

Doktori (PhD) értekezés

Kalmár Ádám

2025

**NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM
RENDÉSZETTUDOMÁNYI DOKTORI ISKOLA**

Kalmár Ádám r. alezredes

**A DUNAI NEMZETKÖZI RENDÉSZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS KÖVETELMÉNY-
SZERŰ ÖSSZEANGOLÁSÁNAK SZEREPE AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS A SCHEN-
GENI TÉRSÉG BIZTONSÁGÁNAK GARANTÁLÁSÁBAN**

Doktori (PhD) értekezés

/TERVEZET/

Témavezető:

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

.....

Témavezető aláírása

BUDAPEST, 2025.

Tartalomjegyzék

BEVEZETÉS	5
A téma aktualitása	7
A tudományos probléma megfogalmazása	9
Kutatási hipotézisek	11
Kutatási célkitűzések	12
Fogalmi és elméleti alapok	13
Kutatási módszerek	25
A téma tudománytani behatárolása	29
1. A DUNAI HATÁRELLENŐRZÉS TÖRTÉNETE MAGYARORSZÁGON A XX. SZÁZAD ELEJÉTŐL A TELJES JOGÚ SCHENGENI CSATLAKOZÁSIG	30
1.1. Dunai határellenőrzés 1906-tól az első világháborúig	30
1.2. A dunai határellenőrzés a két világháború közötti időszakban	35
1.3. Dunai határellenőrzés 1945-től 1980-ig	39
1.4. Dunai határellenőrzés 1980-tól 1991-ig	44
1.5. Dunai határellenőrzés 1991-től 1996-ig	54
1.6. Dunai határellenőrzés 1996-1998-ig	63
1.7. Dunai határellenőrzés 1999-2007-ig	67
1.8. A fejezet összefoglalása, következtetések	74
2. A SCHENGENI VÍZI HATÁRELLENŐRZÉS VÉGREHAJTÁSA A DUNÁN	77
2.1. A Dunára vonatkozó releváns nemzetközi két- és többoldalú megállapodások, szerződések	77
2.1.1. A Dunai Rendészeti Koordinációs Központról szóló megállapodás	80
2.1.2. A Dunát érintő határforgalom-ellenőrzési és határrendi megállapodások	81
2.1.3. A horvát-szerb határvita jelentősége a Dunán	84
2.2. A schengeni belvízi határellenőrzés szabályozása, ajánlott gyakorlatai	90
2.3. A vízi határellenőrzés magyarországi szabályozása	100

2.4. A schengeni követelményeknek megfelelő vízi határellenőrzés végrehajtása a Duna folyamán.....	108
2.5. Nemzetközi kitekintés – a dunai országok vízi határellenőrzésének végrehajtása .	127
2.5.1. Horvátország	128
2.5.2. Szerbia.....	129
2.5.3. Románia	132
2.5.4. Bulgária	133
2.5.5. Moldova	135
2.5.6. Ukrajna	137
2.5.7. A nemzetközi kitekintés tapasztalatai	138
2.6. A folyami határellenőrzési-rendszer fejlesztési lehetőségei.....	140
2.7. A fejezet összefoglalása, következtetések	149
3. A SCHENGENI TÉRSÉG VÍZI BIZTONSÁGI KÖRNYEZETE, KOCKÁZATELEMZÉS ÉS KOCKÁZATKEZELÉS A DUNÁN	151
3.1. A Duna sérülékenységének megjelenése stratégiai dokumentumokban	151
3.2. Határrendészeti kockázatelemzés	157
3.2.1 Fenygetések a Duna különböző szakaszain.....	157
3.2.2. Az „A” szakaszon megjelenő fenyegetések	160
3.2.3. A „B” szakaszon megjelenő fenyegetések	164
3.2.4. A „C” szakaszon megjelenő fenyegetések	165
3.2.5. Kockázatértékelés a Dunán a DARIF Közös Műveletek eredménye alapján	170
3.3. Dunai biztonság és kockázatok a szakértők szemével.....	177
3.4. Az orosz-ukrán háború hatása a dunai kockázatokra.....	187
3.5 A rendészeti célú folyami kockázatelemzés támogatása a DHN programmal	194
3.6. A rendészeti célú kockázatkezelés elemei a Dunán	197
3.7. A fejezet összefoglalása, következtetések	199
4. A DUNAI NEMZETKÖZI RENDÉSZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS ÖSSZEANGOLÁSA	201

4.1 A Nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere	201
4.2. Tengeri rendészeti együttműködés és információcsere.....	204
4.2.1. A Fekete-tengeri Együttműködési Fórum (BSCF).....	204
4.2.2. A Balti-tengeri Régió Határellenőrzési Együttműködés (BSRBCC).....	206
4.2.3. A tengeri együttműködési fórumok közös jellemzői	207
4.3. Dunai rendészeti együttműködés és információcsere	208
4.3.1. Rendőrségi és vámügyi együttműködési központok a dunai országokban	209
4.3.2. Vámrendészeti információcsere – a DREWS Program (2005-2008).....	212
4.3.3. A CoPo Projekt és a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ (2011-2012).....	213
4.3.4. A DARIF Projekt (2013-2015)	216
4.4. Esettanulmány a dunai bűnüldözési információcseréről.....	218
4.5. Rendészeti együttműködés és információcsere a szakértők szemével	224
4.6. Javaslat a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum (DRKKF) létrehozására.....	241
4.7. A fejezet összefoglalása, következtetések	243
5. KUTATÁSI EREDMÉNYEK ÖSSZEGZÉSE.....	246
5.1. Összegzett következtetések.....	246
5.2. A hipotézisek bevalásának megítélése	249
5.3. Új tudományos eredmények.....	253
5.4. Végkövetkeztetés	255
6. FELHASZNÁLT IRODALOM JEGYZÉKE	256
7. MELLÉKLETEK JEGYZÉKE	286

A DUNAI NEMZETKÖZI RENDÉSZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS KÖVETELMÉNY- SZERŰ ÖSSZEHANGOLÁSÁNAK SZEREPE AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS A SCHEN- GENI TÉRSÉG BIZTONSÁGÁNAK GARANTÁLÁSÁBAN

Doktori (PhD) értekezés

BEVEZETÉS

„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 alapjának a szükségességét.”¹

A 2.857 kilométer hosszú Duna folyam Európa második leghosszabb, térségünkben a legjelentősebb, a Föld 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 Konstanca kikötőjéig állandó vízi utat biztosít Európán keresztül. Ez egyben a VII. számú páneurópai közlekedési folyosó,³ mely a Balkán egyik kapuja,⁴ ez növeli nemcsak gazdasági és közlekedési, de rendészeti jelentőségét is. Emellett a folyam magán- és közbiztonságra gyakorolt hatása is jelentős a rekordárvizek 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*. Halász irodalmi és könyvkiadó vállalat. p. 167.

² Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum. Cselekvési Terv. 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. p. 2. online. <https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/8/ff/a2000/Eur%C3%B3pai%20Bizotts%C3%A1g%20Duna%20R%C3%A9gi%C3%B3%20Strat%C3%A9gia%20Cselekv%C3%A9si%20Terve.pdf> (Letöltés ideje: 2023.01.09.)

³ Nagy Zoltán (2018): *Közlekedéscsoporthoz*. Bp.: Akadémiai Kiadó. ISBN: 978 963 454 304 6 DOI: 10.1556/9789634543046 p. 5.

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. ISBN 978 963 508 546 0, p. 373.

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

A szervezett bűnözés⁶ elkövetői bűnszervezet tagjaiként, magas fokú munkamegosztás mellett, konspiráltan, egzisztenciateremtő céllal hajtanak végre bűncselekményeket. A globalizációs folyamatok, a gazdasági integráció növekedése és a fokozódó, határokon átnyúló kereskedelem annak a veszélyét hordozza magában, hogy a régióban nőhet a határon átnyúló szervezett bűnözés és a súlyos bűncselekmények száma (pl. embercsempészás és árucsempészet, emberkereskedelem, gazdasági bűncselekmények). Ez amellet, hogy társadalmi károkat okoz, hátráltathatja az üzleti fejlődést, és korlátozhatja a további gazdasági növekedést is.⁷ 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 területe⁸ miatt a Duna régió (1. sz. melléklet) összesen 14 országot foglal magába,⁹ 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,¹⁰ ezért az értekezés ezen tíz ország, a „dunai országok” rendészeti együttműködésének fejlesztését kutatja.

⁶ Boda József et al. (szerk.), (2019): *Rendészettudományi szaklexikon*. Bp.: Dialóg Campus. p. 530.

⁷ Répási Krisztián (2021): Szervezett bűnözés. In: Tóth Csiki-Etl-Berzsenyi (szerk.): *A globalizált világ kihívásai*. Budapest: Ludovika Egyetemi Kiadó. pp. 301-302.

⁸ A Duna legjelentősebb mellékfolyói; az Inn, Morva, Mura, Dráva, Tisza, Száva, Nagy-Morava, Olt és a Prut.

⁹ 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).

¹⁰ Dunai országok: Ausztria, Bulgária, Horvátország, Magyarország, Moldova, Németország, Románia, Szerbia, Szlovákia, és Ukrajna, vagyis összesen tíz ország.

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.¹¹ 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 eredményeként¹² – az Európai Bizottság uniós intézményeknek szóló közleménye, amely maga az EUSDR alapidokumentuma,¹³ illetve az annak mellékleteként kiadott cselekvési terv. A cselekvési terv négy pillér¹⁴ 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, mely az intézményi együttműködés mellett a korrupció elleni küzdelemre, a határon átnyúló szervezett- és a súlyos bűncselekmények elkövetése mellett az illegális határátlépés megakadályozására is kiterjed. Ezért 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 bűnözést felderítő rendészeti szervek szakmai együttműködését szolgálja.¹⁵ A 11. prioritási terület ma, a cselekvési terv 2020-as új változatában már a „Biztonság” címet viseli és

¹¹ Duna régió Stratégia – 3 igen a költségvetés célirányos felhasználására, az eredeti ötletek összehangolására, az új szemléletű térségi politikára. EU soros elnökség, Magyarország. Online. https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/5/a/9/10000/Duna_Regio_Strategia_sajtoanyag_0.pdf (Letöltés ideje: 2023.01.09)

¹² Az EUSDR kormányzati dokumentumai. Online. <https://dunaregiostrategia.kormany.hu/dokumentumok> (Letöltés ideje: 2023.01.09)

¹³ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság-nak és a Régiók Bizottságának. Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája. Brüsszel, COM(2010) 715/4.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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} (Letöltés ideje: 2023.01.06) pp. 85-90.

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.¹⁶

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 országgként 2007. december 21-től Magyarország, 2023. január 1-től Horvátország, valamint 2025. január 1-től Románia rendelkezik schengeni külső határral, e három 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 embercsempészés, az illegális migráció, az árucsempészet, a drog- és fegyverkereskedelem veszélye miatt kiemelten veszélyeztetett területnek értékelte,¹⁷ azonban az mégsem vált a csempészet egyik fő ütőerévé, 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 csempészesi útvonalak eltolódhatnak és új irányok alakulhatnak ki főként a fegyver, üzemanyag, kábítószer, vagy akár radioaktív anyagok csempészésére.

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

¹⁶ 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. (Letöltés ideje: 2023.01.06) pp. 75-77.

¹⁷ Berta Krisztina (2015): Előszó. In: Herczeg Mónika (szerk). *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma. p. 6

rendészeti szervei kutatásaim és szakirodalmi források alapján látenciával küzdenek a hajókon elkövetett bűncselekmények volumene terén.¹⁸ 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.

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.”¹⁹ 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 során létrehozott kooperációs platform tevékenységei valóban fokozták a határon átnyúló rendészeti szakmai együttműködést a szervezett bűnözés elleni küzdelem érdekében. A pályázat

¹⁸ 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.

¹⁹ Johannes Hahn. Regionális Politikáért Felelős Európai Biztos. Az Európai Unió Duna régió Stratégiájának 2. Éves Fóruma, Bukarest, 2013. október 28.

fontos eredményeket ért el²⁰ annak ellenére, hogy az egyik legfontosabb intézkedés, a résztvevő 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,²¹ 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 szervezett bűnözés elleni fellépés egyik csatornája a bűnüldöző szervek²² között nemzetközi szerződéssel két- vagy több ország államhatárán létesített információcserét és kapcsolattartást lehetővé tevő közös kapcsolattartási szolgálati hely.²³ 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.²⁴ Ezeken akár a dunai vízi szállításhoz 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 tudatosságnövelés, az ellenállóképesség növelése, a megelőzés, a válságelhárítás és következménykezelés mellett tette le a voksát.²⁵ Hazánk – mint a schengeni egyezmény teljes jogú tagja – a Dunán déli irányból ható veszélyforrások legfontosabb ellenőrzési, kockázatkezelési helyszíne, mert

²⁰ 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.)

²¹ Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012 évi CLXXI. törvény.

²² „Magyar bűnüldöző szerv: a rendőrség, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal bűnmegelőzési és bűnüldözési feladatot ellátó szervei, valamint törvény alapján bűnmegelőzési és bűnüldözési feladatok végzésére feljogosított, nemzetközi együttműködésre is felhatalmazott más szerv” A bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködéséről szóló 2002. évi LIV. törvény 2. §. 1. pontja alapján.

²³ A bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködéséről szóló 2002. évi LIV. törvény 2. §. 7. pontja alapján.

²⁴ Kemény Gábor (2021): Az Egyedüli Kapcsolattartási Pont és a Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely által fogantatott információcserét befolyásoló környezeti tényezők. *Belügyi Szemle*, 69(1), pp. 107–122. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.1.5> p. 115.

²⁵ Európai Bizottság: A biztonsági unióra vonatkozó uniós stratégia. Onlne. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1596452256370&uri=CELEX:52020DC0605> p. 17. (Letöltés ideje: 2023.05.19.)

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.

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.

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 metodikája, milyen szervezeti kultúra jellemezte a feladatok végrehajtását és mely tényezők gyakoroltak hatást a vízi határforgalom változására.

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 2023-ig, és a hazánktól délre elhelyezkedő dunai országok vízi határellenőrzési rendszerével történő összehasonlítása, mellyel tudomásom szerint mások behatóan nem foglalkoztak a Unióban.

Személyes stratégiai célom a Duna régió biztonsági kihívásainak, a potenciális 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. A dunai országok rendészeinek véleménye alapján készülő nemzetközi elemzés hozzásegíthet az EU Duna régió Stratégia egyes projektjeinek fejlesztéséhez és stratégiai tervezéshez, döntés előkészítéshez is.

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 (pl.: a romániai Galac, az ukrajnai Reni és Izmail, valamint a moldovai Giurgiulești) tanulmányutakon keresztül a Fekete-tenger felől a nyugat-európai országok felé irányuló kockázatok felmérése érdekében közös kutató munka végrehajtása. Oroszország Ukrajna elleni agressziója miatt a Fekete-tengeren átvezető kereskedelmi és embercsempészési útvonalak eltolódtak és új bűnözői piacokat teremtettek a fegyverek, üzemanyag, kábítószer, ember-, valamint nukleáris- és radioaktív anyagok csempészésére. A kutatómunka következtetései által célom a bűnüldöző szervek döntéshozatali folyamatainak támogatása.

Szakmai operatív célom a gyakorlati alkalmazásból adódó igények kielégítése és a nemzeti schengeni minőségellenőrzési mechanizmushoz való hozzájárulás érdekében a vízi határforgalom-ellenőrzési folyamatára elkészítése. Ennek eredményeként célom a nemzeti jogi szabályozás (elsősorban a rendőrség határforgalom-ellenőrzési szabályzata) 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.

Fogalmi és elméleti alapok

Az Európai Unió és a schengeni térség biztonságát szavatoló dunai rendészeti együttműködés nemzetközi összehangolásának, határrendészeti és biztonsági kérdéseinek vizsgálata

a társadalomtudományokhoz tartozó 2012 óta elismert²⁶ önálló tudományág, a rendészettudomány feladata, mely az állam- és jogtudományhoz tartozik.²⁷ A téma elméleti alapjait adó egyes részek a biztonságstudomány, 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. Kutatásom tudományelméleti szempontból alap kutatás, amely egyrészt a folyami határellenőrzésben részt vevő rendészeti szervek tagjainak szervezetén belüli, szervezetek közötti- és nemzetközi együttműködésének hatékonyságát és ennek hatását vizsgálja. A határbiztonságon kívül másrészt megjelenik benne a társadalmak biztonságával kapcsolatos európai kihívások (határon átnyúló bűnözés elleni küzdelem, szigorú határellenőrzés stb.) vizsgálata is mint kutatási irány.²⁸ Elsősorban, ezen területekhez tartozó fogalmak és az adott terület legfontosabb elméleteit megalapozó szerzők kutatási eredmények feldolgozása és elemzése szükséges. A rendészet és a rendészettudomány egyes elveit követően, a Dunához kapcsolódóan vizsgálom a veszély és a biztonság, a kockázat és a kockázatelemzés elméleteit, majd a schengeni követelményeknek megfelelő határellenőrzés egy speciális szegmenséhez, a vízi határellenőrzéshez és a schengeni térség határbiztonságához kapcsolódó definíciókat és elméleti alapokat.

A rendészettudomány 2012 óta önálló tudományág,²⁹ 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.*”³⁰ 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.”³¹

²⁶ A Magyar Akkreditációs Bizottság 2012/8/III/2/2. határozata alapján.

²⁷ Boda József et al. (2016): A rendészettudományi kutatások elméleti megalapozása és főbb irányai. *Államtudományi Műhelytanulmányok*, 2016. évi 17. szám, Bp.: Nemzeti Közszerológati Egyetem, pp. 2-3.

²⁸ Boda: i. m. 2016: 14.

²⁹ Fórizs Sándor (2022): Egy PhD-dolgozat megvédése, és az esemény háttere. *Beliügyi Szemle*, 70(4), pp. 705-719. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.4.4> p. 709.

³⁰ Boda et. al.: i. m. 2019: 480.

³¹ Boda: i. m. 2016: 2-3.

A fentieknek megfelelően kutatásommal a Dunán végzett határrendészeti tevékenységek, a rendőri együttműködés kérdéseinek kritikai elemzését tűztem ki célul. Kutatási eredményeim hozzájárulhatnak a rendészeti igazgatás ezen ága hatékonyságához, és a vízi határellenőrzés modernizációjához, valamint a jogszabályi változások előkészítéséhez is.

A rendészettudomány elágazási irányai (igazgatási, társadalmi, technológiai, történeti és összehasonlító)³² közül a történeti és a technológiai, valamint az összehasonlító 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 és rendőri együttműködés elemzését.

Kutatási témám egy része a Duna folyamhoz kötődő veszélyekkel és annak biztonságával, valamint a schengeni térség határbiztonsági kérdéseivel és a felmerülő kockázatokkal foglalkozik. A biztonság a legegyszerűbb megfogalmazás alapján „fenyegetés nélküliséget” jelent.³³ Dr. Tóth József az 1930-as évek végén veszély fogalmát „a káros következmények lehetőségét feltételező állapotként” definiálja. A veszélyek osztályozását ez alapján így alkotta meg:

- a) *absztrakt vagy potenciális veszély (elvontan, eshetőleg bekövetkező veszély)*
- b) *konkrét vagy aktuális veszély (valóságban ténylegesen bekövetkező veszély)*
- c) *putatív veszély (valóságban nem létezik, a rendészeti szervezetek vélelmezésén alapuló veszély)*³⁴

A mai kor biztonságpolitikájában is használt egyik első fogalom a biztonságra – később Tóth József által is használt – az 1917-ből a német rendészettudományból származó biztonság definíció, amely alatt „a veszélyektől és háborítástól való mentességet” értették.³⁵

A XXI. század biztonság felfogása a katonai biztonság elméleteken kívül foglalkozik gazdaság-, ipar- és környezetbiztonsággal elméleteivel is. A dunai országokat is érinthetik az említett biztonsági ágak, ezek leggyakrabban a vízzel (azok fenntartható hasznosításával kapcsolatos biztonsági kérdések)³⁶ vagy akár a turizmus biztonsággal kapcsolatosak, azonban a kutatásom során a határon átnyúló szervezett bűnözés elleni küzdelem biztonsági kérdései kerülnek előtérbe. A biztonság elméletek alapvetően az államok nemzetközi kapcsolatainak minőségén alapulnak, ez a Duna menti államok esetében is így van. A Duna régió országai közül

³² Kriskó Edina (2012): A rendőrség társadalmi rendeltetése és a rendőrségi kommunikáció. Doktori értekezés, Pécsi Tudományegyetem Nyelvtudományi Doktori Iskola. p. 12.

³³ Gazdag Ferenc et al. (2011): A biztonságpolitika fogalma, tárgya, intézményei. In: Gazdag Ferenc (szerk.) *Biztonsági tanulmányok – biztonságpolitika*. Budapest: ZMNE, p. 19.

³⁴ Tóth József (1938): *Rendészetfogalom a nemzeti szocialista államban*. Eger: Szent János Nyomda. p. 63.

³⁵ Karl Rasche (1917): *Der Polizeibegriff im heutigen preussischen recht*. kn. Menden. p. 34.

³⁶ Szilágyi Laura: A Duna, mint Közép-Európa ütőere. <https://biztonsagpolitika.hu/egyeb/a-duna-mint-kozep-europa-utoere> (Letöltés ideje: 2023.12.29.)

Németország, a Cseh Köztársaság, Szlovákia, Szlovénia, Ausztria, Horvátország, Magyarország, Románia és Bulgária – mint teljes jogú schengeni tagállamok – esetében a liberális biztonság elméletek egyik legalapvetőbb eszméje a kollektív biztonság elmélete³⁷ érvényesül. Ez alapján a teljes jogú tagállamok – kollektív 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 kollektív megállapodások (az úgynevezett Schengen Acquis) alapján. Ezt a határbiztonsági rendszert nemzetközi intézmények, ügynökségek (pl. Frontex, Europol, SELEC, eu-LISA stb..) támogatják.

Doktori értekezésemben a határbiztonság kérdését részletesen vizsgálom, mely az alábbi definícióval írható le. A határbiztonság: „*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.*”³⁸ A határbiztonságot – amely a komplex biztonság eleme – rendszerorientált megközelítéssel szükséges vizsgálni.³⁹ A dunai hajózás során a határbiztonság azért is összetett és bonyolult kérdés, mert mint rendszer, nemcsak hazánk aktív és passzív biztonsága alkotja, de annak eredménye a (schengeni, EU tag 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.

Magyarország rendőrsége által a schengeni térség déli dunai határán végzett határellenőrzés és az ott megjelenő kockázatok kezelése nemcsak hazánk számára rendkívül meghatározó. Európai jelentőségét az adja, hogy Fekete-tenger felől érkező itt beléptetett vízi járművek ellenőrzés nélkül folytathatják útjukat tovább északi irányban az Európai Unió mélységébe, akár az Északi-tengerig. Emiatt fontos szerepe van a határforgalom-ellenőrzésben rejlő kockázatok időben történő felismerésének⁴⁰ és azok elemzésének, valamint ennek eredménye alapján a kockázatkezelés lehetséges módjai meghatározásának.

³⁷ Blahó András – Prandler Árpád (2005): *Nemzetközi szervezetek és intézmények*. Bp.: Aula Kiadó. p. 185.

³⁸ Boda et. al.: i. m. 2019: 229.

³⁹ Teke András (2013): A folyamat-és rendszerszemlélet érvényesülése a határbiztonságban. In: *A modernkori magyar határrendészet 110 éve*. Bp.: MRTT Határrendészeti Tagozat. p. 95.

⁴⁰ Ritecz György (2013): A migráció kockázatai. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományok Közlemények XIV*. Pécs, 2013. pp. 255-264.

A kockázat 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.⁴¹ 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.*”⁴² 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 kockázat, biztonságpolitikai kockázat, egészségügyi kockázat stb.).⁴³ A kockázatok feltárásának és kezelésének egyik legalkalmasabb terepe az államhatár. Ez igaz a belvízi határokra is. Az ott folyó rendészeti munkában a kockázatok folyamatos elemzése elengedhetetlen, a határellenőrzésre való felkészülés, a szükséges erőforrások meghatározása miatt, és azért, mert a folyami hajók átvizsgálását a méretük miatt kockázatelemzés előzi meg. A téma súlyát jelzi, hogy több fontos dokumentum és szervezet is foglalkozik a kérdéssel. A EU Schengeni Katalógusa⁴⁴ (továbbiakban: katalógus) szerint a határhoz kapcsolódó stratégia egyik alapvető területe a működő határigazgatás, melynek része a kockázatelemzésen alapuló határellenőrzés. A tengeri határokra vonatkozó ajánlás, hogy az érkező hajókat kockázatelemzés alapján kell értékelni, ezt az érintett szervezetek (a rendőrség, vámhatóság, katasztrófavédelmi és human-, állat- és növényegészségügyi szolgálatok) közös kockázatelemzésével kell megvalósítani.⁴⁵ A belvízi határokra, a tengeri határok elveit kell alkalmazni a kockázatelemzésben is, ezért későbbi kutatásomban ezen elveken keresztül kívánom kibontani a Dunán a vízi határellenőrzésben rejlő kockázatokat és kezelésük lehetőségeit.

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

⁴¹ Boda et. al.: i. m. 2019: 325.

⁴² Dr. Mátyás Szabolcs (2020): *Az elemző-értékelő munka gyakorlati aspektusai*. Nemzeti Közszerzői Egyetem, Közigazgatási Továbbképzési Intézet, Budapest, 2020. p. 46.

⁴³ Ritecz György (2013a): Gondolatok a migrációs kihívások kapcsán. In: *Szakmai Szemle – A Katonai Biztonsági Szolgálat Kiadványa*. 2013 évi 3.szám. 2013. pp. 55-72.

⁴⁴ A külső határellenőrzésre, kiutasításra és visszafogadásra vonatkozó európai uniós schengeni katalógus frissített változata, Brüsszel, 2009. március 19. (28.05) 7864/09.

⁴⁵ A külső határellenőrzésre, kiutasításra és visszafogadásra vonatkozó európai uniós schengeni katalógus frissített változata, Brüsszel, 2009. március 19. (28.05) 7864/09. 117. pontja alapján

zása. A dunai nemzetközi rendészeti együttműködés – mint e területen az integrált határigazgatás része – az abban érintett nemzeti hatóságok között valósul meg. Ide tartoznak a dunai országokban a határrendészeti szervek, a rendőrségek bűnügyi, idegenrendészeti-, vízirendészeti szervei, valamint vámőri, katasztrófavédelmi és adott esetben tisztiorvosi-, állat- és növényegészségügyi szervek, illetve a kikötői hatóságok is. Természetesen közös munkájuk során nem csak a bűnügyi információkat kell, hogy megosszák egymással ezek a hatóságok, hanem más rendészeti adatokat is, melyek között, célhoz kötöttségtől függően személyes adatok is lehetnek.

Ezek alapján indokoltnak tartom egyes határrendészeti alapfogalmak tisztázását. Az első a határrendészet, mely *„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.”*⁴⁶

A Duna, mely a téma gerincét adja 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 méter szélességben.”*⁴⁷ Ha ilyen folyón a határvonal áthalad, vagy azt metszi, határfolyóról beszélünk.⁴⁸ A schengeni tagállamok külső szárazföldi határaihoz tartoznak – a Schengeni határ-ellenőrzési kódex (a továbbiakban: kódex) alapján – az álló- vagy folyóvizeken áthaladó határok, tengeri határok és repülőterek, folyami, tengeri és tavi kikötők, amennyiben ezek nem belső határok.⁴⁹ A külső határ átlépésével járó „belvízi hajózás” fogalomkörébe tartozik valamennyi, üzleti vagy kedvtelési célú hajó és úszó jármű használata folyókon, csatornákon és tavakon,⁵⁰ így a Dunán is.

A külső határok mentén a tagállamok határellenőrzést látnak el, mely a kódex szerint *„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.”*⁵¹ A határforgalom-ellenőrzés *„a határátkelőhelyeken végzett ellenőrzés annak megállapítására, hogy a személyek, beleértve*

⁴⁶ Boda et. al.: i. m. 2019: 240.

⁴⁷ Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény 6. §. (2) bek.

⁴⁸ Boda et. al.: i. m. 2019: 231.

⁴⁹ 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 2. pontja alapján.

⁵⁰ A 2016/399 EU Rendelet VI. melléklet 4.1 pontja alapján.

⁵¹ A 2016/399 EU Rendelet 2. cikk 10. pontja alapján.

az azok birtokában lévő közlekedési eszközöket és tárgyakat, beléptethetőek-e a tagállamok területére, illetve elhagyhatják-e azt.”⁵² A határőrizet pedig „a határok őrizete a határátkelőhelyek között, valamint a határátkelőhelyeknek a hivatalos nyitvatartási időn túli őrizete, a határforgalom-ellenőrzés megkerülésének megakadályozása érdekében.”⁵³

Az értekezésben több esetben szó lesz az európai integrált határigazgatásról, továbbiakban az EIBM-ről, mely az angol „European Integrated Border Management” szóösszetételből eredő betűszó. Az EIBM egy 12 elemből álló tevékenységi modell, mely magába foglalja – többek között – a határellenőrzést, a belső biztonságot és a külső határokat fenyegető kockázatok elemzését, a Európai Határ- és Partvédelmi Ügynökség által támogatott és koordinált tagállami együttműködést, az ügynökségek közötti együttműködést, a harmadik országokkal való együttműködést is.⁵⁴

A belvízi határellenőrzés schengeni értelemben történő végrehajtása tehát komplex, rendészeti eszközökkel és módszerekkel megvalósított tevékenység, melyet a külső határon fekvő határfolyókon – máshol 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 egyidőben összehangolt hatósági tevékenységet végez a határbiztonság megteremtésére és fenntartására. Ennek módszereit a dunai országok között nemcsak a teljes jogú schengeni országok alkalmazzák, de a csatlakozásra várók is, sőt fő elemeit tekintve a társult- és más harmadik országok is. Tapasztalatom szerint ezért van az, hogy közös dunai műveletek, vagy ikerintézményi projektek során megvalósuló képzésekben az integrált határigazgatás megvalósítása a szerb, ukrán vagy moldáv rendészeti szervek számára sem ismeretlen.

A határforgalom-ellenőrzés, útlevélrendészet alapvető elméleteinek alapkutatójátát átfogóan elsősorban Bencsik Péter, Parádi József és Nagy György, míg egy-egy részterületet tekintve Sallai János, Bacsa Gábor, Suba János, Vass Ferenc, Balla József és Simola József végezte el. Bencsik Péter több munkájában is széles látókörrrel vizsgálta e speciális szakmatörténeti kérdéskört az útlevél kibocsátásától és a vízumok szabályozásától kezdve, azok hamisításán, illetve az utasforgalom ellenőrzésén keresztül az útlevélkötelezettség elméleti, jogfilozófiai alapjait is elsőként tárta fel a polgári típusú magyar állam működésének időszakát vizsgálva.⁵⁵ A határforgalom-ellenőrzés és útlevélrendészet alapjai az 1900-as évek elejére, a hajókkal az

⁵² A 2016/399 EU Rendelet 2. cikk 11. pontja alapján.

⁵³ A 2016/399 EU Rendelet 2. cikk 12. pontja alapján.

⁵⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1896 rendelete (2019.november 13.) az Európai Határ- és Partvédelmi Ügynökségről, valamint az 1052/2013/EU és az (EU) 2016/1624 rendelet hatályon kívül helyezéséről HL L 295/1 (Brüsszel, 2019.11.14.) 3. cikke alapján.

⁵⁵ Bencsik Péter (2003): *A magyar úti okmányok története 1867–1945*. Bp.: Tipico Design. ISBN 9637623337

Egyesült Államokba történő kivándorlási hullám időszakára nyúlnak vissza. Ekkor születtek az első tudatosan egymásra épülő összehangolt kerettörvények is.⁵⁶ Bencsik Péter megállapítja, hogy „egy országos politikai jelentőségű államhatárokat érintő probléma – jelen esetben kivándorlási ügy – 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 koránt nem akkora mértékű, mint amire szükség lenne a hatékony védekezéshez.”⁵⁷ Balla József szerint pedig a szubjektív emberi tényezőktől függetlenül több tényező is hatást gyakorol a határforgalom alakulására, ilyenek a nemzetközi politikai viszonyok, a gazdaságpolitikai viszonyok és a természetföldrajzi viszonyok is.⁵⁸ Ezzel egyet értek, azonban hozzáteszem a humánjárványok, a közbiztonsági helyzet és az időjárás befolyásoló hatását.

A vízi határőrizet végrehajtásának módja eltér ugyan a klasszikus szárazföldi határőrizettől, hiszen fizikai akadályok (határzárak) nem alkalmazhatók folyamokon a tiltott határátlépések megakadályozására, azonban pont emiatt még inkább igaz rá a határőrizet technokratizálódásának és automatizálódásának elmélete. Ennek gyakorlati megvalósulásai a Dunán telepített folyami radar- és elektrooptikai megfigyelő rendszerek. Ezeket komplex rendszerben kell alkalmazni, amely a jelenlegi fejlettségi szinten – még eszközbeszerzések vannak és nem rendszerek innovációja – nem jár humán erőforrás megtakarítással.⁵⁹ Ezzel egyet értek, és későbbi kutatásomban igazolni is kívánom az elmélet helyességét.

Doktori értekezésemben a folyami határellenőrzés humán-, technikai- és ellenőrzési módszerei fejlesztésének irányait is vizsgálni fogom. A hadművészet fejlődésének egyik alapvető elmélete a „légiuralom-elmélet”.⁶⁰ Az elmélet egy öngerjesztő fejlődési ciklust ír le a hadtudományban. Véleményem szerint az elmélet a rendészettudomány fogalmai között is értelmezhető. A fenti területek 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 bevezetését indukálja. Az új módszerek

⁵⁶ Az 1903 évi VI. tc. Az útlevegyűről, az 1903 évi IV. és 1909 évi II. tc. A kivándorlásról, 1903 évi VIII. tc. A határrendőrségről és ezek végrehajtási rendeletei.

⁵⁷ Bencsik i. m. 2003: 42.

⁵⁸ Balla József (2017): A határforgalom-ellenőrzés tartalmi változásai 1990-ig. In: *Hadtudományi Szemle*, 2017. X. évf. 2. szám. p. 305.

⁵⁹ Kui László (2020): A magyar határőrizet technikai generációváltásai és lehetséges fejlesztési irányok. Doktori (PhD) értekezés. Budapest. Nemzeti Közsolgálati Egyetem, Rendészettudományi Doktori Iskola. pp. 287-288.

⁶⁰ Szabó Miklós: Légiuralom-elmélet – légi fegyverkezés – a Magyar Királyi Légierő az 1930-as években c. előadása. Online. <https://mindentudas.hu/e1%20ad%C3%A1sok/tudom%C3%A1nyter%C3%BCle-tek/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.)

bevezetése után újra a technikai fejlesztés folytatódik, ezáltal egy folyamatos fejlődési körforgást létrehozva.

Későbbi kutatásom egyik fő irányvonalát a dunai országok közötti nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere minősége határozza meg, ezért különösen fontosnak tartom ezek elméleti alapjainak megismerését és elemzését is. Ez nemcsak EU tagállamok közötti együttműködési struktúrákat tartalmaz, mert a dunai országok különböző jogi státusza miatt az uniós eszközök hatástalanok lehetnek, így multilaterális 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.*”⁶¹ 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.*”⁶² Amennyiben a bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködése a nemzetközi rendészeti együttműködés része, az utóbbi általánosabb, több hazai és nemzetközi rendészeti szervezetet foglalhat magába. Későbbi kutatásomban a „*dunai nemzetközi rendészeti együttműködés*” helyzetével és fejlesztésével foglalkozom, mely alatt az államok vízi hajóforgalom ellenőrzésben érintett rendészeti szervezeteinek (elsősorban határrendészeti-, vízirendészeti-, vámigazgatási-, katasztrófavédelmi-, hajózás biztonsági szervezetek)⁶³ és nemzetközi rendészeti szervezetek (pl. Europol, INTERPOL, Frontex stb.) együttműködését értem.

Mivel értekezésem a nemzetközi rendészeti együttműködéssel foglalkozik, fontosnak tartom a nemzetközi rendőri együttműködés gyökereivel foglalkozó legjelentősebb külföldi szakírók, Deflem⁶⁴ és Jäger⁶⁵ elméletét, mely szerint a rendőri együttműködés kialakulása a nemzetállamok XIX. századi terjeszkedésére vezethető vissza. Megfigyelték, hogy 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 nem-

⁶¹ Boda et. al.: i. m. 2019: 133.

⁶² Uo: p. 99

⁶³ Herczeg Mónika (szerk.), (2015): *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Bp.: Magyarország Belügyminisztériuma. p. 16.

⁶⁴ Deflem, Matthieu (2005): *History of the International Police Cooperation*. In: Miller, M. & Wright, R. (Szerk.), *The Encyclopedia of Criminology*, Routledge. pp. 795-798.

⁶⁵ 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. pp. 171-196.

zetközi rendőri szervezetek jöhessenek létre, a rendőri szervezeteknek elsőként függetlenedniük kellett a saját nemzetállami politikai központjaiktól, hogy autonóm szakmai szervezetként működhessenek. A XIX. század elején a nemzetállami rendőrségek még nem válaszolhattak külföldi rendészeti megkeresésekre, vagy nem hozhattak létre közvetlen információcserét biztosító csatornákat egymás között a felettes minisztériumok beleegyezése nélkül, a kiadatási eljárások pedig léteztek, de rendkívül lassúak voltak. 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.⁶⁶ A rendőri együttműködés – vagy, ahogy akkoriban nevezték – a rendőri összeműködés az egyik legfontosabb feltétele annak, hogy a bűnüldöző hatóságok ne a diplomáciai csatornákon érintkezzenek egymással, hanem kapjanak felhatalmazást a közvetlen kapcsolattartásra.⁶⁷ A Nemzetközi Büntetőjogi Egyesület⁶⁸ 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.⁶⁹ A Nemzetközi Bűnügyi Rendőrségi Bizottságot (ICPC), vagyis mai nevén az INTERPOL-t, az 1923. szeptember 7-én Bécsben megtartott Nemzetközi Rendőrkongresszus ülésén hozták létre.⁷⁰ A szervezet ma is a nemzetközi rendőri együttműködés sarokköve.

A nemzetközi rendőri együttműködés történetiségét tekintve fontosnak tartom kiemelni, hogy hazánkban elsőként Dr. Dorning Henrik ismerte fel többek között annak jelentőségét. A rendőrség feladata mindenütt azonos, a közrend védelme, a lakosság és javaik oltalmazása. Felismerte, 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 kapcsol-

⁶⁶ 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. ISBN 978-615-81879-0-9. p. 131.

⁶⁷ Dorning Henrik (1937): *A bűnügyi rendőrség nemzetközi összeműködése*. Bp.: Pallas. p. 336.

⁶⁸ A Nemzetközi Büntetőjogi Egyesület (Internationale kriminalistische Vereinigung; Union internationale de droit pénal), van Hamel G. A. amsterdami, Liszt Ferenc marburgi, később hallei, és Poins Adolf brüsszeli egyetemi tanárok kezdeményezésére alakult. Alapelve az a meggyőződés, hogy a büntetést és a büntetést nemcsak jogi, hanem társadalmi (szociológiai) szempontból is kell méltányolni. Első közgyűlését 1889-ben tartotta. 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).

⁶⁹ Sallai: i. m. 2021: 131.

⁷⁰ Chaterine De Bolle (2023). A nemzetközi rendőri együttműködés rövid áttekintése. *Belügyi Szemle*, 71(11), 1939-1947. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.11.2> p. 1940.

latot kell tartaniuk egymással és együttes erővel kell megakadályozni a nemzetközi bűnelkövetést és elfogni az elkövetőket.⁷¹ 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.⁷² Azt az elméletet is megfogalmazta, mely szerint 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.⁷³ 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. Ennek gyökereit pedig Dorning elmélete szerint a dunai országok történelmi, geopolitikai összefüggései határozzák meg, mellyel egyet értek.

A nemzetközi rendőri és igazságügyi együttműködést az EU-ban a schengeni térség létrejötte tette igazán fontossá, mert ez a belső határokon a határellenőrzés megszüntetését követően a szabadságon, biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térségben az EU polgárainak nyújtott magas szintű biztonság garanciájának egyik eleme.⁷⁴ A szervezett bűnözés elleni hatékony fellépést Finszter Géza szerint a rendészeti szervek saját kompetenciájuk megtalálásával és a szoros együttműködéssel kell, hogy elősegítsék.⁷⁵ Egyet értek azzal, hogy a rendészeti szervezeteknek 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 „kartellszerűen” épül fel, ahogyan a szervezett bűnözői csoportok szervezetei is, de legyen azoknál sokkal átláthatóbb.⁷⁶ 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”

⁷¹ Borbély Zoltán – Kapy Rezső (1942): *A 60 éves magyar rendőrség 1881–1941*. Bp.: Halász Irodalmi és Könyvkiadó Vállalat. pp. 167-168.

⁷² Dorning Henrik (1937): *A bűnügyi rendőrség nemzetközi összeműködése*. Bp.: Pallas. pp. 335-340.

⁷³ Sallai János – Borszéki Judit (2022): A nemzetközi rendőri együttműködés kezdetei. *Belügyi Szemle*. 70(5), <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.5.6> p. 997.

⁷⁴ Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (Egységes szerkezetbe foglalt változat) V. Cím, I. fejezet, 67. cikk. Online. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT> (Letöltés ideje: 2023.12.12.)

⁷⁵ Finszter Géza (2001): Rendészet vagy rendvédelem. *Belügyi Szemle*, XLIX.évf. (2001) 2.sz. 86-96. HU-1218-8956. p. 87.

⁷⁶ 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.

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 legsikeresebb – bár tapasztalataim szerint egyúttal a legköltségesebb – módszerek közé tartozik az összekötő tisztek kihelyezése, vagy a közös nyomozócsoportok létesítése. Ezek lehetővé teszik a közvetlenebb, gyorsabb információcserét és a nyomozások hatékony koordinációját.

Fontosnak tartom, – ahogy Catherine De Bolle, az Europol főigazgatója is hangsúlyozza – hogy 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.⁷⁷ Véleményem szerint ezek tényleg fontosak, mert ha még a feltételek adottak is egy közös szolgálati hely kialakításához, az adatkérő szervek sokszor nincsenek tisztában azzal, melyik együttműködési szerveződéssel, kontaktponttal 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 politikai vagy szakmai (kiszivárgás gyanúja miatti) bizalom hiánya például megakadályozza, megnehezíti a bűnügyi és rendészeti értesülések átadását.

A legalapvetőbb helyszín a nemzetközi rendészeti információcserére az államhatár. Magyarországon Kemény Gábor végzett kutatásokat a nemzetközi rendőri információcsere hatékonyságának témájában a közös kapcsolattartási szolgálati helyeken (továbbiakban: KKSZH)⁷⁸ és az egyedüli kapcsolattartó pontokon (továbbiakban: SPOC). Megállapítása szerint a határon átnyúló rendészeti információcserére is érvényes az információ tudomány környezetelmélete, vagyis, hogy az információcsere hatékonyságát a három környezet – a szervezeti, jogi és technológiai – befolyásolja.⁷⁹ Kemény szerint szervezeten belül erős befolyásoló tényezők az erősen centralizált, bürokratikus szervezeti struktúra, az autoriter vezetési stílus, a feladatra szabott

⁷⁷ Catherine De Bolle (2023): A nemzetközi rendőri együttműködés rövid áttekintése. *Belügyi Szemle*, 71(11), 1939–1947. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.11.2> pp. 1946-1947.

⁷⁸ 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.

⁷⁹ 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.

ösztönzők, a bizalom és reciprocitás hiánya, valamint az eltérő szervezeti kultúra. A jogi környezet esetén az eltérő nemzeti előírások, adatvédelmi szabályok és az EU instrumentumok nem egységes értelmezése a legjelentősebb hátráltató és lassító tényező.⁸⁰ Ezen elmélet dunai rendészeti együttműködési környezetben történő bevalását a későbbiekben vizsgálom.

Kutatási módszerek

A kutatási témához kapcsolódó ismeretanyag megszerzését kvalitatív kutatási módszerekkel (interjúkészítés⁸¹ összesen 11 fővel) és kvantitatív módszerrel (on-line kérdőíves⁸² adatfelvétel 201 fővel) végeztem, melyekből többet is alkalmaztam az egyes fejezetek kifejtéséhez.

Kutatási témám első két fejezete a dunai határellenőrzés történetével és technológiájával foglalkozik 1906-tól hazánk 2007-es teljes jogú schengeni csatlakozásáig, majd a schengeni vízi határellenőrzés magyarországi végrehajtásával, mely a 2008-tól napjainkig terjedő időszakot öleli fel. 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 útlevelkezelővel 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 belügyminiszté-

⁸⁰ Kemény Gábor (2021): Az Egyedüli Kapcsolattartási Pont és a Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely által fogadatosított információcsere befolyásoló környezeti tényezők. *Belügyi Szemle*, 69(1), <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.1.5> pp. 107-122.

⁸¹ Héja Gábor – Ligeti György (2014): *Módszertan. A társadalmi jelenségek kutatása*. Bp.: Oziris. p. 51.

⁸² Uo. p. 52, 80.

riumi 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 azokból tipológiákat (minták, egyező és eltérő válaszok szűrése) állítottam fel. Fő témákra bontottam a konstrukciót a válaszokat táblázatokba rendezve elemeztem a 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 attitűd vizsgálatra⁸³ 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.⁸⁴ Az adatok rendszerezése és gorselemzése Google Forms szoftverrel, míg részletes elemzése MS Excel formátumban, illetve IBM SPSS program segítségével történt. Minden válasz 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 te-

⁸³ Allport, Gordon (1972): Az attitűdök. In: Pataki Ferenc – Solymosi Zsuzsanna (szerk.): *Szociálpszichológia szöveggyűjtemény III.* (A szociális interakció – Attitűd – Dinamika). Bp.: Tankönyvkiadó. pp. 179 – 198.

⁸⁴ Halász László – Hunyady György – Marton L. Magda (szerk.) (1979): *Az attitűd pszichológiai kutatásának kérdései.* Bp.: Akadémiai Kiadó. p. 20

rületén” elnevezésű projekt szakmai tartalmának megvalósításában. A projekt során vízi határ-átkelőhelyek 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.

A Fekete-tengeri Koordinációs Központ munkájának tanulmányozására a Külső Határok Alap KHA-2010/3.2.2 – „Folyami határellenőrzés technikai feltételeinek korszerűsítése Mohácson I. fázis – a műszaki specifikáció elkészítése” című projekt keretében még 2011. május 03-05. között tanulmányút végrehajtásával került sor Romániában, Konstanca városában. A tanulmányi úton határrendészeti szakértőként vettem részt, 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 bűnözéshez érintett al-dunai kikötőkben – (pl.: a romániai Galac, valamint a moldovai Giurgiulesti) tanulmányutakon vettem részt 2024. február 27-29-én. Ezek során a Fekete-tenger felől a nyugat-európai országok felé irányuló kockázatok kezelése érdekében végeztem terepkutatást, hajtottam végre interjúkat és konzultációkat angol nyelven. Interjút egy fő 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/kutató⁸⁵ dunai bűnüldözési esettanulmányt készítettem. Az esettanulmány megírása empirikus kutatás eredményeként jött létre egy kiterjedt, cigarettacsempészettel kapcsolatos eset nyomozási anyagainak elemzésével. A nyomozati iratok elemzését személyes konzultációkkal erősítettem meg, a NAV elemzőitől összegyűjtve a szükséges háttér-információkat. Az anyagok feldolgozását írott formájú esettanulmány elemzéssel⁸⁶ valósítottam meg, mely hozzájárult a dunai bűnüldözési információk küldésével és felhasználásával kapcsolatos nehézségek megértéséhez és javaslatok megfogalmazásához. A kutatás eredményeit lengyel szakfolyóiratban angolul publikáltam.

⁸⁵ Yin, K. Robert (1993): *Applications of case study research*. Newbury Park, CA: Sage Publishing, p. 5

⁸⁶ Közigazgatási Vezetői Akadémia: Esettanulmány alapú módszertan. pp. 13-17. online. <https://nke.repo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/100182/586.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Letöltés ideje: 2023.01.04.)

A kutatásaimat 2024. június 30-án, a kéziratot 2024. december 31-én zártam le, azonban Románia és Bulgária 2025. január 1-én bekövetkezett teljes jogú schengeni csatlakozása miatt azt követően ennek jelentőségére több helyen is utaltam. A kutatási probléma célkitűzésekkel, hipotézisekkel és módszerekkel való összefüggéseit az 1. sz. ábrán szemléltetem.

CÉLOK, FEJEZET	HIPOTÉZISEK	MÓDSZEREK
A schengeni követelményeknek megfelelő vízi határellenőrzés sajátosságainak azonosítása hazánkban és más dunai országok gyakorlatával történő összehasonlítása (2. fejezet).	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.	Szakirodalmi elemzés, kvantitatív és kvalitatív adatgyűjtés és elemzés.
A Duna régió jelenlegi és lehetséges jövőbeni biztonsági kihívásainak, azonosítása és a kockázatkezelés lehetőségeinek felmérése (3. fejezet).	H2: Magyarország a vízi határbiztonság növelését a Duna első schengeni ellenőrzési helyszínékként 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 információs csere hiányosságainak vizsgálata és az együttműködés továbbfejlesztése lehetőségeinek azonosítása (4. fejezet).	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. 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.	Szakirodalmi elemzés, kvantitatív és kvalitatív adatgyűjtés és elemzés.

1. ábra. A kutatási probléma célkitűzésekkel, hipotézisekkel és módszerekkel való összefüggései. A szerző szerkesztése.

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. A rendészettudomány a humán- és társadalomtudományokon belül az állam- és jogtudományhoz tartozó önálló diszciplína.⁸⁷

Témám és végrehajtott kutatásaim azonban számos ponton kapcsolódnak más tudományágakhoz, így a tudományági nomenklatúrában⁸⁸ 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 határellenőrzést szabályozó nemzetközi két- és többoldalú megállapodások, a schengeni *acquis* és egyes szomszédos dunai országok jogszabályainak elemzése 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, a folyam okozta sérülékenység megállapítása, mely összekötő hatása miatt kihat a Duna régió teljes biztonsági komplexumára.

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.

⁸⁷ Boda: i. m. 2016: 2-3.

⁸⁸ Magyar Tudományos Akadémia: Tudományági nomenklatúra. www.mta.hu (Letöltés ideje: 2023.03.02.)

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

1.1. Dunai határellenőrzés 1906-tól az első világháborúig

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 kialakult szabályrendszer alapjainak megértéséhez.

Előzményként fontos kiemelni, hogy a dunai térséget geopolitikailag a víziúthálózat, ezen keresztül pedig az olcsó szállításhoz 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.⁸⁹ 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 rezsim alá helyeződött és a torkolat hajózása is felszabadult.⁹⁰ A krími háborút lezáró 1856. március 30-i párizsi békeszerződéssel a győztes államok

⁸⁹ Hermann Róbert – Pelyach István – Fónagy Zoltán – Estók János (szerk.), Urbán Aladár – Dr. Csikány Tamás – Bona Gábor – Dobszay Tamás – Kedves Gyula – Zakar Péter: *1848–1849. A forradalom és szabadságharc képes története*. Debrecen, s.a., Tóth Könyvkereskedés és Kiadó Kft. p. 15.

⁹⁰ Hardi Tamás (2019): *Történelem és geopolitika a dunai fejlesztések háttérében: Gondolatok a Duna régióformáló szerepéhez*. Gál Zoltán; Ricz András (szerk.) *A környezet és a határok kutatója: Tiszteletkötet Nagy Imre 65.*

és Oroszország a Duna torkolat szabad használata érdekében alapították meg az Európai Duna Bizottságot (továbbiakban az EDB-t).⁹¹ 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.⁹² 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 az 1897-ben létrehozott szerv lett a BM Budapesti Állami Rendőrség Dunai Kerületi Kapitánysága, amely szabálysértési hatósági-, nyomozati és közigazgatási jogköröket is kapott.⁹³ A század végén 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 hamar az Első Dunai Gőzhajózási Társaság, az osztrák DDSG konkurenciájává vált.⁹⁴

A magyar államterület legfontosabb határigazgatási kérdéseit a századforduló után a hazai törvényhozás egy koherens, egymásra épülő törvénycsomagban szabályozta.⁹⁵ A folyami határokon a határforgalom-ellenőrzési feladatokat 1906-tól 1918-ig az 1903. évi VIII. törvény-cikk alapján 1906-ban létrehozott Magyar Királyi Határrendőrség látta el,⁹⁶ azonban ez 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 Kevevéra, Homolic) a határforgalom ellenőrzését a pénzügyőr hivatal vezetője és helyettesei hajtották végre, míg Pancsován a rendőrkapitány, illetve nevében az alárendeltjei végezték.⁹⁷ A Duna Belgrád alatti szakaszán lévő hajóforgalom egy

születésnapja alkalmából. Szabadka: Regionális Tudományi Társaság, 2019 pp. 279-290. ISBN 978-86-86929-07-5. pp. 283-285.

⁹¹ Az EDB tagja volt a Habsburg Birodalom, Franciaország, Anglia, Poroszország, Oroszország, a Szárd-Piemonti Királyság (a későbbi Olasz Királyság része) és Törökország.

⁹² Kalmár Ádám (2021): Katonai jogállású személyek határátléptetése határvízen. *Katonai Jogi és Hadijogi Szemle.* 2021/2. szám. p. 106.

⁹³ Fekete Tamás - Balázs Benedek (2024): A modern dunai vízi- és folyamrendészet szervezeti története, 1897–2022 (1.). *Honvédségi Szemle – Hungarian Defence Review*, 151(6), 126–144. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2023.6.10> pp. 131-133.

⁹⁴ A MAHART története. <https://mahartpassnave.hu/hu/mahart/rolunk/mahart-tortenete>, (Letöltés ideje: 2023.12.11).

⁹⁵ Az 1903 évi IV. törvénycikkben a kivándorlást, az 1903 évi V. törvénycikkben a külföldiek be- és kiutazását, az 1903 évi VI. törvénycikkben pedig a határátlépés feltételeit szabályozták.

⁹⁶ Hautzinger Zoltán (2013): Az első idegenjogi törvény. In: Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): *A modern magyar határrendészet száztiz éve.* Bp.: MRTT Határrendészeti Tagozat. p. 179.

⁹⁷ 71.500/1904. BM. r. a határforgalom ellenőrzéséről, az útlevelek vizsgálatáról, az úti igazolványok kiállításáról és a forgalmi adatok gyűjtéséről.

részére jellemző volt, hogy hol szerb, hol magyar kikötőket érintve jutott el az alsóbb célállomásokig, 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 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 és egyéb jogellenes cselekményeket beleértve az addig nem őrzött északi és keleti határokat is.⁹⁸ A magyar-román viszonylatban a Magyar Királyi Határrendőrség határrendőrei a legfontosabb magyar folyami határátkelőhelyen, Orsovában végezték a határforgalom-ellenőrzést, mielőtt a Duna elhagyta volna a magyar partokat.⁹⁹ 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. A Romániával és Szerbiával határos határszéli rendőrkapitányság feladata volt a határátkelő figyelemmel kísérése, a határforgalom ellenőrzése és annak keretében az útlevelek és úti-igazolványok vizsgálata, valamint a határforgalmi adatok gyűjtése. Magyar állampolgárok mindkét országba csakis útlevéllal, vagy „határszéli úti-igazolvánnyal”, illetve „határszéli közlekedési-igazolvánnyal”¹⁰⁰ 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.¹⁰¹

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 történő átutazásuk gőzhajóval történt, nemcsak útlevéllal, de felnőtteknek 400, gyermekeknek 200 korona anyagi fedezet igazolása és az előre megváltott hajójegy bemutatása kötelező volt. A

⁹⁸ 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

⁹⁹ Kalmár: i. m. 2021: 106.

¹⁰⁰ 1903:VI. tc. végrehajtása tárgyában kiadott 70.000/1904. B.M. utasítás 28.§ 3. és 6. pontjai alapján.

¹⁰¹ Pavlik Ferenc - Laky Imre (1907): *Határrendészet Kézikönyve*. Bp.: Pátria Nyomda. pp. 303-304.

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.¹⁰²

A gyakorlatban 1906-tól az Orsovai Határszéli Rendőrkapitányság határrendőrei,¹⁰³ majd 1912. május 1-je után is a határrendőrség kapitányságának határrendőrei folytatták a vízi forgalomban az „útlevélvizsgálatot”.¹⁰⁴ (Ekkortól ugyanis a határforgalom-ellenőrzéssel a Belügyminiszter más hatósági közeget is megbízhatott, ilyen volt a csendőrség, a pénzügyőrség, a vámhivatal vagy a szolgabírói hivatal).¹⁰⁵ 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.¹⁰⁶ A hajókon ezt követően a határrendőr végrehajtotta a helyiségek szemléjét 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 szolgálatra kirendelő bizonyítványukat bemutatniuk. A teherhajók, uszályok személyzetének megbízhatóságáért a társaságok vállalták a felelősséget – vagyis azért, hogy személyeket vagy tárgyakat nem csempészenek 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 magán-személyek tulajdonában lévő hajók személyzetére. Az útlevélvizsgálatért nem kellett fizetni.

¹⁰² Pavlik: i. m. 1907: 21-25.

¹⁰³ 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. §.

¹⁰⁴ 58.320/1912. BM. kr. a határrendőri külszolgalat ellátása a határrendőrségi őrségek megszüntetésével.

¹⁰⁵ A 91.000(1905 B.M. sz. körrendelete és a csatolt melléklet, utasítás a határrendőrségről szóló 1903: VIII. t.-c. végrehajtása tárgyában, 7.§. alapján.

¹⁰⁶ Som Krisztián (2016): Határforgalom ellenőrzés és a külföldre utazás szabályozása Magyarországon az I. világháborúban. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, Budapest, XXVI. évf. 52. sz. p. 100.

A vízi határforgalom ellenőrzésében néhány helyen kivételes szabályok érvényesültek. A szerb állomások között (pl. Belgrádból Kladovára) utazó szerb „alattvalók” útlevél nélkül, csak hajójeggyel igazolták átutazásukat, útlevelet nem kellett bemutatniuk. A Magyarországhoz tartozó Zimony és Orsova között a személyszállító hajókon az útlevélvizsgálat 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.¹⁰⁷ A dualizmus időszakában az Osztrák-Magyar Monarchia dunai vízi határátkelőhelyeit a 4. sz. melléklet szemlélteti.

A dualizmus időszakában a határőrizeti feladatok ellátásában a Magyar Királyi Határrendőrség mellett a Határszéli Csendőrség és a pénzügyőrség is részt vett.¹⁰⁸ 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 a szárazföldi járőrszolgálatot miatt sem tudta ellátni.¹⁰⁹ A döntően természetes folyami határon 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.¹¹⁰ 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 hajókikötőkben, a határőrizetben a Magyar Királyi Révhatóság szervei is részt vettek, amely a közlekedésügyi tárcához tartozott. Állományuk az ember- és árucsempészet felderítésében segédkezett.¹¹¹ Az orsovai vízi határátkelőhelyen az Orsovai Révkapitányság látta el ezen feladatokat.¹¹²

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

¹⁰⁷ Pavlik: i. m. 1907: 36-37.

¹⁰⁸ Parádi József (2003): *Rendőrség a határőrizetben*. Bp.: Typico Design. p. 266.

¹⁰⁹ Határőrizet megerősítése. Budapest, 1911. 47 p. (levéltári jelzet: MNL OL K 149 43. cs. 1911. 8. t.) <http://csendor.com/konyvtar/konyvek/Hatar1911/Hatarorizet%20megerosítése%201911.pdf> (Letöltés ideje: 2023.11.26.)

¹¹⁰ Utasítás a katonai határőrizet tárgyában a m. kir. honvédség, népfőlkelés, 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.)

¹¹¹ 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. ISBN 978-615-80-3095-3. pp. 99-102

¹¹² Magyarország tiszti cím- és névtára - 31. évfolyam, 1912.I. Magyarország M. kir kereskedelemügyi minisztérium. https://adt.arcanum.com/hu/view/TisztiCimtar_1912/?query=orsovai%20%C3%A9vka-pit%C3%A1nys%C3%A1g&pg=344&layout=s p. 329. (Letöltés ideje: 2023.11.26.)

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 monitorai¹¹³ adták le az első lövéseket Belgrádra. A Belgrád elleni osztrák-magyar támadásban, 1915. október elején tüzereivel 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.¹¹⁴ 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.¹¹⁵ 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.¹¹⁶ 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.¹¹⁷

1.2. A 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.¹¹⁸ 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.¹¹⁹ Ez volt a „rejtés” időszaka, melyben egy honvédelmi

¹¹³ A monitorok a XIX. század második felétől kezdve kifejlesztett, a vízből csak kissé kiemelkedő, pácélozott, gőzgép hajtotta löveggel felszerelt hadihajók voltak, melyek folyami változatai a Dunán is szolgáltak.

