei által, saját államterületükön.⁶⁰¹

A tíz dunai ország között a rendészeti együttműködés fokozására azonban nem volt elegendő egy magyar-horvát KKSZH, így azt a tervek szerint első lépésben a szerb rendőri szerv csatlakozásával kellett volna tovább fejleszteni, majd létrehozni egy funkcionáló Dunai Rendészeti Koordinációs Központot mohácsi székhellyel. Mindehhez elsőként egy többoldalú egyezményt kellett kötni.

A 3.1.1. alfejezetben elemzett mátraházai DRKK megállapodás – kutatásom szerint – a dunai országokat tömörítő regionális rendészeti együttműködési platform jogi alapja lehetett volna, ha ahhoz az érintett államok mindegyike csatlakozik. A DRKK megállapodás 11. cikke kimondja, hogy az hatályba lépése napjától csatlakozásra nyitva áll más Duna menti érdekelt országok előtt. A csatlakozási okmányt Magyarország kormányánál kell letétbe helyezni. Ilyen csatlakozás azonban 2025-ig nem történt. A csatlakozás elmaradásának egyik okaként azt láttam, hogy az egyezmény szerint a központban, a mohácsi vízi határátkelőhelyen az országok delegált tisztségviselőinek fizikailag is jelen kell lennie, ez pedig legfeljebb még Szerbia esetén képzelhető el.

A DRKK működtetéséhez kapcsolódóan 2013. február 25-27-e között tanulmányi úton vettem részt Bulgáriában, Burgaszban a BSCF székhelyén. Már itt elhangzott, annak főigazgatójától, hogy *„a dunai országokban a jövőben hatékony nemzeti kontaktpontokat is ki kell alakítani, az nem jó megoldás, hogy Magyarországra állandó szakembereket delegálnak a tagországok rendészeti szervei.”* Emellett elmondta, hogy: *„Az információcsere részleteinek kidolgozása és a kockázatelemzés nagyon fontos, ezen kívül közös adatbázis létrehozása és működtetése is hasznos lenne. Egy jó projekt javaslat kidolgozásakor a működési részletek fontosak, a „Vezető Tanács” tagjait a belügyminisztériumok jelölik ki. A DRKK az iránymutatás, kép-*

⁶⁰¹ Mohácsi Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely Működési Szabályzat. Készült Mohácson, 2012.12.06-án magyar és horvát nyelven. Aláírta: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság és az Eszék Baranyai Rendőr Igazgatóság vezetője.

zés, gyakorlatok szervezése, egységes információcsere, fórumkoncepció kérdéseire koncentrálnon.” Kiemelkedő fontosságúnak, mellyel magam is mélyen egyet értek, a koordinációt a releváns nemzetközi szereplőkkel.⁶⁰²

Véleményem szerint a másik ok, hogy az EUSDR-ben jelenleg nem áll rendelkezésre a működtetésre megfelelő forrás, azokara pályázni kell. Így bár bővítésének jogszabályi feltételei fennállnak, a mohácsi központ továbbra is kétoldalú, magyar-horvát rendőri együttműködési pontként, KKSZH-ként szolgál, működésében 2013-2025 között nem volt érdemi változás.

5.3.4. A DARIF Projekt (2013-2015)

Időszerűnek nevezte a régiós biztonságot növelő Dunai Rendészeti Koordinációs Központ létrehozását Pintér Sándor belügyminiszter a „Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása. DARIF” nevű projektnyitó konferenciáján 2013. szeptember 17-én.⁶⁰³ A nagy reményekkel elindult dunai fórumrendszer csak a projekt kétéves időtartama alatt működött.

A DARIF projekt az eddigi legszéleskörűbb rendészeti együttműködési kezdeményezés volt, mely korábban a kockázatértékelés és az azonos nevű műveletek eredményei kapcsán jelent meg. A projekt maga az EU „Bűnmegelőzés és a bűnözés elleni küzdelem programja” (ISEC) támogatásával a tíz dunai ország mellett az Aquapol, a BSRBCC, a Duna Bizottság, az Európai Bizottság, az EUSDR 11. prioritási területe, az Europol, az EUBAM, a BSCF, a Frontex, és az INTERPOL részvételével valósult meg. A vezető szerepben hazánk belügyminisztériuma mellett a Bolgár Köztársaság és a Német Szövetségi Köztársaság belügyminisztériuma dolgozott. A projekt kezdeményezésének deklarált célja volt a DRKK kezdeményezés megvalósítása, a dunai vízi biztonság közös megerősítése, a vízi úton történő és ahhoz kapcsolódó bűnözés és szervezett bűnözés elleni hatékony, összehangolt fellépés, és az operatív, határokon átnyúló rendészeti szakmai együttműködés kialakítása.

A DARIF egyrészt egy stratégiai fórumrendszer kialakítását, másrészt pedig egy, a közös műveletek idejére a mohácsi nemzetközi határkikötőben létrehozandó koordinációs központ felállítását célozta meg. A fórumrendszer lehetőséget biztosított arra, hogy a Duna régióban együttműködő országok megvitassák a folyam vízbiztonságához kötődő aktuális kérdése-

⁶⁰² 02000/1701-3/2013. ált. számú Úti jelentés Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséhez kapcsolódó tanulmányi út végrehajtása Bulgáriában a Belügyminisztérium szervezésében. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes. Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, osztályvezető. 2013. március 4. Pécs.

⁶⁰³ MTI: Időszerű a Dunai Koordinációs Központ létrehozása. <https://2010-2014.kormany.hu/hu/belugyminiszterium/hirek/idoszeru-a-dunai-koordinacios-kozpont-letrehozasa> (Letöltés ideje: 2024.08.22)

ket, megismerjék egymás problémáit, elvárásait és közös stratégiákat dolgozzanak ki a biztonság növelésére. Az együttműködés során a résztvevő országok szakértői Budapesten tartott munkacsoporti üléseken a vízirendészeti, határ- és idegenrendészeti, vámhatósági, valamint katasztrófavédelmi ellenőrzések és a folyami információs rendszerek fejlesztésének lehetőségeit tekintették át. Emellett 2014-ben sor került három közös rendészeti műveletre is. A műveletek idejére létrehozott ideiglenes koordinációs központ elősegítette az azonnali információáramlást és a közös kockázatelemzést.⁶⁰⁴ Szakmailag minden szakértői csoport munkájának volt kézzel fogható eredménye, melyek az alábbiak szerint foglalhatók össze.

1. A „Bűnügyi-kockázatelemző munkacsoport”: az Europol javaslatát is felhasználva a releváns bűncselekmények elkövetési módszereiből kockázati profilokat dolgozott ki (illegális migráció, emberkereskedelem, kábítószer kereskedelem és konténer biztonság).⁶⁰⁵
2. A „Személy- és áruszállítás rendészeti célú ellenőrzése” munkacsoport: kidolgozta a határforgalom-ellenőrzés során vizsgálatra kerülő minimum okmányok listáját személy- és teherszállító hajókra, valamint összegyűjtötték a megbúvársra és csempészetre alkalmas hajótípusok jellemzőit, illetve az adómentes üzemanyag felhasználás ellenőrzésének lehetőségeit is.⁶⁰⁶
3. A „Vízi közlekedés és vízi biztonság” munkacsoport víziközlekedési és katasztrófavédelmi alcsoportokban tevékenykedett. Előbbi egységes ellenőrzési szempontrendszert és a hajók visszatartását indokló hiányosságok egységes minimum követelményeit dolgozta ki, míg utóbbi javaslatára kipróbálták a magyar ellenőrzési jegyzőkönyvet a veszélyes árut szállító hajók ellenőrzésére, valamint standardizált ellenőrző listákat a szárazáru szállító. és tartályhajók esetén.⁶⁰⁷
4. A „Közös Műveletek és Képzések” munkacsoport kidolgozta a DARIF műveleti tervet és megszervezte, koordinálta a három sikeres rendészeti közös műveletet, illetve egy közös kockázatelemző táblázat kidolgozásával hozzájárult a helyzettudatosság növeléséhez.⁶⁰⁸
5. Az „Adatsere és információs rendszerek” munkacsoport egységes dokumentumsablonokat és hajójelentési modellt dolgozott ki, jelezve, hogy a dunai rendészeti szervek

⁶⁰⁴ Herczeg: i. m. 2015: 11-13.

⁶⁰⁵ Uo. pp. 75-89.

⁶⁰⁶ Uo. pp. 30-31.

⁶⁰⁷ Uo. pp. 96-119.

⁶⁰⁸ Uo. pp. 50-51.

közötti adatcsere műszakilag nem bonyolult, azonban azok jogi hátterének megteremtéséhez további szakértői egyeztetésekre van szükség.⁶⁰⁹

A projekt zárókonferenciáján a részt vevő országok szakértői ajánlásokat fogalmaztak meg a „Dunai Folyami Fórum” néven létrejött rendszeres együttműködési platform folytatására, a hatékonyabb információcserét nehezítő nemzetközi jogi hiányosságok kiküszöbölésére, további közös rendészeti műveletek megszervezésére, illetve a dunai hajózás rendészeti célú ellenőrzése során alkalmazott dokumentumok és eljárásrendek egységesítése és egyszerűsítése érdekében. Ezek közül a legfontosabb ajánlásnak azt tartom, mely egy valós idejű információcserét biztosító, állandó jelleggel működő koordinációs központ kialakítását célozta, ezt szinte minden munkacsoport kiemelte. „Szorgalmazni kell, az együttműködés fokozása érdekében, külön a víz út biztonságát szolgáló nemzeti kapcsolattartási pontok felállítását a tagállamokban, valamint a gyors és valós idejű információcsere érdekében egy állandó jelleggel működő Koordinációs Központ kialakítását.”⁶¹⁰

Ennek felállítása megoldást jelentene a kutatásom által azonosított problémákra. Azonban annak ellenére, hogy már korábban, a 2013. május 7-i müncheni Duna Biztonsági konferencián hosszú távú célkitűzésként tüzték ki a belügyminiszterek,⁶¹¹ majd az EUSDR 2020-as cselekvési tervének „Biztonság” fejezete 2. és 5. fellépése is előírta az állandó kapcsolattartó pontok hálózatának létrehozását és a folyami fórum kialakítását,⁶¹² annak megvalósítása várat magára. A projekt legfontosabb eredménye összefoglalva az volt, hogy döntéshozó szervezet, szakértői munkacsoportokat és operatív tevékenységeket is magába foglalt, így tulajdonképpen a többször említett koordinációs központ és fórum lehetséges jövőbeli alapjait is lerakta.

5.4. Esettanulmány a dunai bűnüldözési információcseréről⁶¹³

A jövőbeni fejlesztési lehetőségek számba vételéhez fontosnak látom a jelenlegi bűnüldözési információcsere elemzését dunai országok között. Mivel rendkívül kevés jelentős jogszétsérségsértő cselekményhez köthető adat áll rendelkezésre, az esetelemzés a NAV Dél-dunántúli Bűnügyi Igazgatósága kérelmemre biztosított és anonimizált nyomozati iratai,⁶¹⁴ és a nyomozókkal

⁶⁰⁹ Uo. pp. 56-57.

⁶¹⁰ Uo. p. 61.

⁶¹¹ Uo. p. 137.

⁶¹² Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum. Cselekvési Terv. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. p. 76.

⁶¹³ Kalmár: i. m. 2024: 83-96.

⁶¹⁴ Az esettanulmányhoz szükséges bünyügyi anyagok kiadását és elemzését engedélyezte a NAV Dél-dunántúli Bünyügyi Igazgatósága. 62002-1/620/2022.Ált. számú engedélye alapján.

végzett személyes konzultációk alapján készült. Az elemzett jogellenes cselekmény – az előző fejezetben is idézett – az Európai Unióba vízi úton befelé irányuló ömlesztett áruba rejtett nagy mennyiségű cigarettacsempészettel kapcsolatos. Az esettanulmány feldolgozásával arra kerestem a választ, hogy hogyan történt a nemzetközi bűnüldözési információcsere a nyomozás során, megfelelő volt-e a rendőri együttműködés gyorsasága, hatékonysága, azonosítható-e olyan alapvető probléma, mely a dunai országok nemzetközi rendőri együttműködését hátráltatja, és ha igen, mi lehet ezek megoldása? Összességében arra, hogy egy ilyen nagy léptékű nyomozás tapasztalatai hogyan segítik a nemzetközi bűnüldözési együttműködés hatékonyságának javítását és a dunai országok közötti információáramlást, növelve az EU és a schengeni térség biztonságát a belvízi fenyegetésekkel szemben. Az esettanulmány tehát valóság alapú, de a hajók és személyek nevei – adatvédelmi okokból – kitalált nevek.

Az esetleírás szerint a NAV mobil folyamellenőrzési egysége 2021. október 11-én Pakson a kereskedelmi kikötőben egy ukrán felségjelű hajó, a „Phoenix” kirakodását ellenőrizte. A tolóhajóhoz kapcsolt bárka rakománya a rendelkezésre álló adatok alapján jódozott só volt. Az olcsó, jégmentesítéshez használt só nagyméretű, egyenként 1,3 tonna tömegű füles zsákokban, több sorban helyezték el egy folyami bárka rakterében. A daruval történő kirakodás során az egyik zsák kiszakadt és abból magyar adójegy nélküli cigaretta hullott a fedélzetre. A vámhivatal munkatársainak ezt a darukezelő jelezte, akik a rakományt azonnal lefoglalták. Megállapították, hogy a bárka és rakománya eredetileg egy másik ukrán tolóhajóval, a „Katarínával” 2021. szeptember 26-án jelentkezett, majd 27-én lépett be az országba Mohácsnál, ahol a határ vámhivatal a só rakományt vámkezelte és szabadforgalomba bocsátotta. Két nappal később a só tartalmazó bárkát a Katarina tolóhajó Budapestre szállította. Ott az egyik dunai kikötőben műszaki akadály miatt nem tudták kirakodni a rakományt, ezért 2021. október 3-ig vesztegelt a folyón, majd ekkor kapott a Phoenix kapitánya utasítást arra, hogy azt a paksi kikötőbe kell szállítani, ahol a kirakodás 2021. október 11-én megkezdődött. Pakson jelen volt Ivan Sztepanovics, mint az áru kirakodását biztosító, ellenőrző személy. Vele tartózkodott egy autóban Roman Bogatov – mindketten ukrán származású magyar állampolgárok – aki egy magyar cégtől megbízással rendelkezett a kirakodás teljes körű felügyelete tárgyában a só szállítmány tekintetében. Ők ketten a vámhatóság vizsgálatát észlelve egy kisbusszal sietve távoztak a helyszínről, a járőrök azonban feljegyezték a jármű rendszámát. A vámtisztek a következő hat napban tételesen ellenőrizték a rakományt, mely összesen 2.375.465 doboz adózatlan cigarettát tartalmazott, amelynek forgalmi értéke: 1.129.000 Euró volt. Másnap, 2021. október 12-én az NAV operatív egységei fedett módon követték a kisbuszt és a vele együtt haladó pótkocsis tehergépjárművet. Ez utóbbi Szergej Volozin (ukrán-magyar kettős állampolgár) saját cégének

tulajdonában állt. Sofőrjeként később, Ivan Sztepanovics került beazonosításra. A NAV nyomozói így Budapest közelében felderítettek egy telephelyet, ahol újabb 484.410 doboz különböző ukrán márkájú, adózatlan cigarettát találtak, valamint a fedőárúként használt sőt is ugyanolyan formában és füles zsákokban, mint amelyek a kikötőben lefoglalt cigarettát is magukba rejtették. A telephelyen Ivan Sztepanovics, Nagy Péter és Takács Győző tartózkodott, akik éppen cigarettát rakodtak. Elszámoltatásuk során elismerték, hogy tudomásuk van arról, hogy a raktárban, valamint a helyszínen parkoló több gépkocsiban cigaretta található. Mindhárman le tartóztatásra kerültek. A követett kisbusz a telephely ellenőrzése előtt még elhajtott, de még aznap megállították a NAV járőrei, vezetőjét, Szergej Voložint pedig elfogták és szintén letartóztatták. Roman Bogatov sajnos még aznap Szlovákián keresztül Ukrajnába távozott, így őt nem tudták elfogni. A paksi kikötőben és a raktárban talált és lefoglalt dohánytermékek kiskereskedelmi értéke összesen 1.359.221 Euró lett. A NAV a fentiekre tekintettel nyomozást rendelt el 2021. október 12-én a magyar Büntető Törvénykönyv 396. § szerint költségvetési csalás és a 399. §-ba ütköző pénzmosás büntett elkövetésének megalapozott gyanúja miatt.

A nyomozás során a Duna országokat összekötő szerepére tekintettel nagy szerepet kapott a bünygyi együttműködés keretében lefolytatott nemzetközi információcsere. Témám ezek elemzését kívánja meg, ezért a hazai nyomozati cselekményekkel nem foglalkozom részletesen, csak fő vonalaiban. A paksi kikötőben talált cigaretta vonatkozásában a NAV Dél-dunántúli Bünygyi Igazgatósága a lefoglalás után szemlét tartott, valamint elemezték a vámokmányokat. A nyomozók kihallgatták – többek között – a hajózási társaság ügynökét, amely az áru magyarországi vámolását intézte, a paksi kikötővezetőt és a rakodásért felelős darukezelőt, aki felismerte a kirakodást figyelő-ellenőrző gyanúsítottat. Tanúként kihallgatták továbbá a Budapestről Paksra bárkát toló hajó kapitányát és három személyzeti tagját, valamint lefoglalták hajózási irataikat és a szállítmány számláját.

A nemzetközi szálak felgöngyölítése a gyanúsítottak korábbi tagállami ítéleteinek ellenőrzésével kezdődik az Európai Bünygyi Nyilvántartási Információs Rendszerben (ECRIS). Ez a nyomozóknak nem okozott meglepetést. Megállapították, hogy Ivan Sztepanovicsot 2017-ben vámbűncselekmény miatt az Egyesült Királyság illetékes bírósága 16 hónap szabadságvesztésre ítélte, Takács Győzőt pedig 2014-ben Svédország illetékes bírósága csempészség miatt ítélte el. Az ECRIS-ből ezeket az adatokat a nyomozók csak folyamatban lévő ügyben felmerült személyeknél kérhetik le, előzetes ellenőrzés során ilyen mélységű kockázatelemzés nem történik.

A nyomozók ellenőrizték azt is, hogy a fenti szállítás egyedi eset lehetett-e, vagy egy láncolat következő állomása? Azt találták, nem kizárható, hogy korábban 2021. február és július

között másik négy esetben történt hasonló – só szállítással fedezett – fuvar. Ezekben is a magyar csepeli kikötőben rakodtak ki ukrán hajók és uszályok által szállított árut, miközben a fuvarokmányokon szereplő cégek azonosak voltak a felderített ügyben felmerültekkel. A szállítólevelek és a számlázási lánc kiértékelése sokat segített a nyomozóknak. Egy bonyolult céghálózat rajzolódott ki. A cégháló szerint egy román társaság megvásárolta a sót az ukrán donyECKI területen található izmaili kikötőhöz közeli ukrán gyártótól és tovább értékesítette egy cseh társaság részére, amely szerződéses partnere. A román társaság a közösségen belüli értékesítését időben és valós adatokkal bevallotta a román adóhatóságnak, illetve az őt terhelő közterheket is megfizette. A szállítmány címzettje azonban egy lengyel társaság volt, melyhez egy cseh cégen keresztül jutott tovább az áru, majd azt egy magyar társaságnak értékesítették.

A nyomozás folyamatában mind az eljárási jogsegélyt,⁶¹⁵ mind a SIENA csatornán megvalósuló bűnüldözései együttműködés csatornáit alkalmazták.⁶¹⁶ A vámnyomozók elsőként a gyorsaság érdekében a SIENA rendszeren kértek információkat, melyen minősített adatok továbbíthatók. A nyomozás során a tényállás teljes körű tisztázása érdekében a NAV nyomozói megkeresték az Europol „SMOKE” nevű elemzői projektjét, valamint a lengyel, román, cseh és ukrán társhatóságokat a felmerült cégekkel kapcsolatos információcsere érdekében 2021. október 12-én. A nyomozás nemzetközi részét tehát az Europol koordinálta.

A román hatóságok válasza elsőként egy nappal később a sószállítmány vevőjeként feltüntetett román cég részletes adataival kapcsolatban érkezett meg. Ezután október 15-én egy céghálózatról szóló válasz érkezett, melynek legfontosabb része, hogy a román vámszerv információi szerint a felmerült cseh vállalatot egy az Egyesült Királyságban bejegyzet társaság felügyeli, vagyis ez a társaság állhatott a cigarettaacsempészet csúcsán.

A cseh hatóságok is cég adatokat közöltek válaszukban a felmerült csehországi vállalat székhelyéről és ukrán tulajdonosairól. A román Europol Nemzeti Iroda 2021. október 21-én a korábbi válaszát kiegészítő adatszolgáltatást küldött „H0” és „H1” kezelési kódokkal. A Lengyel Europol Nemzeti Iroda 2021. október 15-én adatszolgáltatást küldött ugyanezen kezelési kódokkal, majd 19-én kiegészítő adatszolgáltatást is küldött, melyben a lengyel cégről közölt cég adatokat. A Lengyel Határőrség november 23-án kiegészítő adatszolgáltatást küldött „H0”

⁶¹⁵ Az Európai Unió tagállamai közötti kölcsönös bűnügyi jogsegélyről szóló, 2000. május 29-én kelt egyezmény és az egyezmény 2001. október 16-án kelt kiegészítő jegyzőkönyve kihirdetéséről szóló 2005. évi CXVI. törvény alapján.

⁶¹⁶ Az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. tv alapján.

kóddal a fenti cégről készített környezettanulmány részleteivel. Az Ukrán Nemzeti Iroda október 20-án adatszolgáltatást küldött szintén „H0” kezelési kóddal Roman Bogatov és egy – a nyomozás során felmerült – ukrán nővel kapcsolatos információkkal.

A megkeresett lengyel, román, cseh és ukrán társhatóságok a SIENA rendszeren továbbított válaszaikat legtöbbször „H1”-es kezelési kóddal küldték meg, amely azt jelenti, hogy a válaszban szereplő információ kezelhető, tárolható, feldolgozható, de büntetőeljárásban csak a küldő előzetes engedélyével használható fel. A nyomozati iratok között abban az esetben helyezhető el, amennyiben a választ adó társhatóság ehhez hozzájárul, azonban több ország előre jelezte, hogy a „H1”-es kezelési kód utólagos felemeléséhez, azaz az általuk szolgáltatott információ büntetőeljárásban történő felhasználhatóságához nem fog hozzájárulni. Az információt bűnügyi jogsegély, vagyis Európai Nyomozási Határozat⁶¹⁷ (ENYH) útján az igazságügyi csatornákon keresztül javasolták újból beszerezni. A nyomozati iratok alapján csak kevés esetben lehetett tapasztalni, hogy egy adott választ – például Románia részéről – „H0”-ás kezelési kóddal láttak el, így adatai a nyomozás iratai között külön engedély bekérése nélkül elhelyezhetőek és felhasználhatóak voltak. A fenti akadályok miatt a nyomozók előterjesztést tettek az ügyészség felé eljárási jogsegély⁶¹⁸ keretében, ENYH alapján történő nyomozati cselekmény fogantatására, amelynek teljesítésére az illetékes tagállamot kérték fel, hogy megerősítsék a korábban SIENA üzenetekben beérkezett értesítéseket.

A NAV nyomozói is kaptak azonban Romániától 2022. február 10-én egy négy hónappal korábban kelt ENYH-t és az ott kért eljárási cselekményeket végrehajtották. Azonban abban olyan információk voltak, amelyek arra utaltak, hogy a román nyomozó szervek előtt a nyomozás tárgyát képező elkövetési módszer már jóval a magyar eset előtt, 2021 év elején ismert volt. Feltehetően azért nem értesítettek róla hazánkat, mert akkor nem merült fel magyar nyomozati szál az ügyben. Kiderült, hogy Romániában több román, moldáv vagy kettős állampolgár szervezett bűnözői csoportot létesített, mely a Dunán cigarettacsempészzettel foglalkozott. Az ellenük irányuló nyomozás 2021. február 19-én kezdődött meg. A szintén só közé rejtett csempészt cigarettát két bárkában tolóhajóval hozták be Ukrajnából Reni közeléből Románia területére, ahol érintette a galaci és a brailai kikötőket. A csempészarut értékesítették Galac megye területén, valamint tovább szállították más EU országokba is. A bizonylatok szerint a sót egy

⁶¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/41/EU Irányelve (2014. április 3.) a büntetőügyekben kibocsátott európai nyomozási határozatról.

⁶¹⁸ Az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. törvény 53. § (1) bekezdésében foglaltakra tekintettel.

galaci román társaságtól vásárolták és adták el lengyel és cseh társaságoknak. Az egyik bárka és az azt hazánkba hozó hajó neve és száma később a magyar büntető ügyben is felbukkant.

A fentiek alapján igazolható, hogy a magyar szervek 2022-ben már ismerhették volna az elkövetési módszert, ha legalább a román féltől határmenti információcsere keretében arról – nem bűnügyi, csak rendészeti – információt továbbítottak volna. Az Europol Magyar Összekötő Iroda NAV összekötője tájékoztatása szerint a tagállamoktól is csak nagyon ritkán érkeznek a dunai hajózáshoz köthető információk.⁶¹⁹

A nyomozás nemzetközi részét lebonyolító elemző-értékelő tiszt az alábbiakat erősítette meg számomra személyes konzultáció során: *„Az elkövetési módszereket illetően nincs gyors információáramlás, de adott ügyekben igen, például kérésre Ausztria pár napon belül kutatott át dunai hajó konténert magyar kérésre. A dunai tagállamok csak akkor küldenek megkereséseket, ha van az országba vezető nyomozási szál egy adott ügyben. A SIENA 2018-tól működik a NAV-nál, de azóta nem volt hasonló felderítés vagy információáramlás ezen keresztül. Egyébként én meg vagyok győződve róla, hogy ha szorosabb lenne a folyami csempészet terén az információcsere a külföldi társhatóságokkal, akkor hatékonyabban és gyorsabban tudnánk egy-egy ilyen ügyet felderíteni.”*⁶²⁰

Az esettanulmányból több következtetést vontam le. Elsőként, hogy a Duna folyamon, a belvízi szállítás terén bizonyíthatóan jelen vannak a határon átnyúló szervezett bűnözői csoportok, melyek kihasználják a rendészeti szervek azon gyengeségeit, melyek a humán hírszerzés és a kockázati profilok hiányára, illetve a belvízi tolóhajókhoz kapcsolt bárkákban szállított – főként ömlesztett – áru technikai eszközökkel történő kutatásának nehézségeiből adódnak. A NAV nyomozóival folytatott interjúk rávilágítottak, hogy az elkövetési módszerek kapcsán illetően nincs gyors információáramlás, de konkrét nyomozások során igen, ezt példázza, hogy a SIENA üzeneteket gyors (1-5 napon belüli) intézkedések követték például Magyarország és Ausztria vámszervei között. Ez azt jelenti, hogy a dunai országok csak akkor küldenek megkereséseket egymásnak, ha van az országba vezető információ a nyomozás során egy adott ügyben, melyet fel kell deríteni. Az ilyen kiterjedt, szervezett bűnözői csoportok utáni nyomozások azonban rendkívül ritkák a Dunán. Az európai nyomozási határozat kezdeményezése negatívan befolyásolja az eljárási időt. Előnye azonban, hogy automatikusan felhasználhatóvá válnak az

⁶¹⁹ Forrás: Személyes konzultáció a NAV, Bűnügyi Főigazgatósága, Bűnügyi Koordinációs Főosztály, Bűnügyi Elemző és Értékelő Osztály szakértőjével. Budapest, 2022.03.26.

⁶²⁰ Forrás: Személyes konzultáció a NAV Dél-dunántúli Bűnügyi Igazgatóság elemző-értékelő tisztjével, aki az ügy nemzetközi nyomozását végezte. Pécs, 2023.03.06.

abban foglaltak a nyomozás során, míg ez a SIENA üzenetek esetén a kezelési kódoktól függ, melyek általában inkább akadályozzák azok nyomozásban történő felhasználását.

Az esettanulmányban leírt nyomozás azt is kiderítette, hogy az ilyen módszerrel elkövetett dunai cigarettacsempészet valószínűleg korántsem az első volt, mely Magyarországon keresztül a nyugat-európai államokba tartott. Az ilyen nehezen felderíthető ügyek rámutatnak egyrészt a látencia jelenlétére a belvízi hajókon elkövetett jogsértések terén, másrészt megérthetjük a döntéshozókkal, hogy ez a biztonsági deficit a szervezett bűnözés részéről akár kábítószer vagy fegyver nagy mennyiségben a határokon történő átvittetéséhez is hozzájárulhat, mely még veszélyesebb a társadalomra!

Az információáramlás tehát a dunai szervezett bűnözés terén jelentős kihívásokkal küzd, kutatásom szerint elsősorban azért, mert hiányzik egy állandó együttműködési platform és rendszeres fórumrendszer. A Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum megalapítása és hosszú távú működtetése lehetne a feltárt problémák megoldása, mely növelhetné az EU és a schengeni térség biztonságát a belvízi úton jelentkező veszélyforrásokkal szemben.

5.5. Rendészeti együttműködés és információcsere a szakértők szemével

Az előző fejezetekben is felhasznált, 2022-es kutatás során felvett belügyi és rendőrségi interjúim utolsó része a „Duna régió megerősítése” címet viselte.⁶²¹ Kutatásom során azt tapasztaltam, hogy a regionális bűnüldözési kihívásokra a Dunán a fokozott rendészeti együttműködés lehet a válasz. Kérdéseim ezért arra irányultak, hogy melyek a nemzetközi rendészeti együttműködés fokozásának irányai és milyen eredményeket könyvelhet el hazánk ezen a területen. Kitértem arra is, hogy az EUSDR akciótervében megtalálható egyes prioritások – például rendészeti kontaktpontok hálózatának kialakítása a Duna teljes szakaszán, információáramlás, az együttműködés erősítése a legfontosabb nemzetközi rendészeti ügynökségekkel és szervezetekkel, a határellenőrzés és közös képzések fejlesztése, a korábban végrehajtott projekt során elkezdett közös rendészeti műveletek végrehajtása – milyen eredményekkel jártak. A legfontosabbnak azt tartottam, hogy pótolhatják-e a „Biztonság” prioritás területén folyó együttműködések, projektek a jelenleg gyakorlatban nem funkcionáló Dunai Rendészeti Fórum munkáját?

A dunai rendőri-határrendészeti együttműködésben a kétoldalú kapcsolatok mellett kevés olyan fórum vagy adatcsere rendszer működik vagy működött, mely elősegítette volna a

⁶²¹ Kalmár: i. m. 2022: 2601-2610.

biztonság növelését. A DRKK – dacára annak, hogy azt több stratégiai dokumentum is kiemeli – 2015 óta nem vált valósággá, ezért az interjú alanyaimnál rákérdeztem ennek okaira.

Kiderült, hogy a belügyi szakértők véleménye szerint a késlekedés okai többszintűek. A problémák terén az interjúalanyok egyet értettek abban, hogy a Duna Stratégia tevékenységei során a döntéshozatal lassú, és ezek politikai, nem szakmai jellegűek. Az egyik belügyi szakértő elmondta: *„A Duna Stratégiában évente van két Irányító Tanácsi ülés ott hozzák meg a szakmai döntéseket. Majd ezeket különböző prioritási területeken pontosítják, utána implementálják.”* Az egyik legfontosabb intézkedés a régió tagállamai közötti rendészeti együttműködési és kontaktpontok hálózatának kialakítása annak ellenére nem történt meg, hogy azt a magyar projekt záró nyilatkozatában is deklarálták⁶²² a részt vevő államok képviselői. Az egyik belügyi interjúalany több fontos problémát is megjelölt az elmaradás okaként: *„Azt gondolom, hogy itt a politikai érdekek voltak azok, amelyek egy kicsit megakasztották ezt a folyamatot, hazánkban – Romániával ellentétben például – nincs tengeri hajózási tapasztalata. A másik fontos probléma pedig maga a pénz kérdése. Hiszen tudjuk, hogy egy állandó központ létrehozása nem kevés költséggel jár.”* Emellett egy már korábban érintett problémára is visszautalt: *„Csak feltételezni tudjuk a látencia mértékét, nincsenek egzakt adatok arra vonatkozóan, hogy egy ilyen központ létrehozása megérné-e vajon a ráfordított pénzt, erőt, eszközt és energiát.”* Egy minisztériumi szakértő rámutatott a dunai államok különböző státuszára is. *„A határellenőrzést az EU-ban a tagállamok részére közös szabályrendszer határozza meg, míg a harmadik országokban ezek az uniós jogszabályok nem érvényesek. Több harmadik ország is igyekszik harmonizálni az unióval a feladat ellátására vonatkozó normákat. De ez még nem tart abban a fázisban, hogy a hatóságok teljesen együtt tudjanak működni.”*

Arra a kérdésre, hogy a dunai rendészet mennyire kelti fel a nemzetközi szervezetek figyelmét, a szakértők egyet értettek abban, hogy jelenleg mindössze az évi egy műveleti akcióhéten csatlakoznak a dunai rendészeti hatóságokhoz. Kiemelték, hogy velük erősebb együttműködést kellene kialakítani és fenntartani. Egyikük megfogalmazása szerint: *„Éves közös műveletekre minden esetben meghívást kap a Frontex, az Europol, és az INTERPOL is azért, hogy a rendelkezésükre álló információkkal támogassák a dunai rendészeti műveletben részt vevő hatóságok tevékenységét. Az egyik legfontosabb intézkedés lenne a hosszú távú együttműködés során a Frontexet becsatornázni ebbe a folyamatba.”* A szorosabb együttműködés hiányának okainál egy minisztériumi szakértő a súlypont máshol történő megjelenését emelte ki: *„Ha fel*

⁶²² Joint Declaration. “Setting up the Structure of a Danube River Forum” 17-19 September 2013, Budapest/Mohács (Hungary) <https://bmprojektek.kormany.hu/download/9/76/80000/DARIF%20Joint%20Declaration%20EN.pdf> (Letöltés ideje: 2024.05.12.)

is kelti a nemzetközi szervezetek érdeklődését a Duna, akkor nagyon minimális szinten, mert máshova kell súlyozniuk. Az égei-tengeri cselekmények, illetve a Földközi-tenger nyugati partjainál Spanyolországban vagy Olaszországban bekövetkező migráció elleni küzdelemre súlyoz most a Frontex, és az Europol is rögtön a török-görög határra küldött egységeket.”⁶²³

Az EUSDR a 11. prioritási területének akciótervében leírt válaszlépéseket, eszközöket és kezdeményezéseket tartja fontosnak a rendőri együttműködés terén. Azonban a minisztériumi és rendőrségi interjú alanyaik abban is egyet értettek, hogy ez nem elegendő, további kiaknázatlan lehetőségek vannak politikailag és szakmailag is ezen a területen. A KKSZH-k segítségével a dunai rendészeti információk is kicserélhetők, de mivel nem specifikus, nem erre dedikált csatorna, lassabban működhet, mint egy kizárólag dunai információcsere hálózat. Az egyik szakértő így fogalmazott: *„Hosszú távon érdemes lenne kifejezetten a dunai rendészeti együttműködés fokozására kapcsolattartási pontot kijelölni, hiszen azok a kapcsolattartási pontok működnek jól, amelynek a területei jól le vannak határolva.”* A fentiek megteremtéséhez új projektekre volna szükség a „Biztonság” fejezetén belül, azokhoz pedig uniós forrásokra. A stratégia irányító testületi üléseinek döntései azonban ehhez kevésnek bizonyulnak egy minisztériumi szakértő szerint: *„Itt stratégiai döntések születnek, de konkrét projektek végrehajtására vonatkozóan itt nem születik döntés. A másik probléma, hogy nincs ezekre önálló forrás. Tehát erős politikai akarat, döntés, illetve forrás hiányában jelenleg nem tud előre mozdulni az együttműködés.”*⁶²⁴

Kérdés tehát, hogy az EUSDR 11. prioritási területén kialakult együttműködési forma képes-e pótolni a jelenleg gyakorlatban nem funkcionáló Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum (DRKKF) munkáját? Erre a kérdésre az egyik minisztériumi interjúalany kifejtette: *„Az a válaszom, hogy nem. Tehát egy ilyen szintű fórumot és közös koordinációs központot helyettesíteni egy, habár aktív, de néha kevésbé fajsúlyos tevékenységgel nagyon nehéz.”* Egy kollégája ennek hatását vizsgálná, a döntéshozatal támogatására: *„Egy ilyen koordinációs központ szerepét mindenféleképpen kiemelendőnek tartom és erre konkrét megvalósíthatósági tanulmányokat is lehetne készíteni a jövőben, amelyeket aztán át lehetne adni a döntéshozók részére.* Akadályozó körülményként említették, hogy a stratégia tevékenységei országokként eltérő minisztériumokhoz tartoznak: *„Vannak olyan tagországok, ahol egyes tevékenységek nem*

⁶²³ Forrás: anonim interjú a Belügyminisztérium Európai Együttműködési Főosztály Rendőri Együttműködési és Határigazgatási Osztály tisztjeivel, 2021.11.24-25-én Budapesten a BMSZÜ/1576/2021. számú gyakornoki megállapodásban foglaltak alapján.

⁶²⁴ Uo.

a Belügyminisztérium, hanem a Közlekedési Minisztérium alá tartoznak, ezért nem minden esetben tudjuk könnyen felvenni a kapcsolatot a társ minisztériumokkal. Más az, hogyha megkeressük egy ország Belügyminisztériumát, és a két miniszter megállapodik egymással. Sokkal gyakoribbak a bilaterális megállapodások, amelyeket aztán ki lehet bővíteni három, vagy akár többoldalú megállapodássá is. Ellenben az nagyon ritka, hogy egy belügyminiszter egy közlekedési miniszterrel tárgyal. Ha őszinte akarok lenni, akkor a dunai rendészeti együttműködés kormányzati fórumokon nem a legfontosabb témák között szerepel.”⁶²⁵

Problémát okoz a finanszírozás hiánya is egy belügyi szakértő szerint: *„A Duna stratégia tevékenységeinek sohasem volt önálló finanszírozási alapja. A Duna régió stratégián belül megvalósuló projekteket valamilyen más finanszírozás felhasználásával kellett fedezni. Például a DARIF Projekt is egy uniós belbiztonsági pénzügyi alapból került finanszírozásra. Konkrétan sem a dunai régió belüli együttműködésre, sem pedig a rendészeti részére nincs önálló pénzügyi forrás. A különböző alapok úgy, mint a HORIZONT 2020, vagy a Belső Biztonsági Alap olyanok, amelyekből lehet finanszírozni a projekteket. Viszont ezek a hétéves pénzügyi időszak alapján, a nemzeti programok kidolgozásakor előre eltervezetten kerülnek felhasználásra. Jelenleg kevés az olyan forrás, ahová egy-egy ilyen rendészeti együttműködést célzó programot, vagy projektet be lehetne tenni, vagy abból bármilyen pénzügyi forrást lehetne nyerni.*”⁶²⁶ A finanszírozás tehát projekt alapon működhet, de a szakmai irányításon belül nincs állandó dunai biztonsági projekt kidolgozó csoport, mely ezzel foglalkozna, jelezte egy minisztériumi szakértő: *„A Belügyminisztériumban kellene egy olyan csoportot létrehozni, amely, ha nem is napi nyolc órában, de a munkaidejének jelentős részében tudna ezzel a problémával foglalkozni. A nagy mennyiségű napi munkavégzés mellett jelenleg nincs idő olyan mély projekteket megfogalmazni és alátámasztani, ami Magyarország szerepét tovább tudná növelni ebben a régióban. Ha van egy konkrét javaslat vagy cél, amit el szeretnénk érni, és megvan hozzá a konkrét felsővezetői szintű támogatás, és hozzátettük a szükséges forrást is, akkor a múltban az ilyen folyamatokat gyönyörűen végig tudtuk vinni, és célt is értünk el.*”⁶²⁷

Az azonosított problémákra vonatkozó lehetséges megoldásokról is szó esett az interjúk során. Egy minisztériumi szakértő egy brüsszeli munkacsoport létrehozását tartotta jó ötletnek a Schengen Fórum mintájára: *„A Schengen Fórum létrejötte igazából egy uniós belpolitikai-*

⁶²⁵ Forrás: anonim interjú a Belügyminisztérium Európai Együttműködési Főosztály Rendőri Együttműködési és Határigazgatási Osztály tisztjeivel, 2021.11.24-25-én Budapesten a BMSZÜ/1576/2021. számú gyakornoki megállapodásban foglaltak alapján.

⁶²⁶ Uo.

⁶²⁷ Forrás: anonim interjú a Belügyminisztérium Európai Együttműködési Főosztály Rendőri Együttműködési és Határigazgatási Osztály tisztjeivel, 2021.11.24-25-én Budapesten a BMSZÜ/1576/2021. számú gyakornoki megállapodásban foglaltak alapján.

szakpolitikai szint alá tereli az összes schengeni igazgatással kapcsolatos döntéshozatalt, ami aztán persze jó esetben lecsorog majd a tagállamok szintjére. És ez meg is valósul. Például a Duna régiós együttműködésben egy ilyet elő lehetne irányozni, és amint megvan a közös szakpolitikai megközelítés, attól kezdve ezt már egy összehangolt tevékenységgel meg lehet valósítani.”⁶²⁸ Egy rendőrségi szakértő a dunai nemzeti kontaktpontok hálózatának kiépítését javasolta a KKSZH-khoz hasonlóan: „Ugyanezt a kapcsolattartási rendszert fel lehetne és fel kellene építeni a vízi oldalon is a folyami határellenőrzésben a Dunán. Itt nem kell óriási informatikai fejlesztésben gondolkodni, egysatornás kommunikáció, például email-es levelezőlisták, kapcsolattartó pontok közötti napi kapcsolatfelvétel is elég, amiben az információkat meg lehet osztani akár anonimizált módon is.” A rendőri szervek emellett jó megoldásnak tartották az éves DARIF műveleteket. Egyikük így fogalmazott: „A DARIF művelet az egyik jó példa erre, hogy amikor a tagállamok képviselői ott ülnek, hogy milyen gyors az információáramlás.” Rendőr kollégája megvilágította gyakorlati szemszögből: „Minden évben van nálunk DARIF művelet, amikor azért elég sok információ a birtokunkba kerül. Például egy román kolléga - aki ott van a DARIF akcióban - el tudja mondani, hogy éppen az a hajó, amit most vizsgálunk az náluk miért került eljárás alá, mit találtak rajta. Erről van egy leírásunk is, egy kockázatelemzés, hogy melyik hajó milyen kockázatba sorolható. Azért jó lenne, ha több együttműködésünk lenne, például a szerb kollégákkal.”⁶²⁹

Az interjúalanyok egyetértettek abban, hogy hazánknak olyan schengeni határellenőrzési és korábbi dunai projekt tapasztalata van, ami miatt képes lenne rá, hogy a vízi biztonsággal kapcsolatos javaslatokat, új projektelképzeléseket dolgozzon ki, és azok megvalósításához forrásokat nyerjen el. Sajnos a stratégia első időszakához képest minden dunai államban érezhető a kapcsolódó munka lassulása. Az EUSDR végrehajtásában az egyik legnagyobb – az EU Bizottság által is azonosított – fékezőerő azonban mégis a politikai lendület nemzeti szintű alábbhagyása. A cselekvési tervek felülvizsgálata során is foglalkoztak a politikai elkötelezettség hiányával, erre a regionális politikáért felelős biztos is felhívta az uniós stratégiai koordinátorok 2018. júniusi közös ülésén.⁶³⁰

A végrehajtott interjúkból levont ismereteket rendszerezve, fontos kiemelni, hogy a 2010-es évek kezdetétől a geopolitikai helyzet, a fekete-tengeri térségből az EU felé irányuló

⁶²⁸ Uo.

⁶²⁹ Forrás: anonim interjú a Belügyminisztérium Európai Együttműködési Főosztály Rendőri Együttműködési és Határigazgatási Osztály tisztjeivel, 2021.11.24-25-én Budapesten a BMSZÜ/1576/2021. számú gyakornoki megállapodásban foglaltak alapján.

⁶³⁰ A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának Az EU makro regionális stratégiáinak végrehajtásáról {SWD(2019) 6 final}.

növekvő illegális migráció, az egyre újabb módszereket alkalmazó, határokon átnyúló szervezett bűnözés lehetséges útvonalat talált a dunai hajózásban. Ez indukálta az EUSDR biztonsággal kapcsolatos cselekvési tervét, melynek intézkedései azonban mégsem tudták teljes körűen pótolni a magyar DARIF projektben létrehozott, kipróbált Dunai Rendészeti Fórumot. Az egyik legnagyobb problémaként azonosítottam, hogy nehezen mérhető fel a dunai hajózásban rejlő szervezett bűnözéssel kapcsolatos veszély valós mértéke. Ez és a tengeri-, szárazföldi külső határok őrzetének prioritása súlytalanná teheti politikai szinten a folyami biztonságot, így arra kevesebb forrás is allokálható. A rendészeti együttműködés további fokozása – beleértve a műveleteket, közös kockázatelemzést, képzéseket és tapasztalatcseréket – az egyik legfontosabb intézkedés lenne a dunai biztonság erősítésére. Ez a fenti problémára is választ adhat, hiszen időszerű információcserével egyes súlyos bűncselekmények bekövetkezése, szervezett bűnözői csoportok elfogása nemcsak megelőzhető lenne, de a rendszeres statisztikai adatcsere a láten-ciát is csökkentené. Bár hazánk Horvátországgal a jogi keretét megteremtette a DRKK-nak – melynek égisze alatt mindez megvalósulhatna – annak folyamatos működése mégsem jött létre, mivel a hazánkon és Horvátországon kívül a többi dunai ország – feltehetően politikai vagy pénzügyi okból – nem csatlakozott az alapját nyújtó nemzetközi egyezményhez. Egy állandó koordinációs központ hiánya azonban biztonsági deficitet eredményezhet a schengeni külső határon. Az összehangolt rendészeti fellépés egy kis szeletét jelenti, hogy Magyarország évente szervez összehangolt vízi- és határrendészeti, vámhatósági, katasztrófavédelmi akcióheteket a Dunán, mely eléggé gyakorlatias és eredményorientált ahhoz, hogy a dunai államok és a Frontex, az Europol és az INTERPOL is csatlakozzon.

