

NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM

Rendészettudományi Doktori Iskola

TÉZISFÜZET

Kalmár Ádám r. alezredes

**A dunai nemzetközi rendészeti együttműködés összehangolásának
szerepe az Európai Unió és a schengeni térség biztonságának
garantálásában**

Témavezető: Dr. Balla József PhD. r. ezredes

Budapest, 2025

1. A TUDOMÁNYOS PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA

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. Gazdasági, közlekedési jelentőségét növeli az is, hogy – a Majna–Duna-csatornát is beleértve – az északi-tengeri Rotterdamtól a fekete-tengeri Konsztancia kikötőjéig állandó vízi utat biztosít Európán keresztül. A Duna régió 14 országát összekötő folyam ugyanakkor közös sebezhetőséget is jelent. A Fekete-tenger felől ható fenyegetések (pl. határon átnyúló szervezett bűnözés, környezeti- és közegészségügyi veszélyek) hatását a 2022-ben totális szakaszába lépett orosz-ukrán háború is súlyosbítja.

Hazánk – mint a schengeni egyezmény teljes jogú tagja – a Dunán déli irányból érkező veszélyforrások legfontosabb kockázatkezelési és belvízi határellenőrzési helyszíne. A Mohácsnál beléptetett személyhajók és a főként ömlesztett árut szállító teherhajók további ellenőrzés nélkül haladhatnak Nyugat-Európa felé, ezért Magyarország szerepe az Európai Unió és a schengeni térség biztonságának garantálásában kiemelt jelentőségű. Az EU Duna Makro-Regionális Stratégiájának (a továbbiakban: EUSDR) „11. Biztonság” fejezetében 2013 és 2015 között megvalósított DARIF nevű projekt során a hazánk által létrehozott rendészeti kooperációs platform tevékenységei fokozták a határon átnyúló szervezett bűnözés elleni küzdelem hatékonyságát, azonban abból mára csak az évente megszervezett folyami rendészeti közös művelet maradt.

A Balti- és a fekete-tengeri koordinációs központokkal ellentétben az EUSDR 2011-es indulása óta nem jött létre a folyamatos nemzetközi rendészeti együttműködés dunai országokat összefogó platformja, annak ellenére, hogy annak jogi alapját a magyar és a horvát kormány megteremtette. A bűnüldöző szervek rendelkezésére álló kevés adat miatt nehezen mérhető fel a dunai hajózásban rejlő szervezett bűnözéssel kapcsolatos veszély valós mértéke. A dunai országok rendészeti szervei látenciával küzdenek a hajókon történő csempészet mértékének azonosítása terén és ez súlytalanná teheti politikai szinten a rendészeti célú fejlesztési kezdeményezéseket, így arra kevesebb forrás allokálható a szárazföldi határokhoz képest.

A tudományos probléma abban rejlik, hogy a dunai rendészeti együttműködés és információáramlás nem kielégítő mértéke miatt a schengeni vízi külső határon biztonsági deficit keletkezhet, melyet hatékony intézkedésekkel és a dunai országok közös fellépésével meg kell

szüntetni. A schengeni térség folyami határbiztonságának garantálása érdekében megvalósítandó intézkedésekre, jogszabály módosításokra történő javaslattétel, illetve működő gyakorlati megoldások kidolgozása adja a téma kutatásának rendészeti hasznát.

2. HIPOTÉZISEK

Az első hipotézis (továbbiakban: H1)

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.

A második hipotézis (továbbiakban: H2)

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.

A harmadik hipotézis (továbbiakban: H3)

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.

A negyedik hipotézis (továbbiakban: H4)

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.

3. KUTATÁSI CÉLOK

Kutatásom során elsőként a dunai határellenőrzés egy évszázadon átívelő történetének összefoglaló rendszerezését tűztem ki célul 1906-tól, hazánk 2007-es teljes jogú schengeni csat-

lakozásáig. Megvizsgáltam, hogyan alakult ki a vízi járművek ellenőrzésének módszertana, milyen szervezeti kultúra jellemezte a feladatok végrehajtását, és mely tényezők gyakoroltak hatást a vízi határforgalom változására. Tanulmányoztam a schengeni belvízi határellenőrzés nemzetközi jogi, uniós és hazai szabályozásának, valamint a hazai gyakorlati végrehajtásának részleteit. A magyar gyakorlatot összehasonlítottam a hazánktól délre elhelyezkedő dunai országok vízi határellenőrzési rendszereivel.