¹¹⁴ Balla Tibor (2019): *Szarajevó, Doberdó, Trianon*. Bp.: Scolar Kiadó. pp. 92-93.

¹¹⁵ 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%A9vka-pit%C3%A1nys%C3%A1g&pg=1025&layout=s (Letöltés ideje: 2023.12.21)

¹¹⁶ 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)

¹¹⁷ Nagy György (2013): A Magyar Királyi Határrendőrség felállításának okai, máig ható jelentősége. In: *A Modernkori magyar határrendészet 110 éve*. Bp.: MRTT. p. 21

¹¹⁸ Huszár Zoltán (2019): A Duna „életrajza” történeti és nemzetközi jogi megközelítésből. *Acta Humana*. 2019/3. DOI:10.32566/ah.2019.3.3. p. 60.

¹¹⁹ Főríz: i. m. 2020: 89.

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 át-lépő személyt regisztráltak.¹²⁰

A szakmai feladatok szabályozását tekintve ebben az időszakban a folyami (vízi) határel-lenőrzést a hajóforgalom ellenőrzéséről szóló 1923 évi 1.862. M. E. Magyar Királyi minisztériumi rendelet szabályozta. A határforgalom-ellenőrzésben részt vevő hatóságok, a Belügymi-nisztérium alá tartozó Magyar Királyi Folyamőrség révkapitányságai és magyar királyi vám-igazgatási szervek (vámhivatalok, vámhivatali kirendeltségek, vámőrség, pénzügyőrség) mel-lett járványügyi szempontból a folyamőrség egészségügyi alakulata, mely a népjóléti és mun-kaügyi miniszter szakmai irányítása alá tartozott, illetve a révkapitányságon lévő állatorvos, aki az állategészségügyi ellenőrzést végezte és a földművelésügyi miniszter alárendeltségébe tar-tozott. Azt mondhatjuk, hogy már ekkor több szerv szakembereiből állt az ellenőrző hatóságok csoportja, csakúgy, mint a mai határkikötőkben. Továbbá, a folyamőrség a hajózást folyamren-dészeti és kikötőrendészeti szempontból is felügyelte, vagyis a vízirendészeti és vízi határőri-zeti 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 me-net közben. Minden külföldről érkező vagy oda közlekedő hajónak jelentkeznie kellett a határ-állomásokon, 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 a következő intézkedéseket tartalmazta a hajóokmányok és útlevelek vizsgálatát (ez

¹²⁰ Parádi Ákos (2019): *A Magyar Királyi Folyamőrség*. Salutem, 7. pp. 85-112. ISSN 2416-2078. pp. 94-97.

elsődleges volt), és a hajó, a személyzet, az utasok és a rakomány rendészeti ellenőrzését. Ezt követően a vám- és jövedéki 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.¹²¹

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 vámjövedéki ellenőrzése. A személyhajók kapitányát az ellenőrzés tényéről tájékoztatták, aki csak ezután indulhatott el a határkikötőből. A személyhajók érkezésekor útlevel- 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 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.¹²²

A vontatóhajók és más áruszállítók ellenőrzése a fentiekől 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 Szobon. Kilépéskor a Dunán Csehszlovákia felé Szobon, Jugoszlávia felé Mohácson, a Tiszán pedig Szegeden kellett megállni és csak a szabályszerű útlevelvizsgálat 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 kilépési engedélyen tüntette fel.¹²³

A belépő és kilépő hajók mellett átmenő (transito) hajóknak nevezték azokat, amelyek Magyarország területén kereskedelmi tevékenységet nem fejtettek ki, vagyis szabadkikötőkön

¹²¹ 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.

¹²² Uo. pp. 129-130.

¹²³ Uo. pp. 130-132.

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 vízhálózatán 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.¹²⁴

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 útlevelének 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.¹²⁵

Az 1928. év határforgalom-ellenőrzési adatai Csonkaréti Károly és Benczúr László Folyamőrségről szóló könyvében maradtak fenn. Az adatok 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 útlevelel 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.¹²⁶

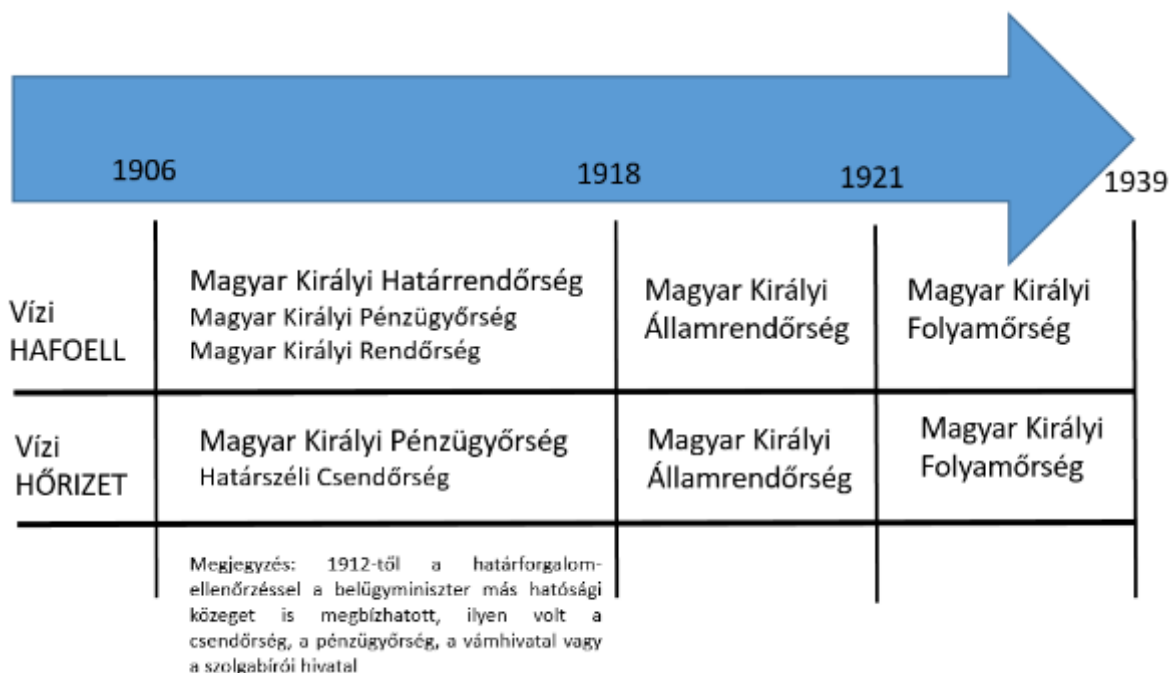
Az újabb közelgő háború miatt a folyamőrséget 1939. január 15-től a honvédség alá rendelték Magyar Királyi Honvéd Folyamőrök néven. Azonban folyami rendészeti tevékenységét a Magyar Királyi Rendőrség és a Magyar Királyi Csendőrség vette át,¹²⁷ a határforgalom-ellenőrzést a vízi átkelőhelyeken ekkortól a rendőrség helyi szervei hajtották végre. A 2. számú ábrán látható, hogy mely szervezet hajtotta végre a határrendészeti feladatokat az 1906 és 1939 közötti időszakban.

¹²⁴ Uo. pp. 133-135.

¹²⁵ Uo. pp. 136-142.

¹²⁶ Csonkaréti Károly–Benczúr László (1992): *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán*. S.l., s.a., Zrínyi Kiadó. p. 156

¹²⁷ Parádi József (2009): A két világháború közötti Magyar Királyság rendvédelme. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XVIII. évf. (2009) 21. szám



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

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,¹²⁸ mivel ezen átkelőhelyeken, ezt követően az áthaladó forgalom belföldi lett. 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.

1.3. 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 megkötésével¹²⁹ megalakult a ma is Budapesten székelő Duna Bizottság, melynek hatásköre a teljes hajózható szakaszra kiterjed.¹³⁰

¹²⁸ 65.810/1939. BM. rendelet a Magyar Szent Koronához visszacsatolt Felvidéken általános határátlépő állomások kijelölése és egyes határátlépő állomásokon m. kir. rendőrségi kirendeltségek szervezése.

¹²⁹ Az 1949 évi XIII. tc. Aláírói: Csehszlovákia, Magyarország, Jugoszlávia, Románia, Bulgária, Ukrajna és a Szovjetunió. Székhelye: a romániai Galac, majd 1953-tól Budapest lett.

¹³⁰ Hardi Tamás (2012): A Duna régió gazdasági fejlődésének geopolitikai háttere. in: Rechnitzer János – Rác Szilárd (szerk.): *Dialogus a regionális tudományról*. Győr: Magyar Regionális Tudományi Társaság. pp.123-129.

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 (SZEK) irányításával a hazahozatali bizottságok szervezésében megkezdődött a hadifoglyok szárazföldön történt hazaszállítása, menekült csoportok beutazása, vagyis magáncélú útlevelés forgalom nem volt jellemző, ahhoz egyébként a SZEK engedélye is kellett.¹³¹ A határrendészeti feladatokat a 1949. december 31-ig a Honvédelmi Minisztérium alárendeltségében a Honvéd Határőrség végezte.¹³²

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 néven 1950. január 1-től. 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 Esztergom¹³³ a nemzetközi folyami személyforgalom részére, napkeltétől napnyugtáig.¹³⁴ 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–Bezdán vízi határátkelőhely szolgált szintén 1950 elejétől¹³⁵ a nemzetközi vízi személy- és áruforgalom ellenőrzésére.¹³⁶ Itt az 1950. március 14-én megalakult Pécsi Határőr Kerület, Mohács FEP hajtotta végre a vízi határforgalom ellenőrzését.

Az ötvenes évek elején a vízi határőrzetet 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 disszidálás 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 Románián keresztül Izraelbe kiszökni kívánó férfit. A pécsi kerület határőrei 1952 májusában a Dráván keresztül Jugoszláviába menekülő szökött

¹³¹ Bencsik Péter–Nagy György (2005): *A magyar úti okmányok története, 1945–1989*. Bp.: Tipico Design. p. 121.

¹³² Fórizs Sándor (2023): A Magyar Határőrség tiszti állománya 1950-1958 között. *Hadtörténelem*, 2023/4. pp. 111-123. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2023.4.8> p. 112.

¹³³ Bencsik: i. m. 2005: 152.

¹³⁴ 10/1996. (III. 25.) sz. PM. Rendelet a vámtörvény végrehajtásának részletes szabályairól, 5. melléklet

¹³⁵ Bencsik i. m. 2005: 152.

¹³⁶ 10/1996. (III. 25.) PM. Rendelet, 5. melléklet

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.¹³⁷

Mielőtt átérnék a határellenőrzés szabályzóira, fontos megemlíteni, hogy 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 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.¹³⁸

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."¹³⁹ című szabályzat után az időszak második felében a 08/1969. számú miniszteri parancssal kiadott HT-4-es Határforgalom Ellenőrzési 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.¹⁴⁰ 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

¹³⁷ Orgoványi István (2017): Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben 1950-1956. *Betekintő*, 11 (2). ISSN 1788-7569 pp. 8-14.

¹³⁸ Főríz: i. m. 2023: 112.

¹³⁹ Bencsik: i. m. 2005: 154.

¹⁴⁰ 30/1977 sz. BM parancssal bevezetett Határforgalom-ellenőrzési szabályzat forgalom ellenőrző pontok részére (HŐR/3.) Budapest, 1977., 14. c). pontja alapján.

intézkedések érdekében a Közegészségügyi Járványügyi Állomás (a továbbiakban: KÖJÁL) helyi szervét kellett értesíteni.

A HÖR/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 államok¹⁴¹ katonai, rendészeti vízi járműveinek közlekedéséhez a magyar szervek külön engedélye kellett, míg a nem Duna menti államok katonai járművei nem használhatták a magyar folyószakaszt.¹⁴² Ez egyébként az 1948-as Belgrádi Egyezményből¹⁴³ származó szabályozás átültetése volt a határrendészeti gyakorlatba.

A HÖR/3-as szabályzat részletesen meghatározta a határátkelőhely ügyeletes, az útlevelkezelő, a vízumkiadó, a technikai megbízott, a prioráló, a kutató-biztosító, a jelentőszolgálat ellenőrző, a géptávírás és a járőrszolgálatba beosztottak feladatait, felelősségét és kötelességeit is. Az úti okmányok ellenőrzését és kezelését arra felkészített sorállományú útlevelkezelők végezték a HÖR/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 hajókutatózással zárult.

Az útlevel ellenőrzést meghatározott sorrendben kellett végrehajtani:

- az útlevel átvétele, fajtájának és az utas állampolgárságának megállapítása;

¹⁴¹ 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.

¹⁴² 30/1977 sz. BM parancs 54-55 pontjai.

¹⁴³ 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. Ez azon kevés negyvenes évekbeli jogszabály egyike mely máig hatályos és alkalmazandó. 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. Az aláíró államok galaci székhellyel (Románia) létrehozták és feladatokkal látták el a ma már Budapesten működő Duna Bizottságot. A jogszabály egyértelmű rendelkezéseket tartalmaz egyes rendvédelmi szolgálatok hajói és a hadihajók közlekedése és határon történő átlépése tárgyában.

- az útlevelebe bejegyzett személyek számának, jelenlétének ellenőrzése;
- az útlevelel területi és időbeni érvényességének ellenőrzése;
- vízumkötelezettség alá eső útlevelel esetén a vízum meglétének és érvényességének ellenőrzése;
- az útlevelel eredetiségének és épségének ellenőrzése, abból a célból, hogy nincse meghamisítva vagy megrongálva, tulajdonosa azonos-e a benne lévő fényképen 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 útlevelelhez tartozó mellékletek adatainak egyeztetése és ellenőrzése;
- a határfigyelőztetési nyilvántartásban, névjegyzékben történő ellenőrzés;
- az átléptető bélyegzőlenyomat elhelyezése az útlevelelben, a mellékleteken, valamint a szükséges bejegyzések elvégzése és az útlevelel visszaadása ismételt személyazonosítás mellett.¹⁴⁴

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.¹⁴⁵ 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, útlevelelkezelő, kishajóvezető vagy a kutató is. A belépő hajók biztosítása – annak érdekében, hogy személyek az útlevelel 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.¹⁴⁶

¹⁴⁴ HÖR/3. Szabályzat 60. pontja alapján.

¹⁴⁵ HÖR/3. Szabályzat 71. pontja alapján.

¹⁴⁶ HÖR/3. Szabályzat 76. pontja alapján.

1.4. Dunai határellenőrzés 1980-tól 1991-ig

A Pécsi Határőr Kerület alárendeltségébe négy FEP¹⁴⁷ tartozott az 1980-as évek elejétől. 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 folyamkilométernél) 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 ügyelet. A vízi átkelőn dolgozók annak specialitása 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 rendelkezett¹⁴⁸. Az útlevelkezelői feladatokat egy háromrajos 35 fős sorállományú határőr szakasz látta el. A polgári állományt három géptávíró kezelő alkotta, akik a közúti határátkelőhelyen 24 órás szolgálatot láttak el.¹⁴⁹

A hajóvizsgálatra naponta átkelőhely ügyeletest (ÁÜGY), kutatót és sorállományú útlevelkezelőt (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 útlevelkezelő 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

¹⁴⁷ Nagy József (2012): A magyar Határőrség szervezete, létszáma és területi elhelyezkedése 1958-1990. In: *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXII. évf. 25. szám V. melléklet, p. 76.

¹⁴⁸ Hegedűs Ernő (2016): Motorizáció a XX. századi magyar határőrizetben. In: *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXVI. évf. 52. szám 24, p. 28.

¹⁴⁹ Kalmár Ádám (2021a): A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1980-1991-ig. In: *Határrendészeti Tanulmányok* 18:2. pp. 23-38.

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 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.¹⁵⁰ A gyakorlat tehát annyiban tért el a HŐR/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 (1. irodai-adminisztratív és 2. hajó fedélzetén végrehajtott vizsgálat) 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.

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 –

¹⁵⁰ Forrás: Interjú K. T. volt határőr őrzetővel, készítette a szerző 2021. január 11-én Pécsen.

béke és bizalomépítő intézkedései miatt.¹⁵¹ Ez az időszak Magyarországon a fejlesztések indokolhatósága miatt előnyös volt a határforgalmat ellenőrző szervezet számára. A híradó-technikai szakemberek 1975-től egyes nagyobb közúti átkelőhelyen a kor viszonyainak megfelelő új „FEP Technikai Rendszert”, rövidítve az FTR-t¹⁵² (az útlevéladatok elkülönített helyiségben történő határintézkedésekben való ellenőrzése érdekében kamerával ellátott okmányvizsgáló asztalokat) telepítettek. Ilyen a Pécsi Határőr Kerületnél csak Barcson 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, vagyis a határőrség gyakorlatilag áttért a szelektív határforgalom-ellenőrzésre.¹⁵³

A Dunán közlekedők és a folyamon, Magyarország területére Mohácsnál belépő vagy azt déli irányban elhagyni szándékozó vízi járművek ebben az időszakban egy rövid folyamszakaszon 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 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,¹⁵⁴ 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

¹⁵¹ Népszabadság: Az európai biztonsági és együttműködési értekezlet Helsinkiben aláírt záróokmánya. 1975. augusztus 3. <https://retorki.hu/olvasoszoba/a-helsinki-zarookmany-alairasa/dokumentumok> (Letöltés: 2023.01.10.)

¹⁵² Bencsik Péter (2005): Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron, 1945-1989. Online. <http://docplayer.hu/4360871-Bencsik-peter-az-utlevek-ellenorzese-az-orszaghataron1945-1989-1.html> (Letöltés ideje: 2023.01.10.) p. 9.

¹⁵³ Nagy György (2009): A magyar határforgalom-ellenőrzésének sajátosságai 1945-2005. In: *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XVII. évf. 20. szám. pp. 67-69.

¹⁵⁴ 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.)

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.¹⁵⁵ 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 árucserre forgalom az öt éves tervidőszak során eléri a 4,8 milliárd dollárt, ami közel 50%-os növekedést jelent.¹⁵⁶

Az egyezmény 19. cikke alapján a szerződő felek megállapodtak abban, hogy annak alkalmazásával összefüggő kérdésekre egy szabályzatot alkotnak meg. Ez a szabályzat¹⁵⁷ 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 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 pi-

¹⁵⁵ Mohács, Bezdán, Folyami határállomások. Petőfi Népe, 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: 2021.01.11)

¹⁵⁶ 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)

¹⁵⁷ Szabályzat a dunai határforgalomnak Mohácson és Bezdánban való ellenőrzésére, készült Budapesten, 1986. április 24-én, Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, (magángyűjtemény, Gelányi Zoltán r. alez.)

henő 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 Baranya 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 határtákelőhelyen 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 végre az ellenőrzési feladatokat. A hercegszántói átkelőhelyet a belügyminiszter 1983. október 6-i döntésével a bezdáni szolgálatellátás megnövekedett erőigénye miatt meg is erősítette.¹⁵⁸ 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.¹⁵⁹ Így kiküsz-

¹⁵⁸ Nagy József (2000): a Határőrség területi elhelyezkedésének, tevékenységének, szervezetének és létszámának fejlődése 1958-tól 1998-ig. Doktori (PhD.) értekezés tervezete. Budapest. p. 69.

¹⁵⁹ 13/1986. (V.6.) MT rendelet 1-2 cikk alapján

öbölték a hajók kétszeri kikötését, ez pedig technológiáját tekintve a mai egymegállásos határforgalom-ellenőrzés¹⁶⁰ 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 intézkedés¹⁶¹. 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 kellett a kerülettel. Állami ünnepeken a két ország ellenőrző szervei meghívás alapján hivatalos látogatást tehetnek 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 útlevelel ellenőrző szerv vezetőjét az ellenőrzés megkezdésének időpontjáról, annak helyéről, és mindazon adatokról,

¹⁶⁰ 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.

¹⁶¹ 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).

amelyek a határforgalom ellenőrzéséhez fontosak lehetnek. A tájékoztatást az e célra rendszerített 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 vízirendészeti rendőrőrs 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.

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 hajóportyázó járőrt vezényelt a határvonal és az őrs mélységi vonala közé. A Dunán Mohács és a határ között megálló hajókról a boki vízparti szolgálati hely járőre és a portyázó járőr jelentett a mohácsi FEP-re¹⁶².

A határfigyelőztetési feladatok eredményes végrehajtása érdekében a mohácsi vízi határátkelőhelyen folyamatosan kigyűjtötték a Duna menti államok állampolgárait, valamint az ismeretlen állampolgárságú személyekre elrendelt „K” és „M” betűvel ellátott figyelőztetési

¹⁶² Az 5. határőr kerület 1989 évi munkájáról szóló jelentés, iktató szám: 034/1990, 12.o. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)

intézkedéseket. A Bezdánban felfedezett 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.¹⁶³ Más szolgálati személyek – ha nem a határátkelőhelyen dolgoztak, de részt vettek a szolgálati feladatok végrehajtásában például, mint ellenőrző elöljáró, 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 soronkivüliséget 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 segítséges 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 hajó¹⁶⁴ a másik állam nemzeti vízén – a határkikötőn kívül – nem állhatott meg, vagy köthetett ki, kivéve járműhiba vagy természeti erő kényszerítése esetén.

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

¹⁶³ 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

¹⁶⁴ 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.

parancsnoka részt vett. A körülményektől függően az eseményről az illetékes rendőri szervezet értesíteni kellett, ezzel egyidőben a jugoszláv szervek részére tájékoztatást kellett adni a történetekről és lehetővé kell 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 helységekből 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 tartotta 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.

A rendszerváltás időszakában az Alkotmány módosításáról szóló 1989. évi XXXI. törvény hatályba lépésével a határőrség formailag ugyan a fegyveres erők részeként lett jogilag definiálva, 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.¹⁶⁵ A másik nagy szervezeti változás pedig az volt,

¹⁶⁵ Tóthné dr. Demus Mária (2013): A Határőrség alkotmányos jogállása és feladatrendszere a rendszerváltozást követően. In: Gaál Gyula-Hautzinger Zoltán (szerk.) *A modernkori magyar határrendészet százötz éve*. Bp.: Magyar Rendészettudományi Társaság Határrendészeti Tagozat. p. 67.

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.¹⁶⁶ Ebben az időszakban 1989 nyara és októbere között egy liberális, átmeneti időszak lazította az ellenőrzés szigorát. Új határforgalom-ellenőrzési intézkedés került kiadásra¹⁶⁷, 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.

A Mohács FEP életében jelentős változásokat hozott az 1990-es év, ugyanis a kerületparancsnokság ütemterve¹⁶⁸ alapján zajlott az átállás a hivatásos állománnyal történő határforgalom-ellenőrzésre. A FEP létszáma 1990 januárjában a sorállomány kivonása előtt 64 fő volt (5 tiszt, 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.¹⁶⁹ A szlovén függetlenség kikiáltásával az egységes jugoszláv állam széthullott, de Horvátország kimondta, hogy a korábbi JSZSZK által megkötött nemzetközi

¹⁶⁶ Bencsik: i. m. 2005: 10.

¹⁶⁷ A Határőrség Országos Parancsnokának 020/1989. számú Intézkedése, A határforgalom-ellenőrzés további gyorsítására, egyes módszereinek, eljárásainak egyszerűsítésére, kulturáltságának fejlesztésére.

¹⁶⁸ 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).

¹⁶⁹ Békés Sándor (1999): *Lángoló határ*. Pécs: Reprint Kft. pp. 7-23.

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.¹⁷⁰

1.5. Dunai határellenőrzés 1991-től 1996-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 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 nap¹⁷¹.

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,¹⁷² 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-ellenőrzése¹⁷³, ehelyett új feladatként jelentkezett a menekültekkel

¹⁷⁰ Jelentés a mohácsi FEP átfogó ellenőrzéséről 1991.10.21-30 között, p. 5. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)

¹⁷¹ Békés: i. m. 1999: 7-23.

¹⁷² Nagy József: i. m. 2012: 76.

¹⁷³ Nagy György: i. m. 2009: 70.

kapcsolatos tevékenység. A hajóforgalom a vízi határátkelőhelyen korlátozottan működött, azonban a határforgalom-ellenőrzéssel szemben támasztott követelmények érvényesültek.¹⁷⁴ A FEP a sorállomány kivonását követően az előző év november 15-től tisztán hivatásos állomány-nyal 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 útlevélezézők. 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.¹⁷⁵ 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.¹⁷⁶ 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 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 törvény¹⁷⁷ és végrehajtási rendeletei¹⁷⁸, 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

¹⁷⁴ Jelentés a mohácsi FEP átfogó ellenőrzéséről 1991.10.21-30 között, p. 5. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)

¹⁷⁵ 0113/90 számú Javaslat a hivatásos állományjal működő FEP-ek kialakítására (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)

¹⁷⁶ Nagy József: i. m. 2000: 93.

¹⁷⁷ A külföldiek beutazásáról, magyarországi tartózkodásáról és bevándorlásáról szóló 1993 évi LXXXVI. számú törvény.

¹⁷⁸ 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.

vagy vízum hiánya miatt tagadták meg, a jogszabály hatályba lépésétől kezdve a külföldi viszszaállításáról volt köteles gondoskodni. 1994. március 1-én hatályba lépett a határőrség országos parancsnokának 07/1994. számú intézkedése a határforgalom szelektív és differenciált ellenőrzésről. 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) határozata¹⁷⁹ 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 Egyezmény¹⁸⁰ 27. cikke alapján az útlevelkezelők, 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 stb.) dunai tranzit szállítását.¹⁸¹ 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.¹⁸² Az embargó elrendelését követően formailag az ENSZ BT 1993. április 17-én kelt határozata¹⁸³ 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

¹⁷⁹ 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.)

¹⁸⁰ A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény alapján.

¹⁸¹ Az ENSZ BT 757 (1992), [https://undocs.org/S/RES/757\(1992\)](https://undocs.org/S/RES/757(1992)) (letöltve :2023.01.11.) és a 787 (1992) [https://undocs.org/S/RES/787\(1992\)](https://undocs.org/S/RES/787(1992)) számú határozatai alapján (letöltve :2023.01.11.)

¹⁸² 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)

¹⁸³ 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.)

(NYEU) – mely az európai védelempolitika egyik megalapozó szervezete volt a második világháború után az 1948-as alapítástól egészen 2011-ig¹⁸⁴ – 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 vámórhajó 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 megkezdték 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.¹⁸⁵ 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.¹⁸⁶ 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 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).¹⁸⁷

Az ENSZ BT 820 (1993) számú határozata alapján a Nyugat-európai Unió és az érintett part menti államok (hazánk mellett Románia¹⁸⁸ és Bulgária) között Egyetértési Memorandumok születtek 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.¹⁸⁹ 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

¹⁸⁴ Csiki Tamás (2010): Visszatekintés a Nyugat-európai Unióra. In: *Nemzet és Biztonság: Biztonságpolitikai Szemle*, 3 (5). pp. 66-73. ISSN 1789-5286. p. 66.

¹⁸⁵ Békés: i. m. 1999: 88-91.

¹⁸⁶ A Határőrség Évkönyve 1993-1994 (1994) Budapest, kiadja: Határőrség Országos Parancsnoksága, p. 59

¹⁸⁷ Forrás: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészeti Szolgálat, összesített forgalom 1990-2007.xls

¹⁸⁸ Románia és a Nyugat-Európai Unió 1993.05.20-án aláírt Egyetértési Memorandum a Dunára vonatkozó szankciók alkalmazásában nyújtott segítségről. Online.

http://www.cdep.ro/pls/legis/legis_pck.htm_act_text?id=6581 (Letöltés ideje: 2023.01.25.)

¹⁸⁹ Mays, Terry M. (2004): *Historical Dictionary of Multinational Peacekeeping*. Lanham, Maryland and Oxford, The Scarecrow Press Inc. p. 243.

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 foganatosítani, 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, leborgonyzását 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 helyezését, 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.¹⁹⁰

A NYEU és a három érintett partmenti állam közötti szoros együttműködés biztosítása érdekében a koordinálás céljából 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

¹⁹⁰ Kalmár: i. m. 2021b: 23-24.

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 vendégtisztek időszakos váltásáról. A vendégtisztek tartózkodtak minden olyan cselekménytől, mely a memorandummal összeegyeztethetetlen lett volna. A vendégtisztek azokat a felszereléseket tarthatták maguknál, melyek felhasználhatók voltak nyomozati célra, bizonyítékok rögzítésére. Önvédelmi célból viselhették személyi maroklőfegyvereiket, 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, 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 birtokosa 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 másoknak, 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.¹⁹¹

¹⁹¹ Kalmár: i. m. 2021b: 25-26.

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 helységek átkutatásában, a vámtisztviselők jelenlétében ellenőrizhették a fuvarokmányokat, a vízirendészet 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.¹⁹² Azokban az esetekben, amikor valamely személy ellen

¹⁹² A 261/A. §-t és az előtte levő címet az 1993: LXXI. törvény 14. §-a iktatta be a Büntető Törvénykönyvről szóló 1978 évi IV. törvénybe.

indult eljárás, az óvadék letétele után az illetékes hatóság lefolytatta a szükséges eljárást vele szemben, az bűncselekmény tárgya szerinti árut a vámhatóság elkobozta.¹⁹³

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 vízirendészetten, 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, 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 útlevélszám 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 vendégtsiszt, az EBESZ képviselőjében egy tisztviselő, valamint szükség esetén a növény- és állategészségügyi szolgálat munkatársai. A szolgálati személyek szállítását a hajóvizsgálatra a vizsgált kötelék géphajója

¹⁹³ A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoka, a Határőrség Országos Parancsnoka és az Országos Rendőr-főkapitány 1/1993. Együttes Intézkedése alapján.

vagy a NYEU őrnaszádja végezte. A hajó fedélzetére való érkezést követően a szolgálati személyek a hajó társalgójában megkezdték 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.¹⁹⁴

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 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. Ezekon felül a munkaokmányai közé tartozott a határátkelőhely rendje, az átkelőhely vázlata, a határfigyelő-

¹⁹⁴ Gelányi Zoltán (2000): A Mohács Határforgalmi Kirendeltség vízi átkelőhelyén történő határforgalom ellenőrzés a 80-as évek közepétől napjainkig. Szakdolgozat. Rendőrtiszti Főiskola, Határrendészeti Tanszék. 2000. pp. 32-34.

vetési nyilvántartás és a határkörözési kigyűjtő (mindkettőt csak Duna menti államokra), valamint a tiltónévjegyzék a pótlisákkal (mely a határátlépési tiltólistán szereplő személyek adatait tartalmazta).¹⁹⁵

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.¹⁹⁶ Ettől az időponttól kezdve a nemzetközi normáknak megfelelően folyt a hajók be- és kiléptetése. A Szerbia ellen elrendelt ENSZ szankciók hivatalos felfüggesztése 1995 év november végén történt meg,¹⁹⁷ a misszió 1996. május 22-én fejezte be munkáját, és végül az 1996 szeptember 14-i békeszerződés után végleg hivatalosan is megszűntek a gazdasági korlátozások.¹⁹⁸

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), 1995-ben 15.854 fő (5.423 jármű) majd 1996-ban 24.610 fő utast (8.167 járművet) regisztráltak a Határőrségnél. A személyhajók száma évente mindössze 5-10 között volt, elsősorban a teherforgalom volt a jellemző.¹⁹⁹ Elmondható tehát, hogy bár a délszláv viszonylatban a határforgalom nagysága jelentősen lecsökkent, a nemzetközi embargó betartatása új és állandó feladatot jelentett a határforgalmat ellenőrző szervezeteknek.²⁰⁰ A ciklus végén a Mohács Határforgalmi Kirendeltség létszáma kis mértékben emelkedett, hiszen a hivatásos állományra történő áttérés idején nem haladta meg az 50 főt, 1996-ban pedig a rendszeresített létszám 67 fő, a ténylegesen feltöltött állomány 53 fős volt.²⁰¹

1.6. Dunai határellenőrzés 1996-1998-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

¹⁹⁵ Gelányi: i. m. 2000: 32-35.

¹⁹⁶ Békés: i. m. 1999: 94.

¹⁹⁷ Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 1022 (1995) számú határozata alapján

¹⁹⁸ Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 1074 (1996) számú határozata alapján

¹⁹⁹ Forrás: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészeti Szolgálat, összesített forgalom 1990-2007.xls

²⁰⁰ Nagy József: i. m. 2000: 84.

²⁰¹ A Pécsi Határőr Igazgatóság 1996 évi munkáról szóló jelentés, iktató szám: 1/1/1997., 6. sz. melléklet (Levél-tári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)

(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 hadmozdulatai 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.²⁰²

Magyarországon a határigazgatásban ezt az időszakot a változások és a jogi szabályozottság és a hivatásos határőr átállás időszakának nevezhetjük. Ekkor jelent meg a külföldiek beutazásáról, magyarországi tartózkodásáról és bevándorlásáról szóló 1993. évi LXXXVI. törvény végrehajtási rendeleteivel, majd ezt követően hatályba lépett az 1997 évi XXXII. törvény „a határőrizetről és a Határőrségről”. A „Hőr.-törvény” rendezett jogi helyzetet teremtett az állam- és közbiztonságról szóló 1974. évi 17. törvényerejű rendelet és a Magyar Köztársaság államhatárának őrizetéről szóló 40/1974. (XI. 1.) MT rendelet és a végrehajtására kiadott 1/1975. (IV. 2.) BM rendelet időszakát követően. Emellett végrehajtási rendelete²⁰³ (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 útlevel-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

²⁰² Ivan Simonovic – Ivan Nimac (1999): UNTAES: a Case Study. *Croatian International Relations Review*. Vol 5. No. 14. pp. 5-9.

²⁰³ A határőrizetről és a Határőrségről szóló 1997. évi XXXII. törvény végrehajtásáról szóló 66/1997. (XII. 10) BM rendelet alapján.

melléklete alapján három határterülettel rendelkező kikötő volt; a Budapest Nemzetközi Hajóállomás, a Csepeli Szabadkikötő és a Budapest Északi Kikötő (Foka)”.

A határforgalom-ellenőrzés végrehajtását az 1992-ben kiadott Ideiglenes Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat részletesen leírta, meghatározva az ellenőrzés módjait. Az általános ellenőrzéshez tartozott az elsődleges és másodlagos ellenőrzés, a szigorított ellenőrzési módokhoz a határforgalmi akció, részleges vagy teljes határzár. Emellett a szabályzat foglalkozott a könnyített és a kombinált ellenőrzéssel is. Ezt követően 1994. március 1-én jelent meg a HŐR OPK. 07/1994. számú intézkedése a szelektív és differenciált ellenőrzésről, mely az útlevélkezelők részére tágabb lehetőségeket adott a helyi sajátosságok figyelembevételével megválasztható ellenőrzési módszer alkalmazására. A HFK vezetőjének hatásköre lett az akciók idejének és irányának, valamint a másodlagos ellenőrzés alá vonható utasok meghatározása, emellett módosította az úti okmányok kezelésének rendjét is. Azt a szabályzatot pedig az egységes szerkezetbe foglalt 26/1996. számú paranccsal kiadott Ideiglenes Határforgalom-ellenőrzési Szabályzat (IHSZ) váltotta fel, mely röviden leírta a vízi járművek határforgalom-ellenőrzésének módját is.

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-Dunasonon lévő pontonjain végezte a hajók és más vízi járművek ellenőrzését az IHSZ és a meghatározott technológiai rend szerint a vízirendészettel és a Vám- és Pénzügyőrség mohácsi vámhivatalának beosztottaival szoros együttműködve. A kialakított ellenőrzési metodika szerint a belépési szándékkal a 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 Révhajózási Rt. külön megállapodás alapján azon Duna menti államok hajóseit szállította a partra a veszteglőhelyről mellyel volt szerződése, illetve a hajóvizsgáló szolgálati személyeket is a szolgálati hajóval szállította.

Az irodai vizsgálat megkezdésekor a kapitány vagy megbízottja által leadott érkezési-indulási jelentést és a személyzeti névjegyzéket az adott átlépési irányban dolgozó útlevélkezelő 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 útlevélkezelői 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 útlevélkezelő 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 útlevélkezelő a személyazonosítással egyidőben még egyszer ellenőrizte az úti okmány időbeni és területi érvényességét, majd ismételt személyazonosítással visszaadta azt, ügyelve arra, hogy egyeztesse az átléptetteket a személyzeti vagy utaslistával. Amikor mindegyik társszerv elkészült a vizsgálati feladataival, akkor több kutatócsoportot alkotva tiltott áru vagy megbújt személy felfedése érdekében szűrőpróbaszerűen átvizsgálták a hajó legfontosabb részeit (attól függetlenül, hogy korábban a Belgrádi Egyezmény alapján²⁰⁴ 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 más kívánt vételezni, de négy órán belül el kellett hagynia az ország területét, ellenkező esetben a hajóvizsgálatot megismételték.

²⁰⁴ 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.

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 lehettek 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.²⁰⁵

A határforgalom ebben a három évben jelentősen és folyamatosan 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 ki- és belépőre összesen, ebben éves szinten mindössze átlagban 30 személyhajó volt.²⁰⁶

1.7. Dunai határellenőrzés 1999-2007-ig

A dunai határtérseget ismét történelmi kontextusba helyezve azt láthatjuk, hogy az 1995-ben otthonaikat elhagyó menekültek hazatértek Horvátországba, azonban a szankciókkal élő Szerbiának Koszovó önállósodása kezdett problémát okozni. A fegyveres felkelést a szerb rezsím elnyomta, azonban a NATO 1999-ben bombázni kezdte Szerbiát, mely miatt albánok százezrei váltak ismét menekültté.²⁰⁷ A vajdaságban a NATO 78 napos légi háborúja miatt többek között hat híd, két olajfinomító és több gyár elpusztult,²⁰⁸ mely jelentősen visszavetette a dunai határforgalmat, mely csak 2001-re állt helyre.

Hazánkban a 2000-es évtől kezdődően 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

²⁰⁵ Gelányi: i. m. 2000: 36-40.

²⁰⁶ Forrás: Baranya MRFK, Határrendészeti Szolgálat: Összesített forgalom Mohács FHÁH 1990-2021.xls. Készítette: Buchmüllerné Horváth Andrea r. őrgy. kiemelt főelőadó (elemző-értékelő)

²⁰⁷ Szerbhorvát György (2015): A jognélküliség asztalánál. *Fundamentum*. 2015 évi 4. szám. Budapest. p. 68.

²⁰⁸ Gulyás László (2007): Történelmi áttekintés. In: Nagy I. (szerk.): *Vajdaság*. Pécs–Budapest: MTA Regionális Kutatások Központja – Dialóg Campus Kiadó. p. 147.

határokon,²⁰⁹ melybe beletartozott a Mohács Vízi Határátkelőhely is. Az átkelő a Mohács Határforgalmi Kirendeltség részeként látta el feladatait, majd a 2004. június 15-i szervezetkorszerűsítéssel a határőrizeti és határforgalmi kirendeltségek egybeolvadása 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.²¹⁰

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 növény- egészségügyi állomás létesítése 2007-ig.²¹¹

A vízi határellenőrzésnek a schengeni csatlakozást megelőző utolsó időszakában legdinamikusabban a jogszabályi háttere fejlődött, hiszen 2004. május 1, vagyis az EU csatlakozás után az uniós joganyag nagy részét is át kellett venni. Belügyminiszteri rendelet²¹² 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, 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 üzemtartót visszazállítási kötelezettség terheli. Ha ezt vitatja, a

²⁰⁹ Béndek József (2005): A Magyar Köztársaság Határőrségének fejlődése a Schengen csatlakozás tükrében. In: „A Magyar Köztársaság Határőrsége Schengen tükrében” tudományos konferencia kötet. Budapest. pp. 16-17.

²¹⁰ 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.

²¹¹ Mohács Határrendészeti Kirendeltség 2004 évi tevékenységének értékelése. Készítette: Mészáros János hőr. alezredes, Pécsi Határőr Igazgatóság határrendészeti osztályvezető. Pécs, 2005.02.04.

²¹² 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

határország határozattal állapítja meg a visszaszállítási és költségviselési kötelezettséget. A visszairányítás mellett az idegenrendészeti hatóság, mely itt a határország helyi szerve, járatonként az üzemeltetőre egymillió forintig terjedő közrendvédelmi bírságot szabhatott ki.²¹³

A jogszabályok rohamos változása maga után vonta az Útlevelkezelői Szabályzat megújítását is. A 21/2003. számú országos parancsnoki parancssal 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.²¹⁴ 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.²¹⁵ 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.²¹⁶ A fenti kézikönyvet 2006-ban felváltotta az első 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. Megfigyeléseim alapján itt – tekintve a dunai határellenőrzés specialitásait, az ellenőrzés rendjét és a balesetvédelmi szabályok ismeretének szükségességét – a hajósok úti okmányait

²¹³ A külföldiek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2001. évi XXXIX. törvény 65. § alapján

²¹⁴ A Határország Országos Parancsnokának 18/2004. (IV.22) OPK Parancsa Az Útlevelkezelői Szabályzat kiadásáról.

²¹⁵ Balla József (2007): A megbízható személyazonosítás, a biztonságos határforgalom-ellenőrzés garanciája. In: *Határrendészeti Tanulmányok*. 2007/3. szám. Budapest. p. 22.

²¹⁶ Kalmár: i. m. 2006: 39-41.

és a személy és teherszállító hajók, uszályok felépítését jól ismerő határrendész hivatásos állomány dolgozott. Ez az állomány az ötödik szolgálati csoportba volt szervezve, ahol váltásonként négy-hat fő tiszthelyettes határ- és főhatárrendész, valamint kishajóvezetők, járőr- és kábitószerkesztő kutyavezetők 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 ügyeletestől telefonon kapta, illetve részletesen írásban és a Határrendészeti Tevékenységet Támogató Rendszer (HTTR) napló funkciója segítségével a határrendészeti osztályvezető által meghatározottakat kellett tudomásul vennie. Az útlevélkezelőket ő igazította el és felelős volt a lefolytatott eljárások jogszerűségének biztosításáért is. A két útlevélkezelő 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 őrnök” hívtak) feladatát akkor fejezte be, ha az ő útlevélkezelői 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 rendje²¹⁷ 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.²¹⁸

A hajóvizsgálat technológiai rendjét a „határátkelőhely rendjében” részletesen szabályozták. A határátkelőhely rendje – mint a határrend része – a HFK vezető által készített, az együttműködő szervek (a Mohács Vízi rendészeti Rendőrőrs, 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

²¹⁷ A 34/2001. (XII. 22.) BM rendelet 1. § alapján.

²¹⁸ A Közlekedési Felügyelet Hajózási és Tengerészeti osztálya a Duna mohácsi szakaszának közlekedési rendjéről szóló hatályos hajósoknak szóló hirdetmények figyelembe vételével.

készült és a Pécsi Határőr Igazgatóság igazgatója által jóváhagyott, jogszabályokon²¹⁹ 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 útlevelkezelő kíséretében) jelentkezik a 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 útlevelkezelő ellenőrzi a fenti okmányokat (útiokmányokat technikai eszközökkel is), kezelik a névjegyzéket, a szükséges adatokat bejegyzik a hajóforgalmi naplóba. Összehangolják a társszervekkel közös ellenőrzés idejét.*
- c.) Az útlevelkezelő a társszervekkel a hajón megkezdi a vizsgálatot. Az arra kijelölt helyre szólítja a személyzet tagjait egyenként, végrehajtja a személyazonosítást, egyezteti 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 útlevelkezelőt, aki engedélyezi a be- vagy kilépést.*

2. Személyhajók ellenőrzésének rendje:

- a.) A személyhajó a kijelölt pontonhídon való kikötése után, az utastiszt jelentkezik a ÁÜGY-nél a személyzeti- és utaslistával. A sorban rendezett útiokmányokat a listák szerinti darabszámban átadja ellenőrzésre.*
- b.) Az ÁÜGY és az útlevelkezelő (-k) ellenőrzi a fenti okmányokat (útiokmányokat technikai eszközökkel is), kezelik a névjegyzéket, a szükséges adatokat bejegyzik a hajóforgalmi naplóba. Összehangolják a társszervekkel közös ellenőrzés idejét.*
- c.) Az ÁÜGY és az útlevelkezelő a társszervekkel a hajón megkezdi a vizsgálatot. Az utastiszt szólítja az utasokat, az útlevelkezelő végrehajtja a személyazonosítást, egyezteti a listákon az adott személyek jelenlétét. Amennyiben szükséges kezeli az útiokmányt, majd ismételt személyazonosítással visszaadja. A hajó személyzetének*

²¹⁹ A 1997. évi XXXII. törvény (HŐR 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 HŐR tv. végrehajtására kiadott 184/1997.(X.28.) Kormányrendelet.

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 útlevelelkezelőt, aki engedélyezi a be- vagy kilépést.*”²²⁰

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 útlevelelkezelő 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 útlevelelkezelők 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 Útlevelelkezelői 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 2005.02.09-én bevezetett Határellenőrzési és Regisztrációs Rendszerbe, a HERR-be történő adatfelvételt és priorálást jelentette), az úti okmányban lévő 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.²²¹ Ebben az időszakban a Mohács Vízi

²²⁰ A Mohács Határrendészeti Kirendeltség, Mohács Vízi Határátkelőhely 212/2003. számú határátkelőhely rendje alapján. Készítette: Gelányi Zoltán hőr. őrnagy, kirendeltségvezető.

²²¹ Kalmár: i. m. 2006: 47-48.

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.²²²

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 határvíz²²³ 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 rádióon történő jelzése is az ügyeletes felé, illetve visszafordították azokat a hajósokat a kikötőbe, amelyek szándékosan vagy tévedésből azon ellenőrzés nélkül haladtak át.²²⁴ A vízi járőrszolgálatot a kishajó-, motorcsónakvezető járőr hajthatta végre, aki a kirendeltségvezetőnek alárendelt zászlós vagy tiszthelyettes volt. Ebben az időszakban a vízi határos határőrizeti kirendeltség mind az 5 csoportjába tarozott ilyen felkészült 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.²²⁵

Mohács Határrendészeti Kirendeltség vízi határátkelőhelyén 2001-től a 2007-ig dinamikusan nőtt a személyforgalom, több esetben is közel megduplázódott az előző évhez képest (1999: 8069 fő, 2000: 4.566 fő, 2001: 12.698 fő, 2002: 23185 fő, 2003: 37633 fő, 2004: 71879 fő, 2005: 85972 fő, 2006: 92005 fő és 2007: 99187 fő). A vízi járműforgalomban is jelentős emelkedés volt tapasztalható (1999 és 2007 között a vízijárművek száma megnégyszereződött, 2506-ról 8805-re nőtt).²²⁶ 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

²²² Jelentés Budapesten beléptetett hajókról. Készítette: Gelányi Zoltán hőr. őrnagy. Pécsi Határőr Igazgatóság, Mohács Határrendészeti Kirendeltség vezetője. 2005. október 26.

²²³ Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény 6. §. (2) bekezdés alapján.

²²⁴ Kalmár: i. m. 2006: 44.

²²⁵ A határőr járőr és a járőrszolgálat. Határőrség Országos Parancsnokság, Rendészeti Főigazgatóság, Képzési és Módszertani Főosztály és Rendőrtisztai Főiskola Határrendészeti Tanszék. Budapest. 2002. Száma: 2865/2002. 75. sz. pld. p. 17.

²²⁶ Forrás: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészeti Osztály, Hf309-08 sz. KSH adatlapok alapján.

volt.²²⁷ A vízi járműforgalmat élénkítette továbbá a Duna menti államok gazdasági kapcsolataiban bekövetkezett fellendülés is.

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 a vízi határellenőrzést.²²⁸

1.8. A fejezet összefoglalása, következtetések

Az első 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 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 metodikát vezetett be vízi határátkelőhelyen. A dunai határforgalom Mohácson és Bezdánban

²²⁷ Kalmár: i. m. 2006: 46.

²²⁸ Forrás: a 302-59-e sz. állománytáblázat kivonat. Készítette: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, Humánigazgatási Szolgálat.

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 túrizmus 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, információ cseréjét, a határőr-rendőr-vámügyi állomány kapcsolatának, 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 vendégtisztekkel 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 szervek 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 vámhatóság, és a különböző nem rendészeti szervek és ügynökségek közös feladatellátása fémjelzte. Ilyen a szárazföldi határokon is jelen lévő állat- és növényvédelmi szervezet vagy a korábban KÖJÁL-nak hívott népegészségügyi szerv, de a civilek (hajó-ügynökségek, 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 speciális vonása is megfigyelhető e 100 évben:

- A XX. század elején kialakult, majd folyamatosan változó, de alapjaiban stabil metodikák megjelentek 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 határokhoz 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 speciális, 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; a gazdaságpolitikai viszonyokra és a természetföldrajzi viszonyokra is.

A fenti tényezők közül a nemzetközi politikai viszonyok – sőt mondhatjuk, hogy a történelem alakulása – több esetben játszott befolyásoló szerepet a vízi határforgalom hullámmozgására. Ilyen volt például az 1991-1996 közötti időszak, melyben a szankciós korlátozásokból eredt a határforgalom negatív irányú változása, de ugyanígy határforgalmat korlátozó tényező volt az 1999-es NATO bombázás miatt egyes Duna-hidak és a hajózó út megsérülése, mely 2001-ig éreztette negatív hatását a hajóforgalomban, miután dinamikus személy és hajóforgalom növekedés következett.

2. A SCHENGENI VÍZI HATÁRELLENŐRZÉS VÉGREHAJTÁSA A DUNÁN

2.1. A Dunára vonatkozó releváns nemzetközi két- és többoldalú megállapodások, szerződések

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. A Belgrádi Egyezmény²²⁹ 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, a Német Szövetségi Köztársaság pedig megfigyelőként vett részt abban.)²³⁰ 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.²³¹ 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 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

²²⁹ A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény.

²³⁰ Huszár: i. m. 2019: 60.

²³¹ 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.

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 ekként tartalmazza; „*A Dunán való hajózás szabad és valamennyi állam állampolgárai, kereskedelmi hajói és áru számára nyitva áll, a kikötői illetékek és hajózási díjak, valamint ama feltételek tekintetében, amelyeknek a kereskedelmi hajózás alá van vetve, az egyenjóság 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,²³² székhelye, helyiségeik sérthetetlenek.²³³ A bizottság ügyrendi szabályzattal rendelkezik és ülészakokat tart. Feladatai közé tartozik a folyamrendőri szabályok egységesítése, ennek érdekében a dunai országok ezen szabályait 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. Ezenfelül 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; nincs joga azonban az átszállítást megtiltani. Mivel ilyen nyilatkozatot jelenleg is kér a határrendész Mohácson a hajó kapitányától, annak határrendészeti relevanciáját a határforgalom-ellenőrzési metodika 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.

²³² A Duna Bizottság kiváltságairól és mentességeiről szóló, Budapesten, 1963. május 15-én aláírt nemzetközi egyezmény kihirdetéséről szóló 1964. évi 10. törvényerejű rendelet. <https://njt.hu/jogszabaly/1964-10-10-00> (Letöltés ideje: 2023.05.01.)

²³³ 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.

A hadihajók és a rendészeti hajók Dunán történő közlekedésével és határátlépésével kapcsolatos szabályrendszer alapját is az egyezmény, pontosabban annak 28. és 30. cikkei adják.²³⁴ 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.²³⁵ A katonák – a NATO vagy a békepartnerség keretében utazók – teljeskörű vízummentességet élveznek.²³⁶ Ezen kívül a polgári állomány és a polgári személyek (hozzátartozók) szintén mentesülnek a vízum beszerzése és az anyagi fedezet igazolása alól.²³⁷ Ha más katonai jogállású, de nem katona – például rendőri vagy katasztrófavédelmi hajózó egységek és hivatásos állományú személyzetük – határforgalom-ellenőrzését kell végrehajtani, a jelenleg hatályos kódex²³⁸ 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 járműveinek, ha elemi csapás elhárítása vagy segítségnyújtás céljából – a vonatkozó nemzetközi megállapodásnak megfelelően – lépik át az államhatárt, a vízi határátelők helyen elsőbbséget kell biztosítani.²³⁹ Magyar-horvát viszonylatban a határon átnyúló bűnüldözés érdekeinek érvényesítése miatt 2009 óta hatályban lévő bilaterális egyezmény alapján

²³⁴ Kalmár: i. m. 2021: 103-130.

²³⁵ 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.

²³⁶ 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.

²³⁷ A harmadik országbeli állampolgárok beutazására és tartózkodására vonatkozó általános szabályokról szóló 2023. évi XC. törvény (Btátv.). 68. §. alapján.

²³⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 Rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről.

²³⁹ A Rendőrség határforgalom-ellenőrzési szabályzatáról szóló 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 126. pontja alapján.

a két ország határrendészeti szervei közös határmenti járőrszolgálatot teljesíthetnek és amennyiben úgy állapodnak meg, azt határvízen is megtehetik.²⁴⁰

2.1.1. 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.²⁴¹ A magyar, horvát és angol nyelven kötött megállapodás deklarált célja a Duna régió biztonságának növelése, összehangolt tevékenység a vízi úton megvalósuló határon átnyúló bűnözés, illegális migráció ellen. A megállapodás 4. cikke szerint a központban szolgálatot teljesítő, önálló intézkedés megtételére nem jogosultak tisztviselők, kizárólag információt cserélnek egymással, részt vesznek a határforgalom gyorsításában és összehangolásában és megkeresés alapján a hatályos vizszafoadási megállapodások végrehajtása során is közreműködnek. Mégis az a véleményem, hogy a központ jogilag több egyszerű közös kapcsolattartási szolgálati helynél (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 egyezmény²⁴² is, melyben a KKSZH-kon történő információcsere már korábban,

²⁴⁰ 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.

²⁴¹ A Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012. évi CLXXI. törvény.

²⁴² 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.

2009-ben is szerepelt. Ez azt jelenti, hogy a megállapodás adta lehetőségek részben kihasználatlanok maradtak.

2.1.2. 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 egyezmény²⁴³ és a végrehajtásáról szóló megállapodás,²⁴⁴ valamint annak módosításai²⁴⁵ – 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 24 órás nyitvatartással 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 helyszíni szerinti állam hajózársbiztonsági hatóságát értesíteni, mely a rendőrség határellenőrzési szervének jelzi a történeteket. Ez a módszer szükségszerű, biztosítja a parthoz kötés tilalmán felül azt, hogy ha 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

²⁴³ 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.

²⁴⁴ 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.

²⁴⁵ 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.

államban a rendészeti szervek szolgálati személyei egyenruhát, felszerelést és szolgálati fegyvert viselhetnek, de ez utóbbi alkalmazása csak jogos védelem, vagy végszükség esetén engedélyezett. A határátlépési igazolványok egységesítésére is külön nemzetközi szerződéseket kötnek az érintett szomszédos államok. A horvát²⁴⁶ és a szerb viszonylatban²⁴⁷ 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 napkelte-től 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.²⁴⁸

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.²⁴⁹ 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 két ország tehát a vízi határforgalom-ellenőrzést a saját kikötőiben végzi. A határforgalom-ellenőrzési egyezmények véleményem szerint helyesen szabályoznak olyan kérdéseket, melyeket a szárazföldi határoknál nem szükséges, ilyen a már ellenőrzött hajók parthoz kötésének tiltása.

²⁴⁶ 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).

²⁴⁷ 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).

²⁴⁸ Határrendészeti Szakismeretek. Felkészülési anyag. Nemzeti Közszolgálati Egyetem. Budapest. Online. https://rtk.uni-nke.hu/document/rtk-uni-nke-hu/hor_szakismeretek_olvasmanygyujtemeny.pdf (Letöltés ideje: 2023.05.01.) pp. 58-59.

²⁴⁹ 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.

A határrendi együttműködést a határvíz fogalma és szabályozása is megalapozza a Duna tekintetében. A határvíz fogalma a magyar jogi szabályozásban az államhatárról szóló törvényben²⁵⁰ viszonylag egyszerű definícióval jelenik meg. A 6. § (2) bekezdése alapján – nemzetközi szerződés eltérő rendelkezése hiányában – határvíz az a természetes vagy mesterséges, felszíni vagy felszín alatti álló- vagy folyóvíz, amelyen a határvonal halad (a határvonaltól a partig terjedő szélességében) vagy azon áthalad (a határvonaltól számított 50 méter szélességben). Használatának általános szabályait nemzetközi szerződés állapítja meg. A törvény azt is kiköti, hogy a vízen közlekedő jármű vagy más úszólétesítmény a határvízen 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. 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 Dunán itt a határvonal áthalad, merőlegesen metszi a folyót, így itt az 1433,2 folyamkilométertől 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 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).²⁵¹ 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 koncentrált, konkrét távolságot nem határoz meg,²⁵² az azonban nem is szükséges, hiszen más jogszabály tartalmazza. Emellett azonban a vízgazdálkodási egyezmények határbizottságokat is létrehozhatnak, melyek a határvízi munkákkal vannak megbízva és utalnak rá, hogy a vízimunkák során a határátlépés szolgálati célú határátlépési okmányok birtokába lehetséges.

²⁵⁰ Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény 6-7. §. alapján.

²⁵¹ Határrendészeti Szakismeretek. i. m. pp. 27-28.

²⁵² A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között vízgazdálkodási együttműködés kérdésében, Pécsen 1994. július 10-én aláírt egyezmény (kihirdette a 127/1996. (VII. 25.) Korm. rendelet) 2. cikk alapján.

2.1.3. 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 határunk 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 határátkelőhelyen Horvátország felé. A Dunán az irányukba haladó vagy onnan érkező hajóknál a rendőrség határforgalom-ellenőrzése miatt volt csak szükség minden egyes hajó megállítására és ellenőrzésére Mohácson. Ha a folyami hajó Horvátországból érkezett – és a NAV hatáskörébe utalt jogsértő cselekmény gyanúja nem merült fel – a pénzügyőrök nem végeztek ellenőrzést azon. A gyakorlatban csak azon hajók vizsgálatában vettek részt, amelyek Szerbiából érkeztek. Annak eldöntése tehát szükséges, hogy egy hajó Szerbiából vagy Horvátországból érkezik. Ez azért vet fel nemzetközi jogi problémákat, mert a két ország között a dunai határ nincs kijelölve. A problémafelvetés hét év múlva még élesebb kérdéseket generált. A Horvát Köztársaság folyami határokat is magába foglaló szárazföldi- és a tengeri határain a határellenőrzés megszüntetéséről később 2022. december 8-án döntött az Európai Unió Bel- és Igazságügyi Tanácsa.²⁵³ Így egyik dunai déli szomszédunk 2023. január 1-től teljes körűen alkalmazza a schengeni vívmányok rendelkezéseit²⁵⁴ a folyamon is, amely megváltoztatta a határforgalom-ellenőrzés végrehajtását a magyar határrendészeti szerveknél. Ezt követően csak azokat a hajókat kell ellenőrizni, amelyek közvetlenül Szerbiából jönnek, vagy oda távoznak a magyar-szerb határforgalom-ellenőrzési egyezmény alapján.²⁵⁵ A többi vízi jármű a diszpécsernek történő bejelentkezést követően szabadon áthaladhat a magyar dunai határkikötőn, hiszen Horvátország a vukovári kikötőben már beléptette a schengeni területre azokat vagy ott fognak kiléptető ellenőrzést kapni. A Mohács Kikötő Vízi Átkelőhely egyszerre horvát és szerb határviszonylatban fekszik, így nemcsak EU belső, hanem

²⁵³ Az EU Tanácsa: Schengeni térség: A Tanács úgy határozott, hogy megszünteti a Horvátországgal közös határain az ellenőrzést. (sajtóközlemény) Online. <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.)

²⁵⁴ A Tanács (EU) 2022/2451 határozata (2022. december 8.) a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Horvát Köztársaság általi teljeskörű alkalmazásáról.

²⁵⁵ 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.