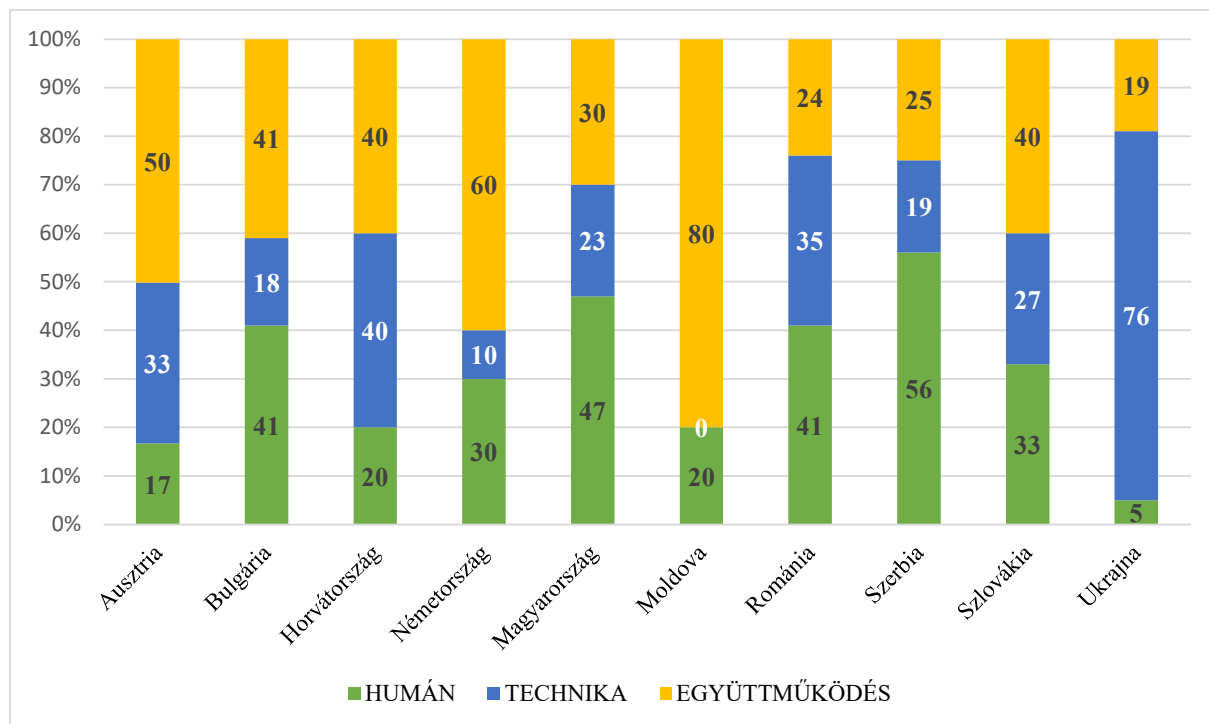
A rendészeti problémákra – a lassú döntéshozatali mechanizmusok – miatt korlátozott megoldást jelent az EUSDR „Biztonság” prioritási területén folyó projektekben történő folyamatos és aktív részvétel. Az ilyen projektek hazánknak kiemelten fontosak, és azokban vezető szerepet kell vállalnia, emellett folytatni kell a vízi mobilitást segítő adminisztratív akadályok csökkentését célzó pályázatokban történő részvételt is. A rendészeti szervezeteknek egyfajta szolgáltatást kell nyújtani a vízi személy- és teherfuvarozók részére, érdekeiket nem hagyhatják figyelmen kívül. Az erre szolgáló megoldásokat kidolgozandó projektek formájában az EU új 2028-tól induló költségvetési időszakának forrásai biztosíthatják.

Az interjúkban elhangzott válaszok megfelelő táptalajt adtak a nemzetközi kérdőíves kutatásom során a dunai országok nemzetközi rendészeti együttműködését érintő kérdések⁶³¹ összeállításához. Elsőként azt vizsgáltam, mennyiben látják maguk rendészek fontosnak az

⁶³¹ Kalmár: i. m. 2023: 79-83.

együttműködést? Kutatásom szerint, amennyiben a hatósági oldalról a hatékonyság feltételeként tekintünk az együttműködésre és szembe állítjuk a végrehajtói létszámmal és a technikai ellátottsággal (pl. járőr hajók, kutató eszközök, szolgálati kutyák), a nemzetközi kérdőíves felmérésem során azt tapasztaltam, hogy a válaszadók 38%-a szerint a rendvédelmi létszám nagysága a legfontosabb (76 fő voksolt erre). Ezzel szemben 34 %-uk az együttműködést preferálta (68 fő). A maradék 57 fő a technikai feltételek javításának elsődlegessége mellett érvelt. (A három tényező arányát nem ábrázoltam külön diagramon.)

Vagyis azok a dunai országokban dolgozó rendészek, akik az együttműködés fontosságát emelték az első helyre, nem voltak többségben. Azonban, amennyiben a megkérdezettek által adott válaszokat országonként megvizsgáljuk, láthatjuk, hogy a humán- és technikai fejlesztésekkel szemben az együttműködés fontosságát tízből öt ország az első helyre tette, míg Horvátországnál azonos százalékban voksoltak a technikai ellátottságra (15. számú ábra).



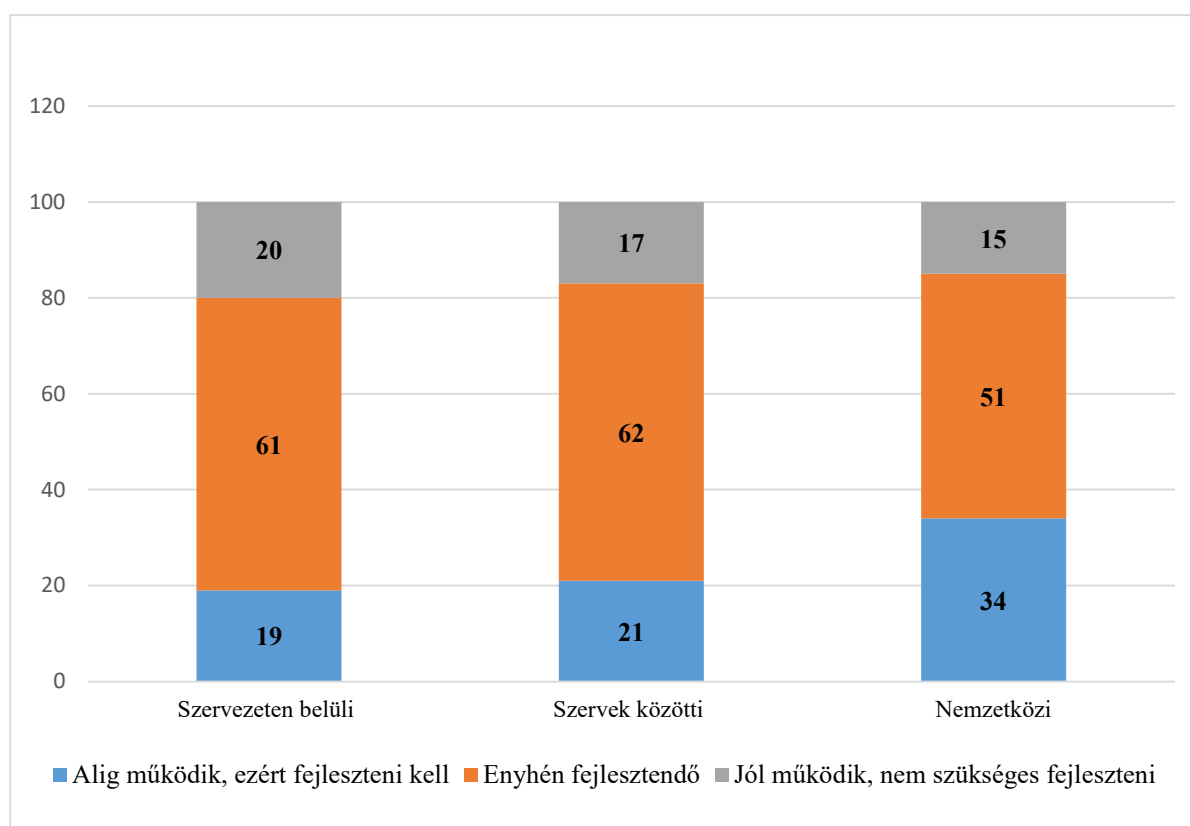
15. ábra. „A folyami biztonság terén a rendvédelmi szervezetek hatékonyságának legfőbb feltétele inkább a létszám, a technikai ellátottság, vagy az együttműködés?” kérdésre adott válaszok. (%) (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

Ebből arra következtettek, hogy feltehetően a negatív irányú személyzeti fluktuáció az oka, hogy hazánk, Románia és Szerbia tartja fontosabbnak a rendészeti létszám növelését, míg Bulgária a humán helyzettel egy szinten kezeli az együttműködés fontosságát. Ukrajna válaszadói helyezkednek ezzel ellentétes álláspontra, pártolva inkább a technikai fejlesztéseket

(76%), melynek magyarázata az lehet, hogy a leginkább onnan kiinduló csempészetet a teher szállító hajók berakodásakor fejlettebb technika eszközökkel lehetne megfékezni, így hatékonyabbá tehetnék a szervezeteiket. Érdekes még Moldova helyzete, akik szerint 80%-ban az együttműködésre, 20%-ban a technika fejlesztésére voksoltak. Moldovában a Giurgiulesti állami és a kereskedelmi szabadkikötő egy 500 méteres Duna szakaszon terül el, melyet 2024-ben személyesen megtekintettem. Tapasztalatom szerint mindkét kikötő jól felszerelt, de az állami kikötőben a rendészeti szervek létszáma kismértékben fejleszthető. Egy hármashatár régióban vannak Ukrajnával és Romániával, mégsem kielégítő a rendészeti együttműködés helyzete, mely magyarázhatja a felmérés eredményét.

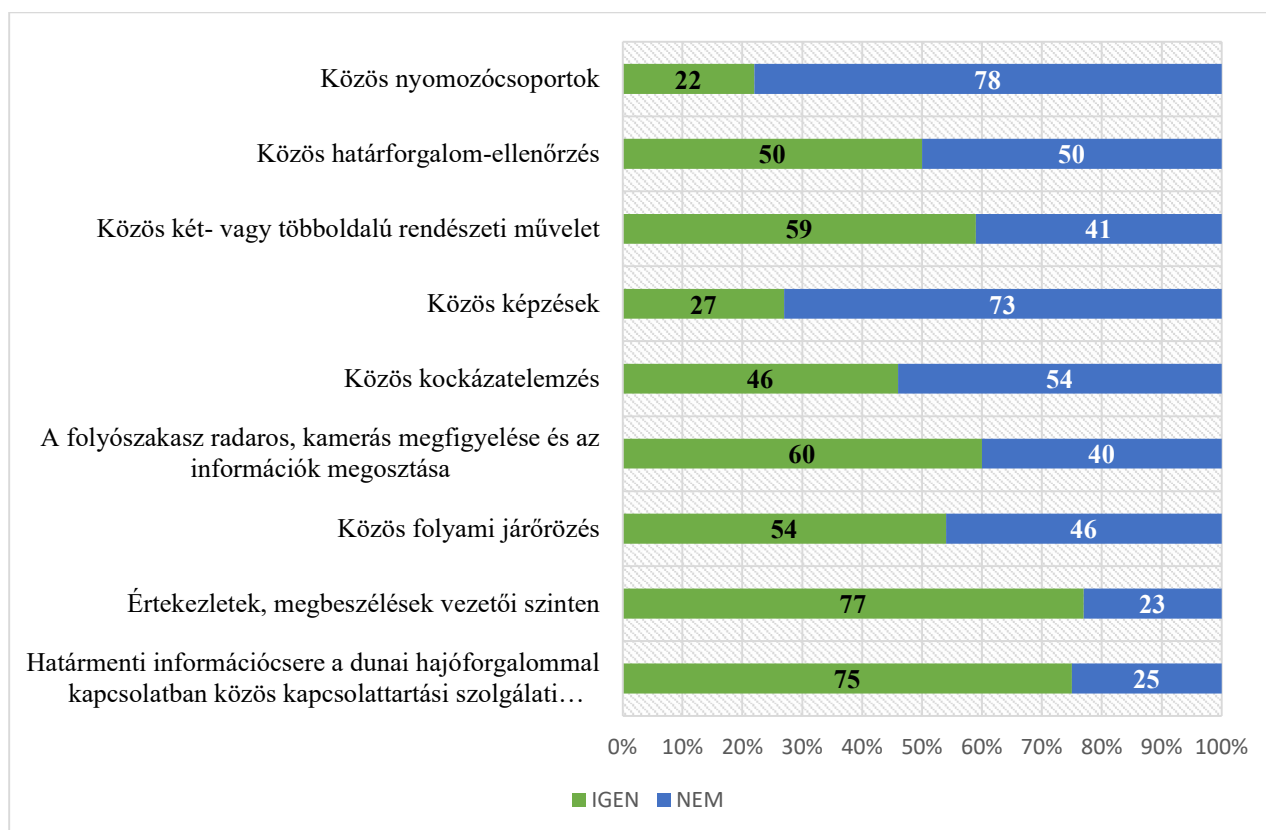
Korábban arra a kérdésre, hogy milyen intézkedésekre lenne szükség nemzeti szinten a dunai hajózás biztonságosságának erősítése érdekében a rendészek kilenc lehetséges válaszból fontossági sorrendben a harmadik helyen értékelték a nemzeti hatóságok közötti intenzívebb információcserét, vagyis összességében fontosnak tartják azt.

A dunai országok válaszadó rendészei szerint az integrált határigazgatás végrehajtása során az együttműködési szintek közül leginkább a nemzetközi együttműködés szorul fejlesztésre, de a másik két szint helyzete sem ad okot megnyugvásra (16. számú ábra).



16. ábra. A „Véleménye szerint mely együttműködési ág működését kell leginkább fejleszteni az Ön országában a dunai biztonság erősítése érdekében?” kérdésre adott válaszok. (%). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

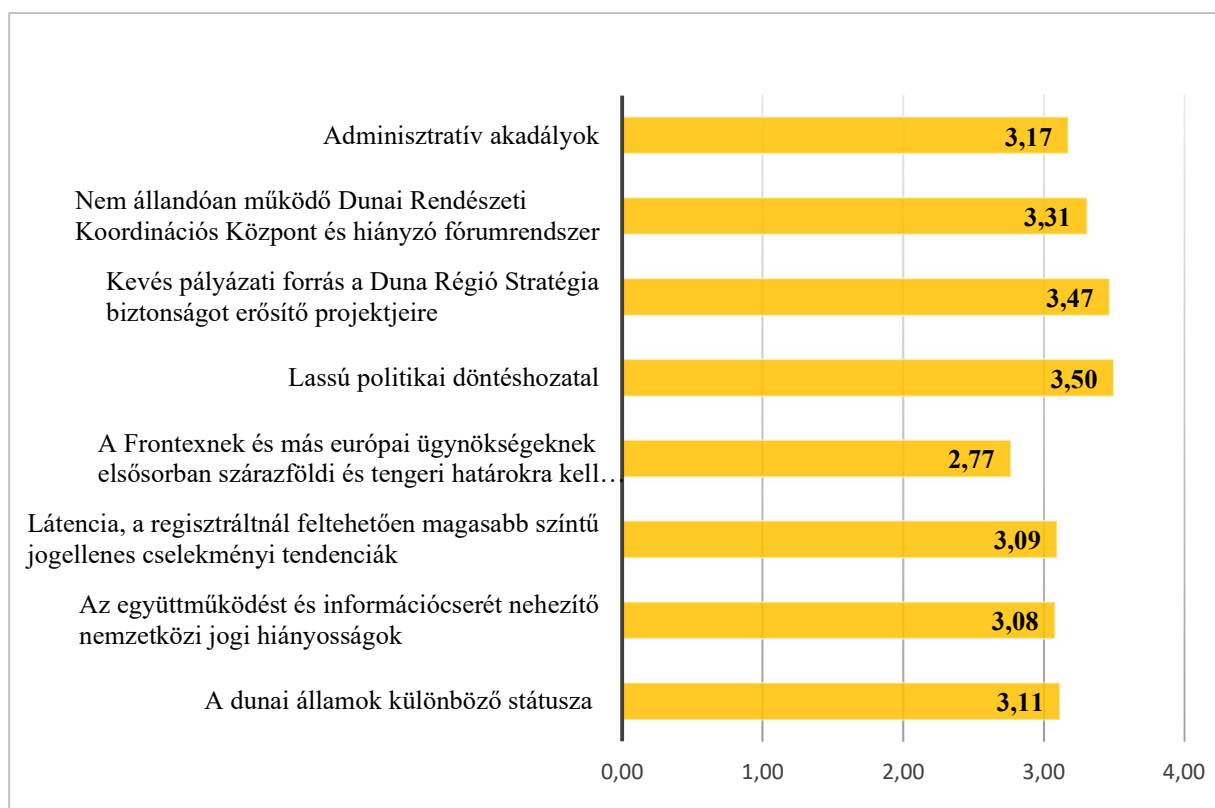
A válaszadók véleménye, tapasztalata alapján országuk a szomszédos dunai országgal leginkább az olyan kézenfekvő tevékenységek során működik együtt, mint a vezetői szintű megbeszélések, értekezletek (77%), határmenti közös kapcsolattartási pontokon megvalósuló statisztikai adatok (75%) és képi (radar és kamera) információk cseréje (60%), valamint közös kétoldalú vagy többoldalú rendészeti műveletek (59%). A nemzetközi együttműködés leginkább pénz- és időigényes formái, vagyis a közös nyomozócsoportok (22%), közös képzések és tapasztalatcserek (27%) alig, illetve közös kockázatelemzés (46%) ritkábban valósul meg (17. számú ábra).



17. ábra. „Az alábbiakban különböző tevékenységeket sorolunk fel. Kérjük, mondja meg, hogy az Ön országa a szomszédos dunai országgal (országokkal) szervez/végrehajt-e ilyen tevékenységeket a Dunán?” kérdésre adott válaszok. (%). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

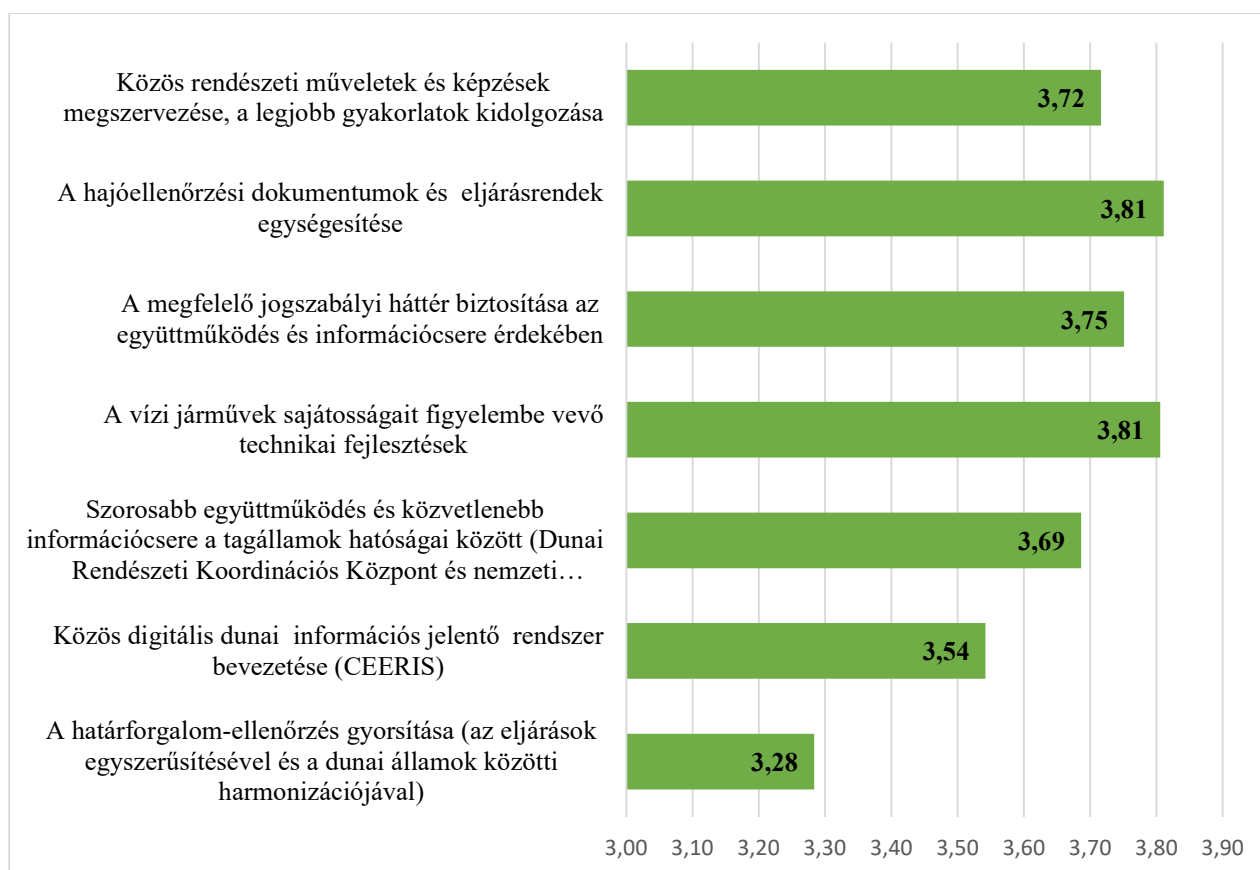
A dunai nemzetközi rendészeti együttműködés hatékonyságát leginkább gátló tényezőkkel kapcsolatban a megkérdezettek a lassú politikai döntéshozatalra (5-ből 3,50 átlag pont), a pénzügyi erőforrások szűkösségére (3,47 átlag pont) és – az összes dunai országot összefogó

– rendészeti koordinációs központ és dunai fórumrendszer hiányára panaszkodtak (3,31 átlag pont), mely közös műveletek és képzések megtartását is magába foglalná. (18. számú ábra).



18. ábra. A „Véleménye szerint mely tényezők gátolják leginkább a dunai nemzetközi rendészeti együttműködés hatékonyságát?” kérdésre adott válaszok. (1- Alig gátolja, 5 – Nagy mértékben gátolja.) (átlag pont). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A vízi közlekedéshez kötődő rendészeti, bűnüldözési tevékenység hatékonyságát növelő lehetséges intézkedésekre a válaszadók elsősorban a hajó ellenőrzési dokumentumok és eljárásrendek dunai országok általi egységesítésén felül (3,81 átlag pont) olyan technikai fejlesztéseket várnak el, melyek a hajó átvizsgáláshoz annak sajátosságait messzemenően figyelembe veszik (3,81), a felderítések számának növelése érdekében. Ezt követően az olyan intézkedéseket értékelték előbbre valónak, melyeket egy állandó rendészeti koordinációs központ és fórum biztosíthatna. Ilyen a rendészeti együttműködés és információcsere megfelelő jogszabályi alapja (3,75), a közös rendészeti műveletek és képzések megszervezése (3,72), a szorosabb együttműködés és közvetlenebb információcsere a tagállamok között (3,69) (19. számú ábra). Ebből összességében azt a következtetést vontam le, hogy a több elérhető pályázati forrással és az EUSDR-ben gyorsabb döntéshozatallal szorosabb lenne a nemzetközi rendészeti együttműködés, és a dunai államok közötti minél közvetlenebb információcsere növelné a jogsértő cselekmények felderítésének hatékonyságát.

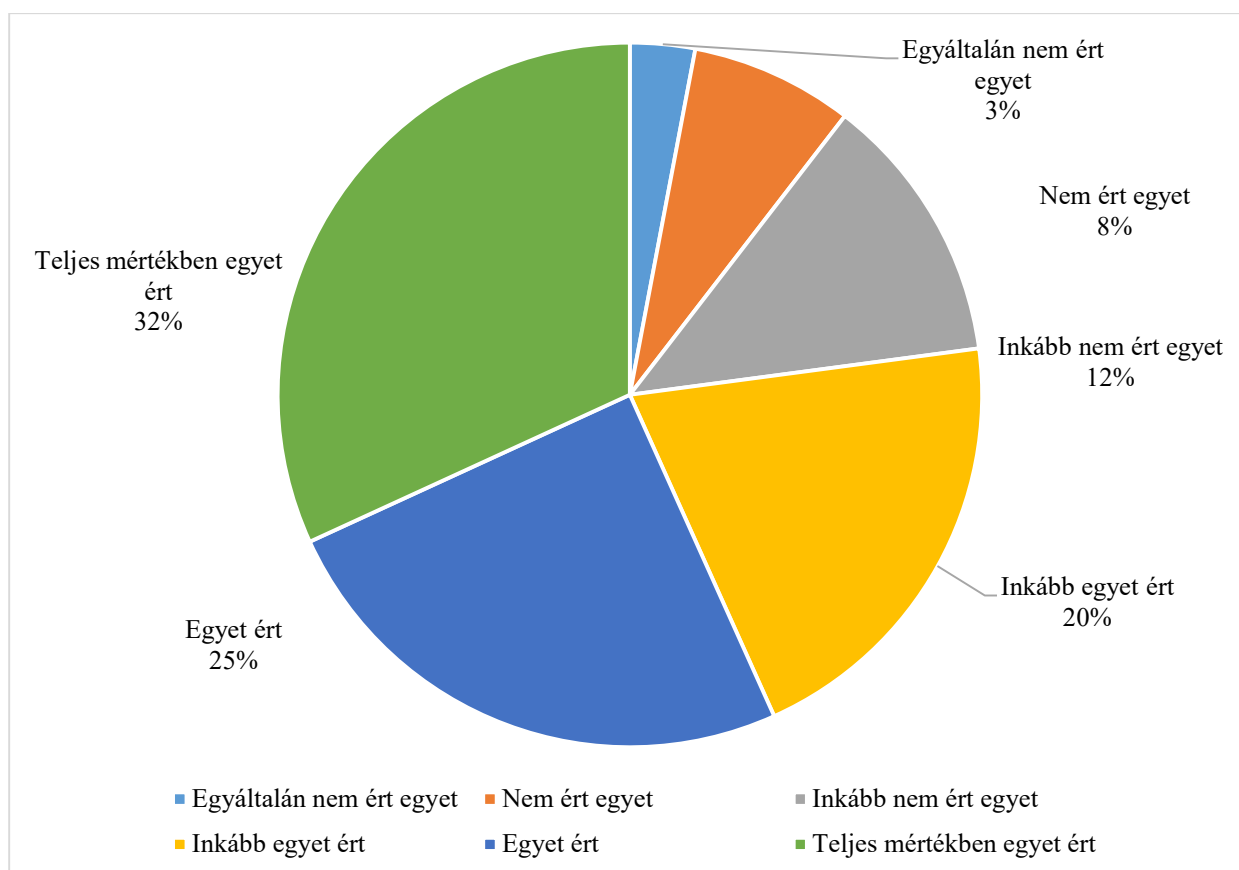


19. ábra. A „Véleménye szerint a dunai államok közös munkájával milyen intézkedések növelik a vízi közlekedéshez kötődő rendészeti, bűnüldözési tevékenység hatékonyságát?” kérdésre adott válaszok. (1- Alig növeli, 5 – Nagy mértékben növeli.) (Átlag pont). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

Egy a válaszadók attitűdjét vizsgáló mondattal rákérdeztem, hogy egyetértenek-e azzal az állítással, hogy biztonsági deficitet jelent a Duna régió országaiban, hogy nem működik olyan állandó rendészeti koordinációs központ és együttműködési fórum, mint a Fekete- vagy a Balti-tengeren. A válaszadókra inkább jellemző, hogy egyet értettek az állítással, de nagy többségük, 32 %-uk teljes mértékben egyet értett azzal (20. számú ábra)!

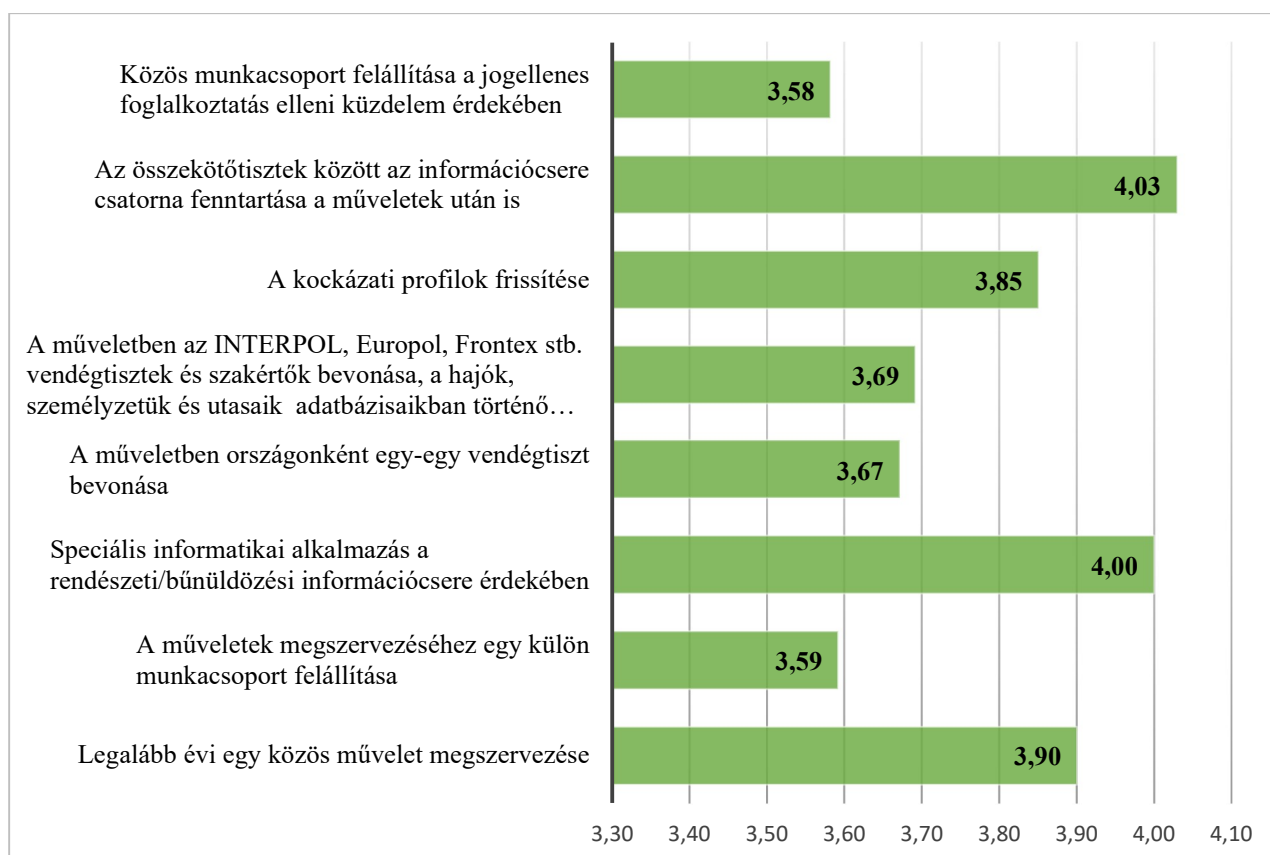
Az ábrán látható, hogy a valamilyen fokban egyet értők (20%+25%+32%) aránya szignifikáns, 77 %-ot tesz ki, vagyis rendészeti és bűnüldözési tevékenység összehangolása állandó rendészeti koordinációs központ és fórumrendszer működtetésével eliminálhatná ezt a biztonsági deficitet.

Ehhez kapcsolódott a következő eldöntendő kérdésem, melynek válaszaihoz nem készítettem önálló diagramot. Kérdésemre a többség – 201 válaszadóból 149 fő (74 %) – amellet érvelt, hogy a dunai nemzetközi információcseréhez szükség van speciális nemzeti kontaktpontok hálózatára, míg 52 fő (26%) szerint elegendő a jelenleg meglévő vám-rendőri rendészeti együttműködési pontok (PCCC-k vagy a KKSZH-k) jobb kihasználása.



20. ábra. Az „Egyetért-e az alábbi állítással: „A Duna régió országaiban biztonsági deficitet jelent, hogy nem működik olyan állandó rendészeti koordinációs központ és együttműködési fórum mint a Fekete- vagy a Balti-tengeren.” kérdésre adott válaszok. (fő; %). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A rendészeti és bűnügyi tevékenység összehangolása megkívánja a dunai országok közös műveleteinek továbbvitelét és fejlesztését is. Ennek érdekében – mint a DARIF művelet koordinátora – felmértem a továbbfejlesztésével kapcsolatos véleményeket is. Az informális kapcsolattartás fontosságát jelzi, hogy a válaszadók azt ítélték a legszükségesebbnek, hogy az információcsere csatorna a dunai országok összekötő tisztjei között a művelet után élő maradjon (5-ből 4,03 átlag pont). Ez megerősíti a rendészek igényét a folyamatos együttműködés fenntartására valós időben legalább a műveletekben jártas szakemberek hálózatán keresztül, orvoslva hogy annak intézményesített dunai központja nem működik. Ezen kívül kiemelten szükségesnek tartották speciális informatikai alkalmazás létrehozását a rendészeti-bűnüldözési információcsere érdekében (4,00 átlag pont) és azt, hogy legalább évente egy közös műveletre sor kerüljön (3,90 átlag pont), mely jó lehetőség a kockázati profilok frissítésére is (3,85 átlag pont). Az eredményeket a 21. számú ábra szemlélteti.



21. ábra. Az „Ön szerint a közös folyami rendészeti művelet megszervezése és végrehajtása során szükség van-e az alábbiakra?” kérdésre adott válaszok. (1- Egyáltalán nincs rá szükség, 5 – Nagyon nagy szükség van rá.) (Átlag pont). (N=201 fő) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

Kérdőíves kutatásom utolsó részének eredménye megerősítette, hogy a dunai államok között leginkább a nemzetközi együttműködés fejlesztése időszerű és azt is, hogy a szakemberek szignifikáns többsége szerint az összes dunai országot összefogó rendészeti koordinációs központ hiánya egyértelműen negatív hatást gyakorol a biztonságra. A nemzetközi együttműködés és információcsere a Dunán közös kockázatelemzés, közös nyomozások vagy a közös képzések helyett jelenleg többnyire a vezetői értekezletekről és az egyszerű határforgalmi adatok, radar és kameraképek cseréjéről szól. A végrehajtott két- vagy többoldalú közös műveletek hatékonyabbá teszik a dunai vízi közlekedéshez kötődő rendészeti, bűnüldözési tevékenységet. A dunai nemzetközi rendészeti együttműködést gátló tényezőként jelent meg a lassú politikai döntéshozatal és a kevés rendelkezésre álló pályázati forrás. Ennek orvoslására nem elégséges a meglévő információcsere-hálózat (elsősorban kétoldalú rendőri együttműködési pontok) jobb kihasználása, a csatornaválasztás jelenlegi nehézségei miatt egy speciális, a dunai hajózás rendészeti ellenőrzésével kapcsolatos információcserére szakosodott kapcsolattartó hálózatra is szükség lenne. Amíg ez nem valósul meg, az informális csatornák fenntartása és évi legalább egy dunai közös művelet megszervezése javasolt.

A GI-TOC kutatóival 2024 évben az al-dunai kikötőkben végzett látogatások és interjúk eredményeként fontos következtetéseket vontam le a dunai rendészeti együttműködés kérdéseiről is. A látogatások alapján megállapítottuk, hogy a csempészetre fordított politikai figyelem hiányát súlyosbítja az elérhető, megbízható rendészeti statisztikai adatok hiánya. A hajókon történt lefoglalásokról korlátozott számú nemzeti adat áll rendelkezésre és nincs közös adatbázis vagy koordinációs központ a folyón folytatott illegális tevékenységre vonatkozó információk összegyűjtésére és elemzésére. A bűnügyi információk megosztása is ritka, melyre saját esettanulmányaim is rávilágítottak.⁶³² Egyet értek azzal a megállapítással, hogy az országok közötti bizalom hiánya akadályozza a hírszerzési információk megosztását. Egy magyar vám-tisztrel folytatott interjú alapján a bűnüldöző szervek kontraproduktívnak tartják az információk megosztását, ha a partner korrupt, azonban, ha nincs információcsere, az veszélyezteti a biztonságot. A csempészet szempontjából legveszélyeztetettebb országok némelyike egyben a legkorruptabbnak vagy a bűnözőknek akár az igazgatási szférába beszivárgására is alkalmasnak tekinthető. Moldova, Szerbia és Ukrajna például a Globális Szervezett Bűnözési Index szerint a 10-ből 8 pontot kapott az államilag beágyazott szereplők tekintetében (37. sz. melléklet).⁶³³

A Duna menti bűnüldözést az érintett országok túlnyomórészt nemzeti ügyként kezelik, holott a folyón elkövetett bűncselekmények jelentős része a határokon átnyúló bűnözéshez kapcsolódik. Az együttműködés inkább kétoldalú és alkalmi jellegű, és általában a határigazgatással kapcsolatos, mint a hírszerzési információk megosztásával vagy közös műveletekkel. A rendészeti szervek képviselői Romániában és Moldovában elmondták, hogy országaik és Ukrajna között a rendészeti együttműködés nagyon alacsony színvonalú, annak ellenére, hogy ez egy hármashatár-régió, így a GI-TOC kutatóival közösen levont végkövetkeztetés szerint nincs megfelelő dunai információcsere a rendészetben.⁶³⁴ Egyes csatornákon – pl. a SIENÁ-n, a CE-ERIS-en vagy a DARIF műveletek alatt – van folyami bűnüldözési és rendészeti adatcsere, de nincs olyan szervezet mely ezt összefogja operatív szinten. Az EUSDR pedig túl stratégikus megközelítésű, cselekvési terve nem éri el a kívánt hatékonyságot a politikai támogatás és megfelelő célzott finanszírozás növelése nélkül.

A valódi, nem teoretikus együttműködés alapja azonban a bizalom és az átláthatóság. A különböző országok rendvédelmi szervezeteinek meg kell értenie az együttműködésből fakadó

⁶³² Kemp: i. m. 2024: 16-18.

⁶³³ GI-TOC: Global Organized Crime Index (2023). Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/09/Global-organized-crime-index-2023-web-compressed-compressed.pdf> (Letöltés ideje: 2024.04.24) pp. 222-223.

⁶³⁴ Kemp: i. m. 2024: 17-18.

előnyöket, látniuk kell a rendészeti összefüggéseket, ehhez pedig bizalmat kell szavazniuk egymásnak. A bizalmat pedig csak úgy lehet kiépíteni, ha a rendészeti szervek megértik, a rendelkezésre álló információk megosztásával nem a saját érdekeik ellen dolgoznak.⁶³⁵

A GI-TOC civil kutatóival közösen végzett al-dunai tanulmányi útjaim során azt állapítottuk meg, hogy több speciális dunai közös kapcsolattartási szolgálati hely, illetve ezek hálózata fokozhatná és javíthatná a bűnüldözési együttműködést. A kutatási jelentésben egy több pontos javaslatcsomagot vázoltunk fel. Javasoltuk a dunai országokban nemzeti koordinációs központok létrehozását, majd ezek együttműködési platformjának kialakítását, vagy legalább a nemzeti fókuszpontok hálózatának felállítását, melyet forrásokkal rendelkező politikai szervezethez kell csatlakoztatni. Ennek a politikai testületnek soros elnökségi modellben kell működnie. Egy ilyen dunai rendészeti hálózat javítaná a kapcsolattartást és az információcserét, létrehozna a közös szakmai eljárásrendeket, éves értekezleteket és találkozókat tartana és fejlesztené a közös kockázatelemzést (pl. egy stratégiai fórumrendszer segítségével). A titkárság, egy erre a célra létrejött, a jelenlegi infrastruktúrán alapuló dunai rendészeti központba települne, ilyen a mohácsi központ, vagy más a vezetést magára vállaló ország központja. A központot egyfajta „Duna-csoportként” az Europol EMPACT fogadhatná be és a PCC SEE Egyezményben meghatározott együttműködési metódusokra támaszkodva lehetne működtetni. A bűnügyi fertőzöttség és a korrupció csökkentése érdekében a magánszektor erősödő bevonása, ezzel együtt a „gyanús hajók” adatbázisának felállítása és a fórumrendszeren alapuló frissítése, valamint a belvízi hajózásban dolgozó rendészek részére speciális képzések (pl. hajókutatás módszertana, hírszerzésen alapuló rendőri tevékenység) is a javaslatcsomag részét képezte.⁶³⁶ Az orosz-ukrán háború apropóján készült „Áramlatok: kék bűnözés a Dunán” című kutatási jelentés javaslatai már az EUSDR irányító tanácsi ülése és az EMPACT dél-kelet európai fegyver- és kábítószer-csempészet elleni közös művelete során is elhangzottak.

5.6. Javaslat a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum (DRKKF) létrehozására

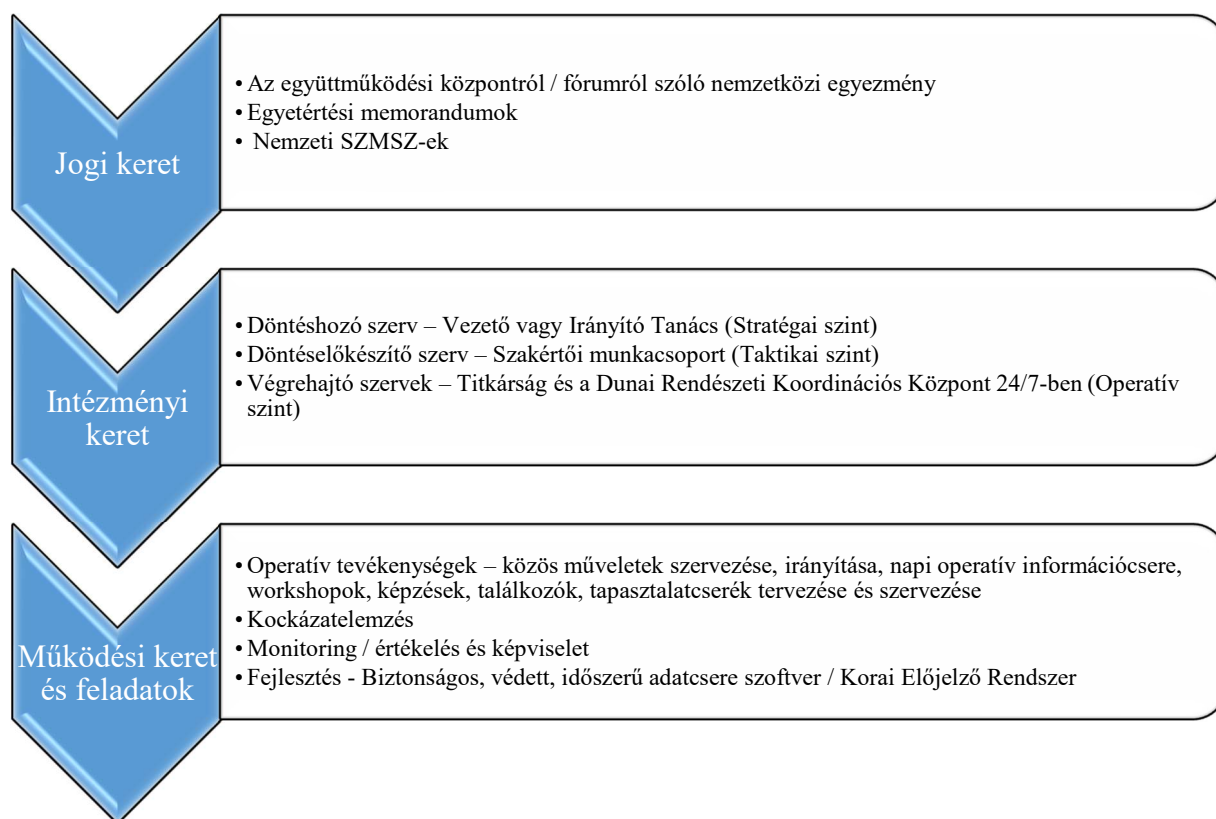
A „hálózatosodás” és a „hálózatépítés” kifejezéseit gyakran halljuk manapság. A dunai rendészeti koordináció információ áramlása is az EUSDR résztvevői és a DARIF műveletekbe bevont rendészek, belügyi tisztviselők és civilek többszintű hálózatán keresztül valósul meg.

⁶³⁵ McChrystal, Stanley et. al. (2015): *Csapatok csapata. Szervezeti együttműködés és elköteleződés felsőfokon*. Budapest: HVG Kiadó. 978-963-304-374-5 pp. 225-226.

⁶³⁶ Kemp: i. m. 2024: 27-28.