Értekezésem elkészítése során stratégiai célként tekintettem a Duna régió biztonsági kihívásainak, a lehetséges fenyegetéseknek a számbavételére, majd ennek felhasználásával határrendészeti kockázatelemzés készítésére annak érdekében, hogy felmérjem a schengeni vízi határon felmerülő biztonsági deficit mértékét és javaslatot tegyek a kockázatok csökkentésének lehetséges módszereire.

A nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere helyzetének értékelését alapul véve célként tűztem ki annak meghatározását, 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. A Belügyminisztérium gyakornoki programjainak kihasználásával empirikus kutatások végrehajtása során szükségesnek tartottam megvizsgálni az EUSDR Akciótervének 11. prioritási területén végzett munkával kapcsolatos szakmai tevékenységet, hogy megértssem a fejlesztéseket segítő és hátráltató tényezők okait. Célul tűztem ki, hogy e következtetések levonása után tíz dunai ország folyami rendészeti területein dolgozó személyek véleményét megismerjem a további ajánlások megfogalmazása érdekében.

Oroszország Ukrajna elleni agressziója miatt a Fekete-tengeren átvezető kereskedelmi- valamint ezzel együtt a csempészési útvonalak eltolódhatnak a Duna irányába. Kutatómunkám következtetéseinek megfogalmazásával célom volt a bűnüldöző szervek döntéshozatali folyamatainak támogatása, ezért prioritásként tekintettem az Al-Duna felől a nyugat-európai országok felé irányuló kockázatok felmérése érdekében a Határon Átnyúló Szervezett Bűnözési Elleni Globális Kezdeményezés (a továbbiakban: GI-TOC) független civil társadalmi szervezet külföldi kutatóival közösen végrehajtott tanulmányi utak végrehajtására.

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 bizalom erősítő lépések szükségessége következtében. Ezt szem előtt tartva kutatási eredményeim felhasználásával kiemelt célom volt, hogy a hazai határrendészeti szolgálati ág fejlesztését célzó működő gyakorlati megoldások kidolgozásával rendészeti hasznot érjek el.

4. KUTATÁSI MÓDSZEREK

Kutatási témám foglalkozik a dunai határellenőrzés történetével és technológiájával és a schengeni belvízi határellenőrzés magyarországi és külföldi végrehajtásával. Az általam e témában elvégzett forráskutatás, a releváns hazai és nemzetközi – köztük elsősorban angol, szerb, horvát és román nyelvű – publikációk, írásos dokumentumok elemzése 156 tudományos cikket és levéltári forrást, 99 interneten elérhető forrásanyagot és 122 magyar és uniós, és más külföldi jogi normát ölelt fel.

A szöveg- és tartalomelemzés mellett terepkutatást végeztem a dunai és tiszai magyarországi vízi határátkelőhelyeken és folyami külső határokon a HSQA projekt keretében végeztem a belvízi határellenőrzés technológiájának és gyakorlatának megfigyelését. Emellett a GI-TOC segítségével a szervezett bűnözéssel leginkább fertőzött al-dunai kikötőkben (Galac, Giurgiulesti) tanulmányutakon vettem részt 2024-ben a kockázatértékelés végrehajtása érdekében.

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 és a nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere helyzetének felmérése volt. A szöveg és tartalomelemzés eredményei alapján belügyminisztériumi tisztségviselők, rendőrségi vezetők és beosztottak, valamint a vízi határellenőrzéshez kapcsolódó nemzetközi szereplők véleményének megismerését hajtottam végre. A kutatási témához kapcsolódó ismeretanyag kvalitatív kutatási módszerekkel történő megszerzését összesen 11 fővel készített interjú anyaga adta.

Az interjúkból levont következtetések birtokában a Belügyminisztérium írásos 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 folyami határrendészeti technika fejlesztésének lehetőségei irányában. Az általam a magyar nyelven felül, bolgár, angol, német, horvát, román, szerb, szlovák és ukrán nyelveken elkészített online-kérdőívet 2022 szeptemberében a DARIF művelet során tíz dunai országból összesen 201 fő rendész töltötte ki. Az on-line kérdőíves adatfelvétel eredményét felhasználtam az egyes fejezetek kifejtéséhez.