Szerbia felé uniós külső- és schengeni külső határ is egyben. Emiatt nem mellékes, hogy az átkelőhelyre közvetlenül mely országból érkezik a hajó, amit pedig az határoz meg, hogy a vízen, 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. Amíg a két ország nem egyezik meg egymással és a területi állapotok nem változnak, a vízi határátkelőhelyre döntően Szerbiából érkező hajók személyzetének és utasainak határforgalom-ellenőrzését a kódex szerint továbbra is el kell végezni. 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 partjáiig belső határrá vált, ott a határőrizet megszűnt. A bal parton Homorúd község illetékességi területe miatt a kapitányság rendelkezik egy vitatott hovatartozású, de szerb határszakaszként kezelt területtel, melyen a határrendészeti feladatokat jogszabály alapján a Hercegszántó Határrendészeti Kirendeltség látja el (D418-420 sz. határjelek között).²⁵⁶ 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. Az 7. számú mellékletben lévő térképen látható, 1-essel jelölt elméleti határpontot a Duna közepére, a 2-est a jelenlegi Szerbia területén szárazföldön helyezi el. Határrendészeti szempontból fontos tudni, hogy a 13. ábrán 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 13. ábrán a szerb oldalon látható 2. számú hármashatárpont lenne a megállapított határ, úgy a magyar határon belépés előtt teljes egészében horvát vizeken közlekedne egy adott vízi jármű, vagyis

²⁵⁶ A Rendőrség szerveiről és a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről szóló 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 12. § (6) bekezdése alapján.

schengeni belső határon. Így azt csak a horvát határrendészeti szerveknek kellene ki- és belépteni a schengeni területre. Amennyiben pedig az 1. számú határpontnál van a megállapított határ, két lehetőség van. Ha a hajó a Duna bal partja mentén közlekedik folyásiránnyal szemben Magyarországra, akkor Szerbiából jön, tehát schengeni külső határról, így a határellenőrzés hazánkban kötelező. A másik lehetőség szerint ugyanez a hajó a jobb partból, horvát kikötőből érkezve belső határon közlekedik, így nem kötelező részére a határellenőrzés. A kérdés tehát úgy is feltehető, hogy van-e valójában horvát fennhatóságú terület a Duna bal partján a szerb oldalon, vagy nincs (a lehetséges területet piros HR-el jelöltem a 13. ábrán). Amennyiben nincs, akkor az ábrán jelzett 1. sz. határpont pontos helyét kell ismerni a magyar határrendészeti ellenőrzés jogszerű végrehajtása érdekében. Az „A” pont tehát a Duna mértani középvonalán van, esetleg valamelyik parthoz közelebb található? Ezen kérdések Horvátország és a Szerb Köztársaság dunai határának kijelölésére 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 határvonalon lévő legmélyebb pontja, vagyis a 13. ábrán látható 1. pont. A pont mértani pozíciója azonban a folyammeder mozgása miatt nem állandó, azonban ez a gyakorlatban nem okoz határrendészeti problémát. A nemzetközi határrendészeti együttműködés szempontjából véleményem szerint ez azt jelenti, hogy fokozni kell Horvátországgal az információcserét, hogy bizonyossággal eldönthető legyen, hogy egy adott hajó határellenőrzését el kell-e végezni, mert Szerbiából külső határon át közlekedik, vagy szabadon tovább haladhat belső határon keresztül, mert már Horvátország ellenőrizte vagy kilépéskor fogja ellenőrizni.

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.²⁵⁷ 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 keletről nyugat felé oldalirányba elmozgott, így vitatott területek, „zsebek” vagy „hídők” jöttek létre a jelenlegi államok partjával szemben a

²⁵⁷ 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. 42-52.

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 hajójút középvonalát javasolja,²⁵⁸ melyet ugyanazon a mellékleten pirossal jelöltem.

A Duna jobb partján (Horvátországban) lévő Šarengrad településsel szemben annak medrét mesterségesen áthelyezték, de a munkálatok idején még nem volt határ Horvátország és 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.²⁵⁹ Ez az „uti possidetis” („ahogyan birtokoltátok”) 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. 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

²⁵⁸ Slavoljub Dragicevic – Radislav Tosic – Milomir Stepic – Nenad Zivkovic – Ivan Novkovic (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(1), 5-15. <http://dx.doi.org/10.5775/fg.2067-4635.2013.008.i> pp. 10-12.

²⁵⁹ Markovic: i. m. 2018: 50.

középkor óta alkalmazzák és jogi normaként az 1801. február 1-ei luneville-i szerződésben fogadták el. A Thalweg vagy közép-csatorna szabály 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.²⁶⁰ A Thalweg tehát 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 Dúnán 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. Következésképpen, ha Szerbia és Horvátország nem jut közös megegyezésre, a kérdést nemzetközi választottbíráskodás útján kell megoldani. Ebben az esetben azonban nagy valószínűség szerint a Thalweg-elvvel összhangban lévő megoldást kell a két országnak kölcsönösen elfogadnia.²⁶¹

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 a jobb partján kikötött vízi jármű Horvátországból (vagyis belső határon keresztül) érkezik. Belépéskor tehát a hajó kapitányának rádióan tett nyilatkozata és a folyami információs eszközök, digitális térképek adatai alapján meg kell határozni, hogy belső vagy külső vízi határon közlekedik, majd ennek megfelelően kell a határellenőrzést elvégezni vagy enélkül engedélyezni a hajónak a mohácsi határkikötőn való áthaladását. Magyarországról kilépés előtt szintén a hajó kapitányának rádióan történő bejelentkezése és az úti céljaként megjelölt ország dönti el, hogy kell-e határvizsgálatot végrehajtani. Ha

²⁶⁰ 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: 1-22. pp. 15-17.

²⁶¹ Markovic: i. m. 2018: 50-51.

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 Mohácson. 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.

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.²⁶² 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 létrehoztam egy új elektronikus angol nyelvű schengeni „átlépési igazolást”**. 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 a táblázatos angol nyelvű tájékoztatást küld a beléptető ellenőrzésről a magyar határrendészetnek valós időben. A magyar határrendészeti szerv a kapott adatok alapján nyomon követi a kikötő diszpécserének jelzéseit (rádión, 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

²⁶² Jelentés rendészeti országos rendőrfőkapitány-helyettes részére a magyar-horvát vízi adatcsere szükségességéről. Szám: 02000/687-1/2024. ált. Készítette: Lubastyik Zoltán r. alezredes.

intézkedik a hajó megállítására és ellenőrzésére. Amennyiben az ellenőrzés során kiderül, hogy a hajó már Horvátországban beléptetésre került, akkor a további ellenőrzés mellőzésével továbbengedi. Fordított esetben, ha egy hajó a Mohács Vízi Határátkelőhelyen kiléptetésre került Szerbiába, ezáltal elhagyja a schengeni övezetet, a szolgálatparancsnok tájékoztatást küld a horvát határrendészeti kükötőbe 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.

2.2. A schengeni belvízi határellenőrzés szabályozása, ajánlott gyakorlatai

A címben szereplő összetett fogalom, a „schengeni belvízi határellenőrzés”, valójában több – korábban a fogalmi és elméleti alapok között szereplő – definíció egyesítése alapján jött létre. A határellenőrzés komplex folyamat, mely alapvetően a schengeni külső határon határforgalom-ellenőrzésből és határőrizetből, valamint ezeket támogató tevékenységekből áll. Mindezt pedig a külső határ átlépésével járó belvízi hajózás ellenőrzése érdekében hazánkban a Tiszán és a Dunán bűnüldöző szervek hajtják végre. Ez a tevékenység a nemzetközi jog, az uniós- és a magyar jog által szabályozott keretek között zajlik, arra az Európai Közösség kötelezően alkalmazandó normákat és ajánlásokat, jó gyakorlatokat is kiadott. A határellenőrzésre alkalmazandó legfontosabb nemzetközi és uniós jogi eszközök jegyzéke a frissített Schengeni kézikönyv (a továbbiakban: kézikönyv)²⁶³ negyedik részében található.

A vonatkozó joganyag áttekintése előtt ki kell emelni, hogy belvízi hajózásra vonatkozó határellenőrzési eljárások és az együttműködés is az európai integrált határigazgatás, vagyis az EIBM részei, ezen keresztül érdemes azt vizsgálni. Az EIBM egy olyan tevékenységi modell, mely magába foglalja többek között a „határellenőrzést, a kockázatok elemzését, az Európai Határ- és Partvédelmi Ügynökség által támogatott és összehangolt tagállami, ügynökségek közötti és harmadik országokkal való együttműködést, az illegális bevándorlás kezelését, a kiutasított harmadik országbeliek visszaküldését, közösségi információs rendszerek alkalmazását, a schengeni és nemzeti értékelési mechanizmusokat, és uniós pénzügyi támogatásokat.”²⁶⁴ Az EIBM nemzeti alrendszerének munka definícióját alapul véve²⁶⁵ Ritecz György és Sallai János a

²⁶³ 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.

²⁶⁴ Boda József et al. (szerk.), (2019): *Rendészettudományi szakszótár*. Bp.: Dialóg Campus. pp. 169-170.

²⁶⁵ 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. p. 72.

Schengen Acquis System-nek (a továbbiakban: SAS) 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. Úgy mint; 1.) Politikai, gazdasági és tájékoztató eszközök a migrációkezelésben; 2.) Vízumrendszer; 3.) Delegált okmányszakértő; 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.)²⁶⁶ Részleteiben ezek mindegyikét nem vizsgálom tovább, azonban ezekkel egyet értek, hozzátéve, hogy az 1-8-as pontig azok egyike sem működhet kielégítő nemzetközi rendészeti együttműködés nélkül. Az együttműködés és az információcsere tárgyköre értekezésemben külön fejezetben jelenik meg, ezért jogi alapjaival is a későbbiekben foglalkozom részletesen. Elsőként – a schengen acquis, vagyis a teljes schengeni joganyag jelentős méretű jogi dimenziójából terjedelmi korlátok miatt kiemelve – a vízi határellenőrzést és a hajósokra vonatkozó vízumrendészeti szabályokat elemzem.

A Schengen Acquis jellegzetessége, hogy a tartalmát alkotó nemzetközi-, uniós jog és közös uniós szttenderdek köre egyre szélesebb, emellett nemzeti szinten is jogszabályok egészítik ki elsősorban a határ- és idegenrendészet, bevándorlás, együttműködés és információcsere tárgyköreiben. Az EIBM koncepció, mint eszköz célja azonban állandónak tekinthető, ez pedig a tagállamok belső biztonságának garantálása, különösen az illegális bevándorlás és az ehhez kapcsolódó bűncselekmények, valamint egyéb határon átnyúló bűncselekmények megelőzése, felderítése és megszakítása. A határellenőrzés a tagállamok közös felelőssége a szolidaritás elve alapján, melynek dimenzióit a Bel- és Igazságügyi Tanács 2006. december 4–5-i, brüsszeli 2768. ülésén 2006-ban fektették le elsőként közösségi szinten. Eszerint a határellenőrzés a határforgalom-ellenőrzés és határőrizet együttese, amely magában foglalja a vonatkozó kockázatelemzést és bűnügyi hírszerzést is. Már ez a dokumentum kiemelte a határigazgatásban közreműködő hatóságok közötti együttműködést (határőrség, vámhatóság, rendőrség, nemzetbiztonsági és más érintett hatóságok), valamint a nemzetközi együttműködést, mint a koncepció alapvető pilléreit. Ezen felül hangsúlyozta a tagállamok és az intézmények, valamint a Közösség és

²⁶⁶ Ritecz György–Sallai János (2016): *A migrációs trendjei, okai és kezelésének lehetőségei 2.0.* Bp.: Hanns Siedel Alapítvány. pp. 114-115.

az Unió egyéb szervei által végzett tevékenységek koordinációját és összehangoltságát.²⁶⁷ Az EIBM koncepció ezután tíz évvel a 2015-ös migrációs válság tapasztalatai miatt széleskörű pontosításon esett át, emellett létrejött az Európai Határ- és Parti Őrség, mely a korábbi Frontex Ügynökség és a tagállami határellenőrzésért felelős hatóságok egysége (a továbbiakban: Frontex).²⁶⁸ A legfrissebb 2019/1896-os rendelet 3. cikke az EIBM 12 elemét és három átfogó elemét nevesíti. A 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).²⁶⁹ A belvízi határellenőrzés tehát az EIBM első elemének része, azon belül is a négy lépcsős belépés ellenőrzési modell harmadik eleme a vízi külső határon.²⁷⁰ A jogalap fejlődéséből azonban az is megállapítható, hogy a koncepció leghangsúlyosabb része, a rendészeti együttműködés és információcsere szinte „követelményszerű” megvalósítása minden lehetséges szinten.

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.

²⁶⁷ A külső határellenőrzésre, kiutasításra és visszafogadásra vonatkozó európai uniós schengeni katalógus frissített változata, Brüsszel, 2009. március 19. (28.05) 7864/09. pp. 8-9.

²⁶⁸ 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.

²⁶⁹ 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.

²⁷⁰ A külső határellenőrzésre, kiutasításra és visszafogadásra vonatkozó európai uniós schengeni katalógus frissített változata, Brüsszel, 2009. március 19. (28.05) 7864/09. pp. 13-14.

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 személyeket²⁷¹ a kódex 2017.07.04-i módosítása óta „szisztematikus” ellenőrzés alá kell vonni, vagyis úti okmányaikat legalább belépéskor ellenőrizni kell a Schengeni Információs Rendszerben (a SIS-ben), az INTERPOL Lopott és Elveszett Útiokmányok Adatbázisában (az SLTD-ben), illetve a nemzeti adatbázisokban a személyes adatok rögzítése nélkül. A harmadik országbeli²⁷² 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)²⁷³ tartalmazó úti okmány elektronikus beolvasását a határregisztrációs rendszerbe, a tárolóelemben található biometrikus azonosítók ellenőrzése érdekében.

A fenti teljeskörű – úti okmány eredetiséget, 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

²⁷¹ Schengeni határ-ellenőrzési kódex 2. cikk. 5. „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 egyrészt az Unió és tagállamai, másrészt az említett országok közötti megállapodások értelmében az uniós polgárokkal megegyező jogokat élveznek a szabad mozgás tekintetében;

²⁷² Schengeni határ-ellenőrzési kódex 2. cikk. 6. bek.: „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;

²⁷³ A 2252/2004/EK tanácsi rendelet (8) 1. cikkének (2) bekezdésében említettek szerinti tárolóelemet tartalmazó útlevelek és úti okmányok esetében ellenőrizni kell a chip-ben tárolt adatok valóságát.

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 megelőzően kötelezően meg kell küldeni a határátkelőhelyre, ami a kapitány felelőssége. Ez véleményem szerint alapvető fontosságú a biztonság garantálásához, hiszen körutazást végző hajó²⁷⁴ 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 terrorcockázat 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.²⁷⁵

²⁷⁴ Körutazást végző hajó: rögzített útitervvel 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 határrendészeknek.

²⁷⁵ 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. 131.

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.

A belvízi hajókon a személyzet tagjai, csakúgy, mint a kódex 20. cikk (1) bekezdése alapján a tengerészek²⁷⁶ 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 (3.1-3.2 pontok) „értelemszerű” alkalmazását határozza meg.²⁷⁷ 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.*”²⁷⁸ 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 hajózás” a „*kereskedelmi és turisztikai jellegű fuvarozással és a kedvtelési célú hajózással folyókon, tavakon, csatornákon*”²⁷⁹ valósul meg. Másodsorban kimondja, hogy a személyzethez tartoznak a kapitányon és az üzleti célú hajón

²⁷⁶ 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 tengerészizgazolvánnyal rendelkező tengerészek.

²⁷⁷ A kódex VI. melléklet 4.3. pontja alapján.

²⁷⁸ A magyar nyelv értelmező szótára (online változat) Szerkesztette: A Magyar Tudományos Akadémia Nyelvtudományi Intézete. Akadémiai Kiadó. Első Kiadás: 1959–1962. Bárczi Géza Akadémikus és Országh László Egyetemi Tanár. <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-magyar-nyelv-ertelmezo-szotara-1BE8B/> (Letöltés ideje: 2023.05.10)

²⁷⁹ A kódex VI. melléklet 4.1. pontja alapján.

alkalmazott személyeken kívül a felsoroltak hajón lakó családtagjai is, ha ők a személyzeti listán szerepelnek.²⁸⁰ 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 viselőkkal határellenőrzési szempontból egyenértékű személyzeti tagnak minősülnek, így mentesülnek például a vízumkötelezettség alól is.

A belvízi hajózásra ezen felül a tengeri specifikumok lényegileg vonatkoznak. Ezen belül is elsősorban a nemzetközi tengeri közlekedés megkönnyítéséről szóló FAL-egyezmény²⁸¹ 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 tagálami megállapodások alapján a menet közbeni ellenőrzést is megengedi. Kötelezően előírja a hajóparancsnok vagy megbízottja által a FAL-egyezmény vonatkozó, az Unió is bevezetett mellékleteinek²⁸² kitöltését. A folyókon is kötelező ezáltal a személyzeti lista²⁸³ és utaslista²⁸⁴ megküldése a határrendészeti szerveknek a kikötőbe érkezést megelőzően legfeljebb 24 órával, vagy lekésőbb az előző kikötő elhagyásakor, illetve a lista megváltozását követően azonnal.²⁸⁵ A szabály a gazdasági tevékenységet végző személy- és teherszállító hajókra vonatkozik, nem alkalmazandó tehát kedvelési célú- és hadihajókra. A listák megékezesekor 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 embercsempészás 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.²⁸⁶ 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.

²⁸⁰ A kódex VI. melléklet 4.2. pontja alapján.

²⁸¹ 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.

²⁸² 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 alakij követelményeiről.

²⁸³ Az IMO FAL-egyezmény 5. melléklet.

²⁸⁴ Az IMO FAL-egyezmény 6. melléklet.

²⁸⁵ Schengeni határ-ellenőrzési kódex VI. melléklet 3.1.2. pontja alapján.

²⁸⁶ IMO FAL-egyezmény 7. Melléklet, FAL. 13(42) jegyzőkönyv. p. 5.

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.²⁸⁷ 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 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.²⁸⁸ Ez tehát azt jelenti, hogy 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. Annak ellenére, hogy a tengeren a szállodahajók utasai ún. „bona fide” – vagyis jószándékú – utazók,²⁸⁹ 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, ez azonban a magyar Duna szakaszon nem alkalmazott, így az egységesítés ellen hat.

A sétahajózás fogalomköre szintén megjelenik a határforgalom-ellenőrzés kivételei között.²⁹⁰ 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

²⁸⁷ A kódex VI. melléklete a 3.2. pontja alapján

²⁸⁸ Állásfoglalás hajószolgálati útlevel bélyegzése tárgyában. ORFK Rendészeti Főigazgatóság, Határrendészeti Főosztály. Budapest. Száma: 29000/32281/2017. ált. Készítette: Czukor Gergely r. alezredes.

²⁸⁹ Hautzinger Zoltán (2018): *A migráció és a külföldiek büntetőjogi megjelenése*. Bp.: And Ann. p. 35.

²⁹⁰ A kódex VI. melléklet 3.2.4-3.2.6 pontjai alapján.

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 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.²⁹¹ 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.²⁹² Ezt a mentességet Magyarország is biztosítja a belvízi hajós személyzet tagjai részére,²⁹³ 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.²⁹⁴ 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

²⁹¹ A kódex VI. melléklete a 3.2.11. pontja alapján.

²⁹² 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. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1806&qid=1699881203596> (Letöltés ideje: 2023.06.13.)

²⁹³ 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. <https://njt.hu/jogszabaly/2024-35-20-22> (Letöltés ideje: 2024.03.20.)

²⁹⁴ A katalógus 76-77. pontjai alapján.

(API) hiányos mivolta vagy a hamis adatok továbbítása az EU-ban 3000-5000 euró összegű szankciót von maga után utanként.²⁹⁵ Ilyen szankció kiszabására azonban a vízi forgalomban nincs lehetőség, a jogszabály csak a légi fuvarozókat nevesíti. Ezt egyértelműen jogi hiánysággként értékelem, hiszen a szankció elősegíthetné a teljeskörű előzetes kockázatelemzést a belvízi forgalomban is, ezáltal a hajóvizsgálatokra történő felkészülést és a kockázatok csökkentését. E szankció nélkül nem lehetséges az utaslisták pontos és hiánytalan megküldését kikényszeríteni a hajók kapitányától.

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.²⁹⁶ A Duna folyamán – a mohácsi határkikötőben és más országokban is – kutatásom alapján főként az infrastrukturális korlátok miatt az utasok kiszállítása nem lehetséges. Emiatt a személyeket és úti okmányait a hajó fedélzetén az utas jelenlétében, leszállítás nélkül mobil eszközökkel javasolom továbbra is ellenőrizni. Elsősorban az 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 technológia²⁹⁷ 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

²⁹⁵ A Tanács 2004/82/EK Irányelve (2004. április 29.) a fuvarozóknak az utasokkal kapcsolatos adatok közlésére vonatkozó kötelezettségéről 4. cikke alapján. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004L0082&qid=1729680776459> (Letöltés ideje: 2024.03.20.)

²⁹⁶ A katalógus 78-81. pontjai alapján.

²⁹⁷ 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.

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 szenttel, az azonosított veszélyekkel arányos létszámú és módszerekkel szolgálatot teljesítő határrendészek végzik, tevékenységüket optikai eszközök egészítik ki.²⁹⁸ 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,²⁹⁹ ez azonban jelenleg a Dunán a magyar szakaszon nem jellemző. A vízi határőrizet hajós járőrszolgálat mellett radarral, nappali, hő- és éjjelátó infravörös kamerákkal felszerelt összetett Folyami Határőrizeti Rendszer (a továbbiakban: FHR)³⁰⁰ biztosítja, mely 2015. június 30-án került átadásra és a KHA pénzügyi támogatásával valósult meg.³⁰¹ Ez a módszer nemcsak a katalógus legjobb gyakorlatai között szerepel,³⁰² de kutatásom szerint is hatékony a vízen elkövetett tiltott határátlépések megakadályozására és megszakítására.

2.3. A vízi határellenőrzés magyarországi szabályozása

Jogi, szabályozási oldalról a magyar előírásokat áttekintve elsőként a vízi határforgalom-ellenőrzést elemzem, majd pedig a határőrizeteket. 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,³⁰³ 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

²⁹⁸ A kódex 13. cikke alapján.

²⁹⁹ Gaál Gyula: Az embercsempész tevékenység megjelenési formáinak és módszereinek változásai a Magyar Köztársaság államhatárán 1991-2003 között, Doktori (PhD) értekezés. Bp.: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola. p. 35.

³⁰⁰ 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. p. 297.

³⁰¹ Zsaru Magazin: Radarzár a Dunán. <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/zsaru-magazin/radarzar-a-dunan> (Letöltés ideje: 2023.08.31)

³⁰² A katalógus 104-107. és 115-118. pontjai alapján.

³⁰³ A határátkelőhely és az ideiglenes határátkelőhely megnyitásáról és működtetéséről, valamint a határátlépési pontról szóló 332/2007. (XII.13.) kormányrendelet 9/B. §-ban foglaltak alapján.

helyen történő ellenőrizhetőségét, a be- és kilépő utasok szétválaszthatóságát, és a be nem léptethető utasok elhelyezésére szolgáló helyiséget.³⁰⁴ 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 szárazfölditől vagy a légi átkelőhelyektől. A határterületet nemzeti szinten állapítják meg az államok és nemcsak egy 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.³⁰⁵ A határterület térben és időben folyamatos felügyelete biztosítja, hogy az államhatárt jogszerűtlen módon átlépni kívánó személyeket elfogják, egyes szállítmányok csempészetét megakadályozzák.³⁰⁶ 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.³⁰⁷ 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 visszafogadási egyezményen alapuló kiutasítási jogköre van egyes feltételek együttes megvalósulásakor.³⁰⁸

³⁰⁴ A 332/2007. (XII.13.) kormányrendelet 7. §-a szerint

³⁰⁵ Határrendészeti Szakismeretek. i. m. pp. 5-6.

³⁰⁶ 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. p. 45.

³⁰⁷ A határterületről, valamint a határátkelőhely területére nem határátlépés céljából történő belépés és tartózkodás szabályairól szóló 330/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 1. § alapján.

³⁰⁸ A 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet 94. § (2) bekezdés alapján.

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.³⁰⁹ 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 beléptetése előtt vagy kiléptetése után azon károkozás vagy bűncselekmény gyanúja merül fel. Beléptetés előtt vagy kiléptetés után a hajóról a partra, vagy onnan a hajóra – havária³¹⁰ kivételével – csak a kapitány és az illetékes hatóságok léphetnek.³¹¹

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.³¹² Ez pedig független az általa használt úti okmány fajtájától, kizárólag a személyzeti jegyzéken kell szerepelnie! Érdekesség, hogy a jogalkotó ezt a kérdést a víziközlekedés rendőrhatalósági 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.³¹³ Ez azonban – megítélésem szerint – a mélységben történő kihajózás esetén nehezen kivitelezhető szabályozás, mert csak határátkelőhelyen vannak vízumkiadásra feljogosított határrendészeti 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.

³⁰⁹ Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény 7. § alapján.

³¹⁰ Havária: Természeti csapás vagy emberi tevékenység során előállt vészhelyzet: szállítási kár, üzemzavar, üzemi baleset, hajóbaleset. Idegen Szavak Gyűjteménye. Online. <https://idegen-szavak.hu/hav%C3%A1ria> (Letöltés ideje: 2023.08.31)

³¹¹ A 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet 7. és 10. § alapján.

³¹² A 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet 3. § f) pontja és a víziközlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról szóló 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet 10. § (2) bekezdése alapján pontja alapján.

³¹³ A 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet 7. és 11. § alapján.

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 árut, veszélyes anyagokat, sürgős, életmentő küldeményt vagy árut szállítanak, továbbá tűzoltók, mentők vagy más mentő alakulatoknak, ha elemi 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,³¹⁴ 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, e 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.³¹⁵ Az erre kijelölt helyiségben az ellátást és étellemezést a rendőrség biztosítja.³¹⁶ 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 a dokumentum beszerzés (pld: hiteles elektronikus vagy egyéb, az állampolgárságát, jogi státuszát igazoló okmány másolatok) sikeres, a visszairányítás érvényét veszti, ellenkező esetben a személy kiutasítható.³¹⁷

A szállító vállalatok felelőssége is egy a migrációs szűrő rendszerben, a már említett SAS rendszerben az ötödik.³¹⁸ A felelősségi szabályok az EU jogban gyökereznek. A magyar nevében „közrendvédelmi bírság” kiszabásának kötelezettsége a közigazgatási jogban megjelenő

³¹⁴ A 330/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 9/A. § alapján.

³¹⁵ A Btátv. 96. § alapján.

³¹⁶ A 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet 112. § (2) bekezdés alapján.

³¹⁷ A szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személyek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2007. évi I. törvény 36-37.§ alapján.

³¹⁸ Ritecz: i. m. 2016: 126-127.

represszív típusú büntető jellegű szankció.³¹⁹ 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 okmánnal és ha szükséges, kilencven napot meg nem haladó tervezett tartózkodásra jogosító vízummal.³²⁰ Ha e kötelezettségét nem teljesíti a személyszállító hajót üzemeltető vállalat – mint jogi személy – a rendőrségnek közrendvédelmi bírságot kell kiszabnia, kivéve, 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 (Btátv. 144. §-a alapján) a folyamatosan az utasadat szolgáltatás hiánya nem von maga után közrendvédelmi bírságot. A visszairányított személy ugyanannyi ideig kötelezhető a tovább- vagy visszainduló hajón (8 óra), vagy a határterület kijelölt részén (72 óra) tartózkodni, mint menetrendszerinti buszjárat esetén közúton. Ezt az időszakot a repülőtér esetén nyolc napban rögzítette a jogalkotó.

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 országbeliekről. 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,³²¹ vagyis a személyzeti listára nem. Ezt azért látom hiányosságnak, mert így ellentét alakul ki az uniós joggal, mely a személyzeti lista előzetes megküldésére is kötelezi a hajós kapitányokat, de annak fogadása esetén a rajta lévő

³¹⁹ Hautzinger Zoltán (2020): A migráció szabályozásának reaktív tényezői. *Belügyi Szemle*, 68(9), 47-62. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2020.9.3> p. 56.

³²⁰ A Btátv. 143. § alapján és a 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet 137. §-a alapján.

³²¹ A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 91/M. §. (4) (6) bekezdés alapján.

személyes adatokat a rendőrség nem kezelheti, következésképp nem végezhet a személyzetről előzetes kockázatelemzést, ami megnehezíti a körözött személyek kiszűrését, fokozhatja a bűnüldözési kockázatokat.

A vízi határforgalom-ellenőrzést követően a határőrizet, azon belül is a vízi határőrizet hazai szabályozását vizsgáltam meg. A határőrizet fogalma a schengeni joganyaggal összhangban van, az a külső határok őrizetét jelenti a határátkelőhelyek között, valamint bele tartozik a határátkelőhelyek őrzése is azok nyitvatartási idején túl. Fő célja a jogellenes határátlépés megakadályozása és a határon átnyúló bűnözés elleni küzdelem.³²²

A határőrizet végrehajtásának egyes részeit a korábbi fejezetekben említett szabályzatok már tartalmazták, kezdve az 1907-ben megjelent Pavlik-Laky féle Határrendészeti Kézikönyvvel. Később belső szakmai szabályzatok is születtek az államhatár őrizetének témakörében, melyek foglalkoztak a határőrizetre ható elvekkel és a végrehajtás erőivel, eszközeivel és módszereivel is. A határőrizet elveit Balla József a HT-2-es 1967-ben kiadott Határőrizeti Szabályzat és a BM Határőrség 05/1992-es ideiglenes határőrizeti szabályzata alapján elemezte és megállapította, hogy azoknak máig érvényesülő hatása van.³²³ A határőrizet elvei az alábbiak: „1. az időben és térben folyamatos határőrizet elve; 2. az erők és eszközök összpontosításának elve; 3. az aktivitás elve; 4. a meglepetésszerűség elve; 5. a mélységi tagoltság” elve.³²⁴ Ezek új minőségben érvényesülnek a mai megváltozott körülmények között. A határőrizeti elvek megvalósulására a magyar-szerb és részben a magyar-horvát szárazföldi határszakaszon 2015-ben létesített Ideiglenes Biztonsági Határzár (továbbiakban:IBH) gyakorolt hatást.³²⁵ A vízi határőrizeti tevékenység végrehajtása során a határőrizet általános elveinek a szárazföldi határőrizethez hasonlóan érvényesülnie kell. Kutatásom szerint ez így is van, azzal a különbséggel, hogy a határvízi szakaszokon a határrendészeti erők jelenléte a szárazföldihez képest bizonyos helyeken objektív nehézségekbe ütközik. Ennek kifejtését megelőzően a vízi határőrizet térbeni elhelyezkedését kell meghatározni. 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.³²⁶ Csongrád-Csanád vármegyében mindhárom HRK rendelkezik vízi-, folyami határszakasszal.

³²² Boda József et al. (szerk.), (2019): *Rendészettudományi szaklexikon*. Bp.: Dialóg Campus. p. 237.

³²³ Balla József (2017a): Határőrizeti intézkedések a migrációs válság kezelésére és megszüntetésére. In: Tóth Péter (szerk.) *Magyarország és a 2015-ös európai migrációs válság*, Bp.: Dialóg Campus Kiadó. pp. 83-100.

³²⁴ Boda József et al. (szerk.), (2019): *Rendészettudományi szaklexikon*. Bp.: Dialóg Campus. p. 238.

³²⁵ Kui László (2020): A magyar határőrizet technikai generációváltásai és lehetséges fejlesztési irányok. Doktori (PHD) értekezés. Nemzeti Közszerzői Egyetem. Rendészettudományi Doktori Iskola. Budapest. pp. 198-202.

³²⁶ Határrendészeti Kirendeltség Hercegszántó vezetőjének 2/2021 (V.03.) Intézkedése Határrendészeti Kirendeltség Hercegszántó Ügyrendjéről.

A Szeged HRK-n 10.549 méter vízi (Tisza folyó, Holt-Tisza) határszakaszt őriznek.³²⁷ Román viszonylatban a Maros folyón Kiszombor HRK 583 méter,³²⁸ míg Nagylak HRK 21.663 méter³²⁹ hosszan fejt ki vízi határőrizeti tevékenységét. A vízi határőrizet kiemelt tevékenység a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Rendőr-főkapitányságon is. Az alárendeltségükben lévő Barabás HRK-nak 11.651 méter (Dédai-főcsatorna),³³⁰ Csenger HRK-nak 2.600 m vízi határszakasza van, amelyből 1.000 méter a román, míg 1600 méter ukrán viszonylatban helyezkedik el.³³¹ Két kirendeltség szinte csak vízi határszakasszal rendelkezik. A legjelentősebb Záhony HRK, mindösszesen 17.325 m (Tisza-folyó)³³² ukrán viszonylatú vízi határt őriz, míg a leg-hosszabb vízi határszakasz 37.405 méter, a magyar – ukrán határszakaszon a Kölcse HRK-t terheli, ez a teljes határszakaszuk 91%-át teszi ki.³³³

Ezek a honi vízi határszakaszokon az időben-térben folyamatos határőrizet elve akkor érvényesíthető kizárólagosan, ha a járőrszolgálatot a vízen folyamatosan, helyszíni váltással alkalmazzák, ahogy ez az országos rendőr-főkapitány utasítása alapján a 2017-2022-es időszakban megjelent a Duna folyamon.³³⁴ A mélységi tagoltság elvének megvalósulására szintén ebben az időszakban volt példa. A helyi szinten többvonalas vízi határőrizet a veszélyeztetettség mértékének megfelelően valósult meg. A rendszer eleget tett az erők és eszközök összpontosítása és az aktivitás elvének is. Egy ilyen kis szélességű – mindössze pár száz méter széles és 16 kilométer mély – vízi szakaszon rendkívül koncentrált élőerős és technikai őrzés valósult meg. A migrációs nyomás miatt megerősített dunai határőrizeti szolgálat fenti időszakában az aktivitás elvének megvalósulása is maximálisan igazolható volt. A meglepés elve azonban fordítottan arányosan alkalmazható szélesebb arcvonalú határszakaszhoz képest egy szűk folyami területen lévő rövid határszakaszon koncentrált tevékenység esetén. A váratlanság alkalmazását az is nehezíti, hogy egy hajó a vízen éjjel menetben és vesztegléskor is a megfelelő jelzésekkel

³²⁷ Határrendészeti Kirendeltség Szeged vezetőjének 1/2022 (I.25.) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Szeged Ügyrendjéről.

³²⁸ Határrendészeti Kirendeltség Kiszombor vezetőjének 5/2021 (XII.14.) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Kiszombor Ügyrendjéről.

³²⁹ Határrendészeti Kirendeltség Nagylak vezetőjének 1/2022 (XII.15.) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Nagylak Ügyrendjéről.

³³⁰ Határrendészeti Kirendeltség Barabás vezetőjének 1/2014 (IX.12.) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Barabás Ügyrendjéről.

³³¹ Határrendészeti Kirendeltség Csenger vezetőjének 1/2021 (V.26) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Csenger Ügyrendjéről.

³³² Határrendészeti Kirendeltség Záhony vezetőjének 2/2021 (II.24) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Záhony Ügyrendjéről.

³³³ Határrendészeti Kirendeltség Kölcse vezetőjének 1/2021 (VI.7) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Kölcse Ügyrendjéről.

³³⁴ A Dunán – a tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet miatt kialakult illegális migráció miatt – 2017. március 30-án 18.00 órától 2022. július 31-én 24.00 óráig a BRFK vezetője által elrendelt folyamatos migrációs határőrizeti szolgálat a Baranya VMRFK határrendészeti erőivel együttműködve többvonalas vízi határőrizeti feladatot látott el a szerb-horvát-magyar schengeni külső vízi határnál.

kötelezően ki van világítva,³³⁵ így messziről is látható. A fentiek alapján javaslom, hogy a vízi határőrizetet ellátók hagyjanak fel statikus figyelési helyzetükkel és éjszakai időszakban is változtassák pozíciójukat.

A határőrizet elveire épül a határőrizet jogi szabályozása, melyből 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.*”³³⁶ 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.*”³³⁷ 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.*”³³⁸

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 „*a határterületen végrehajtott folyamatos rendőri tevékenység, mely az államhatár őrzésére és a határrend fenntartására irányul*”. A járőr feladata az őrzés és határrend fenntartás mellett az illegális migráció kezelése, az ismert vagy valószínű 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 határszakasz szektorokra történő felosztása és tájékozási pontok kijelölése, a határőrizet összehangolt több vonalas felépítése a helyi szerv vezetőjének feladata, a kockázatelemzés szerinti járőrirányítás pedig a szolgálatparancsnoké.

³³⁵ A jelzéseket lásd A víziközlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XII. 22.) NFM Rendelet I. melléklet alapján. <https://njt.hu/jogszabaly/2011-57-20-2W> (Letöltés ideje: 2023.07.27)

³³⁶ Magyarország Alaptörvénye 46. cikk (1). bekezdés. <https://njt.hu/jogszabaly/2011-4301-02-00.15> (Letöltés ideje: 2023.07.27)

³³⁷ Az Rtv. 1. § 10. pontja alapján.

³³⁸ A Rendőrség Szolgálati Szabályzatáról szóló 30/2011. (IX.22) BM rendelet 62.§ (1)-(2) bekezdése alapján. <https://njt.hu/jogszabaly/2011-30-20-0A.33> (Letöltés ideje: 2023.07.27)

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 vonalvizsgálással 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.”³³⁹ 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 markánsan 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 fogantat velük szemben, harmadrészt figyelmet fordít a határfolyók rendjére, a fürdőzésre vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzésére.³⁴⁰

Összességében tehát azt állapítottam meg, hogy a jelenlegi jogi szabályozás a határőrizet elvein nyugszik, azonban nem mindegyik egyetemes elv alkalmazható a határvizeinken folyamatosan. A vízi határrendészeti járőrszolgálat végrehajtásához a rendőrség rendelkezésére álló jogi szabályozás kellően részletes, megfelelően körülhatárolt keretet biztosít a vízi határőrizeti feladatok végrehajtásához.

2.4. A schengeni követelményeknek megfelelő vízi határellenőrzés végrehajtása a Duna folyamon

Az értekezés első 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, szabályzatok keveset foglalkoztak a vízi határforgalom-ellenőrzéssel és még kevesebbet a határőrizettel és ezek a tevékenységek schengeni vívmányok megjelenésével váltak szabályozottabbá, mert a tengeri forgalom kezelése, a körutazást végző hajók, sétahajózás, part menti halászat,

³³⁹ A Járőr- és Őrszolgálati Szabályzatról szóló 13/2017. (III. 24.) ORFK utasítás 64-76. pontjai alapján. <https://njt.hu/jogszabaly/2017-13-B0-8E> (Letöltés ideje: 2023.07.27)

³⁴⁰ A 13/2017. ORFK Utasítás 114-120. pontja alapján.

kompjáratok ellenőrzése az EU-ban hagyományosan fontosak voltak. A jelen fejezetben a schengeni külső határon történő vízi határellenőrzés történetét és 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 határkikötő³⁴¹ határátkelőhelyként történő megnyitása a kormány által vízi vámúttá nyilvánítástól, 2008 októberétől datálható.³⁴² Ekkor Mohácson a belvárosban az 1447,1 folyamkilométerénél található korábbi kikötő határátkelőhelyként történő működését megszüntették.³⁴³ 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.³⁴⁴ A mohácsi létesítményeihez tartozik egy 340 m hosszúságú part-rész, 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.³⁴⁵ Mindkettő határellenőrzési feladatok ellátására vagy hajók veszteglésére szolgál és legfeljebb három nagyhajó³⁴⁶ lekötése engedélyezett egymás mellett legfeljebb 40 méter szélességben ezeken. A har-

³⁴¹ „Határkikötő: vámúttá nyilvánított kikötő, ahol az úszólétesítmények és az azokon lévő személyek, áruk be-, illetőleg kiléptetése történik.” A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 87. § 16. pont alapján. <https://njt.hu/jogszabaly/2000-42-00-00>. (Letöltés ideje: 2023.08.31)

³⁴² A 2000. évi XLII. törvény 82. §-a alapján.

³⁴³ 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. [http://www.kozlonyok.hu/kozlonyok/index.php?m=0&p=koz-
ltart&ev=2008&szam=49&k=10](http://www.kozlonyok.hu/kozlonyok/index.php?m=0&p=koz-
ltart&ev=2008&szam=49&k=10) (Letöltés ideje: 2023.08.31)

³⁴⁴ 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

³⁴⁵ Úszóműves kikötőhely: „olyan kikötőhely, amelynél az úszólétesítmények az utasok be- és kiszállása (hajóállomás) vagy rakodási műveletek (úszóműves rakodóhely) céljából a parthoz tartósan kikötött és kikötőeszközökkel ellátott úszóműhöz köthetnek ki. Az úszóműves kikötőhely lehet önálló hajóállomás vagy kikötő része. A kikötő, komp- és révátkelőhely, továbbá más hajózási létesítmény létesítéséről, használatbavételéről, üzemben tartásáról és megszüntetéséről szóló 510/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 19. p.

³⁴⁶ „Nagyhajó: az a belvízi hajó, amelynek a hajótesten mért hossza 20 méter vagy annál nagyobb.” A 2000. évi XLII. törvény 87. §. 27. pont alapján.

madik kikötőrész egy 70 méter hosszú úszóműves kikötőhely, mely legfeljebb hat darab szolgálati célú hajó veszteglésére, sport és kedvtelési célú kishajók,³⁴⁷ és csónakok határellenőrzésére van fenntartva. Az ezeken egyidőben nagyhajók száma azonban nem lett volna elegendő, nem biztosított volna megfelelő áteresztő képességet, hiszen a nagy pontonon és a függőleges partfalon összesen hat nagyhajó tud kikötni. A megnövekedett dunai személyhajó³⁴⁸ méretek (120-135 méter hosszúságúak) miatt déli irányban még hat, a Duna vízfelületén lévő veszteglőhelyet³⁴⁹ jelölték ki, melyből az utolsó kettőt veszélyes árut szállító hajóknak biztosították.³⁵⁰ A kikötő használatának általános szabályait a víziközlekedésről szóló törvény és végrehajtási rendeletei, helyi szabályait – beleértve a tulajdonos és üzemeltető 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.

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-Siklósi 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,³⁵¹ ebből 100 fő végrehajtó öt szolgálati csoportba volt szervezve. Az ötödik szolgálati csoportban a vízi

³⁴⁷ „Kishajó: az a belvízi hajó, amelynek a hajót testen mért hossza a 20 métert nem éri el, (...)” A 2000. évi XLII. törvény 87. §. 21. pont alapján.

³⁴⁸ „Személyhajó: a hajózási hatóság által 12 főnél több utas rendeltetésszerű szállítására alkalmasnak nyilvánított hajó. A 2000. évi XLII. törvény 87. §. 34. pont alapján.

³⁴⁹ „Veszteglőhely: úszólétesítmények rendeltetésszerű üzemeltetés közbeni, átmeneti tartózkodására kijelölt vízterület és csatlakozó partszakasz. A 2000. évi XLII. törvény 87. §. 41. pont alapján.

³⁵⁰ 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.

³⁵¹ 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.

határforgalom-ellenőrzés módszertanát jól ismerő, csoportonként hat-hét fő zászlós és tiszthe-lyettes látott el szolgálatot. A szolgálati váltásban az átkelőhely ügyeletes-helyettes általában a részlegvezető volt, emellett egy ki- és egy belépő irányú útlevélező és egy fő kutató, illetve egy fő biztosító látott el 12 órás szolgálatot vezényléses munkarendben. Amennyiben a hét fő kishajóvezető egyike is szolgálatban volt, egy matrózzal ellátta a vízi határőrizeti feladatokat. Szolgálatonként biztosító határrendészt – vagy közismert megnevezéssel „parti őrt” – is vezé-nyeltek. Feladata elsősorban az átkelőhelyet jelentő vízfelületen történő jogtalan áthaladások megakadályozása és megszakítása, illetve elkövetőkkel szemben eljárás kezdeményezése volt. A parti őr a részére meghatározott menetvonalon vagy figyelési helyen figyelte a folyót, tisztá-ban kellett lennie a kikötőben tartózkodó hajók lekötési helyével, honosságukkal, haladási irá-nyukkal, vizsgálatuk aktuális fázisával.

A magyar-horvát határszakaszon a határrendészeti kirendeltségeket 2009. október 1-től beintegrálták a rendőrkapitányságokba, így a vízi határellenőrzés feladata a Mohácsi Rendőr-kapitánysághoz került. A határőrizeti feladatokat 2013. február 1-ig a kapitányság közrendvé-delmi- 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 állo-mánnyal. Ebből a vízi határátkelőhelyen 31 fős (1 tiszt, 5 szolgálatparancsnok, 9 főhatár-rendész, 9 határrendész, 7 hajóvezető) állomány dolgozott. Fontos, hogy a 2009 és 2013 közötti időszakban először osztály szinten is elkülönítették a határőrizet végrehajtását és a határforga-lom-ellenőrzést, melyet a schengeni elvárások miatt helyes döntésként értékelek. Emellett eb-ben az időszakban schengeni ellenőri ismereteim szerint megfelelőnek tartom a létszámot is a mindkét határrendészeti részfeladat ellátásához. A 2013. január 1-én létre hozott mohácsi KKSZH-ra hat fő horvát nyelvet beszélő, felkészült 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 ügynevezett „tipizálás” csökkentette a vízi határellenőrzést végrehajtók létszámát is. A dunai határőrizet térbeni és időben történő folyamatosságának biztosítása csak az együttműködő ví-zirendészettel közös szolgálatok révén volt lehetséges.³⁵²

³⁵² 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. feb-ruár 26.

A vízi határátkelőhelyen a schengeni elvárásoknak megfelelő határforgalom-ellenőrzésre készített szakmai elgondolás³⁵³ 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 metodika 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 határforgalom-ellenőrzéshez elsősorban a személyhajók ellenőrzési idejének szinten tartása, gyorsítása érdekében két-három fő útlevélkezelő-kutató határrendészre volt szükség. Velük mellett minden hajóvizsgálaton egy vízirendész és két pénzügyőr vett részt, így egy hajóvizsgáló csoport legalább öt-hat főből állt.

A vízi határőrizet során 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 2019-es évben schengeni ellenőrző bizottság vizsgálta a vízi határellenőrzési feladatokat és a végrehajtó erő-eszköz meglétét. Az állománytáblázat szerinti létszám a feladatokhoz és a határforgalom volumenéhez képest 2018-ban alultervezett volt a Mohácsi Rendőrkapitányságon. 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 kívánták terveztek egyel növelni. A rendőrség forrás hiányában a javaslatot nem valósította meg.³⁵⁴ A jelentések alapján nyilvánvaló, hogy 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 értek egyet.

³⁵³ 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.

³⁵⁴ 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 vízi határellenőrzés 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 egy két napos képzés keretében.³⁵⁵ Az USA DOE azóta is nagy hangsúlyt fektet a használók képességfejlesztésére a TEK, a katasztrófavédelem, a NAV, a KR Tűzszerész Szolgálat és az Energiakutató Központ munkatársainak bevonásával.³⁵⁶

A magyarországi vízi határőrízlet 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 határőrízleti rendszer kiépítése volt Mohácson 395 millió forintos támogatással.³⁵⁷ 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 rendszerrel³⁵⁸ megoldottá vált a dunai határvonal és a vízi határátkelőhely közötti mintegy 16 kilométeres folyószakasz folyamatos technikai felügyelete. A határforgalom-ellenőrzés technikai támogatása érdekében jelentős mérföldkőnek ítélem, hogy 2022-től Chameleon 5R Dual típusú új, 4G adatkapcsolattal működő okmány- és ujjnyomatolvasó készülékekkel³⁵⁹ látták el a határkikötőt az új európai határregisztrációs rendszer, vagyis az EES és az Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszer (továbbiakban: ETIAS)³⁶⁰ 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

³⁵⁵ Jelentések USA DOE képviselőivel tartott megbeszélésről és képzés megszervezése. Száma: 02000/8297/2016. ált.. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes, BMRFK Határrendészeti Szolgálat, Idegenrendészeti Osztályvezető Pécs, 2016. szeptember 20. - 2017. június 02.

³⁵⁶ Amerikai sugárfelderítő eszközökkel kapcsolatos jelentések. Száma: 02000/2652/2022. ált. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes, BMRFK Határrendészeti Szolgálat, Idegenrendészeti Osztályvezető Pécs, 2022. március 03.

³⁵⁷ Kui: i. m. 2020: p. 143.

³⁵⁸ 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.)

³⁵⁹ Infrastruktúrafejlesztés a szisztematikus határellenőrzés bevezetésére, Belső Biztonsági Alap BBA-2.6.3/3-2017-00001 sz. projekt alapján. Online. https://www.police.hu/sites/default/files/ORFK_EU_t%C3%A1mogat%C3%A1sok_2021.%20I.pdf (Letöltés ideje: 2023.08.31)

³⁶⁰ 2019. évi XCVI. törvény indokolás 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.

jogszerűen utazók határátlépésének megkönnyítése érdekében.³⁶¹ A határforgalom-ellenőrzést biztosító stabil és mobil eszközöknek azonban már ma is meg kell felelniük az EES Rendelet³⁶² 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.³⁶³ Az új NHERR rendszert a belvízi határforgalom-ellenőrzésben, a kizárólag hajók ellenőrzésére kifejlesztett vízi modullal 2021. december 9 óta használják,³⁶⁴ azt megfelelőnek tartom a schengeni követelmények végrehajtására.

A Dunán a vízi járművel történt határátlépések száma 2008-tól 2019-ig folyamatosan 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 csatlakozás miatt, a személyforgalom 46.512-re csökkent, mert a személyhajók nagyobb hányada a vukovári kikötőben kért schengeni határvizsgálatot (3. számú ábra). Mivel a dunai személyforgalom gerincét a tavasztól őszig tartó szálloda-hajók forgalma adja, a világjárvány negatív hatása még látványosabban látszik a személyhajók számának hullámszerűségén (2019-ben 1019, 2020-ban 58, 2021-ben 317, 2022-ben 751, 2023-ban pedig mindössze 221 személyhajó lépett át Mohácsnál). A jelentős visszaesés pedig a horvát 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, (ez az összeforgalom 44%-át tette ki). 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

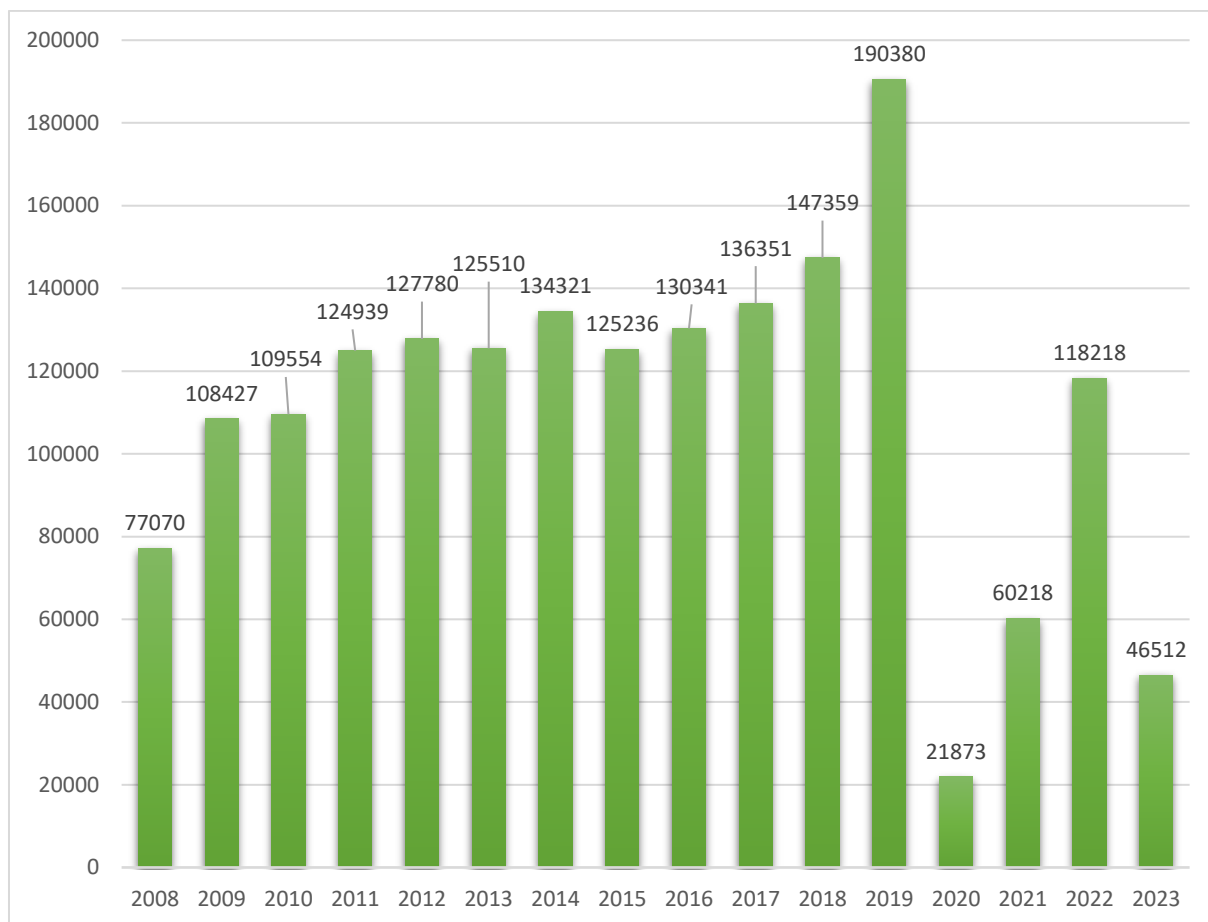
³⁶¹ Balla József-Kalmár Ádám-Nagy Ivett-Németh Ágota (2021): Biometrikus adatok megjelenése az új európai határrendészeti adatbázisokban. *Határrendészeti Tanulmányok*. 2021/3. szám. pp. 6-11.

³⁶² 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.

³⁶³ Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság, Rendészeti Főigazgatóság, Határrendészeti Főosztály 29000/11195-20/2021. ált. sz. átírata, készítette: Szóke Attila r. őrgy.

³⁶⁴ Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság, Rendészeti Főigazgatóság, Határrendészeti Főosztály 29000/25441-51/2021. ált. sz. átírata, készítette: Szóke Attila r. őrgy.

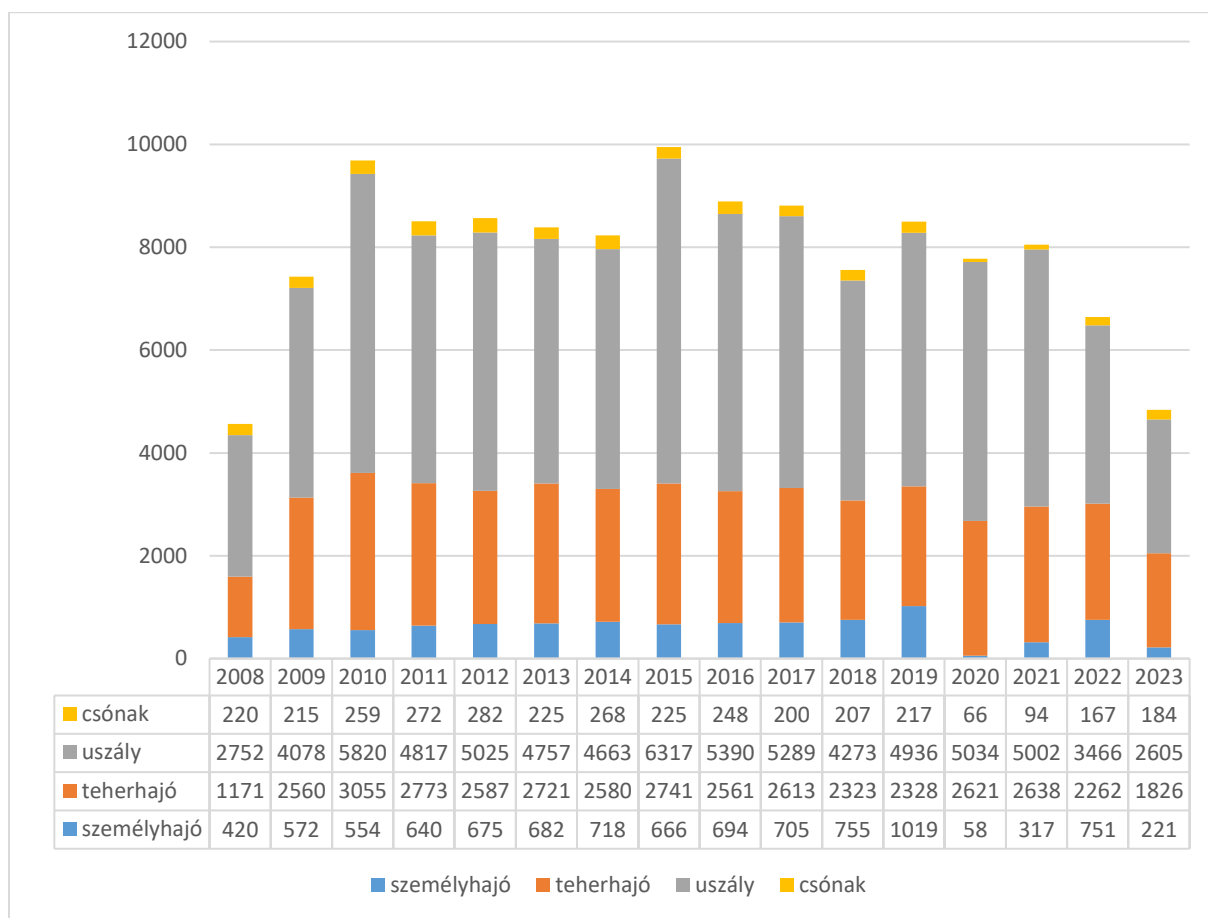
kivételtől eltekintve - nem a nautikai személyzet tagjai, hanem gyakran séfként, felszolgálóként, kabin steward-ként, takarítóként alkalmazzák őket, vagyis az úszó hotel kiszolgáló személyzetéhez tartoznak. A személyzet szinte teljes egésze útlevéllal, hajós útlevéllal utazik.³⁶⁵



3. ábra. Vízi személyforgalom alakulása 2008-2023 között Mohácson (fő/év). Forrás: Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság. A szerző szerkesztése.

A következő 4. számú ábra alapján az összes átléptetett vízi jármű forgalmán látszik, 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).

³⁶⁵ Forrás: Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészet Szolgálat.



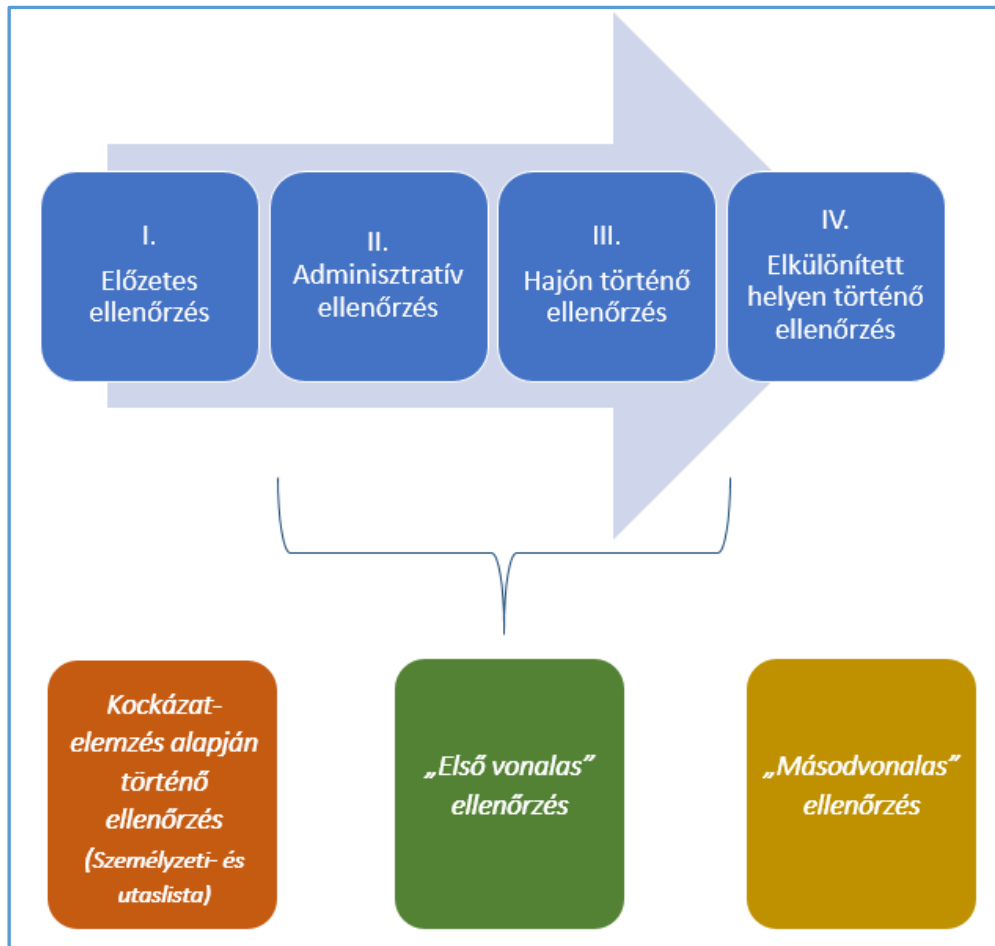
4. ábra. Vízi jármű forgalom alakulása járműtípusonként 2008-2023 között Mohácson (db/év). Forrás: Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság. A szerző szerkesztése.

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).³⁶⁶ A biztonság fenntartásához igazított

³⁶⁶ Balla József (2017b): A schengeni elvek szerinti határforgalom-ellenőrzés tartalmi elemei Magyarországon 2016-ban. *Magyar Rendészet*, 17(3), 13–30. p. 22.

állampolgársági besorolás kockázati szintje határozza meg alapvetően az ellenőrzés tartalmi elemeinek számát és mértékét.³⁶⁷

A jogi normákban meghatározottak szellemében kialakított **belvízi határforgalom-ellenőrzési folyamatleírását** egyedi négy lépcsős ellenőrzési modellel elsőként értekezésemben az 5. ábrán mutatom be.