Az internetes platformokon szervezett új hálózatok azonban nemcsak sérülékenyek a kibebűnözés támadásai miatt, de hierarchikus rend nélkül könnyen káoszba fulladhatnak napjaink egyik legismertebb történésze, a világtörténelem fordulópontjait elemző Niall Ferguson szerint. „A hálózatunkat bizonyos fajta legitimitással ellátva hierarchikus rendben kell működtetni, ha nem akarjuk, hogy egyik forradalmi forgószél kövesse a másikat! A jelen hálózatai önmagukban megújuló hierarchiák nélkül nem képesek kiküszöbölni az anarchiába süllyedés kockázatát.”⁶³⁷ A dunai országok közös érdeke pedig a határon átlépő bűnözéssel való szembeszállás egy működő hierarchikus hálózati struktúrában, melyre az alábbiakban teszek javaslatot.

Az elemzett PCC SEE Egyezményt, valamint a BSCF és a BSRBCC felépítését, a SEMS - DREWS előértesítési rendszerét és saját kutatási eredményeimet alapul véve egy jól működő regionális bűnügyi-rendészeti együttműködéshez a jogi-, intézmény- és működési keretek kidolgozását javaslom a 22. számú ábrán látható felépítés szerint.



22. ábra: A regionális bűnügyi-rendészeti együttműködés modellje. A szerző szerkesztése.

A jogi keret egy a központról és fórumról szóló nemzetközi egyezmény, mely minden csatlakozó ország részéről egyetértési memorandumokkal erősíthető meg. Nemzeti szinten

⁶³⁷ Ferguson, Niall (2017): *A tér és a torony. Hálózatok, hierarchiák és harc a globális hatalomért*. Budapest: Scholar Kiadó. pp. 486-487.

Szervezeti és Működési Szabályzatok (SZMSZ) szükségesek a működés részleteinek meghatározása érdekében. Az intézményi keretben egy a központi stratégiai szinten lévő döntéshozó szerv, a Fórum Vezetői vagy Irányító Tanácsa foglalna helyet, melynek vezetését éves soros elnökségi rendszerben adnák a dunai országok és évente egy online értekezletet tartanának. A taktikai szinten döntéselőkészítő szakértői munkacsoportok tevékenykednének, tagjaik magas szintű szakértelemmel, és az általuk képviselt szervezetek vonatkozásában megfelelő kapcsolati hálóval rendelkeznek. A munkacsoportok évente négy online értekezletet tartanának, melyek megszervezése a Titkárság, mint végrehajtó szerv feladata lenne. A kockázatelemzésen alapuló operatív tevékenységek, a korai előjelző rendszert biztosító adatcsere applikáció, a dunai elemző-értékelő munka érdekében az operatív szinten foglalna helyet a teljes munkaidőben működő Dunai Rendészeti Koordinációs Központ. A DRKK-nak a közös dunai műveletek során irányító központként kellene működnie, mely kapcsolatot tart a többi dunai nemzeti kapcsolattartó ponttal. Feladata továbbá, hogy elkészíti a teljes Duna régióra kiterjedő negyedéves, fél-éves és éves helyzetjelentéseket, és továbbítja azokat a szakértői munkacsoportnak.

Kiemelten fontos a DRKKF felállítása után a szoros együttműködés a nemzetközi ügynökségekkel, melyhez segítség lehet a Frontex által a dunai kockázatok terén legfontosabb országban, Romániában a „Centurion” nevű kísérleti projekt pozitív eredményei alapján felállítandó új regionális parancsnoksággal történő szoros kapcsolat.⁶³⁸ A Frontex decentralizálása a hatékonyabb kelet-európai műveletirányítás érdekében közelebb hozza az együttműködést a román-ukrán és a moldovai határhoz. Ebből a dunai regionális együttműködésben a DRKKF-nek kell profitálnia.

Az ilyen és ehhez hasonló különböző fókuszú és mandátummal rendelkező, valamint munkamódszereket alkalmazó ügynökségek közötti együttműködésnek azonban bizonyítottan megvannak a korlátai is, ahogy azt szervezetszociológusok korábban megállapították. Az együttműködés és a konfliktusok kéz a kézben járnak, és nem ritka, hogy a szereplőkkel való köztes szervezeti kapcsolatokban „harcok” alakulnak ki azok között, akik mások tevékenységét akarják ellenőrizni, vagy ellenállnak mások akaratának.⁶³⁹ Az egyet nem értés forrása sokszor a szervezeti célokkal, érdekekkel és identitással kapcsolatos konfliktusból fakad.⁶⁴⁰

⁶³⁸ Frontex: Frontex launches new pilot project in Romania. <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/frontex-launches-new-pilot-project-in-romania-zFoTdL> (Letöltés ideje: 2024.09.06)

⁶³⁹ Huxham, Chris – Bech, Nic (2008): Inter-organizational Power. In: Cropper et. al. (eds.). *The Oxford Handbook of Inter-organizational Relations*. New York: Oxford University Press. pp. 555-579.

⁶⁴⁰ Schrujer, Sandra GL. (2008): The Social Psychology of Inter-organizational Relations. In: Cropper et. al. (eds.). *The Oxford Handbook of Inter-organizational Relations*. New York: Oxford University Press. pp. 417-440: 432.

A Balti régióban 2015-ben a Stockholmi Rendőrség, a Svéd Parti Őrség, a Helsinki Rendőrség és a Finn Parti Őrség, valamint észti és litván partnereik által a határon átnyúló bűnüldözést támogató együttműködési projekt a „Turnstone” során készített interjúk rávilágítottak a kollaboráció operatív munkában fellelhető akadályaira. A legjelentősebb együttműködési korlátok a nyelvi akadályok, a különböző szervezetek közötti jogi különbségek, a nem egyértelmű felépítés és a ritka kapcsolati lehetőségek voltak. A nyelvi akadályok még akkor is felmerülnek, ha angol a munkanyelv, mert személyes találkozókra a rendőrök is szívesebben használják az anyanyelvüket, mely segít megbízható munkakapcsolat kialakításában. A nyelvi akadályok pedig lebontják a napi kapcsolatokat és a visszajelzés elmaradásának is okai lehetnek. A különböző szervezetek között a közös jogi alap hiánya is hátráltató tényező.

A tiszta szervezeti célok – mint például a szükségtelen bürokrácia és túl sok formális találkozó csökkentése – elősegítik az együttműködést. A közös műveleti hetek olyan előnyökkel járnak, mint a tisztek személyes találkozása, információk és munkamódszerek közvetlen cseréje. Ezek azonban a kölcsönös bizalmon alapuló bilaterális kapcsolatok nélkül nem működnek. A projektben végzett kvalitatív kutatás megerősítette, a személyes kapcsolatokra épülő „face-to-face” kommunikációt a jó együttműködéshez fenn kell tartani. A kolokáció előnyei személyes kapcsolatokra épülő hálózatok kiépülésével és fenntartásával jártak.⁶⁴¹

5.7. A fejezet összefoglalása, következtetések

A „dunai nemzetközi rendészeti együttműködés” a Duna menti államok vízijármű forgalom ellenőrzésben érintett rendészeti szervezeteinek és a releváns nemzetközi ügynökségeknek az együttműködését jelenti, mely rendszeres információcserét is magába foglal. A dunai országok több bűnüldözési együttműködési platform munkájában vesznek részt, ez mégsem fedi le az összes rendészeti adatfajta cseréjét, és az adatcsere nem rendszeres. Forráselemzéseim és külföldi tapasztalatcseréim során a Duna összekötő hatásához hasonlóan közös érdek mentén egy földrajzi vízterületen létrejött regionális együttműködési fórumokat elsősorban a Fekete- és a Balti-tengeren találtam. Ezek a különböző jogi státuszú országok konzorciumaiból álló, puha jogi szabályozáson alapuló, centralizált felépítésű, az adott régió biztonsági komplexumának kihívásaira gyorsan reagáló, funkcionális felépítésű regionális együttműködési fórumrendszerek az integrált határigazgatás részeivé váltak. A BSCF a fekete-tengeri térség, míg a

⁶⁴¹ Yakhlef, Sophia – Basic, Goran – Akerström, Malin (2015): *Project Turnstone. Successful Collaboration and Collaboration Obstacles in Police, Border and Coast Guard Cooperation*. Lund University, Lund. pp. 35-61.

BSRBCC a balti-tengeri stabilitás bástyái, a kettő között pedig ott a Majna-Duna-csatorna és a Duna, mely rendészeti koordinációs fórummal a DARIF Projekt 2013-2015 közötti végrehajtása alatt csak ideiglenesen rendelkezett annak dacára, hogy egy Magyarország és Horvátország között Mátraházán 2012-ben megkötött nemzetközi egyezmény felhívja a többi dunai országot a csatlakozásra.

A schengeni térség létrejöttét követően a nemzetközi rendőri és igazságügyi együttműködés fontossága megnőtt. Az információcsere kiépített csatornái, a SPOC-ok és KKSZH-k a dunai országokban is jelen vannak. Hazánkban a mohácsi magyar-horvát KKSZH a dunai nemzetközi határkikötőben földrajzilag a folyó hosszúságának a felénél fekszik, és a hazánkkal szomszédos Ausztriával, Szlovákiával, Ukrajnával, Romániával, Szerbiával jelenleg is egy KKSZH hálózatot alkot. Nincs azonban közvetlen kapcsolata német, bolgár vagy moldáv kontaktponttal, így a hálózat nem fedi le a dunai országokat és nem is tölti be egy folyami együttműködési rendszer vezető szerepét. Mohács a hazánktól északra és délre fekvő dunai országok kontaktpontjait összefogva kapcsolattartó központ lehetne egy állandó jelleggel működő Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum működése esetén. Az ezeken a kontaktpontokon keresztül haladó közvetlen, folyamatos rendészeti adatcsere pozitív hatással lenne a schengeni határbiztonságra.

A központ létrehozását lassító tényezőket kvalitatív kutatással vizsgáltam. A minisztériumi tisztségviselőkkel és rendőrökkel folytatott interjúk alapján az egyik legnagyobb problémaként azonosítottam, hogy nehezen mérhető fel a dunai hajózásban rejlő szervezett bűnözéssel kapcsolatos veszély valós mértéke, hiszen a rendészeti szervek látenciával küzdenek a hajókon történő csempészet mértékének azonosítása terén és ez súlytalanná teszi politikai szinten a területet, így arra kevesebb forrást fordítanak. Az összehangolt rendészeti fellépés jelenleg a hazánk által évente szervezett tíz országot összefogó DARIF közös műveletekben merül ki.

Nemzetközi kédőíves kutatásom ide vonatkozó részéhez adott válaszok megerősítették, hogy az együttműködés szintjeit tekintve elsősorban a nemzetközi spektrumot kell erősíteni. A lassú döntéshozatallal, politikai – nem szakértői szinten – működő EUSDR fórumai és a KKSZH-k hálózata nem elégséges a dunai rendészeti szervek képviselőinek véleménye szerint a nemzetközi együttműködés fejlesztéséhez. Az információáramlásnak minél közvetlenebbnek kell lenni a bűnüldözés hatékonyságának növeléséhez, ehhez azonban szükséges lenne egy folyamatosan működő dunai rendészeti koordinációs központ és együttműködési fórumrendszer, melynek hiánya jelenleg biztonsági deficitet idéz elő a schengeni külső határokon.

A dunai bűnüldözési információcsere gyakorlatát feldolgozó esettanulmány elemzés megmutatta, hogy a nyomozások által indukált célzott kapcsolatfelvételeken kívül rendkívül

kevés adat áramlik a dunai rendészeti szervek között és ez a biztonságihiány ösztönözheti a szervezett bűnözői csoportokat kábítószer, illegális gyógyszer, fegyverek vagy akár irreguláris migránsok schengeni térségbe csempészésére Európa fő hajózási útőerén keresztül. A GI-TOC kutatóival 2024-ben végzett, a dunai sérülékenységet vizsgáló kutatásunkban saját korábbi kvalitatív és kvantitatív kutatásaimmal megegyező eredmény született a bűnügyi információk megosztásának hiányosságait tekintve. Ennek egyik oka egyrészt a dunai országok közötti bizalomhiány a vélt vagy valós korrupció, a szenzitív nyomozási adatok kiszivárgásának veszélye miatt. Egy dunai rendészeti hálózat intézményesítésén kívül fontos javaslat a hajózási szektor bűnmegelőzési célú bevonása is. A fentiek alapján javasoltam a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum (DRKKF) létrehozását és kidolgoztam annak jogi-, intézmény- és működési kereteit. Meggyőződésem, hogy javaslatom hozzájárulhat a XXI. századi globális bűnüldözési kihívások leküzdéséhez a Duna régióban.

Az általam végzett kutatások igazolják a harmadik hipotézisemet, mely szerint: *„Minél szorosabb a nemzetközi rendészeti együttműködés, és minél közvetlenebb az információcsere a dunai államok között, annál inkább érvényesülnek a biztonsági célkitűzések, hatékonyabbá válik a jogsértő cselekmények felderítése.”*

Emellett a negyedik hipotézisemet is igazoltnak találtam: *„A rendészeti és bűnügyi tevékenység összehangolása csak a Dunai Folyami Fórum működtetésével, a vízi út biztonságát szolgáló nemzeti kapcsolattartó pontok felállításával, egy állandó jelleggel működő koordinációs központ kialakításával, valamint közös rendészeti műveletek és képzések megszervezésével biztosítható.”*

6. KUTATÁSI EREDMÉNYEK ÖSSZEGZÉSE

Kutatásom fókuszában Európa legjelentősebb és a Föld legnemzetközibb vízi útja, a Duna, és hazánk mellett másik kilenc dunai ország rendészeti együttműködése állt. Feltételeztem, hogy a globalizáció, a határokon átnyúló kereskedelem nagysága, és a folyamatot érintő veszélyek – köztük pl. a járványok terjedése, fegyveres konfliktusok, a vízi utat kihasználó szervezett bűnözés növekedése – az Unió és a schengeni térség magán- és közbiztonságára jelentős negatív hatást gyakorolhat. Ugyanakkor a folyam sérülékenységeinek megalapozására kevés bűnüldözési adat érhető el. Hazánk, a schengeni vízi külső határ ellenőrzésével felruházott országgént azonban 2011-től élére állt az EU Duna régió Stratégia rendészeti kezdeményezéseinek. A disszertációm elkészítése közben 2021. októberében napvilágot látott egy súlyos, a magyar-szerb vízi schengeni külső határon bekövetkezett cigarettacsempészet-sorozat, amely megerősítette, hogy a határokon átnyúló rendészeti-bűnügyi tevékenységek összehangolását fel kell gyorsítani. Ezt követően 2022. február 24-étől új, totális szakaszába lépett az orosz-ukrán háború, mely igazolta, hogy hatására új fenyegetések jelenhetnek melyek a Duna régió más országainak határbiztonságát veszélyeztethetik. A schengeni térség vízi biztonsági környezetének és a jövőben arra ható kockázatok felmérése – elsősorban az Odessza felől a Dunát feltehetően érintő, Nyugat-Európába tartó csempésztett fegyverek, robbanóanyagok veszélye miatt – megerősítette, hogy a rendészeti szervek kockázatelemzését támogatni szükséges a schengeni külső határon. Emellett a folyamatos, időszerű információáramlás érdekében a dunai nemzetközi rendészeti együttműködést meg kell erősíteni. A továbbiakban röviden ismertetem összegzett következtetéseimet, új tudományos eredménynek tekintett elméleteimet és megoldásaimat és az értekezésem további felhasználására történő javaslataimat.

6.1. Összegzett következtetések

Az elméleti keretet az első fejezetbe helyeztem. A második fejezet kidolgozása során annak vizsgálatát helyeztem előtérbe, hogy hogyan alakult ki a vízi határellenőrzés módszertana a Dunán, milyen szervezeti kultúra jellemezte a feladatok végrehajtását és mely tényezők gyakoroltak hatást a vízi határforgalom változására. A dualizmus időszakától kezdve a Dunán megjelentek a specializált vízi határellenőrző szervezetek (pl. az IX. Orsovai Határszéli Rendőrkapitányság vagy a Határszéli Csendőrség, a pénzügyőrség, illetve a két világháború között a folyamőrség) melyek állománya részére írásban, szabályzatok formájában is lerakták a vízi határforgalom-ellenőrzés és határőrizet ma is ismert módszertanának alapjait. Szakirodalmi

elemzésem igazolta, hogy a belvízi határellenőrzés már a múlt században is a külső- és belső együttműködés talán legszélesebb tárházát, a különböző rendészeti és nem rendészeti szervek, ügynökségek közös feladatellátását igényelte. Ezen felül megjelentek a nemzetközi együttműködésen alapuló közös határforgalom-ellenőrzési formák is (pl. 1983-tól 1991-ig közös magyar-jugoszláv ellenőrzés Mohácson és Bezdánban). A dunai gyakorlat is igazolta azt az elméletet, mely szerint a határforgalom-ellenőrzés alakulására több olyan tényező is hatást gyakorolhat, amelyek függetlenek a szubjektív emberi tényezőktől, ilyenek a nemzetközi politikai, gazdaságpolitikai vagy természetföldrajzi viszonyok is. A rendészettörténeti visszatekintés megalapozta a maga nemében sajátos schengeni belvízi határellenőrzés elméletének és gyakorlatának következő fejezetben történt feltárását.

A harmadik fejezetben kutatási kérdésként fogalmaztam meg, hogy a tengeri határok ellenőrzésének uniós szabályozási keretéből hogyan vezethető le a belvízi határellenőrzés normarendszere? Emellett azt is, hogy a gyakorlatban hogyan kerül végrehajtásra a schengeni követelményeknek megfelelő vízi határellenőrzés hazánkban és a tőlünk délre fekvő dunai országokban, valamint melyek a vízi határellenőrzési technológiák tovább fejlesztésének irányai? Kutatásom alapján a belvízi hajózást érintő határellenőrzés csekély mennyiségű uniós jogi szabályozása a tengeri határellenőrzés szabályainak és ajánlott gyakorlatainak értelemszerű átvételét követeli meg a kódex előírásait követő országoktól. Ez azonban nem minden esetben egységes gyakorlat kialakításhoz vezetett a dunai országokban. Hazánkban ez egyes esetekben belső rendőrségi állásfoglalások kiadását eredményezte. Emellett egyes magyar idegenjogi és rendészeti adatkezelési hiányosságok, új egységes dunai megoldások jogszabályban történő kötelező kihirdetésének, valamint az ebből fakadó előzetes utasadat megküldésének hiánya csökkenti a kockázatelemzés, ezáltal a határellenőrzés hatékonyságát. Feltártam, hogy a schengeni követelményeknek megfelelő belvízi határellenőrzés biztonsága igényli a rendészeti szervek minél szorosabb nemzetközi együttműködését. Emellett szükség van a dunai országok közötti folyamatos, időszerű információáramlásra, leginkább a vízi schengeni külső határ ellenőrzésének kötelezettségével felruházott országok között. Megállapítottam, hogy a légi határátkelőhelyeken elterjedő „e-kapus”, biometrikus automata átléptetési megoldások alkalmazása a dunai személyhajókon nem célszerű, helyette egyedileg összeállított mobil személyazonosító munkállomásokra és speciális kutatástechnikára van szükség, mely figyelembe veszi a szállító hajók fizikai jellemzőit, a szállított áru jellegzetességeit, illetve az utasok és a személyzet kockázati szintjét.

A negyedik fejezet kutatási kérdése az volt, hogy melyek a Duna régióra ható biztonsági kihívások és hogyan szolgálja a kockázatelemzés és ennek fejlesztése a schengeni térség biztonságának növelését? Az európai regionális alrendszer alkotó Duna régióra önálló „biztonsági komplexumként” tekintettem és megállapítottam, hogy a folyam összekötő hatása miatt bármely rendészeti kudarc esemény a külső határon áthatolva negatívan hat a teljes rendszer biztonságára. Az európai stratégiai dokumentumok csak érintőlegesen foglalkoznak a dunai belvízi kikötőkkel, a folyam szervezett bűnözői hálózatokkal kapcsolatos sérülékenységgel. Az EUSDR cselekvési tervei pedig döntően a folyami határátlépések gyorsítása és egyszerűsítése érdekében értek el eredményeket, míg a „Biztonság” prioritás mára csak egy kézzel fogható eredményes tevékenységet, az évente egyszer megtartott DARIF közös műveletet tudja felmutatni. Feltártam, hogy a hajókon alapvetően kevés a felderített jogellenes cselekmény, mely részben a hagyományos röntgen eszközökkel át nem vizsgálható ömlesztett áruszállításnak köszönhető, részben pedig annak, hogy egyes al-dunai kikötőkben tapasztalható magas fokú korrupció miatti bizalmatlanság nehezíti a dunai országok közötti információcserét. Kutatásom alapján egyes súlyos jogsértések felderítése a Dunán csak a véletlenül múlt, mely megerősíti a szakemberek által is hangsúlyozott látenciát. Feltártam, hogy a folyam sebezhető a szervezett bűnözés szempontjából és a jövőben, a Duna orosz-ukrán háború miatti új stratégiai jelentősége, a növekvő jogszerű kereskedelemre rátelepedő jogellenes áru (akár fegyver-) csempészet súlyosbíthatja a szakértők által jelzett biztonsági deficitet a schengeni külső vízi határon. Megállapítottam, hogy Magyarországnak a schengeni külső vízi határt ellenőrző országgént határ-ellenőrzési tevékenységét egyre inkább felderítés- és kockázatelemzés-alapúvá kell formálnia, melyhez elengedhetetlen az előértesítési és információcsere rendszerek fejlesztése, vagyis általánosságban a regionális és nemzetközi rendészeti együttműködés előmozdítása.

Az ötödik fejezetben megvizsgáltam, milyen a dunai országok és az érintett nemzetközi szervezetek két- illetve többoldalú rendészeti együttműködése? Mi a dunai nemzetközi rendészeti együttműködés összehangolásának szerepe az Európai Unió és a schengeni térség biztonságának növelésében és melyek az együttműködés tovább fejlesztésének lehetséges területei, módszerei, eszközei? Megállapítottam, hogy a dunai országok több bűnüldözési együttműködési platform munkájában részt vesznek (pl. INTERPOL, Europol, PCC SEE), azonban azok egyike sem alkalmas teljes körűen a folyami adatcsere valós idejű megvalósítására, még kevésbé egy rendészeti fórumrendszer pótlására, a fekete-tengeri vagy a balti-tengeri központokkal ellentétben. Feltártam, hogy hazánk 2013 és 2015 között a DARIF projekt során lerakta a dunai nemzetközi rendészeti együttműködés alapjait és ezt Horvátországgal jogi formába is öntötte, de a lassú döntéshozattal működő EUSDR fórumai és a dunai KKSZH-k meglévő

hálózata önmagában nem elégséges a nemzetközi együttműködés a határbiztonság megerősítéséhez. Az országok rendészeti szervei közötti információáramlásnak minél közvetlenebbnek kell lenni a bűnüldözés hatékonyságának növelése érdekében. E cél érdekében dolgoztam ki a DRKKF létrehozására vonatkozó javaslatomat. A koordinációs központ legmegfelelőbb helye Mohácson lenne és állandó működtetése nem igényelne túlzott aránytalanul nagy finanszírozást, az olcsón is működtethető lenne. Igényel azonban politikai akaratot és döntéshozatalt, melyet az EUSDR fórumain kellene a tíz dunai országnak konszenzussal meghozni. A legalkalmasabb időszak erre 2025-2026 lehet, hiszen belátható, hogy az EU-ban működő terrorista szervezetek illegális harctéri fegyverekkel történő könnyű ellátásán keresztül az orosz-ukrán háború negatív hatása a dunai teherszállításban rejlő biztonsági deficit kihasználásával fájó realitássá válhat. Éppen ezért kelthette fel nemcsak a Nagy-Britannia által finanszírozott GI-TOC kutatói hálózat figyelmét 2024 elején ez a problémakör, de reményeim szerint a dunai rendészeti fórumokon a politikai döntéshozókét is felkelti majd.

Kutatási eredményem alapján témámmal kapcsolatban azt a tudományos következtetést vontam le, hogy létezik egy „dunai rendészeti paradoxon”, mely szerint: „Minél kevesebb erőforrást fordítanak a Dunán folyó illegális tevékenységek felszámolására, annál kevesebb lesz a felderítések száma. Ha azonban kevés a felderítés, az növeli a látenciát, így a döntéshozók számára nem számít prioritásnak a dunai biztonság, vagyis kevesebb erőforrást alokálnak az irányába.” Ezen kontraproduktív hatás megszüntetése végső soron egy komplex megoldás, a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum létrehozása által valósítható meg. A politikai figyelmet pedig erre a területre az orosz-ukrán háború közbeni és annak lezárását követő helyzetben rejlő veszélyek nagysága irányíthatja rá, amely végre érzékelhető eredményekkel járó pozitív változást indíthat el a dunai rendészeti együttműködés fokozása terén.

6.2. Új tudományos eredmények

Értekezésem új tudományos eredményeinek tekintem:

1. Kutatásom eredményeként **feltártam és rendszereztem** a Duna folyamán az elmúlt 120 évben végzett **határellenőrzés történeti fejlődését**, módszertanát, valamint a kapcsolódó technikai eszközök és a tevékenység jogi szabályozásának alakulását. Szakirodalmi elemzésekkel **igazoltam**, hogy a vízi határellenőrzés már a 20. században is a rendészeti és nem rendészeti szereplők közötti együttműködés egyik legösszetettebb területe volt, amely jelentős

mértékben támaszkodott többoldalú és belső intézményi kooperációkra, a külső- és belső együttműködések rendszerére.

2. **Azonosítottam** a Duna különböző szakaszain fennálló **aktuális és jövőbeli fenyegetéseket**, és **elkészítettem** a folyam **határrendészeti szempontú kockázatelemzését**. **Megállapítottam**, hogy bár az orosz–ukrán háború alatt is jelentkeztek új típusú biztonsági kockázatok, a fegyveres konfliktus lezárását követően további, **fokozott fenyegetésekkel kell számolni** – különös tekintettel az uszályokban történő fegyvercsempészet veszélyére. A schengeni határbiztonság növelése érdekében **javasoltam a kockázatelemzésen alapuló határellenőrzés és a bűnügyi hírszerzési adatok szorosabb integrációját**, mivel a korai észlelésen nyugvó bűnügyi hírszerzés hozzáadott értéket képviselhet a schengeni térség biztonságához. Ezen alapelvek mentén, gyakorlati megoldásként **kidolgoztam a Digitális Hajóforgalmi Naplót (DHN)**, amely lehetővé teszi a hajók kockázati szintjének és releváns adatainak valós idejű kezelését a schengeni külső határon.
3. **Összehasonlító elemzést készítettem** a Duna mentén határrendészeti feladatokat ellátó országok gyakorlatáról, különös figyelmet fordítva az eljárási különbségekre és a technikai kapacitásokra. E kutatás alapján **kidolgoztam a belvízi határforgalom-ellenőrzés néglépcsős folyamatmodelljét**. A hatékonyság növelése érdekében **javaslatot tettem a határforgalom-ellenőrzés technikai továbbfejlesztésére – az ún. „EES-táska” – alkalmazására**, amely lehetővé tenné a hajón történő személyellenőrzés gyorsabb és biztonságosabb végrehajtását.
4. **Kutatásom eredményeként feltártam**, hogy a Duna térségében a nemzetközi szintű rendészeti **együttműködés fejlesztése a legidősebb és legszükségesebb**. **Elemzésem szerint** az együttműködés hatékonyságát elsősorban a politikai döntéshozatal lassúsága, valamint a korlátozott pályázati források gátolják. A megkérdezett szakértők véleménye alapján **megállapítottam**, hogy a térség országainak **biztonsági deficitet jelent, hogy nem működik állandó rendészeti koordinációs központ és fórum**, amely hátráltatja a szervezett bűnözés és egyéb határon átnyúló fenyegetések elleni fellépést.
5. **Kutatásom során igazoltam**, hogy a Duna folyamamon **bizonyíthatóan jelen vannak** a határon átnyúló **szervezett bűnözői csoportok**, amelyek több ízben kihasználták a magyar és

román rendészeti szervek **információmegosztási hiányosságait**, valamint a kockázati profilalkotás és a technikai kutatási kapacitások korlátait – különösen az ömlesztett áruk vizsgálata esetében. A hajókon felderített jogellenes cselekmények esetszámainak alacsony mivolta miatt a dunai hajózásban rejlő szervezett bűnözéssel kapcsolatos veszély valós mértéke nem mérhető fel egyértelműen, ez pedig súlytalanná teheti az EUSDR politikai szintjén a „Biztonság” prioritás munkáját. Ennek kezelésére a meglévő, főként kétoldalú rendőri együttműködések mellett **szükséges lenne egy speciálisan a dunai hajózás rendészeti információcseréjére szakosodott kapcsolattartói hálózat kialakítása**. A megállapításaimat alapul véve, **javaslatot tettem** egy közös műveleteket, képzéseket és koordinációt is magában foglaló **Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum (DRKKF) létrehozására**.

6.3. Az eredmények hasznosíthatósága és továbbfejlesztése

Fontosnak tartom, hogy a kutatási eredményeim gyakorlatban is hasznosíthatóak legyenek. A rendészettudomány-történet oktatása során célszerű lenne a belvízi határellenőrzés történeti áttekintésének felhasználása. A szakmai határrendészeti képzések során a folyami rendészeti fenyegetések és kockázatok rendszere, valamint a belvízi határforgalom-ellenőrzés diszsertációmban leírt folyamatleírása megismertethető a hallgatókkal és az általam kidolgozott fogalmakkal együtt a szakmai diskurzus részévé válhat.

A vízi határátkelőhelyeken a hajók átvizsgálásához szakmai módszertani útmutató korábban nem állt rendelkezésre. Ennek kutatásom során történő elkészítését eredménytermékként értékelem, mely szervesen illeszkedik a vízi határforgalom-ellenőrzés folyamatába, ezért azt szakmai továbbképzések során és a hazai határrendészeti szakirányítás által végzett munkában hasznosítani lehet. Alkalmazása Baranya vármegyében úgy valósult meg, hogy beillesztették a határrendész állomány féléves képzési tervébe, és alapját képezi a havi rendszerességgű vízi fokozott ellenőrzések eligazításának. A hajó átvizsgáláshoz kapcsolódóan szintén felhasználható a „dunai rip-on rip-off” elrejtési módszer azonosítása és általam leírt fogalma is.

Disszertációm, annak érintett részeit célszerű lenne felhasználni a hazai jogalkotásban, elsősorban a Btátv. felülvizsgálatakor a fuvarozói felelősség körében az utaslista küldés elmaradásának szankcionálása és a kapcsolódó, Rtv.-ben lévő adatkezelési hiányosságok megszüntetése érdekében. Másodsorban a belvízi határforgalom-ellenőrzés módszertanának naprakészé tétele során a rendőrségi belső rendelkezések, elsősorban a Határforgalom-ellenőrzési

Szabályzatról szóló ORFK norma fejlesztésére szövegszerű definícióm (digitális utaslista ellenőrzés) és egyéb javaslataim (hajóvizsgálat végrehajtása) használhatóak fel.

Kutatási eredményeim hasznosak lehetnek a belügyminisztérium és a rendőrség határrendészeti szakterülete számára további dunai rendészeti információcsere fejlesztését célzó nemzetközi projektek előkészítéséhez, végső soron egy állandó jelleggel működő Dunai Rendészeti Koordinációs Központ felállítása érdekében is.

Gyakorlati eredményként hasznosítható a hazai belvízi határátkelőhelyeken a Digitális Hajóforgalmi Napló (DHN) program, melyet rendőrségi újítási javaslatként⁶⁴² 2024. június 11-én fogadtak el,⁶⁴³ és annak kizárólagos rendőrségi hasznosítására velem és újító társammal újítási díjszerződést⁶⁴⁴ kötöttek. Ez azonban nem kizárólagosan saját eredménytermékem, mert a szoftveres fejlesztést nem én, hanem a Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság Informatikai Osztályán dolgozó informatikus szakember végezte. A baranyai „pilot” majd éles alkalmazás sikere miatt az ORFK Határrendészeti Főosztálya szakirányítási jogkörében azt 2025. január 1-től a Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányságon a Szeged HRK tiszai vízi határátkelőhelyén is bevezette.

Kutatásom továbbfejlesztésének iránya kettős lehet. Elsőként egy rendészet-szociológiai kutatás végrehajtását tartom lehetségesnek. Ennek lényege, a már kialakult tengeri rendészeti együttműködési központok munkájában részt vevő országok különböző szervezeti háttérrel, jogszabályokkal, identitással rendelkező ügynökségei rendészeivel interjúk készítése. Az így kapott kutatási eredmények tükrében megalapozható, hogy hatékony intézkedésekkel zárjuk vagy csökkentjük a DRKKF felállítását megelőzően a későbbi együttműködést gátló körülményeket. Az interjúk online elkészíthetők, az eredmények fókuszcsoportban dolgozhatók fel. További fejlesztési lehetőséget a dunai országokkal közös kockázatelemzési rendszer megteremtését célzó jogi, informatikai és szakmai feltételek kidolgozására irányuló kutatás jelenthet.

⁶⁴² Kalmár Ádám – Bodor János: Digitális Hajóforgalmi Napló (DHN) – Újítási javaslat a tudományos munkáról és az újítási szabályzatról szóló 48/2013. (XII.29.) ORFK Utasítás alapján. Szám: 02000/3895/2024. ált. Pécs, 2024.04.05.

⁶⁴³ Innovációs javaslat elfogadása. Készítette: dr. Boros Gábor r. ezredes, Országos Rendőr-főkapitányság, Hivatalvezető. szám: 29000/8342-37/2024. ált. Budapest, 2024.07.22.

⁶⁴⁴ Újítási díjszerződés. Száma: 29000/152/135/2024. szerz. Budapest, 2024.09.16.

7. FELHASZNÁLT IRODALOM JEGYZÉKE

1. A 0113/90 számú Javaslat a hivatásos állománnyal működő FEP-ek kialakítására. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)
2. A BM Határőrség 5. Kerület Parancsnokának 06/1986 sz. Intézkedése a dunai határforgalomnak a mohácsi közös vízi határátkelőhelyen történő ellenőrzésére (Pécs, 1986. szeptember 26-án) (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)
3. A határőr járőr és a járőrszolgálat. Határőrség Országos Parancsnokság, Rendészeti Főigazgatóság, Képzési és Módszertani Főosztály és Rendőrtiszti Főiskola Határrendészeti Tanszék. Budapest. (2002.) Száma: 2865/2002. 75. sz. pld.
4. A Határőrség Évkönyve 1993-1994 (1994) Budapest, kiadja: Határőrség Országos Parancsnoksága.
5. A Határőrség Országos Parancsnokának 020/1989. számú Intézkedése, A határforgalom-ellenőrzés további gyorsítására, egyes módszereinek, eljárásainak egyszerűsítésére, kulturáltságának fejlesztésére.
6. A Pécsi Határőr Igazgatóság 1996 évi munkáról szóló jelentés, iktató szám: 1/1/1997., 6. sz. melléklet. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)
7. A Pécsi Határőr Kerület Parancsnokának 25/20/1990 sz. Ütemterve a mohácsi hivatásos őrs és FEP beindításához. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601).
8. Az Európai Unió Tanácsa, az EU Tanács Főtitkársága (2009): Európai Biztonsági Stratégia: biztonságos Európa egy jobb világban. Luxemburg: Az Európai Unió Kiadóhivatala. <https://doi.org/10.2860/15719>
9. Allport, Gordon (1972): Az attitűdök. In: Pataki Ferenc – Solymosi Zsuzsanna (szerk.): *Szociálpszichológia szöveggyűjtemény III.* (A szociális interakció – Attitűd – Dinamika). Budapest: Tankönyvkiadó.
10. Az 5. Határőr Kerület 1989 évi munkáról szóló jelentés, iktató szám: 034/1990, p. 12. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)
11. Balla József (2007): A megbízható személyazonosítás, a biztonságos határforgalom-ellenőrzés garanciája. In: *Határrendészeti Tanulmányok.* 2007/3. szám. Budapest.
12. Balla József (2017): A határforgalom-ellenőrzés tartalmi változásai 1990-ig. In: *Hadtudományi Szemle*, 2017. X. évf. 2. szám pp. 295-316.

13. Balla József (2017a): Határőrizeti intézkedések a migrációs válság kezelésére és megszüntetésére. In: Tálás Péter (szerk.) *Magyarország és a 2015-ös európai migrációs válság*, Budapest: Dialóg Campus Kiadó.
14. Balla József (2017b): A schengeni elvek szerinti határforgalom-ellenőrzés tartalmi elemei Magyarországon 2016-ban. *Magyar Rendészet*. 17. évf. 3. szám. pp. 13–30.
15. Balla József (2019.): *A biometrikus adatokat tartalmazó úti és személyazonosító okmányok biztonságnövelő hatása a határ-, illetve közbiztonság alakulására*. Budapest: Dialóg Campus Kiadó.
16. Balla József (2020): *Határforgalom-ellenőrzési technológia kontra közokirathamisítás*. Budapest: Nemzeti Közzolgálati Egyetem, Közigazgatási Továbbképzési Intézet.
17. Balla József et al. (2021): Biometrikus adatok megjelenése az új európai határrendészeti adatbázisokban. *Határrendészeti Tanulmányok*. 2021/3. szám. pp. 6-19.
18. Balla Tibor (2019): *Szarajevó, Doberdó, Trianon*, Budapest: Scholar Kiadó.
19. Balog Gábor (2015): Bűnügyi kockázatelemzések. In: Herczeg Mónika (szerk). *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma.
20. Békés Sándor (1999): *Lángoló határ*. Pécs: Reprint Kft.
21. Bencsik Péter (2003): *A magyar úti okmányok története 1867–1945*. Budapest: Tipico Design.
22. Bencsik Péter (2005): Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron, 1945-1989. *Kutatási Füzetek XIII. Ünnepi szám Ormos Mária 75. születésnapjára*. 2005. Pécs: Pécsi Tudományegyetem. pp. 59-71.
23. Bencsik Péter–Nagy György (2005): *A magyar úti okmányok története, 1945–1989*. Budapest: Tipico Design.
24. Bendahan, Joseph (2017): Vehicle and Cargo Scanning for Contraband. *Physics Procedia*, 90. 2017. pp. 242-255. <https://doi.org/10.1016/j.phpro.2017.09.003>
25. Béndek József (2005): A Magyar Köztársaság Határőrségének fejlődése a Schengen csatlakozás tükrében. In: „*A Magyar Köztársaság Határőrsége Schengen tükrében*” tudományos konferencia kötet. Budapest, 2005. április 26.
26. Berta Krisztina (2015): Előszó. In: Herczeg Mónika (szerk). *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma.
27. Bickl, Thomas (2021): Meandering Limits: The Danube Border Dispute between Croatia and Serbia and ways to its resollution. *Croatian Political Science Review*, Vol. 59 No. 2, 2022. pp. 112-140: 130-134. <https://doi.org/10.20901/pm.59.2.05>

28. Blahó András – Prandler Árpád (2005): *Nemzetközi szervezetek és intézmények*. Budapest: Aula Kiadó.
29. Boda József et al. (2016): A rendészettudományi kutatások elméleti megalapozása és főbb irányai. *Államtudományi Műhelytanulmányok*, 2016. évi 17. szám, Budapest: Nemzeti Közszerológati Egyetem.
30. Boda József et al. (szerk.), (2019): *Rendészettudományi szaklexikon*. Budapest: Dialóg Campus.
31. Borbély Zoltán – Kapy Rezső (1942): *A 60 éves magyar rendőrség 1881–1941*. Budapest: Halász Irodalmi és Könyvkiadó Vállalat.
32. Buzan, Barry – Wæver, Ole – De Wilde, Jaap (1998): *Security: a New Framework for Analysis*. Lynne Rienner, Boulder, USA. 1998.
33. Chitiba, Constanta – Dunarintu, Anca (2016): "European Union Strategy For The Danube Region," *Knowledge Horizons - Economics, Faculty of Finance, Banking and Accountancy Bucharest, "Dimitrie Cantemir" Christian University Bucharest*, 8(4). pp. 11-15.
34. Csaba Zágón (2012): A határellenőrzés kockázati értékelése: határátkelőhelyek kockázati profilja és ennek lehetséges eleme az előértesítés. *Magyar Rendészet*, 2012/1. pp. 69-77.
35. Csaba Zágón (2013): A tengeri konténeres áruszállítás biztonsága. in. Horváth Attila (szerk.) *Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből. Kiemelten közlekedési alrendszer. Tanulmánykötet*. Budapest: Magyar Hadtudományi Társaság. pp. 133-166.
36. Csaba Zágón: Határbiztonsági kocka 2021 v1b.ppt, (előadás anyaga az NKE RDI Doktori Iskola részére) 2021.
37. Csiki Tamás (2010): Visszatekintés a Nyugat-európai Unióra. In: *Nemzet és Biztonság: Biztonságpolitikai Szemle*, 3. évf. 5.szám. pp. 66-73. ISSN 1789-5286.
38. Csonkaréti Károly–Benczúr László (1991): *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán. 1870-1945*. Budapest, Zrínyi Kiadó.
39. Csurgó Attila – Kállai Ernő – Zsóri Ferenc (2024): Az orosz műszaki tevékenység jellemzői az orosz–ukrán háborúban. *Honvédségi Szemle – Hungarian Defence Review*, 152. évf. 3. szám, pp. 33–45. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2024.3.3>
40. De Bolle, Chaterine (2023). A nemzetközi rendőri együttműködés rövid áttekintése. *Belügyi Szemle*, 71. évf. 11. szám, pp. 1939-1947. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.11.2>

41. Deflem, Matthieu (2005): History of the International Police Cooperation. In: Miller, M. – Wright, R. A. (eds.), *The Encyclopedia of Criminology*, New York: Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780203942796>
42. Demeter Tamás – Lipics László – Zsigovits László (2010): Belsőhatár-ellenőrzés ideiglenes visszaállítása és annak informatikai problémái (Belsőhatár-ellenőrzés ideiglenes visszaállításának kérdései az EU Schengeni térségében). *Határrendészeti Tanulmányok*. VII. évfolyam 2. szám. pp. 41-77.
43. Dorning Henrik (1937): *A bűnügyi rendőrség nemzetközi összeműködése*. Budapest: Pallas.
44. Dorning Henrik (1942): A bűnözés nemzetközi hálózata. In: Borbély Z. – Kapy R. (szerk.) *A 60 éves magyar rendőrség 1881-1941*. Budapest: Halász irodalmi és könyvkiadó vállalat.
45. Dragicevic, Slavoljub et al. (2013): *Consequences of the river bank erosion in the Southern part of the Pannonian Basin: Case Study – Serbia and the Republic of Srpska*. *Forum geographic*, XII. évf. 1. szám. pp. 5-15. <http://dx.doi.org/10.5775/fg.2067-4635.2013.008.i>
46. Dumitrache Ionescu, Alina Ana – Schiopu, Oana Ionela (2016): Migrants' Smuggling is Knocking at the Danube's Door. Threats at the Romanian State Border. *Journal of Danubian Studies and Research*, 6. évf. 2. szám. pp. 320-333.
47. Duško Dimitrijević (2012): *A Review Of The Issue Of The Border Between Serbia And Croatia On The Danube*. *Megatrend Review*. Vol. 9, No 3, pp. 1-22.
48. Fekete Tamás - Balázs Benedek (2024): A modern dunai vízi- és folyamrendészet szervezeti története, 1897–2022 (1.). *Honvédségi Szemle – Hungarian Defence Review*, 151. évf. 6. szám. pp. 126–144. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2023.6.10>
49. Ferguson, Niall (2017): *A tér és a torony. Hálózatok, hierarchiák és harc a globális hatalomért*. Budapest: Scolar Kiadó.
50. Filep Szilárd-Pethő Zsuzsa (2021): A TIBEK Találatkezelő Központ. *Nemzetbiztonsági Szemle*. 9. évf. 2. szám 44-52. <https://doi.org/10.32561/nsz.2021.2.24>.
51. Finszter Géza (2001): Rendészet vagy rendvédelem. *Belügyi Szemle*, 49. évf. 2. szám. pp. 86-96. HU-ISSN 1218-8956
52. Finszter Géza (2013): A változó rendészet és a rendészettudomány. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.) *Tanulmányok „A változó rendészet aktuális kihívásai” című tudományos konferenciáról*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, pp. 5–12.

53. Finszter Géza (2014): *A társadalomtudományok és a rendészet*. In: Gaál Gyula – Hatzinger Zoltán (szerk.) *Rendészettudományi gondolatok. Írások a Magyar Rendészettudományi Társaság megalakulásának egy évtizedes jubileuma alkalmából*. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság, pp. 15-32.
54. Fleischer Tamás (2006): *Transzeurópai folyosók – a meglévők hosszabbítgatása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása?* In: *A Balkán és Magyarország: Váltás a külpolitikai gondolkodásban? Magyarország az Ezredfordulón, Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián*. MTA Társadalomkutató Központ - Európa Intézet, Budapest. pp. 365-379.
55. Fórizs Sándor (2020): A magyar határőrizet újjászervezése az I. világháborút követően. *Rendőrségi Tanulmányok*, 3. évf. Különszám. pp. 87-103.
56. Fórizs Sándor (2022): Egy PhD-dolgozat megvédése, és az esemény háttere. *Belügyi Szemle*, 70. évf. 4. szám. pp. 705-719. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.4.4>
57. Fórizs Sándor (2023): A Magyar Határőrség tiszti állománya 1950-1958 között. *Hadtörténelem*, 2023/4. szám. pp. 111-123. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2023.4.8>
58. Fórizs Sándor (2024): A határőrség vezetői állománya 1965-ben. *Hadtudomány*, XXXIV. évfolyam, 2024/4. szám. pp. 55-64. <https://doi.org/10.17047/HADTUD.2024/4>.
59. Gaál Gyula (2005): Az embercsempész tevékenység megjelenési formáinak és módszereinek változásai a Magyar Köztársaság államhatárán 1991-2003 között, Doktori (PhD) értekezés. Budapest: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola.
60. Gazdag Ferenc et al. (2011): A biztonságpolitika fogalma, tárgya, intézményei. In: Gazdag Ferenc (szerk.) *Biztonsági tanulmányok – biztonságpolitika*. Budapest: ZMNE. pp. 13-49.
61. Gelányi Zoltán (2000): A Mohács Határforgalmi Kirendeltség vízi átkelőhelyén történő határforgalom ellenőrzés a 80-as évek közepétől napjainkig. Szakdolgozat. Rendőrtiszti Főiskola, Határrendészeti Tanszék. 2000.
62. Germond, Basil (2011): The EU's security and the sea: defining a maritime security strategy. *European Security*. 20. évf. 4.szám. pp. 563–584. <https://doi.org/10.1080/09662839.2011.635648>
63. Gerrit Jan (Gert) Vorsteveld, szakmai tanácsadó, a Holland Királyság Vámhatósága előadása a dunai vámellenőrzéséről a cigarettacsempészet elleni küzdelem érdekében, 2023. szeptember 18-21. között Magyarországon, Mohácson megrendezett EUAF 2022 101101789 - 2022-HU-CORICO Konferencián.