Témám kutatásához az esettanulmány módszerét is alkalmaztam. A Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV) írásos engedélye alapján felderítő/kutató, valóság alapú, megtörtént vámhi-

vatali felderítésből származó esettanulmány elemzését végeztem el, és ebből vontam le következtetéseket. A nyomozati iratok elemzését személyes konzultációkkal erősítettem meg, a NAV elemzőitől összegyűjtve a szükséges háttér-információkat. Az esettanulmány-elemzés hozzájárult a dunai bűnüldözési információk nemzetközi cseréjével és azok felhasználásával kapcsolatos nehézségek megértéséhez és javaslatok megfogalmazásához.

Kutatási eredményeimet hazai és külföldi szakfolyóiratokban angolul és magyarul publikáltam. Az előzetesen felállított hipotéziseimet a fenti módszerekkel igazoltam.

5. AZ ELVÉGZETT VIZSGÁLAT BEMUTATÁSA FEJEZETENKÉNT

A „Bevezetés” című fejezetben ismertetem, indokolom kutatási témám aktualitását, bizonyítom kutatásom időszerűségét, előrevetítem értekezésem tudományos problémájának sarokpontjait. Itt határozom meg a kutatás célkitűzéseit, majd az előzetesen felállított hipotéziseimet és hozzárendelem az általam kidolgozott módszertant. Dolgozatom fogalmi és elméleti keretén belül az integrált határigazgatás, a határellenőrzés, ezen belül elsősorban a belvízi határforgalom-ellenőrzés és a vízi határőrizet elméleti alapjainak meghatározását végeztem el. Ezt követően a biztonság, határbiztonság és rendészeti kockázatelemzés meghatározásával alapozom meg a Dunán a vízi határellenőrzésben rejlő kockázatok és azok lehetséges hatásainak kutatását. A fejezet végén a nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere lényeges alapvetéseit tárgyalom.

„*A dunai határellenőrzés története Magyarországon a XX. század elejétől a teljes jogú schengeni csatlakozásig*” című történeti 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. 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. 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 vízi határellenőrzés jogi alapjai, végrehajtása és fejlesztési lehetőségei” címet viselő 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, időszzerű információáramlásra, leginkább a vízi schengeni külső határ ellenőrzésének kötelezettségével felruházott országok között. Megállapítottam, hogy az ABC kapukkal működő biometrikus automata átléptetési megoldások alkalmazása a dunai személyhajókon nem célszerű, helyette egyedileg összeállított mobil személyazonosító munkaállomásokra 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 Duna régió biztonsága, határrendészeti kockázatelemzése” című fejezet kutatási kérdése az volt, hogy melyek a régióra ható biztonsági kihívások és hogyan szolgálja a kockázatelemzés és ennek fejlesztése a schengeni térség biztonságának növelését? Az európai regionális alrendszert alkotó Duna régióra önálló „biztonsági komplexumként” tekintettem. Megállapítottam, hogy a folyam összekötő hatása miatt bármely rendészeti kudarcsemény 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 országként határellenőrzési tevékenységét egyre inkább felderítés- és kockázatelemzés-alapúvá kell formálnia, melyhez elengedhetetlen az előértesítési és információcsere rendszerek fejlesztése, vagyis általánosságban a nemzetközi rendészeti együttműködés előmozdítása.

„*A dunai nemzetközi rendészeti együttműködés összehangolása*” című 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), azonban azok egyike sem alkalmas teljes körűen a folyami adatcsere valós idejű megvalósítására, még kevésbé a fekete-tengeri vagy a balti-tengeri központokhoz hasonló rendészeti fórumrendszer pótlására. Feltártam, hogy hazánk 2013 és 2015 között a DARIF projekt során lerakta a dunai nemzetközi rendészeti együttműködés alapjait, de az EUSDR fórumai és a kétoldalú Közös Kapcsolattartási Szolgálati Helyek (továbbiakban: KKSZH-k) meglévő hálózata önmagában nem elégséges a nemzetközi együttműködés a határ-biztonság megerősítéséhez. A dunai országok rendészeti szervei közötti információáramlásnak minél közvetlenebbnek kell lenni a bűnüldözés hatékonyságának növelése érdekében. E cél érdekében dolgoztam ki a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum (továbbiakban: 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 harcéri 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 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 erőforrástallokálnak az irányába.” Ezen kontraproduktív hatás megszüntetése végső soron egy komplex megoldás, a DRKKF 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.