5. ábra. A belvízi határforgalom-ellenőrzés négy lépcsős folyamata. A szerző saját szerkesztése.

A négy lépcsős 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.

³⁶⁷ 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.

A belvízi négy-lépcsős határforgalom-ellenőrzés alapvetően azért hasonlít a légi ellenőrzési technológiára, mert ott is létezik kockázatelemzés alapján történő előzetes ellenőrzés. Hazánkban a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság kijelölt állománya az elektronikusan beérkezett utaslistákat önállóan elemezi, amelynek eredménye alapján előszűrést³⁶⁸ 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 adatokat 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.³⁶⁹ 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.³⁷⁰ 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

³⁶⁸ 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.

³⁶⁹ Az utas-nyilvántartások terrorizmus és súlyos bűncselekmények megelőzése érdekében történő felhasználásáról szóló 2016/681 Irányelve alapján (PNR Irányelv)

³⁷⁰ Filep Szilárd-Pethő Zsuzsa (2021): A TIBEK Találatkezelő Központ. *Nemzetbiztonsági Szemle*. 9. évfolyam 2. szám 44-52. DOI:10.32561/nsz.2021.2.24. p. 47.

kapcsolatos nemzeti egység feladatait is.³⁷¹ Így tehát a légi határátkelőhelyek határrendész állománya részére jelenleg a NIK juttatja el az utasadat elemzése során kockázatosnak ítélt személyek adatait azok további ellenőrzése céljából.

A vízi határátkelőhelyen négy lépcsős határforgalom-ellenőrzés első lépcsője az előzetes utasadat ellenőrzés. 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.”

Történetisége szempontjából fontos kiemelni, hogy az ellenőrzési metodika 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 támogatásból³⁷² üzembe helyezték az un. „PAXLST³⁷³ 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

³⁷¹ Márton Balázs (2023): A NIBEK-től a Nemzeti Információs Központig. *Nemzetbiztonsági Szemle*. 11. évfolyam (2023) 1. szám 21-33. DOI: [10.32561/nsz.2023.1.2](https://doi.org/10.32561/nsz.2023.1.2) pp. 29-31.

³⁷² 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.

³⁷³ A PAXLST az elektronikus adatcserénél (EDI) az adminisztrációban, kereskedelemben és a szállítmányozásban részt vevő kereskedelmi partnerek között használt utaslista-üzenet rövidítése. Online. <https://service.unece.org/trade/untid/d09b/trmd/paxlst.c.htm> (Letöltés ideje:2023.10.19)

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.³⁷⁴

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 átadásával, ezek a NIK részére jelenleg átadhatók – terrorista és súlyos bűncselekménynek minősülő bűncselekményre vonatkozó információ feltárása esetén, elemzés-értékelés céljából, hírigény teljesítése céljából, továbbá az utasadatokat kockázatelemzésére vonatkozó törvényi feltételek teljesülése esetén – a konkrét cél megjelölésével.³⁷⁵

Az elektronikus utas- és személyzeti listák 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) váltják ki,³⁷⁶ és így a határellenőrzés egyszerűsödéséhez és a hajózási ágazat adminisztratív erőfeszítéseinek csökkenéséhez vezetnek. A DAVID űrlapokat Románia 2022. április 15-én, majd a Moldovai Köztársaság 2022. május 13-án vezette be. 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 bevo-

³⁷⁴ Mező Gergely: Szabványosított személyzeti és utaslista alkalmazás a mohácsi határrendészet részére. (előadás, DARIF Projekt, Extra Workshop, 2014. május 13, Budapest). Online. https://bmprojektek.kormany.hu/download/d/5a/a0000/DARIF_PAXLST_Gergely%20Mezo.pdf (Letöltés ideje: 2023.10.19)

³⁷⁵ A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 91/M. §. (4) (6) bekezdés alapján.

³⁷⁶ 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.

násával. Ezt követően 2021 augusztusában elindult DAVID-formanyomtatványok digitális létrehozása és kitöltése a DoRIS internetes portálon, de a távlati cél, ezek teljes folyamatszakaszra történő elektronikus jelentési rendszerbe³⁷⁷ 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.³⁷⁸ 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, 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.)³⁷⁹ 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 rendelkezésre álló előzetes **digitális utaslisták ellenőrzésének metodikáját 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 figyelem-**

³⁷⁷ Forrás: CEERIS; Közép- és Kelet Európai Jelentési Információs Rendszer. www.ceeris.eu (Letöltés ideje:2023.10.19)

³⁷⁸ 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)

³⁷⁹ Forrás: CEERIS_FAQ_V13. Online. www.ceeris.eu (Letöltés ideje:2023.10.19)

bevételeivel végrehajtható. A szűrőpróbaszerű adattári ellenőrzést a HERMON Körözesi 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 huszonnégy órán belül törölni kell, kivéve, ha az adatokra további eljárás céljából szükség van. Az előzetes utas adatokat az eljárás befejezését követően haladéktalanul törölni kell.”³⁸⁰

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 völgymentben 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 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.³⁸¹

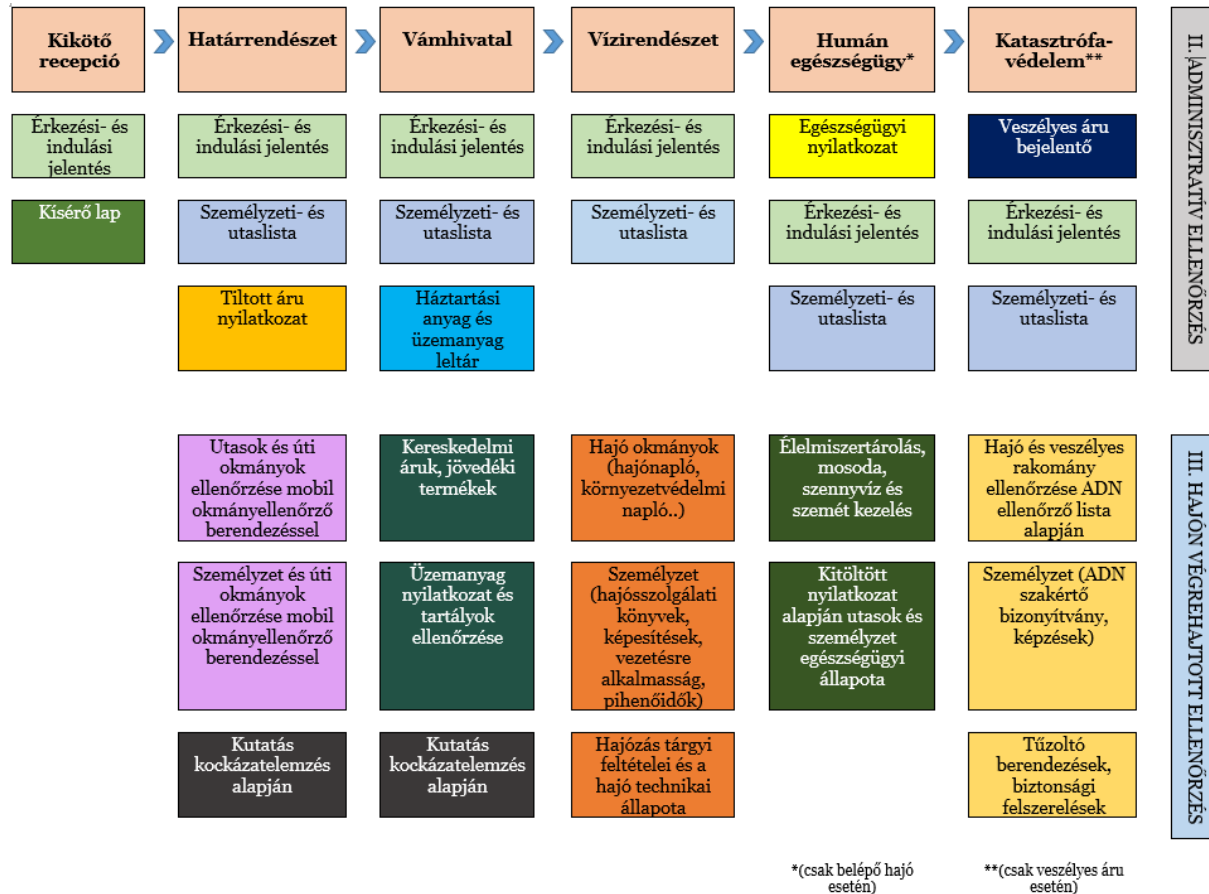
A határforgalom-ellenőrzés első vonalában a hajóellenőrző tevékenységet „adminisztratív” és a „hajó fedélzetén végrehajtott” részre bonthatjuk. Az adminisztratív ellenőrzési fázis a határkikötőben az útlevélszabályozó helyiségben és a társszervek irodáiban zajlik. A hatályos belső norma szerint ez személy- és teherszállító hajóknál hasonló folyamat. Az útlevélszabályozó szabályzat szerint: „206. A személy-, teherszállító hajó úszóművön, partfalnál vagy kijelölt veszteglőhelyen történő kikötése után az útlevélszabályozó ellenőrzi a személyzeti és utaslistát, az érkezési-indulási jelentést, valamint a hajós nyilatkozatot, ezt követően a szükséges adatokat bejegyzik a hajóforgalmi naplóba. 207. A személyzeti és utaslista eredeti példányát az útlevélszabályozó bélyegzi, valamint arra rögzíti a hajón utazó személyek számát, majd visszaadja a kapitány vagy annak megbízottja részére. A személyzeti és utaslista másolati példánya az útlevélszabályozónál marad, amelynek megsemmisítésére – a határforgalom-ellenőrzés végrehajtását követően – a szolgálatparancsnok intézkedik.”

Az adminisztratív vizsgálat során a határrendész a nyomtatott névjegyzéket lebélyegzi, és egy példányát visszaadja a hajótulajdonos képviselőjének. A hajó kapitánya vagy megbí-

³⁸⁰ Javaslat a Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról szóló 24/2015. (X. 15.) ORFK utasítás „személy- és teherszállító 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.

³⁸¹ Hajókövető alkalmazás: www.pannonris.hu/hajokoveto

zottja azonban nemcsak egy hatóságnál kell, hogy dokumentumokat adjon le, hanem egy „kísérő lappal” a recepciótól indulva minden érintett hatóság irodáját meghatározott rendben egymás után meg kell látogatnia. Ezt a 6. ábra felső sorai szemléltetik.



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

11. oldalon lévő ábra alapján.

Áttekintve a jelenlegi határforgalom-ellenőrzési metodikát, a már említett normamódosítási javaslatomban 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.³⁸² A 206. ponthoz javasoltam a szükséges adatok hajóforgalmi naplóba történő manuális bejegyzés 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, jelenleg már nyomtatványként ezt a naplót nem is gyártják.³⁸³ 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 határkötő 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 értékeli a kockázati szinteket és felkészülnek a határvizsgálatra.

Ezt követően megkezdődik a harmadik fázis, a hajón végrehajtott ellenőrzés. A komplex határvizsgálatot a kikötőhelyek valamelyikén vagy a veszteglőhelyen álló hajón az ellenőrzésben részt vevő és közreműködő szervek közösen megkezdik, olyan létszámban, melyet az utasok és a személyzet létszáma, valamint a rakomány kutatása megkíván. Ennek első lépése az utasok és úti okmányaik, majd a személyzet ellenőrzése mobil eszközök segítségével. A határrendész az utastiszt segítségével – a hajók kialakításától függően, arra alkalmas helyen, mely személyhajó esetén általában a „lobby” vagy társalgó – végre hajtja az utaslistákon szereplő személyek jelenlétének ellenőrzését a határforgalom-ellenőrzési szabályzatban meghatározott sorrendben. Az útlevelezékek a kódex 8. cikk (2) bekezdésében leírtak 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 Határrendészeti Rendszer személyes adatot nem rögzít, csak statisztikai adatokat. A harmadik országbeli utasokat be- és kiutazáskor a kódex 8. cikk (3) bekezdésében leírtak szerint alapos ellenőrzés alá vonják, mely beutazáskor az összes 6. cikk (1) bekezdés szerinti beutazási feltételt vizsgálni kell:

³⁸² 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 tüzszünet betartására. Ennek következtében a Belgrádi Egyezmény 27. cikke alapján a hajó kapitányát írásban nyilatkoztatták arra vonatkozóan, hogy fegyvert és lőszert, valamint robbanóanyagot, robbanószert nem szállít a hajón. Az Egyezmény azonban a tranzit áruk vámfelügyeleti nyilatkozatát tartalmazza, annak jelenleg határrendészeti relevanciája nincs.

³⁸³ Javaslat HAFO szabályzat módosítására. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes, Baranya Vármegyei Rendőrfőkapitányság, Határrendészeti Szolgálat. Pécs, 2023.10.20. szám: 02000/9552/2023. ált.

- 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 szükséges³⁸⁴ – 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.

Természetesen a szállodahajókon a befizetett szervezett hajóutak esetén c.) pontban írtak maradéktalanul megvalósulnak, szállás és a tartózkodás teljes időszaka le van fedve és a hajóút végén, ha a hazautazás repülőgéppel történik, annak jegye is le van foglalva, ezt a hajóstársaság beszálláskor ellenőrzi. A hajó személyzetének ellenőrzését a kapitány által biztosított helyiségben hajtják végre az utasokat követően. Fontos kritérium, hogy az úti okmányok beolvasását, és az NHERR rendszerben történő ellenőrzését, illetve a személyek átléptetését minden esetben mobil okmány- és ujjnyomatolvasó eszközzel végzik, hogy az utasoknak ne kelljen leszállniuk (16. sz. melléklet). Az eszközzel az útlevél 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.³⁸⁵ 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.³⁸⁶ 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 ellenőrizni kell.

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 átvizsgálását kockázatelemzés alapján, melynél gyanúok esetén jelen kell lennie a hajó kapitányának vagy egyik megbízottjának. Külső határon a belépő hajóknál

³⁸⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1806 rendelete I. mellékletben lévő országok.

³⁸⁵ 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 70. pont alapján.

³⁸⁶ Balla József (2019.): *A biometrikus adatokat tartalmazó úti és személyazonosító okmányok biztonságnövelő hatása a határ-, illetve közbiztonság alakulására*. Bp.: Dialóg Campus Kiadó. p. 82.

az átvizsgálás minden esetben kötelező és a lehetséges mértékben kell végrehajtani.³⁸⁷ Hajóátvizsgálás – más szóval hajó kutatás – végezhető az „első vonalas” és a „másodvonalas” ellenőrzés részeként is. A határátkelőhely rendje alapján, kutató szolgálatot 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, lavinaszonda – alkalmazásával végezhető, elrejtett kábítószer, robbanószer vagy megbújt személy kutatásához szolgálati kutya is alkalmazható.³⁸⁸

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 követelményrendszert, mely meghatározza mely specifikus módszer és eszköz alkalmazható a belvízi határátkelőhelyeken a hajó kutatáshoz. 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,³⁸⁹ mely a vízi határátkelőhelyeken teljes hajók átvizsgálásához nem áll rendelkezésre. **Az általam – a gyakorlati alkalmazásból adódó igény alapján kidolgozott hajó átvizsgálási módszertani útmutatót³⁹⁰ a Dunán a gyakorlatban jelenleg is alkalmazzák. Ezt kutatásom egyik gyakorlati eredménytermékének tekintem, ezért azt a 17. mellékletben csatoltam az értekezéshez.**

Az elkülönített helyen végzett ellenőrzés a négy lépcsős határforgalom-ellenőrzés negyedik, egyben 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.

³⁸⁷ 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 215. pont alapján.

³⁸⁸ Mohács Vízi Határátkelőhely Rendje 2023.05.01-től. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes. Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészeti és Idegenrendészeti Osztály.

³⁸⁹ Balla: i. m. 2017b: 25.

³⁹⁰ 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.

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 is).³⁹¹

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), 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.*”³⁹²

Ezt követően 2024 június 7-én hasonló helyszíni bizottsági látogatás zajlott a Mohácsi Rendőrkapitányság vízi határátkelőhelyén, az annak megállapításait tartalmazó jelentés azonban az értekezés megírásának befejezése előtt nem állt rendelkezésre. A jelen alfejezetben azonban azt állapítottam meg, hogy vízi határellenőrzés Magyarországon megfelel a szigorú schengeni előírásoknak.

2.5. Nemzetközi kitekintés – a dunai országok vízi határellenőrzésének végrehajtása

Hazánktól délre hat Duna menti állam rendelkezik összesen 48 olyan kikötővel, melyek határátkelőhelynek minősülnek, hiszen északi irányban a schengeni térségben Szlovákia, Ausztria és Németország vízi szakaszán nincs határellenőrzés. A nemzetközi kitekintéshez Horvátország, Szerbia, Románia, Bulgária, Moldova és Ukrajna dunai átkelőhelyei közül fogom

³⁹¹ 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 77-92. pontjai alapján.

³⁹² Tájékoztatás 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.

országoként 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 megfigyelő állomások, radarok, nappali- és éjjellátó kamerák, illetve járőrhajók segítségével hajtanak végre. A határforgalom-ellenőrzés azonban különbözőségeket is tartalmaz. Magyarországtól délre a Dunán Horvátország a schengeni vívmányokat teljeskörűen alkalmazó állam, Románia és Bulgária belső légi és tengeri határain pedig 2024 március 31-től megszűnt a határellenőrzés. Ez azonban nem érinti a szárazföldi határokhoz sorolt belvízi határaikat, így a Dunát sem.³⁹³ A Duna menti harmadik országok pedig Szerbia, Moldova és Ukrajna.

2.5.1. 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:

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 a belvízi hajózási információs rendszeren (ISUP)³⁹⁴ 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

³⁹³ A Tanács (EU) 2024/210 Határozata (2023. december 30.) a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Bolgár Köztársaság és Románia általi teljes körű alkalmazásáról, 1. cikke alapján.

³⁹⁴ A belvízi hajózási információs rendszer (ISUP) a horvát nemzeti egyablakos rendszer, amely a part menti hatóságok (határ, vám és kikötőparancsnokság) felé történő hivatalos hajójelentésre vonatkozó összes szükséges információ elektronikus bejelentésére szolgál. Az ISUP 2021. január 1-jétől van használatban és webes grafikus felhőfelületen (GUI) alapuló rendszer, amelyet a belföldi és nemzetközi belvízi hajózással kapcsolatos információk jelentésére használnak. A bejelentők (hajóügynökök, parancsnokok és hajótársaságok) által az ISUP-ban kötelezően megadandó információkat a nemzeti jogszabályok írják elő. A szükséges adatokat az ISUP GUI-ba manuálisan vagy a vonatkozó táblázatok feltöltésével (amelyeket a hajóktól származó adatok gyűjtésére is használnak) kell beírni. Az ISUP külön webszolgáltatáson keresztül kapcsolódik a CEERIS-hez az S2S adatcsere érdekében.

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 útlevelleit mobil okmányolvasóval. A vámszolgálat ellenőrzi a gázolajbevallást, üzemanyagtartályokat, hajó- és rakományellenőrzést végez, és a készpénzbevallást vizsgálja. A kikötőmester - olyan tisztviselő, aki egy adott folyami vagy tengeri kikötő szabályainak, a hajózás, a kikötő biztonságáért és a kikötői létesítmények megfelelő működését felelős - 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.³⁹⁵

2.5.2. Szerbia

Szerbia vízi határrendészeti tevékenysége – hazánkkal szomszédos harmadik országgént 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) 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

³⁹⁵ Hartl, Simon – Meinel, Ulf – Staewa, Deniza (2023): *Practical Manual on border controls along the Danube and its navigable tributaries*. 4th Edition – March 2023. Online. https://navigation.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/10/sites/10/2023/04/20230330_4th-edition_Manual-on-Border-Controls.pdf (Letöltés ideje: 2023.12.10.) pp. 38-41.

nem EU és nem schengeni tag, ezért nem alkalmazza kötelezően a kódex előírásait, de átvette annak egyes jó gyakorlatait. A határforgalom-ellenőrzésben a kikötői hatóság, a határrendőrség és a Vám- és Pénzügyőrség vesz részt. Az ellenőrzés menete az alábbi:

1. A hajó kapitánya rádión bejelentkezik a határkikötőbe (a 16-os csatornán).
2. A kikötő diszpécser meghatározza a lekötési helyet.
3. A kapitány vagy megbízottja a kikötő recepción jelentkezik a szükséges ellenőrzési dokumentumokkal, ahol ellenőrzik a személyzet létszámát.
4. A kapitány vagy megbízottja a határrendészet és a vámhatóság irodáiban leadja a szükséges dokumentumokat (útleveleket és a DAVID formanyomtatványokat a határrendészetnek, illetve a vámszolgálatnak 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.³⁹⁶

Szerbia nem alkalmazza a kódex rendelkezéseit, ezért a hajók és utasaik ellenőrzésének leírása a nemzeti jogban jelenik meg. A szerb határellenőrzési törvény³⁹⁷ szerint nemzetközi vízi utakon közlekedő hajók határellenőrzését a nemzetközi folyami szállításra kijelölt határátkelőhelyen kell elvégezni. A határellenőrzés befejezését követően a Szerb Köztársaság belvizén közlekedő nemzetközi forgalomban részt vevő külföldi hajó – a vis maior esetén túl – a 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 szállhatnak ki a hajóra, kivéve, ha nemzetközi szerződés másként rendelkezik. A nemzetközi közlekedésben részt vevő hajó parancsnoka nem vehet fel és nem szállíthat olyan személyt, akinek nincs érvényes okmánya az államhatár átlépésére, az esetlegesen vízből mentett személyek kivételével.³⁹⁸

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,

³⁹⁶ Hartl: i. m. 2023: 62-70.

³⁹⁷ A Szerb Köztársaság Határellenőrzési törvénye. Online. <https://www.refworld.org/docid/6049f11a4.html> (Letöltés ideje: 2023.12.11)

³⁹⁸ A Szerb Köztársaság Határellenőrzési törvénye; 60. szakasz: Nemzeti határellenőrzési rendszer a vízi forgalomban.

és az államhatár átlépésére vonatkozó okmányait 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 határrendészeket 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 határellenőrzésért felelős rendőröket és az illetékes kikötői hatóságot a hajó indulásáról.³⁹⁹

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. A határátkelőhely területére való megérkezéskor vagy a határátkelőhely területének elhagyása előtt a személyzet tagjait és az utasokat a hajón lévő legénységi és utaslista másolatának megfelelően határellenőrzésnek kell alávetni. Az utaslista tartalmazza az utas nevét és vezetéknevét, születési dátumát, állampolgárságát, az úti okmány számát és típusát, valamint szükség esetén a vízumszámát is. A hajó parancsnoka vagy a hajótársaság, azaz az arra jogosult személy legkésőbb 24 órával a határátkelőhelyre való megérkezés előtt benyújtja a rendőrségnek a személyzet listájának egy példányát. A személyzet és az utasok listájának egy másolati példányát le kell bélyegezni. A partra szálló utasokat e törvény szerinti határellenőrzésnek kell alávetni, kivéve, ha a határ biztonságát esetlegesen befolyásoló veszélyek értékelése azt mutatja, hogy nincs szükség határellenőrzésre.”⁴⁰⁰ 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 az osztrák Viadonau

³⁹⁹ A Szerb Köztársaság Határellenőrzési törvénye; 61. szakasz: Határforgalom-ellenőrzés nemzetközi vízi forgalomban.

⁴⁰⁰ A Szerb Köztársaság Határellenőrzési törvénye; 63. szakasz: Sétahajók határforgalom-ellenőrzése.

GmbH. által 2015-ben készült, hajósok véleménye alapján készült felmérés alapján 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.⁴⁰¹

2.5.3. Románia

Románia légi és tengeri határai 2024. március 31-től schengeni belső határokká váltak az EU Tanács 2024/210. számú határozata alapján, de a belvízi határokon, így a Dunán ezzel nem szűnt meg a határellenőrzés, az fennmaradt 2024. december 31-ig. A folyamon Románia rendelkezett a legtöbb határátkelőhellyel, a Fekete-tenger partján lévőket is beszámítva összesen 18-al. Nyugatról keletre haladva ezek; a Szerb határon fekvő; Moldova Veche, Orsova, Drobeta Turnu Severin, a Bulgáriával közös határon fekvő; Calafat, Bechet, Corabia, Turgu Magurele, Zimnicea, Giurgiu, Oltenita. A romániai Duna nemzeti szakaszán történő áthaladásra vonatkozó tranzitellenőrzés esetén Călărași/Chiciu, Cernavoda, Braila és Galac van kijelölve. A Duna deltában Tulcsa és Sulina, a Fekete-tenger partján pedig Konstanca és Konstanca-Dél határátkelőhelyek fekszenek. 2025-ben már csak Szerbia a felé eső átkelőhelyek működnek.

A legtöbb vízi határátkelőhelyen az ellenőrzést 00-24 óráig a hét minden napján a kikötőmesteri hivatal, az Adó- és Vámhivatal, a határrendőrség, valamint veszélyes áru esetén a katasztrófavédelem végezte. Munkanapokon 8.00 és 20.00 óra között a Megyei Kormányhivatalok Népegészségügyi Szolgálat végezte a humán- valamint növényegészségügyi egészségügyi ellenőrzést.

Az ellenőrzés sorrendje:

1. A határszakaszon a hajóforgalmat a RIS és a kikötői radarrendszer figyeli. A hajó rádióon felveszi a kapcsolatot a kikötőmesteri hivatal diszpécserével, aki a hajót a határátkelőhely közelében vagy a vízfelületen lévő ellenőrzési veszteglőhelyre irányítja.
2. Az ellenőrzés az adminisztratív (irodai) ellenőrzéssel kezdődik. 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. Az Adó- és Vámhivatal ellenőrzi a

⁴⁰¹ Viadonau: Results of the Survey on Border Controls along Danube and its navigable tributaries. Online. https://www.viadonau.org/fileadmin/content/viadonau/06Unternehmen/Dokumente/2015/2015-06-17_Survey_results_fin.pdf (Letöltés ideje: 2023.12.11.) p. 6.

kapitányi nyilatkozatot, az általános rakománynyilatkozatot, rakományjegyzéket, hajóraklevelet, merülési jelentést, gázolaj-nyilatkozatot és elvégzi a tartályok ellenőrzését.

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 vizsgálatát. A határrendőr hajókutatót végez, melynek célja a tiltott határátlépések megakadályozása, fegyver-lőszer, kábítószer felkutatása.
4. Az ellenőrzés után minden hatóság jelentést készít, ezt a felek aláírják, egy példány a kapitánynál marad. A határrendőr lebélyegzi a személyzeti és utaslistákat, ezeket átadja a kapitánynak, majd engedélyezi az átlépést.⁴⁰²

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. Braila vízi átkelőhelyig a 175. folyamkilométerig tengeri hajók is közlekedhetnek.⁴⁰³ A határellenőrzésre a kódex előírásait alkalmazták.

2.5.4. Bulgária

Bulgáriában Romániához hasonlóan a dunai határellenőrzés változatlanul fennmaradt 2024. március 31-e után is, egészen 2024. december 31-ig. A Duna bolgár szakasza a 845,65 folyamkilométernél (a Timok folyó torkolatánál) kezdődik és a 374,10 folyamkilométernél (Sislistra városánál) ér véget, teljes hossza 472 kilométer. Az egész szakasz a Bulgária és Románia közötti folyóhatárt jelenti. A határvonal kétoldalú egyezmény és az államhatár meghatározásáról szóló jegyzőkönyv szerint a folyó középső vonala. A földrajzi adottságoktól és jellemzőktől függően a vizek és szigetek a két ország valamelyikéhez tartozó területnek minősülnek. A sza-

⁴⁰² Hartl: i. m. 2023: 84-144.

⁴⁰³ Viadonau-RSOE (2013): *A dunai hajózás kézikönyve*. Rafael Róbert - Bálint Ágnes - dr. Jármay Tibor (szerk.) Budapest, 2013. ISBN 978-963-08-7491-5 Online. <https://dhk.rsoe.hu/download/dhk.pdf> (Letöltés ideje: 2023.12.11) p. 210.

kaszon való áthaladás közlekedési szabályait Belgrádban, 1948. augusztus 18-án aláírt egyezmény határozza meg. A közös bolgár-román szakaszon közlekedő hajók nem tekintendők sem Bulgária, sem Románia területére behajózottnak. A Dunán közlekedő hajók csak az alábbi határátkelőhelyeken végzett határellenőrzést követően léphettek be Bulgária területére 2024. december 31-ig, illetve hagyhatták el a területet: Vidin, Lom, Oryahovo, Somovit, Nikopol, Svishtov, Ruse, Tutrakan, és Silistra.

A határellenőrzés mélysége a nemzetközi és nemzeti biztonsággal kapcsolatos kockázattértékeléstől függött, amely a hajó által az ellenőrzés előtt 24 órával (legalább 2 órával a hajó érkezése előtt) benyújtott előzetes tájékoztatási űrlap alapján történt. Abban az esetben, ha a hajótulajdonos által szolgáltatott előzetes információk nem voltak elegendők, alapos határellenőrzésre került sor. A veszélyes árukat szállító hajókat alaposan ellenőrizték. A határellenőrzés az összes illetékes határellenőrző hatóság által végzett előzetes ellenőrzésből és a fedélzeten végzett közös ellenőrzésből állt. A 2017-ben üzembe helyezett BULRIS szoftver "egyablakos ügyintézés" lehetővé tette, hogy a szabványosított információkat és dokumentumokat ne papíron, hanem elektronikusan, egyetlen belépési ponton nyújtsák be. A hajóknak a bolgár dunai kikötőkbe való érkezésekor és indulásakor a hajózási okmányok elektronikus feldolgozására szolgáló 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 formanyomtatványokat vezessen be a benyújtáshoz, azonban a három DAVID formanyomtatványt alkalmazták.

Az ellenőrzés sorrendje az alábbi volt:

1. Az AIS-transzponderrel felszerelt valamennyi hajót a folyami információs rendszer (BULRIS) figyelte. A kikötőmester, a határőrség, az adó- és vámhatóság és a kikötői hatóság (amely a kikötői infrastruktúrát segíti és a kikötői díjakat szedi be) hozzáféréssel rendelkezett ehhez az információs rendszerhez.
2. A bolgár kikötőbe történő belépés előtt a hajó vezetője, a hajó kapitánya vagy a hajóügynök a BULRIS segítségével értesítést küldött ("Belépő határellenőrzés iránti kérelem"), amelyhez csatolták 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 előtt, de legkésőbb két órával az érkezés előtt volt.)

3. Bármelyik bolgár kikötőbe való megérkezéskor a következő dokumentumokat kellett elküldeni a bolgár folyami kikötőkben az okmányok elektronikus feldolgozására szolgáló rendszer BULRIS segítségével: általános nyilatkozat, rakománynyilatkozat, hajóraklevél, rakományjegyzék, hajótárolási nyilatkozat, a személyzet vagyonynyilatkozata, nyilatkozat a potyautasok, fegyverek és lőszer, kábítószer és egyéb tiltott vagy korlátozottan birtokolható tárgyak, valamint állatok hiányáról, hulladéknyilatkozat.
4. Minden illetékes határellenőrző hatóság megkezdte az előzetes, adminisztratív ellenőrzéseket, amelyek általában a hajó kikötőbe érkezése előtt befejeződtek.
5. A határrendőrség, valamint az adó- és vámhatóság (szükség esetén a Bolgár Élelmiszerbiztonsági Ügynökség és a közegészségügy védelmével és ellenőrzésével foglalkozó illetékes regionális felügyelőség) képviselőiből álló vegyes ellenőrző csoport végezte a fedélzeti ellenőrzést (a határrendőrség ellenőrizte a személyzet okmányait, a hajónaplót és vizsgálta át a helyiségeket esetlegesen elrejtőzött személyek felkutatása érdekében, a vámhatóság a szállítmányokat és raktereket kutatta át).
6. A fedélzeti ellenőrzés elvégzése után, amennyiben nem történt semmilyen jogsértés, a személyzet kiszállhatott a kikötőben. A rakománykezelés a határellenőrzés helyétől eltérő helyen is elvégezhető volt.
7. Induláskor értesítést ("Kilépő határellenőrzés iránti kérelem") kellett benyújtani a BULRIS rendszeren keresztül a határellenőrzést végző illetékes hatóságokhoz.⁴⁰⁴

Bulgária a külső vízi határokon történő ellenőrzésekkor a kódex szerinti szabályokat alkalmazta 2024. december 31-ig, 2025-től azonban a Dunán nem végeznek határellenőrzést.

2.5.5. Moldova

Giurgiulesti a Moldovai Köztársaság egyetlen olyan kikötői komplexuma, amely a nyílt tengerre nyílik. A kikötő egység 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

⁴⁰⁴ Hartl: i. m. 2023: 146-181.

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 összhangban⁴⁰⁵ a partra lépést azon kikötő területén, ahol hajóik kikötnek, vagy a kikötő szomszédos településein anélkül, hogy a határátkelőhelyen jelentkeznének, 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.⁴⁰⁶

Az ellenőrzés lépései az alábbiak:

1. A hajótulajdonos, üzemeltető, hajóparancsnok vagy kikötői ügynök értesíti a hatóságokat (tengerészeti ügynökség, határrendőrség és vámhatóságot) 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.
3. A hajó parancsnoka rádiókapcsolatot létesít a kikötőmesterrel és további jelzésekre vár. A Giurgiulesti kikötőkomplexumban 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

⁴⁰⁵ A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet általános konferenciája 91. ülészakán elfogadott, a tengerészek személyazonosító okmányairól szóló 185. számú egyezmény.

⁴⁰⁶ Hartl: i. m. 2023: 183-196.

ügynökség, a határrendőrség, a vámşolgálat 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.⁴⁰⁷

2.5.6. Ukrajna

Ukrajna az Odessza Régióban a Duna bal partján a 66.70-69.30 mérföld (mivel Sulinától Brailáig tengeri területről beszélünk) között 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 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.
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.

⁴⁰⁷ Hartl: i. m. 2023: 197-218.

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 vámshatóságnak 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 ellenőrzi.⁴⁰⁸

2.5.7. 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 és Horvátország) és a schengeni szabályok szerinti ellenőrzést végző államok (Bulgária és Románia) a kódexet alkalmazzák. Példaként hozható Szerbia is, amely még nem alkalmazza ugyan a kódexet, azonban annak jó gyakorlatait átvette. A határforgalom-ellenőrzés technológiájában, az azt végrehajtó dunai országok között a legfontosabb egyezéseket és különbségeket az általam, a technológiai leírások legfontosabb pontjait összevetve kiválasztott öt fő jellemző összevetésével a 7. számú ábrán szemléltetem. (Az összehasonlítás nem tartalmazza a Dunán 2024-ig 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 forma-nyomtatványokat használja (mikortól?)</i>	<i>előzetes kockázatértékelés eredménye befolyásolja a határforgalom-ellenőrzés módját, mélységét</i>
--------------	--	---	--	--	---

⁴⁰⁸ Hartl: i. m. 2023: 197-215.

HU	igen	igen	nem	igen (2020)	nem
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

7. ábra. A vízi határforgalom-ellenőrzés egyes jellemzőinek összehasonlítása hét dunai országban. (*Megjegyzés: teljes jogú schengeni csatlakozás miatt 2024.12.31-ig.) 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 a minden utazási 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.⁴⁰⁹

2.6. A folyami határellenőrzési-rendszer fejlesztési lehetőségei

A folyami határellenőrzési-rendszerek fejlesztési lehetőségei számbavételekor az általános határrendészeti fejlesztési trendek - automatizálás, biometria, robotizáció lehetősége, mesterséges intelligencia alkalmazása, nagyléptékű informatikai rendszerek – vezérelyként jelennek meg.⁴¹⁰ 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 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.”*

Figyelemre méltó, hogy egyszerre tűzik ki célul az élőerő csökkentését, amellett, 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*

⁴⁰⁹ Herczeg: i. m. 2015: 31.

⁴¹⁰ Vájlók László – Balla József – Bartus Gábor – Vedó Attila (2022): A Biztonsági Technológiák Nemzeti Laboratórium Biztonságos Ország Biztonságos Határ alprojekt. *Magyar Rendészet*. 2022/4. doi: [10.32577/mr.2022.4.6](https://doi.org/10.32577/mr.2022.4.6). p. 101.

értelme ez lenne, de hogy teljesen elérő mentessé tegyük az átléptetési folyamatokat és a hatósági felügyeletet azt nem támogatom, hiszen az emberi reakciók mindennek az alapja..” A másik belügyi szakértő megjegyzi: „Az 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.”

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 sávszélességet 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 kellene 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.”

Az interjúk eredményei alapján összeállított, 2022. szeptember 12 és 30 között lezajlott tíz dunai országból összesen 201 fő rendész véleményét tükröző, publikált kutatás⁴¹¹ összeállításához a korábban végrehajtott interjúkból levont következtetéseket használtam fel. A módszertani részben hivatkozott „DARIF 2022” nemzetközi on-line kérdőíves lekérdezést a belügyminisztériumi gyakornoki program keretében⁴¹² végeztem. Több nyelven (magyar mellett angol, illetve horvát, román, bolgár, német, ukrán, szerb és szlovák nyelveken) kidolgozott kérdőívem 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).

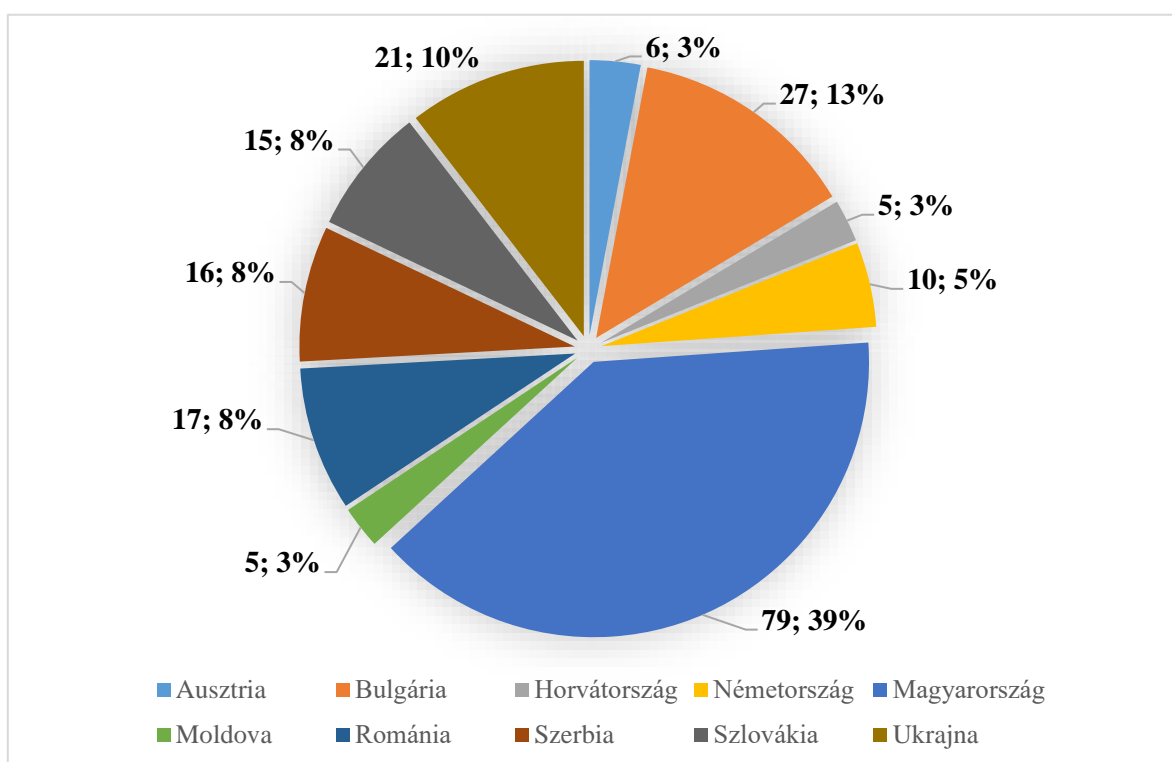
⁴¹¹ Kalmár, Ádám (2023): Law Enforcement Officials’ Opinion on the Security Situation and Cooperation on the Danube: – Based on the “DARIF 2022” International Questionnaire Survey. *Magyar Rendészet*, 23(1), 69–88. <https://doi.org/10.32577/mr.2023.1.4> pp. 69-88.

⁴¹² A kutatásra a Belügyminisztérium közigazgatási államtitkára által meghirdetett, a minisztériumot érintő közszolgálati témában doktorandusz kutatók részére gyakornoki rendszer keretében tudományos kutatás folytatására kiírt nyertes pályázattal a BMSZÜ/1413/2022. számú szerződés alapján került sor.

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 kérdőív kitöltésben ugyan mind a tíz dunai ország részt vett, azonban nem egyenlő mértékben, ez adja a felmérés egyik korlátját.

A 8. ábrán látható, hogy 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 %).

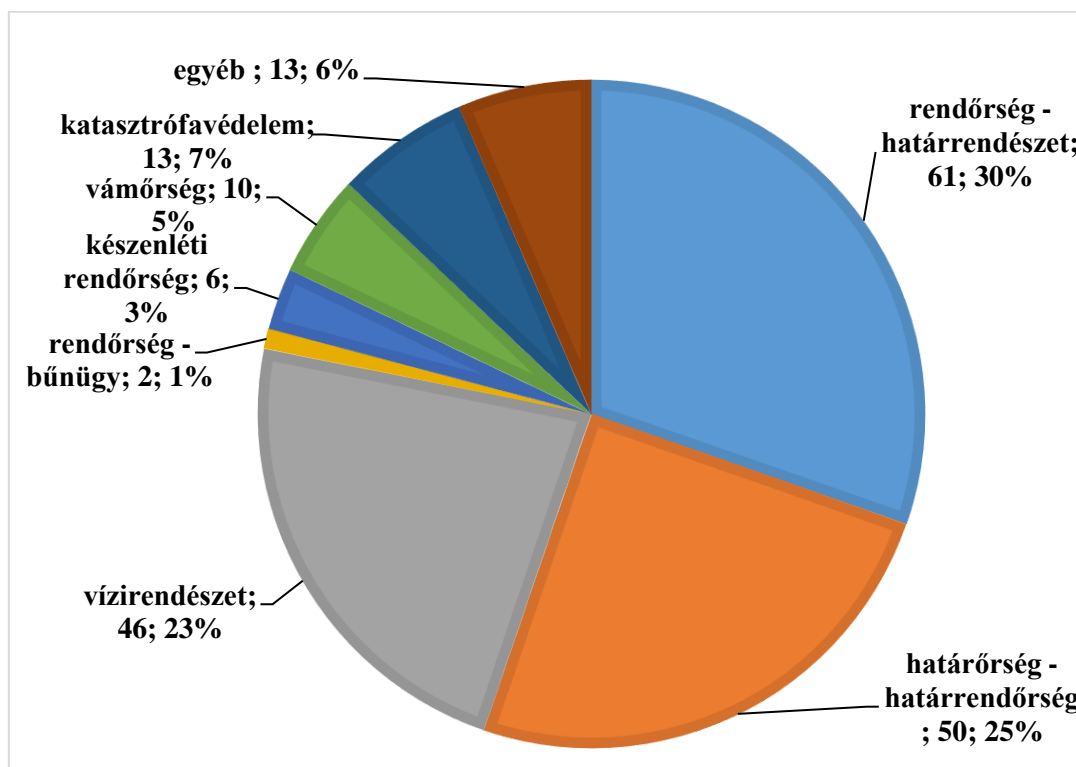


8. ábra. Az "Ön melyik dunai országban dolgozik?" kérdésre adott válaszok (fő;%). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

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 9. ábrán láthatóan 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.

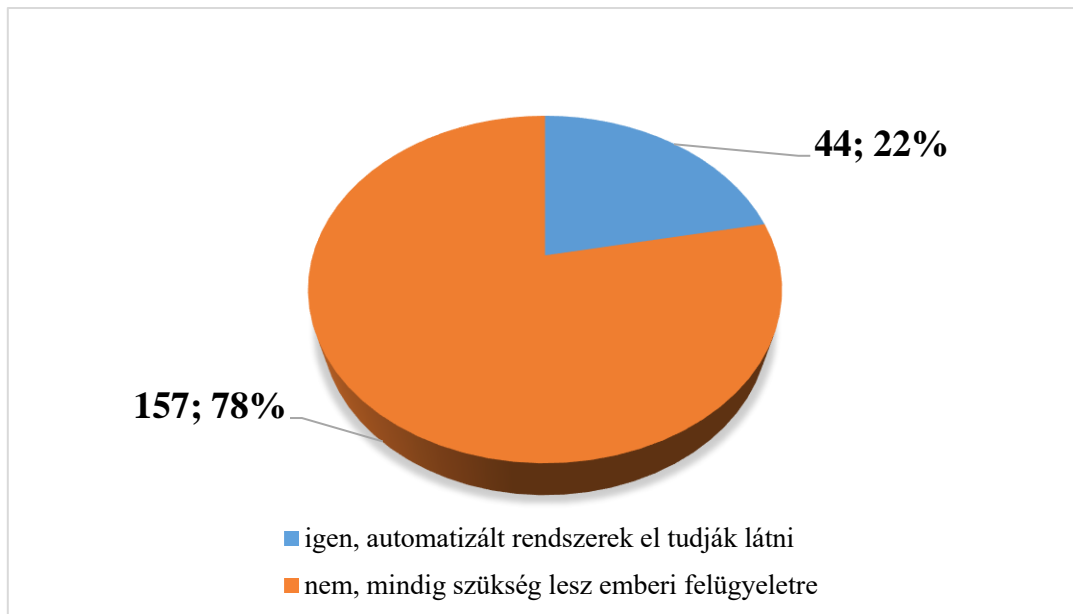


9. ábra. Az "Ön melyik rendészeti szerv vagy hatóság, szervezet alkalmazottja?" kérdésre adott válaszok (fő;%).

Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

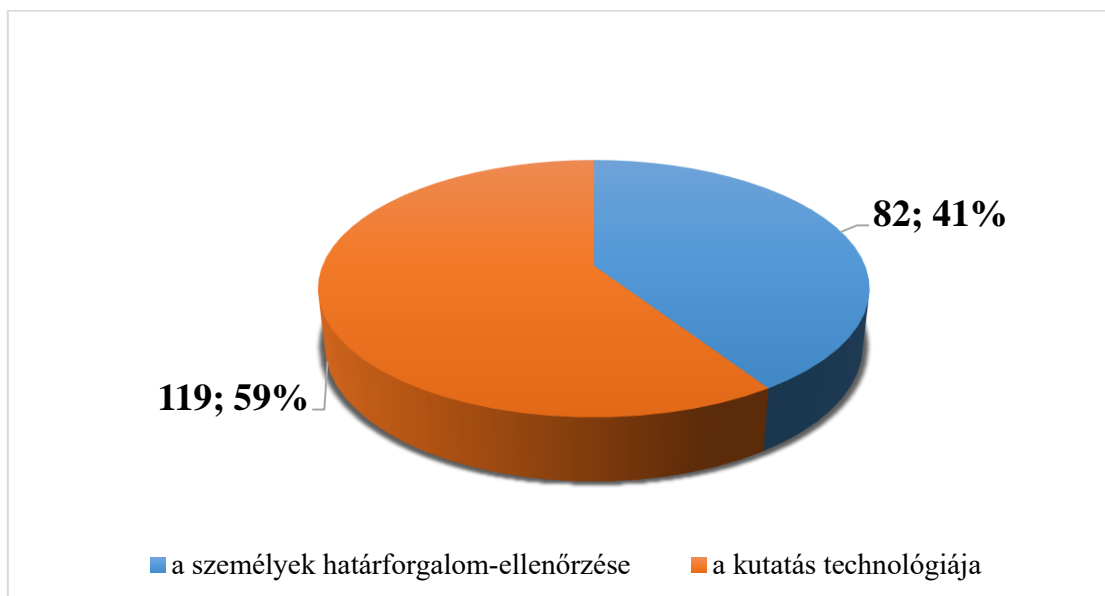
A kérdőíves kutatásomban mindössze három kérdés kapcsolódott a technikai fejlesztésekhez – a többi a következő két fejezethez kapcsolódik – a válaszok azonban megerősítik amit eddig megállapítottam az interjúk során.

A felmérésben vizsgáltam a vízi határforgalom-ellenőrzés fejlesztésének lehetőségeire vonatkozó véleményeket. Az első 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 (10. ábra).



10. ábra. Az "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?" kérdésre adott válaszok (fő;%). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

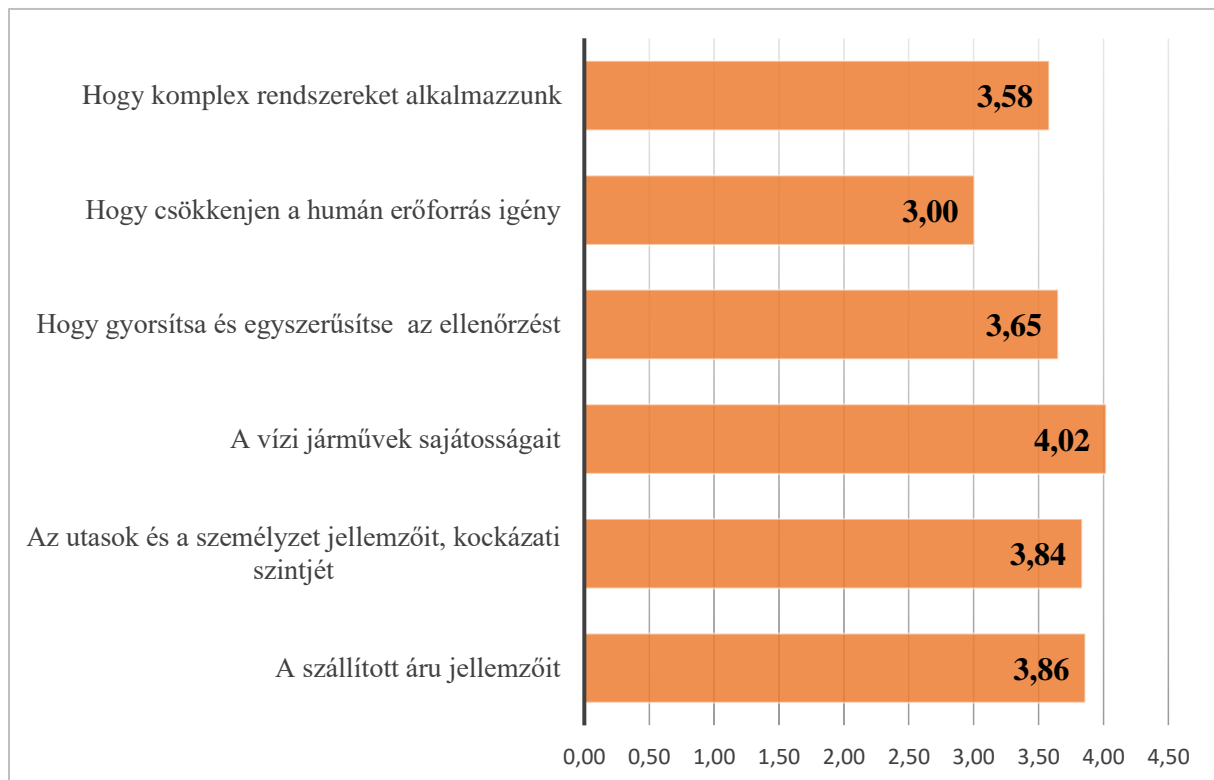
Emellett a következő kérdésre adott válaszokból kiderült, a szakemberek 59,2 %-a szerint a hajó kutatási technológia nagyobb mértékben, jobban modernizálható lesz, mint a személyek határforgalmának ellenőrzése (11. ábra).



11. ábra. Az "Ön szerint a személyek határforgalom ellenőrzésének technológiája, vagy a kutatási technológia modernizálható nagyobb mértékben a Dunán?" kérdésre adott válaszok (fő;%). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A többségi állásponttal szakmailag nem értek egyet, mert a folyami áruszállításban sem az ömlesztett szárazáru, sem pedig a folyékony árunemek nagy térben (uszályokban vagy bárkákban) 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 (12. ábra), vagyis elismerik, hogy ez egy létszámigényes feladat és feltehetően az is marad.



12. 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). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A határellenőrzéseket azonban gyorsan, kulturáltan 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 függenek 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 Projekt⁴¹³ 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.

A határforgalom-ellenőrzésben a fejlesztések zajlanak a biometrikus személyazonosítás legfejlettebb technológiáit integráló majdani európai határregisztrációs rendszerrel. Az EES éles működésének megkezdésétől (várhatóan 2024 év vége) európai szinten regisztrálja az utazók személyes- és határátlépési adatait és megvalósul a tartózkodási idő automatikus számolása 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 működni 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 mondjuk 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 útlevélkezelőnk már a mobileszközével 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 útlevél ellenőrzést mobil eszközökkel hajthatjuk csak végre az utas jelenlétében.”

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.⁴¹⁴ Az EES bevezetése és alkalmazása során nagy teret kap a biometrikus adatok alapján történő személyazonosí-

⁴¹³ iBorderCtrl Projekt: A határátlépési folyamatok felgyorsítására irányuló törekvés. Online. <https://www.iborderctrl.eu/iborderctrl-project-the-quest-of-expediting-border-crossing-processes.html> (Letöltés ideje: 2023.12.21.)

⁴¹⁴ Balla et. al. i. m. 2021: 11.

tás, melyekkel kapcsolatban egyes európai légi határátkelőhelyeken az Automatizált Határelőlenőrzési 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.⁴¹⁵ 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.

A FastPass nevű projekt során Pireus (Görögország) tengeri határátkelőhelyén egy a repülőtéren 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

⁴¹⁵ Balla: i. m. 2019: 105-107.

és a külön kioszkokon keresztül történő regisztráció miatt nem találták szükségesnek az útlevélek ismételt ellenőrzését az e-kapunál, ezért meghatározták, hogy az e-kapunál elegendő lesz az arcfelismerés és ellenőrzés.⁴¹⁶

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.⁴¹⁷ A mohácsihoz hasonló dunai határátkelőhelyeken – ahol az utasok alapvetően nem szállnak ki vagy be – a teljes 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 rendezvényen⁴¹⁸ 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 útlevelelkezelő 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 2022-ben így erősítette meg:” *Szerintem az ABC-kapu rendszer az utasok életkorából adódóan nem megoldható.*”) A személyhajó fedélzetén, mobil eszközökkel történő határforgalom-ellenőrzést a katalógus is a legjobb gyakorlatok között említi.⁴¹⁹ A mobil eszközöknek azonban meg kell felelniük az EES Rendelet követelményeinek. Magyarországon a NOVA.Border program kifejlesztésével az NHERR rendszer 2024-ben már alkalmas az EES fogadására.

⁴¹⁶ Toivonen, Sirra – Kojo, Heta (2017): Recommendation for future ABC installations, Best Practices. *VVT Technology* 30. ISBN 978-951-8559-5. Online. <https://publications.vtt.fi/pdf/technology/2017/T303.pdf> (Letöltés ideje: 2023.12.19.) pp. 81-83.

⁴¹⁷ Leidos: Air, Land and Sea: Securing borders through biometrics. Online. <https://www.leidos.com/sites/leidos/files/2018-08/air-land-and-sea-securing-borders-through-biometrics.pdf> (2023.12.21)

⁴¹⁸ CEPOL Research Week – Young Researchers Network. Budapest, 2024.06.03-04. https://www.linke-din.com/posts/cepol_cepolresearchweek-cepol-euinnovationhub-activity-7208755463935434752-FPj?utm_source=share&utm_medium=member_desktop (Letöltés ideje: 2024.06.20)

⁴¹⁹ A katalógus 78. pontja alapján

Az ETIAS önmagában nem tartalmaz ugyan biometrikus azonosítót, a dunai vízi határátkelőhelyeken azonban várható 2024 évi bevezetése várhatóan jelentős előnyökkel jár a határforgalom-ellenőrzést tekintve. 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.⁴²⁰ Ezen kívül az ETIAS rendszerben a hajós társaságok pedig lekérdezési lehetőséget kapnak, ezáltal a hajóra beszállítás előtt „OK” vagy „NOT OK” választ kaphatnak a leendő utasok ETIAS státuszára vonatkozóan, így jelentősen csökken annak az esélye, hogy a határátkelőhelyre érve érvényes úti okmánnyal vagy vízummal nem rendelkező utasok visszairányítása miatt bírságot kelljen fizetniük.⁴²¹ Az ETIAS engedély meglétének ellenőrzésével tehát csökkenthető – többek között – a szállító vállalat felelősségre vonásának 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 küldésen 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 3. fejezetben foglalmaztam 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.

2.7. A fejezet összefoglalása, következtetések

A második fejezetben megvizsgáltam a schengeni vízi határellenőrzés végrehajtását a Dunán, melyhez elsőként a jogi alapok áttekintésére volt szükség. Kutatásom során megvizsgáltam a vonatkozó nemzetközi jogi eszközöket, multilaterális és bilaterális megállapodásokat, a határrendi együttműködés és a határvíz szabályozását. Meghatározó jelentőségűnek találtam a máig fennálló szerb-horvát dunai jogi határvitát és annak következményeit. A belvízi hajózást

⁴²⁰ 2019. évi XCVI. törvény indokolás 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.

⁴²¹ A Btátv. 143. § alapján és a 35/2024 (II.29.) Korm. rendelet 137. §-a alapján.

érintő határellenőrzés uniós jogi szabályozása a tengeri határellenőrzés szabályainak és ajánlott gyakorlatainak értelemszerű átvételét követeli meg a kódex előírásait követő országoktól. Hazai példa szerint 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 további vizsgálata során megállapítottam, hogy elsősorban a magyar idegen jogi és rendészeti adatkezelési hiányosságok, új egységes dunai megoldások jogszabályban történő kötelező kihirdetésének hiánya, valamint az ebből fakadó előzetes utasadat küldés hiánya csökkenti a kockázatelemzés, ezáltal a vízi határellenőrzés hatékonyságát.

A vízi határellenőrzés technikai fejlesztéseinek kutatásom alapján jelentős szerepe van. A légi határátkelőhelyeken elterjedő e-kapus, biometrikus automata átléptetési megoldások a dunai személyhajóra változtatás nélkül nem adaptálhatók. Azokon egyedileg összeállított mobil személyazonosító munkaállomásokra és speciális átvizsgáló 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 határátkelőellenőrzési eljárásrendek a kódexet alkalmazó dunai határátkelőhelyeken hasonlóságot mutatnak, de további egységesítésükre lenne szükség. A digitális utaslista küldés minden határellenőrző szerv hozzáféréssel működő technikai rendszere, a CEERIS rendszer dunai országokban történő jogi kötelezettsége (hasonlóan Romániához és Bulgáriához) az egységesítés irányába ható tényező, mely elősegíti a határellenőrzést. Ezt mutatja a DAVID formanyomtatványok bevezetése is. A megbízhatóan, valamennyi érintett szerv hozzáféréssel 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 második fejezetben az első hipotézisemet, mely szerint „*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.*” vizsgáltam. A fentiek alapján az általam végzett részkutatókkal azt igazoltnak találtam.

3. A SCHENGENI TÉRSÉG VÍZI BIZTONSÁGI KÖRNYEZETE, KOCKÁZATELEMZÉS ÉS KOCKÁZATKEZELÉS A DUNÁN

3.1. A Duna sérülékenységének megjelenése stratégiai dokumentumokban

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; katonai, politikai, gazdasági, társadalmi és környezeti szektorokra.⁴²² 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.

Milyen mértékben van jelen az Európában kiemelkedő jelentőségű Duna és annak biztonságával kapcsolatos sérülékenysége, biztonsági kérdései a vonatkozó stratégiai dokumentumokban? A folyó évszázadok óta a kereskedelem és az utazás létfontosságú ütüere Európában. Ráadásul a Duna az elmúlt két évben új stratégiai jelentőségre tett szert, miután Oroszország 2022 februárjában teljes körűen megtámadta Ukrajnát, a romániai, moldovai és ukrainai dunai kikötők a kulcsfontosságú exportcikk, például a gabona és a műtrágya átrakodásának és szállításának színterévé váltak, és a háború után is új fenyegetések jelenhetnek meg, ezt később részletesen is elemzem. 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). Megállapította azt is, hogy – bár arra nagy szükség lenne – átfogó

⁴²² Buzan, Barry –Wæver, Ole – De Wilde, Jaap (1998): *Security: a New Framework for Analysis*. Lynne Rienner, Boulder, USA. 1998.

EU Tengeri Biztonsági Stratégia még nem készült.⁴²³ A Duna azonban a tengerekhez viszonyítva még kevésbé rendelkezik biztonsági stratégiai dokumentumokkal ezért a folyamathoz kötődő bűnüldözési kihívások és kockázatok felmérése sem egyszerű feladat.