64. Gulyás László (2007): Történeti áttekintés. In: Nagy I. (szerk.): *Vajdaság*. Pécs–Budapest: MTA Regionális Kutatások Központja – Dialóg Campus Kiadó.
65. Gustafsson, Asa (2018): The Baltic Sea Region Border Control Cooperation (BSRBCC) and border management in the Baltic Sea region: A case study. *Marine Policy*, Vol. 98, Elsevier. pp. 309-316. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.09.028>
66. Halász László – Hunyady György – Marton L. Magda (szerk.) (1979): *Az attitűd pszichológiai kutatásának kérdései*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
67. Hardi Tamás (2012): A Duna régió gazdasági fejlődésének geopolitikai háttere. in: Rechnitzer János – Rácz Szilárd (szerk.): *Dialógus a regionális tudományról*. Győr: Magyar Regionális Tudományi Társaság. pp. 122-131.
68. Hardi Tamás (2019): Történelem és geopolitika a dunai fejlesztések hátterében: Gondolatok a Duna régióformáló szerepéhez. In: Gál Zoltán; Ricz András (szerk.) *A környezet és a határok kutatója: Tiszteletkötet Nagy Imre 65. születésnapja alkalmából*. Szabadka: Regionális Tudományi Társaság. pp. 279-290.
69. Hautzinger Zoltán (2013): Az első idegenjogi törvény. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): *A modern magyar határrendészet száztiz éve*. Budapest: MRTT Határrendészeti Tagozat. 298 p. pp. 179-191
70. Hautzinger Zoltán (2018): *A migráció és a külföldiek büntetőjogi megjelenése*. Budapest: And Ann.
71. Hautzinger Zoltán (2020): A migráció szabályozásának reaktív tényezői. *Belügyi Szemle*, 68. évf. 9. szám. pp. 47-62. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2020.9.3>
72. Hegedűs Ernő (2016): Motorizáció a XX. századi magyar határőrizetben. In: *Rendvédelem-történeti Füzetek*, XXVI. évf. 52. szám. pp. 15-5. <https://doi.org/10.31627/RTF.XXVI.2016.52N.15-52P>
73. Hegyaljai Mátyás (2002): A rendészeti szervek nemzetközi együttműködésének struktúrája. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények I.* Pécs, 2002. pp. 76-89.
74. Héra Gábor – Ligeti György (2014): *Módszertan. A társadalmi jelenségek kutatása*. Budapest: Oziris.
75. Herczeg Mónika (2023): Az INTERPOL szerepe az európai integrált határigazgatásban. *Belügyi Szemle*, 71. évf. 11. szám. pp. 2025-2041. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.11.9>
76. Herczeg Mónika (szerk.), (2015): *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma.

77. Hermann Róbert et al. (2009): *1848–1849. A forradalom és szabadságharc képes története*. Debrecen: Tóth Könyvkereskedés és Kiadó.
78. Huszár Zoltán (2019): A Duna „életrajza” történeti és nemzetközi jogi megközelítésből. *Acta Humana – Emberi Jogi Közlemények*, 7. évf. 3. szám. pp. 47–62.
<https://doi.org/10.32566/ah.2019.3.3>
79. Huxham, Chris – Bech, Nic (2008): Inter-organizational Power. In: Cropper et. al. (eds.). *The Oxford Handbook of Inter-organizational Relations*. New York: Oxford University Press.
80. Jäger, Jens (2019): The Making of International Police Cooperation, 1880–1923. In: Härter, K. et al. (eds.) *The Transnationalisation of Criminal Law in the Nineteenth and Twentieth Century*, Vittorio Klostermann.
81. Jelentés a mohácsi FEP átfogó ellenőrzéséről 1991.10.21-30 között. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601).
82. Jelentés a mohácsi FEP átfogó ellenőrzéséről 1991.10.21-30 között. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)
83. Kalmár Ádám (2006): A Mohács Határrendészeti Kirendeltség folyami határforgalom-ellenőrzésének története és technológiája. Szakdolgozat. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Kossuth Lajos Hadtudományi Kar, Határrendészeti és Védelmi Tanszék.
84. Kalmár Ádám (2015): Közös műveletek és képzések munkacsoport. Herczeg Mónika (szerk.), (2015): *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma. pp. 43-51.
85. Kalmár Ádám (2021): Katonai jogállású személyek határátléptetése határvízen. *Katonai Jogi és Hadijogi Szemle*. 2021/2. szám. pp. 103-129.
86. Kalmár Ádám (2021a): A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1980-1991-ig. In: *Határrendészeti Tanulmányok* 18. évf. 2. szám. pp. 23-38.
87. Kalmár Ádám (2021b): A dunai határellenőrzés bűnüldözési funkciói rendkívüli időszakban. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.) *Rendészet a rendkívüli helyzetekben : húsz éves a Szent László napi konferencia*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport. pp. 293-301.
88. Kalmár Ádám (2021c): A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1991-től 1996-ig. In: *Határrendészeti Tanulmányok*. 2021:3. szám. pp. 20-34.
89. Kalmár Ádám (2022): Rendészeti együttműködés a Duna Stratégia égisze alatt. *Belügyi Szemle*, 70. évf. 12. szám. pp. 2591-2610. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.12.3>

90. Kalmár Ádám (2022a): Kockázatok a dunai vízi határforgalom-ellenőrzésben. *Magyar Rendészet*, 22. évf. 1. szám. pp. 121–138. <https://doi.org/10.32577/mr.2022.1.8>
91. Kalmár Ádám (2022b): Prediktív rendészet sajátos tényezői a vízi határforgalom-ellenőrzésben. In: Gaál, Gyula; Hautzinger, Zoltán (szerk.) *A rendkívüli helyzetek biztonsági tényezői*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, Magyar Rendészettudományi Társaság. pp. 153-158.
92. Kalmár Ádám (2024): A Duna Régió sérülékenysége az orosz-okrán háború tükrében. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.) *A rendészet tudománya és gyakorlata*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport. pp. 239-244.
93. Kalmár, Ádám (2023): Law Enforcement Officials’ Opinion on the Security Situation and Cooperation on the Danube: – Based on the “DARIF 2022” International Questionnaire Survey. *Magyar Rendészet*, 23. évf. 1. szám. pp. 69–88.
<https://doi.org/10.32577/mr.2023.1.4>
94. Kalmár, Ádám (2023a): A Case Study on the Investigation of Serious Organised Crime on the Danube. *Internal Security*, vol. 15, no. 2, pp. 83-96.
<https://doi.org/10.5604/01.3001.0054.4579>.
95. Karl Rasce (1917): *Der Polizeibegriff im heutigen preussischen recht*. kn. Menden.
96. Kemény Gábor (2020): Az Egyedüli Kapcsolattartási Pont és a Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely által fogatosított információcserét befolyásoló környezeti tényezők. *Belügyi Szemle*, 69. évf. 1. szám. pp. 107–122. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.1.5>
97. Kerék Gábor (2020): Az árvízhidrológia jelentősége a környezetvédelemben. *Biztonságtudományi Szemle*, 2020. II. évf. 2. szám. pp. 69-83.
98. Kerezsi Klára (2015): Minőségi gondolkodáshoz minőségi képzést! Gondolatok a felsőfokú rendészettudományi képzésről. *Belügyi Szemle*, 63. évf. 12. szám. pp. 7-21.
99. Kilic, Tugce (2019): A menekültügyi politika Európai Unióra kívülre helyezése. A Törökországgal kötött egyezség és annak hatása a Balkánra. *Állam- és jogtudomány*. Budapest, 2019, LX. évfolyam 4. szám. pp. 11-27.
100. Kis-Benedek József (2023): *Az orosz-ukrán háború és a hadtudomány*. Hadtudomány. XXXIII. évfolyam. 2023/3. szám. pp. 32-46. <https://doi.org/10.17047/HAD-TUD.2023.33.3.32>
101. Kovács Gábor (2015): A határrendészetben ható törvényszerűségek és elvek érvényesítése az illegális migráció elleni küzdelemben. In: Hautzinger Zoltán (szerk.) *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XVI*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja. pp. 221-233.

102. Kovács István (2015): „Olajozás”, szervezett bűnözés és prostitúció a 90-es években Magyarországon. *Nemzetbiztonsági Szemle*, 3. évf. 1. szám. pp. 114-146.
103. Kriskó Edina (2012): A rendőrség társadalmi rendeltetése és a rendőrségi kommunikáció. Doktori értekezés, Pécs. Pécsi Tudományegyetem Nyelvtudományi Doktori Iskola.
104. Kui László (2020): A magyar határőrizet technikai generációváltásai és lehetséges fejlesztési irányok. Doktori (PhD) értekezés. Budapest. Nemzeti Közszerológiai Egyetem, Rendészettudományi Doktori Iskola.
105. Kun Attila (2012): A puha jog (soft law) szerepe és hatékonysága a munkajogban – Az új Munka Törvénykönyve apropóján. *Pázmány Law Working Papers*, 2012/41. szám. pp. 1-23.
106. M. Nyitrai Péter (2006): *Nemzetközi és európai büntetőjog*. Budapest: Osiris Kiadó.
107. Markovic, Darko M.(2018): International legal aspects of delimitation between Croatia and Serbia on the Danube River. *Pravo Politika*, Godina XI, 1-2/2018. pp. 42-53.
108. Márton Balázs (2023): A NIBEK-től a Nemzeti Információs Központig. *Nemzetbiztonsági Szemle*. 11. évf. 1. szám. pp. 29-31. <https://doi.org/10.32561/nsz.2023.1.2>
109. Mátyás Szabolcs (2020): *Az elemző-értékelő munka gyakorlati aspektusai*. Budapest: Nemzeti Közszerológiai Egyetem, Közigazgatási Továbbképzési Intézet, 2020.
110. Mays, Terry M. (2004): *Historical Dictionary of Multinational Peacekeeping*. Lanham, Maryland and Oxford. The Scarecrow Press Inc.
111. McChrystal, Stanley et. al. (2015): *Csapatok csapata. Szervezeti együttműködés és elköteleződés felsőfokon*. Budapest: HVG Kiadó.
112. Mezei Sándor (2023): Testing experience of tobacco products; possible test tools, methods, and their inclusion during river inspections. c. előadása a dunai vámellenőrzéséről a cigarettacsempészet elleni küzdelem érdekében, 2023. szeptember 18-21. között Magyarországon, Mohácson megrendezett EUAF 2022 101101789-2022-HU-CORICO Konferencián.
113. Nagy György (2009): A magyar határforgalom-ellenőrzésének sajátosságai 1945-2005. In: *Rendvédelem-történeti Füzetek*, XVII. évf. 20. szám. pp. 58-78. <https://doi.org/10.31627/RTF.XVII.2009.58-78P>
114. Nagy György (2013): A Magyar Királyi Határrendőrség felállításának okai, máig ható jelentősége. In: *A Modernkori magyar határrendészet 110 éve*. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság, Határrendészeti Tagozat. pp. 13-43.

115. Nagy József (2000): A Határőrség területi elhelyezkedésének, tevékenységének, szervezetének és létszámának fejlődése 1958-tól 1998-ig. Doktori (PhD.) értekezés tervezete, Budapest.
116. Nagy József (2012): A magyar Határőrség szervezete, létszáma és területi elhelyezkedése 1958-1990. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, XXII. évf. 25. szám V. melléklet. pp. 67-78. <https://doi.org/10.31627/RTF.XXII.2012.25N.67-78P>
117. Nagy Judit (2022): A nemzetközi bűnügyi együttműködés jogi keretei, elvei, eszközei. *Rendőrségi Tanulmányok*. V. évfolyam 2022/1. szám. pp. 119-141.
118. Nagy Zoltán (2018): *Közlekedésföldrajz*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
119. Olak, Antoni – Krauz, Antoni (2015): Nielegalna migracja ochrona granicy morskiej RP. Economy in conditions of globalization: problems, trends, perspectives. *Materials Digest of the 3d International Scientific and practical Internet-Conference from 23 till 27 of March, 2015*. Dnipropetrovsk. 2015.
120. Orgoványi István (2017): Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben 1950-1956. *Betekintő*, 11. évf. 2. szám. ISSN 1788-7569. pp. 1-19.
121. Ormai Tamás (2021). Törökország migrációs helyzetképe. In Teke András (szerk.), *A nemzetközi migráció kihívásai és kezelésének módja hazánkban, valamint a balkáni migrációs útvonal államaiban*. Budapest: Magyar Rendészettudományi Társaság, Migrációs Tagozat. pp. 94-99.
122. Parádi Ákos (2019): *A Magyar Királyi Folyamőrség. Salutem*, 7. pp. 85-112. <https://doi.org/10.31626/HU-EISSN2530094X.VIITOM.85-112.p>
123. Parádi József (2003): *Rendőrség a határőrizetben*. Budapest: Tipico Design.
124. Parádi József (2010): A két világháború közötti Magyar Királyság rendvédelme. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 18. évf. 21. szám. pp. 85-100. <https://doi.org/10.31627/RTF.XVIII.2010.21N.85-100P>
125. Parádi József (2014): A Magyar Királyi Vámőrség, a polgári magyar állam rendvédelmi testülete. *Rendvédelem-történeti Füzetek*. XXIV. évf. 39-40-41-42.szám. pp. 81-98. <https://doi.org/10.31627/RTF.XXIV.2014.39-40-41-42N.81-98P>
126. Parádi József (2018) *A dualizmus kori Magyar Királyi Pénzügyőrség határőrizeti szolgálata*. In: Emlékkönyv Öry Károly születésének 85. évfordulója tiszteletére. Salutem (6). Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, Budapest, pp. 89-118.
127. Pavlik Ferenc - Laky Imre (1907): *Határrendészet Kézikönyve*. Budapest: Pátria Nyomda.

128. Reason, James (1990): The Contribution of Latent Human Failures to the Breakdown of Complex Systems. *Philosophical Transactions of the Royal Society B*, 327. (1990), 1241.
129. Répási Krisztián (2021): Szervezett bűnözés. In: Tálas-Csiki-Etl-Berzsenyi (szerk.): *A globalizált világ kihívásai*. Budapest: Ludovika Egyetemi Kiadó.
130. Ritecz György – Sallai János (2016): *A migrációs trendjei, okai és kezelésének lehetőségei 2.0*. Budapest: Hanns Siedel Alapítvány.
131. Ritecz György (2013): A migráció kockázatai. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XIV*. Pécs, 2013. pp. 255-264.
132. Ritecz György (2013a): Gondolatok a migrációs kihívások kapcsán. In: *Szakmai Szemle – A Katonai Biztonsági Szolgálat Kiadványa*, 2013. évi 3.szám. pp. 55-72.
133. Sallai János - Borszéki Judit (2021): Egy megvalósítható utópia? Közös munkanyelv keresése a nemzetközi rendőri együttműködés kezdetén. In: Szabó A. (szerk.) *Tehetség, szorgalom, hivatás*. Tanulmánykötet. Magyar Rendészettudományi Társaság Vám- és Pénzügyőri Tagozat, Budapest, pp. 129-141. <https://doi.org/10.37372/mrttvpt.2021.1.9>
134. Sallai János – Borszéki Judit (2022): A nemzetközi rendőri együttműködés kezdetei. *Belügyi Szemle*. 70. évf. 5. szám. pp. 983-1003. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.5.6>
135. Sallai János (2025): Az államhatár fogalmának és az államhatárok kijelölése történetének nemzetközi áttekintése. *Honvédségi Szemle – Hungarian Defence Review*, 153. évf. 1. szám. pp. 51–62. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2025.1.5>
136. Schruijer, Sandra GL. (2008) The Social Psychology of Inter-organizational Relations. In: Cropper et. al. (eds.). *The Oxford Handbook of Inter-organizational Relations*. New York: Oxford University Press. pp. 417-440.
137. Simonovic, Ivan – Nimac, Ivan (1999): UNTAES: a Case Study. *Croatian International Relations Review*. Vol 5. No. 14. pp. 5-9.
138. Som Krisztián (2016): Határforgalom ellenőrzés és a külföldre utazás szabályozása Magyarországon az I. világháborúban. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, XXVI. évf. 52. szám. pp. 95-138. <https://doi.org/10.31627/RTF.XXVI.2016.52N.95-138P>
139. Szabályzat a dunai határforgalomnak Mohácson és Bezdánban való ellenőrzésére, készült Budapesten, 1986. április 24-én, Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, (magángyűjtemény, Gelányi Zoltán r. alez.)
140. Szabó Andrea (2017): A pénzügyi igazgatás szervezeti keretei egykor és most a rendészeti feladatok tükrében. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XIX*. Pécs, 2017. pp. 351–356.

141. Szenes Zoltán (2017): Katonai biztonság napjainkban. Új fenyegetések, új háborúk, új elméletek. in: Finszter Géza – Sabjanics István (szerk.) *Biztonsági kihívások a 21. században*. Budapest: Dialóg Campus.
142. Szerbhorvát György (2015): A jognélküliség asztalánál. *Fundamentum: az emberi jogok folyóirata*. 2015 évi 4. szám. Budapest. pp. 67-72.
143. Szigeti Péter (2001): Vázlat a közbiztonság három dimenziójáról: világrendszer, nemzetállami szint és lokalitás. *Jogtudományi Közlöny*, 56. évf. 4. sz. pp. 153–161.
144. Teke András (2006): A veszélyek kezelése és a határbiztonság. In: Hautzinger Zoltán (szerk.). *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények VI*. Pécs: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja. pp. 65-89.
145. Teke András (2013): A folyamat-és rendszerszemlélet érvényesülése a határbiztonságban. In: *A modernkori magyar határrendészet 110 éve*. Budapest: MRTT Határrendészeti Tagozat. pp. 81-96.
146. Tikanmaki, Ilkka – Rasanen, Jari – Ruoslahti, Harri (2022): Information Sharing Networks for European Land and Maritime Border Authorities. *26th International Conference on Circuits, Systems, Communications and Computers (CSCC)*, Crete, Greece, 2022, <https://doi.org/10.1109/CSCC55931.2022.00035>.
147. Tóth József (1938): *Rendészetfogalom a nemzeti szocialista államban*. Eger: Szent János Nyomda.
148. Tóthné Demus Mária (2013): A Határőrség alkotmányos jogállása és feladatrendszere a rendszerváltozást követően. In: Gaál Gyula-Hautzinger Zoltán (szerk.) *A modernkori magyar határrendészet százttíz éve*. Budapest: Magyar Rendészet tudományi Társaság Határrendészeti Tagozat. pp. 67-71.
149. Úti jelentés: a Külső Határok Alap KHA-2010/3.2.2, a Folyami határellenőrzés technikai feltételeinek korszerűsítése Mohácson I. fázis, a műszaki specifikáció elkészítése c. projekt keretében. Budapest, 2011.05.05. Készítette: Náday Zoltán r. főhadnagy. ORFK Határrendészeti Főosztály.
150. Vájlók László et al. (2022): A Biztonsági Technológiák Nemzeti Laboratórium Biztonságos Ország Biztonságos Határ alprojekt. *Magyar Rendészet*. 2022/4. szám. pp. 95-117. <https://doi.org/10.32577/mr.2022.4.6>
151. Varga Zita (2017): A közös kapcsolattartási szolgálati helyek. Határrendészeti Tanulmányok 2017/1. szám. Budapest. pp. 53-68.

152. Yakhlef, Sophia – Basic, Goran – Akerström, Malin (2015): *Project Turnstone. Successful Collaboration and Collaboration Obstacles in Police, Border and Coast Guard Cooperation*. Lund University, Lund. 2015.
153. Yang, Tung-Mou – Maxwell, Terrence (2011): Information-sharing in public organizations: A literature review of interpersonal, intra-organizational and inter-organizational success factors. *Government Information Quarterly*, Volume 28, Issue 2, pp. 164-175, ISSN 0740-624X, <https://doi.org/10.1016/j.giq.2010.06.008>.
154. Yin K, Robert (2014): *Case Study Research Design and Methods* (5th ed.) Thousand Oaks, Sage.
155. Yin, K. Robert (1993): *Applications of case study research*. Newbury Park, CA: Sage Publishing.
156. Zsigovits László (2014): Globalizációból fakadó rendészeti kihívások a korszerű információtechnológia tükrében. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XV*. Pécs, 2014. pp. 61-66.

Interneten elérhető források jegyzéke

1. A Belügyminisztérium Európai Unió és nemzetközi támogatással megvalósuló projektjei: A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása. DARIF. <https://bmprojektek.kormany.hu/a-dunai-folyami-forum-strukturajanak-letrehozasa-darif> (Letöltés ideje: 2023.05.09.)
2. A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának Az EU makro regionális stratégiáinak végrehajtásáról {SWD(2019) 6 final}. https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/e/82/62000/2_implementation_hu.pdf (Letöltés ideje: 2024.09.12)
3. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája. Brüsszel, COM(2010) 715/4. https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/2/a9/10000/com2010_715_danube_hu.pdf (Letöltés ideje: 2023.01.09)
4. A Fekete-tengeren halászhajóval átkelő bevándorlókat mentettek ki a román hatóságok. *Mandiner*, 2017. november 28. <https://mandiner.hu/kulfold/2017/11/a-fekete-tengeren-halaszhajoval-atkelo-bevandorlokat-mentettek-ki-a-roman-hatosagok> (Letöltés ideje: 2024.05.02)

5. A magyar nyelv értelmező szótára. Szerkesztette: A Magyar Tudományos Akadémia Nyelvtudományi Intézete. Akadémiai Kiadó. Első Kiadás: 1959–1962. Bárczi Géza Akadémikus és Országh László Egyetemi Tanár. Online. Budapest: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-magyar-nyelv-ertelmezo-szotara-1BE8B/> (Letöltés ideje: 2023.05.10)
6. A Pallas Nagy Lexikona. Online. Budapest: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-pallas-nagy-lexikona-2/n-12D43/nemzetkozi-buntetojogi-egyesulet-131D9/> (Letöltés ideje: 2023.12.21).
7. A Román Határrendőrség előadása „A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása” – DARIF című projektnyitó konferenciáján a „Fekete-tengeri Együttműködési Fórum és a Fekete-tengeri Határrendészeti Koordinációs és Információs Központ” címmel. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/5/17/80000/Black%20Sea%20Forum.pdf> (Letöltés ideje: 2023.08.13.)
8. A Tanács következtetései az uniós politikai ciklus állandó folytatásáról a szervezett és súlyos nemzetközi bűnözés elleni küzdelemről: EMPACT 2022 + A Tanács következtetései (2023. március 9.) 7100/23, COSI40, ENFOPOL101, CRIMORG 23, ENFOCUS-TOM 20, JAI 267. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7100-2023-INIT/en/pdf> (Letöltés ideje: 2024.08.22)
9. Adrian Sbarcea, a Román Határrendőrség képviselőjének előadása a BSCF-ről 2015. november 19-én Brüsszelben. https://maritime-forum.ec.europa.eu/document/download/3b336e22-f86d-4eb9-a1d8-e40b2b0dbba3_en?filename=Presentation%20BSCF%20Brussels%20nov%202015%20final%20version_0.ppt&prefLang=hr (Letöltés ideje: 2024.08.13.)
10. Az EU Tanácsa: Schengeni térség: A Tanács úgy határozott, hogy megszünteti a Horvátországgal közös határain az ellenőrzést. (sajtóközlemény). <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2022/12/08/schengen-area-council-decides-to-lift-border-controls-with-croatia/> (Letöltés ideje: 2023.05.01.)
11. Az EUSDR kormányzati dokumentumai. <https://dunaregiostrategia.kormany.hu/dokumentumok> (Letöltés ideje: 2023.01.09.)
12. Balizs Benedek: Ukrajna igyekszik helyreállítani a Duna menti kikötőit. <https://index.hu/kulfold/2022/07/09/haboru-oroszorszag-ukrajna-orosz-ukran-konfliktus-vlagyimir-putyin-volodimir-zelenszkij/ukrajna-igyekszik-helyreallitani-a-duna-menti-kikotoit/> (Letöltés ideje: 2023.07.09.)

13. BBC Monitoring European: Bulgarian border police to take part in international Black Sea patrol exercise. London, 2011. július 05. <https://search.proquest.com/wire-feeds/bulgarian-border-police-take-partinternational/docview/874564078/se-2?accountid=42933> (Letöltés ideje: 2024.08.13)
14. BBC: Ukraine war: Russia attacks grain stores at River Danube ports. 2023. July 24. <https://www.bbc.com/news/world-europe-66289136> (Letöltés ideje: 2024.04.29.)
15. Bereznay István: Egy NATO-tagország hajóját találta el az oroszok egyik csapása. <https://index.hu/kulfold/2023/07/26/haboru-oroszorszag-ukrajna-orosz-csapas-gabona-tarolok-romania-nato-civil-hajo/> (Letöltés ideje: 2023.07.26.)
16. Borbándi Dániel: Oroszország blokkolja a hajók belépését az összes ukrán kikötőbe. <https://index.hu/kulfold/2023/06/01/haboru-orosz-ukran-konfliktus-oroszorszag-ukrajna-moszkva-kijev-vlagyimir-putyin-volodimir-zelenszkij-kreml-ellentamadas-veszelyben-a-gabonaszallitas-oroszorszag-blokkolja-a-hajok-belepeset-az-osszes-ukran-kikotobe/> (Letöltés ideje: 2023.06.01.)
17. Budapest Process Working Group on the Black Sea Region: Report on border guard cooperation. <https://www.iom.int/sites/g/files/tmzbd1486/files/jahia/webdav/shared/shared/mainsite/microsites/rcps/budapest-process/2011-BP-Black-Sea-WG-Sofia-9-10Feb.pdf> (Letöltés ideje: 2024.08.13.)
18. Christian Jechoutek (2013): *Strategic Analysis to Support the Activities of a Danube River Forum*. Prezentáció. Budapest, Europol, 2013. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/f/5a/a0000/Europol%20Presentation%20on%20Threat%20Notice%20Danube.pdf> (Letöltés ideje: 2024.04.17)
19. Danube Commission (2023): Market Observation for Danube navigation: Results in 2022. Budapest. HU ISSN 3004-0086. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2022/> (Letöltés ideje: 2023.11.09.)
20. Danube Commission (2024): Market Observation for Danube Navigation: Results for period January-September 2023. Budapest, 2024. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-quarterly-reports/market-observation-for-danube-navigationresults-for-period-january-september-2023/> (Letöltés ideje: 2024.04.19)
21. Đorđević, Saša (2023): Fuel to the fire: Impact of fuel smuggling in Southeast Europe. Research Report. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/08/Saša-Dordević-Fuel-to->

- [fire-Impact-of-fuel-smuggling-SE-Europe-August-2023.pdf](#). (Letöltés ideje: 2024.04.24)
22. Duna régió Stratégia – 3 igen a költségvetés célirányos felhasználására, az eredeti ötletek összehangolására, az új szemléletű térségi politikára. EU soros elnökség, Magyarország. https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/5/a9/10000/Duna_Regio_Strategia_sajtoanyag_0.pdf (Letöltés ideje: 2023.01.09)
 23. Enlargement and Eastern Neighbourhood: Standard summary project fiche – IPA centralised programmes. https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/5d2ea8f1-cc51-48d3-9234-ceed103e3400_en?filename=pf1_cafao_final_en.pdf&prefLang=uk (Letöltés ideje: 2024.08.26)
 24. EU jogi összefoglaló: A határokon átnyúló együttműködés megerősítése (prümi határozat). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=LEGISSUM:jl0005> (Letöltés ideje: 2024.08.26)
 25. Europa Liberă Moldova: Ce exportă în Rusia uzina transnistreană Moldavizolit dar nu mai are voie, Radio Europa Liberă Moldova. <https://moldova.europalibera.org/a/ce-exporta-in-rusia-uzina-transnistreana-moldavizolit-dar-nu-mai-are-voie/32917664.html> (Letöltés ideje: 2024.04.10)
 26. Európai Bizottság: EU-Ukrajna szolidaritási folyosók. https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_hu (Letöltés ideje: 2024.04.29.)
 27. Európai Bizottság: Iránymutatások az integrált határellenőrzéshez az európai határigazgatásban, A Bizottság Külső együttműködése. <https://www.icmpd.org/file/download/48280/file/Guidelines%2520for%2520Integrated%2520Border%2520Management%2520in%2520European%2520Commission%2520External%2520Cooperation%2520EN.pdf> (Letöltés ideje: 2023.08.10)
 28. Európai Nyomozó: Bűnözők elleni fellépés határokon át. https://www.Europol.europa.eu/sites/default/files/documents/hu_europeaninvestigator-hungary_0.pdf (Letöltés ideje: 2024.08.22)
 29. European Parliament: Police and Customs Cooperation Centres. Parliamentary question - E-003850/2022. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2022-003850_EN.html (Letöltés ideje: 2024.08.29.)
 30. European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine (EUBAM), Annual Report 2021, April 2022. <https://eubam.org/wp-content/uploads/2022/04/EUBAM-Annual-Report-2021.pdf>. (Letöltés ideje: 2024.05.02)

31. Europol: 42 arrested for smuggling migrants across Danube, March 2024.
<https://www.Europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/42-arrested-for-smuggling-migrants-across-danube>. (Letöltés ideje: 2024.05.02)
32. Europol: bemutatkozás. <https://www.Europol.europa.eu/about-Europol> (Letöltés ideje: 2024.08.22)
33. Europol: Műveleti és Stratégiai Megállapodás Moldova és az Europol között.
https://www.Europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/agreement_on_operational_and_strategic_cooperation_between_the_european_police_office_and_the_republic_of_moldova.pdf (Letöltés ideje: 2024.08.26)
34. Europol: Műveleti és Stratégiai Megállapodás Szerbia és az Europol között.
https://www.Europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/agreement_on_operational_and_strategic_co-operation_between_the_republic_of_serbia_and_the_european_police_office.pdf (Letöltés ideje: 2024.08.26)
35. Europol: Műveleti és Stratégiai Megállapodás Ukrajna és az Europol között.
https://www.Europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/agreement_on_operational_and_strategic_cooperation_ukraine.pdf (Letöltés ideje: 2024.08.26)
36. Frontex: Frontex launches new pilot project in Romania. <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/frontex-launches-new-pilot-project-in-romania-zFoTdL> (Letöltés ideje: 2024.09.06)
37. Frontex: Közös integrált kockázatelemzési modell 2.1. Összefoglaló füzet.
<https://prd.frontex.europa.eu/document/common-integrated-risk-analysis-model-2-1/> (Letöltés ideje: 2024.05.02)
38. Galeotti, Mark – Arutunyan, Anna (2023): Peace and proliferation. The Russo-Ukrainian war and the illegal arms trade. Research report. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/03/Mark-Galeotti-and-Anna-Arutunyan-Peace-and-proliferation-The-Russo-Ukrainian-war-and-the-illegal-arms-trade-GI-TOC-March-2023.pdf> (Letöltés ideje: 2024.07.18)
39. GI-TOC Arms Monitoring Project: Smoke on the horizon (2024): Trends in arm trafficking from the conflict in Ukraine. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2024/06/Smoke-on-the-horizon-trends-in-arms-trafficking-from-the-conflict-in-Ukraine-GI-TOC-June-2024.v3.pdf> (Letöltés ideje: 2024.06.28.)

40. GI-TOC, UKR-Obs: Drugs on the front line. 2024. <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-synthetic-drugs-ocindex/> (Letöltés ideje: 2024.06.27.)
41. GI-TOC, UKR-Obs: Port in a storm. Organized crime in Odesa since the Russian invasion. <https://globalinitiative.net/analysis/odesa-bessarabia-organized-crime/>. (Letöltés ideje: 2024.05.02)
42. GI-TOC: Global Organized Crime Index (2023). Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/09/Global-organized-crime-index-2023-web-compressed-compressed.pdf> (Letöltés ideje: 2024.04.24)
43. Gordiichuk, Dana: І на річці, і на морі. Україна повертає контейнерні перевезення суднами. Що це означає для економіки? Economic Pravda. <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/14/711166/> (Letöltés ideje: 2024.04.30)
44. Gyorsabb dunai hajózás – bővülő kapcsolatok. Dunántúli Napló, 1986. október (43. évfolyam, 270-300. szám)1986.10.08 / 277. szám. https://library.hungaricana.hu/hu/view/DunantuliNaplo_1986_10/?query=moh%C3%A1cs%20bezdan%20hat%C3%A1rforgalom%20Duna&pg=64&layout=s (Letöltés ideje: 2023.01.11)
45. Határőrizet megerősítése. Budapest, 1911. 47 p. (levéltári jelzet: MNL OL K 149 43. cs. 1911. 8. t.) <http://csendor.com/konyvtar/konyvek/Hatar1911/Hatarorizet%20megerosites%201911.pdf> (Letöltés ideje: 2023.11.26.)
46. Határrendészeti Szakismeretek. Felkészülési anyag. Online. Budapest: Nemzeti Közszerológati Egyetem. https://rtk.uni-nke.hu/document/rtk-uni-nke-hu/hor_szakimerekek_olvasmanygyujtemeny.pdf (Letöltés ideje: 2023.05.01.)
47. Határőrizeti Szabályzat. Belügyminisztérium, Határőrség Országos Parancsnoksága, Budapest. 1958. <https://hokalapitvany.hu/download/hatarorizeti-szabalyzat-1958/> (Letöltés ideje: 2024.01.11)
48. HT-2. Határőrizeti Szabályzat. Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokaág. Budapest: 1967. (ÁBTL-1.2-10-21/25/1967/100) <https://hokalapitvany.hu/download/ht-2-hatarorizeti-szabalyzat-1967-abtl/> (Letöltés ideje: 2025.01.11)
49. HT-4. Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat. Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokaág. Budapest: 1969. (ÁBTL-4.2-10-21/9/1969/1) <https://hokalapitvany.hu/download/ht-4-hatarforgalom-ellenorzesi-szabalyzat-1969-abtl/> (Letöltés ideje: 2025.01.11)

50. Hőr/1. Határőrizeti Szabályzat Határőrkerület (-ezred) részére. Belügyminisztérium, Határőrség Országos Parancsnoksága, Budapest. 1973. <https://hokalapitvany.hu/download/hor-1-hatarorizeti-szabalyzat-hatarorkerulet-ezred-reszere-1975/> (Letöltés ideje: 2024.01.11)
51. Hőr/2. Határőrizeti Szabályzat Határőrőrs, tartalékörs részére. Belügyminisztérium, Határőrség Országos Parancsnoksága, Budapest. 1975. <https://hokalapitvany.hu/download/hor-2-hatarorizeti-szabalyzat-hatarorors-tartalekors-reszere-1975/> (Letöltés ideje: 2024.01.11)
52. Hőr/4. Határőrizeti Szabályzat a határőrség sorállománya részére. Belügyminisztérium, Határőrség Országos Parancsnoksága, Budapest. 1977. <https://hokalapitvany.hu/download/hor-4-hatarorizeti-szabalyzat-a-hatarorseg-sorallomanya-reszere-1977/> (Letöltés ideje: 2024.01.11)
53. iBorderCtrl Projekt: A határátlépési folyamatok felgyorsítására irányuló törekvés. <https://www.iborderctrl.eu/iborderctrl-project-the-quest-of-expediting-border-crossing-processes.html> (Letöltés ideje: 2023.12.21.)
54. Infrastruktúrafejlesztés a szisztematikus határellenőrzés bevezetésére, Belső Biztonsági Alap BBA-2.6.3/3-2017- 00001 sz. projekt alapján. https://www.police.hu/sites/default/files/ORFK_EU_t%C3%A1mogat%C3%A1sok_2021.%20I..pdf (Letöltés ideje: 2023.08.31)
55. International Centre for Migration Policy Development: Study on the status of information exchange amongst law enforcement authorities in the context of existing EU instruments JLS/2009/ISEC/PR/001-F3, December, 2010. <https://www.icmpd.org/file/download/54403/file/Study%20on%20the%20status%20of%20information%20exchange%20amongst%20law%20enforcement%20authorities%20in%20the%20context%20of%20existing%20EU%20instruments.pdf> (Letöltés ideje: 2023.08.13.)
56. International Court of Justice; List of all cases. <https://www.icj-cij.org/list-of-all-cases> (letöltés ideje: 2025.06.02.)
57. Joint Declaration. “Setting up the Structure of a Danube River Forum” 17-19 September 2013, Budapest/Mohács (Hungary). <https://bmprojektek.kormany.hu/download/9/76/80000/DARIF%20Joint%20Declaration%20EN.pdf> (Letöltés ideje: 2024.05.12.)

58. Keep.eu: Danube Border Police Cooperation in the HU-HR border area. <https://keep.eu/projects/13087/Danube-Border-Police-Cooper-EN/> (Letöltés ideje: 2024.08.26)
59. Kemp, Walter – Scaturro, Ruggero (2024): Undercurrents. Blue Crime on the Danube. Research Report. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2024/06/Walter-Kemp-Ruggero-Scaturro-Undercurrents-Blue-crime-on-the-Danube-GI-TOC-June-2024.pdf> (Letöltés ideje: 2024.06.28.)
60. Kowalik Tamás – Tóth Rebeka (2012): Esettanulmány alapú módszertan. Online. Budapest: NKE Közigazgatási Vezetői Akadémia. <https://tudasportal.unike.hu/xmlui/bitstream/handle/20.500.12944/100182/586.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Letöltés ideje: 2023.03.02.)
61. Leidos: Air, Land and Sea: Securing borders through biometrics. <https://www.leidos.com/sites/leidos/files/2018-08/air-land-and-sea-securing-borders-through-biometrics.pdf> (Letöltés ideje: 2023.12.21)
62. Magyar Katonai Közlöny, 1925 (13. évfolyam. Néhány szó a géppuskás harckiképzésről. Írta: Ludvig Viktor tábornok.) https://adt.arcanum.com/hu/view/MagyarKatonaiKozlony_1925/?query=orsovai%20r%C3%A9vkapit%C3%A1lnys%C3%A1g&pg=1025&layout=s (Letöltés ideje: 2023.12.21)
63. Magyarország tiszti cím- és névtára - 31. évfolyam, 1912.I. Magyarország M. kir. kereskedelemügyi ministerium. https://adt.arcanum.com/hu/view/TisztiCimtar_1912/?query=orsovai%20r%C3%A9vkapit%C3%A1lnys%C3%A1g&pg=344&layout=s (Letöltés ideje: 2023.11.26.)
64. Meinel, Ulf – Haringova, Andrea (2025): *Practical Manual on border controls along the Danube and its navigable tributaries*. 5th Edition – April 2025. Online. Vienna: Viadonau. https://www.viadonau.org/fileadmin/content/viadonau/06Unternehmen/Dokumente/2025/20250127_5th_edition_Manual_on_Border_Controls.pdf (Letöltés ideje: 2025.04.30.)
65. Mező Gergely: Szabványosított személyzeti és utaslista alkalmazás a mohácsi határrendészet részére. (Előadás, DARIF Projekt, Extra Workshop, 2014. május 13, Budapest). https://bmprojektek.kormany.hu/download/d/5a/a0000/DARIF_PAXLST_Gergely%20Mezo.pdf (Letöltés ideje: 2023.10.19)

66. Mihm, Andreas: Die Donaukommission wirft Russland raus. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/donaukommission-wirft-russland-raus-nach-168-jahren-19508800.html> (Letöltés ideje: 2024.02.12.)
67. Ministry of the Interior of the Republic of Serbia, Smuggling of Humans. <https://socta.mup.gov.rs/krijumcarenje-ljudi/>. (Letöltés ideje: 2024.04.07)
68. Miniszterelnöki Hivatal (2004): Módszertani útmutató a kormányzati stratégiai tervezéshez. Online. Budapest: Miniszterelnöki Hivatal. <https://docplayer.hu/37271679-Modszertani-utmutato-a-kormanyzati-strategiai-tervezeshez.html> (Letöltés ideje: 2024.05.02)
69. MTI: Időszerű a Dunai Koordinációs Központ létrehozása. <https://2010-2014.kormany.hu/hu/belugyminiszterium/hirek/idoszeru-a-dunai-koordinacios-kozpont-letrehozasa> (Letöltés ideje: 2024.08.22)
70. Népszabadság: Az európai biztonsági és együttműködési értekezlet Helsinkiben aláírt záróokmánya. 1975. augusztus 3. <https://retorki.hu/olvasoszoba/a-helsinki-zarookmany-alairasa/dokumentumok> (Letöltés ideje: 2023.01.10.)
71. Növekedés: A tapasztalt nyomozók is megdöbbentek a csempészcigi mennyiségén. <https://novekedes.hu/nav-infotar/a-tapasztalt-nyomozok-is-megdobbentek-a-csempeszcigi-mennyisegen-video-a-cikkben> (Letöltés ideje: 2023.09.22)
72. Origo/MTI: Csaknem egy tonna kokaint foglaltak le Romániában. <https://www.origo.hu/nagyvilag/20190326-csaknem-egy-tonna-kokaint-foglaltak-le-romaniaban.html> (Letöltés ideje: 2023.03.23)
73. Ormai Tamás – Kund Dávid (2015): PCCC development.ppt Pristina. <https://docs.google.com/presentation/d/e/2PACX-1vTOxNUI-derg7zgKFrkTpVF0FZhb0rWu55XsMHFh4rJ3r1R-NLv-iB-SJY/pub?start=false&loop=false&delayms=60000&slide=id.p1> (Letöltés ideje: 2024.08.29)
74. Paul Harmes (2018): Romania's Danube Delta & Carpathian Mountains. Naturetrek Tour Report. Online. Hampshire, UK: Naturetrek. https://d11gbzngntg4t4.cloudfront.net/reports/ROM03_report_180804_Romanias_Danube_Delta_Carpathian_Mountains.pdf. (Letöltés ideje: 2024.05.02)
75. Petőfi Népe: Mohács, Bezdán, Folyami határállomások. 1986. október (41. évfolyam, 231-257. szám) https://library.hungaricana.hu/hu/view/BacsKiskunMegyeiNepuj-sag_1986_10/?query=moh%C3%A1cs%20bezdán%20hat%C3%A1rforgalom%20Duna&pg=60&layout=s (Letöltés ideje: 2023.01.11)

76. Port of Rotterdam: Highlights Annual Report 2023. https://reporting.portofrotterdam.com/FbContent.ashx/pub_1018/downloads/v240305102746/PoR_AR_2023_Annual_Report_Highlights.pdf (Letöltés ideje: 2024.05.29)
77. Reliance Risk: Using Bow-tie Analyses To Simplify Risk Management. <https://www.reliancerisk.com/> (Letöltés ideje: 2023.05.02)
78. Reuters: Romania seizes record 2.5 tons of Colombian cocaine. <https://www.reuters.com/article/idUSKCN0ZH4X1/> (Letöltés ideje: 2023.03.23)
79. Reuters: Russia strikes Ukraine's Danube port, driving up global grain prices. 2023. August 3. <https://www.reuters.com/world/europe/russia-hits-port-grain-silo-ukraines-odesa-region-official-2023-08-02/> (Letöltés ideje: 2024.04.29.)
80. Reuters: Russian air strike hits Ukrainian port infrastructure on Danube. 2023. September 13. <https://www.reuters.com/world/europe/russian-attack-damages-port-infrastructure-ukraines-izmail-officials-2023-09-13/> (Letöltés ideje: 2024.04.29.)
81. Romanian Border Police: Galati Contact Centre. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-galati-contact-centre-110.html> (Letöltés ideje: 2024.08.26)
82. Romanian Border Police: Giurgiu Contact Centre. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-giurgiu-contact-centre-111.html> (Letöltés ideje: 2024.08.26)
83. Romanian Border Police: Portile de Fier I. Common Contact Office. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-portile-de-fier-i-common-contact-office-114.html> (Letöltés ideje: 2024.08.26)
84. Románia és a Nyugat-Európai Unió 1993.05.20-án aláírt Egyetértési Memorandum a Dunára vonatkozó szankciók alkalmazásában nyújtott segítségről. http://www.cdep.ro/pls/legis/legis_pck.http_act_text?id=6581 (Letöltés ideje: 2023.01.25.)
85. Ross, Ron at. al. (2012): Guide for conducting risk assessments. NIST Special Publication 800-30. Rev. 1. Online. Gaithersburg, MD USA: National Institute of Standards and Technology, US Dept. of Commerce. <https://nvlpubs.nist.gov/nist-pubs/legacy/sp/nistspecialpublication800-30r1.pdf> (Letöltés ideje: 2024.05.02)
86. Scaturro, Ruggero – Kemp, Walter (2022): Portholes. Exploring the maritime Balkan routes. Research Report. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2022/07/GITOC-SEE-Obs-Portholes-Exploring-the-maritime-Balkan-routes..pdf> (Letöltés ideje: 2023.06.12.)
87. SEMS: South-East European Messaging System. <https://www.safenet.ba/sems-south-east-european-messaging-system/> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

88. Smiejczak, Jana (2014): Joint SCAN Threat Notice on Serious and Organised Crime directly linked to the Danube River. Europol előadás. Budapest. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/f/5a/a0000/Europol%20Presentation%20on%20Threat%20Notice%20Danube.pdf> (Letöltés ideje: 2024.04.17)
89. Sole Brigati, Maria (2023): Rip-on/rip-off modus operandi - what is the impact for the shipping industry? RiskIntelligence, 2023.06.29. <https://www.riskintelligence.eu/analyst-briefings/rip-on-rip-off-modus-operandi-what-is-the-impact-for-the-shipping-industry> (Letöltés ideje: 2023.07.25.)
90. Szabályzat a határőrizeti kirendeltség részére (tervezet) Határőrség Országos Parancsnokság. Budapest: 1997. <https://hokalapitvany.hu/download/hok-szabalyzat-tervezet-1997/> (Letöltés ideje: 2025.01.11.)
91. Szabó Miklós: Légiuralom-elmélet – légi fegyverkezés – a Magyar Királyi Légierő az 1930-as években c. előadása. <https://mindentudas.hu/el%C5%91ad%C3%A1sok/tudom%C3%A1nyter%C3%BCletek/t%C3%A1rsadalomtudom%C3%A1ny/136-hadtudom%C3%A1nyok/6142-legiuralom-elmélet-legi-fegyverkezés-a-magyar-királyi-legiero-az-1930-as-években.html> (Letöltés ideje: 2023.12.21.)
92. Szilágyi Laura: A Duna, mint Közép-Európa ütőere. <https://biztonsagpolitika.hu/egyeb/a-duna-mint-kozep-europa-utoere> (Letöltés ideje: 2023.12.29.)
93. Toivonen, Sirra – Kojo, Heta (2017): Recommendation for future ABC installations, Best Practices. *VVT Technology 303*. Online. <https://publications.vtt.fi/pdf/technology/2017/T303.pdf> (Letöltés ideje: 2023.12.19.)
94. Turkish Cost Guard Command: Black Sea Littoral States Border/Coast Guard Agencies Cooperation Forum (BSCF) <https://en.sg.gov.tr/bscf> (Letöltés ideje: 2024.08.13)
95. Utasítás a katonai határőrizet tárgyában a m. kir. honvédség, népfölkelés, csendőrség, pénzügyőrség és határrendőrség számára. Tervezet. (Hivatalos titkos használatra nyomtatott kézirat). Budapest, 1909. Magyar királyi állami nyomda. 68 p. plusz Mellékletek. <http://csendor.com/konyvtar/konyvek/Hatarorizet1909/> (Letöltés ideje: 2023.11.26.)
96. Viadonau: Results of the Survey on Border Controls along Danube and its navigable tributaries. https://www.viadonau.org/fileadmin/content/viadonau/06Unternehmen/Dokumente/2015/2015-06-17_Survey_results_fin.pdf (Letöltés ideje: 2023.12.11.)
97. Viadonau-RSOE (2013): *A dunai hajózás kézikönyve*. Rafael Róbert - Bálint Ágnes - Jármay Tibor (szerk.) Budapest, 2013. <https://dhk.rsoe.hu/download/dhk.pdf> (Letöltés ideje: 2023.12.11)

98. World Customs Organisation (WCO): SAFE Framework of Standards 2021.
<https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf> (Letöltés ideje: 2024.07.16)
99. Zsaru Magazin: Radarzár a Dunán. <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/leg-frissebb-hireink/zsaru-magazin/radarzar-a-dunan> (Letöltés ideje: 2023.08.25.)