A „*Kutatási eredmények összegzése*” címmel befejezőként a dolgozat fejezetei kifejtése során a kutatási kérdéseimre, hipotéziseimre kapott válaszokat és az új tudományos eredményeim, illetve azok jövőbeni hasznosíthatóságát és továbbfejlesztési lehetőségeit foglalom össze.

6. ÖSSZEGZETT KÖVETKEZTETÉSEK

H1 – Az első hipotézis feltételezi, hogy 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.

A hipotézis bizonyítása érdekében megvizsgáltam a schengeni vízi határellenőrzés elméletét és gyakorlatát a Dunán. Összegyűjtöttem, elemeztem és értékeltem a Dunára vonatkozó nemzetközi megállapodásokat. Megállapítottam, hogy a hazánk által szavatolt schengeni külső határellenőrzés és a nemzetközi rendészeti együttműködés szempontjából kiemelt jelentőséggel bír a Horvát Köztársaság és a Szerb Köztársaság le nem zárt jogvitája a dunai határok és ezáltal a ki nem jelölt magyar-horvát-szerb hármashatárpont tekintetében. Mivel a schengeni határellenőrzés Magyarország és Horvátország megosztott felelőssége, annak biztonságos végrehajtására irányuló döntéshez, a határon átnyúló szervezett bűnözés és terrorkockázatok miatt, a vízi határbiztonság garantálása érdekében egy új elektronikus, valós idejű magyar-horvát ki- és beléptetési információcsere rendszerre tettem javaslatot, mely megvalósult.

Dokumentumelemzésem eredménye alapján megállapítottam, hogy schengeni acquis-t megelőző időszakban az írott joganyagok, szabályzatok keveset foglalkoztak a vízi határforgalom-ellenőrzéssel és még kevesebbet a határőrizettel. 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 hazai belvízi határforgalom-ellenőrzés szabályozásának vizsgálata során megállapítottam, hogy annak gyakorlata megfelel a schengeni követelményeknek. Elemzésem alapján azt a konklúziót vontam le, hogy a vízi járatok egyre mélyülő ellenőrzését megvalósító, egymásra épülő fokozatokat tartalmazó modelljét a hazai és külföldi szakirodalom még nem tartalmazza. Kutatásom során megfogalmaztam a belvízi határforgalom-ellenőrzés négy lépcsős modelljét és javaslatot tettem az „*Előzetes utasadat ellenőrzés*” definíciójára. Forráskutatásaim során megállapítottam azt is, hogy a rendőrség vonatkozó belső rendelkezése az előzetes digitális utaslisták ellenőrzésének metodikáját még nem tartalmazza, ezért szövegszerű javaslattal éltem az Országos Rendőr-főkapitányság felé ennek a határforgalom-ellenőrzési szabályzatban történő beépítésére. A magyar ellenőrzési gyakorlatot a hazánktól délre lévő dunai országokéval is összevettem. A helyzeti tudatosságra és többlépcsős ellenőrzésre épülő vízi határellenőrzési eljárásrendek a dunai határátkelőhelyeken hasonlóságot mutatnak, de további egységesítésükre lenne szükség. Eszerint a schengeni határellenőrzés fejlesztéséhez a Dunán nemcsak a jogszabályok egységesítésére, de az eljárásrendek további összehangolására is szükség van.

A folyami határellenőrzési-rendszerek fejlesztési lehetőségei számbavételekor elemeztem a Belügyminisztériumban és a rendőrségénél végrehajtott interjúk és a nemzetközi kérdőíves nemzetközi kutatásom tapasztalatait. Megállapítottam, hogy a dunai rendészeti közösség a technikai fejlesztéseknél a vízi járművek sajátosságainak figyelembe vételét tartja a legfontosabbnak, ezután pedig a szállított áru, majd az utasok és személyzet jellemzői, kockázati szintje élvez prioritást. **Első hipotézisemet a fentiek alapján bizonyítottan találtam.**

H2 – Második hipotézisemben azt feltételeztem, hogy Magyarország, mint a Schengeni Egyezmény teljes jogú tagja a vízi határbiztonság növelését a Duna folyam első ellenőrzési helyszínéként a határellenőrzést támogató felderítéssel (korai észlelésen nyugvó bűnügyi hírszerzés) és annak kockázatelemzés-alapúvá válásával képes biztosítani.