Európai szinten több biztonsági stratégia is napvilágot látott. Az Európai Biztonsági Stratégiát az Európai Tanács által 2003 decemberében fogadta el. A globális kihívások között kiemeli a tömegpusztító fegyverek elterjedését, a terrorizmust és a szervezett bűnözést, a számítógépes biztonságot, az energiabiztonságot az éghajlatváltozást.⁴²⁴ Európa tengeri védelmi stratégiával is rendelkezik. Ez a terület az ENSZ nemzetközi Tengerhajózási Szervezete (IMO) tevékenysége nyomán jelentős számú tengeri életbiztonsággal, kikötői biztonsággal foglalkozó szabályozóval⁴²⁵ 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.⁴²⁶

A kábítószer-kereskedelem és a szervezett bűnözés elleni uniós ütemterv kiemeli, hogy a tengeri és belvízi kikötők az uniós külkereskedelem volumenének mintegy 75 %-ához és az Unión belüli kereskedelem volumenének 31 %-ához járulnak hozzá, évente 400 millió utas be- és kiszállására kerül sor az uniós kikötőkben.⁴²⁷ Ezért az ilyen logisztikai központok stratégiai

⁴²³ Germond, Basil (2011): The EU's security and the sea: defining a maritime security strategy. *European Security*. 20(4), 563–584. <https://doi.org/10.1080/09662839.2011.635648> pp. 584.

⁴²⁴ Európai Tanács Főtitkársága: Európai Biztonsági Stratégia. Online. <https://www.consilium.europa.eu/media/30811/qc7809568huc.pdf> (Letöltés ideje: 2024.05.02)

⁴²⁵ 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).

⁴²⁶ 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.

⁴²⁷ Európai Bizottság, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, Assessment of potential of maritime and inland ports and inland waterways and of related policy measures, including industrial policy measures (A tengeri és belvízi kikötőkben és belvízi utakban rejlő lehetőségek, valamint a kapcsolódó szakpolitikai intézkedések, többek között az iparpolitikai intézkedések értékelése) – Zárójelentés, Kiadóhivatal, 2020. Online. <https://data.europa.eu/doi/10.2832/03796> (Letöltés ideje: 2024.05.02)

szerepe azonban sebezhetővé teszi azokat a kábítószer-csempészettel és a nagy kockázatot jelentő bűnözői hálózatok és támogatóik általi kihasználással szemben, amint azt az EU drogstratégiája és kapcsolódó cselekvési terve is megfogalmazza.⁴²⁸

Magyarország Nemzeti Biztonsági Stratégiáját (a továbbiakban: biztonsági stratégia) a 1163/2020. (IV.21.) kormányhatározat mellékleteként adták ki, az 2020. április 22-től hatályos. Ez egy átfogó biztonsági stratégia, mely az ország szintjén határoz meg értelmezhető célokat és alapot ad más szakstratégiák, ágazati stratégiák elkészítéséhez.⁴²⁹ A 2020-es dokumentum hazánk biztonsági helyzetét több szegmensre bontva hosszan elemzi. Magyarország 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 az a tény, hogy az Európai Unió felé irányuló szárazföldi migrációs útvonalak közül három (a dél-keleti, déli és keleti irányból) közvetlenül érinti hazánkat. A Közel-Keleten folyamatosan tapasztalható instabil helyzet és egyes ázsiai régiókban, valamint az Afrikában már érezhető klímaváltozás hatása miatt az illegális migráció szempontjából az alábbi migrációs útvonalakra kell fókuszálni:

- 1. Dél-keleti irányból, elsősorban Törökországból kiindulva Görögországon, Bulgárián és Románián keresztül főleg a magyar-román határszakasz;*
- 2. Déli irányból, szintén a török-görög tengelyt érintve elsősorban Észak-Macedónia, Bosznia-Hercegovina és Szerbia területén keresztül a magyar-szerb határszakasz; (Ez esetben számolunk terelődéssel is, amellyel a magyar-szerb határszakaszt elkerülve a magyar-horvát, illetve a magyar-román határszakasz felé történő eltolódást eredményezhet);*
- 3. Keleti irányból a távol-keleti, kisebb részben közel-keleti államokból kiinduló Oroszországot érintő és a magyar-ukrán határt elérő útvonal. Jelentősebb erősödés az orosz-ukrán, illetve a kelet-ukrajnai válság rendeződésétől számítottan várható.*⁴³⁰

⁴²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács közös közleménye a kábítószer-kereskedelem és a szervezett bűnözés elleni küzdelemre vonatkozó uniós ütemtervről. COM/2023/641 final. p.7

⁴²⁹ Módszertani útmutató a kormányzati stratégiai tervezéshez, Miniszterelnöki Hivatal, Budapest, 2004. Online. <https://docplayer.hu/37271679-Modszertani-utmutato-a-kormanyzati-strategiai-tervezeshez.html> (Letöltés ideje: 2024.05.02)

⁴³⁰ 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

A Dunára vonatkozóan a déli irányból érkező illegális migráció gyakorolhat hatást, hiszen a 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 és ez az elmúlt években tendencia is volt.

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 irreguláris migrációra. Kiemelik a belvízi kikötők kábítószer-csempészettel és a szervezett bűnözői hálózatokkal kapcsolatos sérülékenységet és egyes veszélyekre megoldási javaslatokat is kidolgoznak. Szükség volt 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 és cselekvési terveiben jelennek meg. Az EU Tanácsa 2009. június 18-19-i ülésén kérte fel az Európai Bizottságot, hogy készítse el az EU Duna Makro-Regionális Stratégiája, vagyis az EUSDR tervezetét. A bizottság javaslata egy tucat cselekvési területet jelölt meg a régió gazdaságának, versenyképességének, polgári jólétének és fenntartható fejlődésének elősegítése érdekében.⁴³¹ A dokumentum készítői felismerték azt is, hogy a Duna régió államai békén, szabadságon, biztonságon, a jog érvényesülésén alapuló fejlődésének előfeltétele a jogrend megszilárdítása, a korrupció, a szervezett bűnözés és súlyos bűncselekmények elleni küzdelem, nem utolsósorban a szoros határigazgatási együttműködés. E kihívások kezelése érdekében jött létre 2010 decemberében az Európai Bizottság uniós intézményeknek szóló közleménye,⁴³² mely maga az EUSDR alapidokumentuma, illetve a közleményt kísérő cselekvési terv.⁴³³ A 2010-es cselekvési tervben intézkedések és projekt javaslatok kerültek be négy pillérbe (a Duna régió

⁴³¹ Duna régió Stratégia 3 igen a költségvetés célirányos felhasználására, az eredeti ötletek összehangolására, az új szemléletű térségi politikára. Online. https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/5/a9/10000/Duna_Regio_Strategia_sajtoanyag_0.pdf (Letöltés ideje: 2024.05.02)

⁴³² Az Európai Unió Duna régió Stratégiája. i. m.

⁴³³ Bizottság 2010: 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}.

összekapcsolása, a környezet védelme, a jólét építése a régióban és a Duna régió megerősítése címűekbe) melyeket az érintett országoknak és érdekelt feleknek végre kell hajtaniuk. A dunai rendészeti együttműködés terén kiemelt jelentőséggel bír a „A Duna régió megerősítése” elnevezésű pillér, mely az intézményi együttműködés mellett a korrupció elleni küzdelemre, a szervezett és súlyos bűnözésre, 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 „Biztonság” prioritási területet, mely a vízi úton történő és ahhoz kapcsolódó szervezett bűnözés rendészeti szakmai együttműködését elősegítő tevékenységeket szolgálja és ezek megvalósítására projekt példákat sorol fel. Az EUSDR végrehajtásában a 2011-2014 közötti időszakban folyamatosan növekedett a prioritás végrehajtása során a biztonságot növelő projektek száma. Számos szimpóziumot, és együttműködési projekteket hajtottak végre a kiberbűnözés, a korrupciós bűncselekmények, a kábítószer-csempészet elleni hatékonyabb fellépés, valamint a rendőrségi folyami információs szolgáltatások összehangolása érdekében.⁴³⁴ A lezárt pályázatok száma ebben a három évben kimondottan magas volt és látható eredményeket ért el, az azonban vitathatatlan, hogy az EUSDR ambíciózus projektjeinek sikere a résztvevő államok és intézményeik, valamint a célok elérése érdekében megvalósítandó közös fellépésen múltott,⁴³⁵ amelyben hazánkra, mint jelentős schengeni külső határokkal rendelkező országra szintén nagy szerep hárult.

Az EUSDR 2020-ban megújult és jelenleg is hatályos Cselekvési Terve⁴³⁶ a 11. kiemelt kérdés – vagyis a „biztonság” területén – olyan egyre fontosabbá váló kihívásokra kívánt reagálni, mint a klímaváltozás, népesség változás és az illegális migráció. A biztonság ugyanakkor az utolsó prioritás lett a sorban, mely nem hangsúlyozza kiemelt jellegét. A digitalizáció és a kiberbűnözés elleni küzdelem érdekében is össze kívánta fogni a Duna menti államokat. Emellett a bizottsági dokumentum azt is kiemeli, hogy a biztonság a stratégia sok más irányvonalával és tevékenységével összefügg (pl. biztonságos közlekedés, turizmus, járványvédelem, élelmiszerbiztonság stb.) és biztosítja az európai bűnüldöző ügynökségek bevonását. A Duna folyamán történő szállítás biztonsága megköveteli a szervezett bűnözés elleni folyamatos küzdelem mellett a korrupciómentes szolgáltatási környezetet is, így az újonnan kialakított célrendszer erre is koncentrálni.

⁴³⁴ Koev, Kasimir (2014): The Cooperation of the Danube Countries within the frames of the Priority Area 11 of the EU Strategy for the Danube Region /EUSDR/. *Journal of Danubian Studies and Research*. 4(2), pp. 22–30.

⁴³⁵ Chitiba, Konstanca 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.

⁴³⁶ 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.

Az új cselekvési terv a „Biztonság” prioritási területen hét jól elhatárolható fellépést sorol fel, melyeket különböző projektek végrehajtásán keresztül lehet elérni. Ezek 2020-tól az alábbiak:

1. A rendőrségi együttműködés erősítése, a biztonság javítása, a súlyos és szervezett bűnözés elleni fellépés (csempészés, emberkereskedelem, jövedéki termék és lőfegyver-kereskedelem) érdekében, illetve a terrorizmus, információbiztonság, számítógépes bűnözés és hibrid fenyegetések veszélye elleni intézkedések megerősítése.
2. Hosszú távú stratégiai együttműködés előmozdítása a Duna folyam menti rendészeti szervek között az együttműködés fejlesztésével (hálózatépítés, szabványos operatív eljárások vízirendészeti és nemzetközi együttműködés fokozása elsősorban a Vízi Közlekedés Rendészeti Szervezetével, az Aquapollal, az Europol és a SELEC szervezeteivel).
3. A határellenőrzés, okmányellenőrzési rendszerek és konzuli együttműködés fejlesztése, bevált gyakorlatok cseréje és migrációs kérdések kezelése.
4. A törvények betartásának elősegítése és a korrupcióellenes küzdelem támogatása.
5. A Dunai Folyami Fórum kereteinek kialakítása (A 2013-2015 közötti DARIF nevű magyar stratégiai projekt folytatása, éves közös rendészeti akciónapok szervezése).
6. Közös munka az 1a) „Vízi mobilitás” prioritási területtel, melynek célja a harmonizáció és a folyami eljárások gyorsítása, a duplikációk megszüntetése az érintett országok között.
7. Minisztériumi konferenciák megrendezése háromévente.

Az általam elvégzett dokumentumelemzések, az irányító testület angol nyelvű jegyzőkönyveinek vizsgálata alapján⁴³⁷ 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 szer-

⁴³⁷ Kalmár Ádám (2022): Rendészeti együttműködés a Duna Stratégia égisze alatt. *Belügyi Szemle*, 70(12), pp. 2604-2606. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.12.3>

vezett bűnözés elleni küzdelem érdekében, azonban mára ebből évente egy alkalommal megrendezett DARIF dunai rendészeti művelet maradt meg.⁴³⁸ A projekt befejezése óta azonban hasonlóan jelentős és komplex rendészeti pályázatot ebben a prioritásban nem bonyolítottak le. A DARIF projekt során azonban megkezdődött a dunai országok közötti fokozottabb együttműködés, mely a kockázatelemzés kérdéseivel is foglalkozott.

3.2. Határrendészeti kockázatelemzés

Az elmúlt évtizedben a folyami biztonsággal foglalkozó rendészeti gondolkodás tárgya, hogy a Duna milyen mértékű biztonsági kihívásokat jelent a rendészeti szervek számára. Mivel Románia és Bulgária még nem teljes jogú tagja a schengeni térségnek – és Horvátország is csak 2023. január 1-vel vált azzá – így a Dunán 2022. december 31-ig csak Magyarország rendelkezett schengeni külső határral. Ezen dátum óta pedig ennek felelőssége a Szerbia felé és felől érkező vízi járművek és különböző veszélyek tekintetében megmaradt. Emellett a Horvátországból érkezett – elsősorban teherszállító hajók tekintetében – belépéskor továbbra is szükséges mélyszégi ellenőrzéseket végrehajtani a kockázatot jelentő hajók és rakományuk tekintetében, hiszen azok elhaladtak Szerbia partjai mentén, érintkezhetnek annak vízterületén veszteglő hajókkal. Magyarország Duna szakaszának mindkét partja – déli szomszédaival ellentétben – egyazon államhoz tartozik, a balkáni útvonal felől tehát a schengeni térség teljes értékű vízi kapuja, ezért kiemelt feladata a schengeni joganyagban leírtak szerinti magas szintű határrendészeti ellenőrzés végrehajtása, ehhez pedig elengedhetetlen a dunai kockázatok ismerete, elemzése és kezelése.

3.2.1 Fenygetések a Duna különböző szakaszain

Az Europol folyamatosan vizsgálja a súlyos és szervezett bűnözési trendeket Európában, és ad ki fenyegetettség értékeléseket, ez a SOCTA.⁴³⁹ A Dunára vonatkozóan azonban legutóbb 2011-ben adott ki egy rövid elemzést, melyben azt a szervezett bűnözés körében el-

⁴³⁸ A Belügyminisztérium EU-s és nemzetközi támogatással megvalósuló projektjei: A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása. DARIF. Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/a-dunai-folyami-forum-strukturajanak-letrehozasa-darif> (Letöltés ideje: 2024.05.02)

⁴³⁹ SOCTA = Súlyos és Szervezett Bűnözéssel kapcsolatos Fenyegetettség Értékelés, angolul: Serious and Organised Crime Threat Assessment, Online. <https://www.Europol.europa.eu/publications-events/main-reports/socta-report> (Letöltés ideje: 2024.05.02)

követett egyes bűncselekmények lehetséges elkövetése miatt kiemelten veszélyeztetett területnek értékelte.⁴⁴⁰ 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 gyorsjelentés (angolul: Joint SCAN Threat Notice) kiadásán.⁴⁴¹ 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 EnviCrimeNet⁴⁴²-hez) történő csatlakozásra is.⁴⁴³ 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.

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

⁴⁴⁰ Berta: i. m. 2015: 6.

⁴⁴¹ Jechoutek, Christian (2013): *Strategic Analysis to Support the Activities of a Danube River Forum*. Prezentáció. Budapest, Europol, 2013. Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/f/5a/a0000/Europol%20Presentation%20on%20Threat%20Notice%20Danube.pdf> (Letöltés ideje: 2024.04.17)

⁴⁴² A környezeti bűnözés elleni hálózat weboldala: www.envicrimenet.eu/ (Letöltés ideje: 2024.04.17)

⁴⁴³ Smiejczak, Jana (2014): Joint SCAN Threat Notice on Serious and Organised Crime directly linked to the Danube River. Budapest, Europol, 2014. Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/f/5a/a0000/Europol%20Presentation%20on%20Threat%20Notice%20Danube.pdf> (Letöltés ideje: 2024.04.17)

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 becsempészett kokain körülbelül 10%-át a holland piacra szánják, a többit pedig más európai országokba szállítják.⁴⁴⁴ 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 sérülékenyvé teheti.⁴⁴⁵

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 kábítószer-csempész 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 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 csempészett cigaretta lefoglalása Pakson és Budapesten) csak a szerencse révén relizálódtak.⁴⁴⁶ Ezzel egyet értek, utóbbi körülmény maga is a dunai rendészetben jelen lévő biztonsági deficitre utal.

⁴⁴⁴ Port of Rotterdam: Highlights Annual Report 2023. Online. https://reporting.portofrotterdam.com/FbContent.ashx/pub_1018/downloads/v240305102746/PoR_AR_2023_Annual_Report_Highlights.pdf (Letöltés ideje: 2024.05.29)

⁴⁴⁵ Kemp, Walter – Scaturro, Ruggero (2024): Undercurrents. Blue Crime on the Danube. Research Report. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/analysis/undercurrents-blue-crime-on-the-danube/> (Letöltés ideje: 2024.06.28.) p. 13.

⁴⁴⁶ Scaturro: i. m. 2022: 42-45.

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.⁴⁴⁷ A kutatásban 2024 márciusában terepmunkát végezve és interjúkat készítve, valamint a szakértői konzultációk során magam is tevékenyen részt vettem Walter Kemp-el, 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 folyamatszakasz – 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.

3.2.2. 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 válik a szintetikus kábítószeres és prekurzorok 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.⁴⁴⁸

⁴⁴⁷ Kemp: i. m. 2024: 13.

⁴⁴⁸ Kemp: i. m. 2024: 13.

A folyó felső szakaszán, különösen Bajorország és Magyarország között (Szlovákián keresztül) jelentős a sétahajók forgalma. Az osztrák vízrendészet 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.⁴⁴⁹

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.⁴⁵⁰ 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 eset azonban 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 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,⁴⁵¹ mely rendkívül alacsony.

A cigarettacsempészet nagy jövedelmet termel a szervezett bűnözői csoportoknak, hiszen az a dunai áruszállító hajók uszályaiban az ömlesztett rakományba könnyen elrejtendő, megtalálása jelentős erőfeszítéseket igényel. A veszélyforrások nagy része a kutatási feltételek hiányára vezethető vissza, hiszen az ömlesztett áru átvilágítása a jelenlegi technikai feltételek

⁴⁴⁹ Kemp: i. m. 2024: 13.

⁴⁵⁰ Budapesti Rendőr-főkapitányság, Dunai Vízrendészeti Rendőrkapitányság. Bűnügyi értékelő jelentés 2019-2022. Készítette: dr. Csobay Balázs r. alezredes, Bűnügyi Osztályvezető. Budapest, 2024.06.05.

⁴⁵¹ NAV jogsértések 2010-2023.xls, Készítette: Hofgesang Tamás pü. alez., Határvámhivatal Mohács, főosztályvezető. Mohács, 2024.06.05.

mellett lehetetlen.⁴⁵² A jelenleg létező nagy sebességű röntgenrendszerek segítségével a legnagyobb átvilágítható közlekedési eszközök a vasúti kocsik.⁴⁵³ 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.⁴⁵⁴ A folyamaton a kutatás során arra is figyelemmel kell lenni, hogy rakomány alá rejtett csempészáru a keresőkutyákkal is alacsony hatékonysággal fedhető fel, mert egyes rakományok – például műtrágya – megzavarhatják a kutyák szaglását. A 2021 októberében a Dunán feldehített eddigi legjelentősebb cigarettacsempészettel kapcsolatos esemény során az Ukrajnából származó csempész cigarettát só közé rejtették.⁴⁵⁵ 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 4. fejezetben elemzem részletesen.

Kétségtelen, hogy a Duna a Fekete-tenger irányából a teljes jogú schengeni tagállamokba vezető kiemelt illegális migrációs vízi csatorna lehetne, de a hajók fedélzetén megbújva embercsempészt az elmúlt 20 évben hazánk nem tapasztalt.⁴⁵⁶ (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 átkelni a Száva folyón.⁴⁵⁷ A Szerbiából Horvátországba a folyón keresztirányban mozgó migráció a szerb-horvát-magyar hármashatár térségében a Baranya vármegyei rendőrök számára is folyamatosan észlelhető volt, különösen 2017-től.⁴⁵⁸ 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 részt azonban a magyar-horvát határ felé fordult. A szerb menekülttáborokból a 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

⁴⁵² Kalmár Ádám (2022a): Kockázatok a dunai vízi határforgalom-ellenőrzésben. *Magyar Rendészet*, 22(1), 121–138. <https://doi.org/10.32577/mr.2022.1.8>

⁴⁵³ Bendahan, Joseph (2017): Vehicle and Cargo Scanning for Contraband. *Physics Procedia*, /90. 2017. p. 248.

⁴⁵⁴ Csaba Zágón (2013): A tengeri konténeres áruszállítás biztonsága. in. Horváth Attila (szerk.) *Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből. Kiemelten közlekedési alrendszer. Tanulmánykötet*. Bp.: Magyar Hadtudományi Társaság, pp. 153-154

⁴⁵⁵ Növekedés: A tapasztalt nyomozók is megdöbbentek a csempészcigi mennyiségén. Online. <https://novekedes.hu/nav-infotar/a-tapasztalt-nyomozok-is-megdobbentek-a-csempeszcigi-mennyisegen-video-a-cikkben> (Letöltés ideje: 2023.09.22)

⁴⁵⁶ Kalmár: i. m. 2022a: 130.

⁴⁵⁷ Ministry of the Interior of the Republic of Serbia, Smuggling of Humans. Online. <https://socta.mup.gov.rs/krijumcarenje-ljudi/>. (Letöltés ideje: 2024.04.07)

⁴⁵⁸ Kalmár: i. m. 2021b: 296.

Rendőrkapitányság határszakaszán telepített IBH-n keresztül próbált meg Magyarország területére 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. A kezdetben főként pakisztáni, afgán, szír, szomáliai és bangladesi állampolgárságú személyekhez később tunéziai, iráni és iraki férfiakkól 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 továbbszállításukra az M6-os autópályán Budapest irányába. Baranyában a legtöbb elfogott embercsempész 2020-ban 35 fő volt, többnyire ukránok, szírek, szerbek, románok és georgiaiak.⁴⁵⁹ 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 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.”*⁴⁶⁰

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 új-mohácsi 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

⁴⁵⁹ Forrás: Baranya Vármegyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészeti Szolgálat.

⁴⁶⁰ Forrás: Interjú a Mohácsi Rendőrkapitányság, Mohács Határrendészeti Osztály alosztályvezetőjével, 2022.08.27.én.

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.⁴⁶¹

Fontos szerepe van a határellenőrzésben rejlő kockázatok időben történő felismerésének a külső határon.⁴⁶² 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 is 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.⁴⁶³ Ez persze azt is jelenti, hogy mindig vannak és lesznek a schengeni külső határig eljutó, jogsértést elkövető hajók. A dunai országok vízi megfigyelőrendszerei azonban nincsenek egy központban összefogva. Ha ez megvalósulna, akkor a vízi schengeni külső határokat ellenőrző két ország a rendelkezésre álló erővel célirányosabb ellenőrzéseket végezhetne, hatékonyabban dolgozhatna.

3.2.3. A „B” szakaszon megjelenő fenyegetések

A folyó középső szakaszán más típusú kihívásokkal kell szembenézni, elsősorban az üzemanyag-csempészettel és az irreguláris migránsok csempészésével. A bulgáriai Rusze kikötőjének vámisztjei a szerb határhoz közel eső kikötőben 2021-ben 35, 2022-ben pedig 39 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

⁴⁶¹ Forrás: Interjú a Mohácsi Rendőrkapitányság, Mohács Határrendészeti Osztály kockázatelemzőjével, 2022.09.05-én.

⁴⁶² Ritecz: i. m. 2013: 255–264.

⁴⁶³ 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.

van. A csempésztett 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.⁴⁶⁴

A Duna középső szakasza vitathatatlanul érzékeny az embercsempészsre is. Az irreguláris migránsok a balkáni útvonalon délről érkezve például Romániából és Bulgáriából Szerbiába, majd onnan Horvátországba és Magyarországra kívánnak jutni. A Magyarország által szervezett és a Duna régió összes tagországa által egyidőben végrehajtott egyhetes nemzetközi DARIF Közös Műveletek eredményei alapján a hajókon elfogott irreguláris migránsokkal kapcsolatban elsősorban Romániában⁴⁶⁵ és Bulgáriában⁴⁶⁶ 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 kereszt irányú 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 migránsokat Romániába, majd onnan szárazföldön – főként kamionok rakterében – Magyarországra szállítani.⁴⁶⁷ Az embercsempészek emellett a szerb határon át (Kladovo vagy Tekija környékén) a Dunán Romániába próbálnak irreguláris migránsokat juttatni.⁴⁶⁸

3.2.4. A „C” szakaszon megjelenő fenyegetések

⁴⁶⁴ Đorđević, Saša (2023): Fuel to the fire: Impact of fuel smuggling in Southeast Europe. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/08/Saša-Dorđević-Fuel-to-fire-Impact-of-fuel-smuggling-SE-Europe-August-2023.pdf>. (Letöltés ideje: 2024.04.24) pp.15-17.

⁴⁶⁵ Forrás: összefoglaló jelentés a 2. DARIF Művelet végrehajtásáról, szám: Szám:02000/1876-8/2014. ált. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes.

⁴⁶⁶ Forrás: összefoglaló jelentés a 11. DARIF Művelet végrehajtásáról, szám: Szám:02000/6855-8/2024. ált. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes.

⁴⁶⁷ Europol, 42 arrested for smuggling migrants across Danube, March 2024. Online. <https://www.Europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/42-arrested-for-smuggling-migrants-across-danube>. (Letöltés ideje: 2024.05.02)

⁴⁶⁸ Forrás: Interjú egy csempésztésben jártas rendőrség szakértővel Szerbiában, 2024. márciusban. (GI-TOC)

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).⁴⁶⁹ A cigaretta illegális előállításával 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 darab cigarettát foglaltak le, ezek nagy részét a Dnyeszteren túli régió közelében.⁴⁷⁰ 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 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.⁴⁷¹

A NAV általam elemzett nyomozati irataiból⁴⁷² megállapítottam, hogy a cigarettacsempészet az Al-Duna térségéből indul ki. A vámhatóság hajós folyamellenőrzési egysége 2021. október 11-én Pakson a kereskedelmi kikötőben egy ukrán felségjelű hajó kirakódását 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 adójeggy 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

⁴⁶⁹ Kemp: i. m. 2024: 15.

⁴⁷⁰ 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)

⁴⁷¹ Europa Liberă Moldova: Ce exportă în Rusia uzina transnistreană Moldavizolit dar nu mai are voie, Radio Europa Liberă Moldova. Online. <https://moldova.europalibera.org/a/ce-exporta-in-rusia-uzina-transnistreana-moldavizolit-dar-nu-mai-are-voie/32917664.html> (Letöltés ideje: 2024.04.10)

⁴⁷² Az esettanulmányhoz anyagok kiadását engedélyezte a NAV Dél-dunántúli Bűnügyi Igazgatósága, az igazgató 62002-1/620/2022.Ált. számú engedélye alapján.

nyomozási cégháló szerint egy román társaság megvásárolta a só 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 csempészárut azonban Budapestről terítették 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 applikációján⁴⁷³ (SIENA) elküldött kérése alapján a 96 darab konténert az osztrák vámhatóság tételes ellenőrzés alá vonta és megállapította, hogy azok közül hármat átalakítottak, a beltérben intenzív dohányillat volt érezhető és azok padlóján 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 tolohajóval 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 só 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.⁴⁷⁴

A füles-zsákokban elhelyezett csempészárú (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 módszert az ENSZ Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatala (UNODC) a következőképpen írja le: *"egy olyan elrejtési módszer, amelynek során egy törvényes, általában konténeres*

⁴⁷³ A SIENA az Europol biztonságos információcsere-hálózati alkalmazása, mely a tagállamok közötti bünyügyi információcserét segíti. Forrás: Európai Nyomozó: Bűnözők elleni fellépés határokön át. p.7. Online. https://www.Europol.europa.eu/sites/default/files/documents/hu_europeaninvestigator-hungary_0.pdf (Letöltés ideje: 2024.08.22)

⁴⁷⁴ 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. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0054.4579>. pp. 92-93.

szállítmányt használnak fel arra, hogy a származási országból vagy az átrakodási kikötőből a célországba csempésszenek kábítószer. 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”).⁴⁷⁵

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 hídnnyílások 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 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 kockázati profiljai 2023-tól már a „dunai rip-on/rip-off” módszerre épülnek.

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 kanabisz termesztés is jelen van, melyet hajókkal is szállíthatnak.⁴⁷⁶ 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

⁴⁷⁵ Maria Sole Brigati: Rip-on/rip-off modus operandi - what is the impact for the shipping industry? RiskIntelligence, 2023.06.29. Online. <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.)

⁴⁷⁶ Paul Harmes: Romania's Danube Delta & Carpathian Mountains, Naturetrek, 2018. Online. https://d111gbzngntg4t4.cloudfront.net/reports/ROM03_report_180804_Romanias_Danube_Delta_Carpathian_Mountains.pdf. (Letöltés ideje: 2024.05.02) p. 3

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 két és fél tonna kokaint foglaltak le a konstancai kikötőben,⁴⁷⁷ 2019 márciusában pedig majdnem egy tonna kokaint találtak a Duna-delta egy elhagyott ágában.⁴⁷⁸ 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.⁴⁷⁹

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),⁴⁸⁰ 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 kísérleteket a román parti őrség a Fekete-tengerre telepített megfigyelő rendszer segítségével kontrollálja. Az is előfordult, hogy az irreguláris migránsokat a személyzeti listán jogtalanul szerepeltették.⁴⁸¹

⁴⁷⁷ Reuters: Romania seizes record 2.5 tons of Colombian cocaine Online. <https://www.reuters.com/article/idUSKCN0ZH4X1/> (Letöltés ideje: 2023.03.23)

⁴⁷⁸ Csaknem egy tonna kokaint foglaltak le Romániában. Online. <https://www.origo.hu/nagyvilag/20190326-csaknem-egy-tonna-kokaint-foglaltak-le-romaniaban.html> (Letöltés ideje: 2023.03.23)

⁴⁷⁹ Balog Gábor (2015): Bűnügyi kockázatelemzések. In: Herczeg Mónika (szerk). *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma. pp. 84–86.

⁴⁸⁰ Balog: i. m. 2015: 77.

⁴⁸¹ A Fekete-tengeren halászhajóval átkelő bevándorlókat mentettek ki a román hatóságok. *Mandiner*, 2017. november 28. Online. <https://mandiner.hu/kulfold/2017/11/a-fekete-tengeren-halaszhajoval-atkelo-bevandorlokat-mentettek-ki-a-roman-hatosagok> (Letöltés ideje: 2024.05.02)

3.2.5. Kockázatértékelés a Dunán a DARIF Közös Műveletek eredménye alapján

A schengeni külső határok igazgatása szempontjából a külső határokon esetlegesen jelentkező fenyegetettség nagyságának és bekövetkezésének valószínűsége.⁴⁸² Mértékét a rendészeti és más, releváns adatok, illetve a feladatokhoz kapcsolódó információk közötti összefüggések értékelését végző rendszeres, célirányos, összehangolt tevékenység határozza meg.⁴⁸³ 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.⁴⁸⁴ 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”.⁴⁸⁵

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.⁴⁸⁶ 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

⁴⁸² Boda József et al. (szerk.), (2019): *Rendészettudományi szaklexikon*. Bp.: Dialóg Campus. p. 325.

⁴⁸³ Dr. Máttyás i. m. 2020: 46.

⁴⁸⁴ Csaba Zágón: Határbiztonsági kocka 2021 v1b.ppt, (előadás anyaga az NKE RDI Doktori Iskola részére) 2021. 28.

⁴⁸⁵ Máttyás Szabolcs (2020): *Az elemző-értékelő munka gyakorlati aspektusai*. Bp.: Nemzeti Közszerzői Egyetem, Közigazgatási Továbbképzési Intézet, 2020. p. 46

⁴⁸⁶ A katalógus 117. pontja alapján.

megjelenő kockázatokra szükséges koncentrálni. A dunai teherszállító hajók méretükből és felépítésükből, illetve a folyékony és ömlesztett szárazáru rakományukból adódóan nehezen kutathatók, így már az áruszállítás különleges módját kockázatként értékelem.⁴⁸⁷ 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.⁴⁸⁸ 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.⁴⁸⁹ A műveleti együttműködés a koordinációs központ évente történő felállításával a nemzetközi együttműködés új dimenziója a Dunán, mely ezáltal fokozza a bűnüldözés hatékonyságát.⁴⁹⁰ A projektben működött egy kockázatelemző munkacsoport. A munkacsoport vizsgálta az embercsempészség, 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.⁴⁹¹

Tekintettel arra, hogy kevés nemzeti adat áll rendelkezésre a dunai lefoglalásokról, és nincs közös adatbázis,⁴⁹² 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

⁴⁸⁷ Kalmár: i. m. 2022: 124.

⁴⁸⁸ Danube Commission (2023): Market Observation for Danube navigation: Results in 2022. Budapest. HU ISSN 3004-0086. 19-23. Online. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/> (letöltés: 2023.11.09.)

⁴⁸⁹ Európai Bizottság: i. m. . 2016: 36–38.

⁴⁹⁰ Kalmár: i. m. 2021: 293-301.

⁴⁹¹ Balog: i. m. 2015: 20–21.

⁴⁹² 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 látszólagos jogsértések a dunai hajókon.

A 2014-től 2023-ig végrehajtott dunai közös műveletek alatt a legjellemzőbb jogsértő cselekmények összegyűjtésével a fennálló fenyegetettség valószínűségét vizsgáltam, melyet a rendészeti kockázatelemzés elvei alapján „kockázati-térképen” ábrázoltam (13. ábra). Ez 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 a 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 során 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 cigarettacsempészet bizonyosan minden ország vízi szakaszán

megjelenik. Több országban közepesen vagy nagyon valószínű a környeztkárosítás megjelenése, a dunai illegális halászat és a víziközlekedési bűncselekmények elkövetése is (elsősorban az ittas vízijármű-vezetés fordul elő).⁴⁹³

Országok	Jogsértő cselekmények								
	Illegális migráció (emberesempészség, tiltott határátlépés)	Egyéb illegális migrációs jogsértő cselekmények (külf. rend. kapcs.) szabcs.)	Jogellenes foglalkoztatás	Közokirat és magánokirat hamisítás	Lopás	Csempészet	Környezet károsítás	A vízi közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények	Orvhalászat
DE	Green	Red	Red	Yellow	Red	Yellow	Green	Yellow	Green
AT	Green	Red	Red	Yellow	Red	Red	Yellow	Green	Green
SK	Green	Green	Green	Green	Yellow	Green	Red	Green	Red
HU	Yellow	Green	Green	Yellow	Red	Red	Yellow	Red	Red
HR	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Red	Green	Yellow	Yellow
RS	Yellow	Green	Green	Yellow	Red	Green	Green	Green	Green
RO	Red	Green	Green	Yellow	Green	Red	Green	Yellow	Red
BG	Red	Green	Green	Yellow	Red	Red	Green	Green	Yellow
MD	Green	Green	Green	Green	Yellow	Red	Yellow	Green	Yellow
UA	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Green	Red	Green

Jelmagyarázat: A jogsértő cselekmény valószínűsége az ország Duna szakaszán

NAGYON VALÓSZÍNŰ
KÖZEPESEN VALÓSZÍNŰ
KIS VALÓSZÍNŰSÉGŰ

13. 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.

⁴⁹³ Kalmár: i. m. 2022a: 121-138.

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.

$$\text{Kockázat értéke} = \text{Valószínűség} \times \text{Hatás}^{494}$$

A hatás szintje magasabb, ha a jogsértés a határ- és belső biztonságra nagyobb fenyegetést jelent, vagy a jogsértés humanitárius veszélyt is okoz.⁴⁹⁵ Ilyen nagyobb hatású cselekmények az illegális migrációs jogsértések (melyek akár a migráns sérülését okozhatják, vagy emberi életet 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 14. ábrán jeleztem meg.

Magyarország Duna szakaszán feldett jogsértő cselekmények	Illegális migráció (embercsempészés, tiltott határátlépés)	Egyéb illegális migrációs jogsértő cselekmények (külföldiek rendszertével kapes. szab.s.)	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

⁴⁹⁴ Blank, Rebecca M. at. al. (2012): Guide for conducting risk assessments. *NIST Special Publication 800-30. Rev. 1*. Online. National Institute of Standards and Technology, US Dept. of Commerce. Gaithersburg, MD, USA. <https://nvlpubs.nist.gov/nistpubs/legacy/sp/nistspecialpublication800-30r1.pdf> (Letöltés ideje: 2024.05.02) p. 35.

⁴⁹⁵ Frontex: Közös integrált kockázatelemzési modell. Összefoglaló füzet. Online. https://www.frontex.europa.eu/assets/CIRAM/hu_CIRAM_brochure_2013.pdf (Letöltés ideje: 2024.05.02) p. 10.

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

14. ábra. Kockázatok nagysága a Magyarország schengeni külső dunai határán. A szerző szerkesztése.

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 háromszoros 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 elemzés⁴⁹⁶ 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 készülségi 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 korlátait vagy fokozóit szintén függőleges oszlopok jelzik. A hajókon a schengeni térségbe

⁴⁹⁶ Reliance Risk: *Using Bow-tie Analyses To Simplify Risk Management*. (2010. december 9.). Online. <https://www.reliancerisk.com/> (Letöltés ideje: 2023.05.02)

tartó tiltott árucsempészség 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.⁴⁹⁷ Az is növeli a kockázatot, 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 található üregvizsgálót és video-endoszkópot, amelyek kisméretű sötét üregek, zárt helyek átvizsgálására alkalmasak csak. Az átkelőhelyen az ömlesztett árut 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 eszközláció szabályozása egyrészt a technikai eszközök fejlesztésén keresztül valósulhat meg, mobil átvilágító berendezéseket érdemes beszerezni, vagy kábítószerkereső kutyákat nagyobb számban alkalmazni. A rendőrök és vámtiszték 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 kockázatokot azonosítják be és írják le. Ennek a határon átnyúló bűnüldözési feladatok hatékonyabb végrehajtása érdekében kialakított kockázati profilnak az egyik legfontosabb eleme az előértesítés.⁴⁹⁸ 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 biztonsá-

⁴⁹⁷ A 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás 215. pontja alapján.

⁴⁹⁸ Csaba Zágón (2012): A határellenőrzés kockázati értékelése: határátkelőhelyek kockázati profilja és ennek lehetséges eleme az előértesítés. *Magyar Rendészet*, 12. (2012), 1. pp. 69–77

gát garantáló valamennyi hatóság korai észleléssel működő felderítésalapú közös komplex kockázatelemzésére van szükség a biztonság növelése érdekében. A határrendészetben – szemben a vámhatósági ellenőrzésekkel – jelenleg is működik előzetes értesítési rendszer. A személyhajók kétharmada személyzeti és utaslistájukat a kikötőbe érkezés előtt legalább 24 órával megküldik a határrendészeti szerv részére,⁴⁹⁹ amely a kockázatos utaskategóriákra vonatkozóan előzetes ellenőrzéseket végez a nemzeti és schengeni adatállományokban. A magyar vámhatóság 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. Tétéles áruvizsgálatot a nagy mennyiségű árunál nem lehet megvalósítani, így kockázatelemzés 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.⁵⁰⁰

3.3. 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.⁵⁰¹ 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 kérdéseket⁵⁰² 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 szín-

⁴⁹⁹ A kódex VI. melléklete 3.1.2 pontja alapján.

⁵⁰⁰ Kalmár Ádám (2015): Közös műveletek és képzések munkacsoport. In: Herczeg Mónika (szerk.), (2015): *A Dunai Folyami Fórum Strukturájának létrehozása, DARIF*. Bp.: Magyarország Belügyminisztériuma. pp. 44–50.

⁵⁰¹ 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. Online. https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/2/a9/10000/com2010_715_danube_hu.pdf (Letöltés ideje: 2024.05.06)

⁵⁰² Kalmár: i. m. 2022: 2597-2601.

ten, 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 módszertani résznél mellékelte interjú-vezérfonal első része alapján⁵⁰³ 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, határrendészeti 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.

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 irreguláris migrációs folyamatokban legnagyobb szerepet játszó Törökország helyzete az alapja. Törökországba komoly intézkedéseket tett a határőrizet terén a keleti, elsősorban az iráni határán, és a mélységben is nagy hatáskörrel fogja el az irreguláris migránsokat, számuk azonban folyamatosan emelkedik. Az országban jogellenesen tartózkodók száma 4,5 millió fő, az átmeneti védelem alatt álló szír állampolgárok száma 3,7 millióra, az afgánoké fél millióra rúg. Bár az embercsempészés 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.⁵⁰⁴ Első belügyi interjúalanyom a Duna régió biztonságával kapcsolatban kiemelte: *„Törökországról azt kell tudni, hogy nekik a tengeri kereskedelem elkerüléstől fontos [...] és ahol ez ilyen nagy volumenű, oda rátelepszik az illegális cselekmények*

⁵⁰³ A kutatásra a Belügyminisztérium közigazgatási államtitkára által meghírdetett, 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.

⁵⁰⁴ Ormai Tamás (2021). Törökország migrációs helyzetképe. In Teke András (szerk.), *A nemzetközi migráció kihívásai és kezelésének módja hazánkban, valamint a balkáni migrációs útvonal államaiban*. Bp.: MRTT Migrációs Tagozat. pp. 94–99.

nagy része legyen az áru, kábítószer, embercsempészség. Azt látjuk az illegális migrációs jelentésekből, hogy az Égei-tengeren 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 román-bolgár Fekete-tengeri Duna-delta helyszín is, ahol ezeken túl még az árucsempészet és más illegális cselekmények is megvalósulhatnak.”

A Duna-delta térségében a Törökország felől érkező csempészet és irreguláris migráció miatt a Duna régióban elsősorban a tengeri tapasztalattal is rendelkező Románia helyzete hangsúlyos. Az illegális migráció szempontjából Románia tranzitország, de a Duna-deltában fekvő Tulcsa szerepel a Szíriából, Afganisztánból és Irakból becsempészett migránsok térképén, de a Román Határrendőrség nagy erőfeszítéseket tesz, hogy a tenger felől érkező migránsokat segítők, Romániában működő embercsempész csoportokat beazonosítsa, tagjait letartóztassa. A 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.⁵⁰⁵

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 (...2015 évi..) 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 kíséreni, 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 embercsempészt mint elméletileg fennálló lehetőséget a Dunán. Egyikük kiemelte, hogy *„ a migrációs válság*

⁵⁰⁵ 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(2), pp. 320–333.

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.”

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 átjutni 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 belügyi interjúalanyom szerint: *„Törökországból azt látjuk az illegális migrációs jelentésekből, hogy az Égei-tengeren Olaszország, illetve más földközi-tengeri partszakasszal rendelkező uniós tagországok felé mennek a csempészek, de mivel tudják hogy ezekre súlyoznak, Frontex akciót, vagy más uniós műveletet hajtanak végre ott, ezért megpróbálják új csatornákon az illegális tevékenységeket elindítani. Ilyen a román-bolgár fekete-tengeri Duna-delta is, ahol ezeken túl még az árucsempészet és más illegális cselekmények is nagy számban megvalósulhatnak.”*

A biztonságot meghatározó tényezők helyzetét elemző kérdésekre adott válaszaikban az interjúalanyok a látenciára, vagyis a nem ismert, de a regisztrálnál 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 dunai szállításban egy ügyben összesen 57 millió szálát foglaltak le. A kiemelkedő felderítésről esettanulmányt készítettem. Összehasonlításként, ez olyan nagy áru mennyiség, hogy a NAV a azt megelőző 2020-as évben a magyar határszakaszokon és az országban összesen 44 millió szál cigarettát foglalt le.⁵⁰⁶

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”* sejtetnek. 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 számok is kellenek, melyek nem magasak a dunai bűnelkövetés kapcsán.

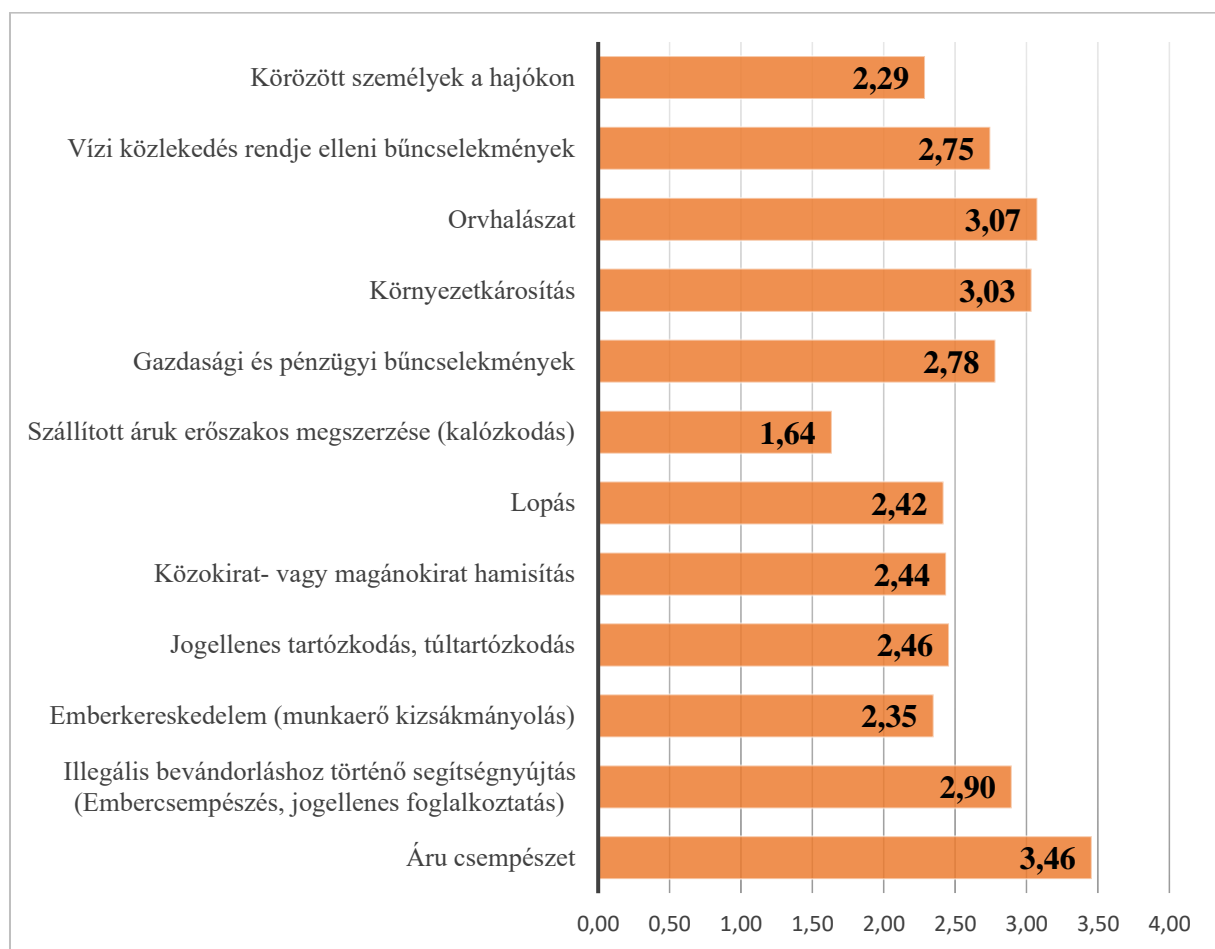
Az interjúk során adott válaszok előkészítéséként szolgáltak a 2022. szeptemberében készült, a dunai országok rendészeinek véleményét tükröző – a 2. fejezetben is idézett – online kérdőíves kutatásomhoz. A kérdőív második részében⁵⁰⁷ a dunai biztonsági fenyegetésekre, kockázatokra és a hajókon elkövetett jogellenes cselekmények veszélyeire kérdeztem rá, ter-

⁵⁰⁶Nemzeti Adó- és Vámhivatal: Dohánygyártmányok lefoglalása. Online. https://nav.gov.hu/vam/felderitesi_eredmenyek (Letöltés ideje: 2023.08.31.)

⁵⁰⁷ Kalmár: i. m. 2023: 74-79.

mésztesen 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 személyszállításához képest.

A hajózásban a különböző jogszétsékekkel kapcsolatos bűnügyi fertözöttség felmérésére a felsoroltak a DARIF műveletek során készített kockázatelemző táblázat alapján kerültek a következő kérdésbe. (15. 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.



15. 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). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A válaszokat országokénti bontásban – a magasabb értékeket zöld, a közepeseket sárga az alacsonyakat piros nyilakkal – is szemléltettem a 16. ábrán. A legmagasabb pontszámokat kapott válaszok szerint Ausztriában a környezetkárosítás és a vízi közlekedés rendje elleni bűncselekmények, Bulgáriában az orvhalászat, Németországban a vízi közlekedés rendje elleni bűncselekmények, Horvátországban a környezetkárosítás és az orvhalászat, Moldovában emellett a gazdasági-pénzügyi bűncselekmények kockázatát is magasnak tartják. Ezek azonban lokálisan bekövetkező események.

A legfontosabbnak azonban 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 koncentrálni.

Ország	Árucsempészet	Illegális bevándorláshoz történő segítségnyújtás (Embercsempészés, jogellenes foglalkoztatás)	Ember-kereskedelem (kizsákmányolás)	Jogellenes tartózkodás, túltartózkodás	Közokirat- 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

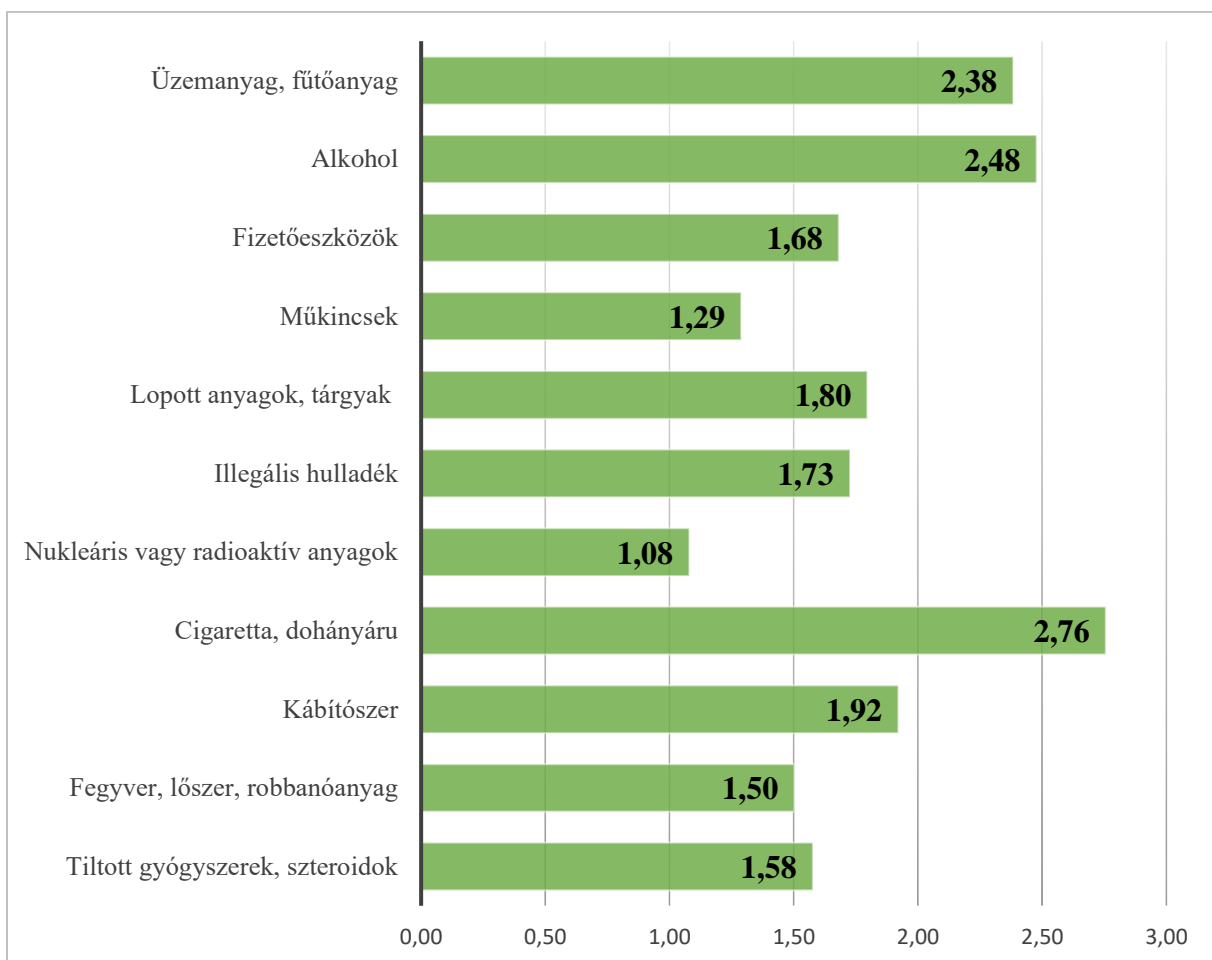
16. ábra. Jogellenes cselekmények kockázata hajókon ország bontásban az online felmérés eredménye alapján.

(Átlag pont). 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 (17. 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) csempészete 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 csempészás 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 cigarettacsempészetrel 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 egyszerűen 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.⁵⁰⁸

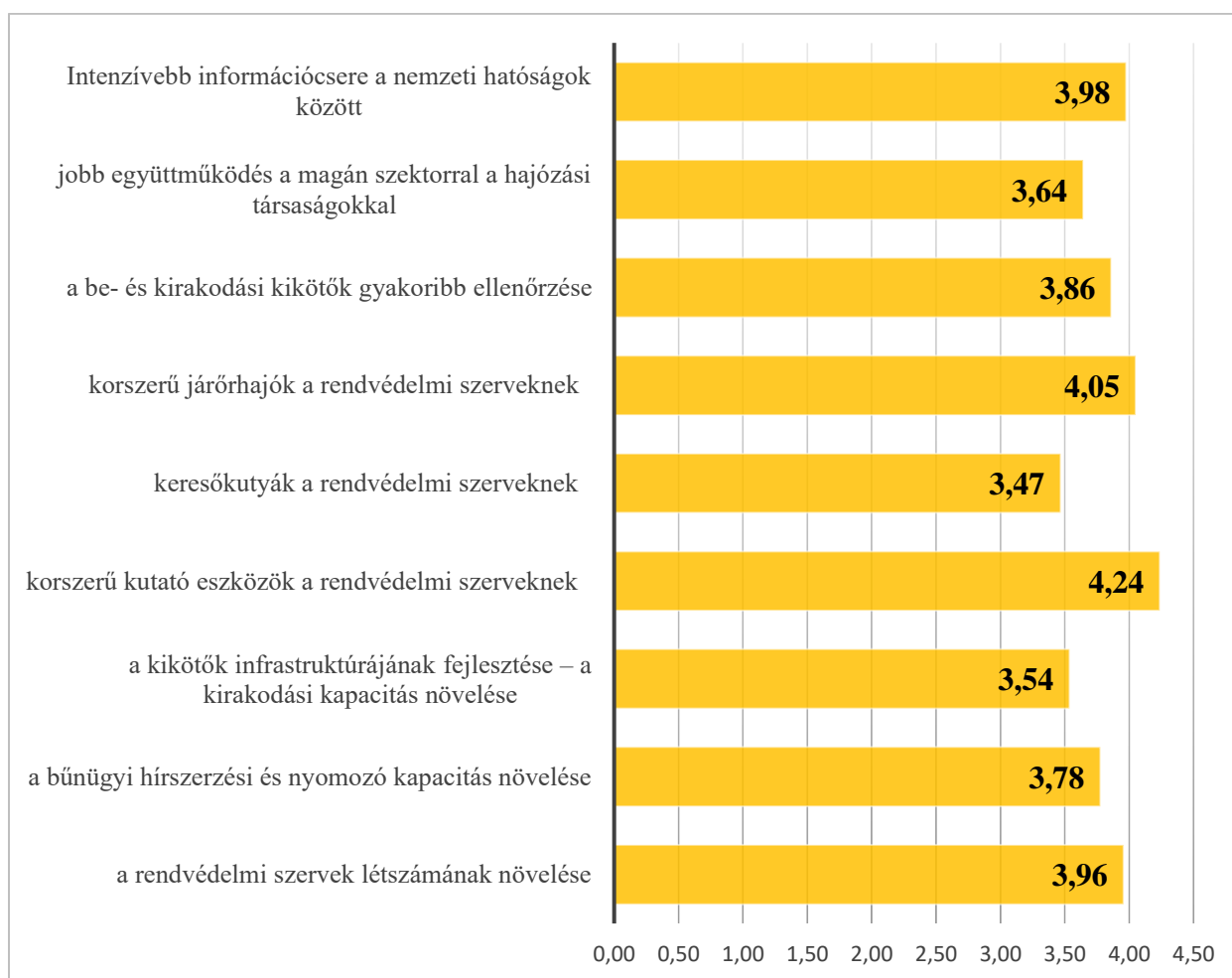


17. ábra. A „Véleménye vagy tapasztalata szerint a rendvédelmi szervek mely áruk csempészetét derítik fel országuk Duna szakaszán közlekedő hajókon, kikötőiben a leggyakrabban?” kérdésre adott válaszok. (1- Soha, 2-

⁵⁰⁸ Kalmár: i. m. 2022a: 133–134.

Évente párszor, 3 – Havonta, 4 – Hetente, 5 – Hetente többször) (Átlag pont). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

Ezt követően arra kerestem a választ, milyen intézkedésekre lenne szükség nemzeti szinten a dunai hajózás biztonságosságának erősítése érdekében. A 18. ábrán látható, hogy a megkérdezettek 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 árucsempészes megakadályozására a tagállamok elsősorban a szárazföldi határokon koncentrálnak 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 rendvédelmi szervek létszámának növelése (3,96), a be- és kirakodási kikötők gyakoribb ellenőrzése (3,86) és a a bűnügyi hírszerzési és nyomozó kapacitás növelése (3,78).



18. ábra. A „Véleménye szerint milyen intézkedésekre lenne szükség nemzeti szinten a dunai hajózás biztonságának erősítése érdekében?” kérdésre adott válaszok. (1- Egyáltalán nem fontos, 5 – Nagyon fontos). (Átlag pont). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

Forrás: a szerző felmérése.

A szakértők, kutatásom alapján tehát megerősítették, hogy a dunai biztonság megerősítéséhez nem elég a korszerű kutató eszközök és járőrhajók beszerzése a rendvédelmi szervezeteknek, azokat üzemeltetni is szükséges a rendészetben bekövetkező kudarc esemény elkerülése érdekében. A kudarc esemény (pld: a 2021-ben a Mohácson becsempészett majd Pakson szerencsésen felderített hatalmas mennyiségű hajóba rejtett csempész cigaretta esetén) egyébiránt maga is előtérbe hozhat új technikai megoldásokat is a határforgalom-ellenőrzésben. Ilyenkor elsősorban a rendészeti technika tökéletesítése történik meg az első fázisban, amely aztán a szervezet létszámának és felépítésének változását kényszerítheti ki, az pedig az új rendészeti módszerek bevezetését indukálhatja, ahogyan azt a hadművészet fejlődésének egyik alapvető összefüggése is leírja.⁵⁰⁹ Az elméletet jól példázza, hogy a fenti esemény 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.⁵¹⁰ 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

⁵⁰⁹ Szabó Miklós (2006): Légiuralom-elmélet – légi fegyverkezés – a Magyar Királyi Légierő az 1930-as években c. előadása. Online. <https://mindentudas.hu/el%C5%91ad%C3%A1sok/tudom%C3%A1nyter%C3%BCle-tek/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: 2023.05.02)

⁵¹⁰ 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.

ezekből felmerült információkat a dunai országok rendészeti szerveinek meg kell osztania egymással!

3.4. Az orosz-ukrán háború hatása a dunai kockázatokra

A folyami biztonsági kockázatok, a határon átnyúló jogellenes cselekmények lehetséges változásainak vizsgálata Oroszország ukrajnai háborúja hatására vizsgálható. 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,⁵¹¹ 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 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 ukrajnai 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 ukrajnai 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

⁵¹¹ Csaba: i. m. 2013: 134-135.

2022 májusában indított „EU-Ukrajna 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.⁵¹² 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 a következőképpen alakult:

- Izmail kikötője: + 218 %;
- Reni kikötője + 500%;
- Uszt-Dunajszk kikötője - 12,2-szeresére nőtt.⁵¹³

A fekete-tengeri szolidaritási folyosók összeomlása után 2023. július 24-én éjjel, majd augusztusban és szeptemberben Oroszország megtámadta az ukrán kikötői infrastruktúrát a Dunán drónokkal és ennek következtében silók, tartályok, raktárak, adminisztratív épületek megromlódottak, és jelentős mennyiségű gabonaszállítmány semmisült meg. Oroszország több esetben blokkolta az ukrán dunai kikötőbe érkező flotta regisztrációját, amely a gabonaszállítások leállítását eredményezte 2023 nyarán.⁵¹⁴ A fekete-tengeri orosz blokádnak 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-ukrainai Reni kikötőjének hajófogadási kapacitását kezdte el fejleszteni.⁵¹⁵ Válaszcspaként

⁵¹² Európai Bizottság: EU-Ukrajna szolidaritási folyosók. Online. https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_hu (Letöltés ideje: 2024.04.29.)