Jogszabályok jegyzéke

1. A Magyar Népköztársaság Kormánya és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság Kormánya között a szolgálati feladatok ellátására kiadásra kerülő magyar-jugoszláv határátlépési igazolványok egységesítése tárgyában Budapesten az 1975. évi november 27. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről szóló 1976. évi 25. törvényerejű rendelet.
2. Az 1903. évi VIII. törvénycikk indokolása - A határrendőrségről. Általános indokolás.
3. A magyar kormány 1919. évi 5.047. M. E. számú rendelete a rendőrség államosításáról. Magyarországi rendeletek tára 1867-1945.
4. Az Európai Unió Duna régió Stratégiája. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája. Brüsszel, COM(2010) 715/4.
5. Cselekvési terv, A Bizottság, az Európai Parlament, a Tanács, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Regionális Bizottság közleménye, az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája című dokumentum kísérő dokumentuma (COM(2010) 715 végleges) (SEC(2010) 1490 végleges) (SEC(2010) 1491 végleges)
6. Bizottsági szolgálati munkadokumentum. Cselekvési Terv. Felváltja a SEC(2010) 1489 végleges munkadokumentumot. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Brüsszel, 2020.04.06. SWD(2020) 59 végleges.
7. Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012 évi CLXXI. törvény.
8. A bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködéséről szóló 2002. évi LIV. törvény.
9. Európai Bizottság: A biztonsági unióra vonatkozó uniós stratégia. CELEX: 52020DC0605

10. Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény.
11. 1903 évi VI. tc. Az útlevélügyről.
12. 1903 évi IV. és 1909 évi II. tc. A kivándorlásról.
13. 1903 évi VIII. tc. A határrendőrségről.
14. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata. CELEX: 12012E
15. 71.500/1904. BM. r. a határforgalom ellenőrzéséről, az útlevelek vizsgálatáról, az úti igazolványok kiállításáról és a forgalmi adatok gyűjtéséről.
16. 1903:VI. tc. végrehajtása tárgyában kiadott 70.000/1904. B.M. utasítás
17. 91.000/1905. BM. kr. a határrendőrségről szóló 1903. VIII. t. cikk életbeléptetése és végrehajtása. Utasítás a „határrendőrségről” szóló 1903. VIII. t.-c. végrehajtása tárgyában.
18. 58.320/1912. BM. kr. a határrendőri külszolgálat ellátása a határrendőrségi őrségek megszüntetésével.
19. A Magyar Királyi Minisztérium 1.862/1923. M. E. számú rendelete. Magyarországi Rendeletek Tára, 1867-1945.
20. 10/1996. (III. 25.) sz. PM. Rendelet a vámtörvény végrehajtásának részletes szabályairól.
21. 30/1977 sz. BM parancssal bevezetett Határforgalom-ellenőrzési szabályzat forgalom ellenőrző pontok részére (Hör/3.) Budapest, 1977.
22. 13/1986. (V.6.) MT rendelet a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság Képviselőházának Szövetségi Végrehajtó Tanácsa között, a dunai határforgalomnak Mohácson és Bezdánban való ellenőrzéséről szóló, az 1983 évi április hó 28. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről.
23. A külföldiek beutazásáról, magyarországi tartózkodásáról és bevándorlásáról szóló 1993 évi LXXXVI. számú törvény
24. 64/1994. (IV. 30.) Korm. rendelet a külföldiek beutazásáról, magyarországi tartózkodásáról és bevándorlásáról szóló 1993. évi LXXXVI. törvény végrehajtásáról és annak végrehajtásáról szóló, többször módosított 9/1994. (IV. 30.) BM rendelet
25. A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény.
26. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 713 (1991) számú határozata.
27. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 757 (1992) számú határozata.

28. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 787 (1992) számú határozata.
29. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 820 (1993) számú határozata.
30. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 1022 (1995) számú határozata.
31. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 1074 (1996) számú határozata.
32. A Kormány 65/1993. (V.4) Korm. rendelete az ENSZ Biztonsági Tanácsa 820 (1993) számú határozatának a Szerbiával és Montenegróval szembeni szankciók szigorításával kapcsolatos előírásai végrehajtásáról (Magyar Közlöny 1993/54. szám)
33. A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoka, a Határőrség Országos Parancsnoka és az Országos Rendőrfőkapitány 1/1993. Együttes Intézkedése.
34. A határőrizetről és a Határőrségről szóló 1997. évi XXXII. törvény végrehajtásáról szóló 66/1997. (XII. 10) BM rendelet.
35. A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény.
36. A katonai alakulatok és szállítmányok államhatáron történő átlépéséről, a határterületnek minősülő repülőterekről, kikötőkről és vasútállomásokról, a menet közbeni ellenőrzésre kijelölt vasútvonalakról és vízi utakról, a nemzetközi forgalom számára ideiglenesen megnyitott repülőtéren közlekedő légi járművek határforgalmi ellenőrzéséről szóló 34/2001. (XII. 22.) BM rendelet
37. A külföldiek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2001. évi XXXIX. törvény.
38. A Határőrség Országos Parancsnokának 18/2004. (IV.22) OPK Parancsa Az Útlevéltelzői Szabályzat kiadásáról.
39. Az Európai Parlament és a Tanács 562/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok közösségi kódexének (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) létrehozásáról.
40. A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény.
41. A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. augusztus hó 18. napján kelt Egyezmény 1998. március hó 26-án kelt Kiegészítő Jegyzőkönyve és annak Aláírási Jegyzőkönyve kihirdetéséről szóló 2000 évi CXIV. törvény.
42. A Duna Bizottság kiváltságairól és mentességeiről szóló, Budapesten, 1963. május 15-én aláírt nemzetközi egyezmény kihirdetéséről szóló 1964. évi 10. törvényerejű rendelet.

43. A Magyar Köztársaság Kormánya és a Duna Bizottság között a Duna Bizottságot, valamint annak tisztviselőit megillető kiváltságok és mentességek rendezéséről szóló, a Duna Bizottság székhelyéről, 1964. május 27-én, Budapesten aláírt Egyezményhez fűzött Kiegészítő Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 45/2001. (III.27.) Korm. rendelet.
44. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 Rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről.
45. A Rendőrség határforgalom-ellenőrzési szabályzatáról szóló 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás.
46. A Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012 évi CLXXI. törvény.
47. A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a határokat átlépő bűnözés elleni harcban történő együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi LXVI. törvény.
48. A Magyar Köztársaság és a Horvát Köztársaság között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló, Budapesten, 2003. szeptember 29. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről szóló 2004. évi CXVIII. törvény
49. A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Magyar Köztársaság és a Horvát Köztársaság között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló Egyezmény végrehajtásáról szóló, Budapesten, 2003. szeptember 29. napján aláírt Megállapodás kihirdetéséről szóló 337/2004. (XII. 18.) Korm. rendelet.
50. A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között, a Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Magyar Köztársaság és a Horvát Köztársaság között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló Egyezmény végrehajtásáról szóló Megállapodás módosításáról szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 111/2009. (V. 27.) Korm. rendelet és a 230/2013. (VI. 28.) Korm. rendelet.
51. Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a szolgálati célú határátlépésekhez szükséges okmányok egységesítéséről szóló, Budapesten, 1997. július 9-én aláírt Egyezmény, (kihirdette a 138/1998. (VIII. 19.) Korm. rendelet).

52. A Magyar Népköztársaság Kormánya és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság Kormánya között a szolgálati feladatok ellátására kiadásra kerülő magyar-jugoszláv határátlépési igazolványok egységesítése tárgyában Budapesten az 1975. évi november 27. napján aláírt Egyezmény (kihirdette az 1976. évi 25. törvényerejű rendelet).
53. Magyarország Kormánya és a Szerb Köztársaság Kormánya között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012. évi IV. törvény.
54. A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között vízgazdálkodási együttműködés kérdésiben, Pécsen 1994. július 10-én aláírt egyezmény (kihirdette a 127/1996. (VII. 25.) Korm. rendelet).
55. A Tanács (EU) 2022/2451 határozata (2022. december 8.) a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Horvát Köztársaság általi teljeskörű alkalmazásáról.
56. A Bizottság ajánlása (2019.10.8.) a tagállamok illetékes hatóságai által a személyek határokon történő ellenőrzése során használandó közös „Határőrök gyakorlati kézikönyve” létrehozásáról, valamint a 2006. november 6-i C (2006) 5186 bizottsági ajánlás felváltásáról. C (2019) 7131 final.
57. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1624 RENDELETE (2016. szeptember 14.) az Európai Határ- és Parti Őrségről és az (EU) 2016/399 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 863/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 2007/2004/EK tanácsi rendelet és a 2005/267/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről.
58. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1896 Rendelete (2019. november 13.) az Európai Határ- és Parti Őrségről, valamint az 1052/2013/EU és az (EU) 2016/1624 rendelet hatályon kívül helyezéséről c. rendelet 3. cikke alapján.
59. A külső határellenőrzésre, kiutasításra és visszafogadásra vonatkozó európai uniós schengeni katalógus frissített változata, Brüsszel, 2009. március 19. (28.05) 7864/09.
60. A tagállamok illetékes hatóságai által a személyek határokon történő ellenőrzése során használandó közös „Határőrök gyakorlati kézikönyve (Schengeni kézikönyv)” létrehozásáról szóló, 2006. november 6-i C (2006) 5186 bizottsági ajánlás.
61. A külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló 539/2001/EK rendelet (2001. március 15.)

62. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1806 rendelete (2018. november 14.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról.
63. A harmadik országbeli állampolgárok beutazására és tartózkodására vonatkozó általános szabályokról szóló 2023. évi XC. törvény végrehajtásáról szóló 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet.
64. A Tanács 2004/82/EK Irányelve (2004. április 29.) a fuvarozóknak az utasokkal kapcsolatos adatok közlésére vonatkozó kötelezettségéről.
65. A Kormányközi Tengerészeti Tanácskozó Szervezet értekezletén Londonban, 1965. évi április hó 9. napján kelt, a nemzetközi tengeri forgalom könnyítéséről szóló egyezmény. 1977. évi 16. törvényerejű rendelet a nemzetközi tengeri forgalom könnyítéséről szóló, Londonban, 1965. évi április hó 9. napján kelt egyezmény kihirdetéséről
66. Az Európai Parlament és a Tanács 2002/6/EK Irányelve (2002. február 18.) a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező és/vagy onnan induló hajókra vonatkozó jelentések alaki követelményeiről.
67. Az ORFK 29000/9604-1/2014. ált. számú Feladatterve az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv felkészüléséhez az Európai Parlament és a Tanács 767/2008/EK számú, a vízuminformációs rendszerről (VIS) és a rövid távú tartózkodásra jogosító vízum adatok tagállamok közötti cseréjéről szóló rendelete alapján 2014. október 11-től ujjnyomatok rögzítésére, valamint az ujjnyomat alapján történő ellenőrzés teljes körű alkalmazásának bevezetésére.
68. A határátkelőhely és az ideiglenes határátkelőhely megnyitásáról és működtetéséről, valamint a határátlépési pontról szóló 332/2007. (XII.13.) kormányrendelet.
69. A határterületről, valamint a határátkelőhely területére nem határátlépés céljából történő belépés és tartózkodás szabályairól szóló 330/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet.
70. A víziközlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról szóló 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet.
71. A szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személyek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2007. évi I. törvény.
72. A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény.
73. Határrendészeti Kirendeltség Hercegszántó vezetőjének 2/2021 (V.03.) Intézkedése Határrendészeti Kirendeltség Hercegszántó Ügyrendjéről.
74. Határrendészeti Kirendeltség Szeged vezetőjének 1/2022 (I.25.) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Szeged Ügyrendjéről.

75. Határrendészeti Kirendeltség Csenger vezetőjének 1/2021 (V.26) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Csenger Ügyrendjéről.
76. Határrendészeti Kirendeltség Záhony vezetőjének 2/2021 (II.24) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Záhony Ügyrendjéről.
77. Határrendészeti Kirendeltség Kölcse vezetőjének 1/2021 (VI.7) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Kölcse Ügyrendjéről.
78. A víziközlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XII. 22.) NFM Rendelet.
79. Magyarország Alaptörvénye.
80. A Rendőrség Szolgálati Szabályzatáról szóló 30/2011. (IX.22) BM rendelet.
81. A Járőr- és Őrszolgálati Szabályzatról szóló 13/2017. (III. 24.) ORFK utasítás.
82. A Duna 1449 folyamkilométerénél lévő Mohácsi határkikötő vámútként történő megnyitásáról, valamint a Duna 1447,1 folyamkilométerénél található kikötőnél lévő vámút megszüntetéséről szóló 2145/2008. (X. 22.) Kormány határozat.
83. A 337/2004. (XII. 18.) Korm. rendelettel kihirdetett, a Magyar Köztársaság és a Horvát Köztársaság között a közúti, a vasúti és a vízi határforgalom ellenőrzéséről szóló Egyezmény végrehajtásáról szóló, Budapesten, 2003. szeptember 29. napján aláírt Megállapodás.
84. Mohácsi Határkikötő, Kikötőrend. Jóváhagyva a Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága Hajózási Hatósági Főosztály a 2007. december 21. napján kelt KU/HF/2171/3/2007. számú határozatával.
85. 2019. évi XCVI. törvényindokolás az Európai Határregisztrációs Rendszerrel, valamint az Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszerrel összefüggő egyes törvények jogharmonizációs célú módosításáról szóló 2019. évi XCVI. törvényhez.
86. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2226. Rendelete a tagállamok külső határait átlépő harmadik országbeli állampolgárok belépésére és kilépésére, valamint beléptetésének megtagadására vonatkozó adatok rögzítésére szolgáló határregisztrációs rendszer (EES) létrehozásáról és az EES-hez való bűnüldözési célú hozzáférés feltételeinek meghatározásáról, valamint a Schengeni Megállapodás végrehajtásáról szóló egyezmény, a 767/2008/EK rendelet és az 1077/2011/EU rendelet módosításáról.
87. Az utas-nyilvántartások terrorizmus és súlyos bűncselekmények megelőzése érdekében történő felhasználásáról szóló 2016/681 Irányelve. (PNR Irányelv)
88. 002/Taj/2020. számú Hajósoknak Szóló Tájékoztató.
89. Budapest Főváros Kormányhivatala, Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály, 38/Du/2022. Hajósoknak szóló hirdetmény.

90. Budapest Főváros Kormányhivatala, Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály, 08/Ti/2022. Hajósoknak szóló hirdetmény.
91. Budapest Főváros Kormányhivatala, Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály, 03/Dr/2022. számú Hajósoknak szóló hirdetmény.
92. A körözési nyilvántartási rendszerrel és a körözési eljárással kapcsolatos rendőrségi feladatokról szóló 54/2013. (XII.21.) ORFK utasítás.
93. A Tanács (EU) 2024/210 Határozata (2023. december 30.) a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Bolgár Köztársaság és Románia általi teljes körű alkalmazásáról.
94. A Szerb Köztársaság Határellenőrzési törvénye.
95. A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet általános konferenciája 91. ülészakán elfogadott, a tengerészek személyazonosító okmányairól szóló 185. számú egyezmény.
96. Az Európai Parlament és a Tanács 2008/115/EK irányelve (2008. december 16.) a harmadik országok illegálisan tartózkodó állampolgárainak visszatérésével kapcsolatban a tagállamokban használt közös normákról és eljárásokról.
97. Az Európai Közösség és a Pakisztáni Iszlám Köztársaság között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
98. Az Európai Közösség és Georgia között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
99. Az Európai Közösség és Örményország között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
100. Az Európai Közösség és Azerbajdzsán között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
101. Az Európai Közösség és a Török Köztársaság között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
102. Az Európai Közösség és Fehéroroszország között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
103. Az Európai Parlament és a Tanács közös közleménye az EU tengeri védelmi stratégiájának és az ahhoz kapcsolódó „Az Európai Unió megerősített tengeri védelmi stratégiája a folyamatosan változó tengeri fenyegetésekkel szemben” című cselekvési tervnek az aktualizálásáról.
104. Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2022-2028. A stratégia a 1891/2021. (XII. 13.) Korm. határozattal került elfogadásra és a 1299/2024. (IX.26.) Korm. határozattal került módosításra.

105. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1896 rendelete (2019. november 13.) az Európai Határ- és Parti Őrségről, valamint az 1052/2013/EU és az (EU) 2016/1624 rendelet hatályon kívül helyezéséről.
106. Az Európai Parlament és a Tanács 2013. október 22-i 1052/2013/EU rendelete az európai határőrizeti rendszer (EUROSUR) létrehozásáról.
107. A Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény Felei között létrejött, a DNS-adatok, a daktiloszkópiai adatok és a gépjármű-nyilvántartási adatok automatizált cseréjéről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2023. évi XXXV. törvény alapján.
108. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/977 Irányelve (2023. május 10.) a tagállamok bűnüldöző hatóságai közötti információcseréről és a 2006/960/IB tanácsi kerethatározat hatályon kívül helyezéséről.
109. A rendőrségi és vámügyi együttműködési központokra (PCCC) vonatkozó legjobb gyakorlatokkal kapcsolatos európai iránymutatások 9105/11 ENFOPOL 114 ENFOCUS-TOM 32 FRONT 48 COMIX 250 sz. dokumentum.
110. A Magyar Köztársaság és az Osztrák Köztársaság között a határokat átlépő bűnözés megelőzése és leküzdése érdekében folytatandó együttműködésről szóló, Heiligenbrunnban, 2004. június 6-án aláírt Szerződés kihirdetéséről szóló 2006. évi XXXVII. törvény.
111. A Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. törvény, A Magyar Köztársaság és a Szlovák Köztársaság között a határokat átlépő bűnözés megelőzésében és a szervezett bűnözés elleni harcban folytatott együttműködésről szóló, Pozsonyban, 2006. október 2-án aláírt Egyezmény kihirdetéséről szóló 2006. évi XCI. törvény, ennek módosításáról és kiegészítéséről szóló 2015. évi XXV. törvény és a 222/2006. (XI.17.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya között a közös kapcsolattartási szolgálati helyeken történő együttműködésről szóló megállapodás.
112. A Magyar Köztársaság Kormánya és Ukrajna Kormánya között a szervezett bűnözés elleni harcban történő együttműködésről szóló, Kijevben, 1995. május 19-én aláírt Egyezmény kihirdetéséről szóló 135/1995. (XI.22.) Korm. rendelet.
113. A Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya között a határokat átlépő bűnözés megelőzése és leküzdése érdekében folytatott együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi LXIII. törvény, a Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény kihirdetéséről szóló 2012. évi XCII. törvény és az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. törvény.

114. A Magyar Köztársaság és a Szerb Köztársaság között a bűnüldöző szerveknek a határokat átlépő bűnözés megelőzésében és a szervezett bűnözés elleni harcban folytatott együttműködéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi XXXIV. törvény.
115. A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a határokat átlépő bűnözés elleni harcban történő együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2009. évi LXVI. törvény és a Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012. évi CLXXI. törvény.
116. A Magyar Köztársaság Kormánya, az Osztrák Köztársaság Kormánya és a Szlovén Köztársaság Kormánya közötti, Dolga Vason Rendészeti Együttműködési Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 318/2007. (XI. 23.) Korm. rend.
117. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az EU-n belüli bűnüldözési együttműködés erősítése: az európai információcsere-modell. Brüsszel, 2012.12.7. COM(2012) 735 final.
118. A Román Köztársaság, a Moldovai Köztársaság és Ukrajna kormányai között, a bűnözés elleni küzdelemben való együttműködésről szóló 1999. július 6-án Kijevben aláírt megállapodás.
119. Az Európai Unió tagállamai közötti kölcsönös bűnügyi jogsegélyről szóló, 2000. május 29-én kelt egyezmény és az egyezmény 2001. október 16-án kelt kiegészítő jegyzőkönyve kihirdetéséről 2005. évi CXVI. törvény.
120. Az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. tv.
121. Az Európai Parlament és a Tanács 2014/41/EU Irányelve (2014. április 3.) a büntetőügyekben kibocsátott európai nyomozási határozatról.
122. Az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. törvény.

8. MELLÉKLETEK JEGYZÉKE

1. számú melléklet: A Duna régió topográfiai térképe
2. számú melléklet: BM és rendőrségi tisztviselők interjú vezérfonal
3. számú melléklet: DARIF 2022 Online-kérdőíves kutatás (kérdőív)
4. számú melléklet: Vízi határátkelőhelyek a Dunán a Dualizmus időszakában
5. számú melléklet: A Magyar Királyság határai 1914-ben
6. számú melléklet: A Dunát metsző határ miatt a határvíz 50 méter széles sáv
7. számú melléklet: Magyar-horvát-szerb határpontok a Duna déli szakaszán
8. számú melléklet: A horvát és a szerb javaslat a határ húzódására a Dunán
9. számú melléklet: A thalweg elvi vázlata
10. számú melléklet: Ellenőrzési és felelősségi szabályok határátkelőhely típusonként
11. számú melléklet: A mohácsi határkikötő főépülete és parti létesítményei (2008)
12. számú melléklet: Az FHR vázlata Mohácson
13. számú melléklet: Érkezési-indulási jelentés (DAVID formanyomtatvány)
14. számú melléklet: Személyzeti lista (DAVID formanyomtatvány)
15. számú melléklet: Utas lista (DAVID formanyomtatvány)
16. számú melléklet: ARE3+ 2013-ban, laptop konfiguráció és NOVA Mobil 2021-ben és Chameleon 5R dual 2023-ban
17. számú melléklet: Módszertani Útmutató – belvízi hajók átvizsgálása
18. számú melléklet: Tengeri határforgalom-ellenőrzésre kifejlesztett E-kapu és Off-line Kioszk a FastPass Projektben
19. számú melléklet: Az „EES-táska” részei
20. számú melléklet: A Dunát érintő legjelentősebb bűncselekmények térképes ábrázolása 2018 és 2022 között
21. számú melléklet: A Duna három szakasza a kockázatelemzéshez
22. számú melléklet: Jövedéki termékek lefoglalása a Mohácsi Határkikötőben a NAV által, 2012-2023 (eset/év)
23. számú melléklet: Jövedéki termékek lefoglalása a Mohácsi Határkikötőben a NAV által, 2015-2023 (mennyiség/év)
24. számú melléklet: Az üzemanyag-csempészet forró pontjai a Duna folyó mentén Szerbiában
25. számú melléklet: Füles-zsákokban elrejtett csempészcigaretta kirakodása hajóról

26. számú melléklet: A dunai közös rendészeti műveletek adatai 2014-2023
27. számú melléklet: Csokornyakkendő elemzés a hajón történő áru- és tiltott tárgyak csempészetéről
28. számú melléklet: A magyar-horvát-szerb határon átnyúló szállításban a kiviteli áruforgalom volumene (áru nómenklatúra szerint)
29. számú melléklet: A magyar-horvát-szerb határon átnyúló szállításban a behozatali áruforgalom volumene (áru nómenklatúra szerint)
30. számú melléklet: Az ukrán kikötők exportja (áru nómenklatúra szerint) 2022-2023-ban (ezer tonna)
31. számú melléklet: Személyforgalom szállodahajókon 2019-2023. I-IX. hónapok között a Felső és az Al-Dunán (ezer fő)
32. számú melléklet: A jövőbeni potenciális fegyvercsempészési útvonalak Ukrajná-ból
33. számú melléklet: A Digitális Hajóforgalmi Napló képernyői
34. számú melléklet: A Balti-tengeri Régió Határellenőrzési Együttműködés felépítése
35. számú melléklet: PCCC-k Európában
36. számú melléklet: KKSZH-k Magyarországon
37. számú melléklet: A szervezett bűnözés beágyazottsága az állami szervezetekbe
38. számú melléklet: Rövidítések jegyzéke
39. számú melléklet: A szerző témával összefüggő publikációs jegyzéke

A Duna régió topográfiai térképe



Forrás: Magyarország Belügyminisztériuma

BM és rendőrség tisztviselők interjú vezérfonal**(Gyakornoki program 2021.09.01-2022.02.28. szám: BMSZÜ/1576/2021.)**

BEVEZETÉS	0:00:00	0:02:00
-----------	---------	---------

AZ INTERJÚ ELŐTT TÉRJ KI AZ ALÁBBIakra!

- Rögzítés – diktafon, kizárólag a kutató BM gyakornok fogja visszahallgatni.
- Teljes mértékben anonim.
- Az interjú célja, hogy feltárjuk a Duna régió biztonságával kapcsolatos ismerveket, és azon belül megismerjük a BM szakmai vonalon dolgozó tisztségviselőinek véleményét a dunai államok rendészeti együttműködése, a BM EUDRS prioritási területein végzett munka végrehajtásával, kihívásaival, hatékonyságával és az együttműködés jövőbeni fejlesztési lehetőségeivel, a schengeni vízi határbiztonság kérdéseivel kapcsolatban.

INTÉZMÉNY ÉS INTERJÚALANY	0:02:00	0:05:00
---------------------------	---------	---------

- Kérem, röviden mutassa be az intézményt, ahol dolgozik!
 - Mióta dolgozik ezen a helyen?
 - Milyen pozícióban, munkakörben dolgozik?
 - Mutassa be a szakmai életútját röviden (végzettség, korábbi beosztások, miért került ide?)

I. A DUNA RÉGIÓ MEGERŐSÍTÉSE – NEMZETKÖZI KITEKINTÉS	0:05:00	0:12:00
--	---------	---------

- Először arra szeretném kérni, általánosságban jellemezze a Duna Régiót biztonsági szempontból.
 - Miért fontos a Duna mint közlekedési folyosó és annak biztonsága a régióban?
 - Létezik az EU Duna Biztonsági Stratégiája (a tengerhajózásához hasonlóan)?
- Ön szerint vannak-e jelentős problémák a Duna Régióban a biztonság, valamint a súlyos, szervezett bűnözés terén?
 - Melyek ezek?
- Hogyan ítéli meg az alábbi biztonságot meghatározó tényezők helyzetét a Dunán...
 - Embercsempészet és emberkereskedelem
 - Csempészet
 - Kiberbiztonság – turizmus biztonság
 - Korruptió
 - Környezet károsítás

- Mit gondol az Unió EUDSR akciótervében lévő alábbi prioritások végrehajtása hol tart és milyen irányban halad?
 - Együttműködési és kontaktpontok hálózatának kialakítása a Duna teljes szakaszán, információ áramlás
 - Az együttműködés erősítése a legfontosabb nemzetközi ügynökségekkel és szervezetekkel (pl: EUROPOL, SELEC, FRONTEX stb.)
 - Sztenderdizált műveleti eljárások megteremtése
 - Határellenőrzés fejlesztése (határigazgatás, képzés, migráció kezelés)
 - A Dunai Folyami Fórum struktúrájának felállítása és közös rendészeti műveletek levezetése
- Ön szerint elegendőek-e az uniós válaszlépések, a meglévő eszközök és kezdeményezések a rendőri együttműködés terén az Európát érintő válságok korai felismeréséhez és gyors kezeléséhez különös tekintettel a dunai vízi útra?

II. A DUNAI RENDÉSZETI ELLENŐRZÉS SAJÁTOSSÁGAI HAZÁNKBAN
--

0:20:00

0:40:00

- Ön szerint miért fontos hazánknak Schengeni Acquis jog anyagai alapján magas szintű vízi határellenőrzés végrehajtása?
- Ön szerint vannak-e jelentős problémák a vízi határellenőrzéshez kapcsolódóan a biztonság, valamint a súlyos, szervezett bűnözés terén hazánk Duna szakaszán?
- Véleménye szerint hogyan lehet egyszerűsíteni, gyorsítani, technikailag fejleszteni a vízi járművek ellenőrzését a Dunán úgy, hogy a biztonsági szint ne csökkenjen?
- Ön szerint melyek a dunai nemzetközi rendészeti együttműködés fokozásának jövőbeni irányai, lehetőségei? (inter-agency, international cooperation)
- Ön szerint milyen eredményeket ért el a Belügyminisztérium az EUDRS – Az EU Duna Makro Régió Stratégiája 11. prioritási területén és a PA1A területtel való szoros együttműködésben, és pótolhatja-e ez az együttműködési forma a jelenleg gyakorlatban nem funkcionáló Dunai Rendészeti Fórum munkáját?

LEZÁRÁS

0:40:00

0:42:00

Beszélgetés zárása

Maradt-e még bármilyen gondolata, kérdése a témával kapcsolatban?

KÖSZÖNÖM A BESZÉLGETÉST!

DARIF 2022 Online-kérdőíves kutatás

Kérdőív (magyar nyelv)

A vízi határellenőrzés és a biztonság javítása, a dunai rendészeti együttműködés és az információ áramlás hatékonyságának növelése

Tisztelt kollégám! Kalmár Ádám rendőr alezredes vagyok, a Magyar Rendőrség tisztje, a DARIF 2022 Közös Folyami Rendészeti Művelet egyik szervezője, a mohácsi Ideiglenes Koordinációs Központ vezetője. Emellett a Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Doktori Iskolájának hallgatójaként célom, a Duna folyam és maga a Duna Régió biztonságának közös megerősítéséhez vezető javaslatokat tegyek a döntéshozók részére. Disszertációmban megjelenő kutatásaim fontos része lenne a jelen kérdőív adatainak elemzése, ezért kérem, hogy annak elektronikus eszközön történő kitöltésére fordítson pár percet. A kutatás teljes mértékben anonim. Szeretném arról biztosítani Önt, hogy válaszait az adatvédelmet szabályozó jogszabályok (pl: GDPR) értelmében szigorúan bizalmasan kezeljük, és kizárólag e kutatás keretei között, összesítve dolgozzuk fel.

Közreműködését előre is köszönöm!

A. DEMOGRÁFIAI ADATOK

a1. A válaszadó neme:

- 1 – férfi
- 2 – nő

a2. Melyik dunai országban dolgozik?

- 1. Ausztria
- 2. Bulgária
- 3. Horvátország
- 4. Németország
- 5. Magyarország
- 6. Moldova
- 7. Románia
- 8. Szerbia
- 9. Szlovákia
- 10. Ukrajna

a3. Ön mely rendvédelmi szerv vagy hatóság, szervezet alkalmazottja?

- 1. Rendőrség - határrendészeti szerve
- 2. Határőrség - Határrendőrség (önálló szerv)
- 3. Rendőrség - vízirendészeti szerve
- 4. Rendőrség - bűnügyi, nyomozó szerve
- 5. Rendőrség - készenléti / különleges szerve
- 6. Adó- és Vámhivatal / Vámőrség
- 7. Katasztrófavédelem

8. Egyéb hatóság

a4. Hány éve dolgozik rendészeti szerv vagy hatóság állományában?

1.	1-10 éve	1
2.	11-20 éve	2
3.	21-30 éve	3
4.	több mint 30 éve	4

B. BIZTONSÁGI FENYEGETÉSEK, KOCKÁZATOK ÉS BŰNÜGYI FERTŐZÖTTség A VÍZI JÁRMŰ ELLENŐRZÉSBEN

b1. Véleménye vagy tapasztalata szerint a Duna folyón a személyszállításban vagy a teherszállításban nagyobb a bűncselekmények bekövetkezésének esélye?

1 – a személyszállításban

2 – a teherszállításban

b2. Véleménye szerint mekkora a felsorolt jogellenes cselekmények bekövetkezésének kockázata az Ön országának Duna szakaszán közlekedő hajókon és kikötőkben? Kérem, hogy egytől ötig terjedő skála segítségével válaszoljon. (Soranként egy válasz kötelező.)

<i>RANDOM</i>	1- Egyáltalán nem jelent kockázatot	2 – Kis kockázat	3 - Közepes	4 - Jelentős	5- Nagy kockázat
---------------	--	-------------------------	--------------------	---------------------	-------------------------

1. Árucsempészet	1	2	3	4	5
2. Illegális bevándorláshoz történő segítségnyújtás (Embercsempészés, jogellenes foglalkoztatás)	1	2	3	4	5
3. Emberkereskedelem (munkaerő ki- zsákmányolás)	1	2	3	4	5
4. Jogellenes tartózkodás, túltartózkodás	1	2	3	4	5
5. Közokirat- vagy magánokirat hamisítás	1	2	3	4	5
6. Lopás	1	2	3	4	5
7. Szállított áruk erőszakos megszerzése (kalózkodás)	1	2	3	4	5
8. Gazdasági és pénzügyi bűncselekmények	1	2	3	4	5
9. Környezetkárosítás	1	2	3	4	5
10. Orvhalászat	1	2	3	4	5
11. Vízi közlekedés rendje elleni bűncselekmények	1	2	3	4	5
12. Körözött személyek a hajókon	1	2	3	4	5

b3. Véleménye vagy tapasztalata szerint a rendvédelmi szervek mely áruk csempészetét derítik fel országa Duna szakaszán közlekedő hajókon, kikötőiben a leggyakrabban? Kérem, hogy egytől ötig terjedő skála segítségével válaszoljon. (Soranként egy válasz kötelező.)

<i>RANDOM</i>	1- Soha	2- Évente	3 - Havonta	4 - Hetente	5 – Hetente többször
---------------	---------	-----------	-------------	-------------	----------------------

1. Tiltott gyógyszerek, szteroidok	1	2	3	4	5
2. Fegyver, lőszer, robbanóanyag	1	2	3	4	5
3. Kábítószer	1	2	3	4	5
4. Cigaretta, dohányáru	1	2	3	4	5
5. Nukleáris vagy radioaktív anyagok	1	2	3	4	5
6. Illegális hulladék	1	2	3	4	5
7. Lopott anyagok, tárgyak	1	2	3	4	5
8. Műkincsek	1	2	3	4	5
9. Fizetőeszközök	1	2	3	4	5
10. Alkohol	1	2	3	4	5
11. Üzemanyag, fűtőanyag	1	2	3	4	5

b4. Egyetért-e az alábbi állítással: „A hajókon felderített cigarettacsempészettel kapcsolatban nagyon nagy a látencia.”

- 1 – Egyáltalán nem ért egyet
- 2 - Nem ért egyet
- 3 – Inkább nem ért egyet
- 4 – Inkább egyet ért
- 5 – Egyet ért
- 6 – Teljes mértékben egyet ért

b5. Egyetért-e az alábbi állítással: „Az én országomban a hajókon felderített cigarettacsempészet nem elterjedt jelenség.”

- 1 – Egyáltalán nem ért egyet
- 2 - Nem ért egyet
- 3 – Inkább nem ért egyet
- 4 – Inkább egyet ért
- 5 – Egyet ért
- 6 – Teljes mértékben egyet ért

b6. Az irreguláris migránsok az Ön országába a Duna folyón jellemzően be-, vagy kifelé mozognak?

- 1 – be
- 2 – ki
- 3 – mindkét irányban

b7. Véleménye vagy tapasztalata szerint a folyóhoz köthető irreguláris migránsok milyen módszert alkalmaznak az leginkább az Ön országa Duna szakaszán? Kérem, hogy jelölje be a válaszokat (több választás lehetséges).

<i>RANDOM</i>
1. A migránsok a folyót csónakkal keresztezik
2. A migránsok a folyót úszva keresztezik
3. A migránsok a folyón kompon jutnak át
4. A migránsokat jogellenesen, hamis/hamisított okmányokkal felveszik a hajó személyzeti jegyzékre
5. A migránsok elbújnak a személyhajón
6. A migránsok elbújnak a teherhajón

C. FOLYAMI BIZTONSÁG NÖVELÉSE

c1. Véleménye szerint a folyami biztonság terén a rendvédelmi szervezetek hatékonyságának legfőbb feltétele inkább a létszám, a technikai ellátottság, vagy az együttműködés?

1. Létszám
2. Technikai ellátottság
3. Együttműködés

c2. Véleménye szerint milyen intézkedésekre lenne szükség nemzeti szinten a Dunai hajózás biztonságosságának erősítése érdekében? Kérem, jelölje fontosság szerint a megadott skálán. (Soronként egy válasz kötelező.)

<i>RANDOM</i>	Egyáltalán nem fontos	2	3	4	Nagyon fontos
1. a rendvédelmi szervek létszámának növelése	1	2	3	4	5
2. a bűnügyi hírszerzési és nyomozó kapacitás növelése	1	2	3	4	5
3. a kikötők infrastruktúrájának fejlesztése – a kirakodási kapacitás növelése	1	2	3	4	5
4. korszerű kutató eszközök a rendvédelmi szerveknek (pl: átvilágító berendezések, konténer röntgen, sugármérők, sűrűségmérők...)	1	2	3	4	5
5. keresőkutyák a rendvédelmi szerveknek	1	2	3	4	5
6. korszerű járőrhajók a rendvédelmi szerveknek	1	2	3	4	5

7. a be- és kirakodási kikötők gyakoribb ellenőrzése	1	2	3	4	5
8. jobb együttműködés a magán szektorral a hajózási társaságokkal	1	2	3	4	5
9. Intenzívebb információcsere a nemzeti hatóságok között	1	2	3	4	5

D. DUNAI NEMZETKÖZI RENDÉSZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS ÉS INFORMÁCIÓCSERE

d1. Az alábbiakban különböző tevékenységeket sorolunk fel. Kérjük, mondja meg, hogy az Ön országa a szomszédos dunai országgal (országokkal) szervez/végrehajt-e ilyen tevékenységeket a Dunán? (Soranként egy válasz kötelező.)

	Igen	Nem
1. Határmenti információcsere a dunai hajóforgalommal kapcsolatban közös kapcsolattartási szolgálati helyeken	1	2
2. Értekezletek, megbeszélések vezetői szinten	1	2
3. Közös folyami járőrözés	1	2
4. A folyószakasz radaros, kamerás megfigyelése és az információk megosztása	1	2
5. Közös kockázatelemzés	1	2
6. Közös képzések	1	2
7. Közös két- vagy többoldalú rendészeti művelet	1	2
8. Közös határforgalom-ellenőrzés	1	2
9. Közös nyomozócsoportok	1	2

d2. Véleménye szerint mely együttműködési ág működését kell leginkább fejleszteni az Ön országában a dunai biztonság erősítése érdekében? (Soranként egy válasz kötelező.)

<i>RANDOM</i>	Alig működik ezért fejleszteni kell	Enyhén fejlesztendő	Jól működik, nem szükséges fejleszteni
---------------	-------------------------------------	---------------------	--

1. Szervezetten belüli (az Ön szervezetének szolgálati ágai között)	1	2	3
2. Szervek közötti (a hazai rendészeti szervek közötti)	1	2	3
3. Nemzetközi (a hazai és külföldi rendészeti szervek és a nemzetközi szervezetek, ügynökségek közötti)	1	2	3

d3. Véleménye szerint mely tényezők gátolják leginkább a dunai nemzetközi rendészeti együttműködés hatékonyságát? Kérem, hogy egytől ötig terjedő skála segítségével válaszoljon. (Soronként egy válasz kötelező.)

<i>RANDOM</i>	alig gátolja	2	3	4	nagy mértékben gátolja
1. A dunai államok különböző státusza (EU, teljes- és nem teljes jogú schengeni és harmadik országok)	1	2	3	4	5
2. Az együttműködést és információcserét nehezítő nemzetközi jogi hiányosságok	1	2	3	4	5
3. Látencia, vagyis a nem ismert, de a regisztráltnál feltehetően magasabb szintű jogellenes cselekményi tendenciák	1	2	3	4	5
4. A Frontexnek és más európai ügynökségeknek elsősorban szárazföldi és tengeri határookra kell koncentrálnia	1	2	3	4	5
5. Lassú politikai döntéshozatal	1	2	3	4	5
6. Kevés pályázati forrás a Duna Régió Stratégia biztonságot erősítő projektjeire	1	2	3	4	5
7. Nem állandóan működő Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és hiányzó Fórumrendszer	1	2	3	4	5
8. Adminisztratív akadályok	1	2	3	4	5

d4. Véleménye szerint a dunai államok közös munkájával milyen intézkedések növelik a vízi közlekedéshez kötődő rendészeti, bűnüldözési tevékenység hatékonyságát? Kérem, hogy egytől ötig terjedő skála segítségével válaszoljon. (Soronként egy válasz kötelező.)

<i>RANDOM</i>	alig növeli	2	3	4	nagy mértékben növeli
1. A határforgalomellenőrzés gyorsítása (az eljárások egyszerűsítésével és a dunai államok közötti harmonizációjával)	1	2	3	4	5
2. Közös digitális dunai információs jelentő rendszer bevezetése (CEERIS)	1	2	3	4	5
3. Szorosabb együttműködés és közvetlenebb információcsere a tagállamok hatóságai között (Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és nemzeti kapcsolattartó pontok felállítása)	1	2	3	4	5
4. A vízi járművek sajátosságait figyelembe vevő technikai fejlesztések	1	2	3	4	5
5. A megfelelő jogszabályi háttér biztosítása az együttműködés és információcsere érdekében	1	2	3	4	5
6. A hajó ellenőrzési dokumentumok és eljárásrendek egységesítése	1	2	3	4	5
7. Közös rendészeti műveletek és képzések megszervezése, a legjobb gyakorlatok kidolgozása	1	2	3	4	5

d5. Egyetért-e az alábbi állítással: „A Duna Régió országaiban biztonsági deficitet jelent, hogy nem működik olyan állandó Rendészeti Koordinációs központ és Együttműködési Fórum mint a Fekete- vagy a Balti Tengeren.”

- 1 – Egyáltalán nem ért egyet
- 2 - Nem ért egyet
- 3 – Inkább nem ért egyet
- 4 – Inkább egyet ért
- 5 – Egyet ért
- 6 – Teljes mértékben egyet ért

d6. Véleménye szerint a dunai nemzetközi információcseréhez szükség van speciális nemzeti kontaktpontok hálózatára, vagy a jelenleg meglévő vám-rendőri rendészeti együttműködési pontok

(Közös Kapcsolattartási Szolgálati Helyek) és a bűnügyi együttműködés hálózatát kell jobban kihasználni?