A hipotézis vizsgálata érdekében feltártam a Duna folyam különböző szakaszain fennálló fenyegetéseket, melyhez összegyűjtöttem, elemeztem és értékeltem a hazánkban felderített dunai jogsértések adatait és a dunai országok rendelkezésre álló, határon átnyúló szervezett

bűnözésre utaló trendjeit. A hazánk által szervezett és tíz országot érintő DARIF műveletek során keletkezett adatbázisból megállapítottam, hogy a schengeni külső határon a valószínűség és hatás szorzata alapján adott értékeket figyelembe véve a csempészet kockázata a legmagasabb. A Belügyminisztériumban és a rendőrségénél végrehajtott interjúimból levont következtetések is megerősítették, hogy jelenleg a hajókon a jövedéki termékek Nyugat-Európa felé történő csempészete jelenti a legnagyobb problémát, azonban az esetszámok alacsony mivolta és az ömlesztett áruszállításban rejlő kutatási nehézségek miatt a dunai hajózásban rejlő szervezett bűnözéssel kapcsolatos veszély valós mértéke nem mérhető fel egyértelműen. Magyarország és más dunai országok rendészeti szervei látenciával küzdenek a hajókon történő csempészet mértékének meghatározása terén és ez súlytalanná teheti az EUSDR politikai szintjén a „Biztonság” prioritás munkáját. Emellett megnehezítheti a projekt alapon működő finanszírozás során a támogatások elnyerését, mivel azok megbízható számadatok hiányában nehezen megalapozhatóak. Nemzetközi kérdőíves kutatásomban a dunai biztonsági fenyegetésekre adott válaszok egyrészt igazolták a korábban megkérdezett szakértők véleményét, másrészt rámutattak, hogy a dunai rendészeti társadalom véleménye szerint a második legfontosabb határbiztonság növelő tényező a be- és kirakodási kikötők gyakoribb ellenőrzése, mely nem működik a bűnügyi hírszerzési- és nyomozó kapacitás növelése nélkül. A felderítő munka során felmerült információkat a dunai országok rendészeti szerveinek meg kell osztania egymással.

A Duna Bizottság által közölt és általam elemzett szállítási adatok rámutattak, Oroszország ukrajnai háborúja miatt a fekete-tengeri szolidaritási folyosók összeomlása után az ukrán dunai kikötők jelentősen növelték kapacitásukat. Ez új dimenzióba helyezte a dunai teherszállítást, azonban a folyam alsó szakaszának gazdasági élénkülése 2023 vége óta a Fekete-tenger felé nyitott kaput Törökország, Románia és Bulgária partjai mentén, vagyis a nehezen kutatható ömlesztett áruk és az esetlegesen abban elrejtendő veszélyes háborús maradványok (pl. fegyver, lőszer, robbanóanyag) rövidtávon nem, de több éves távlatban okozhatnak komoly fenyegetést a magyar schengeni külső határon. A háború okozta kockázatok felmérése érdekében a szervezett bűnözéshez kapcsolódóan leginkább érintett román és moldáv al-dunai kikötőiben vizsgáltam a korábban a Fekete-tengeren átvető csempészési útvonalak esetleges Duna felé tolódásának valószínűségét. A kikötő látogatások során végzett adatgyűjtés és személyes konzultációk elemzése azt mutatta, hogy a háború alatt is jelennek meg új kockázatok, azonban a háború lezárása után súlyos fenyegetésekkel kell számolni a vízi schengeni határon és fel kell készülni arra, hogy a dunai uszályokban megjelenhetnek a csempészett fegyverek. Ennek kockázatát növelheti, hogy Románia és Bulgária 2025. január 1-i teljes jogú szárazföldi és vízi schengeni tagságával a Dunán több átkelőhely megszűnt. A fentiek bizonyítják, hogy a korai észlelésen

nyugvó bűnügyi hírszerzés és annak adatait felhasználó határellenőrzés kockázatelemzés-alapúvá válására van szükség a határbiztonság növeléséhez. Fenti kutatási eredményeim felhasználásával kidolgoztam egy gyakorlati megoldást a hajók digitális nyilvántartása és egyben kockázati szintjük és az azt meghatározó információk valós idejű rendszerének schengeni külső határos folyami átkelőhelyeken történő rendőrségi bevezetése érdekében. Ezáltal **értekezésem második hipotézise maradéktalanul alátámasztásra, megerősítésre került.**

H3 - A harmadik hipotézisemben feltételeztem, hogy 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. Ezzel összefüggésben még egy végső hipotézist is megfogalmaztam, e kettőt azonban együtt vettem vizsgálat alá.