⁵¹³ Danube Commission: Market Observation for Danube Navigation: Results in 2022. Budapest, 2023. Online. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2022/> (Letöltés ideje: 2024.04.18) 35-37.

⁵¹⁴ Borbándi Dániel: Oroszország blokkolja a hajók belépését az összes ukrán kikötőbe. Online. <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.)

⁵¹⁵ Balizs Benedek: Ukrajna igyekszik helyreállítani a Duna menti kikötőit. Online. <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.)

Oroszország Reni kikötőjét támadta drónokkal, melynek során egy román dunai hajó is megsérült.⁵¹⁶

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 kőolaj-termékek 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).

A személyszállítást természetesen ellenkező előjellel változtatta meg a háború közeledése. 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.⁵¹⁷ A kereskedelmi adatok elemzése alapján elmondható, hogy az ukrainai teljes körű orosz agresszió hatása jelentős hatással volt a személyfuvarozásra,

⁵¹⁶ Bereznay István: Egy NATO-tagország hajóját találta el az oroszok egyik csapása. Online. <https://index.hu/kulfold/2023/07/26/haboru-oroszorszag-ukrajna-orosz-csapas-gabonatarolok-romania-nato-civil-hajo/> (Letöltés ideje: 2023.07.26.)

⁵¹⁷ Danube Commission: Market Observation for Danube Navigation: Results for period January-September 2023. Budapest, 2024. Online. <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) pp. 35-37

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.⁵¹⁸ Ez azonban nem történt meg.

A Duna alsó szakaszának gazdasági élénkülése 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.⁵¹⁹ A folyón tehát nem Nyugat-Európa felé halad a növekvő áruforgalom, így a gazdasági adatokból – egyelőre – nem 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 csempésési útvonalak esetleges Duna felé tolódásának valószínűségét. A látogatások abból a kérdésből indultak ki, hogy az orosz-ukrán háború és a dunai kikötők teherforgalmának felfutása rövid távon eredményezheti-e új bűnözői piacok és csatornák megjelenését a folyamamon elsősorban a fegyverek, lőszeres 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

⁵¹⁸ Mihm, Andreas: Die Donaukommission wirft Russland raus. Online. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/donaukommission-wirft-russland-raus-nach-168-jahren-19508800.html> (Letöltés ideje: 2024.02.12.)

⁵¹⁹ Gordiichuk, Dana: On the river and the sea. Ukraine is bringing back container shipping. What does this mean for the economy? Economic Pravda. Online. <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/14/711166/> (Letöltés ideje: 2024.04.30)

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).⁵²⁰ De ilyen a Sanghaji Együtműködési 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 hibrid-háború, mely 2024 derekán is tart, kimenetele megjósolhatatlan. Oroszország külpolitikai koncepciója alapján az orosz érdekeket a világtengereken is biztosítani kell.⁵²¹ 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.⁵²²

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 elöl menekülők csempészése hajón.*
3. *A cigaretta és kábítószer-csempészet erősödése.*

Fennáll a fenyegetés, hogy Ukrajnába a frontvonalra leginkább keresett pszichoaktív szerezket, 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.⁵²³ Ezek a

⁵²⁰ Szenes Zoltán (2017): Katonai biztonság napjainkban. Új fenyegetések, új háborúk, új elméletek. in: Finszter Géza – Sabjanics István (szerk.) *Biztonsági kihívások a 21. században*. Bp.: Dialóg Campus. p. 72

⁵²¹ Kis-Benedek József (2023): *Az orosz-ukrán háború és a hadtudomány*. Hadtudomány. XXXIII. évfolyam. 2023/3. DOI: <https://doi.org/10.17047/HADTUD.2023.33.3.32> pp. 32-35

⁵²² Csurgó Attila – Kállai Ernő – Zsóri Ferenc (2024): Az orosz műszaki tevékenység jellemzői az orosz-ukrán háborúban. *Honvédségi Szemle – Hungarian Defence Review*, 152(3), 33–45. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2024.3.3> p. 41.

⁵²³ GI-TOC, UKR-Obs: Drugs in the front line. 2024. Online. <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-synthetic-drugs-ocindex/> (Letöltés ideje: 2024.06.27.)

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 elől menekülnek, hajón is érkehetnek, 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.⁵²⁴ Utoljára, de nem utolsósorban a teljeskörű háború kitörése óta eltelt időszakban az ukrán dohánygyárakat lebombázták, ezért Moldovából Ukrajnába és Romániába, majd Reni kikötőjén keresztül az EU felé hamisított cigarettát csempészhettek, illetve házi készítésű szintetikus kábítószereket exportáltak Romániába és más uniós országokba a Reninél lévő gabonahajók matrózaiból toborzott csoportok segítségével.⁵²⁵

A háború befejezése után azonban az alábbi fenyegetésekkel is számolni kell:

4. *A frontvonalról érkező szervezett bűnözői csoportok.*
5. *Kiképzett drón operátorok felhasználása.*
6. *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.

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

⁵²⁴ A GI-TOC által szervezett „Blue Crime on the Blue Danube” konferencia és szakértői találkozón elhangzott előadások alapján (Bécs, Ausztria, 2024.03.24-25).

⁵²⁵ GI-TOC, UKR-Obs: Port in a storm: organized crime in Odesa since the Russian Invasion. Online. <https://globalinitiative.net/analysis/odesa-bessarabia-organized-crime/>. (Letöltés ideje: 2024.05.02)

szállítási útvonal lehet majd helyreállítása után az Odesszából tengeri úton⁵²⁶ a romániai Konstanca kikötőjén 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.⁵²⁷ Az elemzés szerint a legnagyobb kockázat azon nyugat-balkáni országok harcosait érintően van, akik jelenleg is mindkét oldalon részt vesznek.⁵²⁸

A GI-TOC-al közös megállapításom szerint a háború utáni terület tisztítás és hulladék-szállítás miatt növekedhet a hagyományosan dunai ömlesztett árunak számító fémhulladék bárkákon történő elszállítása is, amely potenciális fedőrakományt jelent a tiltott áruk, főként szét-szerelt fegyverek számára!⁵²⁹ Ezért is létfontosságúnak tartom, hogy a rendészeti és hajózás biztonságának megteremtésében részt vevő más szervek már a háború vége előtt vezessenek be megfelelő biztonsági óvintézkedéseket. Ennek egyik jeleként a 2024 évi DARIF művelet megszervezése előtt az EUSDR szakértői felvették a kapcsolatot az Bűnügyi Fenyegetések 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 annak koordinátoraként részt vettem a részt vettem az EMPACT dél-kelet európai fegyver- és kábítószer-csempészet elleni közös művelete koordinációs központjának munkájában 2024 októberben 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:

⁵²⁶ Galeotti, Mark – Arutunyan, Anna (2023) Peace and proliferation. The Russo-Ukrainian war and the illegal arms trade. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. Online. <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

⁵²⁷ GI-TOC, Smoke on the horizon (2024): Trends in arm trafficking from the conflict in Ukraine, <https://globalinitiative.net/analysis/trends-arms-trafficking-conflict-ukraine-russia-monitor/>.(Letöltés ideje: 2024.06.28.) p. 41

⁵²⁸ 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. 241-243.

⁵²⁹ Kemp: i. m. 2024: 24.

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.⁵³⁰ Ezek a fegyverek azonban az ukrán-magyar szárazföldi határszakaszon és a szerb-magyar dunai vízi szakaszon is megjelenhetnek, melynek esélyét növelheti, hogy Románia és Bulgária teljes jogú szárazföldi és vízi schengeni tagsága 2025. január 1-én megvalósulhat, így dunai átkelőhelyeiken megszűnik az ellenőrzés.

3.5 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, emellett ehhez 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 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.

Kutatási eredményeim felhasználásával kidolgozott gyakorlati megoldás, a Digitális Hajóforgalmi Napló (továbbiakban: DHN) program azonban 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

⁵³⁰ 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.

és ajánlásoknak.⁵³¹ 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 kertezi 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 nívóra, hogy tartalmazza a Dunán schengeni külső határon keresztül közlekedő jelenleg ismert 1165 db hajó adatait, ezek Frontex CIRAM 2.0 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. Ezt kutatásom második gyakorlati eredménytermékének tekintem.** Egy oldalának 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.

⁵³¹ A katalógus 94. pontja alapján.

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. 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 architektúrára 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 utas 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. Az automatikus input adatbázisok lehetnek európai szinten a Schengeni Információs Rendszer, a harmadik országbeli vízumkötelezettek tartalmazó Vízum Információs Rendszer és az ETIAS rendszer is. Utóbbi figyelő-listája a terrorizmussal kapcsolatos vagy egyéb súlyos bűncselekmények elkövetőire tartalmaz adatokat. Emellett csatlakoztatható a rendszerhez 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 automata kockázatelemzésre, majd – az adatvédelemre tekintettel – a listák megsemmisítésre is. Emellett határrendészeti és vámszemponthoz bűnözésföldrajzi hotspot-elemzést is végezhetne a Duna régiót tekintve.⁵³² A szervek 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 hajó kutatási információs könyvtárak (pld: A Vámvilágszervezet Veril Hajó kutatási Adatbázisa)⁵³³ folyamatos használatával lehetségesek.

A leglényegesebbnek azt tartom azonban, 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

⁵³² 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. 157-158

⁵³³ Az adatbázis hozzáférés birtokában elérhető a Vámvilágszervezet kommunikációs platformján (CENcomm). Online. <https://cencomm3.wcoomd.org/>

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 a annak kidolgozott ügyrendje alapján mentesít a kockázati lista hátrányos következményei alól, csökkentve vagy megszüntetve annak kockázati besorolását.

3.6. A rendészeti célú kockázatkezelés elemei a Dunán

A biztonság növelése kockázatkezeléssel lehetséges, vagyis a várható negatív hatású esemény valószínűségének csökkentésével, prevenció vagy korrekció útján.⁵³⁴ Az árucsempészetrel kapcsolatos kockázatkezelés komplex megközelítéséhez Európában jó gyakorlatok alakultak ki.

Hollandia a Majna–Duna-csatorna ellenőrzése révén jelentős szereplő a folyamamon, a csempészség felderítésében tapasztalatait azonban Rotterdam tengeri kikötőjében kidolgozott kockázatkezelési rendszer adja. A Nemzeti Adó- és Vámhivatal 2023-ban 6 fős delegációt küldött Rotterdamba a folyamellenőrzések során a „tömegárúk vámkezeléséhez kapcsolódó ellenőrzési és felderítési módszerek kialakítása” céljából kidolgozott intézkedési tervük részeként.⁵³⁵ A munkalátogatás során szerzett tapasztalatok alapján elsősorban azt emelték ki, hogy az előértesítés (30 nappal korábban rendelkezésre álló információk) alapján végzett kockázatelemzés kiemelten fontos, mert fizikailag az évi 1,5 millió átmenő konténer 2%-ának átvizsgálását lehet csak végrehajtani. A delegáció kiemelte a 6 konténerterminálban 24 órában működő konténer szkennert, személyi gázanalizátorokat és kézi röntgeneket és a kutyás egységek hatékonyságát. A kockázatos konténerek fizikai ellenőrzése mintavétel útján történik, majd a csövön keresztül üvegbe zárt vattán lévő szagmintákat keresőkutyákkal egy másik helyiségben nyugodt körülmények között ellenőriztetik. A NAV delegációja elsősorban a technikai kockázatkezelési lehetőségekre koncentrált, mely véleményem szerint a jó gyakorlatoknak csak egy része. A Mohácson, 2023.09.18-21 között végrehajtott cigarettacsempészet elleni dunai nemzetközi vámellenőrzési konferencián a Holland Királyság Vámhatóság képviselője a kockázatkezelés integrált megközelítését hangsúlyozta.⁵³⁶ Lehetetlen mindent ellenőrizni, mivel az túl sok emberbe, időbe és pénzbe kerülne. A holland vámhatóságok a globális kereskedelem biztonsága

⁵³⁴ Boda József et al. (szerk.), (2019): *Rendészettudományi szaklexikon*. Bp.: Dialóg Campus. p 326.

⁵³⁵ Úti jelentés kiutazásról. Szám: 6685/2023. Készítette: Hofgeszang Tamás pü. alezredes, főosztályvezető.

⁵³⁶ 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

érdekében a Vámvilágszervezet (WCO) által lefektetett „SAFE keretrendszert”⁵³⁷ követik. A nemzeti és nemzetközi törvények betartása érdekében felügyelik az áruk határokon átnyúló mozgását, ugyanakkor arra törekszenek, hogy a lehető legrövidebb időre csökkentsék a hajók feltartóztatását. A kereskedelmi lánc összes dokumentumának összegyűjtésével információkat gyűjtenek a bejelentett konténerekről és árukról, a megbízható kereskedőkről és az érintett ellátási láncról. A legfontosabbnak azt tartják, hogy megismerjék és megértsék, hogy kinek mi a szerepe a logisztikai láncban. Jobban támaszkodnak az engedélyezett gazdasági szereplők információira, mint az ismeretlen forrásokból származó információkra. Az érintett ellenőrzésével hozzáférést kapnak a kereskedelmi partnerek bizalmas információihoz. Céljuk a teljes áru felügyelet és az áruforgalom nyomon követése. A vámellenőrzés végrehajtása a szállítók felé tanúsított bizalmon, a kockázati célú megközelítésen, a szolgáltatások nyújtásán és az együttműködésen alapul. A holland vámellenőrzési rendszer első célja, azonosítani a „megbízható kereskedőket”. Ezeknél az engedélyezett gazdálkodóknál (AEO – „Authorized Economic Operator” státusz) a WCO meghatározza a kapcsolódó alacsony kockázatú eljárások és gazdasági előnyök körét. Ez lehetővé teszi, hogy irányukban csak adminisztratív ellenőrzést vagy kisebb mélységű, esetleg csak szűrőpróbaszerű fizikai hajó- és áruvizsgálatokat végezzenek. Másodszor, a civil szférában nagy hangsúlyt fektetnek a tudatosság növelésre. Arra edukálják a szállítmányozó cégek lehető legszélesebb rétegeit, hogy vegyék észre, ha gyanús szállítmányokkal találkoznak. Ha például a be- és kirakodás helyei szokatlanok, vagy a szállítmány értéke nincs arányban a szállítási költségekkel, esetleg gyanús a feladó vagy a vevő cég és az áruk kombinációja, vegyék fel a kapcsolatot a vámhatóság kommunikációs irodájával. Ennek érdekében például QR-kóddal ellátott kávésbögréket, brosúrákat osztanak a hajós személyzetnek, szállítmányozásban részt vevő tehergépjármű-vezetőknek. Harmadszor, az azonosított kockázati értékek megfelelő mélységű célzott ellenőrzések végrehajtása. Ehhez a holland vámhatóság a belső vámvizsgálatokból, külső információs forrásoktól, kölcsönös vámigazgatási segítségnyújtás eredményeiből, az ország különböző pontjain működő kockázatelemző egységek által alkalmazott számítógépes módszerek összekapcsolásával begyűjtött információkból felépített kockázatértékelő rendszert használ. A gyanús szállítmányok kiszűréséhez a mesterséges intelligencia által támogatott programmal is kísérleteznek.

⁵³⁷ SAFE Framework of Standards 2021, World Customs Organisation (WCO) Online.
<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)

A holland példából véleményem szerint a legfontosabb elem, hogy a civil szállítványozókkal végzett tudatosságfejlesztés a gyanús szállítványok felismerése terén a technikai fejlesztéseknél olcsóbb megoldás. Ahogy Csaba Zágon fogalmaz: „ez a részt vevő társaságok „kifehérítéséhez” vezet, azaz a legális, transzparens működés és az ellenőrizhető biztonsági garanciák megléte kiszorítja a bizonytalant.”⁵³⁸ Ez kiemelkedően hatékony lehet Magyarországon is.

3.7. A fejezet összefoglalása, következtetések

Az erőteljes globalizáció és a határok lebontása 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 bármely szegmensének megbonnlása 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 csempészettel 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, látenciát, biztonsági deficitet mutat a schengeni külső határon is. Az egyes al-dunai kikötőkben tapasztalható magas fokú korrupció, a hagyományos röntgen eszközökkel át

⁵³⁸ Csaba: i. m. 2013: 154.

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 irreguláris 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 veszélyezteti 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 fejlesztése, vagyis általánosságban a regionális és nemzetközi rendészeti együttműködés előmozdítása!

A második hipotézisemet a harmadik 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.”*

4. A DUNAI NEMZETKÖZI RENDÉSZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS ÖSSZEHANGOLÁSA

4.1 A Nemzetközi rendészeti együttműködés és információcsere

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.⁵³⁹ Amennyiben a bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködése a nemzetközi rendészeti együttműködés egyik elrendszere,⁵⁴⁰ 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.⁵⁴¹ A 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.

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,⁵⁴² így a kiemelt bűncselekmények adatcseréjének megkerülhetetlen szereplője. Németország, Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Horvátország, Románia és Bulgária tagjai az Europol-nak.⁵⁴³ Az Europol egyes prioritásai – pl. kábítószer-kereskedelem, emberkereskedelem, embercsempészés, dohánycsempészet⁵⁴⁴ – a Dunán is a legmeghatározóbb

⁵³⁹ Kovács István (2015): „Olajozás”, szervezett bűnözés és prostitúció a 90-es években Magyarországon. *Nemzetbiztonsági Szemle*, 3(1), p. 115.

⁵⁴⁰ Boda József et al. (szerk.), (2019): *Rendészettudományi szaklexikon*. Bp.: Dialóg Campus. p. 99

⁵⁴¹ Herczeg: i. m. 2015: 16.

⁵⁴² Herczeg Mónika (2023): Az INTERPOL szerepe az európai integrált határigazgatásban. *Belügyi Szemle*, 71(11), 2025-2041. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.11.9> p. 2035.

⁵⁴³ Europol: Member states. Online. <https://www.Europol.europa.eu/partners-collaboration/member-states> (Letöltés ideje: 2024.08.22)

⁵⁴⁴ Europol: EMPACT. Online. <https://www.Europol.europa.eu/crime-areas-and-statistics/empact> (Letöltés ideje: 2024.08.22)

kihívások. Az ügynökség több ország közötti együttműködést igénylő nyomozásokat támogat az EMPACT, az EU súlyos nemzetközi- és szervezett bűnözés elleni politikai ciklusán⁵⁴⁵ 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.⁵⁴⁶ Az Europol nagy hangsúlyt fektet a hírszerző kapacitás fejlesztésére Moldovában és Ukrajnában is, emellett Szerbiában⁵⁴⁷ és Moldovában⁵⁴⁸ 2014 óta kontaktponttal rendelkezik, Ukrajnával pedig 2016-ban kötött a nemzetközi szervezett bűnözés és a terrorizmus elleni megállapodást.⁵⁴⁹ 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 határon átnyúló információcserére. Fontos konklúzió, hogy az Europollal kapcsolatban lévő államoknak jobban ki kell használniuk a szervezet által nyújtott szolgáltatásokat.⁵⁵⁰

⁵⁴⁵ 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, ENFOCUSTOM 20, JAI 267. Online. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7100-2023-INIT/en/pdf> (Letöltés ideje: 2024.08.22)

⁵⁴⁶ Forrás: Europol bemutatkozás. <https://www.Europol.europa.eu/about-Europol> (Letöltés ideje: 2024.08.22)

⁵⁴⁷ Műveleti és Stratégiai Megállapodás Szerbia és az Europol között. Online. 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)

⁵⁴⁸ Műveleti és Stratégiai Megállapodás Moldova és az Europol között. Online. 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)

⁵⁴⁹ Műveleti és Stratégiai Megállapodás Ukrajna és az Europol között. Online. https://www.Europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/agreement_on_operational_and_strategic_cooperation_ukraine.pdf (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁵⁰ 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. Online. <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.)

Az uniós határigazgatás központi ügynökségeként a Frontex⁵⁵¹ az integrált határellenőrzés javítása, valamint a határokon átnyúló bűnözés és az illegális bevándorlás megelőzése érdekében létrehozta és működteti az Európai Határőrizeti Rendszert (EUROSUR).⁵⁵² A schengeni külső határon megjelenő irreguláris 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.⁵⁵³ 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.⁵⁵⁴ 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.⁵⁵⁵ A központ találkozókat és műhelymunkákat is szervez, támogatja a gyakorlati műveleteket,⁵⁵⁶ így működése jó példa lehet a dunai rendészeti koordináció továbbfejlesztésére. A Dunához hasonló regionális együttműködési fórumokat elsősorban a tengereken találunk, így azok jellemzőit szükségesnek látom elemezni.

⁵⁵¹ 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.

⁵⁵² Az Európai Parlament és a Tanács 2013. október 22-i 1052/2013/EU rendelete az európai határőrizeti rendszer (EUROSUR) létrehozásáról.

⁵⁵³ Délkelet-Európai Rendőri Együttműködési Egyezmény. Online. <https://www.pccseesecretariat.si/index.php?page=documentspcc&item=35> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁵⁴ EU jogi összefoglaló: A határokon átnyúló együttműködés megerősítése (prümi határozat). Online. <https://eur-lex.europa.eu/HU/legal-content/summary/stepping-up-cross-border-cooperation-the-pr-m-decision.html> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁵⁵ 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.

⁵⁵⁶ PCC SEE: Activities. Online. <https://www.pccseesecretariat.si/index.php?page=static&item=2> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

4.2. Tengeri rendészeti együttműködés és információcsere

Európa gazdag a regionális nemzetközi információcsere érdekében létrehozott határelő-ellenőrzési és tengerfelügyeleti hálózatokban és fórumrendszerekben. Ezek célja a szárazföldi és tengeri határőrizetért felelős, és egyéb érintett bűnüldöző hatóságok regionális szinten történő együttműködésének és az információcsere az előmozdítása, a határokon átnyúló bűnözés elleni küzdelem, a környezetvédelem és a halászati felügyelet biztosítása a saját nemzeti területükön. 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.

4.2.1. 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 találkozók a határőrizetért felelős vezetők és szakértők vesznek részt, közös műveletek, valamint tengerészeti mentőakciók és keresési gyakorlatok végrehajtásáról koordinálnak.⁵⁵⁷ A hat ország közötti tengeri rendészeti együttműködés gyökerei azonban 1994-re nyúlnak vissza. Első gyakorlati eredménye a part menti államok között létrehozott információcsere-rendszer fejlesztése volt. A határ- és parti őrségek által 2003-ban Burgaszban, Bulgáriában létrehozott Fekete-tengeri Határrendészeti Koordinációs és Információs Központ (BSBCIC) időszzerű, azonnali információkat szolgáltat a tengeren folytatott illegális tevékenységekről.⁵⁵⁸ A BSBCIC célja a térség stabilitásának, biztonságának és védelmének előmozdítása, valamint a terrorizmus, az illegális bevándorlás, a kábítószer-, olaj- fegyver- és radioaktív anyagok csem-

⁵⁵⁷ Úti jelentés: a Külső Határok Alap KHA-2010/3.2.2, a Folyami határelő-ellenőrzés technikai feltételeinek korszerűsítése Mohácson I. fázis, a műszaki specifikáció elkészítése c. projekt keretében. Budapest, 2011.05.05. Készítette. Nádai Zoltán r. főhadnagy. ORFK Határrendészeti Főosztály.

⁵⁵⁸ BBC Monitoring European: Black Sea border information centre opens in Bulgaria. London, 2007. augusztus 01. Online. <https://search.proquest.com/wire-feeds/black-sea-border-information-cent-reopens/docview/459333944/se-2?accountid=42933> (Letöltés ideje: 2023.08.13.)

pészete, 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.⁵⁵⁹

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 javaslataikat 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 találkozójára.

Az együttműködés leginkább gyakorlatias része a burgaszi BSBCIC központ munkája. 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 rendszerrel van ellátva.⁵⁶⁰ A BSBCIC az évente megrendezett „Black Sea Hawk” nevű műveletek végrehajtása során a koordinációs központ szerepét is betölti.⁵⁶¹

⁵⁵⁹ 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. Online. <https://bmprojektek.kor-many.hu/download/5/17/80000/Black%20Sea%20Forum.pdf> (Letöltés ideje: 2023.08.13.)

⁵⁶⁰ Adrian Sbarcea, a Román Határrendőrség képviselőjének előadása a BSCF-ről 2015. november 19-én Brüsszelben. Online. 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)

⁵⁶¹ BBC Monitoring European: Bulgarian border police to take part in international Black Sea patrol exercise. London, 2011. július 05. Online. <https://search.proquest.com/wire-feeds/bulgarian-border-police-take-partinternational/docview/874564078/se-2?accountid=42933> (Letöltés ideje: 2024.08.13)

4.2.2. A Balti-tengeri Régió Határellenőrzési Együtműködés (BSRBCC)

Az 1997-ben létrehozott Balti-tengeri Régió Határellenőrzési Együtműködés (továbbiakban: BSRBCC) egy jól működő nemzetközi regionális szakmai együtműködési rendszer. Tíz tagország – Dánia, Észtország, Finnország, Németország, Lettország, Litvánia, Norvégia, Lengyelország, Svédország és Oroszország – alkotja. Szervezeti szinten az együtműködésnek tagjai a rendőrségek, határőrségek, vám- és parti őrségi szervezetek. Minden BSRBCC tagországban egy adott nemzeti rendészeti szervezet a felelős az együtműködés 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 együtműködés a balti-tengeri régióban.

A BSRBCC tagországainak éves tevékenységét rotációs elven működő elnökségi program alapján hajtják végre. Finnország látja el a 2024-es elnökséget. 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 történik. A titkárság az előző, a jelenlegi és a következő elnökség képviselőiből áll és összehangolja a más együtműködési szervekkel (Frontex, Balti-tengeri Munkacsoport, Balti-tengeri Államok Tanácsa stb.) való kapcsolattartást. A BBC az együtműködés legfőbb operatív szerve, olyan együtműködési hálózat, amelyet a nemzeti kapcsolattartási pontokat képviselő személyek alkotnak. Feladata az együtműködési stratégia előkészítése és 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 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.⁵⁶²

⁵⁶² A BSRBCC honlapja. Online. https://bsrbcc.org/Webs/BSRBCC/EN/ Home/ home_node.html (Letöltés ideje:2024.08.13.)

4.2.3. 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.⁵⁶³

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.⁵⁶⁴ 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 érkehetnek. 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 küzd az illegális migráció ellen.⁵⁶⁵

Véleményem szerint a fentiek a BSCF-re szintű igazak, ahol az Orosz Föderáció mellett Georgiával vagy Törökországgal 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 összekap-

⁵⁶³ Kun Attila (2012): A puha jog (soft law) szerepe és hatékonysága a munkajogban – Az új Munka Törvénykönyve apropóján. *Pázmány Law Working Papers*, 2012/41. p. 2.

⁵⁶⁴ 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>. p. 309

⁵⁶⁵ Olak, Antoni – Krauz, Antoni (2015): Nielegalna migracja i 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. ISBN 978 – 966 – 350 – 544 – 2 p. 305

csolhatóságukban rejlenek. Míg egy adott politikai blokk érdekeinek ki vannak téve, gyengeségeik, hogy a megosztott információk csak korlátozott földrajzi területekre vonatkoznak és a konzorciumon kívülről érkező információkat nem lehet könnyen megosztani.⁵⁶⁶

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 alapjain. 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.

4.3. Dunai rendészeti együttműködés és információcsere

A nemzetközi rendőri és igazságügyi együttműködést az EU-ban a schengeni egyezmény létrejötte tette igazán fontossá, mert ez a belső határokon a határellenőrzés megszüntetését követően a szabadságon, biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térségben az EU polgárainak nyújtott magas szintű biztonság garanciájának egyik eleme.⁵⁶⁷ 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

⁵⁶⁶ 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, doi: 10.1109/CSCC55931.2022.00035. pp. 152-157

⁵⁶⁷ Az Európai Unió Működéséről szóló szerződés (Egységes szerkezetbe foglalt változat) V. Cím, I. fejezet, 67. cikk.

megfigyelés vagy a forró nyomon üldözés), létrehozta azonban a rendőri információcsere schengeni szabályozását.⁵⁶⁸

4.3.1. Rendőrségi és vámügyi együttműködési központok a dunai országokban

A rendőrségi együttműködés alapjául szolgáló információcsere 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.⁵⁶⁹ 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.⁵⁷⁰ A PCCC-k hálózata információcsérével, valamint a határ menti területeken a rendőrségi, határrendészeti és vámügyi feladatokért felelős operatív szervek tevékenységének 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.⁵⁷¹ Az EU-ban 2022. decemberi adatok szerint 59 PCCC működik, amelyek különböző uniós országok bűnüldöző szerveit egyesítik a belső határok különböző pontjain.⁵⁷² (35. sz. melléklet).

Magyar terminológiával ezeket a PCCC-eket 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 viszony-

⁵⁶⁸ Nagy Judit (2022). A nemzetközi bűnügyi együttműködés jogi keretei, elvei, eszközei. *Rendőrségi Tanulmányok*. V. évfolyam 2022/1. sz, pp. 124-126.

⁵⁶⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/977 Irányelve (2023. május 10.) a tagállamok bűnüldöző hatóságai közötti információcsereéről és a 2006/960/IB tanácsi kerethatározat hatályon kívül helyezéséről. 4. cikk.

⁵⁷⁰ Varga Zita (2017): A közös kapcsolattartási szolgálati helyek. *Határrendészeti Tanulmányok*. 2017/1. Budapest. pp. 54-55

⁵⁷¹ 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.

⁵⁷² European Parliament: Police and Customs Cooperation Centres. Parliamentary question - E-003850/2022. Online. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2022-003850_EN.html (Letöltés ideje: 2024.08.29.)

latban a Hegyeshalom-Nickelsdorf KKSZH-t a volt autópálya-határátkelő osztrák oldalán találjuk.⁵⁷³ 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.⁵⁷⁴ Ukrán viszonylatban a Záhony KKSZH a közúti határátkelő magyar oldalán,⁵⁷⁵ míg Románia felé az Ártánd-Bors KKSZH magyar oldalon, a Kiszombor-Cenad KKSZH a román oldalon látja el feladatát.⁵⁷⁶ Szerb viszonylatban a Röske-Horgos KKSZH az autópálya határátkelő magyar oldalán,⁵⁷⁷ míg horvát viszonylatban a Mohács KKSZH a mohácsi határkikötőben⁵⁷⁸ található. Az egyetlen négyoldalú (magyar-szlovén-osztrák-horvát) rendészeti együttműködési pont, a Dolga-Vas REK pedig Szlovéniában Hosszúfalu településen működik.⁵⁷⁹ (36. sz. melléklet).

Korábban lehetőség volt a KSZH-k láncolatán keresztül például Lengyelországgal, Csehországgal, Németországgal, Romániával, Bulgáriával történő együttműködésre, emellett Olaszország, Hollandia, Norvégia elérésére is.⁵⁸⁰

Jelenleg a lánc-szerű megkeresések nem lehetségesek, azokra a SIENÁ-t kell használni, mely megfelel az EU Bizottság javaslatának.⁵⁸¹

⁵⁷³ 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.

⁵⁷⁴ A Európai Unió tagállamaival folytatott bünyügyi 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.

⁵⁷⁵ 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.

⁵⁷⁶ 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 bünyügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. törvény alapján.

⁵⁷⁷ 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.

⁵⁷⁸ 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.

⁵⁷⁹ 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.

⁵⁸⁰ ORFK: Kapcsolattartási Szolgálati helyek tájékoztatója. Online. https://my.police.hu/?page_id=14581 (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁸¹ 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

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.⁵⁸²

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 Bazias-nál lévő 1075-ös folyamkilométerig⁵⁸³ – 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.⁵⁸⁴ A második a Giurgiu kontaktpont román-bolgár viszonylatban Bulgária területén a közúti határátkelőhelyen, melyen 2002. decembere óta a két ország határrendészei teljesítenek szolgálatot.⁵⁸⁵ A galaci kapcsolattartó központot 2003. június 1-én hozták létre a román-moldáv-ukrán hármashatárnál, ahol az együttműködésben nemcsak a rendőrség, de a vámhatóság is részt vesz.⁵⁸⁶ A Galac közúti határátkelőhelyen lévő központ háromoldalú jogszabály alapján folyamatos kapcsolatot tart fenn Moldovával és Ukrajnával is.⁵⁸⁷

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

⁵⁸² Ormai Tamás – Kund Dávid (2015): PCCC development.ppt Pristina. Online. <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)

⁵⁸³ Alsó-Dunai Folyami Közigazgatási Hivatal honlapja, Galac, Romania. Online. www.afdj.ro (Letöltés ideje: 2024.08.29)

⁵⁸⁴ Romanian Border Police: Portile de Fier I. Common Contact Office. Online. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-portile-de-fier-i-common-contact-office-114.html> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁸⁵ Romanian Border Police: Giurgiu Contact Centre. Online. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-giurgiu-contact-centre-111.html> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁸⁶ Romanian Border Police: Galac Contact Centre. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-galati-contact-centre-110.html> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁸⁷ 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.

lefedik a Duna-deltáig 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 adatsere útján folytathatna a folyami forgalommal kapcsolatos bűnüldözési információcserét, ha annak intézményi feltételei meglennének.

4.3.2. 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 adatsere 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 határrendészeti szervek – közötti, valamint a vámigazgatási szervezeten belüli együttműködés javításához.

Történetét tekintve a 90-es évek végén használt PAIS (Pre-Arrival Information System, vagyis Érkeztet Megelőző Információs Rendszer) tapasztalatai alapján a SEMS-et eredetileg 2000-ben fejlesztette ki az akkori Vám- és Pénzügyi Segédhivatal a Nyugat-Balkánon (CAFAO) program informatikai támogató egysége, amelyet az Európai Bizottság finanszírozott. A Délkelet-európai Együttműködési Kezdeményezés (SECI) tagállamai a rendszert az operatív 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 kibőví-

tették annak érdekében, hogy az összes szerbiai dunai kikötőre kiterjedjen, frissítették a szoftvert és összesen 23 helyszínt vontak be.⁵⁸⁸ A DREWS működése során rendkívül hasznos volt szakmailag. Jelenleg a CEERIS rendszer hivatott az előzetes értesítéseket biztosítani a Dunán a rendészeti szervek és bevont hajózási hatóságok között, azonban működése kezdeti stádiumban van, így 2024-ben még nem váltja be a hozzá fűzött szakmai reményeket.

4.3.3. A CoPo Projekt és a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ (2011-2012)

Magyarország a szomszédos dunai országokkal, Horvátországgal⁵⁸⁹ és Szerbiával⁵⁹⁰ is kötött a határokat átlépő bűnözés elleni harcban történő együttműködésről szóló kétoldalú megállapodásokat 2009-ben. Ezek az együttműködés formáit tekintve kiternek az információcsere, a közbiztonsági és bűnügyi helyzet elemzése, a személy és tárgykörözés, az ellenőrzött szállítás, közös bűnfelderítő csoport létrehozása, titkos információgyűjtés szabályaira, összekötő tisztviselő alkalmazására és az együttműködésre a közös kapcsolattartási szolgálati helyeken. Szabályozzák továbbá a másik szerződő fél területén történő eljárás során a jogviszonyokat, az adatvédelem és adatkezelés kérdéseit. A KKSZH-kon történő együttműködést mindkét egyezmény tartalmazza.

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 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 középfokon beszélő – rendőri állomány részére. A KKSZH a mohácsi határkikötő torony épületében 2023. január 1-én megkezdte tevékenységét és ugyanott működik ma

⁵⁸⁸ SEMS: South-East European Messaging System. Online. <https://www.safenet.ba/sems-south-east-european-messaging-system/> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁸⁹ 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.

⁵⁹⁰ 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.

is.⁵⁹¹ A KKSZH-n a két ország nyelvén írt szabályzat tartalmazza annak működését és házi-rendjét, valamint az ott szolgálatot teljesítő tisztviselők kölcsönös kapcsolatait. A KKSZH jelenlegi formájában a vám- és katasztrófavédelmi információáramlást nem, csak a rendőri együttműködést támogatja. Nem foglalkozik olyan feladatokkal, mint a Dunán rendészeti és kutató-mentő műveletek összehangolása, átfogó elemzések készítése, képzések, tréningek és szakmai találkozók szervezése, hiszen erre nincs megfelelő állománya. A magyar és horvát rendőri tisztviselők (szolgálatonként egy-egy fő) feladat végrehajtása kizárólag a határon átnyúló bűnüldözési információcserében, a vízi határforgalom-ellenőrzési adatcserében, fordítási feladatok ellátásában merül ki.

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 a Dunai Rendészeti Koordinációs Központot mohácsi székhellyel. Mindehhez elsőként egy többoldalú egyezményt kellett kötni. 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.⁵⁹²

Magyarország Kormánya 2012. október 11-én Mátraházán – egy rövid, mindössze 12 cikket magába foglaló – megállapodást kötött a Horvát Köztársaság kormányával a DRKK működtetéséről,⁵⁹³ mely elméletben teljesen új távlatba helyezte a nemzetközi rendészeti együttműködést. A megállapodás célja, hogy a két ország növelje a Duna régió biztonságát öt különböző rendészeti ág (vízirendészeti, határrendészeti, idegenrendészeti, vámhatósági és katasztrófavédelmi) feladatainak koordinálásával, emellett később más dunai országok koordinációs központjainak összekapcsolásával. 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.

⁵⁹¹ Danube Border Police Cooperation in the HU-HR border area. Online. <https://keep.eu/projects/13087/Danube-Border-Police-Cooper-EN/> (Letöltés ideje: 2024.08.26)

⁵⁹² M. Nyitrai Péter (2006): *Nemzetközi és európai büntetőjog*. Bp.: Osiris Kiadó. pp. 260-264

⁵⁹³ Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012. évi CLXXI. törvény.

Annak 2. cikke szerint a központ feladata a szerződő felek közötti együttműködés elősegítése és fejlesztése, különösen:

- 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 – 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 2024-ig nem történt. A csatlakozás elmaradásának egyik okaként azt látom, 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 tagállami összekötő tisztek fizikai jelenléte – a közös műveletek irányítását kivéve – álláspontom szerint nem is feltétele a hatékony munkának. 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 jelöljék ki. A DRKK az iránymutatás, képzés, gyakorlatok szervezése, egységes információcsere, fórumkoncepció kérdéseire koncentráljon.”* Kiemelkedő fontosságúnak, mellyel magam is mélyen egyet értek, a koordinációt a releváns nemzetközi szereplőkkel.⁵⁹⁴

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

⁵⁹⁴ 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.

fennállnak, a mohácsi központ továbbra is kétoldalú, magyar-horvát rendőri együttműködési pontként, KKSZH-ként szolgál.

4.3.4. 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.⁵⁹⁵ A nagy reményekkel elindult dunai fórumrendszer csak a projekt kétéves időtartama alatt működött.

A DARIF projekt az eddigi legszéleskörűbb rendészeti együttműködési kezdeményezés volt, mely disszertációm harmadik fejezetben a kockázatelemzés 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 kérdéseket, megismerjék egymás problémáit, elvárásait és közös stratégiákat dolgozzanak ki a biztonság növelésére. Az együttműködés során a résztvevő országok szakértői Budapesten tartott munkacsoporti üléseken a vízrendészeti, 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

⁵⁹⁵ MTI: Időszerű a Dunai Koordinációs Központ létrehozása. Online. <https://2010-2014.kormany.hu/hu/belugy-miniszterium/hirek/idoszeru-a-dunai-koordinacios-kozpont-letrehozasa> (Letöltés ideje: 2024.08.22)

és a közös kockázatelemzést.⁵⁹⁶ 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).⁵⁹⁷
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.⁵⁹⁸
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.⁵⁹⁹
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.⁶⁰⁰
5. Az „Adatsere és információs rendszerek” munkacsoport egységes dokumentumsablonokat és hajójelentési modellt dolgozott ki, jelezve, hogy a dunai rendészeti szervek közötti adatsere műszakilag nem bonyolult, azonban azok jogi hátterének megteremtéséhez további szakértői egyeztetésekre van szükség.⁶⁰¹

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

⁵⁹⁶ Herczeg: i. m. 2015: 11-13.

⁵⁹⁷ Uo. pp. 75-89.

⁵⁹⁸ Uo. pp. 30-31.

⁵⁹⁹ Uo. pp. 96-119.

⁶⁰⁰ Uo. pp. 50-51.

⁶⁰¹ Uo. pp. 56-57.

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.

„2. 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.”⁶⁰²

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,⁶⁰³ 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,⁶⁰⁴ 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.

4.4. Esettanulmány a dunai bűnüldözési információcseréről⁶⁰⁵

A jövőbeni fejlesztési lehetőségek száma vételéhez fontosnak látom a jelenlegi bűnüldözési információcsere elemzését dunai országok között. A tapasztalatokat egy a Warner féle kategorizálás szerint valóság alapú,⁶⁰⁶ megtörtént vámhivatali felderítésből származó esettanulmány elemzésével vontam le.

Mivel rendkívül kevés jelentős jogsértő cselekményhez kötődő adat áll rendelkezésre, az esetelemzés a NAV Dél-dunántúli Bűnügyi Igazgatósága kérelemre biztosított és anonimizált nyomozati iratai,⁶⁰⁷ és a nyomozókkal 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.

⁶⁰² Uo. p. 61.

⁶⁰³ Uo. p. 137.

⁶⁰⁴ 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

⁶⁰⁵ Kalmár: i. m. 2024: 83-96.

⁶⁰⁶ Kowalik Tamás – Tóth Rebeka (2012): Esettanulmány alapú módszertan. (Case Method). Bp.: Közigazgatási Vezetői Akadémia. Online. <https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/100182/586.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Letöltés ideje: 2023.08.04.) p. 8.

⁶⁰⁷ Az esettanulmányhoz szükséges bűnügyi anyagok kiadását és elemzését engedélyezte a NAV Dél-dunántúli Bűnügyi Igazgatósága. 62002-1/620/2022.Ált. számú engedélye alapján.

Az eset és a nyomozás adatainak leírásakor az esettanulmány elemzés szabályait⁶⁰⁸ tartottam szem előtt. Az esettanulmány a Yin féle besorolás szerint egyben felderítő-kutató⁶⁰⁹ típusú, hiszen kérdéseket és válaszokat is definiál, melyek az esethez kapcsolódnak. Az esettanulmány feldolgozásával arra kerestem a választ, hogy hogyan történt a nemzetközi bűnüldözési információcseré 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 „Katarinával” 2021. szeptember 26-án jelentkezett, majd 27-én lépett be az országba Mohácsnál, ahol a háttárvámhivatal 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

⁶⁰⁸ Kowalik: i. m. 2012: 13-17.

⁶⁰⁹ Yin, K: i. m. 1993: 5.

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 sót 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 Volozint 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 bűntett elkövetésének megalapozott gyanúja miatt.

A nyomozás során a Duna országokat összekötő szerepére tekintettel nagy szerepet kapott a bűnügyi 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 Bűnügyi 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 Budapest-ről 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 Bűnügyi 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 Győzöt pedig 2014-ben Svédország illetékes bírósága csempészség miatt ítélte el.

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,⁶¹⁰ mind a SIENA csatornán megvalósuló bűnüldözései együttműködés csatornáit alkalmazták.⁶¹¹ 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 felüntetett 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 cigarettacsempészet 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”

⁶¹⁰ 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.

⁶¹¹ 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 Határozat⁶¹² (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 jogsegély⁶¹³ 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 cigarettacsempészetrel 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 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.

⁶¹² Az Európai Parlament és a Tanács 2014/41/EU Irányelve (2014. április 3.) a büntetőügyekben kibocsátott európai nyomozási határozatról.

⁶¹³ Az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. törvény 53. § (1) bekezdésében foglaltakra tekintettel.

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.⁶¹⁴

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.”⁶¹⁵

Az esettanulmányból több következtetést vontam le. Elsőként, hogy a Duna folyamán, 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 vám szervei 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 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

⁶¹⁴ Forrás: Személyes konzultáció a NAV, Bűnügyi Főigazgatósága, Bűnügyi Koordinációs Főosztály, Bűnügyi Elemző és Értékelő Osztály szakértőjével. Budapest, 2022.03.26.

⁶¹⁵ Forrás: Személyes konzultáció a NAV Dél-dunántúli Bűnügyi Igazgatóság elemző-értékelő tisztjével, aki az ügy nemzetközi nyomozását végezte. Pécs, 2023.03.06.

keresztül a nyugat-európai államokba tartott. Az ilyen nehezen felderíthető ügyek rámutatnak egyrészt a látencia jelenlétére a belvízi hajókon elkövetett jogsértések terén, másrészt megértetik a döntéshozókkal, hogy ez a biztonsági deficit a szervezett bűnözés részéről akár kábítószer vagy fegyver nagy mennyiségben a határokon történő átjuttatásához is hozzájárulhat!

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.

4.5. Rendészeti együttműködés és információcsere a szakértők szemével

A harmadik fejezetben is felhasznált, 2022-es kutatás során felvett belügyi és rendőrségi interjúim utolsó része a „Duna régió megerősítése” címet viselte.⁶¹⁶ 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 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.*”

⁶¹⁶ Kalmár: i. m. 2022: 2601-2610.

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 deklarálták⁶¹⁷ 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, hazánk – 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 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.”*

Az EUSDR a 11. prioritási területének akciótervében leírt válaszlépéseket, eszközöket és kezdeményezéseket tartja fontosnak a rendőri együttműködés terén. Azonban az minisztéri-

⁶¹⁷ Joint Declaration. “Setting up the Structure of a Danube River Forum” 17-19 September 2013, Budapest/Mohács (Hungary) Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/9/76/80000/DARIF%20Joint%20Declaration%20EN.pdf> (Letöltés ideje: 2024.05.12.)

umi és rendőrségi interjú alanyaim 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 kicserélhetőek, 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” fejezetben 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.”*

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 országonként eltérő minisztériumokhoz tartoznak: *„Vannak olyan tagországok, ahol egyes tevékenységek nem a Belügyminisztérium, hanem a Közlekedési Minisztérium alá tartoznak, ezért nem minden esetben tudjuk könnyen felvenni a kapcsolatot a társ minisztériumokkal. Más az, hogyha megkeresünk 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.”*

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.” 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.”

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-szakupolitikai 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.” 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, egycsatornás 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.”

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.⁶¹⁸

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 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 őrizetének 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 látniát 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

⁶¹⁸ 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}. Online. https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/e/82/62000/2_implementation_hu.pdf (Letöltés ideje: 2024.09.12)

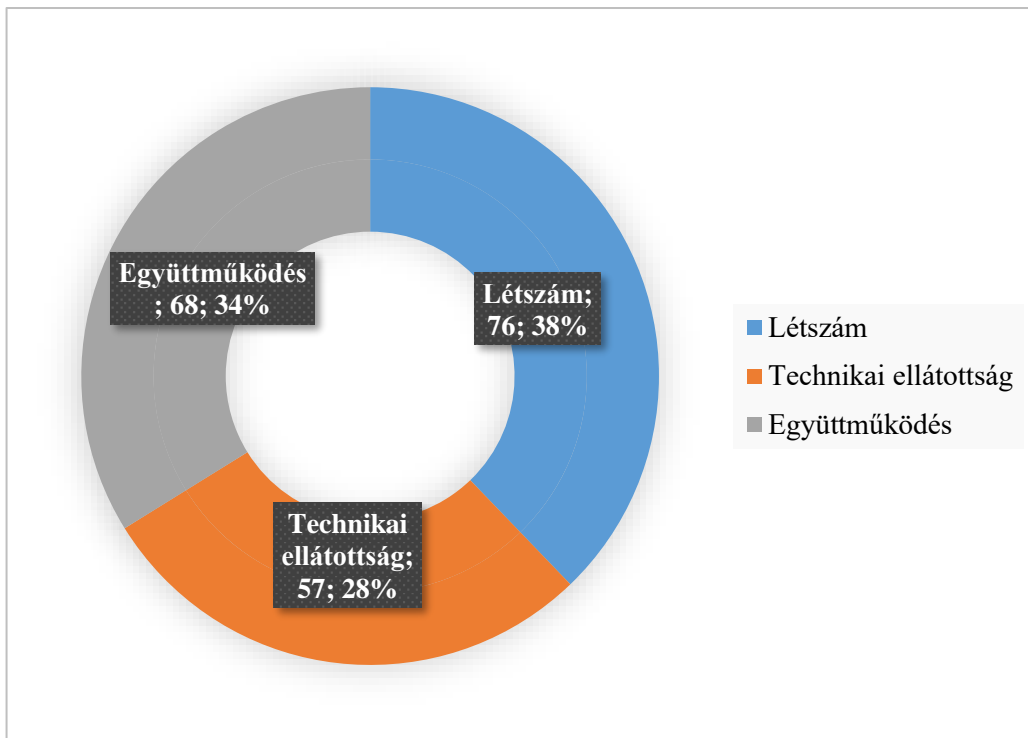
koordinációs központ hiánya azonban biztonsági deficitet eredményezhet a schengeni külső határon. Az összehangolt rendészeti fellépés egy kis szeletét jelenti, hogy Magyarország évente szervez összehangolt vízi- és határrendészeti, vámhatósági, katasztrófavédelmi akciókat a Dunán, mely eléggé gyakorlatias 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 hazánkban 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 kidolgozó projektek formájában az EU új 2021–2027-es költségvetési időszakának forrásai biztosíthatják.

Az interjúban elhangzott válaszok megfelelő táptalajt adtak a nemzetközi kérdőíves kutatásom során a dunai országok nemzetközi rendészeti együttműködését érintő kérdések⁶¹⁹ összeállításához. Elsőként azt vizsgáltam, mennyiben látják maguk rendészek fontosnak az 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 (19. ábra). Vagyis azok a dunai országokban dolgozó rendészek, akik az együttműködés fontosságát emelték az első helyre, nem voltak többségben.

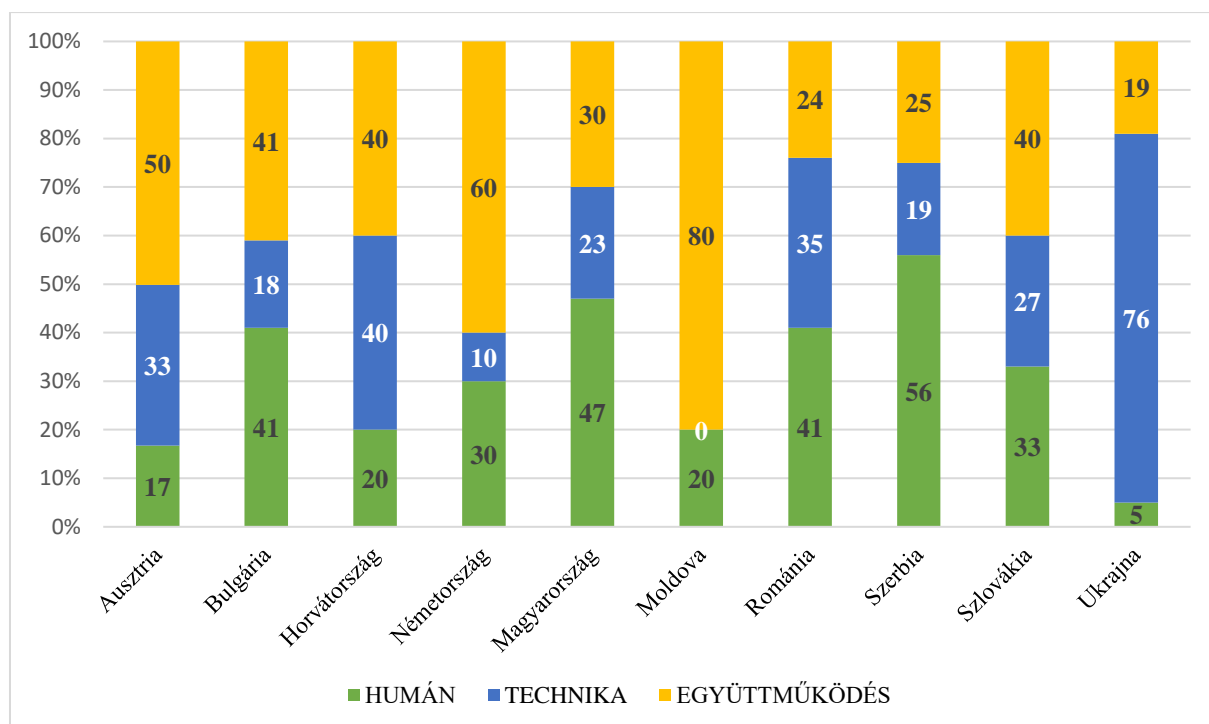
⁶¹⁹ Kalmár: i. m. 2023: 79-83.



19. ábra. „A folyami biztonság terén a rendvédelmi szervezetek hatékonyságának legfőbb feltétele inkább a létszám, a technikai ellátottság, vagy az együttműködés?” kérdésre adott válaszok. (fő;%). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

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 (20. ábra). Ebből arra következtetnek, 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 teherszállító 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 szabdkikötő 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 kis mértékben fejleszthető. Egy hármashatár régióban vannak Ukrajnával és Romániával, mégsem kielégítő a rendészeti együttműködés helyzete, mely magyarázhatja a felmérés eredményét.

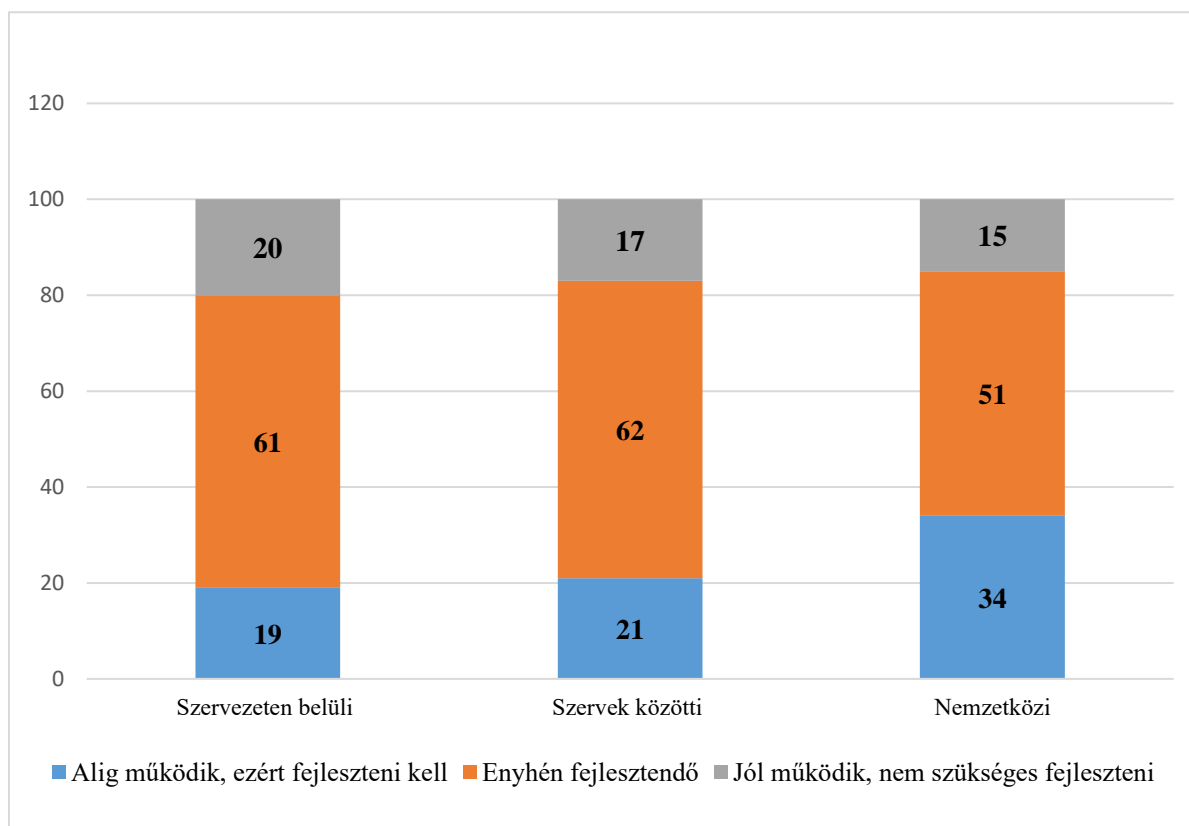
Az együttműködés a Korábban arra a kérdésre, hogy milyen intézkedésekre lenne szükség nemzeti szinten a dunai hajózás biztonságosságának erősítése érdekében a rendészek kilenc lehetséges válaszból fontossági sorrendben a harmadik helyen értékelték a nemzeti hatóságok közötti intenzívebb információcserét, vagyis összességében fontosnak tartják azt.



20. ábra. „A folyami biztonság terén a rendvédelmi szervezetek hatékonyságának legfőbb feltétele inkább a létszám, a technikai ellátottság, vagy az együttműködés?” kérdésre adott válaszok. (%) Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

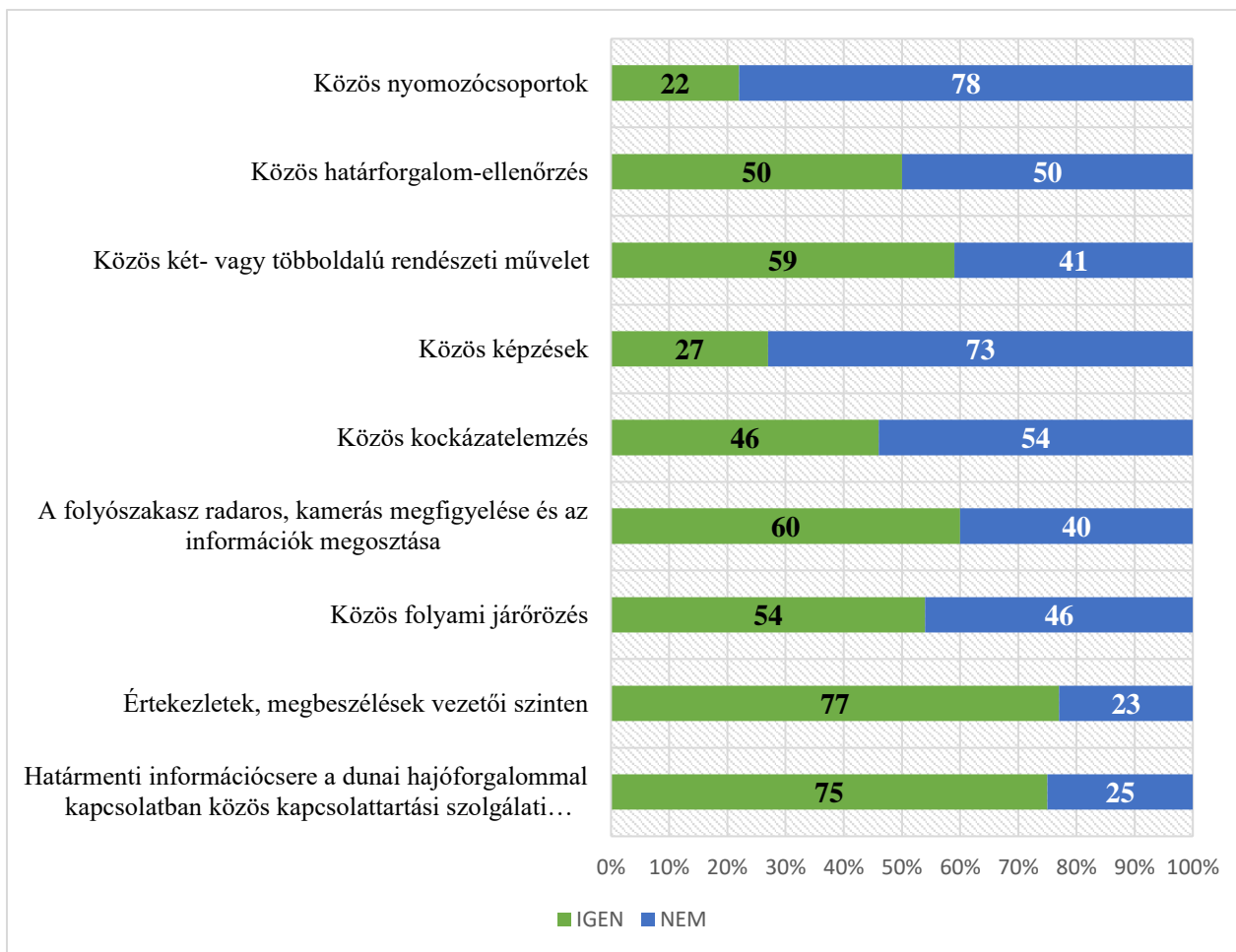
A dunai országok válaszadó rendészei szerint az integrált határigazgatás végrehajtása során az együttműködési szintek közül⁶²⁰ leginkább a nemzetközi együttműködés szorul fejlesztésre, de a másik két szint helyzete sem ad okot megnyugvásra (21. ábra).