- 1 – igen, szükség van speciális nemzeti kontaktpontokra a Dunán
2 – nem, elég a jelenlegi hálózat jobb kihasználása

E. A DUNAI RENDÉSZET TECHNIKAI FEJLESZTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

e1. Ön szerint a technika fejlődésével teljesen automatizált rendszerek megfelelően el tudják látni az folyami határforgalom ellenőrzését (pl: Automatizált átléptető kapuk, biometrikus ellenőrzés), vagy ez olyan tevékenység, amelyhez mindig szükség lesz emberi felügyeletre és beavatkozásra?

- 1 – igen, automatizált rendszerek el tudják látni
2 – nem, mindig szükség lesz emberi felügyeletre

e2. Ön szerint a személyek határforgalom ellenőrzésének technológiája, vagy a kutatási technológia modernizálható nagyobb mértékben a Dunán?

- 1 – a személyek határforgalom ellenőrzése
2 – a kutatási technológia

e3. Ön szerint a technikai fejlesztéseknél mely tényezőket a legfontosabb figyelembe venni? Kérem, hogy egytől ötig terjedő skála segítségével válaszoljon. (Soranként egy válasz kötelező.)

<i>RANDOM</i>	Egyáltalán nem fontos	2	3	4	Teljes mértékben fontos
1. A szállított áru jellemzőit	1	2	3	4	5
2. Az utasok és a személyzet jellemzőit, kockázati szintjét	1	2	3	4	5
3. A vízi járművek sajátosságait	1	2	3	4	5
4. Hogy gyorsítsa és egyszerűsítse az ellenőrzést	1	2	3	4	5
5. Hogy csökkenjen a humán erőforrás igény	1	2	3	4	5
6. Hogy komplex rendszereket alkalmazzunk	1	2	3	4	5

F. A DARIF közös folyami rendészeti művelet és annak végrehajtása, hatékonysága

f1. Ön szerint a közös folyami rendészeti művelet megszervezése és végrehajtása során szükség van-e az alábbiakra? Kérem, hogy egytől ötig terjedő skála segítségével válaszoljon. (Soranként egy válasz kötelező.)

<i>RANDOM</i>	Egyáltalán nincs rá szükség	2	3	4	Nagyon nagy szükség van rá
---------------	------------------------------------	----------	----------	----------	-----------------------------------

1. Legalább évi egy közös művelet megszervezése	1	2	3	4	5
2. A műveletek megszervezéséhez egy külön munkacsoport felállítása	1	2	3	4	5
3. Speciális informatikai alkalmazás a rendészeti/bűnüldözési információcsere érdekében	1	2	3	4	5
4. A műveletben országonként egy-egy vendégtiszt bevonása	1	2	3	4	5
5. A műveletben az Interpol, Europol, Frontex vendégtisztek és szakértők bevonása, a hajók, személyzetük és utasaik adatbázisaikban történő ellenőrzése	1	2	3	4	5
6. A kockázati profilok frissítése	1	2	3	4	5
7. Az összekötőtisztek között az információcsere csatorna fenntartása a műveletek után is	1	2	3	4	5
8. Közös munkacsoport felállítása a jogellenes foglalkoztatás elleni küzdelem érdekében	1	2	3	4	5

KÖSZÖNÖM, HOGY KITÖLTÖTTE A KÉRDŐÍVET ÉS EZZEL HOZZÁJÁRULT A DUNAI RENDÉSZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS FEJLESZTÉSÉHEZ!

Vízi határátkelőhelyek a Dunán a Dualizmus időszakában



1. Palánka
2. Pancsova (OMM-SRB)
3. Homolic (Omlód)
4. Temessziget
5. Temeskubin (Keve-vára)
6. Básiás
7. Belobreszka (Fejérdomb)
8. Új-Moldova (László-vára)
9. Szvinica (Szinice)
10. Orsova (OMM-ROM)

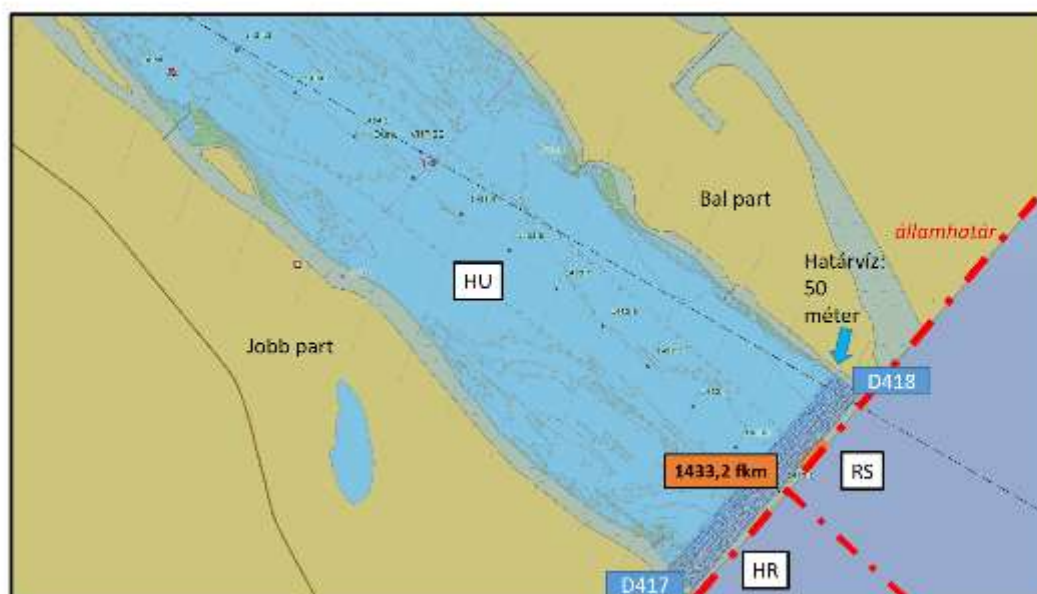
Forrás: Cartographia / saját szerkesztés

A Magyar Királyság határai 1914-ben



Forrás: Cartographia

A Dunát metsző határ miatt a határvíz 50 méter széles sáv



Forrás: Országos Vízügyi Főigazgatóság IENC térképek és a szerző saját szerkesztése.

7. számú melléklet

Magyar-horvát-szerb határpontok a Duna déli szakaszán



Forrás: Google Maps.com és saját szerkesztés.

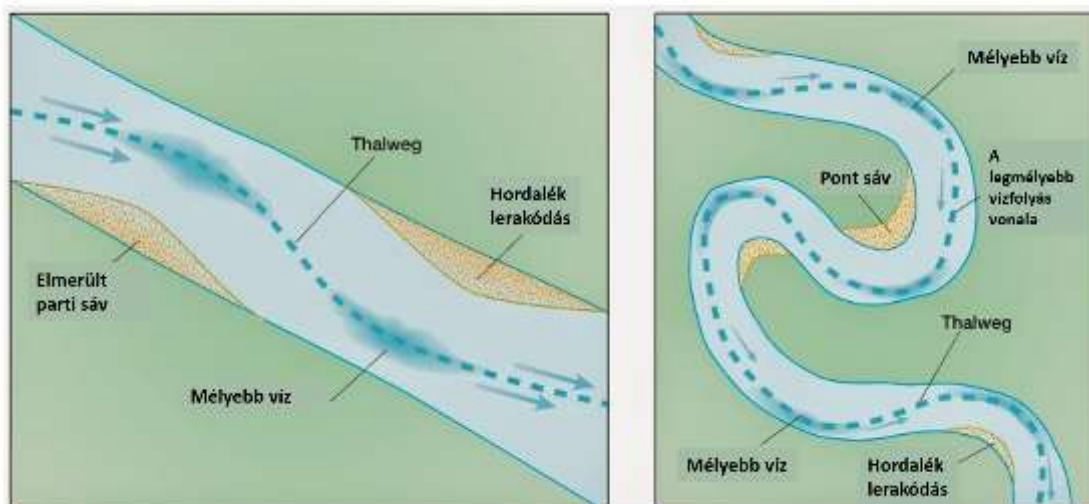
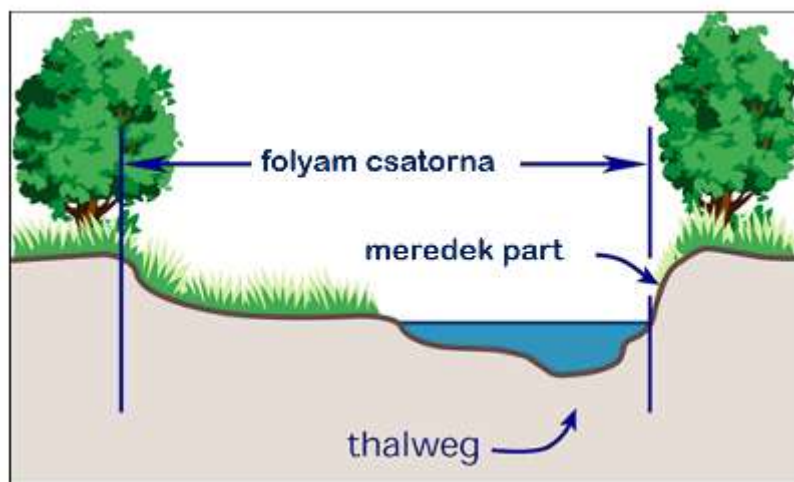
8. számú melléklet

A horvát és a szerb javaslat a határ húzódására a Dunán



Forrás: Dragicevic, Slavoljub et. al. (2013) 2. képe és a szerző saját szerkesztése.

A thalweg elvi vázlata



Forrás: Key terms: Thalweg. www.staticweb.fsl.orst.edu, Aerial Geologist: Thawing Thalweg

Ellenőrzési és felelősségi szabályok határátkelőhely típusonként

Ellenőrzési és felelősségi szabályok	Határátkelőhelyek határátlépési módok szerint			
	közúti	vasúti	légi	vízi
Menet közbeni ellenőrzés	Nem releváns	igen	Nem releváns	írásos kérelemre
Közrendvédelmi bírság kiszabása fuvarozóra (jogi személy)	menetrendszerinti buszjáráttal fuvarozó (érvényes úti okmány vagy vízum hiánya)	Nem releváns	légi fuvarozó, 1.(érvényes úti okmány vagy vízum hiánya) 2.(ha nem szolgáltat utas adatot v. az hiányos vagy valótlan)	vízi személyszállítást végző fuvarozó (érvényes úti okmány vagy vízum hiánya)
Harmadik országbeli visszaszállítása fuvarozó által (azon országba ahonnan hozta, vagy amely köteles befogadni)	szállító fuvarozó kötelessége	szállító fuvarozó kötelessége	szállító fuvarozó kötelessége	szállító fuvarozó kötelessége
Visszairányított harmadik országbeli tartózkodása a visszairányítás biztosítása érdekében	max. 8 óráig tovább- vagy visszainduló járművön / max. 72 óráig a határterületen	Nem releváns	max. 8 napig a repülőtér meghatározott helyén	max. 8 óráig tovább- vagy visszainduló járművön / max. 72 óráig a határterületen
Visszairányított (feltehetően) EGT állampolgár vagy családtag tartózkodása a visszairányítás biztosítása érdekében	tovább- vagy visszainduló járművön / max. 72 óráig a határterületen	tovább- vagy visszainduló járművön / max. 72 óráig a határterületen	tovább- vagy visszainduló járművön / max. 72 óráig a határterületen	tovább- vagy visszainduló járművön / max. 72 óráig a határterületen
Beléptetés megtagadása-kor EGT állampolgár vagy családtag tartózkodása az átkelőhelyen	Írásos kérelmére, max. 72 órán belül bizonyítja beutazási jogának fennállását	Írásos kérelmére, max. 72 órán belül bizonyítja beutazási jogának fennállását	Írásos kérelmére, max. 72 órán belül bizonyítja beutazási jogának fennállását	Írásos kérelmére, max. 72 órán belül bizonyítja beutazási jogának fennállását

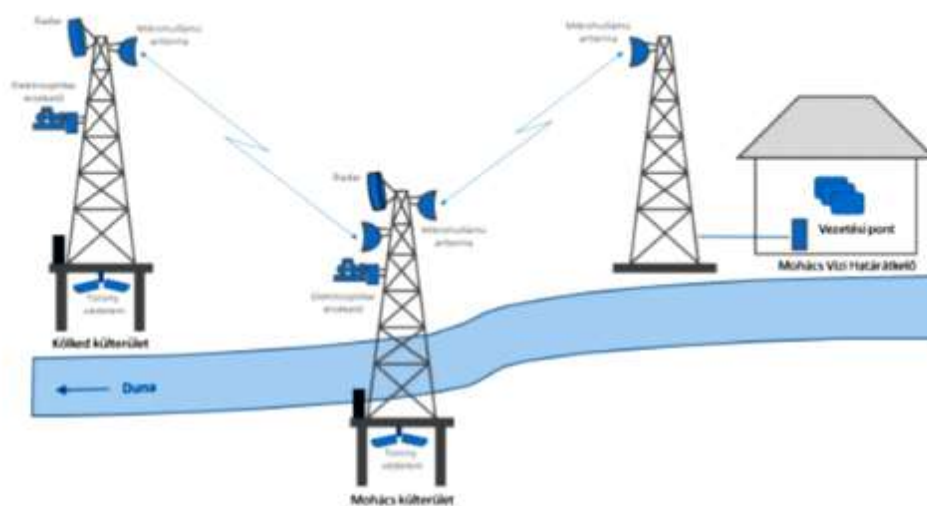
A szerző saját szerkesztése

A mohácsi határkikötő főépülete és parti létesítményei (2008)



Forrás: Nemzeti Adó- és Vámhivatal

Az FHR vázlata Mohácson



Tornyok elhelyezkedése

Helyszín	Elhelyezkedés			EOV koordináta	
1	jobb part	Kölked külterület, HRSZ 0192	1435 fkm	E 630209	N 063903
2	bal part	Mohács külterület, HRSZ 0311/1	1444 fkm	E 625263	N 070329
3	bal part	Mohács Vízi Határátkelőhely	1449 fkm	E 621539	N 074235

Forrás: Az FHR műszaki leírása, Rendőrség

ÉRKEZÉSI-INDULÁSI JELENTÉS/ ARRIVAL AND DEPARTURE REPORT

Érkezés/ Arrival				Indulás/ Departure			
1.1 A hajó neve és típusa (főhajó), korábbi megnevezése(i)-ha van/ Name and type of ship (main vessel) including previous name(s) of ship – if applicable				1.2 Hajóazonosító szám/ENI-szám (főhajó)/ Ship number/ ENI-European Number of Identification (main vessel)			
1.3 MMSI-szám (ha van)/ MMSI number - if applicable				1.4 Hajóbizonyítvány érvényessége (főhajó)/ Vessel certificate valid until (main vessel)			
2. Érkezési/Indulási Kikötő / Port of arrival/departure				3.Érkezés/Indulás dátuma és ideje/ Date and time of arrival/departure			
4.Hajó honossága (a lajstromozásor-szága/terület, korábbi honossági adatok)/ Nationality of ship (country/area of registration) incl. previous nationality of ship –if applicable		5.Kapitány neve/ Name of master		6.Ellenőrzési Pont/Határátkelőhely/ Control point/border crossing point			
7.Teljes hossz [m]/Teljes szélesség [m]/ Total length [m]/Total width[m]				8.Hajóüzemeltető neve, elérhetősége/ Name and contact details of ship operator			
9.Tényleges merülés [m]/Actual draught [m]				10.Maximális úrtartalom [t]/Maximális teherbírás [t]/ Maximum tonnage [t]/ Total quantity of cargo [t]			
11.A hajó helyzete a kikötőben (kikötő vagy állomás)-ha van/ Position of the ship in the port (berth or station) – if applicable							
12.Az út adatai röviden (előző, következő kikötő, különösen a kirakodó kikötő)/ Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports; underline where cargo will be discharged)							
13.A szállítmány rövid leírása/ Brief description of the cargo							
14.EORI-szám (ha van)/EORI/ Economic Operators' Registration and Identification - if applicable		15.Személyzet létszáma/ Number of crew		18.Megjegyzés/ Remarks			
16.Navigációs mód (A1, A2,B)-ha van/ Navigation mode (A1, A2, B) – if applicable				17.Utasok száma (ha van)/ Number of passengers - if applicable			
Mellékletek - ha van (mellékletek számának megadása)/ Attached documents – if applicable (indicate number of copies)							
*19. Rakománynyilatkozat/ Cargo Declaration				*20. Készletnyilatkozat/ Ship's Stores Declaration			
21.Személyzeti Lista/ Crew List		22.Utas Lista/ Passenger List		23.A hajó igényei hulladék- és maradvány befogadási lehetőségek tekintetében/ Ship's requirements (waste and residue reception facilities)			
*24. Személyzet Ingóságaira Vonatkozó Nyilatkozat (csak érkezéskor)/ Crew's Effects Declaration (only on arrival)				25.Egészségügyi Nyilatkozat (csak érkezéskor)/ Declaration of Health (only on arrival)			
26.Dátum, kapitány vagy hivatalos képviselő vagy tiszt aláírása/ Date and signature by master, authorized agent or officer							
27.Konvoj információk (kizárólag tolóhajók és vontatmányok esetén kell kitölteni):/ Convoy information (to be filled out for pushed and coupled convoys only):							
Hajóadatok/ Vessel data				Szállítmányadatok/ Cargo data			
A hajó neve, típusa, korábbi elnevezése(i)-ha van/ Name and type of vessel incl. previous name(s) of ship – if applicable	Hajóazonosító szám/ENI-szám/ Ship number/ ENI	Hajóbizonyítvány érvényessége/ Vessel certificate valid until	Érkezési Kikötő/ Port of arrival	Indulási Kikötő/ Port of departure	Maximális teherbírás [t]/ Maximum tonnage [t]	Típus/ Type of cargo	Mennyiség [t]/ Quantity of cargo [t]
Főhajó/ Main vessel							
Hajó 2/ Vessel 2							
Hajó 3/ Vessel 3							
Hajó 4/ Vessel 4							
Hajó 5/ Vessel 5							

SZEMÉLYZETI LISTA/ CREW LIST

				Érkezés/ Arri- val	Indulás/ Departure	Oldalszám/ Page Nr.	
1.1 A hajó neve és típusa (főhajó), korábbi elnevezése(i)- ha van/ Name and type of ship (main vessel) including pre- vious name(s) of ship – if applicable				1.2 Hajóazonosító szám/ENI-szám (főhajó)/ Ship number/ENI- European Number of Identification (main vessel)			
1.3 MMSI-szám (ha van)/ MMSI number - if applicable				1.4 Hajóbizonyítvány érvényessége (főhajó)/ Vessel certificate va- lid until (main vessel)			
2.Érkezési/Indulási Kikötő/ Port of arrival/departure				3. Érkezés / indulás dátuma és ideje / Date and time of arrival/de- parture			
4.Hajó honossága (a lajstromozás országa/terület, koráb- bihonossági adatok-ha van)/ Nationality of ship (country/area of registration) including previous nationality of ship – if applicable				5.Az út adatai röviden (előző, következő kikötő)/ Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports)			
6. S.sz./ No.	7.Vezetéknév, keresztnév/ Family name, given names	8.Rang vagy besorolás/ Rank or rating	9.Állampolgár- ság/Nationality	10. Szüle- tési idő, hely /Date and place of birth	11. Sze- mély-azo- nosító ok- mány tí- pusa, száma/ Type and number of identity document	12. Személyazono- sító okmányt kiál- lító ország/ Issuing country of identity document	13.Személy neme (Férfi/Nő)/ Gender of the person (Mr. or Ms.)
14.Dátum, kapitány vagy hivatalos képviselő vagy tiszt aláírása/ Date and signature by master, authorized agent or officer							

Danube Navigation Standard Form

(DAVID) Version as of 1 January 2020

UTAS LISTA/ PASSENGER LIST

										Érkezés/ Arrival		Indulás/ Departure	Oldal- szám/ Page Nr.
1.1 A hajó neve és típusa (fő-hajó), korábbi elnevezése(i)-ha van/ Name and type of ship (main vessel) including previous name(s) of ship – if applicable				1.2 Hajóazonosító szám/ENI-szám (főhajó)/ Ship number/ENI-European Number of Identification (main vessel)				1.3 MMSI-szám (ha van)/ MMSI number - if applicable					
1.4 Hajóbizonyítvány érvényessége (főhajó)/ Vessel certificate valid until (main vessel)				2. Érkezési/Indulási Kikötő/ Port of arrival/departure		3. Érkezés / indulás dátuma és ideje / Date and time of arrival/departure			4. Hajó honossága (a lajstromozás országa/terület, korábbi honossági adatok-ha van)/ Nationality of ship (country/area of registration) including previous nationality of ship – if applicable				
5. Vezetéknév, utónév/ Family name, given names	6. Állampolgárság/Nationality	7. Születési idő, hely/ Date and place of birth	8. Személyazonosítóokmány típusa/ Type of identity or travel document	9. Személyazonosító vagy úti okmány sorszáma/ Serial number of identity or	10. Személyazonosító vagy úti okmányt kiállító ország/ Issuing country of identity	11. Beszállás szerint kikötő/ Port of embarkation	12. Kiszállás szerint kikötő/ Port of disembarkation	13. Transzít utas (igen/nem)/ Transit passenger or not	14. Utas neve (férfi/nő)/ Gender (Mr. or Ms.)	15. Vízum/Tartózkodási engedély adatai/ Data on visa or residence permit – if applicable			
										Típus/ Type	Sorszám/ Serial number	Kiállító ország/ Issuing country	Lejárat ideje/ Expiry date
16. Dátum, kapitány vagy hivatalos képviselő vagy tiszt aláírása/ Date and signature by master, authorized agent or officer													

Danube Navigation Standard Form
(DAVID) Version as of 1 January 2020

Forrás: Pannonris (<https://www.pannonris.hu/szolgaltatasok/letoltheto-bejelentok/>)

ARE3+ 2013-ban, laptop és NOVA Mobil 2021-ben, Chameleon 5R dual 2023-ban



Forrás: a szerző gyűjteménye

MÓDSZERTANI ÚTMUTATÓ

A VÍZI JÁRMŰVEK ÉS SZÁLLÍTMÁNYOK ÁTVIZSGÁLÁSÁRA

I. Bevezetés

A vízijárművek és szállítmányok átvizsgálása a határforgalom-ellenőrzés része, mely a határrendész útlevélkezelő és a társszervek képviselőinek a személyek ellenőrzését követően, vagy az elkülönített helyen végrehajtott összehangolt tevékenysége. Célja a vízi jármű teljes- vagy részleges átvizsgálása be nem jelentett vagy jogszerűtlenül szállított személyek vagy tárgyak felfedése érdekében. Jelen módszertani útmutató az átvizsgálást a dunai személy- és áruszállítás jellemzői alapján, a schengeni külső határon fekvő kikötőkre határozza meg, a szükséges eszközöket, módszereket és a rendészeti létszámszükségletet figyelembe véve.

A határforgalom-ellenőrzési szabályzatról szóló 24/2015. (X.15.) ORFK Utasítás 215. pontja alapján; „*A vízi jármű átvizsgálását kockázatelemzés alapján kell végrehajtani. Gyanúok esetén a vízi jármű tulajdonosa vagy megbízottja jelenlétében történhet a hajó átvizsgálása, bevonva az ellenőrzésben részt vevő szervek képviselőit. A külső határokon a belépésre jelentkező hajó átvizsgálását a lehetséges mértékben, de minden esetben végre kell hajtani.*”

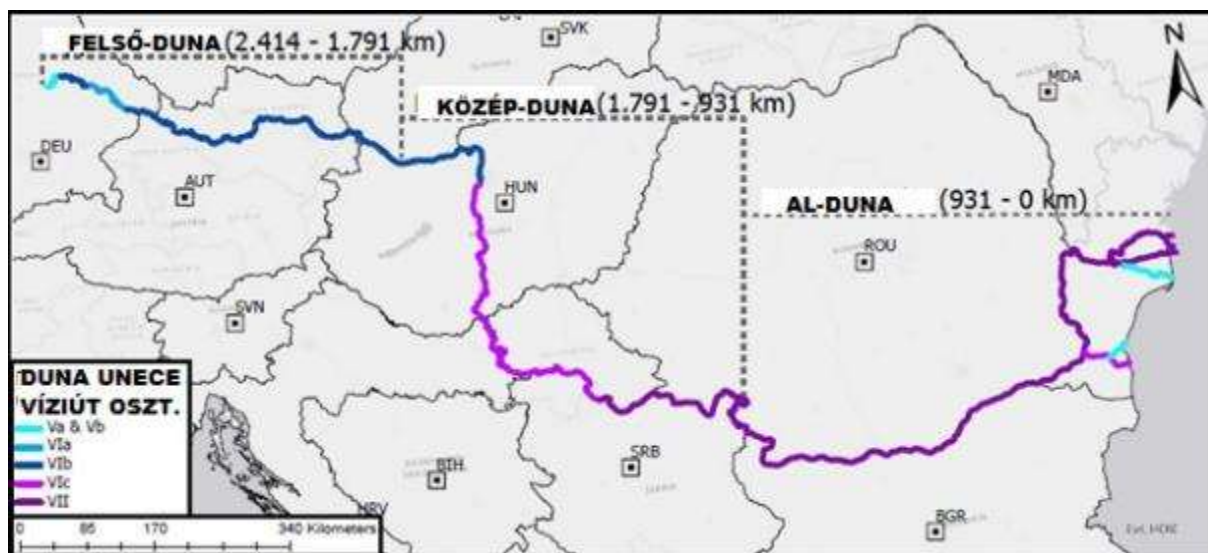
A folyami hajóvizsgálatok problémája egyrészt abból fakad, hogy – kishajókon, jachtokon és csónakokon kívül – nagyméretű hajótestek esetén az utasok száma és a teherszállítmányok típusa és méretei miatt alacsony számú rendész nem elég azok végrehajtásához. Egy tolóhajó kb. 40 méter hosszú és 2 fedélzet mély, ami tartalmaz gépészeti tereket, lakórészeket, kormányállást és egyéb fedélzeti és az alatti üregeket. A tolóhajó elé rögzített alakzatban akár 6-8 bárka kerül egy kötelékbe. Az uszályok vagy bárkák jellemzően 75 méter hosszúak és 10-12 méter szélesek. Befogadóképességük 1500-2000 tonna áruig terjedhet. Egy átlagos személyhajó 110 méter hosszú és 12 méter széles és akár 5 fedélzettel rendelkezik. Az adatokból kitűnik, hogy az átvizsgálandó területek nagysága jelentősen meghaladja a közúti határátkelőhelyeken közlekedő járművek méreteit. Emellett a belvízi átkelőhelyeken csak a szerkezeti részekhez rendelkeznek megfelelő átvizsgálóeszközökkel. A vízi

járművek és szállítmányok átvizsgálási módszertanát elsősorban a vízi út, az azon haladó hajótípusok, a szállított szállítmányok és a szállítási módok jellemzői határozzák meg. Jelen módszertan a Duna folyam közép-szakaszának forgalma és jellemzői alapján készült a nagyhajók célszerű átvizsgálása érdekében.

II. A vízi út felosztása

A Duna Európa második leghosszabb és a világ legnemzetközibb folyója, tíz országgal érintkezik, teljes hossza 2850 km, melyből 2415 km használható belvízi közlekedésre. A folyam – mely nemzetközi vízi út minősítéssel rendelkezik – morfológiája szempontjából három különböző szakaszra osztható: (1) A Duna felső szakasza a legrövidebb a maga 624 km-ével, és Kelheimtől (Németország) Gönyűig (Magyarország) húzódik. (2) A középső Duna szakasz Gönyűtől (Magyarország) Drobeta-Turnu Severinig (Románia) húzódik és 860 km hosszú. (3) Az utolsó szakasz hossza 931 km, és Drobeta-Turnu Severin (Románia), illetve a Fekete-tenger partján fekvő Sulina (Románia) között fekszik. A Duna hajózható szakaszai az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (EGB) Belvízi Közlekedési Bizottsága által meghatározott különböző víziút-osztályozásokba tartoznak. A víziút osztályozás alapja, hogy az egységesített méretű európai hajók vagy ezekből álló kötelékek közlekedni tudjanak a vízfolyás természetes sajátosságai között. Alapelvei szerint nemzetközi vízi úton legalább 25 dm merülést kell biztosítani, a megkövetelt vízmennyiségnek az év 66%-ában meg kell lennie. Az ENSZ-EGB '92 hajóút osztályozás szerint nagyhajózásra alkalmas víziutak az I–VII. osztályba tartoznak, ezen belül a regionális érdekű víziutak I-III osztályúak, míg a nemzetközi jelentőségű víziutak a IV-VII osztályú besorolást kapták (1. sz. ábra).⁶⁴⁵

⁶⁴⁵ Danube Infrastructure. <https://rewway.at/en/danube-infrastructure/> (letöltés ideje: 2023.11.03).



1. sz. ábra: A Duna víziút szakaszainak osztályozása. Forrás: Research and Education in Inland Waterway Logistics

Amennyiben ezt összevetjük az Európai vízi utak ENSZ-EGB szerinti osztályait a hajók és kötelékek alakját és méretét bemutató 1. számú táblázattal, látható, hogy a **Felső-Duna szakasz** „Vb” és „VIa” besorolású, ezeken 110 m hosszú 11-14 m szélességű 2,5 m merülésű és 1500-3500 tonna hordképességű géphajó vagy 3200-6000 tonna hordképességű tolt kötelék hajózhat. A víziút legalacsonyabb mérethatárát biztosító szakasz („Vb” besorolású víziút) 32 km hosszú, és Kelheim és Regensburg között található, közel a Fő-Duna-csatornával való összefolyáshoz. A Magyarországra belépő Duna Budapestig „VIb” besorolású.

Vízi út osztály	A közlekedtethető hajók és tolt kötelek ábrája	Magányos géphajó				Tolt kötelék			
		Hosszúság [m]	Szélesség [m]	Merülés [m]	Hordképesség [tonna]	Hosszúság [m]	Szélesség [m]	Merülés [m]	Hordképesség [tonna]
I		40	5	1,4	200	--	--	--	--
II		57	7,5	1,6	500	--	--	--	--
III		70	8,2	2	650-1000	--	--	--	--
IV		85	9,5	2,5	1000-1500	85	9,5	2,5	1500
V/A		95-110	11,4	2,5	1500-3000	110	11,4	2,5	1600-3000
V/B		110	11,4	2,5	1500-3000	185	11,4	2,5	3200-6000
VI/A		110	15	2,5	3000-3500	110	22,8	2,5	3200-6000
VI/B		140	15	2,5	4000-4500	185	22,8	2,5	6400-12000
VI/C		140	15	2,5	4000-6200	275 190	22,8 34,2	2,5	9600-18000
VII		140	15	2,5	4000-6200	275	34,2	2,5	14500-27000

1. sz. táblázat: Az Európai vízi utak ENSZ-EGB szerinti osztályai

Forrás: Hadházi, Hargitai, Horváth, Simongáti, BME 150. o. 3.3.2. táblázat

A **Középső-Duna szakaszon** „VIb”-tól a „VII”-ig terjed a Duna besorolása. Ez azt jelenti, hogy hazánk Budapesttől a mohácsi államhatárig terjedő legmagasabb besorolású „VIc” szakaszán alapvetően 140 méter hosszú 15 méter szélességű 2,5 méter merülésű és 4000-6200 tonna hordképességű magányos géphajó vagy 190-275 méter hosszú 22-34 méter szélességű 2,5 méter merülésű 9600-18000 tonna hordképességű tolt kötelék, vagyis tolóhajó és hozzá kötött bárkák hajózhatnak.

A **Duna alsó szakasza** folyamatosan VII-es besorolású, a tolt kötelek hordképessége itt elérheti a 14500-27000 tonnát is.⁶⁴⁶

⁶⁴⁶ Hadházi Dániel, Hargitai L. Csaba, Horváth Gábor, Simongáti Győző (2012): Hajózás I. Egyetemi Tananyag. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar. Typotex Kiadó Budapest. 2012. 149-150. 978-963-279-620-8

Hazánk folyamszakaszán a Duna felső „VIb” jelű besorolású részén a fenti táblázat második oszlopában jelölt módon a tolt kötelékek legfeljebb 4 bárkát (2x2-es elrendezésben) tolhatnak maguk előtt. A magasabb „VIc” besorolású Budapesttől a mohácsi államhatárig terjedő vízfelületen akár (2x3 vagy 3x2 elrendezésben) 6 bárkával is számolni kell az átvizsgálás tervezése és végrehajtása során.

III. A belvízi hajózás technológiája – hajótípusok a Dunán

A belvízi hajózás három alapvető technológiával működik, a magyar Duna szakaszon mindhárom jellemző, az önjáró, a vontató- és a toló hajózás. A megkülönböztetés funkcionális alapú. Az önjáró hajó rendelkezik személy és raktérrel, illetve önálló meghajtással is, míg a másik két esetben a funkciók (szállítóképesség és meghajtás) elválnak és a belvízi szállításra csak kétféle jármű összekapcsolásával van lehetőség. A meghajtó hajó a géphajó.

Az önjáró hajózás a legelterjedtebb hajózási forma a Dunán (és elsősorban a Duna-Majna csatornában) az áru- és a személyszállításban. Az áruszállító hajók önjáró kivitele (1. számú kép) kisebb tételek gyors célba juttatására alkalmas, nem igényel nagy személyzetet. Maga előtt tolhat bárkát, vagy mellévett alakzatban is közlekedhet bárkával.



1. sz. kép: Önjáró áruszállító hajó. Forrás: folyamhajo.hu/Kalmár Dániel.

A 2. sz. táblázatban néhány jellegzetes önjáró motoros teherszállító hajó adatait a tüntettem fel, melyek a folyók, csatornák, zsilipek méretéhez igazodnak. A hajó sebessége a maximális vízmélységgel arányosan nő, így két különböző vízmélységnél két eltérő sebesség adat van megadva.

Önjáró motoros teher- szállító típusa és CEMT besorolása	Johann Welker Típus (CEMT: IV)		Nagy Rajnai Önjáró (CEMT:Va)		Nagy Rajnai Önjáró (CEMT:Vb)	
Max. hossz (m)	85		110		135	
Szélesség (m)	9,5		11,4		11,4	
Merülés (m)	2,5		3,0		3,5	
Rakomány (t) / (TEU)	1350 / 60		2750 / 200		4000 / 500	
Vízmélység (m)	3	5	3	5	3	5
Sebesség (km/h)	15	18	15	18	15	18
Motor teljesítmény (kW)	kb. 750		kb. 2000		kb. 2000	

2. sz. táblázat: A leggyakoribb önjáró motoros áruszállító hajók típusainak adatai a Dunán Forrás: Interreg DTP Danube Skills – Overview Vessel Types on the Danube

A tankerek (2. számú kép) az önjáró hajók közé tartoznak, saját főmotorral, kormányképességgel és személyzettel rendelkeznek, saját rakterükben pl. nyersolajat, gázolajat vagy vegyi anyagokat szállíthatnak.



2. sz. kép: Folyékony áruszállító hajó (tanker). Forrás: folyamhajo.hu/Kalmár Dániel.

A vontató hajózás ma már nem korszerű hajózási forma. (A szabályozott folyamszakaszokon felváltja az önjáró és a toló technológia.) A vontató géphajó (3. számú kép) mögé vagy mellé uszályokat kötnek, így alakul ki a vontatott alakzat. Ennek részei a vontató és a vonta (csurma). A vontatóhoz völgymenetben 1-8 db, hegymenetben, akár 10 vagy több

uszályt is köthetnek 2-4 sorban elrendezve, vagy 1-2 darabot mellévett alakzatban. Az uszály kormányberendezéssel, 1-3 fő személyzettel és lakótérrel rendelkezik, alakja áramvonalas, darabonként 400-1400 tonna árut képes szállítani (4. számú kép).



3. sz. kép: Vontató hajó. Forrás: folyamhajo.hu/Kalmár Dániel.



4. sz. kép: Vontatott uszályok. Forrás: folyamhajo.hu/Kosztolicz Péter

A legmodernebb módszer szerinti tolóhajózásnál tolt kötelekről beszélhetünk, mely-nél a tolóhajónak nevezett géphajó elé tolatmányt kötnek (5. számú kép), mely akár 6-9 bár-kából is állhat, így a szállítóképesség 15000 tonna felett van.⁶⁴⁷

⁶⁴⁷ Hadházi et. al. i. m. 2012: 113-130.



5. sz. kép: Tolóhajó és tolt alakzat (4 bárkával). Forrás: folyamhajo.hu/Kosztolicz Péter

A átvizsgálást a bárka mérete és rakodhatósága befolyásolja, de itt érvényesül a szabványosítás. A bárkának kormányberendezése és felépítménye nincs, alakja dobozhoz hasonlít, darabonként 1100-1800 tonna árut képes szállítani. A belvízi hajózásban különböző méretű bárkák léteznek. A leggyakoribbak az „Európa” különböző típusai, melynek méreteit a 3. sz. táblázat szemlélteti, így azok raktereinek nagysága is összehasonlítható.

Bárka típus	Europa 1	Europa 2	Europa 2c
Max. hossz (m)	70	76,5	76,5
Szélesség (m)	9,5	11.2- 11.45	11.45
Merülés (m)	2.5	2.5	4.0
Tömeg (t)	270	370	415
Max térfogat (m ³)	1640	2178	2437
Max szállítmány (t)	1700	2215-2240	2619
Max TEU, 4 réteg	108	120	120

3. sz. táblázat: A leggyakoribb bárkák típusainak adatai a Dunán Forrás: Interreg DTP Danube Skills – Overview Vessel Types on the Danube

A kabinos személyhajók pedig a schengeni külső határon megjelenő, átvizsgálási szempontból a teherszállítóknál kevésbé fontos személyszállító eszközök, melyek legteljesebb, képekkel és méretekkel összerendezett adatbázisát a www.folyamhajo.hu oldalon a 301 darabot számláló magyar „szállodahajó regiszter”-ben találjuk. Ezek a 75-135 méter hosszú, 100-215 fő utas befogadására képes dunai úszó szállodák (6. számú kép) kabinokkal,

közösségi terekkel, wellness szolgáltatásokkal vannak felszerelve. A nautikai személyzet mellett a szálloda menedzselésével külön személyzet foglalkozik. A személyszállító hajók átvizsgálása leginkább kabinok (helyiségek) átvizsgálásából áll.



6. sz. kép: Kabinos szállodahajó (Crystal Mozart). Forrás: folyamhajo.hu

Egy kis, közepes és egy nagy szállodahajó méreteit a 4. számú táblázat szemlélteti.

Kabinos szállodahajó	MS Arkona	MS Vivaldi	MS Nickovision
Épült (év, ország)	1979, DE	2009, BE	2018, NL
Hosszúság (m)	83	110	135
Szélesség (m)	9,6	11,4	11,45
Merülés (m)	1,35	1,6	1,5
Teljesítmény (LE)	2 x 350	4 x 600	2 x 1065
Befogadóképesség (fő)	99	176	220

4. sz. táblázat: Kabinos szállodahajók adatai a Dunán. Forrás: folyamhajo.hu

IV. Vízi teherszállítás a Duna Középső-szakaszán

A teherforgalom a folyó szakaszain nem egyenlően oszlik meg. A felső szakaszon 2020 évi adatok szerint a teherforgalom 13%-a, a középsőn 35%-a, az Alsó-szakaszon 52%-a bonyolódik, ennek oka, hogy a legjelentősebb forgalmat – 2020-as adatok alapján – Románia (évi 30 millió tonna) és Bulgária (évi 18 millió tonna) mondhatja magáénak a Fekete-

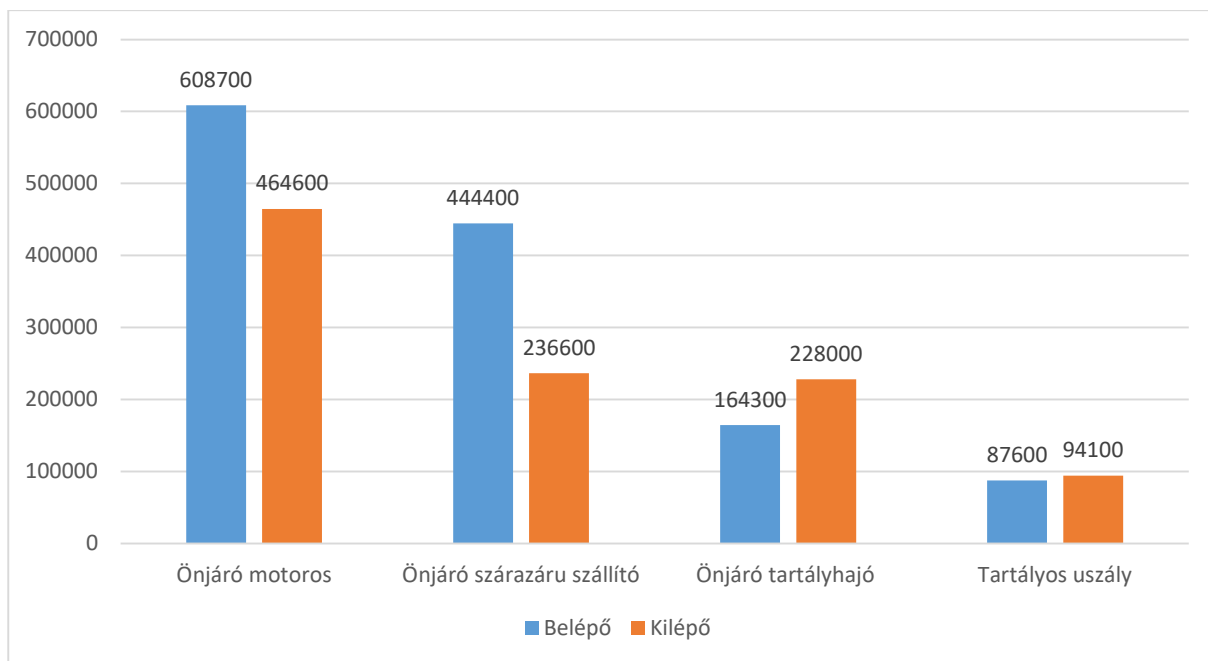
tenger-Duna csatorna miatt. Itt az önjáró hajók dominálnak. A Középső-szakaszon hazánk (évi 8,8 millió tonna), Horvátország (évi 7 millió tonna) Szerbia (évi 11,6 millió tonna) közül az utóbbi elsődlegessége tűnik ki. Itt a hajózás jellege kettős, a konvojhajózás szerepe releváns, de kisebb, mint az Alsó-szakaszon, az önjáró hajók és tolt egységek kapnak nagyobb szerepet.⁶⁴⁸

A szállítmányok típusait tekintve megkülönböztethetünk szárazárut és folyékony rakományt. A Dunán több mint 400 szárazárut szállító önjáró hajó üzemel, a legtöbb hajó közepes méretű, hajónként körülbelül 1000-1500 tonna szállítási kapacitással. Összesen mintegy 2100 uszály van, amelyek összkapacitása mintegy 2,6 millió tonna, és 400 tolóhajó (2017-es adatok).

A Duna Bizottság statisztikái szerint 2022-ben a magyar-horvát-szerb vízi hármashatáron keresztül szállított regisztrált rakomány mennyisége mintegy 3.972.000 tonnát tett ki (ez 2021-hez viszonyítva 31,4%-os csökkenés), amelynek 57,6%-a az Al-Duna felől hegymenetben (tehát belépő irányban) közlekedett, 42,4%-a pedig völgymenetben. A teljes regisztrált rakomány volumen 85,5%-a száraz áru, 14,5%- folyékony áru volt. 2022-ben összesen 1540 tolt kötelék haladt hegymenetben a folyón és lépett be Mohácsnál (2021-ben - 2403), míg 1661 tolóhajó (2021-ben - 2271) közlekedett az Al-Duna felé.

Önjáró motoros hajókkal 2022-ben összesen 1.073.000 tonnát szállítottak, ami 27%-os arányt jelent (ez 2018-tól növekvő tendenciát mutat) a teljes szállított mennyiségből. Az önjáró szárazáru-szállító hajók (1124 áthaladás, ebből 67% rakott) 681.000 tonnát szállítottak, míg a motorizált tartályhajók (összesen 714 áthaladás, ebből 72% rakott tartályhajó) 392.300 ezer tonna folyékony rakománnyal lépték át a határt, emellett a tolt konvojban haladó tartályos uszályok összesen 181,7 ezer tonna folyadékot szállítottak (4. sz. ábra).