H4 - A negyedik hipotézisem alapján pedig azt tételeztem fel, hogy a rendészeti és bűnügyi tevékenység összehangolása csak a folyami fórumrendszer 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.

Tekintettel arra, hogy már a történeti fejezet dokumentumelemzése is azt mutatta, hogy a vízi határellenőrzés a külső- és belső intézményi, illetve a nemzetközi rendészeti együttműködésre épül, összegyűjtöttem és elemeztem a dunai országok nemzetközi rendészeti együttműködésének intézményesített kereteit, színtereit és a végrehajtott projekteket. Megállapítottam, hogy ezek mindegyike a biztonság fokozásához egy minél szorosabb nemzetközi rendészeti együttműködést és minél közvetlenebb információcserét kívánt elérni a dunai államok között. Célul tűzték ki egy dunai koordinációs központ és fórum lehetséges jövőbeli kialakítását, megteremtették ennek alapvető jogszabályi alapját. Az információcsere jelenlegi helyzetének értékelése során készített esettanulmány elemzéssel bizonyítottam, hogy a Duna folyamán bizonyíthatóan jelen vannak a határon átnyúló szervezett bűnözői csoportok, melyek hazánkban és Romániában is több esetben kihasználták a rendészeti szervek azon gyengeségeit, melyek az információmegosztás és a kockázati profilok hiányából, illetve az ömlesztett áru technikai eszközökkel történő kutatásának nehézségeiből adódnak. Ezáltal biztonsági deficitet hoztak létre. Az információáramlási problémák nehezítik a jogsértő cselekmények felderítését a magyar schengeni külső határon, így jelenleg elsősorban nagy mennyiségű cigaretta csempészáru juthat be a térségbe, de ezt megfelelő ellenintézkedések hiányában a bűnszervezetek bármely áru-nemre, veszélyes eszközre kiterjeszthetik.

Az általam készített interjúk utolsó részére adott válaszok alapján megállapítottam, hogy a rendészeti problémákra – a lassú döntéshozatali mechanizmusok és a megfelelő direkt finanszírozás hiánya miatt – rendkívül korlátozott megoldást jelent az EUSDR „Biztonság” prioritási területén folyó projektekben történő részvétel. Jelenleg a nemzetközi együttműködés leghasznosabb példája az egy hetes DARIF művelet évenkénti végrehajtása, de ez nem elégséges. Igazoltam azt is, hogy a schengeni külső határon egy állandó koordinációs központ hiányában biztonsági deficit van jelen. Bizonyítottam, hogy a dunai nemzetközi információcseréhez szükség van speciális nemzeti kontaktpontok hálózatára, mely egy regionális együttműködési diszciplínaként működhetne együtt. A megállapításokat alapul véve javaslatot tettem a közös műveleteket és képzéseket is magába foglaló DRKKF létrehozására. A fentiek alapján **értekezésem harmadik és negyedik hipotézise is maradéktalanul alátámasztásra, megerősítésre került.**

7. ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK

Értekezésem új tudományos eredményeinek tekintem az alábbiakat:

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 XX. 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 a 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 létrehozására**.

8. AJÁNLÁSOK

A szervezett bűnözés dunai jelenléte és az orosz-ukrán háború miatt megjelenő új kockázatok kezelése érdekében a vízi határellenőrzést mindinkább felderítés- és kockázatelemzés-

alapúvá kell tenni. A fentieket célzott kapacitásépítéssel, fokozott bűnüldözési együttműködéssel lehet elérni, elő kell segíteni például a közös nyomozó csoportok létesítését jelentős, a dunai szállítást érintő nyomozások során az Europol égisze alatt.

El kell érni a jelenleginél magasabb fokú rendészeti együttműködés szintjét. A Duna menti bűnüldözést a régió országaiban nem csak nemzeti ügyként kell kezelni, a nemzetközi együttműködésbe be kell vonni minden parti államot a határáron átnyúló bűncselekményekkel kapcsolatos releváns információk valós idejű és biztonságos megosztásával. Az együttműködés szintjeit tekintve elsősorban a nemzetközi spektrumot kell erősíteni. Több dunai rendészeti kontaktpont kijelölése, valamint ezek hálózatosítása fokozná és javítaná a bűnüldözési együttműködést. Szorgalmazni kell, hogy hazánkon és Horvátországon kívül a többi dunai ország is csatlakozzon a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló megállapodáshoz. Folytatni szükséges a magyar Belügyminisztérium által évente megrendezett DARIF közös rendészeti művelet sorozatot és képzéseket, tapasztalatcseréket is kell szervezni.