⁶²⁰ Európai Bizottság: Iránymutatások az integrált határellenőrzéshez az európai határigazgatásban, A Bizottság Külső együttműködése. 23-24. Online. <https://www.icmpd.org/file/download/48280/file/Guidelines%20for%20Integrated%20Border%20Management%20in%20European%20Commission%20External%20Cooperation%20EN.pdf> (Letöltés ideje: 2022.08.10)



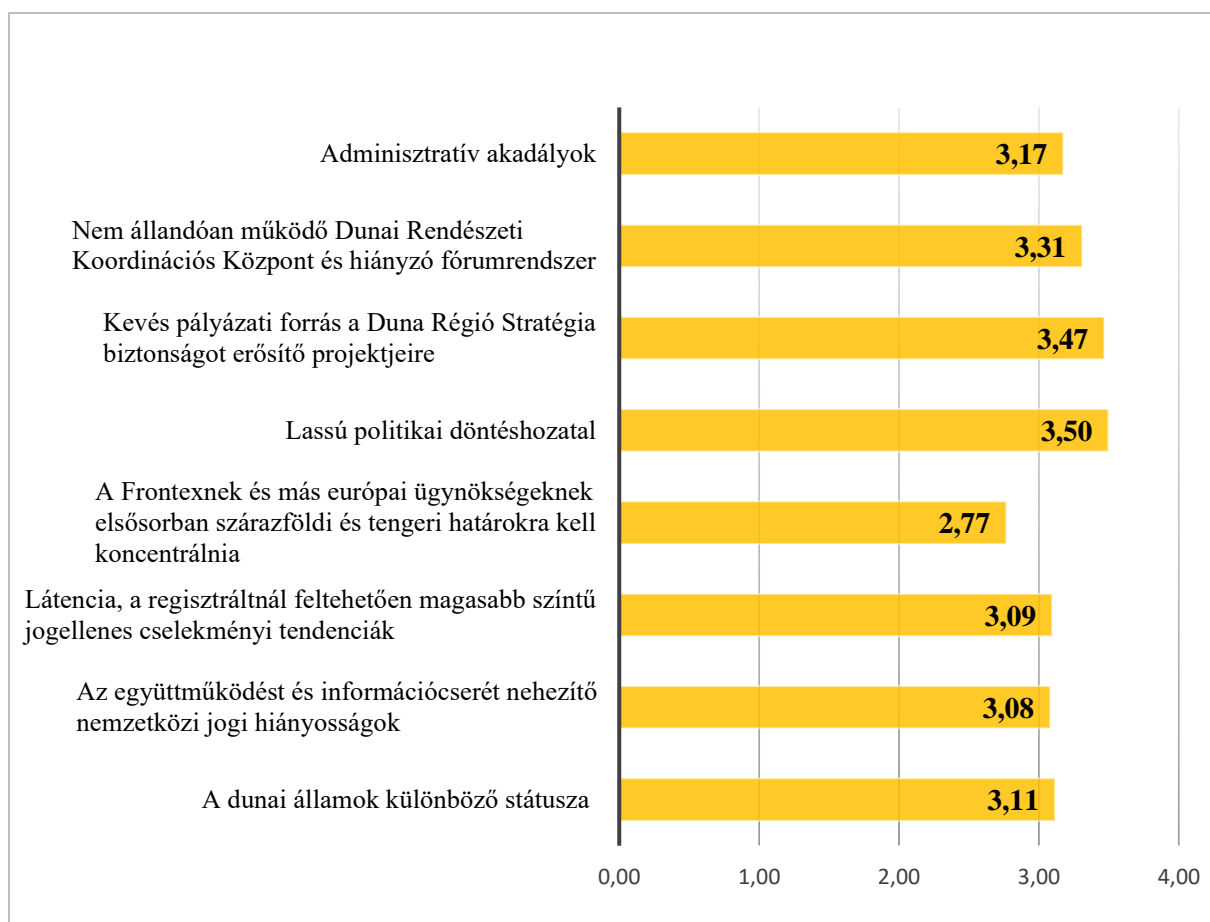
21. ábra. A „Véleménye szerint mely együttműködési ág működését kell leginkább fejleszteni az Ön országában a dunai biztonság erősítése érdekében?” kérdésre adott válaszok. (%). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

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 tapasztalatcserék (27%) alig, illetve közös kockázatelemzés (46%) ritkábban valósul meg (22. ábra).



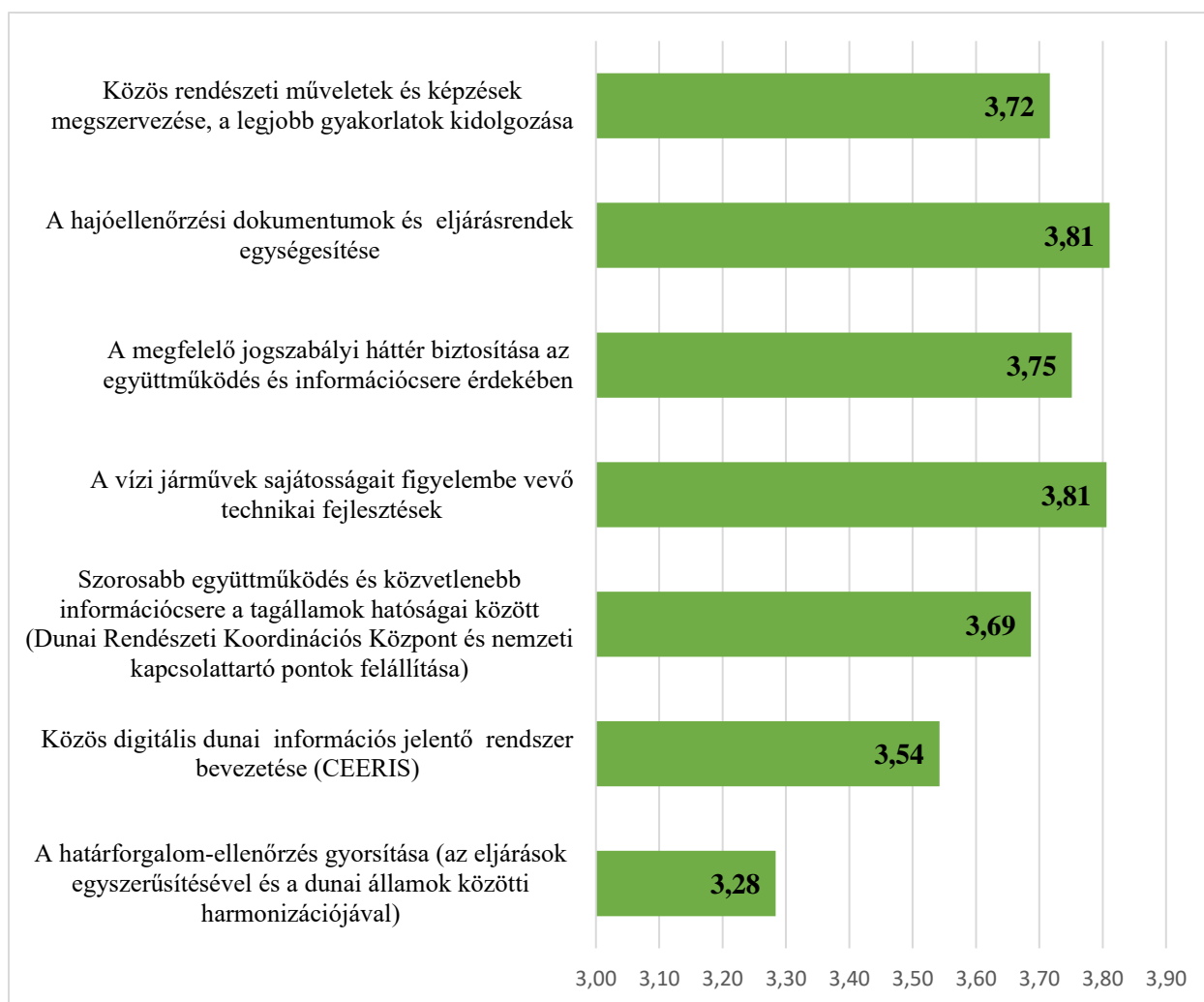
22. ábra. „Az alábbiakban különböző tevékenységeket sorolunk fel. Kérjük, mondja meg, hogy az Ön országa a szomszédos dunai országgal (országokkal) szervez/végrehajt-e ilyen tevékenységeket a Dunán?” kérdésre adott válaszok. (%). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

A megkérdezettek arra a kérdésre, hogy „Mely tényezők gátolják leginkább a dunai nemzetközi rendészeti együttműködés hatékonyságát?” elsősorban 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. (23. sz. ábra).



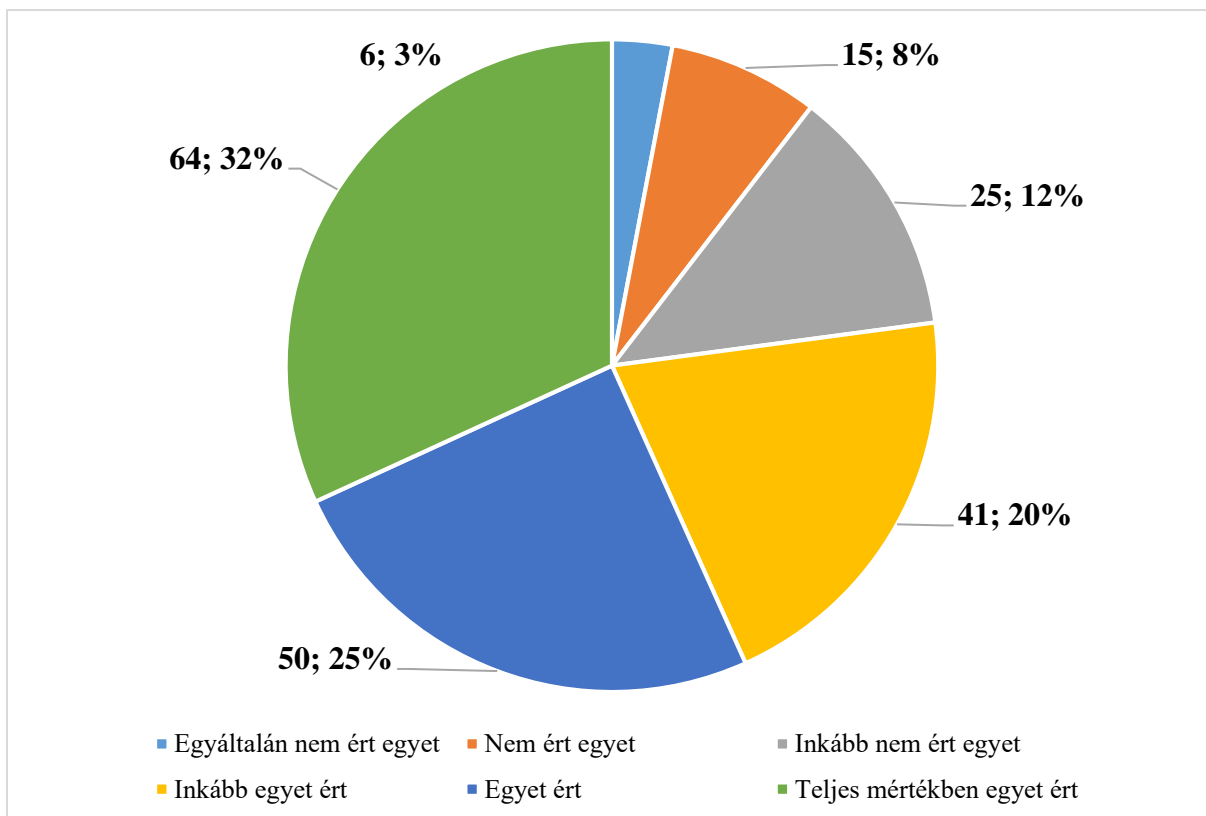
23. ábra. A „Véleménye szerint mely tényezők gátolják leginkább a dunai nemzetközi rendészeti együttműködés hatékonyságát?” kérdésre adott válaszok. (1- Alig gátolja, 5 – Nagy mértékben gátolja.) (átlag pont). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

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) (24. 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.



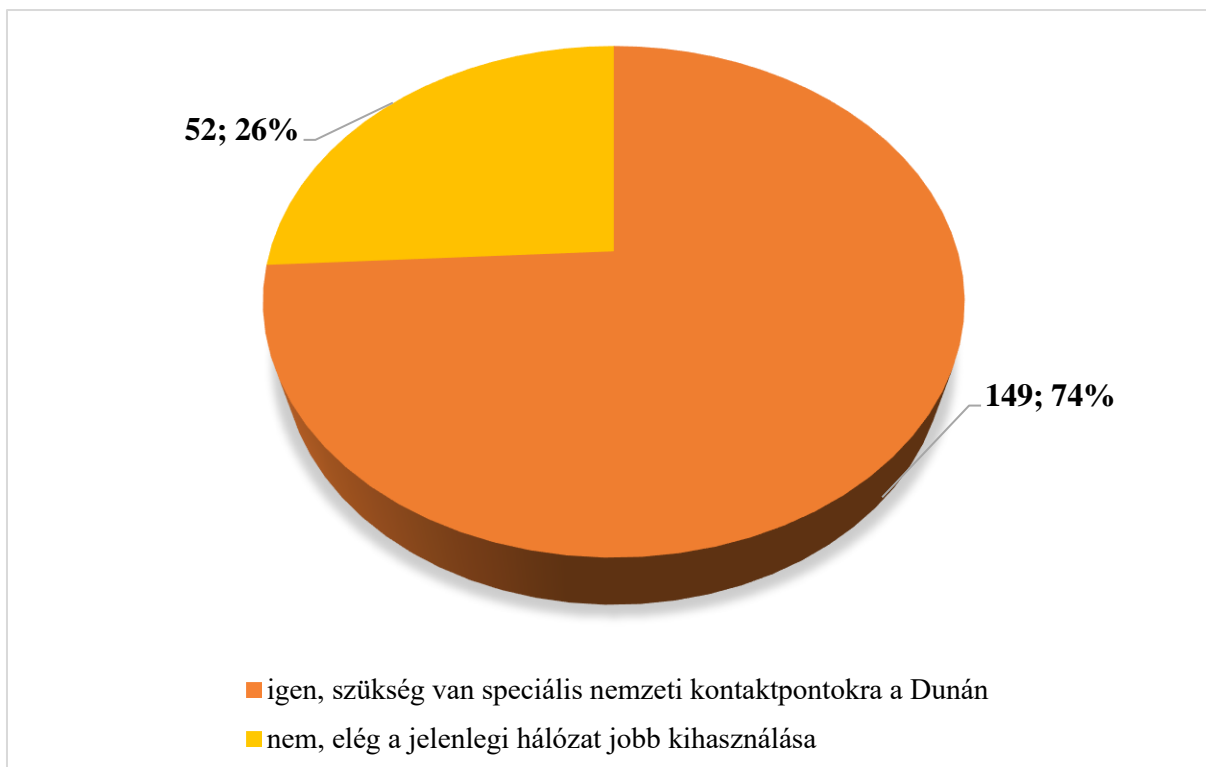
24. ábra. A „Véleménye szerint a dunai államok közös munkájával milyen intézkedések növelik a vízi közlekedéshez kötődő rendészeti, bűnüldözési tevékenység hatékonyságát?” kérdésre adott válaszok. (1- Alig növeli, 5 – Nagy mértékben növeli.) (Átlag pont). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

Egy a válaszadók attitűdjét vizsgáló állítással 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 (25. sz. ábra)! 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.



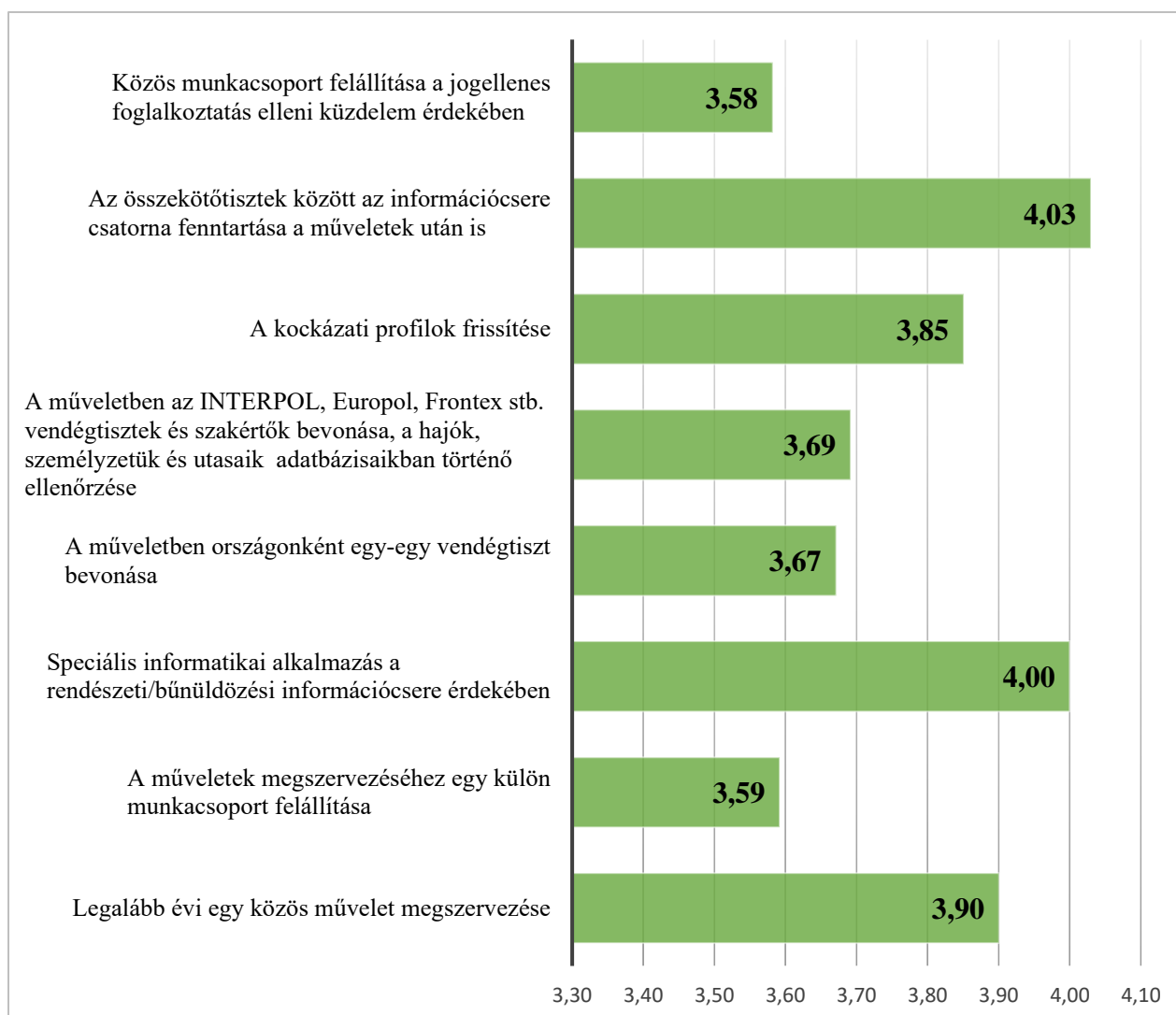
25. ábra. Az „Egyetért-e az alábbi állítással: „A Duna régió országaiban biztonsági deficitet jelent, hogy nem működik olyan állandó rendészeti koordinációs központ és együttműködési fórum mint a Fekete- vagy a Balti-tengeren.” kérdésre adott válaszok. (fő; %). Forrás: a szerző kérdőíves felmérése.

Ehhez kapcsolódóan a többség – 201 válaszadóból 149 fő (74,1%) – amellet érvelt, hogy a dunai nemzetközi információcseréhez szükség van speciális nemzeti kontaktpontok hálózatára, vagyis nem elegendő a jelenleg meglévő vám-rendőri rendészeti együttműködési pontok (PCCC-k vagy a KKSZH-k) jobb kihasználása (26. sz. ábra).



26. ábra. A „Véleménye szerint a dunai nemzetközi információcseréhez szükség van speciális nemzeti kontaktpontok hálózatára, vagy a jelenleg meglévő vám-rendőri rendészeti együttműködési és a bűnügyi együttműködés hálózatát kell jobban kihasználni?” kérdésre adott válaszok. (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 szakembereken 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 27. számú ábra szemlélteti.



27. 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). 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 súlyosítja 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.⁶²¹ 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).⁶²²

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.⁶²³ 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

⁶²¹ Kemp: i. m. 2024: 16-18.

⁶²² Global Initiative Against Transnational Organized Crime: Global Organized Crime Index (2023). Geneva, 2023. Online. <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

⁶²³ Kemp: i. m. 2024: 17-18.

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 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.⁶²⁴

A GI-TOC civil kutatóival közös végzett al-dunai tanulmányi útjaim során azt állapítottuk meg, hogy, 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 információcsere-t, létrehozná 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 létre hozott, 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 magán szektor 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.⁶²⁵ Az orosz-ukrán háború apropóján készült „Áramlatok: kék bűnözés a Dunán” című kutatási jelentés javaslatai azóta már az EUSDR irányító tanácsi ülése és az EMPACT dél-kelet európai fegyver- és kábítószer-csempészet elleni közös művelete során is elhangzottak.

⁶²⁴ McChrystal, Stanley et. al. (2015): *Csapatok csapata. Szervezeti együttműködés és elköteleződés felsőfokon*. Bp.: HVG Kiadó ISBN 978-963-304-374-5 pp. 225-226.

⁶²⁵ Kemp: i. m. 2024: 27-28.

4.6. Javaslat a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum (DRKKF) létrehozására

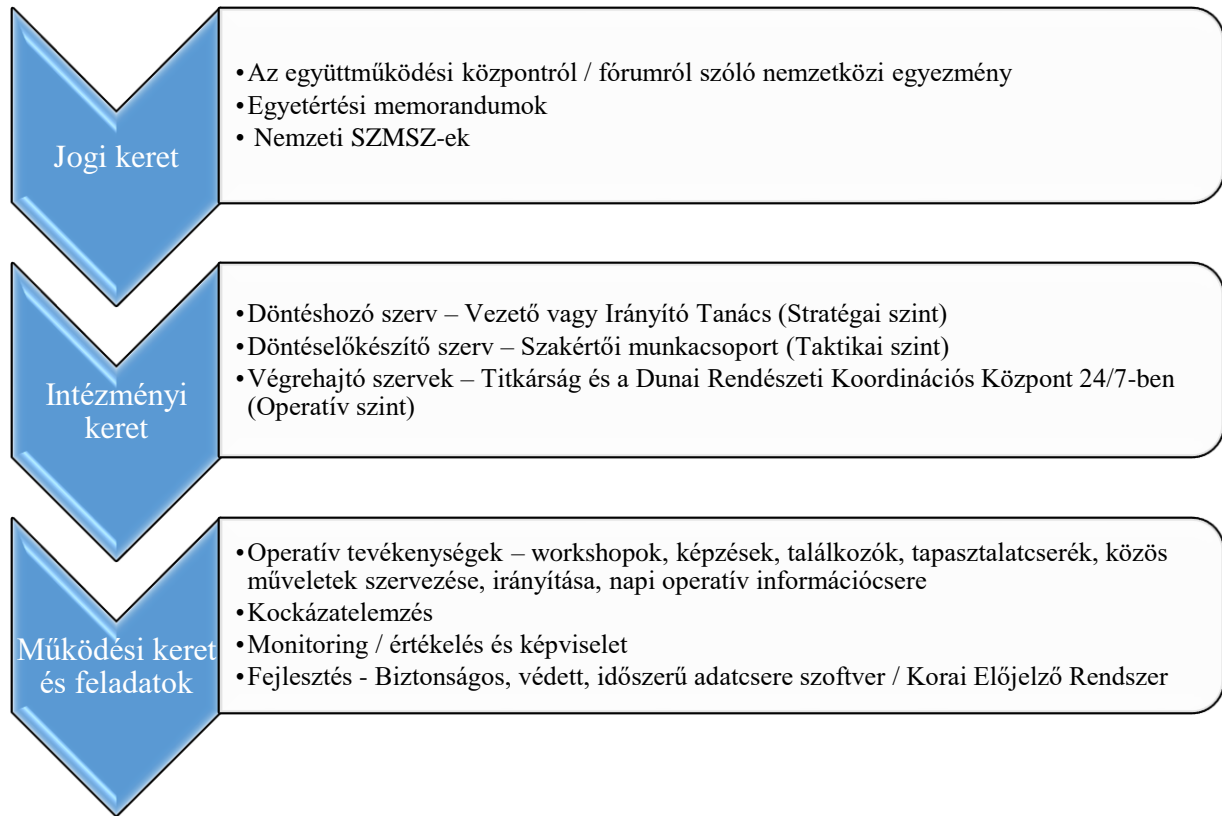
A „hálózatosodás” és a „hálózatépítés” kifejezéseit gyakran halljuk manapság. A dunai rendészeti koordináció információ áramlása is az EUSDR résztvevői és a DARIF műveletekbe bevont rendészek, belügyi tisztviselők és civilek többszintű hálózatán keresztül valósul meg. Az internetes platformokon szervezett 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.⁶²⁶ 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 28. ábrán látható felépítés szerint.

A jogi keret egy a központról és fórumról szóló nemzetközi egyezmény, mely minden csatlakozó ország részéről egyetértési memorandumokkal erősíthető meg. Nemzeti szinten 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

⁶²⁶ Ferguson, Niall (2017): *A tér és a torony. Hálózatok, hierarchiák és harc a globális hatalomért.* Bp.: Scolar Kiadó. pp. 486-487.

parancsnoki és irányító központként kellene működnie, mely kapcsolatot tart a többi dunai nemzeti kapcsolattartó ponttal. Feladata továbbá, hogy elkészíti a teljes Duna régióra kiterjedő negyedéves, féléves és éves helyzetjelentéseket, és továbbítja azokat a szakértői munkacsoportnak.



28. ábra: A regionális bűnügyi-rendészeti együttműködés modellje. A szerző szerkesztése

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.⁶²⁷ 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

⁶²⁷ Frontex: Frontex launches new pilot project in Romania. Online. <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/frontex-launches-new-pilot-project-in-romania-zFoTdl> (Letöltés ideje: 2024.09.06)

köztes szervezeti kapcsolatokban harcok alakulnak ki azok között, akik mások tevékenységét akarják ellenőrizni, vagy ellenállnak mások akaratának.⁶²⁸ Az egyet nem értés forrása sokszor a szervezeti célokkal, érdekekkel és identitással kapcsolatos konfliktusból fakad.⁶²⁹

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 különbözőségek, a nem egyértelmű felépítés és a ritka kapcsolati lehetőségek voltak. A nyelvi akadályok még akkor is felmerülnek, ha angol a munkanyelv, mert személyes találkozókön 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 találkozója, 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.⁶³⁰

4.7. A fejezet összefoglalása, következtetések

A „dunai nemzetközi rendészeti együttműködés” a Duna menti államok vízijármű forgalom ellenőrzésben érintett rendészeti szervezeteinek és nemzetközi ügynökségeknek az együttműködését jelenti, mely rendszeres információcserét is magába foglaljon. A dunai országok több bűnüldözési együttműködési platform munkájában vesznek részt, ez mégsem fedi le az összes rendészeti adatfajta cseréjét, és az adatcsere nem rendszeres. Forrás elemzéseim és külföldi tapasztalatszeréim során a Duna összekötő hatásához hasonlóan közös érdek mentén egy földrajzi vízterületen létrejött regionális együttműködési fórumokat elsősorban a Fekete-

⁶²⁸ 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.

⁶²⁹ Schrujjer, Sandra (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. p. 432.

⁶³⁰ 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.

és a Balti-tengereken 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 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 ideiglenesen rendelkezett csak, annak dacára, hogy egy Magyarország és Horvátország között egy 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 csatornáit, a SPOC-ok és KKSZH-k a dunai országokban is jelen vannak. Hazánkban a Mohács KKSZH a dunai nemzetközi határkötőben földrajzilag a folyó hosszúságának a felénél, kapcsolatban Ausztriával, Szlovákiával, Ukrajnával, Romániával, Szerbiával jelenleg is egyfajta laza hálózatot alkot, azon alig áramlik a vízi járműforgalommal kapcsolatos rendészeti információ. 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. Ez a közvetlen folyami rendészeti adatcsere pozitív hatással lehetne 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 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 társadalom véleménye szerint a nemzetközi együttműködés fejlesztéséhez. Az információ áramlásnak 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 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 biztonság hiány ösztönözheti a szervezett bűnözői csoportokat kábítószer, illegális gyógyszer, fegyverek vagy akár emberek bejuttatására a schengeni térségbe Európa fő hajózási ütőerén keresztül. A GI-TOC civil kutatóival 2024-es, 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 között nem teljeskörű bizalom hiánya a vélt vagy valós korrupció miatt a szenzitív adatok kiszivárgásának veszélye miatt. Egy dunai rendészeti hálózat intézményesítésén kívül fontos javaslat a hajózási magán szektor rendészetbe történő fokozott bevonása is. A fentiek alapján javasoltam a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum (DRKKF) létrehozását. Meggyőződésem, hogy javaslatom hozzájárulhat a XXI. századi globális bűnüldözési kihívások leküzdéséhez a Duna régióban.

A negyedik fejezetben 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.”*

5. KUTATÁSI EREDMÉNYEK ÖSSZEGZÉSE

5.1. Összegzett következtetések

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 folyamat 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 dunai sérülékenységet kevés elérhető bűnüldözési adat alapozta meg. 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 schengeni határon bekövetkezett cigarettacsempészet sorozat, amely megerősítette, hogy a határokon átnyúló rendészeti – beleértve a bünyügyi – tevékenységek összehangolását fel kell gyorsítani. Ezt követően 2022. február 24-étől új totális szakaszába lépett az orosz-ukrán háború, mely igazolta, hogy az egy biztonsági komplexumot alkotó Duna régió biztonsági szegmenseinek megbomlása kihat a teljes rendszerre, instabillá teheti azt. A schengeni térség vízi biztonsági környezetének és a jövőben arra ható kockázatok felmérése megerősítette – elsősorban az Odessza felől a Dunát feltehetően érintő, Nyugat-Európába tartó csempésztett fegyverek, robbanóanyagok veszélye miatt – hogy a rendészeti szervek kockázatelemzését támogatni szükséges a schengeni külső határon. Emellett a folyamatos időszerű információ áramlás érdekében a dunai nemzetközi rendészeti együttműködést meg kell erősíteni.

A fenti bevezetőre épülő hét tematikus részből álló értekezésem részeit többségében az MTA IX. osztálya által elfogadott folyóiratokban, legfontosabb kutatási eredményeimet pedig angol nyelven is publikáltam idehaza és a nemzetközi szintén. A továbbiakban fejezetenként röviden ismertetem azok összegzett következtetéseit.

A „dunai határellenőrzés története Magyarországon a XX. század elejétől a teljes jogú schengeni csatlakozásig” címet viselő fejezetben stratégiai célt volt a dunai határellenőrzés történetének összefoglaló rendszerezése 1906-tól, a Magyar Királyi Határrendőrség munkájának megkezdésétől, 2007-ig, Magyarország teljes jogú schengeni csatlakozásig. Annak vizsgálatát helyeztem előtérbe, hogy hogyan alakult ki a vízi határellenőrzés metodikája 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) melynek írásban, szabályzatok formájában is lerakták a vízi határforgalom-ellenőrzés és határőrizet ma is ismert metodikájának alapjait. Szakirodalmi elemzésem igazolta, hogy a vízi 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 fejezetben megállapítottam, hogy a dunai gyakorlat is igazolta azt az elméletet, mely szerint a határforgalom-ellenőrzés alakulására több olyan tényező is hatást gyakorol, amelyek függetlenek a szubjektív emberi tényezőktől, ilyenek a nemzetközi politikai, gazdaságpolitikai, vagy természetföldrajzi viszonyok is. A rendészettörténeti visszatekintés megalapozta a maga nemében különleges schengeni vízi határellenőrzés elméletének és gyakorlatának következő fejezetben történt feltárását.

A „schengeni vízi határellenőrzés végrehajtása a Dunán” című fejezetben kutatási kérdésként fogalmaztam meg, hogy a tengeri határok ellenőrzésének uniós szabályozási keretéből hogyan vezethető le a belvízi ellenőrzés normarendszere? Emellett azt is, hogy a gyakorlatban hogyan kerül végrehajtásra a schengeni követelményeknek megfelelő vízi határellenőrzés hazánkban és a tőlünk délre fekvő dunai országokban, melyek a vízi határellenőrzési technológiák tovább fejlesztésének irányai? Kutatásom alapján a belvízi hajózást érintő határellenőrzés rövid uniós jogi szabályozása a tengeri határellenőrzés kiterjedt szabályainak és ajánlott gyakorlatainak értelemszerű átvételét követeli meg a kódex előírásait követő országoktól, azonban ez nem egységes gyakorlat kialakításhoz vezet a dunai országokban. Hazánkban ez egyes esetekben nemzeti szinten belső állásfoglalások kiadását kívánja meg, sőt, egyes magyar idegenjogi és rendészeti adatkezelési hiányosságok, új egységes dunai megoldások jogszabályban történő kötelező kihirdetésének, valamint az ebből fakadó előzetes utasadat küldés hiánya csökkenti a kockázatelemzés, ezáltal a vízi határellenőrzés hatékonyságát. Feltártam, hogy a schengeni követelményeknek megfelelő vízi határellenőrzés igényli a rendészet szereplőinek szoros nemzetközi együttműködését és a dunai országok közötti gyors információáramlást leginkább a vízi schengeni külső határ ellenőrzésének kötelezettségével felruházott Magyarország és Horvátország között. Megállapítottam, hogy a légi határátkelőhelyeken elterjedő e-kapus, 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 „Schengeni Térség vízi biztonsági környezete, kockázatelemzés és kockázatkezelés a Dunán” című fejezet kutatási kérdése az volt, hogy melyek a Duna régióra ható biztonsági kihívások és hogyan szolgálják a kockázatelemző programok, a jövőben pedig az intelligens, automatizált kockázat-besorolási rendszerek és a schengeni térség biztonságának növelését? A fejezetben a Duna régiót – mint regionális alrendszert – egy önálló „biztonsági komplexumként” definiáltam 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 folyami határátlépések gyorsítása és egyszerűsítése érdekében értek el jelentős 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 az 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 határelőjárás 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.

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, 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 döntéshozatallal 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. Ezért dolgoztam ki a DRKKF létrehozására vonatkozó javaslatomat. Központjának legmegfelelőbb helye Mohácson lenne és állandó működtetése nem igényelne túlzottan nagy finanszírozást, csak politikai akaratot és döntéshozatalt, melyet az EUSDR fórumain kell tíz dunai országnak konszenzussal meghozni. A legalkalmasabb idő erre a következő, 2025-ös év, hiszen kutatásom alapján 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 pl. Nagy-Britannia által megbízott civil kutatói hálózat (GI-TOC) figyelmét, de reményeim szerint a dunai rendészeti fórumokon a politikai döntéshozókét is fel fogja.

5.2. A hipotézisek bevalásának megítélése

1. A második fejezetben az általam végzett rész kutatások igazolják az első hipotézisemet, mely szerint „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. Megállapítottam, hogy döntést a jövőben csak nemzetközi választottbírói úton hozhatnak, az pedig az „uti possidetis” („ahogyan birtokolták”) elven alapulva fogja konszenzusos megoldás elfogadására kényszeríteni a két országot, amely a folyam „Thalweg-elv” szerinti meder közepét fogja határként

kijelölni. Mivel a schengeni határellenőrzés Magyarország és Horvátország megosztott felelősége, 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, így kutatásom gyakorlati eredményt hozott.

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 lépésű modelljét és javaslatot tettem az „*Előzetes utasadat ellenőrzés*” definíciójára. Forráskutásaim 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 határátellenőrzési eljárásrendek a 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 tapasztalatait, majd az ez alapján összeállított DARIF 2022 kérdőíves nemzetközi kutatásom során kapott válaszokat. 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 bizonyítottam találtam.

2. A második hipotézisemet a harmadik fejezetben végzett kutatás igazolja, 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.”

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 összegyűjtött adatok alapján 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.

Az interjúk tapasztalatait felhasználva összeállított DARIF 2022 kérdőíves kutatásomban a dunai biztonsági fenyegetésekre adott válaszok egyrészt igazolták a 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 pedig a dunai országok rendészeti szerveinek meg kell osztania egymással! A kérdőíves kutatás 2022 kora ősszel történt befejezése indukálta kutatásaim tovább folytatását Oroszország ukrajnai háborúja hatásainak vizsgálatával. A Duna Bizottság által közölt és általam elemzett szállítási adatok rámutattak, a háború 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 okoznak nagyobb fenyegetést 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 vizsgáltam a korábban a Fekete-tengeren átvezető csempészesi útvonalak esetleges Duna felé tolódásának valószínűségét. Az al-dunai 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 rendészeti szűrő megszűnik. 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.

3. A negyedik fejezetben az általam végzett kutatások igazolják a harmadik és negyedik hipotézisemet. A harmadik 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.”

4. A negyedik hipotézisem alapján pedig: „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.”

Tekintettel arra, hogy már az első 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 információcsere-t 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. Az információáramlási problémák nehezítik a jogsértő cselekmények felderítését a magyar schengeni külső határon, így a jelenlegi ismereteink alapján elsősorban nagy mennyiségű cigaretta – mint csempészáru – juthat be a térségbe, de ezt megfelelő ellenintézkedések hiányában a bűnszervezetek bármely árunemre, veszélyes eszközre kiterjeszthetik.

A belügyi és rendőrségi interjúim 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. A fentieket az általam kidolgozott nemzetközi online-survey válaszadói is egyértelműen megerősítették. A felméréssel igazoltam azt is, hogy a schengeni külső határon egy állandó koordinációs központ hiányában fellépő biztonsági deficit jelenlétével a válaszadó 201 fő rendész több mint háromnegyede egyet ért. Bizonyítottam, hogy a dunai nemzetközi információcseréhez szükség van speciális nemzeti kontaktpontok hálózatára, mely egy regionális együttműködési diszciplínaként működhetne együtt. Létjogosultságát a GI-TOC kutatóival végzett értékelés is megerősítette és ezt mutatták dokumentumelemzéseim is. A megállapításokat alapul véve javaslatot tettem a közös műveleteket és képzéseket is magába foglaló Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum (DRKKF) létrehozására. A fentiekkel a negyedik hipotézisemet is bizonyítottam.

5.3. Új tudományos eredmények

Értekezésem új tudományos eredményeinek tekintem:

- 1) **A kutatás eredményeként feltártam és rendszereztem** a Duna folyam magyarországi és külföldi folyamszakaszai határforgalom-ellenőrzésének és vízi határőrzetének történetét, folyamatát, módszereit, az ezekhez kapcsolódó technikai eszközöket és a tevékenység jogi hátterének fejlődését.
- 2) **A dokumentumelemzések által összegeztem** az elmúlt 30 év dunai határrendészeti tevékenységhez köthető európai uniós és hazai jogszabályokat, különös tekintettel Magyarország uniós és schengeni taggá válására.

- 3) **A tudományos kutatási eredmények alapján bemutattam** a dunai országok rendészeti szerveinek nemzetközi rendészeti együttműködését és az információáramlást, amellyel összefüggésben **javaslatot fogalmaztam** meg a fejlesztés további irányaira, lehetséges módszereire és a regionális bűnügyi-rendészeti együttműködés modelljére.
- 4) A kutatás során az interjúkból levont következtetések és a nemzetközi kérdőíves statisztikai felmérés eredményeként **adattázzist állítottam össze** a Duna régió bűnügyi és rendészeti helyzetét pozitívan befolyásoló előrelépési lehetőségekről.
- 5) A tudományos kutatási eredmények felhasználásával **kidolgoztam** a folyami határforgalom-ellenőrzés modern, napjaink kihívásainak megfelelő folyamatleírását, **meghatároztam** az ellenőrzési folyamat módszereit és követelményeit, illetve **szövegszerűsítettem az** érintett rendőrségi belső normák módosítási javaslatait.

Fontosnak tartom, hogy a kutatási eredményeim gyakorlatban is hasznosíthatóak legyenek a rendőrség határrendészeti szakterülete számára további nemzetközi projektek előkészítéséhez, valamint oktatási anyagként, jogszabály előkészítéshez, és egy állandó jelleggel működő Dunai Rendészeti Koordinációs Központ felállítása érdekében is.

Kutatásom eredményeit hazai és nemzetközi szinten is publikáltam. Gyakorlati eredményként értékelem elsőként a **Digitális Hajóforgalmi Naplót (DHN)**, melyet rendőrségi újtási javaslatként⁶³¹ 2024. június 11-én egyhangúan elfogadtak,⁶³² és annak kizárólagos rendőrségi hasznosítására velem és újtó társammal újtási díjszerződést⁶³³ kötöttek. Ez azonban nem kizárólagosan saját eredménytermékem, mert a szoftveres fejlesztést nem én végeztem. Kutatásom második, kizárólag saját eredménytermékeként értékelem a vízi határátkelőhelyeken a **hajók átvizsgálásához elkészített szakmai módszertani útmutatót**, mely szervesen illeszkedik a vízi határforgalom-ellenőrzés folyamatába, de korábban a rendőrségnél nem állt rendelkezésre.⁶³⁴

Kutatásom továbbfejlesztésének egyik ígéretes iránya minden bizonnyal egy rendészeti-szociológiai kutatás lenne. A már kialakult tengeri rendészeti együttműködési központok munkájában részt vevő országok különböző szervezeti háttérrel, jogszabályokkal, identitással

⁶³¹ Kalmár Ádám – Bodor János: Digitális Hajóforgalmi Napló (DHN) – Újtási javaslat a tudományos munkáról és az újtási szabályzatról szóló 48/2013. (XII.29.) ORFK Utasítás alapján. Szám: 02000/3895/2024. ált. Pécs, 2024.04.05.

⁶³² Innovációs javaslat elfogadása. Készítette: dr. Boros Gábor r. ezredes, Országos Rendőr-főkapitányság, Hivatalvezető. szám: 29000/8342-37/2024. ált. Budapest, 2024.07.22.

⁶³³ Újtási díjszerződés. Száma: 29000/152/135/2024. szerz. Budapest, 2024.09.16.

⁶³⁴ Hajó átvizsgálás Módszertani Útmutató kiadása. Száma: 02000/687-2/2024. ált. Készítette: Kalmár Ádám r. alezredes. 2024. február 01.

rendelkező ügynökségei rendészeivel interjúk készítése annak érdekében, hogy hatékony intézkedésekkel kizárhassuk vagy csökkentjük a DRKKF felállítása során a későbbi együttműködést gátló körülményeket. Az interjúk online elkészíthetők, az eredmények fókuszcsoportban dolgozhatóak fel.

5.4. Véggövetkeztetés

A Dunán a rendészeti feladatok ellátása a külső és belső intézményi- és transznacionális együttműködés iskolapéldája. Hazánk egyik legjelentősebb rendészettudósa, Dorning Henrik már a múlt század derekán arra a következtetésre jutott, hogy minden ország rendőrségére nézve szükségszerű a nemzetközi kapcsolatok kiépítése, mely a belvízi határellenőrzés során elengedhetetlen.

Jelen globalizált világunkban a biztonság folyamatos erodálódása miatt egy olyan vízi úton, mely egy biztonsági komplexumhoz tartozó – közvetlenül tíz, közvetetten 14 – országot köt össze, a nemzetközi együttműködés minél szorosabbra fonása célszerű és szükségszerű. A jól működő, folyamatos bűnüldözési és rendészeti információcsere növeli a hajórakományokban elrejtett, hagyományos eszközök és módszerek alkalmazásával fel nem deríthető csempészáru jelentette kockázatok időben történő felismerésének lehetőségét. Ez pedig megerősíti az EU és a schengeni külső vízi határ biztonságát.

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 allokálnak az irányába.” Ezen kontraproduktív hatás megszüntetése pedig végső soron a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ és Fórum létrehozása által valósítható meg. A politikai figyelmet pedig erre a területre az orosz-ukrán háború lezárását követő helyzetben rejlő veszélyek nagysága irányíthatja rá, amely pozitív változást indíthat el a dunai rendészeti együttműködés fokozása érdekében.

6. 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. Allport, Gordon (1972): Az attitűdök. In: Pataki Ferenc – Solymosi Zsuzsanna (szerk.): *Szociálpszichológia szöveggyűjtemény III. (A szociális interakció –Attitűd – Dinamika)*. Bp.: Tankönyvkiadó.
9. Az 5. Határőr Kerület 1989 évi munkáról szóló jelentés, iktató szám: 034/1990, 12.o. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)
10. Balla József (2007): A megbízható személyazonosítás, a biztonságos határforgalom-ellenőrzés garanciája. In: *Határrendészeti Tanulmányok*. 2007/3. szám. Budapest.
11. Balla József (2017): A határforgalom-ellenőrzés tartalmi változásai 1990-ig. In: *Hadtudományi Szemle*, 2017. X. évf. 2. szám.
12. Balla József (2017a): Határőrizeti intézkedések a migrációs válság kezelésére és megszüntetésére. In: Tóth Péter (szerk.) *Magyarország és a 2015-ös európai migrációs válság*, Bp.: Dialóg Campus Kiadó.

13. Balla József (2017b): A schengeni elvek szerinti határforgalom-ellenőrzés tartalmi elemei Magyarországon 2016-ban. *Magyar Rendészet*. 17(3), 13–30.
14. Balla József (2019.): *A biometrikus adatokat tartalmazó úti és személyazonosító okmányok biztonságnövelő hatása a határ-, illetve közbiztonság alakulására*. Bp.: Dialóg Campus Kiadó.
15. Balla József-Kalmár Ádám-Nagy Ivett-Németh Ágota (2021): Biometrikus adatok megjelenése az új európai határrendészeti adatbázisokban. *Határrendészeti Tanulmányok*. 2021/3. szám.
16. Balla Tibor (2019): *Szarajevó, Doberdó, Trianon*, Bp.: Scolar Kiadó.
17. Balog Gábor (2015): Bűnügyi kockázatelemzések. In: Herczeg Mónika (szerk). *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Bp.: Magyarország Belügyminisztériuma.
18. Békés Sándor (1999): *Lángoló határ*. Pécs: Reprint Kft.
19. Bencsik Péter (2003): *A magyar úti okmányok története 1867–1945*. Bp.: Tipico Design. ISBN 9637623337.
20. Bencsik Péter (2005): Az útlevélek ellenőrzése az országhatáron, 1945-1989. Online. <http://docplayer.hu/4360871-Bencsik-peter-az-utlevelek-ellenorzese-az-orszaghataron1945-1989-1.html> (Letöltés ideje: 2021.01.10.)
21. Bencsik Péter–Nagy György (2005): *A magyar úti okmányok története, 1945–1989*. Bp.: Tipico Design.
22. Bendahan, Joseph (2017): Vehicle and Cargo Scanning for Contraband. *Physics Procedia*, 90. 2017. 248.
23. Béndek József (2005): A Magyar Köztársaság Határőrségének fejlődése a Schengen csatlakozás tükrében. In: „*A Magyar Köztársaság Határőrsége Schengen tükrében*” tudományos konferencia kötet. Budapest.
24. Berta Krisztina (2015): Előszó. In: Herczeg Mónika (szerk). *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest: Magyarország Belügyminisztériuma.
25. Berta Krisztina: Előszó. In: Herczeg Mónika (szerk.): *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Budapest, Magyarország Belügyminisztériuma, 2015.
26. Blahó András – Prandler Árpád (2005): *Nemzetközi szervezetek és intézmények*. Bp.: Aula Kiadó.
27. Boda József et al. (2016): A rendésztudományi kutatások elméleti megalapozása és főbb irányjai. *Államtudományi Műhelytanulmányok*, 2016. évi 17. szám, Bp.: Nemzeti Közszolgálati Egyetem.

28. Boda József et al. (szerk.), (2019): *Rendészettudományi szaklexikon*. Bp.: Dialóg Campus.
29. Borbély Zoltán – Kapy Rezső (1942): *A 60 éves magyar rendőrség 1881–1941*. Bp.: Halász Irodalmi és Könyvkiadó Vállalat.
30. Buzan, Barry – Wæver, Ole – De Wilde, Jaap (1998): *Security: a New Framework for Analysis*. Lynne Rienner, Boulder, USA. 1998.
31. Catherine De Bolle (2023): A nemzetközi rendőri együttműködés rövid áttekintése. *Belügyi Szemle*, 71(11), 1939–1947. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.11.2>
32. Chaterine De Bolle (2023). A nemzetközi rendőri együttműködés rövid áttekintése. *Belügyi Szemle*, 71(11), 1939-1947. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.11.2>
33. Chitiba, Konstanca 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).
34. Csaba Zágón (2012): A határellenőrzés kockázati értékelése: határátkelőhelyek kockázati profilja és ennek lehetséges eleme az előértesítés. *Magyar Rendészet*, 12. (2012), 1.
35. Csaba Zágón (2013): A tengeri konténeres áruszállítás biztonsága. in. Horváth Attila (szerk.) *Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből. Kiemelten közlekedési alrendszerek. Tanulmánykötet*. Bp.: Magyar Hadtudományi Társaság.
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 (5). pp. 66-73. ISSN 1789-5286.
38. Csurgó Attila – Kállai Ernő – Zsóri Ferenc (2024): Az orosz műszaki tevékenység jellemzői az orosz–ukrán háborúban. *Honvédségi Szemle – Hungarian Defence Review*, 152(3), 33–45. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2024.3.3>
39. Deflem, Matthieu (2005): History of the International Police Cooperation. In: Miller, M. & Wright, R. (Szerk.), *The Encyclopedia of Criminology*, Routledge.
40. 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.
41. Dorning Henrik (1937): *A bűnügyi rendőrség nemzetközi összeműködése*. Bp.: Pallas.

42. Dorning Henrik (1942): A bűnözés nemzetközi hálózata. In: Borbély Z. – Kapy R. (szerk.) *A 60 éves magyar rendőrség 1881-1941*. Halász irodalmi és könyvkiadó vállalat.
43. 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(2).
44. 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: 1-22.
45. Fekete Tamás - Balázs Benedek (2024): A modern dunai vízi- és folyamrendészet szervezeti története, 1897–2022 (1.). *Honvédségi Szemle – Hungarian Defence Review*, 151.(6), 126–144. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2023.6.10>
46. Ferguson, Niall (2017): A tér és a torony. Hálózatok, hierarchiák és harc a globális hatalomért. Bp.: Scolar Kiadó.
47. Filep Szilárd-Pethő Zsuzsa (2021): A TIBEK Találatkezelő Központ. *Nemzetbiztonsági Szemle*. 9. évfolyam 2. szám 44-52. DOI:10.32561/nisz.2021.2.24.
48. Finszter Géza (2001): Rendészet vagy rendvédelem. *Belügyi Szemle*, XLIX.évf. (2001) 2.sz. 86-96. HU-1218-8956
49. 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. ISBN 978 963 508 546 0
50. Fórizs Sándor (2020): A magyar határőrizet újjászervezése az I. világháborút követően. *Rendőrségi Tanulmányok*, 3. évf. Különszám. pp. 87-103.
51. Fórizs Sándor (2022): Egy PhD-dolgozat megvédése, és az esemény háttere. *Belügyi Szemle*, 70(4), 705-719. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.4.4>
52. Fórizs Sándor (2023): A Magyar Határőrség tiszti állománya 1950-1958 között. *Hadtörténelem*, 2023/4. pp. 111-123. <https://doi.org/10.35926/HSZ.2023.4.8>
53. Gaál Gyula (2005): Az embercsempész tevékenység megjelenési formáinak és módszereinek változásai a Magyar Köztársaság államhatárán 1991-2003 között, Doktori (PhD) értekezés. Bp.: Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola.
54. Gazdag Ferenc et al. (2011): A biztonságpolitika fogalma, tárgya, intézményei. In: Gazdag Ferenc (szerk.) *Biztonsági tanulmányok – biztonságpolitika*. Budapest: ZMNE.

55. Gelányi Zoltán (2000): A Mohács Határforgalmi Kirendeltség vízi átkelőhelyén történő határforgalom ellenőrzés a 80-as évek közepétől napjainkig. Szakdolgozat. Rendőrtiszti Főiskola, Határrendészeti Tanszék. 2000.
56. Germond, Basil (2011): The EU's security and the sea: defining a maritime security strategy. *European Security*. 20(4), 563–584.
<https://doi.org/10.1080/09662839.2011.635648>
57. 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.
58. Gulyás László (2007): Történeti áttekintés. In: Nagy I. (szerk.): *Vajdaság*. Pécs–Budapest: MTA Regionális Kutatások Központja – Dialóg Campus Kiadó.
59. 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. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.09.028>
60. Halász László – Hunyady György – Marton L. Magda (szerk.) (1979): *Az attitűd pszichológiai kutatásának kérdései*. Bp.: Akadémiai Kiadó.
61. Hardi Tamás (2012): A Duna régió gazdasági fejlődésének geopolitikai háttere. in: Rechnitzer János – Rác Szilárd (szerk.): *Dialógus a regionális tudományról*. Győr: Magyar Regionális Tudományi Társaság.
62. Hardi Tamás (2019): Történelem és geopolitika a dunai fejlesztések háttérében: Gondolatok a Duna régióformáló szerepéhez. Gál Zoltán; Ricz András (szerk.) *A környezet és a határok kutatója: Tiszteletkötet Nagy Imre 65. születésnapja alkalmából*. Szabadka: Regionális Tudományi Társaság, 2019 pp. 279-290. ISBN 978-86-86929-07-5.
63. Hautzinger Zoltán (2013): Az első idegenjogi törvény. In. Gaál Gyula – Hautzinger Zoltán (szerk.): *A modern magyar határrendészet száztiz éve*. Bp.: MRTT Határrendészeti Tagozat.
64. Hautzinger Zoltán (2018): *A migráció és a külföldiek büntetőjogi megjelenése*. Bp.: And Ann.
65. Hautzinger Zoltán (2020): A migráció szabályozásának reaktív tényezői. *Belügyi Szemle*, 68(9), 47-62. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2020.9.3>
66. Hegedűs Ernő (2016): Motorizáció a XX. századi magyar határőrizetben. In: *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXVI. évf. 52. szám 24.

67. Hegyaljai Máttyás (2002): A rendészeti szervek nemzetközi együttműködésének struktúrája. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények* I. Pécs, 2002.
68. Héra Gábor – Ligeti György (2014): *Módszertan. A társadalmi jelenségek kutatása*. Bp.: Oziris.
69. Herczeg Mónika (2023): Az INTERPOL szerepe az európai integrált határigazgatásban. *Belügyi Szemle*, 71(11), 2025-2041. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.11.9>
70. Herczeg Mónika (szerk.), (2015): *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Bp.: Magyarország Belügyminisztériuma.
71. Hermann Róbert – Pelyach István – Fónagy Zoltán – Estók János (szerk.), Urbán Aladár – Dr. Csikány Tamás – Bona Gábor – Dobszay Tamás – Kedves Gyula – Zakar Péter: *1848–1849. A forradalom és szabadságharc képes története*. Debrecen, s.a., Tóth Könyvkereskedés és Kiadó Kft.
72. Huszár Zoltán (2019): A Duna „életrajza” történeti és nemzetközi jogi megközelítésből. *Acta Humana*. 2019/3. DOI:10.32566/ah.2019.3.3.
73. 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.
74. Ivan Simonovic – Ivan Nimac (1999): UNTAES: a Case Study. *Croatian International Relations Review*. Vol 5. No. 14.
75. 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.
76. Jelentés a mohácsi FEP átfogó ellenőrzéséről 1991.10.21-30 között. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601).
77. Jelentés a mohácsi FEP átfogó ellenőrzéséről 1991.10.21-30 között. (Levéltári jelzet: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601)
78. 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.
79. Kalmár Ádám (2015): Közös műveletek és képzések munkacsoport. Herczeg Mónika (szerk.), (2015): *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. Bp.: Magyarország Belügyminisztériuma.

80. Kalmár Ádám (2021): Katonai jogállású személyek határátléptetése határvízen. *Katonai Jogi és Hadijogi Szemle*. 2021/2. szám.
81. Kalmár Ádám (2021a): A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1980-1991-ig. In: *Határrendészeti Tanulmányok* 18:2.
82. 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.
83. Kalmár Ádám (2021b): A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1991-től 1996-ig. In: *Határrendészeti Tanulmányok*. 2021:3.
84. Kalmár Ádám (2022): Rendészeti együttműködés a Duna Stratégia égisze alatt. *Belügyi Szemle*, 70(12), <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.12.3>
85. Kalmár Ádám (2022a): Kockázatok a dunai vízi határforgalom-ellenőrzésben. *Magyar Rendészet*, 22(1), 121–138. <https://doi.org/10.32577/mr.2022.1.8>
86. 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.
87. 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. 239-244.
88. 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(1), 69–88. <https://doi.org/10.32577/mr.2023.1.4>
89. 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>.
90. Karl Rasce (1917): *Der Polizeibegriff im heutigen preussischen recht*. kn. Menden.
91. Kemény Gábor (2020): Az Egyedüli Kapcsolattartási Pont és a Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely által foganatosított információcserét befolyásoló környezeti tényezők. *Belügyi Szemle*, 69(1), pp. 107–122. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.1.5>
92. Kerék Gábor (2020): Az árvízhidrológia jelentősége a környezetvédelemben. *Biztonságtudományi Szemle*, 2020. II. évf. 2. szám. pp. 69-83.

93. 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.
94. Kis-Benedek József (2023): *Az orosz-ukrán háború és a hadtudomány*. Hadtudomány. XXXIII. évfolyam. 2023/3. <https://doi.org/10.17047/HADTUD.2023.33.3.32>
95. Koev, Kasimir (2014): The Cooperation of the Danube Countries within the frames of the Priority Area 11 of the EU Strategy for the Danube Region /EUSDR/. *Journal of Danubian Studies and Research*, 4(2).
96. Kovács István (2015): „Olajozás”, szervezett bűnözés és prostitúció a 90-es években Magyarországon. *Nemzetbiztonsági Szemle*, 3(1).
97. Kriskó Edina (2012): A rendőrség társadalmi rendeltetése és a rendőrségi kommunikáció. Doktori értekezés, Pécsi Tudományegyetem Nyelvtudományi Doktori Iskola.
98. Kui László (2020): A magyar határőrizet technikai generációváltásai és lehetséges fejlesztési irányok. Doktori (PhD) értekezés. Budapest. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Rendészettudományi Doktori Iskola.
99. Kun Attila (2012): A puha jog (soft law) szerepe és hatékonysága a munkajogban – Az új Munka Törvénykönyve apropóján. *Pázmány Law Working Papers*, 2012/41.
100. M. Nyitrai Péter (2006): *Nemzetközi és európai büntetőjog*. Bp.: Osiris Kiadó.
101. Markovic, Darko M.(2018): International legal aspects of delimitation between Croatia and Serbia on the Danube River. *Pravo Politika*, Godina XI, 1-2/2018.
102. Márton Balázs (2023): A NIBEK-től a Nemzeti Információs Központig. *Nemzetbiztonsági Szemle*. 11. évfolyam (2023) 1. szám 29-31. DOI: [10.32561/nsz.2023.1.2](https://doi.org/10.32561/nsz.2023.1.2)
103. Mátyás Szabolcs (2020): *Az elemző-értékelő munka gyakorlati aspektusai*. Bp.: Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Közigazgatási Továbbképzési Intézet, 2020.
104. Mays, Terry M. (2004): *Historical Dictionary of Multinational Peacekeeping*. Lanham, Maryland and Oxford. The Scarecrow Press Inc.
105. McChrystal, Stanley et. al. (2015): *Csapatok csapata. Szervezeti együttműködés és elköteleződés felsőfokon*. Bp.: HVG Kiadó. ISBN 978-963-304-374-5
106. 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-CO-RICO Konferencián.

107. Nagy György (2009): A magyar határforgalom-ellenőrzésének sajátosságai 1945-2005. In: *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XVII. évf. 20. szám.
108. Nagy György (2013): A Magyar Királyi Határrendőrség felállításának okai, máig ható jelentősége. In: *A Modernkori magyar határrendészet 110 éve*. Bp.: MRTT.
109. Nagy József (2000): a Határőrség területi elhelyezkedésének, tevékenységének, szervezetének és létszámának fejlődése 1958-tól 1998-ig. Doktori (PhD.) értekezés tervezete, Budapest.
110. Nagy József (2012): A magyar Határőrség szervezete, létszáma és területi elhelyezkedése 1958-1990. In: *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXII. évf. 25. szám V. melléklet.
111. Nagy Judit (2022). A nemzetközi bűnügyi együttműködés jogi keretei, elvei, eszközei. *Rendőrségi Tanulmányok*. V. évfolyam 2022/1. sz.
112. Nagy Zoltán (2018): *Közlekedéscsúszótervezés*. Bp.: Akadémiai Kiadó. ISBN: 978 963 454 304 6.
113. 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. ISBN 978 – 966 – 350 – 544 – 2
114. Orgoványi István (2017): Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben 1950-1956. *Betekintő*, 11 (2). ISSN 1788-7569.
115. Ormai Tamás (2021). Törökország migrációs helyzetképe. In Teke András (szerk.), *A nemzetközi migráció kihívásai és kezelésének módja hazánkban, valamint a balkáni migrációs útvonal államaiban*. Bp.: MRTT Migrációs Tagozat. pp. 94–99.
116. Parádi Ákos (2019): *A Magyar Királyi Folyamőrség. Salutem*, 7. pp. 85-112. ISSN 2416-2078.
117. Parádi József (2003): *Rendőrség a határőrizetben*. Bp.: Tipico Design.
118. 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. ISBN 978-615-80-3095-3
119. Pavlik Ferenc - Laky Imre (1907): *Határrendészet Kézikönyve*. Bp.: Pátria Nyomda.