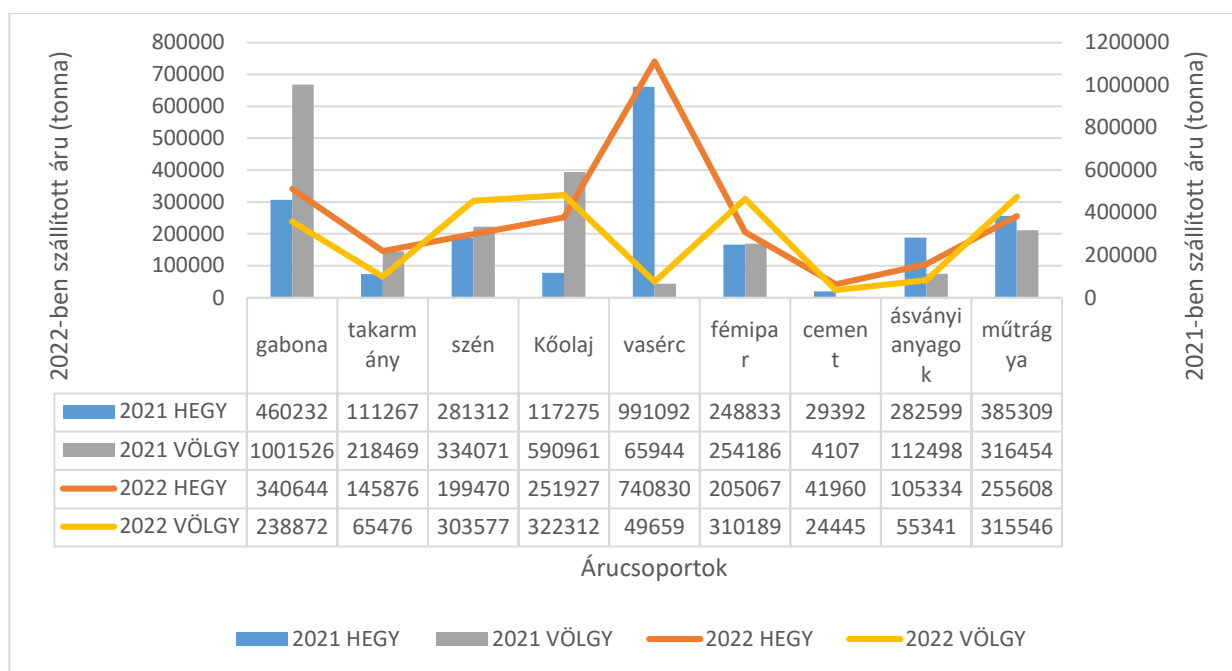
⁶⁴⁸ Nagy Dávid (2022): A dunai teherhajózás helyzete és fejlesztésének lehetőségei, a Duna Régió Stratégia eredményeinek értékelése. PhD értekezés. Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földtudományok Doktori Iskola. pp. 46-48.



4. sz. ábra: A Magyarország, Horvátország és Szerbia közötti közös határon belépő és kilépő szállítás aránya szállítási módokként 2022-ben (tonna). Forrás: Duna Bizottság (saját szerkesztés).

Az áruk nómenklatúrája szerint hazánkba belépő irányban vasérc nyersanyagok, míg kilépő irányban a mezőgazdasági áruk, kohászati termékek és vegyi anyagok (műtrágyák) haladnak át a legnagyobb arányban a dunai vízi átkelőhelyen. A rakománymenntiségek arányát a legfontosabb árucsoportokra és a hegymeneti (belépő) illetve a völgymeneti (kilépő) irányra vetítve 2021-2022-ben a Magyarország, Horvátország és Szerbia közötti közös határon az 5. számú ábra mutatja.⁶⁴⁹ A 2022-es piac sajátossága volt a gabona szállítás negyedére történt zuhanása és takarmányok szállításának esése a völgymenetben közlekedő hajóknál, mely nyilvánvalóan az orosz-ukrán háború miatt az EU-s országok részéről elrendelt kiviteli korlátozás eredménye.

⁶⁴⁹ Danube Commission (2023): Market Observation for Danube navigation: Results in 2022. Budapest. HU ISSN 3004-0086. pp. 19-23. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2022/> (Letöltés ideje: 2023.11.09.)



5. sz. ábra: a Magyarország, Horvátország és Szerbia közötti közös határon belépő és kilépő szállítás aránya árucsoportonként (tonna). Forrás: Duna Bizottság (saját szerkesztés)

Összefoglalva a Dunán, a hazánkba belépő teherszállítmányok közül a négy leggyakoribb;

- 1) *a vasérc,*
- 2) *a gabona,*
- 3) *a műtrágya,*
- 4) *az olajipari termékek (benzin, gázolaj).*

A rakományok nagy része tehát szárazáru, ezen belül is ömlesztett áru (pl. vasérc, kukorica, búza), melyre a módszer, létszám és eszköz szükséglet kidolgozása során a vízijármű átvizsgálásnál rendészeti szempontból összpontosítani szükséges.

A műtrágya (34% nitrát tartalom felett) veszélyes áru, ennek belvízi szállítása a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás (továbbiakban: ADN) előírásai alá tartozik. A műtrágyát küldeménydarabos formában szállítják, ömlesztve tilos! A belvízi veszélyes áruszállítást 2012. január 1-től a katasztrófavédelem ellenőrzi, a hajókon, főként adminisztratív úton. Az ADN hatálya alá tartozó szállítmány esetén ugyanis a raktérbe lemenni, ott átvizsgálást végezni biztonsági okokból (gőzök, veszélyes gőzök, gázok keletkezése) tilos.⁶⁵⁰ Ezért a tartályos folyékony áruszállító hajókkal és azokkal, amelyek műtrágyát

⁶⁵⁰ Kátai-Urbán Lajos – Kiss Enikő (2014): A veszélyes áru belvízi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi feladatok végrehajtási tapasztalatainak értékelése. Hadmérnök. IX. Évfolyam 1. szám. pp. 81-87.

szállítanak, a jelen részben nem foglalkozom. A leggyakoribb ömlesztett árukat a teherszállító vízi eszközök szerint az alábbi típusok szállítják:

1. Önjáró motoros száraz áruszállító hajók

2. Tolt bárkák és tolóhajók, illetve vontatóhajók és vontatott uszályok

Ezekon a típusokon kívül a személyszállító hajók átvizsgálása szükséges.

V. A vízijárművek és szállítmányok átvizsgálása

A belvízi hajók célszerű átvizsgálási technológiáját nem tartalmazza a hazai rendszeti szakirodalom, ezért a Dunán a hazai schengeni határikikötőben tett folyamat megfigyelések eredményeit írom le ebben a részben.

V.1. Létszám, csoportosítás

A határikikötőbe érkező és onnan induló teherszállító hajók átvizsgálására vezényelt létszám a kidolgozott kockázati profilok segítségével végzett kockázatértékelés eredménye. A gyakorlatban a hajók fedélzetén történő átvizsgálást célszerű a határforgalom-ellenőrzést végző (rendőr és pénzügyőr), valamint a közreműködő szervek (katasztrófavédelem) állományából alkotott két külön átvizsgáló csoporttal végrehajtani. Az átvizsgáló csoportokon belül átvizsgáló párokat kell alkotni. A átvizsgáló párok egyike végzi a átvizsgálást a hajó személyzetének képviselője jelenlétében, a másik rendész biztosítja a tevékenységét, felel a külső biztonságáért. Emellett a biztosító feladata annak megakadályozása, hogy a hajó személyzete az elrejteni kívánt árukat a rejtékhelyéről ne vigye át a már korábban átvizsgált helyiségekbe, területre. A párban lévő 2 fő átvizsgálónak folyamatosan együtt kell mozognia, hogy közben egymást is tudja biztosítani, mivel a hajózás az üzemi balesetek bekövetkezése szempontjából magas kockázatú környezetnek minősül. A átvizsgáló csoportok vezetői célszerűen a Nemzeti Adó-és Vámhivatal (továbbiakban: NAV) tapasztalt, átvizsgálásban jártas pénzügyőreiből kerülnek ki. Az átvizsgálást végrehajtók létszáma alacsony kockázat esetén 5-7 fő, míg magas kockázatú hajónál a megerősítőkkel együtt összesen akár 20-25 fő is lehet az alábbi bontásban.

Létszám: alacsony kockázat esetén (saját erő)	Létszám: magas kockázat esetén (saját+megerősítő erő)
--	--

▪ NAV: 3-4 fő ▪ Vízirendészet: 1 fő ▪ Határrendészet: 1 fő ▪ Katasztrófavédelem: 0-1 fő ▪ Kutyavezető kutyával: 0 fő Összesen: 5-7 fő	▪ NAV: 4 + 4-6 fő ▪ Vízirendészet: 2 + 1-2 fő ▪ Határrendészet: 2 + 2 fő ▪ Katasztrófavédelem: 2 + 1-2 fő ▪ Kutyavezető kutyával: 1 + 1-2 fő Összesen: 20-25 fő
---	---

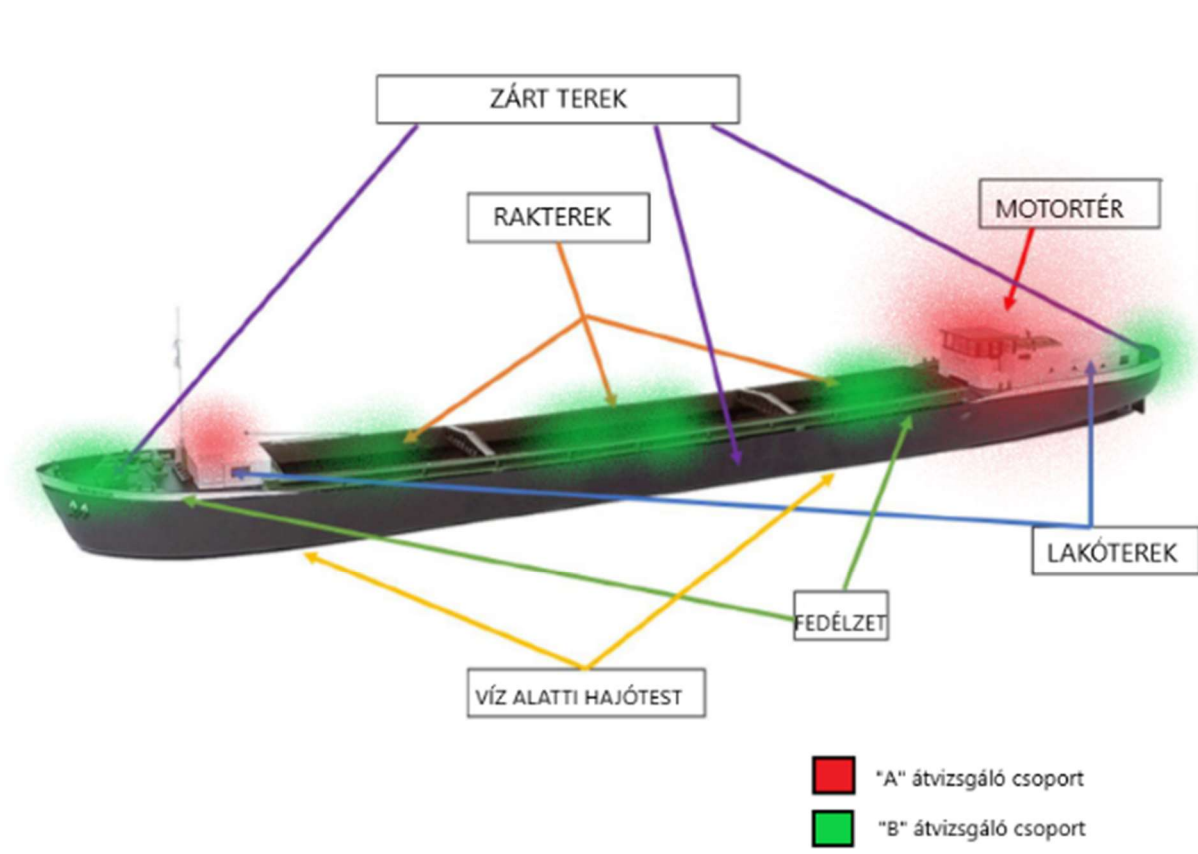
A NAV saját ereje a Dunán a Mohácsi Határkirendeltségi Főosztály állományából, megerősítő ereje a Baranya Megyei Adó-és Vámigazgatósága Vám Főosztályáról és a NAV Brevetési Főosztály járőreiből áll. A BRFK Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság Mohácsi Vízirendészeti Rendőrőrsé más rendőrőrsokről, a Mohácsi Rendőrkapitányság a Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság Mélységi Ellenőrzési Osztályáról, a Katasztrófavédelmi Kirendeltség pedig a vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságról erősíthető meg elsősorban.

Alapesetben a személyhajók jelenlegi átléptetési ideje 1-1,5 óra közötti időtartamban kell, hogy beleférjen a menetrendek és az egyéb kapcsolódó szolgáltatások igénybevétele miatt. Emiatt a vizsgálatot végző pénzügyőrök létszámát is minimum 3-4 főben kell meghatározni, így csökkentve az ellenőrzés időszükségletét. Azonban ez még nem jelent teljeskörű ellenőrzést. A 4 fő átvizsgáló személyzet az 5 fedélzetnyi hajóteret és az utasok illetve a személyzet kabinjait így is csak részlegesen tudja átvizsgálni az adott 1,5 órás időtartamban.

Egy teherszállító uszály, mely 1200 tonna árut szállít, megfeleltethető kb. 50 darab 24 tonnás kamionnak. Átlagosnak tekinthető, hogy a tolóhajók – gazdaságossági szempontok miatt – 6 uszályal közlekednek. Így ez egy adott időpillanatban 300 kamionnyi áru és rakodótér átvizsgálását tenné szükségessé. Könnyen belátható, hogy 5-7 főnyi vizsgáló a hajót és annak tolatmányát csak szűrőpróbaszerűen tudja átvizsgálni. Emellett a rakományvizsgálaton túl kiemelt figyelmet kell fordítani a hajó és az uszályok szerkezeti részeinek átvizsgálásra is, hiszen azokban is jelentős mennyiségű áru rejthető el. Ennek időszükséglete a tapasztalatok szerint 1 óra.

V.2. Átvizsgáló csoportok tevékenysége

A belvízi határforgalom-ellenőrzés során szerzett tapasztalatok alapján elsőként át kell tekinteni a helyszínt és szisztematikusan haladni fentről lefelé vagy fordítva, más esetben a célszerűségi szempontokat figyelembe véve előlről hátrafelé vagy fordított irányban. Egy teherhajó rajzán az egyik átvizsgáló csoport tevékenységének helyszíneit pirosra, míg a másikat zöldre színeztem a 6. számú ábrán, egy tetszőleges teherhajón, mely önjáró áruszállító, azonban az helyettesíthető az ugyanígy felosztható tolt vagy vont kötelékekkel is.



6. sz. ábra: Átvizsgálási helyek teherhajón csoportonként. Forrás: [\(saját szerkesztés\)](#)

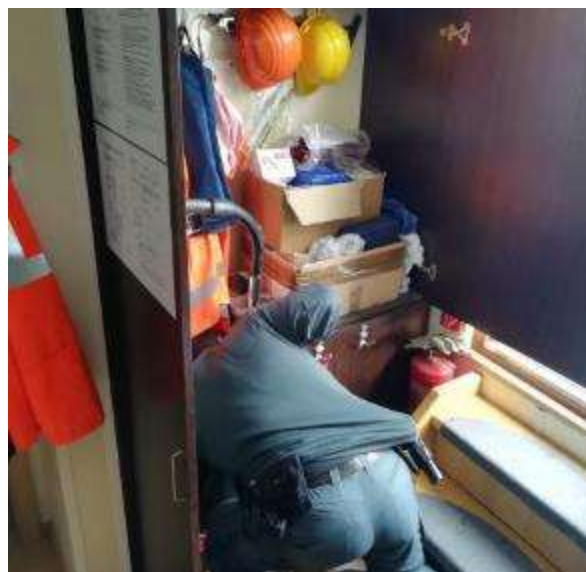
„A” átvizsgáló csoport – átvizsgálási helyek

1. Parancsnoki híd/ kormányállás
2. Közöségi tér, konyha és kabinok (elől és hátul)
3. Gépház és motortér

„B” átvizsgáló csoport – átvizsgálási helyek

4. Fedélzet
5. Raktér
6. Üregek
7. Víz alatti hajótest

Az „A” átvizsgáló csoport kezdheti a munkáját a parancsnoki hídon (kormányállásnál) és onnan haladhat a közösségi tér és a lakótér felé (először a szociális helyiségek, majd a kabinok kerülnek sorra), befejezésül a gépház és a motortér irányába. A átvizsgálócsoportnak egyszerű szerszámokra (pl: csavarhúzó, kulcsok, esetleg elektromos csavarhúzó a burkolatok eltávolításához) és lámpára, valamint videoendoszkópra lesz szüksége az alapvető átvizsgálás végrehajtásához. A csoport tevékenységét jól segítheti kistermetű (kábitószer-, cigaretta-, ember-, robbanóanyag-) kereső szolgálati kutya is, amely az ömlesztett árut tartalmazó rakterekben nem alkalmazható (1. sz. képgyűjtemény).



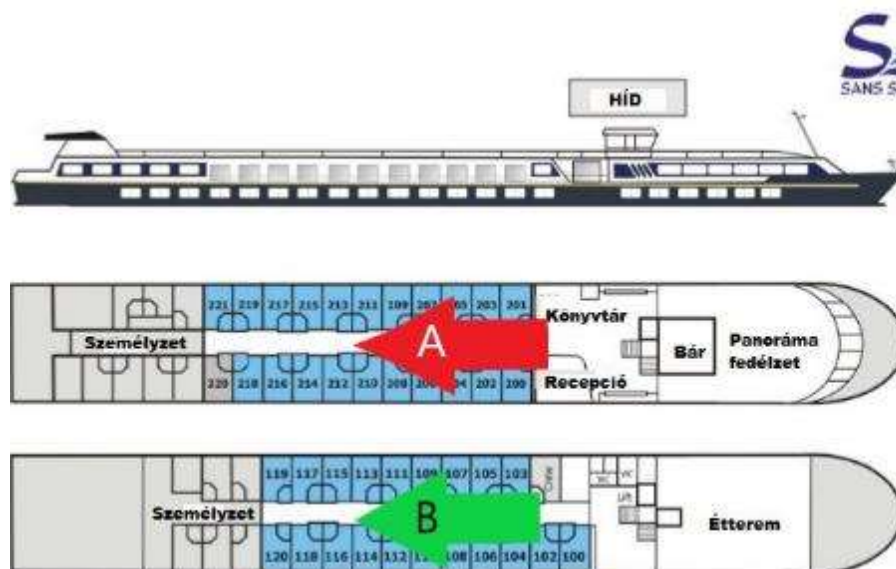
1. sz. képgyűjtemény: „A” átvizsgáló csoport tevékenysége. *Forrás:* NAV / Kalmár Ádám

A „B” átvizsgáló csoport a fedélzeten kezdje a munkát. Érdemes azt középen elválasztani, és a képzeletbeli vonaltól jobbra és balra is egy-egy átvizsgáló párral dolgozni az áttekinthetőség érdekében. A már ellenőrzött helyeket érdemes krétával megjelölni, így időt spórolhat az átvizsgáló. Üres raktér esetében, ha ezek biztonságosan ellenőrizhetők, először a hátsó válaszfalat, majd az oldalfalakat, aztán az első válaszfalat, végül a raktér padlóját

ellenőrizzük. Rakott áruszállító hajónál a szerkezeti vizsgálat után kell végrehajtani az áruvizsgálatot, ehhez egyszerű szerszámokra és nehezebb felszerelésekre is szükség lehet a rakománytól, annak állagától, szállítási-csomagolási módjától függően. Az ömlesztett árut tartalmazó rakteret szemrevételezéssel és lámpával, valamint arra alkalmas eszközökkel (pl: lavinaszonda, talajfúró) kell ellenőrizni. Gáz- és folyadék raktér csak akkor vizsgálható, ha az üres és jól szellőztetett). Kereső szolgálati kutya csak a fedélzeten, korlátozottan alkalmazható (2. sz. képgyűjtemény).



Személyszállító hajókon az „A” és a „B” átvizsgáló csoport külön fedélzeteken haladjon előlről hátrafelé (7. számú ábra), ha kettőnél több fedélzet van, azokat is osszák meg.



7. sz. ábra: Kétfedélzetes személyszállító hajó átvizsgálása csoportonként. Forrás: Sans Souci ([és saját szerkesztés](#))

Gyanúok esetén az átvizsgálás parancsnoka kérje el a hajó tervrajzát, mert előfordulhat, hogy egyes részeket átalakítottak, annak érdekében, hogy rejtkehelyként használják azokat. Ilyenkor a hajó tervét a legritkább esetben változtatják meg.

A hazai schengeni határkikötőben 2012 és 2022 között a belvízi teherszállító hajókon szerzett átvizsgálási tapasztalatok alapján⁶⁵¹, összesen 263 esetből levont következtetések szerint a leggyakoribb megbúvársra és csempészetre alkalmas helyek az alábbiak;

1. Kabin és berendezési tárgyai (46%)
2. Gépház-motortér-üzemanyagtank (15%)
3. Kormányállás (8%)
4. Raktár (8%)
5. Folyosó-lépcső (8%)
6. Konyha (6%)

⁶⁵¹ Forrás: Nemzeti Adó- és Vámhivatal, Baranya Vármegyei Adó- és Vámigazgatósága. A doktori értekezés elkészítéséhez nyújtott adatszolgáltatási kérelemre adott válasz, száma: 6458297356. Készítette: dr. Hőnyi Zoltán osztályvezető.

7. Szalon és személyzeti közös helyiségek (4%)
8. Vizes blokk (2%)

A személyek megbúvása tekintetében a dupla falú kabin kialakítás, a személyzet által nem használt kabinok, a motortér a legalkalmasabbak. A felsoroltak mellett előfordult még csempészáru feltalálása a szállítmányban, különböző üregekben, mentőcsónakban, konténerben, karbantartó helyiségben, a lánckamrában vagy szállított gépkocsi kabinjában. Ezen részeket fokozottan át kell vizsgálni. Annak érdekében, hogy a vízi járműátvizsgálás dokumentált legyen, a mellékletben lévő **ellenőrző listát** célszerű használni.

V.3. Védőfelszerelés

A hajókon jelenlévő veszélyek (zaj, por, hő, csúszás-, botlásveszély, oxigénhiány vagy mérgező, illetve robbanásveszélyes gázok) negatív hatásai, és a fedélzeten történő mozgás miatt, a vízbe esés elkerülése érdekében az alábbi alapvető védőfelszerelés viselése javasolt átvizsgálás közben;

- 1) *Sisak*
- 2) *Átvizsgáló/munkás kesztyű*
- 3) *Biztonsági lábbeli/bevetési bakancs, átvizsgálóruha*
- 4) *Automata mentőmellény*
- 5) *Gázérzékelő*
- 6) *Sugárzásmérő*
- 7) *Hallásvédő és védőszemüveg*

V.4. Átvizsgáló technikai eszközök

A belvízi hajóátvizsgálási tevékenységet segítő technikai eszközök a vámhatóságok ellenőrzési gyakorlata alapján különösen az alábbiak lehetnek (nem kimerítő felsorolás):

- a) **Röntgenberendezés - alacsony energiájú hordozható eszköz:** Kis energiájú kézi röntgen technológiával működő műszer. A fémeken alacsony az áthatolási képessége, a hajózásban a hajó belső falán túl 70-80 centiméterre nem odaillő anyagokat érzékelő eszközök, melyeket a pénzügyőrök alkalmaznak. Jelzése alapján a takarófalat ki kell bontani.

- b) **Elektromágneses sugárzást kibocsátó hordozható eszköz (milliméter hullám kibocsátó eszköz):** Hordozható berendezések anyagnyomok felderítésére a pénzügyőrök alkalmazzák. Egy ilyen eszköz olyan funkciót is alkalmazhat, ami automatizált célfelismeréssel működik, vagyis észlelheti a fenyegetéseket és kiemelheti azokat az egyszerű azonosítás érdekében. Az ATR technológia képes folyadékokat, géleket, műanyagokat, porokat, fémeket és kerámiákat, valamint szabványos és házi robbanóanyagokat, drogokat és pénzt kimutatni.
- c) **Raman-spektroszkópia kézi detektor (párhuzamos vizsgálatok esetén):** A pénzügyőrök által alkalmazott eszköz, mely fehér és világos színű anyagok gyors azonosítására szolgál. A rezgési spektroszkópia roncsolásmentes módszer, amellyel gázok, folyadékok, szilárd anyagok, határfelületek vizsgálhatók.
- d) **Infravörös spektroszkópia kézi detektor (párhuzamos vizsgálatok esetén):** A pénzügyőrök által alkalmazott eszköz, mely minden egyéb anyag, vegyület molekuláris szerkezet elemzése alapján annak gyors azonosítására szolgál.
- e) **Gázérzékelő (párhuzamos vizsgálatok esetén):** Az eszköz a átvizsgáló személyi védelmét látja el. Az 1–4 különböző gázt érzékelő eszköz megbízhatóan észleli az éghető gázokat és gőzöket, valamint az O_2 , CO, H_2S , NO_2 és SO_2 gázokat is. A megbízható és kiforrott mérési technológia, a tartós érzékelők és a könnyű kezelhetőség magas fokú biztonságot szavatolnak különlegesen alacsony üzemeltetési költségek mellett.
- f) **Hordozható videoendoszkóp (párhuzamos vizsgálatok esetén):** A határrendészek és a pénzügyőrök által használt, képernyővel rendelkező nagy fényerőjű üregvizsgáló készülék, amely képes felvételt is készíteni (fotó, videó).
- g) **Személyi sugárzásmérő (Personal Radiation Monitor - PRM) és radioaktív izotóp azonosító berendezések :** az ellenőrzést végrehajtó határrendészek, az övre szerelhető, automatikus működésű, *Sensor Technology* típusú személyi sugárzásmérőt viszik magukkal a vizsgálatra. A készülék jelzésekor, ennek tényéről tájékoztatják a Katasztrófavédelem helyi szervét. Esetleges jelzés alapján az elkülönített rakományt közösen átvizsgálják a rendelkezésre álló *Thermo FHT1377 PackEye* hátizsák, illetve *FLIR System identiFINDER 2 NG* radioaktív izotóp-azonosító berendezés (RIID), valamint *Rapiscan/TSA PRM 470CG* felszíni szennyezettségmérő berendezésekkel.
- h) **Refraktométer (párhuzamos vizsgálatok esetén):** A pénzügyőrök által alkalmazott eszköz, mely az elrejtett alkohol más folyadékoktól történő megkülönböztetésére szolgál.

- i) **Akkumulátoros gyorstöltős szerszámgép és kéziszerszám készletek guruló táskában:** A pénzügyőrök által alkalmazott gépek és szerszámok a burkolatok bontása érdekében.
- j) **Lavinaszonda:** A pénzügyőrök által alkalmazott, az ömlesztett gabona (búza, kukorica stb.) szállítmányokban jól használható átvizsgáló eszköz.
- k) **Talajfúró:** A pénzügyőrök által alkalmazott talajfúró a nagy szemcsés ömlesztett áruk (koks, vasérc, sóder) vizsgálatához nyújt segítséget.

V.5. Áruk be- és kirakodásának ellenőrzése

A teherszállító hajók raktereiben az ömlesztett rakomány és az egyenként 1,3-1,5 tonna árut tartalmazó füles zsákokban (un. „big-bag” zsákokban) szállított áru kockázatelemzés eredménye, vagy a hajó átvizsgálás során jelentkező gyanúokok alapján kirakodásra kerülhet a célkikötőkben, vagy erre alkalmas más kereskedelmi kikötőben, ahol a daruzási- és szállítási kapacitás rendelkezésre áll (3. sz. képgyűjtemény). Az ilyen teljes kirakodás a kikötői kapacitástól függően akár 2-3 napig is eltarthat, melynek kontrollálását Magyarország területén a NAV illetékes szervei hajthatják végre. Részleges kirakodás 3 tonna/m²-ig a határkikötő függőleges partfalnál végrehajtható, daru biztosítását az üzemeltetőtől kell kérni.





3. sz. képgyűjtemény: Ellenőrzések be- és kirakodáskor Forrás: Osztrák Rendőrség /Bolgár Határrendőrség / NAV / Kalmár Ádám

V.6. A vízijármű átvizsgálás idő szükséglete

A 2022. május 23 - 2022. május 29. Mohács Vízi Határátkelőhelyen végrehajtott vízi jármű átvizsgálások kiértékelése egyértelműen rávilágított a vízijárművek vizsgálatának összetettsége, azok hatékonysága közti és a vizsgálatokra fordított idő szükségletei közötti különbségekre. A legalább 2 fő pénzügyőr hajóvizsgálóval (és 1-1 fő vízirendésszel és határrendésszel) végrehajtott szerkezeti hajóellenőrzések szinte kivétel nélkül elérték vagy meghaladták az 1 óra időtartamot az ezt követően végrehajtott áruvizsgálattal. A vizsgálatok hatékonyságát (20-40%) jelentős mértékben befolyásolta a balesetveszély miatti együtt közlekedés kötelezettsége, valamint a hajó személyzete általi megkerülhetőség lehetősége a megfigyeléssel lefedetlen zárt területeken. A 6-12 fő pénzügyőr hajóvizsgálóval (és 2-6 fő vízirendésszel, határrendésszel és katasztrófavédelmi beosztottal) végrehajtott ellenőrzések hatékonyságára egyértelműen jellemző a hajóvizsgálók létszámának megoszthatósága miatti kevesebb időszükséglet (20-40 perc), a nagyobb vizsgálati hatékonyság. Megállapításra került az a tény is, hogy a vizsgálati hatékonyságban, időszükségletben történő eltérések a hajóátvizsgálásban jártas, valamint ezen ellenőrzésekben tapasztalatokkal nem rendelkezők közötti különbségekből és állandó felügyeletükből adódnak. A végeredményben levonható következtetés az, hogy a nagyobb létszámmal és szolgálati kutyával végrehajtott ellenőrzések jóval rövidebb ideig tartanak és nagyobb mélységű vizsgálatokat tesznek lehetővé mind a hajószerkezet, mind az áruk sajátossága vonatkozásában. Ezen vizsgálatok időszükségletét

csak elenyésző mértékben növeli a vízi járművek közlekedési iránya (kilépő, belépő), a közlekedési eszköz összetettsége, rakottsága valamint az áruk vizsgálatának sokrétűsége.⁶⁵²

Ellenőrző lista – belvízi hajók átvizsgálása

Hajó neve	MMSI	Kikötő/kikötőhely	Dátum
Ellenőrző egység	Csoportvezető	A személyzet a fedélzeten	A fedélzeten töltött idő

Kérjük, jelölje meg, vagy magyarázza meg a megjegyzésekben (lentebb).

Jelmagyarázat: 1 = átvizsgált terület 2 = talált csempészáru 3 = keresőkutya alkalmazás

I = Igen

N = Nem

Előcsarnok	1	2	3	Hátsó rekesz	1	2	3	Fedélzet	1	2	3
Előcsúcs	☐	☐	☐	Kormánymű	☐	☐	☐	Kormányállás	☐	☐	☐
Kabinok	☐	☐	☐	Hátsó tank	☐	☐	☐	Utak, átjárók	☐	☐	☐
Tárolók	☐	☐	☐	Nappali	☐	☐	☐	Autó, mkp.	☐	☐	☐
Festék raktár	☐	☐	☐	Kabinok	☐	☐	☐	Tárolók	☐	☐	☐
Orrmotor	☐	☐	☐	Áruházak	☐	☐	☐	Tűzoltó készülékek	☐	☐	☐
Horgonytartó	☐	☐	☐	Mosoda	☐	☐	☐		☐	☐	☐
Lánckamra	☐	☐	☐	Konyha	☐	☐	☐		☐	☐	☐
Csörlők	☐	☐	☐	Szabadidős helyiségek	☐	☐	☐		☐	☐	☐
WC és zuhanyzó	☐	☐	☐	Csörlők	☐	☐	☐	Zárt terek	1	2	3
Konyha / kamra	☐	☐	☐	WC és zuhanyzó	☐	☐	☐	Elülső tartály (FPT)	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	Öltözők	☐	☐	☐	Hátsó tartály (APT)	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	Kerékház	☐	☐	☐	Ballaszt t. (WBT)	☐	☐	☐
Raktér	1	2	3		☐	☐	☐	Jászol gátak	☐	☐	☐
Rakománytér	☐	☐	☐		☐	☐	☐	Dupla fenék	☐	☐	☐
Daruk	☐	☐	☐		☐	☐	☐	Üres terek	☐	☐	☐
Eszköz tárolók	☐	☐	☐	Motorterek	1	2	3	Üzemanyagtartályok	☐	☐	☐
Nyílászáró szegélyek	☐	☐	☐	Főmotor	☐	☐	☐	Édesvízi t. (FWT)	☐	☐	☐
Válaszfalak	☐	☐	☐	Támogató gépek	☐	☐	☐	Hulladékgy. t. (DWT)	☐	☐	☐

⁶⁵² Forrás: A NAV Dél-Dunántúli Regionális Igazgatósága által 2022. május 23. - 29. között végrehajtott hajó átvizsgálás módszertani „pilot” gyakorlatának kiértékelése. (A NAV adatszolgáltatási kérelemre adott válasz, száma: 6458297356.) Készítette: dr. Hőnyi Zoltán osztályvezető.

	☐	☐	☐	Műhelyek	☐	☐	☐		☐	☐	☐
Egyéb	1	2	3	Áruházak	☐	☐	☐		☐	☐	☐
Fedélzeti shopok	☐	☐	☐	A lemezek alatt	☐	☐	☐		☐	☐	☐
Egészségügyi helyiség	☐	☐	☐	Fenékvíz rekesz	☐	☐	☐	Víz alatti ellenőrzés	1	2	
Utas kabinok	☐	☐	☐	Generátorok	☐	☐	☐	Hosszbordázat	☐	☐	
Étterem	☐	☐	☐		☐	☐	☐	Hajtómű	☐	☐	
Konyha	☐	☐	☐		☐	☐	☐	Csiga	☐	☐	
Rakodótér	☐	☐	☐	Felügyelet	I	N		Tengeri láda	☐	☐	
	☐	☐	☐	Érkezés	☐	☐		Kormánytengely	☐	☐	
	☐	☐	☐	Indulás	☐	☐		Daruszemek	☐	☐	
	☐	☐	☐	Kikötés alatt	☐	☐			☐	☐	
Megjegyzések:											

A szerző szerkesztése.

18. számú melléklet

Tengeri határforgalom-ellenőrzésre kifejlesztett E-kapu és Offline Kioszk a FastPass Projektben



Forrás: Toivonen, Sirra – Kojo, Heta (2017): Recommendation for future ABC installations, Best Practices. VVT Technology 303. p. 83.

19. számú melléklet

„EES-táska” részei

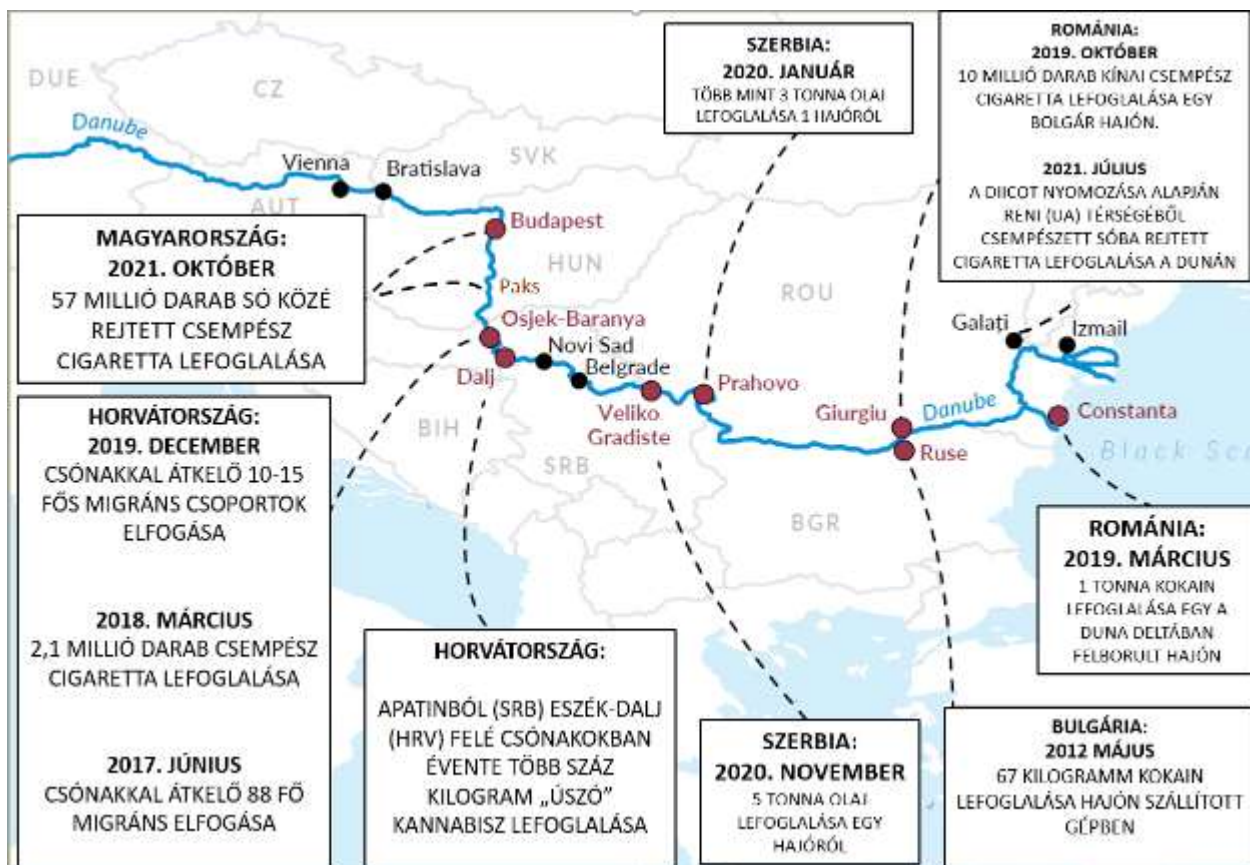
- ✓ Gyors útlel beolvasás (az adathordozó oldal hitelességének ellenőrzése infravörös, UV-fény segítségével és összehasonlítás a hamis, hamisított dokumentum adatfájlokkal).
- ✓ RFID chip beolvasása
- ✓ 4 ujjlenyomat gyors beolvasása (érintésmentes technológia)
- ✓ Az arckép készítése összecukható, állítható magasságú állvány segítségével
- ✓ Széles, 15-17 hüvelykes monitor
- ✓ Teljes billentyűzet
- ✓ Nagy akkumulátor kapacitás (akár 6 óra folyamatos működés)
- ✓ Operációs rendszer MI funkciókkal a kockázatelemzésekhez
- ✓ 4G/5G adatkapcsolat (SIM-kártyával)
- ✓ Utas- és vizálló kemény tok
- ✓ A meglévő digitális úti okmányokkal kompatibilis szoftverek



Forrás: a szerző és kutatócsoportjának előadása (EES-bag Project.ppt)

20. számú melléklet

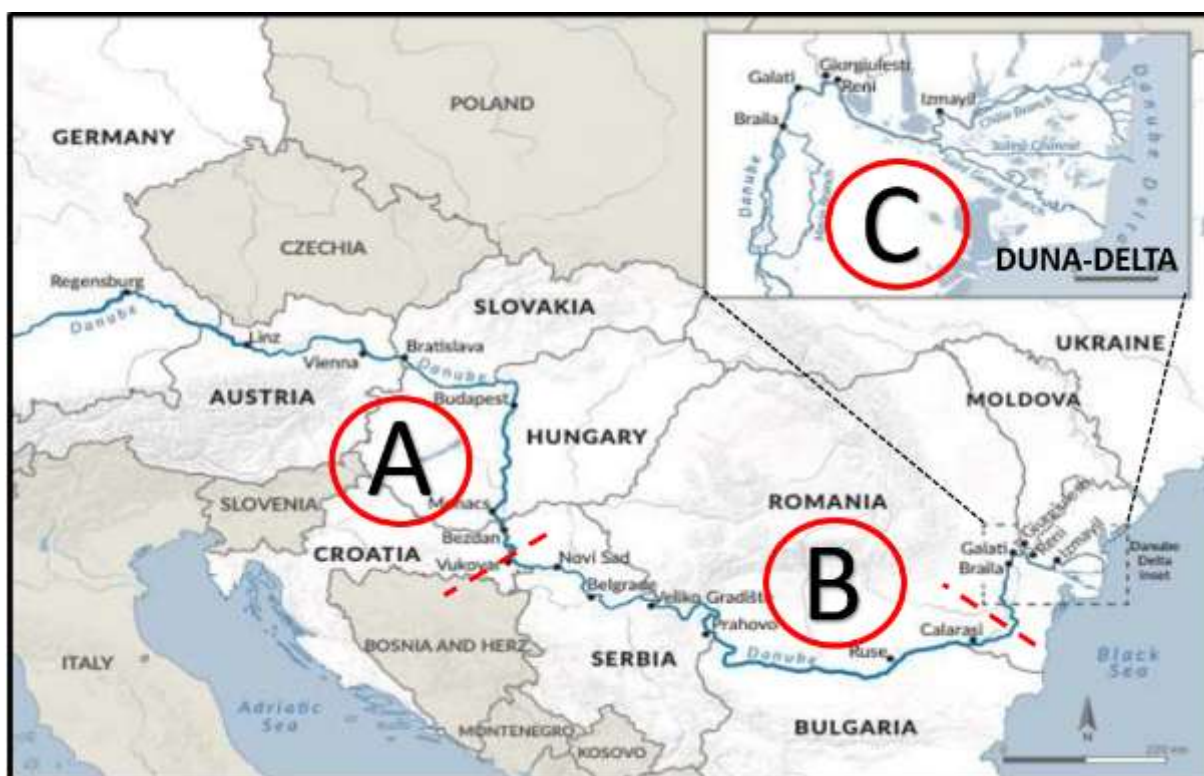
A Dunát érintő legjelentősebb bűncselekmények térképes ábrázolása 2018 és 2022 között



Forrás: GI-TOC és a szerző saját szerkesztése

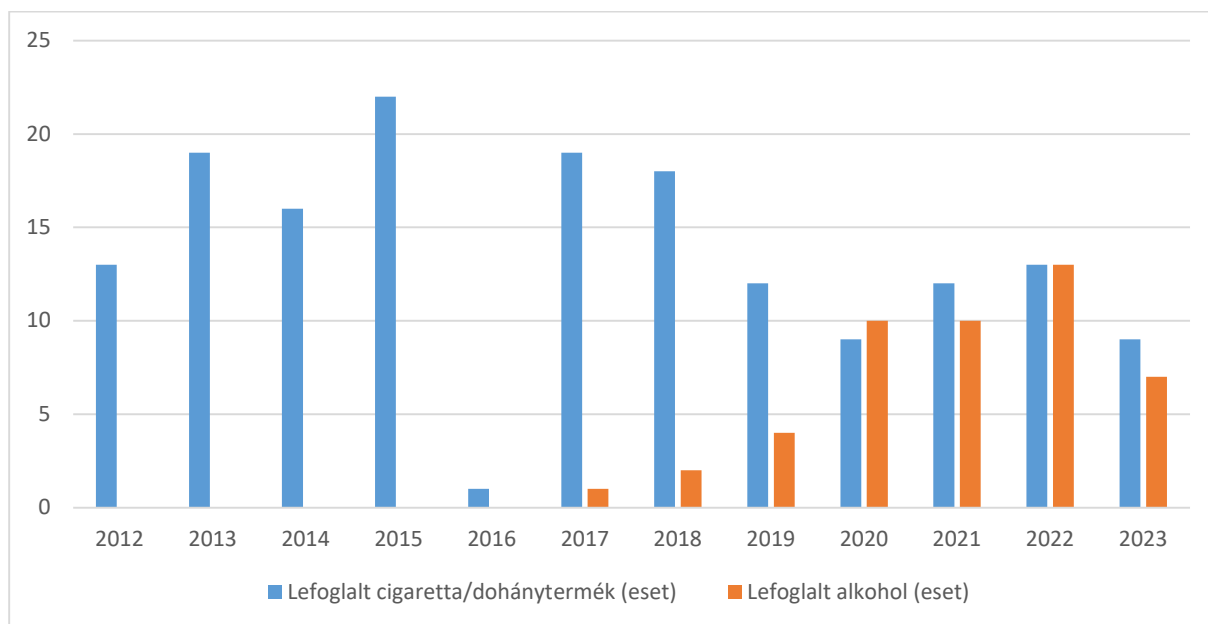
21. számú melléklet

A Duna három szakasza a kockázatelemzéshez



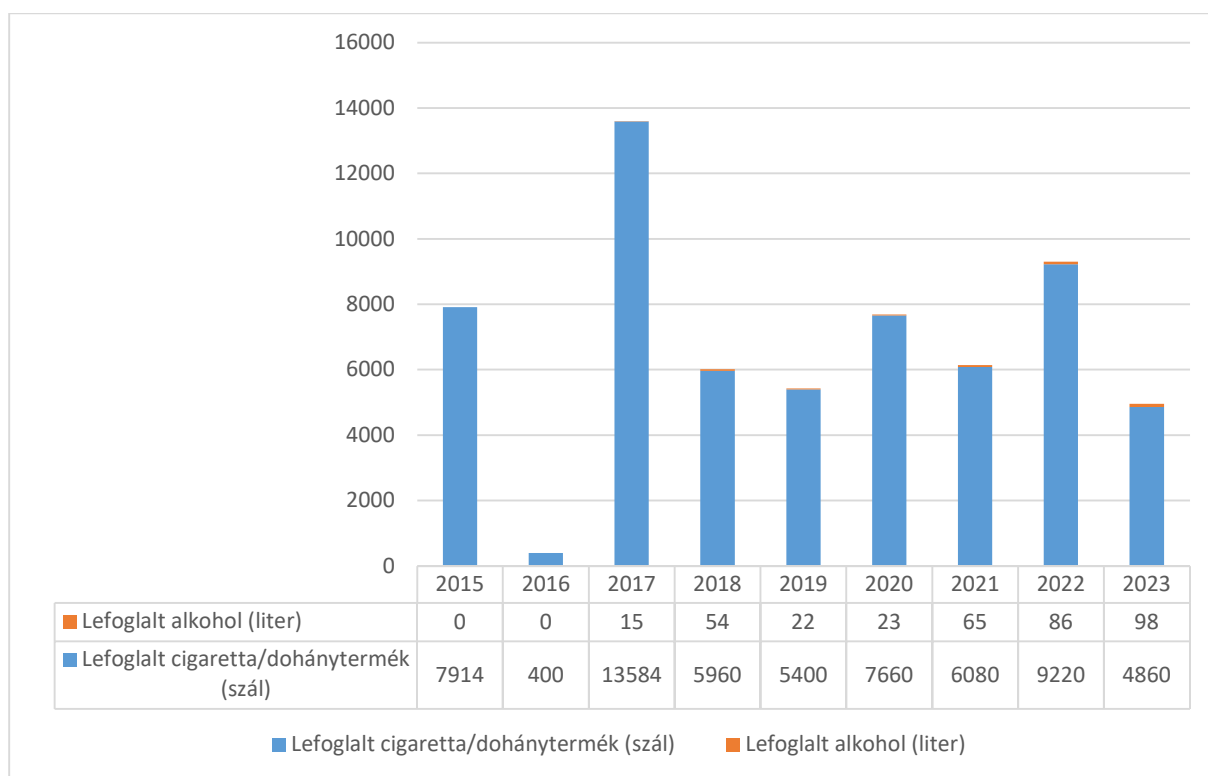
Forrás: GI-TOC és a szerző szerkesztése

Jövedéki termékek lefoglalása a Mohácsi Határkikötőben a NAV által, 2012-2023



Forrás: Nemzeti Adó- és Vámhivatal, Mohács

Jövedéki termékek lefoglalása a Mohácsi Határkikötőben a NAV által, 2015-2023



Forrás: Nemzeti Adó- és Vámhivatal, Mohács

Az üzemanyag csempészet forró pontjai a Duna folyó mentén Szerbiában



Forrás: GI-TOC (Sasa Dordevic: Fuel to the fire, 2023)