Fontos javaslat a fejlesztés és a finanszírozás kérdése. A dunai biztonság megerősítéséhez nem elég a korszerű kutató eszközök és járőrhajók beszerzése a rendvédelmi szerveknek, azokat üzemeltetni is szükséges a rendészetben bekövetkező kudarc esemény elkerülése érdekében. 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 rendvédelmi szerveinek meg kell osztania egymással! A felsorolt kihívások kiküszöbölése érdekében elengedhetetlen az előértesítési és információcsere rendszerek fejlesztése, a közös rendészeti kockázatelemzés előmozdítása! A több szempontból is sérülékeny Dunán, a teherszállító hajók hatékony és gyors ellenőrzése érdekében szükség van a kockázatok azonosításához szükséges információk továbbítására a bűnüldöző hatóságok kapcsolattartó pontjain keresztül. Ezek birtokában egy partner ország illetékes hatósága célzott hajóellenőrzést végezhetne, ezzel csökkentve az ellenőrzési időt, növelve a hatékonyságot és így az EU és a schengeni térség biztonságát.

Az orosz-ukrán háború negatív hatásai, elsősorban az EU-ba irányuló fegyver csempészes megindulása a Dunán, hajók segítségével 2025 első felében ugyan még nem érzékelhető, de a tagországok rendvédelmi szerveinek fokozott együttműködése hiányában ez a konfliktus befejezése után nagy eséllyel bekövetkezhet, melyet időben meg kell előzni, hogy később a helyzet ne eszkalálódhasson! A fentiek alapján összességében a legfontosabb ajánlásnak tartom a DRKKF létrehozását az általam kidolgozott jogi, intézményi és működési keretek felhasználásával. Meggyőződésem, hogy javaslataim hozzájárulhatnak jelen korunk globális bűnüldözési kihívásainak leküzdéséhez a Duna régióban.

9. KUTATÁSI EREDMÉNYEK GYAKORLATI FELHASZNÁLHATÓSÁGA

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 disszertációmban 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. 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 fuvarozói felelősség körében az utaslista küldés elmaradásának szankcionálása és a kapcsolódó adatkezelési hiányosságok megszüntetése érdekében. Másodsorban a belvízi határforgalom-ellenőrzés módszertanának naprakésszé tétele során a rendőrségi belső rendelkezések 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 is.

Gyakorlati eredményként hasznosítható a hazai belvízi határátkelőhelyeken a Digitális Hajóforgalmi Napló (DHN) program, melyet rendőrségi újítási javaslatként 2024. június 11-én fogadtak el. A DHN baranyai kísérleti, majd éles alkalmazásának sikere miatt az ORFK Határrendészeti Főosztálya szakirányítási jogkörében a programot 2025. január 1-től a Csongrád-Csanád Vármegyei Rendőr-főkapitányság szegedi tiszai vízi határátkelőhelyén is bevezette.

10. A DOKTORI ÉRTEKEZÉS BENYÚJTÓJÁNAK A TÉMAKÖRBŐL KÉSZÜLT PUBLIKÁCIÓS JEGYZÉKE

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 Zámbó Péter ny. rendőr ezredes 70. születésnapjára*. Pécs, Magyarország: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport (2023) 406 p. pp. 65-71. 6 p.
6. Kalmár Ádám (2023): Határrend és határvíta a Dunán a schengeni határellenőrzés tükrében. In: Bacsó, Bernadett; Felföldi, Péter; Mezei, József (szerk.) *A rendészettudomány határtudományai 2023: Nemzetközi Rendészettudományi Konferencia - Absztrakt-kötet*. Budapest, Magyarország: Doktoranduszok Országos Szövetsége, Rendészet-tudományi 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, Rendészet-tudományi 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 Abstrats*. 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 Szak-osztály 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>

11. A DOKTORI ÉRTEKEZÉS BENYÚJTÓJÁNAK SZAKMAI TUDOMÁNYOS ÉLETRAJZA

Kalmár Ádám István 1974. november 18-án született Pécsen, nős, két gyermek édesapja. A pécsi Kodály Zoltán Gimnáziumban 1993-ban érettségizett, majd a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Kossuth Lajos Katonai Főiskolai Karán, Szentendrén folytatta tanulmányait. Tiszttávirányítását követően 1997 és 2010 között vezető-helyettesi és határrendészeti osztályvezetői beosztásokban dolgozott a Mohácsi Határrendészeti Kirendeltségen, majd a Mohácsi Rendőrkapitányságon. Egyetemi diplomáját határrendészeti és védelmi vezetői szakon a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen 2006-ban szerezte. Angol és orosz nyelven beszél.

A Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányságon 2010-től a területi határrendészeti szakirányításban dolgozik, 2023 januárjáig az Idegenrendészeti Osztályt vezette. A Horvát Köztársaság teljes jogú schengeni csatlakozása óta az összevont Határ- és Idegenrendészeti Osztály osztályvezető-helyettese, rendőr alezredes, rendőrségi tanácsos.

Széleskörű nemzetközi határrendészeti szakmai tapasztalattal rendelkezik, melyet honi és külszolgálati feladatok, schengeni értékelések és projektek során szerzett. A Frontex közös műveleteiben 2008 és 2013 között tíz esetben vett részt, emellett helyi koordinátora a Belügyminisztérium által évente megszervezett DARIF nevű dunai nemzetközi rendészeti műveleteknek. Több mint tíz nemzetközi pályázat végrehajtásában vállalt szerepet az elmúlt 15 évben. Ilyen volt az aknamentesítés a magyar-horvát határon, a mohácsi KKSZH létrehozása, a Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása, illetve a Keleti Partnerségi Együttműködés és az ENSZ Fejlesztési Programja vagy az EU egyes projektjei, melyek során Törökország, Libanon, Georgia, Moldova és Szerbia határigazgatásának fejlesztését segítette. Jelenleg a magyar-szlovák közös minőségellenőrzési mechanizmus kidolgozását célzó pályázat és a Közép-Ázsiai országokban folyó BOMCA program, valamint a Nemzeti Koordinációs Platform szakértője. A dunai országok határigazgatását és nemzetközi rendészeti együttműködésének fejlesztését célzó konferenciákon és tanulmányi utak során kutatási témájában rendszeresen tart előadásokat külföldön angol nyelven.

A schengeni tagállamok periodikus minőség-ellenőrzésében 2013 óta vesz részt. Az EU Bizottság felkérésére a külső határigazgatási és a visszatérési modulban ezidáig nyolc országban hajtott végre szakmai értékeléseket, melyből kétszer tagállami vezető szakértő volt.

A határrendészeti szolgálati ág fejlesztését célzó gyakorlati innovációs javaslatot két ízben dolgozott ki. A tömeges migráció kezelését segítő, a Robotzsaruba integrált „Egyszerű Migráns Azonosító Rendszer” 2015-ben valósult meg, majd 2024-ben egy baranyai informatikussal létrehozták a vízi határforgalom-ellenőrzést és a kockázatelemzést támogató „Digitális Hajóforgalmi Naplót”. Mindkettő a rendőrség által országosan hasznosított újítás lett.

A Magyar Hadtudományi Társaság, Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportjának 2001 óta tagja, emellett a Határmenti Együttműködések Kutatóműhely kutatója. A Doktoranduszok Országos Szövetsége Rendészettudományi Osztályán nemzetközi referenseként részt vett az NKE-n hazai és nemzetközi konferenciák szervezésében és lebonyolításában.

A Rendészettudományi Doktori Iskolában 2020-ban kezdte meg tanulmányait. A komplex vizsgát 2022. június 13-án kiváló minősítéssel teljesítette, Abszolutóriumát 2024. augusztus 31-n szerezte meg. A 2021-22-es és a 2022-23-as tanévben részese volt a Belügyminisztérium gyakornoki kutatási programjának. A rendészettudomány fiatal kutatói számára 2024. nyarán rendezett CEPOL rendezvényen hazánkat doktoranduszként képviselve, a kutatásához kapcsolódó határigazgatási témájú projekt kidolgozásával csapatban – annak vezetőjeként – első helyezést szerzett.

MTMT nyilvános linkje alapján 2025. július 1-én 31 tudományos közlemény, 2 oltalmi formába tartozó mű és 2 egyéb közlemény szerzője.