25. számú melléklet

Füles-zsákokban elrejtett csempészcigaretta kirakodása hajóról



Forrás: Nemzeti Adó- és Vámhivatal, Budapest

26. számú melléklet

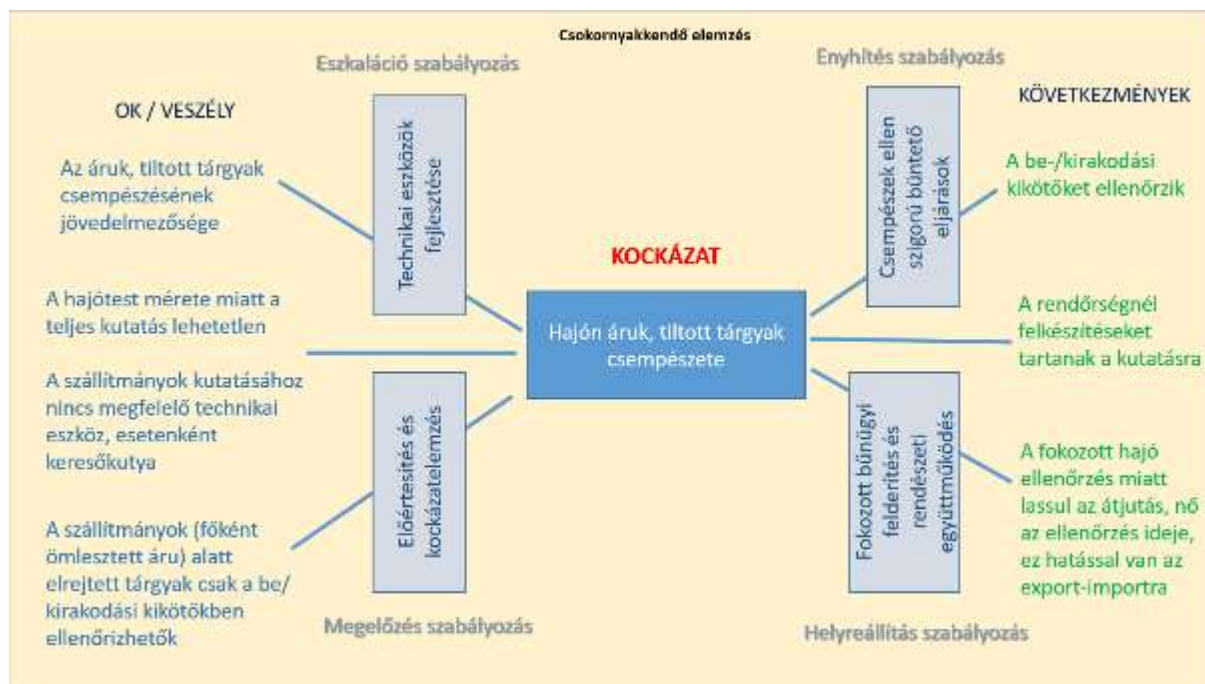
A dunai közös rendészeti műveletek adatai 2014-2023

DUNAI KÖZÖS MŰVELET NEVE	DARIF 1.	DARIF 2.	DARIF 3.	DANUBIUS	DARIF 2017	DARIF 2018	DARIF 2019	DARIF 2022	DARIF 2023
MŰVELET IDEJE	2014.04. 07-11.	2014.07. 21-25.	2014.11. 10-14.	2016.05. 30-06.03.	2017.05. 22-26.	2018.09. 17-21.	2019.09. 30-10.04.	2022.09. 12-16.	2023.09. 11-15.
RÉSZT VETT ORSZÁGOK ÉS BEVONT NEMZETKÖZI SZERVEZETEK	DE, AT, SK, HU, HR, RS, RO, BG, MD, UA, EUROPOL, FX, EUBAM	DE, AT, SK, HU, HR, RS, RO, BG, MD, UA, EUROPOL, FX, EUBAM, INTERPOL	DE, AT, SK, HU, HR, RS, RO, BG, MD, UA, EUROPOL, FX, EUBAM, INTERPOL, AQUAPOL	DE, AT, SK, HU, HR, RO, BG, MD, UA, EUROPOL, INTERPOL	AT, SK, HU, HR, RS, RO, BG, MD, UA, EUROPOL	DE, AT, SK, HU, HR, RO, BG, MD, UA, EUROPOL	DE, AT, HU, HR, RS, RO, BG, MD, UA, FX, INTERPOL	DE, AT, SK, HU, HR, RS, RO, BG, MD, UA, EUROPOL, FX, SELEC	DE, AT, SK, HU, HR, RS, RO, BG, MD, UA, EUROPOL, SELEC, EUSDR
BEVONT RENDÉSZETI SZEMÉLYZET, EGYÜTTMŰKÖDŐK SZÁMA ÉS BEVONT JÁRMŰVEK SZÁMA									
Bevont hatóságok száma (Átlag / 1 műveleti nap)	34	45	45	61	37	37	36	43	32
Részt vevő tisztviselők száma	651	1161	873	977	718	906	1120	1126	859
Bevont hajók száma	93	132	114	146	113	121	116	160	106
Bevont gépkocsik száma	84	162	153	165	110	151	176	213	108
VÉGREHAJTOTT KUTATÁSOK SZÁMA									
személyhajó	57	127	55	110	73	86	123	105	74
tolóhajó, önjáró szeparát	189	464	697	242	197	252	229	328	386
uszály / bárka	180	501	691	180	235	210	323	212	367
halászhajó	N/A	N/A	45	114	55	24	84	108	60

csónak / jacht	52	130	20	40	41	65	11	34	126
szállított konténer	2	223	8	0	46	56	0	100	255
személy / tehergépkocsi	196	170	67	217	207	254	660	582	1047
kutatások száma összesen	676	1615	1583	903	848	947	1430	1469	2315
ELLENŐRZÖTT SZEMÉLYEK ÉS OKMÁNYOK SZÁMA									
Ellenőrzött személyek (fő)	4755	11219	5787	8809	7535	13841	17998	8862	18964
Ellenőrzött okmányok (db)	5392	13361	7937	6182	6767	9306	15968	7636	19111
Ellenőrzések száma összesen (szem.+okm.)	10147	24580	13724	14991	14302	23147	33966	16498	38075
Az EUROPOL ellenőrzések (szem. és okm.) / találat	N/A	4421 / 3	798 / 1	1852 / 0	2652 / 0	2864 / 1	4057 / 2	1952 / 3	1244 / 1
Az INTERPOL ellenőrzések (szem. és okm.) / találat	N/A	4424 / 3	1926 / 0	1205 / 0	-	-	4103 / 0	-	-
JOGELLENES CSELEKMÉNYEK MIATT INDULT ELJÁRÁSOK / BÍRSÁGOK SZÁMA ÉS LEFOGLALT ÁRU									
Jogellenes cselekmények száma (szabs+bcs+közig)	135	54	46	157	24	33	61	35	36
ebből cigaretta csempész	2	2	0	0	0	0	0	0	0
ebből illegális migráció v. jogszerűtlen tartózkodás	47	13	0	3	0	16	0	5	2
ebből lopás	2	6	0	10	4	0	1	0	1
Elfogott vagy előállított személyek száma	50	28	3	17	6	20	3	8	11
ebből körözött személy	1	0	2	5	0	0	0	4	1
Kiszabott bírságok (EUR)	8656	N/A	883	2313	748	1058	2519	505	1611
Lefoglalt áru	1120 db cigaretta	2,1 kg marihuána 3,05 t diesel olaj 16600 db cigaretta 3400 l tiszta alkohol	1 hamis szlovén gépjármű vezetői engedély	175 kg hal 1 gépkocsi 1 hamis tartózkodási engedély	30 kg hal 28 illegális halász felszerelés 20 hamis kézkrém 2 csónak	5090 gr heroin (gépkocsi-ban) 1 hamis útlevél	4 lopott külső csónakmotor és egy csónak	4 hamis UA személyi igazolvány 2 HU rendszám és forgalmi engedély	1,3 gr hasis 1 fém csónak motorral, 2 halászhaló, 8 kg hal, 1389 l diesel olaj
Jogsértés aránya (%) (jogellenes cselekmények száma / ellenőrzött személyek száma x 100)	2,8	0,5	0,8	1,8	0,3	0,2	0,3	0,4	0,2

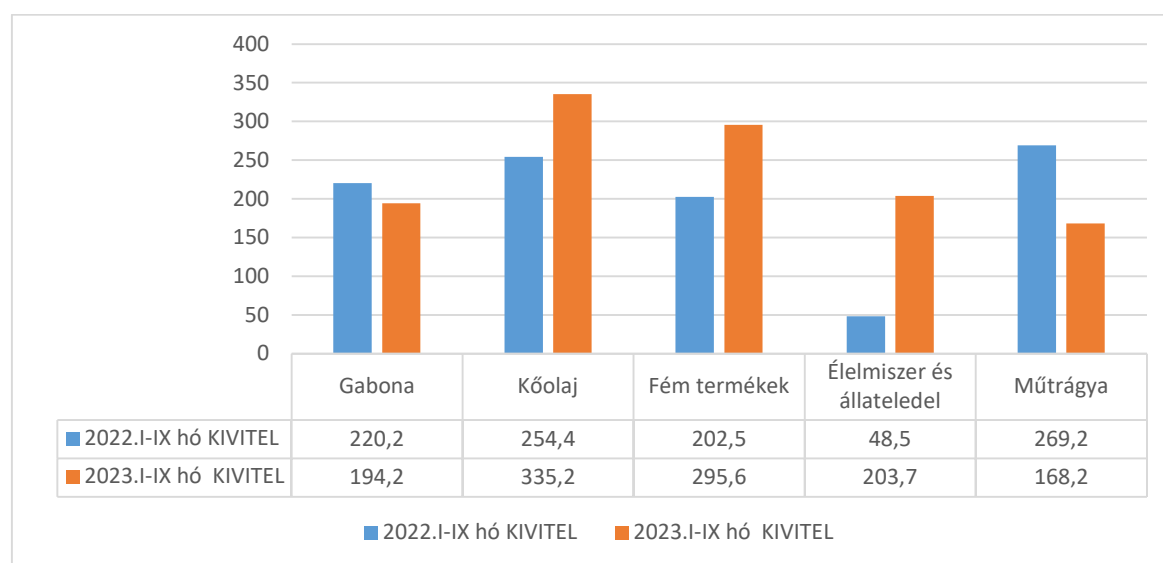
Forrás: a szerző saját szerkesztése a DARIF Műveletek záró jelentései alapján.

Csokornyakkendő elemzés a hajón történő áru- és tiltott tárgyak csempészetére



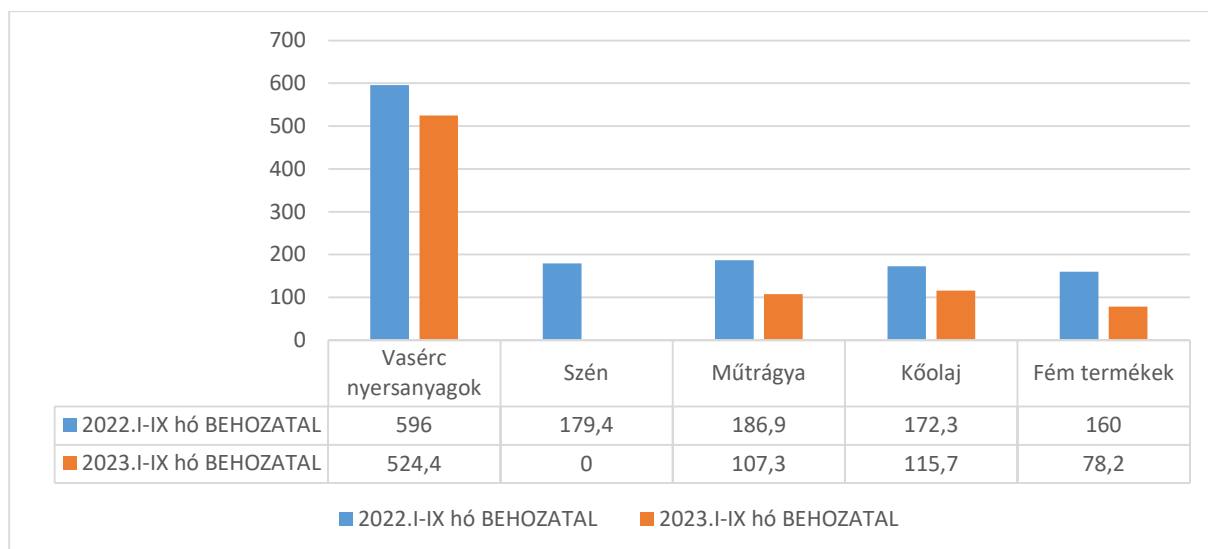
Forrás: a szerző saját szerkesztése.

A magyar-horvát-szerb határon átnyúló szállításban a kiviteli áruforgalom volumene



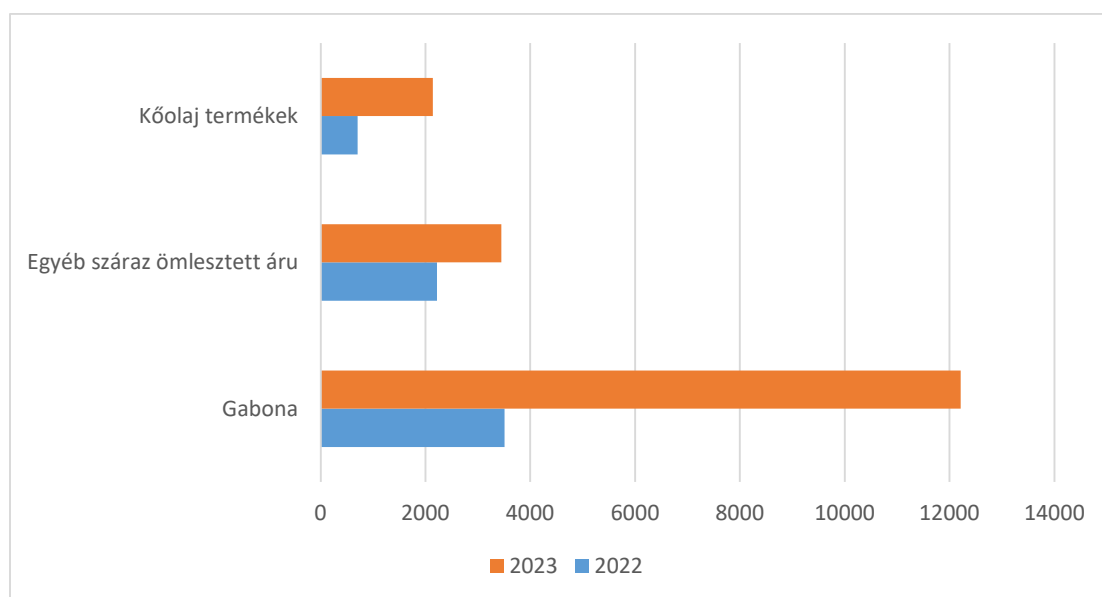
Forrás: Duna Bizottság

A magyar-horvát-szerb határon átnyúló szállításban a behozatali áruforgalom volumene



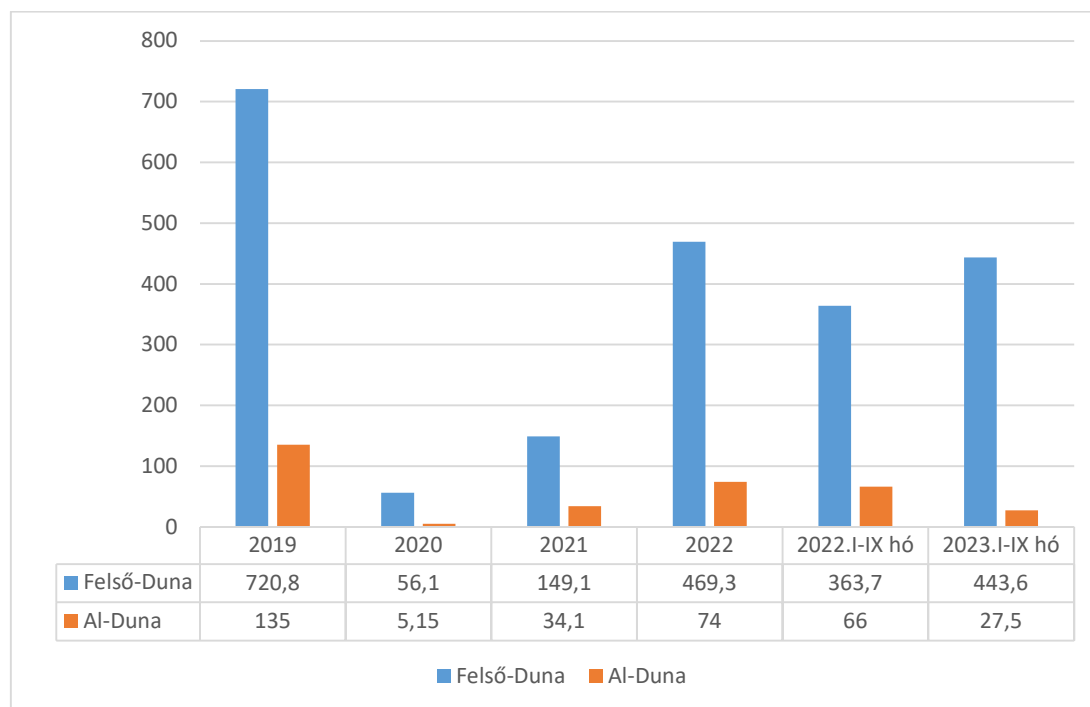
Forrás: Duna Bizottság

Az ukrán kikötők exportja (áru nómenklatúra szerint) 2022-2023-ban



Forrás: Duna Bizottság

Személyforgalom szállodahajókon 2019-2023. I-IX. hónapok között a Felső és az Al-Dunán



Forrás: Duna Bizottság

A jövőbeni potenciális fegyvercsempészési útvonalak Ukrajnából



Forrás: Galeotti, Mark – Arutunyan, Anna (2023): Peace and proliferation. Figure 4.

A Digitális Hajóforgalmi Napló fontosabb képernyői

1. *Nyitó képernyő* a Baranya VMRFK belső intranetes honlapján:



Digitális Hajóforgalmi Napló

„HATÁRBIZTONSÁG A DUNÁN!”

A Digitális Hajóforgalmi Napló bevezetésének célja, hogy a vízi határátkelőhely rendjének betartásában hozzáadott értéket képviseljen, csökkentse a papír alapú adminisztrációs terheket, elősegítse a statisztikák létrehozását és a hatékonyabb kockázatelemzést, ezáltal újabb lépést tegyen a „Digitális Állam” célkitűzéseinek megvalósításához.

A rendszer használatához jogosultság szükséges. Amennyiben jogosultságokkal rendelkezik valaki és be van jelentkezve az intranetes portálra, akkor a jobb oldali blokkokban elérhető funkciókhoz tud hozzáférni.

A program használatával kapcsolatos információk elérhetőek az alábbi **leírásban**.

Tervező: Kalmár Ádám
Fejlesztő: Bodor János

Felhasználó
Név: Kalmár Ádám
kijelentkezés
Admin funkciók
- Hajók menedzselése - Beosztottak menedzselése
Rögzítés
- Átléptetés rögzítése - Átléptetéseim - Mai átléptetések - Tegnapai átléptetések - Átléptetések listája
Listák
- Hajók - Átléptetések listája - Mai átléptetések - Tegnapai átléptetések - Átléptetési idő statisztika - Emberenkénti statisztika
Hitelesítés
- Hajók menedzselése - Hitelesítés
Kockázati besorolás
A listákban, információk oldalakon szereplő színes négyzetek a jármű kockázati besorolását jelzi az alábbi módon: Alacsony kockázat: ■ Közepes kockázat: ■ Magas kockázat: ■

2. *Statisztikai képernyő* (Előzetes utaslistát küldött személyhajók lekérdezése és a kikötőben tartózkodási, illetve vizsgálati idők hosszának listázása):

Alkalmazások

Vizsgálati idő hossza

főoldal

Típus: személyhajó

Szűkít

Tól: 2024-01-01

N

Ig: 2024-12-31

N

Irány: ☐ Be ☐ Ki

Előzetes utaslistát küldött: ☒ Igen

Átléptetések száma

Átlépések száma:	30
Belépések száma:	1
Kilépések száma:	29

Időadatok

Teljes tartózkodási idő:	09:10
Átlagos tartózkodási idő hossza:	01:54
Teljes vizsgálat hossza:	16:25
Átlagos vizsgálat hossza:	01:20
Emberenkénti átlagos vizsgálat hossza:	00:00
Leghosszabb vizsgálati idő:	03:35
Legrövidebb vizsgálati idő:	00:40

2025. január 20. hétfő
Fábián, Sebestyén
08:18:48

Felhasználó

Név: Kalmár Ádám

kijelentkezés

Admin funkciók

- Hajók menedzselése
- Beosztottak menedzselése

Rögzítés

- Átléptetés rögzítése
- Átléptetésem
- Mai átléptetések
- Tegnapai átléptetések
- Átléptetések listája

Listák

- Hajók
- Átléptetések listája
- Mai átléptetések
- Tegnapai átléptetések
- Átléptetési idő statisztika
- Emberenkénti statisztika

Hitelesítés

- Hajók menedzselése
- Hitelesítés

Kockázati besorolás

346

3. **Kockázatelemző képernyő** (magas kockázatú teherhajó kiválasztása és a kockázati besorolási szint, illetve vezetői utasítás megtekintése):

Hajók

[főoldal](#)
[hajó hozzáadása](#)

Név:
Típus: -- mind --

☐ ☐ ☐

[Szűkít](#)

Név	Típus	Kockázati besorolás
[redacted]	teherhajó	■
[redacted]	teherhajó	■
[redacted]	teherhajó	■
[redacted]	teherhajó	■
[redacted]	teherhajó	■
[redacted]	teherhajó	■
[redacted]	teherhajó	■
[redacted]	teherhajó	■
[redacted]	teherhajó	■

Kockázati besorolás

A listákban, információs oldalakon szereplő színes négyzetek a jármű kockázati besorolását jelzi az alábbi módon:

Alacsony kockázat: ■

Közepes kockázat: ■

Magas kockázat: ■

Hajó részletei

[főoldal](#)
[vissza](#)

Hajó adatai

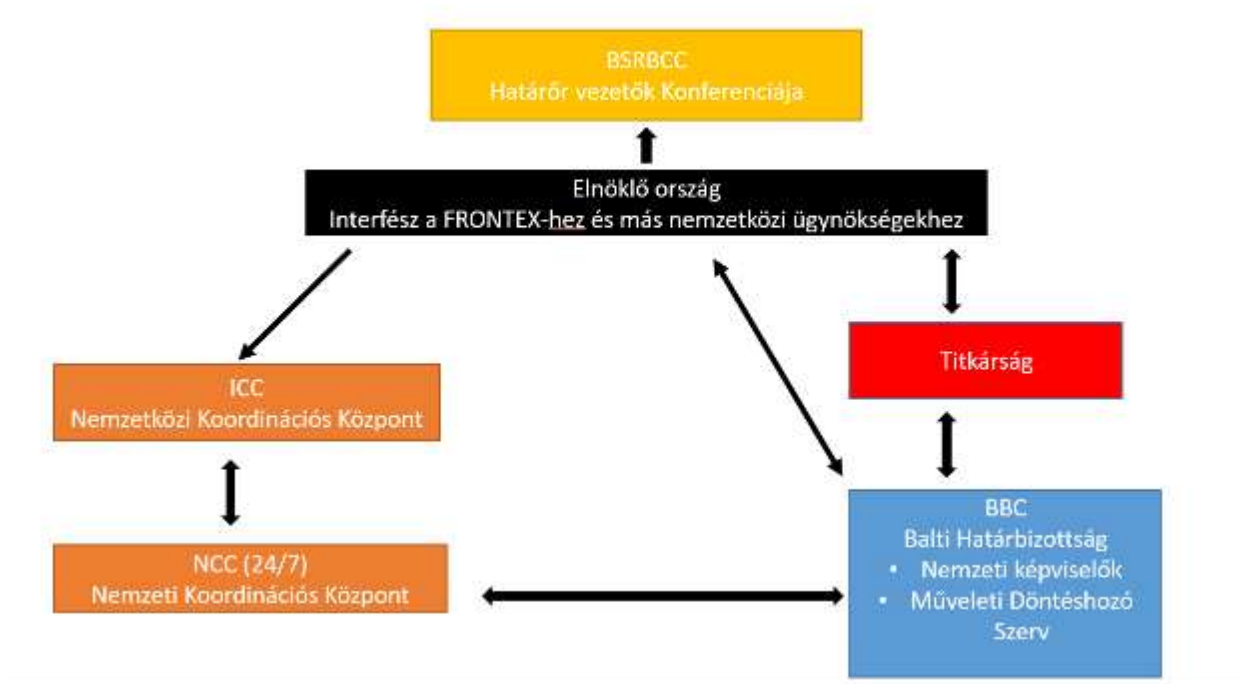
Jármű neve	[redacted]
Jármű típusa	teherhajó
Megjegyzés	FIGYELEM: NAGY MENNYISÉGŰ CSEMPÉSZ CIGARETTA MAGYARORSZÁGRA TÖRTÉNŐ BEJUTTATÁSA [redacted] ÉN. NAV FELDERÍTÉS PAKSON! VALÓSZÍNŰSÉG / HATÁS / MAGAS KOCKÁZAT = MAGAS UTASÍTÁS: FOKOZOTT KUTATÁS NAV-AL, KERESŐKUTYÁS MEGERŐSÍTÉS!
Jármű kockázati besorolása	■

Átléptetések

Sorszám	Irány	Dátum	Érkezés	Indulás
---------	-------	-------	---------	---------

Forrás: DHN Program, Baranya Vármegyei RFK

A Balti-tengeri Régió Határellenőrzési Együttműködés felépítése



Forrás: A BSRBCC honlapja; <https://bsrbcc.org>

PCCC-k Európában



Forrás: Ormai Tamás – Kund Dávid: PCCC development.ppt (2. dia)

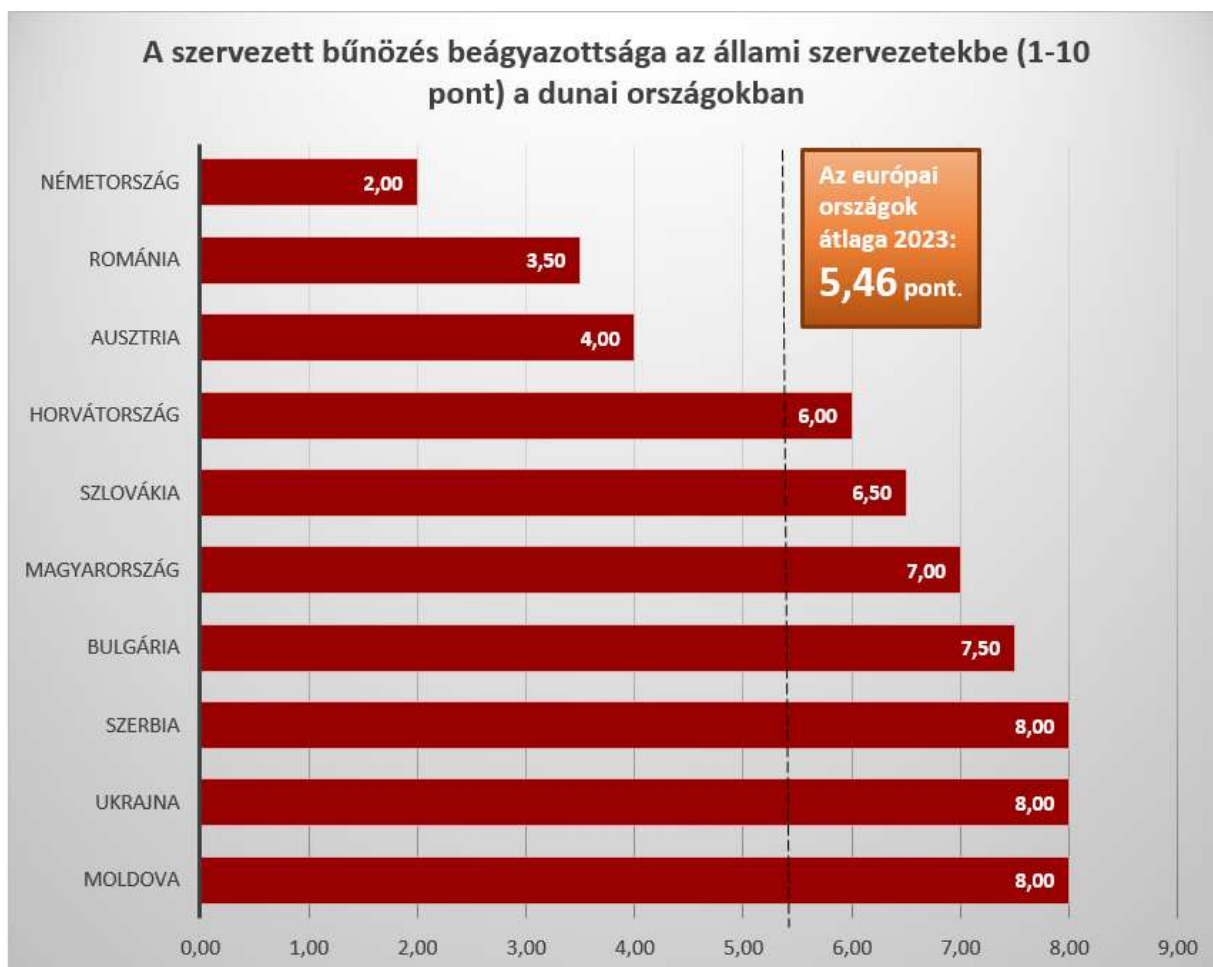
KKSZH-k Magyarországon



Forrás: ORFK Határrendészeti Főosztály

A szervezett bűnözés beágyazottsága az állami szervezetekbe

(legkevesbé: 1 pont, leginkább 10 pont)



Forrás: GI-TOC: Globális Szervezett Bűnözési Index 2023. szeptember.

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

ABC	Automatizált Határellenőrzési Rendszer
AIES	Automatizált Információcsere Rendszer (BSCF)
AIS	Automata Azonosító Rendszer (tengeri hajóforgalomban)
Aquapol	Víziközlekedés Rendészeti Szervezete
BBC	Balti Határmenti Bizottság
BMRFK	Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság
BRFK	Budapesti Rendőr-főkapitányság
BSBCIC	Fekete-tengeri Határrendészeti Koordinációs és Információs Központ (BSCF)
BSCF	Fekete-tengeri Együttműködési Fórum
BSRBCC	Balti-tengeri Régió Határellenőrzési Együttműködés
BVMRFK	Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság
CEERIS	Közép- és Kelet Európai Jelentési Információs Rendszer
CENN-COM	Hajó kutatás eredmény nyilvántartó program (WCO)
CEPOL	Az Európai Unió Bűnüldözési Képzési Ügynöksége
CIRAM	Közös Integrált Kockázatelemzési Modell
COVID-19	Koronavírus-betegség 2019
DARIF	A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása
DHN	Digitális Hajóforgalmi Napló
DREWS	Duna Folyami Korai Előrejelző Rendszer
DRKK	Dunai Rendészeti Koordinációs Központ
DRKKF	Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum
DVRK	Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság
EBEÉ	Európai Biztonsági és Együttműködési Értekezlet
EBESZ	Európai Biztonsági és Együttműködési Szervezet
EDB	Európai Duna Bizottság
EES	Európai Határregisztrációs Rendszer
EIBM	Európai Integrált Határigazgatás

EMPACT	Bűnügyi Fenyegetések Elleni Multidiszciplináris Platform
ENSZ BT	Egyesült Nemzetek Szervezete Biztonsági Tanácsa
ENSZ	Egyesült Nemzetek Szervezete
ETIAS	Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszer
EUBAM	Az Európai Unió Határrendészeti Támogató Missziója
EULEX	Az Európai Unió koszovói jogállamisági missziója
eu-LISA	Nagyméretű Informatikai Rendszerek Operatív Irányításával Foglalkozó Európai Ügynökség
EUMSS	Az Európai Unió tengeri védelmi stratégiája
Europol	A Bűnüldözési Együtműködés Európai Unió Ügynöksége
EUROSUR	Európai Határőrizeti Rendszert
EUSDR	Az Európai Unió Duna Makro-Régió Stratégiája
FAL-egyezmény	A Kormányközi Tengerészeti Tanácskozó Szervezet értekezletén Londonban, 1965. évi április hó 9. napján kelt, a nemzetközi tengeri forgalom könnyítéséről szóló egyezmény
Frontex	Európai Határ- és Partvédelmi Ügynökség
GI-TOC	Nemzetközi Szervezett Bűnözés Elleni Globális Kezdeményezés
HERR	Határellenőrzési és Regisztrációs Rendszer
HFK	Határforgalmi Kirendeltség
HRK	Határrendészeti Kirendeltség
HTTR	Határrendészeti Tevékenységet Támogató Rendszer
IBH	Ideiglenes biztonsági határzár
ICC	Nemzetközi Koordinációs Központ
ICPC	Nemzetközi Bűnügyi Rendőrségi Bizottság
IHSZ	Ideiglenes Határforgalom-ellenőrzési Szabályzat
IMO	Az ENSZ Nemzetközi Tengerhajózási Szervezete
INTERPOL	Nemzetközi Bűnügyi Rendőrség Szervezete
ISEC	Az EU „Bűnmegelőzés és a bűnözés elleni küzdelem” programja
JSZSZK	Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság
KHA	Külső Határok Alap
KKSZH	Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely
KR	Készenléti Rendőrség

MMSI	Tengeri mobilszolgáltatás-azonosító
NATO	Észak-atlanti Szerződés Szervezete
NCC	Nemzeti Koordinációs Központ
NEBEK	Nemzeti Bűnügyi Együttműködési Központ
NGO	Nem-kormányzati intézmény
NHERR	Nemzeti Határforgalom Ellenőrző és Regisztrációs Rendszer
NIK	Nemzeti Információs Központ
NYEU	Nyugat-európai Unió
OLAF	Európai Csalás Elleni Hivatal
ORFK	Országos Rendőr-főkapitányság
PAIS	Érkezést Megelőző Információs Rendszer
PAXLST	Elektronikus utaslista-üzenet
PCC SEE	Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény
PCCC	Rendőrségi és Vámügyi Együttműködési Központ
REK	Rendészeti Együttműködési Központ
RIS	Folyami Információs Szolgáltatások
RSOE	Rádiós Segélyhívó- és Infokommunikációs Országos Egyesület
SECI	Délkelet-európai Együttműködési Kezdeményezés
SELEC	Délkelet-európai Rendészeti Központ
SEMS	Délkelet-európai Üzenetküldő Rendszer
SIENA	Biztonságos Információcsere Hálózati Applikáció
SIS, SIS II	Schengeni Információs Rendszer és ennek 2. generációja
SLTD	Lopott és Elvesztett Útiokmányok Adatbázisa
SMVE	Schengeni Megállapodás Végrehajtási Egyezmény
SOCTA	Súlyos és Szervezett Bűnözéssel kapcsolatos Fenyegetettség Értékelés
SPOC	Egyedüli Kapcsolattartó Pont
SWOT	Erősségek-Gyengeségek-Lehetőségek-Veszélyek
SZBKK	Szervezett Bűnözés Elleni Koordinációs Központ
SZMSZ	Szervezeti és Működési Szabályzat
TEK	Terror Elhárítási Központ
TIBEK	Terrorelhárítási Információs és Bűnügyi Elemző Központ

UNCRO	Egyesült Nemzetek Szervezetének Horvátországi Bizalom-helyreállítási Művelete
UNODC	Az ENSZ Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatala
UNPROFOR	Egyesült Nemzetek Védelmi Erői
UNTAES	Az Egyesült Nemzetek Szervezetének Kelet-Szlavónia, Baranya és Nyugat-Sirmium Átmeneti Igazgatósága
USA DOE	Amerikai Egyesült Államok Energiaügyi Minisztériuma
VIS	Vízuminformációs rendszer
WCO	Vámvilágszervezet

39. számú melléklet

A SZERZŐ TÉMÁVAL ÖSSZEFÜGGŐ PUBLIKÁCIÓS JEGYZÉKE⁶⁵³

1. Kalmár, Ádám (2024): The vulnerability of the Danube region in the light of the Russian-Ukrainian war. Police Studies: The Periodical of the Police Scientific Council. 2024/1-2. pp. 100-109. 9p. (2024) <https://doi.org/10.53304/PS.2024.1-2.08>
2. Kalmár Ádám (2024): A Duna Régió sérülékenysége az orosz-okrán háború tükrében. In: Gaál, Gyula; Hautzinger, Zoltán (szerk.) A rendészet tudománya és gyakorlata. Pécs, Magyarország: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport (2024) 433 p. pp. 239-244. 6 p.
3. Kalmár, Ádám (2024): A Case Study on the Investigation of Serious Organised Crime on the Danube. INTERNAL SECURITY 15 : 2 pp. 83-96., 14 p. (2024) <https://doi.org/10.5604/01.3001.0054.4579>
4. Kalmár, Ádám (2024): Operation 'Swimming Salt' – One of the most serious organised crime investigations ever on the Danube. In: Kovács, Gábor; Mészáros, Bence; Czenczer, Orsolya (szerk.) II. Ludovika International Law Enforcement Research Symposium Conference Proceedings. Budapest, Magyarország: Magyar Rendészettudományi Társaság (2024) 346 p. pp.157-167. 11 p.
5. Kalmár Ádám (2023): A Horvát Köztársaság schengeni csatlakozásának biztonsági és szervezeti hatásai. In: Gaál, Gyula; Hautzinger, Zoltán (szerk.) A biztonság védelme a rendészetben : Jubileumi kötet Zámbo Péter ny. rendőr ezredes 70. születésnapjára.

⁶⁵³ MTMT nyilvános link: <https://m2.mtmt.hu/gui2/?type=authors&mode=browse&sel=authors10074513>

- Pécs, Magyarország: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport (2023) 406 p. pp. 65-71. 6 p.
6. Kalmár Ádám (2023): Határrend és határvita a Dunán a schengeni határellenőrzés tükrében. In: Bacsó, Bernadett; Felföldi, Péter; Mezei, József (szerk.) A rendészettudomány határtudományai 2023: Nemzetközi Rendészettudományi Konferencia - Absztraktkötet. Budapest, Magyarország: Doktoranduszok Országos Szövetsége, Rendészettudományi Osztály (2023) 41 p. pp. 36-36. 1 p.
 7. Kalmár, Ádám. (2023). Law Enforcement Officials' Opinion on the Security Situation and Cooperation on the Danube: – Based on the “DARIF 2022” International Questionnaire Survey. *Magyar Rendészet*, 23. évf. 1. szám. pp. 69–88.
<https://doi.org/10.32577/mr.2023.1.4>
 8. Kalmár Ádám (2023): Organisational and security effects of the accession of the Republic of Croatia to Schengen. *Police Studies: The Periodical Of The Police Scientific Council* 3:1-2 pp. 70-81. 12 p. (2023) <https://doi.org/10.53304/PS.2023.1-2.04>
 9. Lobnikar, Branko - Christián, László - Balla, József - Kalmár, Ádám - Mraović, Irena Cajner - Borovec, Krunoslav - Sotlar, Andrej (2023): Police and Other Plural Policing Institutions in Central and Eastern Europe Facing COVID-19 Pandemic. In: Den Boer, Monica; Bervoets, Eric; Hak, Linda (szerk.) *Plural Policing, Security and the COVID Crisis : Comparative European Perspectives*. Cham, Svájc: Springer Netherlands (2023) 197 p. pp. 107-138. Paper: Chapter 4, 32 p. https://doi.org/10.1007/978-3-031-19177-0_4
 10. Kalmár, Ádám (2022): Security deficit in the Danube law enforcement? In: Noémi, Emőke Baráth; Katalin, Erdélyi; Péter, Felföldi; József, Mezei (szerk.) *The Past and the Future of Law Enforcement: International Law Enforcement Conference, Book of Abstracts*. Budapest, Magyarország: Doktoranduszok Országos Szövetsége, Rendészettudományi Osztály (2022) 33 p. pp. 18-18. 1 p.
 11. Kalmár Ádám (2022): A belső határokon közegészségügyi okból visszaállított határellenőrzés kihívásai. *Határrendészeti Tanulmányok* 19:2 pp.6-21. 15 p. (2022)
 12. Kalmár Ádám (2022): A belső határokon közegészségügyi okból visszaállított határellenőrzés kihívásai = Challenges of the reintroduced border controls at internal borders for public health reasons: Book of Abstracts – Absztraktkötet. In: Péter, Felföldi; Ivett, Nagy (szerk.) *Impact of the coronavirus epidemic on scientific research conference = A koronavírus-járvány hatása a tudományos kutatásokra : Book of Abstracts*. Budapest,

- Magyarország : Doktoranduszok Országos Szövetsége, Rendészettudományi Osztály (2022) 42 p. pp.19-20. 2 p.
13. Kalmár Ádám (2022): A prediktív rendészet sajátos tényezői a vízi határforgalom-ellenőrzésben. In: Gaál, Gyula; Hautzinger, Zoltán (szerk.) A rendkívüli helyzetek biztonsági tényezői. Pécs, Magyarország : Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport, Magyar Rendészettudományi Társaság (2022) 368 p. pp. 153-158. 6 p.
 14. Kalmár Ádám (2022): Biztonsági deficit a dunai rendészetben? In: Baráth, Noémi Emőke; Erdélyi, Katalin; Felföldi, Péter; Mezei, József (szerk.) A rendészettudomány múltja és jövője : Nemzetközi Rendészettudományi Konferencia, Absztraktkötet. Budapest, Magyarország : Doktoranduszok Országos Szövetsége, Rendészettudományi Osztály (2022) 32 p. pp. 18-18. 1 p.
 15. Kalmár Ádám (2022): Kockázatok a dunai vízi határforgalom-ellenőrzésben. Magyar Rendészet 22:1 szám. pp. 121-138. 18 p. (2022) <https://doi.org/10.32577/mr.2022.1.8>
 16. Kalmár Ádám (2022): Rendészeti együttműködés a Duna Stratégia égisze alatt. Belügyi Szemle / Academic Journal Of Internal Affairs: A Belügyminisztérium Szakmai Tudományos Folyóirata (2010-) 70. évf. 12. szám. pp. 2591-2610. 20 p. (2022) <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.12.3>
 17. Balla, József - Kalmár, Ádám (2021): Automated Vehicle Divert system for border police in Hungary. International Scientific Journal Security & Future. 2021:4 pp. 19-21. 3 p. (2021)
 18. Balla József - Kalmár Ádám - Nagy Ivett - Németh Ágota (2021): Biometrikus adatok megjelenése az új európai határrendészeti adatbázisokban. Határrendészeti Tanulmányok. 18:3 pp. 6-19. 14 p. (2021)
 19. Kalmár Ádám (2021): A dunai határellenőrzés bűnüldözési funkciói rendkívüli időszakban. In: Gaál Gyula; Hautzinger Zoltán (szerk.) Rendészet a rendkívüli helyzetekben : húsz éves a Szent László napi konferencia. Pécs, Magyarország : Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport (2021) 433 p. pp. 293-301. 9 p.
 20. Kalmár Ádám (2021): A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1980-tól 1991-ig. Határrendészeti Tanulmányok. 18:2 pp. 23-38. 16 p. (2021)
 21. Kalmár Ádám (2021): A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1991-től 1996-ig. Határrendészeti Tanulmányok. 2021: 3 pp. 20-34. 15 p. (2021)
 22. Kalmár Ádám (2021): A katonai jogállású személyek határátléptetése határvízen. Katonai Jogi és Hadijogi Szemle 9:2 pp. 103-130. 28 p. (2021)

23. Kalmár Ádám (2021): Principles and rules of the involvement of the Hungarian Defence Forces in border surveillance. *Police Studies: The Periodical of the Police Scientific Council*. 2021: 1-2 pp. 90-111. 22 p. (2021) <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.9.7>