120. 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.
121. Répási Krisztián (2021): Szervezett bűnözés. In: Tálas-Csiki-Etl-Berzsényi (szerk.): *A globalizált világ kihívásai*. Budapest: Ludovika Egyetemi Kiadó.
122. Ritecz György – Sallai János (2016): *A migrációs trendjei, okai és kezelésének lehetőségei 2.0*. Bp.: Hanns Siedel Alapítvány.
123. Ritecz György (2013): A migráció kockázatai. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XIV*. Pécs, 2013.
124. Ritecz György (2013a): Gondolatok a migrációs kihívások kapcsán. In: *Szakmai Szemle – A Katonai Biztonsági Szolgálat Kiadványa*, 2013 évi 3.szám. 2013.
125. Románia és a Nyugat-Európai Unió 1993.05.20-án aláírt Egyetértési Memorandum a Dunára vonatkozó szankciók alkalmazásában nyújtott segítségről. Online. http://www.cdep.ro/pls/legis/legis_pck.htm?act_text?idt=6581
126. 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. ISBN 978-615-81879-0-9
127. Sallai János – Borszéki Judit (2022): A nemzetközi rendőri együttműködés kezdetei. *Belügyi Szemle*. 70(5), <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.5.6>
128. Sallai János (2015): Concha Győző, a rendészet jeles tudósa. *Magyar Rendészet*, 2015/1.
129. Schruijer, Sandra (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.
130. Slavoljub Dragicevic – Radislav Tosic – Milomir Stepic – Nenad Zivkovic – Ivan Novkovic (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(1), 5-15. <http://dx.doi.org/10.5775/fg.2067-4635.2013.008.i>
131. Som Krisztián (2016): Határforgalom ellenőrzés és a külföldre utazás szabályozása Magyarországon az I. világháborúban. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, Budapest, XXVI. évf. 52. sz.

132. Szabályzat a dunai határforgalomnak Mohácson és Bezdánban való ellenőrzésére, készült Budapesten, 1986. április 24-én, Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, (magángyűjtemény, Gelányi Zoltán r. alez.)
133. Szenes Zoltán (2017): Katonai biztonság napjainkban. Új fenyegetések, új háborúk, új elméletek. in: Finszter Géza – Sabjanics István (szerk.) *Biztonsági kihívások a 21. században*. Bp.: Dialóg Campus.
134. Szerbhorvát György (2015): A jognélküliség asztalánál. *Fundamentum*. 2015 évi 4. szám. Budapest.
135. 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.
136. Teke András (2013): A folyamat-és rendszerszemlélet érvényesülése a határbiztonságban. In: *A modernkori magyar határrendészet 110 éve*. Bp.: MRTT Határrendészeti Tagozat.
137. 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, doi: 10.1109/CSCC55931.2022.00035.
138. Tóth József (1938): *Rendészetfogalom a nemzeti szocialista államban*. Eger: Szent János Nyomda.
139. Tóthné dr. Demus Mária (2013): A Határőrség alkotmányos jogállása és feladatrendszere a rendszerváltozást követően. In: Gaál Gyula-Hautzinger Zoltán (szerk.) *A modernkori magyar határrendészet százötz éve*. Bp.: Magyar Rendészettudományi Társaság Határrendészeti Tagozat.
140. 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. Nádai Zoltán r. főhadnagy. ORFK Határrendészeti Főosztály.
141. Vájlok László – Balla József – Bartus Gábor – Vedó Attila (2022): A Biztonsági Technológiák Nemzeti Laboratórium Biztonságos Ország Biztonságos Határ alprojekt. *Magyar Rendészet*. 2022/4. doi: [10.32577/mr.2022.4.6](https://doi.org/10.32577/mr.2022.4.6).
142. Varga Zita (2017): A közös kapcsolattartási szolgálati helyek. *Határrendészeti Tanulmányok* 2017/1. Budapest.

143. 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.
144. 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>.
145. Yin K, Robert (2014): *Case Study Research Design and Methods* (5th ed.) Thousand Oaks, Sage.
146. Yin, K. Robert (1993): *Applications of case study research*. Newbury Park, CA: Sage Publishing,
147. Zsigovits László (2014): Globalizációból fakadó rendészeti kihívások a korszerű információtechnológia tükrében. In: Gaál Gyula - Hautzinger Zoltán (szerk.): *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XV*. Pécs, 2014.

Interneten elérhető források jegyzéke

1. A Belügyminisztérium Európai Unió és nemzetközi támogatással megvalósuló projektjei: A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása. DARIF. Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/a-dunai-folyami-forum-strukturajanak-letrehozasa-darif>
2. A Belügyminisztérium EU-s és nemzetközi támogatással megvalósuló projektjei: A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása. DARIF. Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/a-dunai-folyami-forum-strukturajanak-letrehozasa-darif>
3. 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}. Online. https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/e/82/62000/2_implementation_hu.pdf
4. A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása, *DARIF*. Magyarország Belügyminisztériuma. Budapest, 2015. (projekt kiadvány) Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/a/37/f0000/DARIF%20kiadv%C3%A1ny%20-%20Eredm%C3%A9nyek%20-%20A9s%20K%C3%B6vetkezet%C3%A9sek%20HU.pdf>

5. A Fekete-tengeren halászhajóval átkelő bevándorlókat mentettek ki a román hatóságok. *Mandiner*, 2017. november 28. Online. <https://mandiner.hu/kulfold/2017/11/a-fekete-tengeren-halaszahajoval-atkelo-bevandorlokat-mentettek-ki-a-roman-hatosagok>
6. A magyar nyelv értelmező szótára (online változat) Szerkesztette: A Magyar Tudományos Akadémia Nyelvtudományi Intézete. Akadémiai Kiadó. Első Kiadás: 1959–1962. Bárczi Géza Akadémikus és Országh László Egyetemi Tanár. Online. <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-magyar-nyelv-ertelmezo-szotara-1BE8B/>
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. Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/5/17/80000/Black%20Sea%20Forum.pdf>
8. A Tanács következtetései az uniós politikai ciklus állandó folytatásáról a szervezett és súlyos nemzetközi bűnözés elleni küzdelemről: EMPACT 2022 + A Tanács következtetései. Online. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7100-2023-INIT/en/pdf>
9. Adrian Sbarcea, a Román Határrendőrség képviselőjének előadása a BSCF-ről 2015. november 19-én Brüsszelben. Online. 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
10. Az EU Tanácsa: Schengeni térség: A Tanács úgy határozott, hogy megszünteti a Horvátországgal közös határain az ellenőrzést. (sajtóközlemény) Online. <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2022/12/08/schengen-area-council-decides-to-lift-border-controls-with-croatia/>
11. Az EUSDR kormányzati dokumentumai. Online. <https://dunaregiostrategia.kormany.hu/dokumentumok>
12. Balizs Benedek: Ukrajna igyekszik helyreállítani a Duna menti kikötőit. Online. <https://index.hu/kulfold/2022/07/09/haboru-oroszorszag-ukrajna-orosz-ukran-konfliktus-ylagyimir-putyin-volodimir-zelenszkij/ukrajna-igyekszik-helyreallitani-a-duna-menti-kikotoit/>
13. BBC Monitoring European: Black Sea border information centre opens in Bulgaria. Online. <https://search.proquest.com/wire-feeds/black-sea-border-information-centre-opens/docview/459333944/se-2?accountid=42933>
14. BBC Monitoring European: Bulgarian border police to take part in international Black Sea patrol exercise. London, 2011. július 05. Online. <https://search.proquest.com/wire->

- [feeds/bulgarian-border-police-take-partinternational/docview/874564078/se-2?accountid=42933](https://index.hu/kulfold/2023/07/26/haboru-oroszország-ukrajna-orosz-csapas-gabonatarolok-romania-nato-civil-hajo/)
15. Bereznay István: Egy NATO-tagország hajóját találta el az oroszok egyik csapása. Online. <https://index.hu/kulfold/2023/07/26/haboru-oroszország-ukrajna-orosz-csapas-gabonatarolok-romania-nato-civil-hajo/>
 16. Blank, Rebecca M. at. al. (2012): Guide for conducting risk assessments. NIST Special Publication 800-30. Rev. 1. Online. National Institute of Standards and Technology, US Dept. of Commerce. Gaithersburg, MD, USA. Online. <https://nvlpubs.nist.gov/nistpubs/legacy/sp/nistspecialpublication800-30r1.pdf>
 17. Borbándi Dániel: Oroszország blokkolja a hajók belépését az összes ukrán kikötőbe. Online. <https://index.hu/kulfold/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/>
 18. Christian Jechoutek (2013): *Strategic Analysis to Support the Activities of a Danube River Forum*. Prezentáció. Budapest, Europol, 2013. Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/f/5a/a0000/Europol%20Presentation%20on%20Threat%20Notice%20Danube.pdf>
 19. Csaknem egy tonna kokaint foglaltak le Romániában. Online. <https://www.origo.hu/nagyvilag/20190326-csaknem-egy-tonna-kokaint-foglaltak-le-romaniaban.html>
 20. Danube Border Police Cooperation in the HU-HR border area. Online. <https://keep.eu/projects/13087/Danube-Border-Police-Cooper-EN/>
 21. Danube Commission (2023): Market Observation for Danube navigation: Results in 2022. Budapest. HU ISSN 3004-0086. 19-23. Online. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/>
 22. Danube Commission: Market Observation for Danube Navigation: Results in 2022. Budapest, 2023. Online. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2022/>
 23. Danube Commission: Market Observation for Danube Navigation: Results for period January-September 2023. Budapest, 2024. Online. <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/](#)
24. Đorđević, Saša (2023): Fuel to the fire: Impact of fuel smuggling in Southeast Europe. Research Report. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. Online. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/08/Saša-Dorđević-Fuel-to-fire-Impact-of-fuel-smuggling-SE-Europe-August-2023.pdf>.
 25. Duna régió Stratégia – 3 igen a költségvetés célirányos felhasználására, az eredeti ötletek összehangolására, az új szemléletű térségi politikára. EU soros elnökség, Magyarország. Online. https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/5/a9/10000/Duna_Regio_Strategia_sajtoanyag_0.pdf
 26. Europa Liberă Moldova: Ce exportă în Rusia uzina transnistreană Moldavizolit dar nu mai are voie, Radio Europa Liberă Moldova, Online. <https://moldova.europalibera.org/a/ce-exporta-in-rusia-uzina-transnistreana-moldavizolit-dar-nu-mai-are-voie/32917664.html>
 27. Európai Bizottság, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, Assessment of potential of maritime and inland ports and inland waterways and of related policy measures, including industrial policy measures (A tengeri és belvízi kikötőkben és belvízi utakban rejlő lehetőségek, valamint a kapcsolódó szakpolitikai intézkedések, többek között az iparpolitikai intézkedések értékelése) – Zárójelentés, Kiadóhivatal, 2020. Online. <https://data.europa.eu/doi/10.2832/03796>
 28. Európai Bizottság: EU-Ukrajna szolidaritási folyosók. Online. https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_hu
 29. Európai Bizottság: Iránymutatások az integrált határellenőrzéshez az európai határigazgatásban, A Bizottság Külső együttműködése. Online. <https://www.icmpd.org/file/download/48280/file/Guidelines%20for%20Integrated%20Border%20Management%20in%20European%20Commission%20External%20Cooperation%20EN.pdf>
 30. Európai Nyomozó: Bűnözők elleni fellépés határokon át. Online. https://www.Europol.europa.eu/sites/default/files/documents/hu_europeaninvestigator-hungary_0.pdf
 31. Európai Tanács Főtitkársága: Európai Biztonsági Stratégia. Online. <https://www.consilium.europa.eu/media/30811/qc7809568huc.pdf>
 32. European Parliament: Police and Customs Cooperation Centres. Parliamentary question - E-003850/2022. Online. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2022-003850_EN.html

33. European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine (EUBAM), Annual Report 2021, April 2022, Online. <https://eubam.org/wp-content/uploads/2022/04/EUBAM-Annual-Report-2021.pdf>.
34. Europol: 42 arrested for smuggling migrants across Danube, March 2024. Online. <https://www.Europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/42-arrested-for-smuggling-migrants-across-danube>.
35. Frontex: Frontex launches new pilot project in Romania. Online. <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/frontex-launches-new-pilot-project-in-romania-zFoTdL>
36. Frontex: Közös integrált kockázatelemzési modell. Összefoglaló füzet. Online. https://www.frontex.europa.eu/assets/CIRAM/hu_CIRAM_brochure_2013.pdf
37. Galeotti, Mark – Arutunyan, Anna: Peace and proliferation. The Russo-Ukrainian war and the illegal arms trade. GI-TOC Research report. 2023. Online. <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>
38. GI-TOC Arms Monitoring Project: Smoke on the horizon (2024): Trends in arm trafficking from the conflict in Ukraine. Online. <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>
39. GI-TOC, UKR-Obs: Drugs in the front line. 2024. Online. <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-synthetic-drugs-ocindex/>
40. GI-TOC, UKR-Obs: Port in a storm: organized crime in Odesa since the Russian Invasion. Online. <https://globalinitiative.net/analysis/odesa-bessarabia-organized-crime/>.
41. Global Initiative Against Transnational Organized Crime: Global Organized Crime Index (2023). Geneva, 2023. Online. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2023/09/Global-organized-crime-index-2023-web-compressed-compressed.pdf>
42. Gordiichuk, Dana: On the river and the sea. Ukraine is bringing back container shipping. What does this mean for the economy? Economic Pravda. Online. <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/14/711166/>
43. Gyorsabb dunai hajózás – bővülő kapcsolatok. Dunántúli Napló, 1986. október (43. évfolyam, 270-300. szám)1986-10-08 / 277. szám. Online. https://library.hungaricana.hu/hu/view/DunantuliNaplo_1986_10/?query=moh%C3%A1lcs%20bezdan%20hat%C3%A1rforgalom%20Duna&pg=64&layout=s

44. Hartl, Simon – Meinel, Ulf – Staewa, Deniza (2023): *Practical Manual on border controls along the Danube and its navigable tributaries*. 4th Edition – March 2023. Online. https://navigation.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/10/sites/10/2023/04/20230330_4th-edition_Manual-on-Border-Controls.pdf
45. Határőrizet megerősítése. Budapest, 1911. 47 p. (levéltári jelzet: MNL OL K 149 43. cs. 1911. 8. t.) Online. <http://csendor.com/konyvtar/konyvek/Hatar1911/Hatarorizet%20megerosítése%201911.pdf>
46. Határrendészeti Szakismeretek. Felkészülési anyag. Nemzeti Közszolgálati Egyetem. Budapest. Online. https://rtk.uni-nke.hu/document/rtk-uni-nke-hu/hor_szakismeretek_olvasmanygyujtemeny.pdf
47. <https://www.reuters.com/article/idUSKCN0ZH4X1/>
48. iBorderCtrl Projekt: A határátlépési folyamatok felgyorsítására irányuló törekvés. Online. <https://www.iborderctrl.eu/iborderctrl-project-the-quest-of-expediting-border-crossing-processes.html>
49. Infrastruktúrafejlesztés a szisztematikus határellenőrzés bevezetésére, Belső Biztonsági Alap BBA-2.6.3/3-2017- 00001 sz. projekt alapján. Online. https://www.police.hu/sites/default/files/ORFK_EU_t%C3%A1mogat%C3%A1sok_2021.%20I.pdf
50. 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. Online. <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>
51. Joint Declaration. “Setting up the Structure of a Danube River Forum” 17-19 September 2013, Budapest/Mohács (Hungary) Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/9/76/80000/DARIF%20Joint%20Declaration%20EN.pdf>
52. Kemp, Walter – Scaturro, Ruggero (2024): Undercurrents. Blue Crime on the Danube. Research Report. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. Online. <https://globalinitiative.net/analysis/undercurrents-blue-crime-on-the-danube/>

53. Kowalik Tamás – Tóth Rebeka (2012): Esettanulmány alapú módszertan. (Case Method). Bp.: Közigazgatási Vezetői Akadémia. Online. <https://nkerepo.uni-nke.hu/xmlui/bitstream/handle/123456789/100182/586.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
54. Leidos: Air, Land and Sea: Securing borders through biometrics. Online. <https://www.leidos.com/sites/leidos/files/2018-08/air-land-and-sea-securing-borders-through-biometrics.pdf> (2023.12.21)
55. Magyar Katonai Közlöny, 1925 (13. évfolyam. Néhány szó a géppuskás harckiképzésről. Írta: Ludvig Viktor tábornok.) Online. https://adt.arcanum.com/hu/view/MagyarKatonaiKozlony_1925/?query=orsovai%20r%C3%A9vka-pit%C3%A1nys%C3%A1g&pg=1025&layout=s
56. Magyarország tiszti cím- és névtára - 31. évfolyam, 1912.I. Magyarország M. kir kereskedelemügyi ministerium. Online. https://adt.arcanum.com/hu/view/TisztiCimtar_1912/?query=orsovai%20r%C3%A9vka-pit%C3%A1nys%C3%A1g&pg=344&layout=s
57. Maria Sole Brigati: Rip-on/rip-off modus operandi - what is the impact for the shipping industry? Forrás: RiskIntelligence, 2023.06.29. Online. <https://www.riskintelligence.eu/analyst-briefings/rip-on-rip-off-modus-operandi-what-is-the-impact-for-the-shipping-industry>
58. Mező Gergely: Szabványosított személyzeti és utaslista alkalmazás a mohácsi határrendészet részére. (előadás, DARIf Projekt, Extra Workshop, 2014. május 13, Budapest). Online. https://bmprojektek.kormany.hu/download/d/5a/a0000/DARIF_PAXLST_Gergely%20Mezo.pdf
59. Mihm, Andreas: Die Donaukommission wirft Russland raus. Online. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/donaukommission-wirft-russland-raus-nach-168-jahren-19508800.html>
60. Ministry of the Interior of the Republic of Serbia, Smuggling of Humans. Online. <https://socta.mup.gov.rs/krijumcarenje-ljudi/>.
61. Módszertani útmutató a kormányzati stratégiai tervezéshez, Miniszterelnöki Hivatal, Budapest, 2004. Online. <https://docplayer.hu/37271679-Modszertani-utmutato-a-kormanyzati-strategiai-tervezeshez.html>

62. Mohács, Bezdán, Folyami határállomások. Petőfi Népe, 1986. október (41. évfolyam, 231-257. szám) Online. https://library.hungaricana.hu/hu/view/BacsKiskunMegyeiNepuj-sag_1986_10/?query=moh%C3%A1cs%20bezd%C3%A1n%20hat%C3%A1rforgalom%20Duna&pg=60&layout=s
63. MTI: Időszerű a Dunai Koordinációs Központ létrehozása. Online. <https://2010-2014.kormany.hu/hu/belugyminiszterium/hirek/idoszeru-a-dunai-koordinacios-kozpont-letrehozasa>
64. Műveleti és Stratégiai Megállapodás Moldova és az Europol között. Online. 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
65. Műveleti és Stratégiai Megállapodás Szerbia és az Europol között. Online. 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
66. Műveleti és Stratégiai Megállapodás Ukrajna és az Europol között. Online. https://www.Europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/agreement_on_operational_and_strategic_cooperation_ukraine.pdf
67. Népszabadság: Az európai biztonsági és együttműködési értekezlet Helsinkiben aláírt záróokmánya. 1975. augusztus 3. Online. <https://retorki.hu/olvasoszoba/a-helsinki-zarookmany-alairasa/dokumentumok>
68. Növekedés: A tapasztalt nyomozók is megdöbbenek a csempészciigi mennyiségén. Online. <https://novekedes.hu/nav-infotar/a-tapasztalt-nyomozok-is-megdobbentek-a-csempeszciigi-mennyisegen-video-a-cikkben>
69. Ormai Tamás – Kund Dávid: PCCC development.ppt Pristina, 2015. Online. <https://docs.google.com/presentation/d/e/2PACX-1vTOxNUI-derg7zgKfkrkTpVF0FZhb0rWu55XsMHFh4rJ3r1R-NLv-iB-SJY/pub?start=false&loop=false&delayms=60000&slide=id.p1>
70. Pallas Nagy Lexikona. Online. <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-pallas-nagy-lexikona-2/n-12D43/nemzetkozi-buntetojogi-egyesulet-131D9/>
71. Paul Harmes: Romania's Danube Delta & Carpathian Mountains, Naturetrek, 2018. Online. https://d11gbzngntg4t4.cloudfront.net/reports/ROM03_report_180804_Romanias_Danube_Delta_Carpathian_Mountains.pdf

72. Reliance Risk: Using Bow-tie Analyses To Simplify Risk Management. (2010. december 9.). Online. <https://www.reliancerisk.com/>
73. Reuters: Romania seizes record 2.5 tons of Colombian cocaine. Online.
74. Romanian Border Police: Galac Contact Centre. Online. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-galati-contact-centre-110.html>
75. Romanian Border Police: Giurgiu Contact Centre. Online. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-giurgiu-contact-centre-111.html>
76. Romanian Border Police: Portile de Fier I. Common Contact Office. Online. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-portile-de-fier-i-common-contact-office-114.html>
77. SAFE Framework of Standards 2021, World Customs Organisation (WCO) Online. <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf>
78. Scaturro, Ruggero – Kemp, Walter (2022): Portholes. Exploring the maritime Balkan routes. Research Report. Online. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime. Online. <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2022/07/GITOC-SEE-Obs-Portholes-Exploring-the-maritime-Balkan-routes..pdf>
79. SEMS: South-East European Messaging System. Online. <https://www.safenet.ba/sems-south-east-european-messaging-system/>
80. Smiejczak, Jana (2014): Joint SCAN Threat Notice on Serious and Organised Crime directly linked to the Danube River. Budapest, Europol, 2014. Online. <https://bmprojektek.kormany.hu/download/f/5a/a0000/Europol%20Presentation%20on%20Threat%20Notice%20Danube.pdf>
81. Szabó Miklós (2006): Légiuralom-elmélet – légi fegyverkezés – a Magyar Királyi Légierő az 1930-as években c. előadása. Online. <https://mindentudas.hu/el%C5%91ad%C3%A1sok/tudom%C3%A1nyter%C3%BCletek/t%C3%A1rsadalomtudom%C3%A1ny/136-hadtudom%C3%A1nyok/6142-legiuralom-elmelet-legi-fegyverkezés-a-magyar-kiralyi-legiero-az-1930-as-evekben.html>
82. Szabó Miklós: Légiuralom-elmélet – légi fegyverkezés – a Magyar Királyi Légierő az 1930-as években c. előadása. Online. <https://mindentudas.hu/el%C5%91ad%C3%A1sok/tudom%C3%A1nyter%C3%BCletek/t%C3%A1rsadalomtudom%C3%A1ny/136-hadtudom%C3%A1nyok/6142-legiuralom-elmelet-legi-fegyverkezés-a-magyar-kiralyi-legiero-az-1930-as-evekben.html>

83. Toivonen, Sirra – Kojo, Heta (2017): Recommendation for future ABC installations, Best Practices. *VVT Technology 30*. ISBN 978-951-8559-5 Online.
<https://publications.vtt.fi/pdf/technology/2017/T303.pdf>
84. Utasítás a katonai határőrizet tárgyában a m. kir. honvédség, népfőlkelés, csendőrség, pénzügyőrség és határrendőrség számára. Tervezet. (Hivatalos titkos használatra nyomtatott kézirat). Budapest, 1909. Magyar királyi állami nyomda. 68 p. plusz Mellékletek Online. <http://csendor.com/konyvtar/konyvek/Hatarorizet1909/>
85. Viadonau: Results of the Survey on Border Controls along Danube and its navigable tributaries. Online. https://www.viadonau.org/fileadmin/content/viadonau/06Unternehmen/Dokumente/2015/2015-06-17_Survey_results_fin.pdf
86. Viadonau-RSOE (2013): *A dunai hajózás kézikönyve*. Rafael Róbert - Bálint Ágnes - dr. Jármty Tibor (szerk.) Budapest, 2013. ISBN 978-963-08-7491-5 Online.
<https://dhk.rsoe.hu/download/dhk.pdf>
87. Zsaru Magazin: Radarzár a Dunán. Online. <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/zsaru-magazin/radarzar-a-dunan>

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. Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum. Cselekvési Terv. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának.
5. 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.

6. 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)
7. 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.
8. Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012 évi CLXXI. törvény.
9. A bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködéséről szóló 2002. évi LIV. törvény.
10. Európai Bizottság: A biztonsági unióra vonatkozó uniós stratégia.
11. Az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény.
12. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 RENDELETE (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex)
13. 1903 évi VI. tc. Az útlevélügyről.
14. 1903 évi IV. és 1909 évi II. tc. A kivándorlásról.
15. 1903 évi VIII. tc. A határrendőrségről.
16. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (Egységes szerkezetbe foglalt változat).
17. 71.500/1904. BM. r. a határforgalom ellenőrzéséről, az útlevelek vizsgálatáról, az úti igazolványok kiállításáról és a forgalmi adatok gyűjtéséről.
18. 1903:VI. tc. végrehajtása tárgyában kiadott 70.000/1904. B.M. utasítás
19. 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.
20. 58.320/1912. BM. kr. a határrendőri külszolgálat ellátása a határrendőrségi őrségek megszüntetésével.
21. A Magyar Királyi Minisztérium 1.862/1923. M. E. számú rendelete. Magyarországi Rendeleték Tára, 1867-1945.
22. 10/1996. (III. 25.) sz. PM. Rendelet a vámtörvény végrehajtásának részletes szabályairól.

23. 30/1977 sz. BM paranccsal bevezetett Határforgalom-ellenőrzési szabályzat forgalom ellenőrző pontok részére (HŐR/3.) Budapest, 1977.
24. 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.
25. A külföldiek beutazásáról, magyarországi tartózkodásáról és bevándorlásáról szóló 1993 évi LXXXVI. számú törvény
26. 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
27. A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény.
28. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 713 (1991) számú határozata.
29. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 757 (1992) számú határozata.
30. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 787 (1992) számú határozata.
31. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 820 (1993) számú határozata.
32. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 1022 (1995) számú határozata.
33. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 1074 (1996) számú határozata.
34. 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)
35. A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoka, a Határőrség Országos Parancsnoka és az Országos Rendőrfőkapitány 1/1993. Együttes Intézkedése.
36. A határőrizetről és a Határőrségről szóló 1997. évi XXXII. törvény végrehajtásáról szóló 66/1997. (XII. 10) BM rendelet.
37. A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény.
38. A katonai alakulatok és szállítmányok államhatáron történő átlépéséről, a határterületnek minősülő repülőterekről, kikötőkről és vasútállomásokról, a menet közbeni ellenőr-

- zésre kijelölt vasútvonalakról és vízi utakról, a nemzetközi forgalom számára ideiglenesen megnyitott repülőtéren közlekedő légi járművek határforgalmi ellenőrzéséről szóló 34/2001. (XII. 22.) BM rendelet
39. A külföldiek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2001. évi XXXIX. törvény.
 40. A Határőrség Országos Parancsnokának 18/2004. (IV.22) OPK Parancsa Az Útlevelkezelői Szabályzat kiadásáról.
 41. 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.
 42. A Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában Belgrádban, 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1949 évi XIII. törvény.
 43. 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.
 44. A Duna Bizottság kiváltságairól és mentességeiről szóló, Budapesten, 1963. május 15-én aláírt nemzetközi egyezmény kihirdetéséről szóló 1964. évi 10. törvényerejű rendelet.
 45. 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.
 46. Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 Rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről.
 47. A Rendőrség határforgalom-ellenőrzési szabályzatáról szóló 24/2015. (X.15.) ORFK utasítás.
 48. A Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2012 évi CLXXI. törvény.
 49. 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.

50. 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
51. 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.
52. 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.
53. 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).
54. 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).
55. 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.
56. A Magyar Köztársaság Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között vízgazdálkodási együttműködés kérdésében, Pécsen 1994. július 10-én aláírt egyezmény (kihirdette a 127/1996. (VII. 25.) Korm. rendelet).
57. A Tanács (EU) 2022/2451 határozata (2022. december 8.) a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Horvát Köztársaság általi teljeskörű alkalmazásáról.
58. 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.

59. 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.
60. 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.
61. A külső határellenőrzésre, kiutasításra és visszafogadásra vonatkozó európai uniós schengeni katalógus frissített változata, Brüsszel, 2009. március 19. (28.05) 7864/09.
62. 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.
63. 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.)
64. 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.
65. A harmadik országbeli állampolgárok beutazására és tartózkodására vonatkozó általános szabályokról szóló 2023. évi XC. törvény végrehajtásáról szóló 35/2024. (II.29.) Korm. rendelet.
66. A Tanács 2004/82/EK Irányelve (2004. április 29.) a fuvarozóknak az utasokkal kapcsolatos adatok közlésére vonatkozó kötelezettségéről.
67. 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
68. 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.
69. 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.
70. A határátkelőhely és az ideiglenes határátkelőhely megnyitásáról és működtetéséről, valamint a határátlépési pontról szóló 332/2007. (XII.13.) kormányrendelet.
 71. A határterületről, valamint a határátkelőhely területére nem határátlépés céljából történő belépés és tartózkodás szabályairól szóló 330/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet.
 72. A víziközlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról szóló 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet.
 73. A szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személyek beutazásáról és tartózkodásáról szóló 2007. évi I. törvény.
 74. A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény.
 75. Határrendészeti Kirendeltség Hercegszántó vezetőjének 2/2021 (V.03.) Intézkedése Határrendészeti Kirendeltség Hercegszántó Ügyrendjéről.
 76. Határrendészeti Kirendeltség Szeged vezetőjének 1/2022 (I.25.) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Szeged Ügyrendjéről.
 77. Határrendészeti Kirendeltség Kiszombor vezetőjének 5/2021 (XII.14.) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Kiszombor Ügyrendjéről
 78. Határrendészeti Kirendeltség Nagylak vezetőjének 1/2022 (XII.15.) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Nagylak Ügyrendjéről.
 79. Határrendészeti Kirendeltség Barabás vezetőjének 1/2014 (IX.12.) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Barabás Ügyrendjéről.
 80. Határrendészeti Kirendeltség Csenger vezetőjének 1/2021 (V.26) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Csenger Ügyrendjéről.
 81. Határrendészeti Kirendeltség Záhony vezetőjének 2/2021 (II.24) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Záhony Ügyrendjéről.
 82. Határrendészeti Kirendeltség Kölcse vezetőjének 1/2021 (VI.7) Intézkedése a Határrendészeti Kirendeltség Kölcse Ügyrendjéről.
 83. A víziközlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XII. 22.) NFM Rendelet.
 84. Magyarország Alaptörvénye.
 85. A Rendőrség Szolgálati Szabályzatáról szóló 30/2011. (IX.22) BM rendelet.
 86. A Járőr- és Őrszolgálati Szabályzatról szóló 13/2017. (III. 24.) ORFK utasítás.

87. 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.
88. 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.
89. 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.
90. 2019. évi XCVI. törvény indokolás az Európai Határregisztrációs Rendszerrel, valamint az Európai Utasinformációs és Engedélyezési Rendszerrel összefüggő egyes törvények jogharmonizációs célú módosításáról szóló 2019. évi XCVI. törvényhez.
91. 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.
92. Az utas-nyilvántartások terrorizmus és súlyos bűncselekmények megelőzése érdekében történő felhasználásáról szóló 2016/681 Irányelve. (PNR Irányelv)
93. 002/Taj/2020. számú Hajósoknak Szóló Tájékoztató.
94. Budapest Főváros Kormányhivatala, Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály, 38/Du/2022. Hajósoknak szóló hirdetmény.
95. Budapest Főváros Kormányhivatala, Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály, 08/Ti/2022. Hajósoknak szóló hirdetmény.
96. Budapest Főváros Kormányhivatala, Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály, 03/Dr/2022. számú Hajósoknak szóló hirdetmény.
97. A körözési nyilvántartási rendszerrel és a körözési eljárással kapcsolatos rendőrségi feladatokról szóló 54/2013. (XII.21.) ORFK utasítás.
98. A Tanács (EU) 2024/210 Határozata (2023. december 30.) a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Bolgár Köztársaság és Románia általi teljes körű alkalmazásáról.
99. A Szerb Köztársaság Határellenőrzési törvénye.

100. A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet általános konferenciája 91. ülészakán elfogadott, a tengerészek személyazonosító okmányairól szóló 185. számú egyezmény.
101. 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.
102. Az Európai Közösség és a Pakisztáni Iszlám Köztársaság között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
103. Az Európai Közösség és Georgia között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
104. Az Európai Közösség és Örményország között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
105. Az Európai Közösség és Azerbajdzsán között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
106. Az Európai Közösség és a Török Köztársaság között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
107. Az Európai Közösség és Fehéroroszország között az engedély nélkül tartózkodó személyek visszafogadásáról szóló Megállapodás.
108. 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.
109. Az Európai Parlament és a Tanács közös közleménye a kábítószer-kereskedelem és a szervezett bűnözés elleni küzdelemre vonatkozó uniós ütemtervről. COM/2023/641 final.
110. 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.
111. 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.
112. Az Európai Parlament és a Tanács 2013. október 22-i 1052/2013/EU rendelete az európai határőrizeti rendszer (EUROSUR) létrehozásáról.

113. 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.
114. Az Európai Unió Működéséről szóló szerződés (Egységes szerkezetbe foglalt változat).
115. 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.
116. 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.
117. 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.
118. 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.
119. 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.
120. 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.
121. 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.

122. 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.
123. 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.
124. 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.
125. A Román Köztársaság, a Moldovai Köztársaság és Ukrajna kormányai között, a bűnözés elleni küzdelemben való együttműködésről szóló 1999. július 6-án Kijevben aláírt megállapodás.
126. 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.
127. Az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. tv.
128. Az Európai Parlament és a Tanács 2014/41/EU Irányelve (2014. április 3.) a büntetőügyekben kibocsátott európai nyomozási határozatról.
129. Az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló 2012. évi CLXXX. törvény.

7. 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 Offline 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 Ukrajnából
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

1. számú melléklet

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...
 - Embercsempészés és emberkereskedelem
 - Csempészet
 - Kiberbiztonság – turizmus biztonság
 - Korrupció
 - Környezet károsítás

- Mit gondol az Unió EUDSR akciótervében lévő alábbi prioritások végrehajtása hol tart és milyen irányban halad?
 - Együtműködési és kontaktpontok hálózatának kialakítása a Duna teljes szakaszán, információ áramlás
 - Az együtműködés 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 együtműködés terén az Európát érintő válságok korai felismeréséhez és gyors kezeléséhez különös tekintettel a dunai vízi útra?

II. A DUNAI RENDÉSZETI ELLENŐRZÉS SAJÁTOSÁGAI 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 együtműködés 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 együtműködésben, és pótolhatja-e ez az együtműködési 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 Közsolgálati Egyetem Rendészettudományi Doktori Iskolájának hallgatójaként célolok, a Duna folyam és maga a Duna Régió biztonságának közös megerősítéséhez vezető javaslatokat tegyek a döntéshozók részére. Disszertáciomban 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 kiszákmányolás)	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. (Soronként 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, dohányárú	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 fon- tos
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, sugárzásmérők, 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? (Soronként 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? (Soronként 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. (Soranként 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. (Soranként 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



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.

Magyar-horvát-szerb határpontok a Duna déli szakaszán



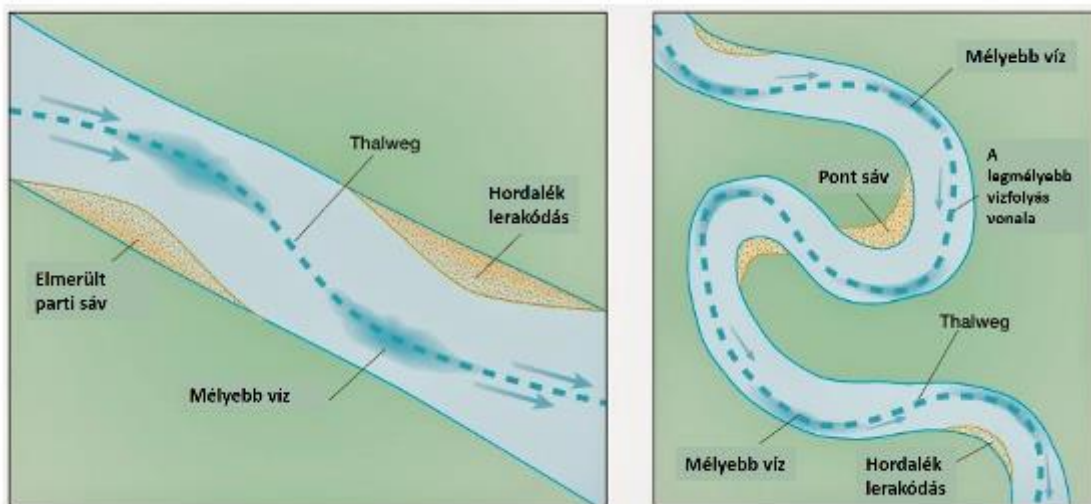
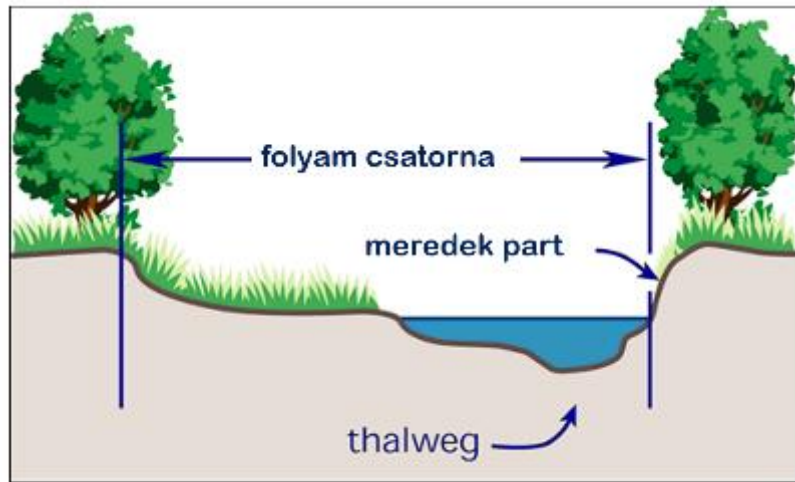
Forrás: Google és saját szerkesztés.

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 és a szerző saját szerkesztése

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

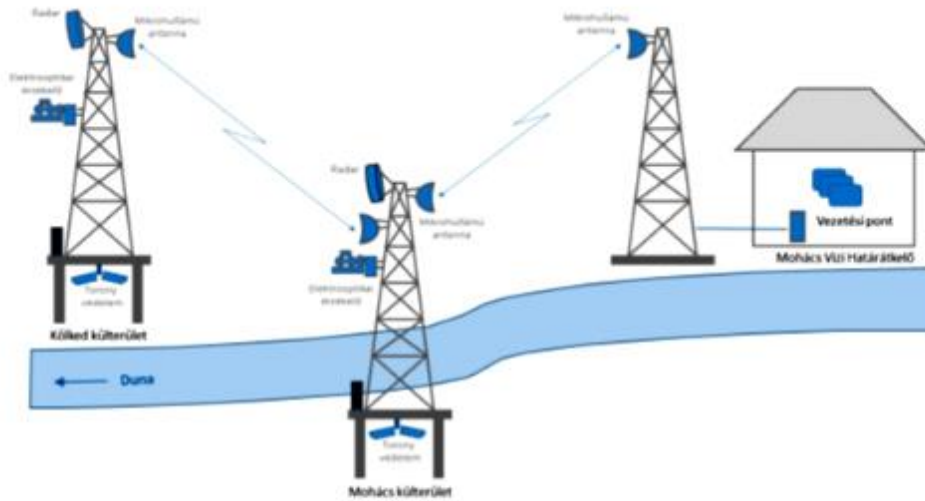
A szerző saját szerkesztése

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: 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 lajstromozásországa/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 crossingpoint			
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 tolohajók 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							

Danube Navigation Standard Form

(DAVID) Version as of 1 January 2020

Forrás: Pannonris (<https://www.pannonris.hu/szolgáltatások/letoltheto-bejelentok/>)

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

Forrás: Pannonris (<https://www.pannonris.hu/szolgáltatások/letoltheto-bejelentok/>)

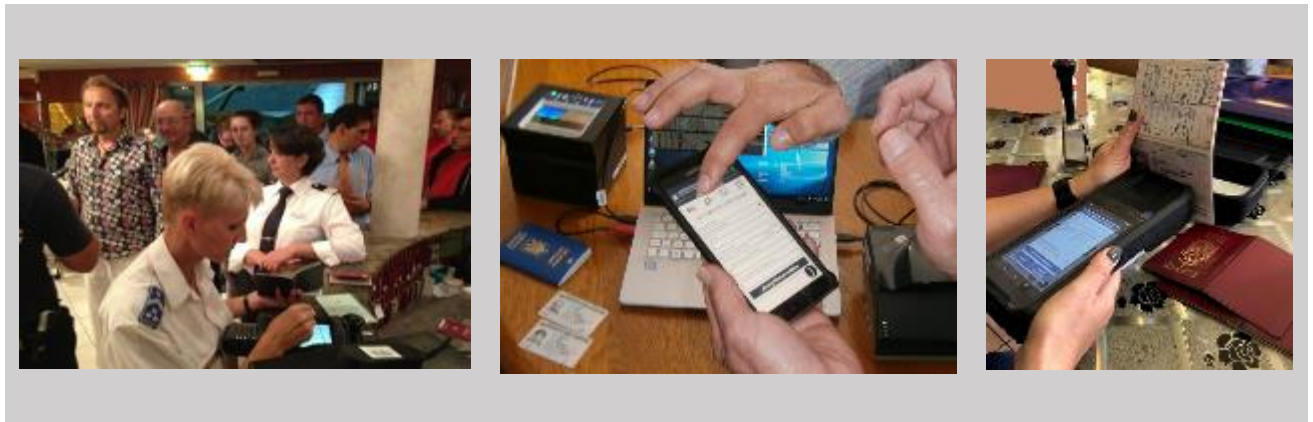
UTAS LISTA/ PASSENGER LIST

		Érkezés/ Arrival	Indulás/ Departure	Oldal- szám/ Page Nr.
1.1 A hajó neve és típusa (főhajó), 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-EuropeanNumber 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		15.Vízum/Tartózkodási engedély adatai/ Data on visa or residence permit – 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 identification	11. Beszállás szerint kikötő/ Port of embarkation
			12. Kiszállás szerint kikötő/ Port of disembarkation	13. Tranzit utas (igen/nem)/ Transit passenger or not
			14. Utas neme (férfi/nő)/ Gender (Mr. or Ms.)	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/szolgalatasok/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 útlevelkezelő 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.

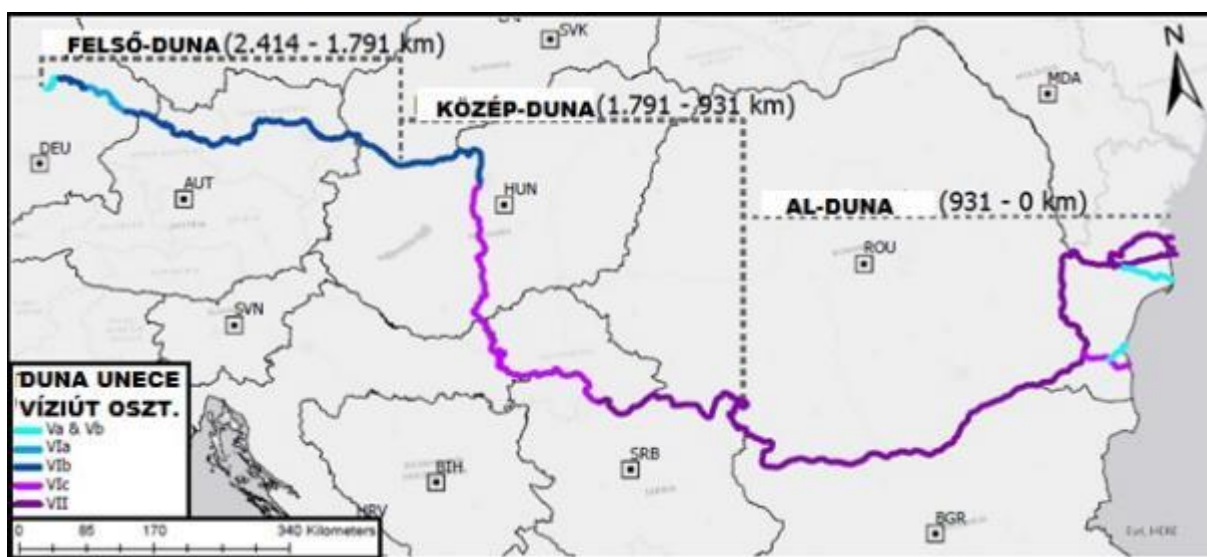
A határforgalom-ellenőrzési szabályzatról szóló 24/2015. (X.15.) ORFK Utasítás 215. pontja alapján; „*A vízi jármű átvizsgálását kockázatelemzés alapján kell végrehajtani. Gyanúok esetén a vízi jármű tulajdonosa vagy megbízottja jelenlétében történhet a hajó átvizsgálása, bevonva az ellenőrzésben részt 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 Severin (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).⁶³⁵



⁶³⁵ Danube Infrastructure. Online: <https://rewway.at/en/danube-infrastructure/> (letöltés: 2023.11.03).

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-Dunacsatornával való összefolyáshoz. A Magyarországra belépő Duna Budapestig „VIb” besorolású.

Vízi út osztály	A közlekedtethető hajók és tolt kötelékek 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
VI/A		95-110	11,4	2,5	1500-3000	110	11,4	2,5	1600-3000
VI/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 kötelékek hordképessége itt elérheti a 14500-27000 tonnát is.⁶³⁶

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.

⁶³⁶ Hadházi Dániel, Hargitai L. Csaba, Horváth Gábor, Dr. Simongáti Győző(2012): Hajózás I. Egyetemi Tananyag. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar. Typotex Kiadó Budapest. 2012. 149-150. ISBN 978-963-279-620-8



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 teherszállító 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 völgyemenetben 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 kötelékről beszélhetünk, melynél a tolóhajónak nevezett géphajó elé tolatmányt kötnek (5. számú kép), mely akár 6-9 bárkából is állhat, így a szállítóképesség 15000 tonna felett van.⁶³⁷



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

⁶³⁷ Hadházi et. al. (2012) 113-130.

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.⁶³⁸

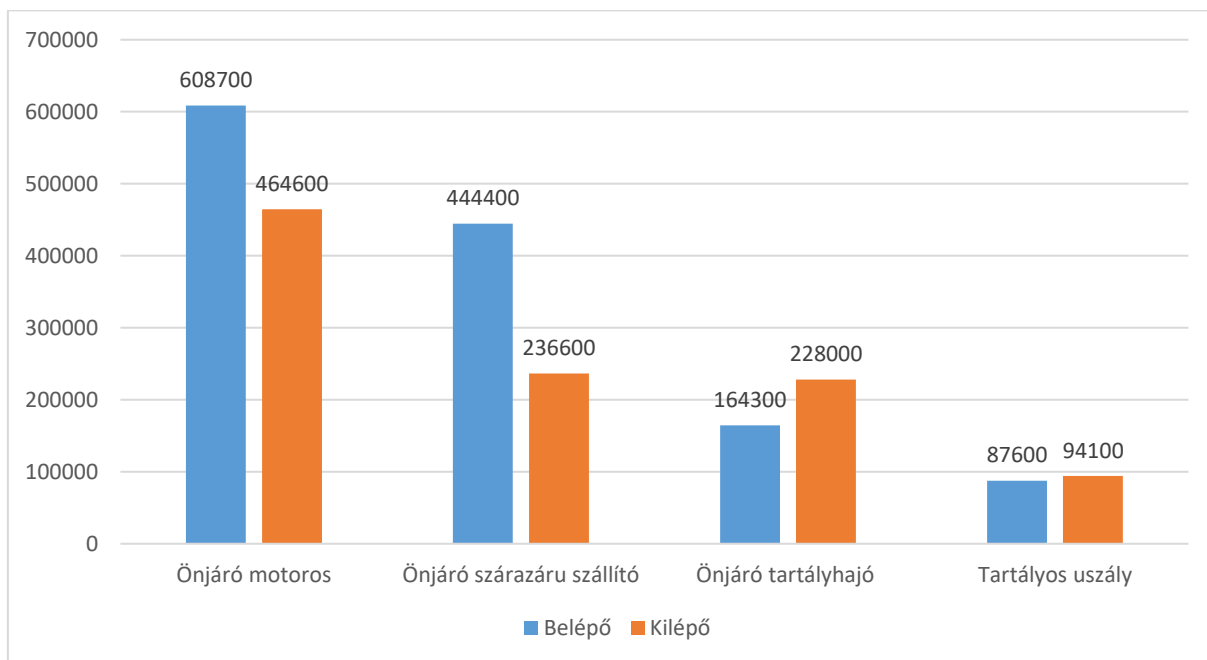
A szállítmányok típusait tekintve megkülönböztethetünk szárazárut és folyékony rakományt. A Dunán több mint 400 szárazárut szállító önjáró hajó üzemel, a legtöbb hajó közepes méretű, hajónként körülbelül 1000-1500 tonna szállítási kapacitással. Összesen mintegy 2100 uszály van, amelyek összkapacitása 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

⁶³⁸ 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. 46-48.

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.

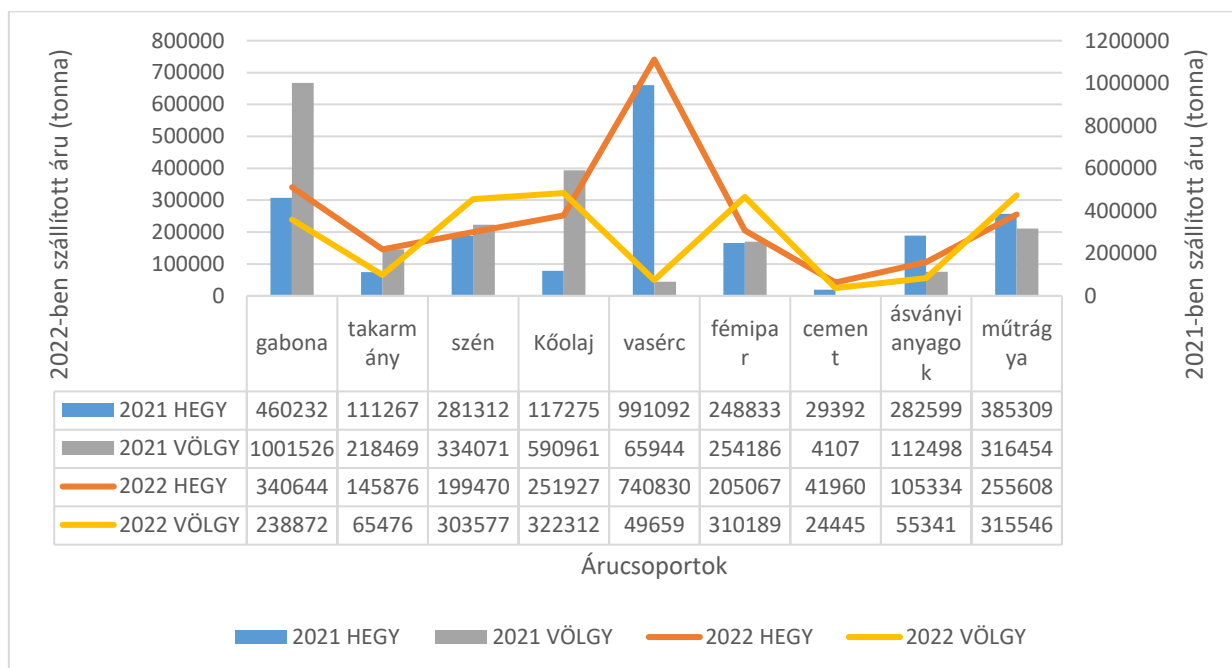
Önjáró motoros hajókkal 2022-ben összesen 1.073.000 tonnát szállítottak, ami 27%-os arányt jelent (ez 2018-tól növekvő tendenciát mutat) a teljes szállított mennyiségből. Az önjáró szárazáru-szállító hajók (1124 áthaladás, ebből 67% rakott) 681.000 tonnát szállítottak, míg a motorizált tartályhajók (összesen 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).



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 rakománymennyiségek 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.⁶³⁹ A 2022-es piac sajátossága volt a gabona szállítás negyedére történt zuhanása és takarmányok szállításának esése a völgyemenetben közlekedő hajóknál, mely nyilvánvalóan az orosz-ukrán háború miatt az EU-s országok részéről elrendelt kiviteli korlátozás eredménye.



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.

⁶³⁹ Danube Commission (2023): Market Observation for Danube navigation: Results in 2022. Budapest. HU ISSN 3004-0086. 19-23. Online: <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/> (letöltés: 2023.11.09.)

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.⁶⁴⁰ Ezért a tartályos folyékony áruszállító hajókkal és azokkal, amelyek műtrágyát 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 tolohajók, 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 rendészeti szakirodalom, ezért a Dunán a hazai schengeni határkikötőben tett folyamat megfigyelések eredményeit írom le ebben a részben.

V.1. Létszám, csoportosítás

A határkikötőbe 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 rejtkehelyéről ne vigye át a már korábban átvizsgált helyiségekbe, területre. A párban lévő 2 fő átvizsgálónak folyamatosan együtt kell mozog-

⁶⁴⁰ Kátai-Urbán Lajos – Kiss Enikő (2014): A veszélyes áru belvízi szállításával kapcsolatos katasztrófavédelmi feladatok végrehajtási tapasztalatainak értékelése. Hadmérnök. IX. Évfolyam 1. szám. 81-87.

nia, 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 megerősítőkkal együtt összesen akár 20-25 fő is lehet az alábbi bontásban.

Létszám: alacsony kockázat esetén (saját erő)	Létszám: magas kockázat esetén (saját+megerősítő erő)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ NAV: 3-4 fő ▪ Vízirendészet: 1 fő ▪ Határrendészet: 1 fő ▪ Katasztrófavédelem: 0-1 fő ▪ Kutyavezető kutyával: 0 fő <p style="text-align: center;">Összesen: 5-7 fő</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <p style="text-align: center;">Összesen: 20-25 fő</p>

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.

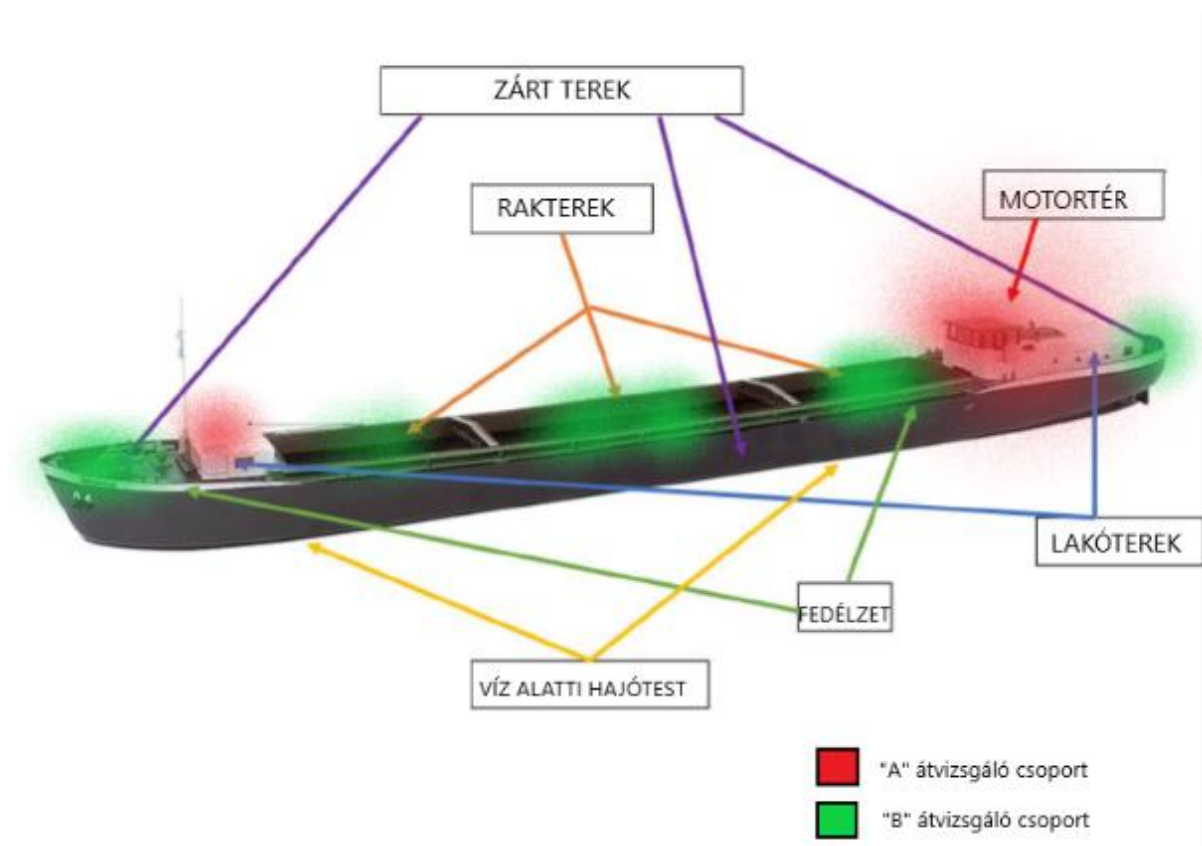
Alapesetben a személyhajók jelenlegi átléptetési ideje 1-1,5 óra közötti időtartamba kell, hogy beleférjen a menetrendek és az egyéb kapcsolódó szolgáltatások igénybevétele miatt. Emiatt a vizsgálatot végző pénzügyőrök létszámát is minimum 3-4 főben kell meghatározni, így csökkentve az ellenőrzés időszükségletét. 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. Közösségi 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

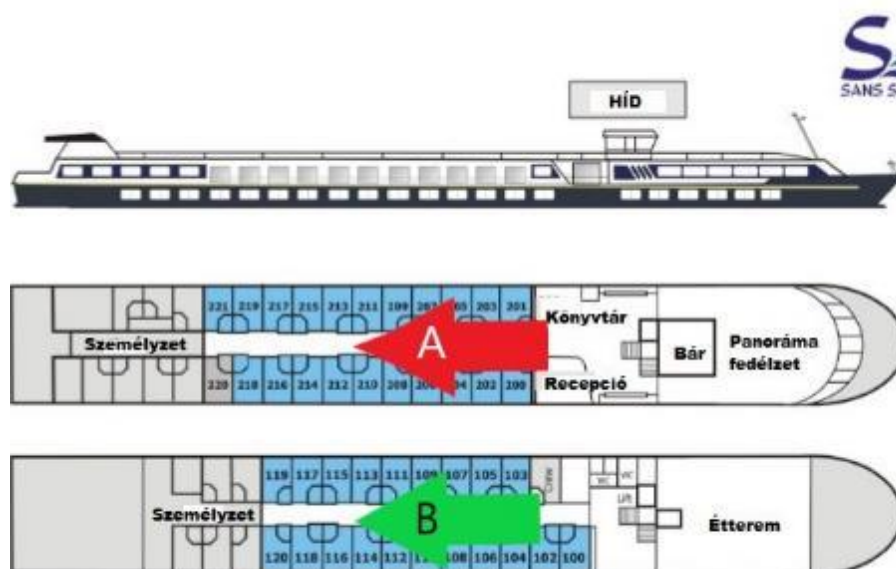
A „B” átvizsgáló csoport a fedélzeten kezdje a munkát. Érdeemes azt középen elválasztani, és a képzeletbeli vonaltól jobbra és balra is egy-egy átvizsgáló párral dolgozni az áttekinthetőség érdekében. A már ellenőrzött helyeket érdemes krétával megjelölni, így időt spórolhat az átvizsgáló. Üres raktér 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).



2. sz. képgyűjtemény: „B” átvizsgáló csoport tevékenysége. Forrás: Szlovák Rendőrség / Román Rendőrség / NAV / Kalmár Ádám

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 határikikötőben 2012 és 2022 között a belvízi teherszállító hajókon szerzett átvizsgálási tapasztalatok alapján⁶⁴¹, 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%)
7. Szalon és személyzeti közös helyiségek (4%)

⁶⁴¹ 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.

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 fémen alacsony az áthatolási képessége, a hajózásban a hajó belső falán túl 70-80 centiméterre nem odailló 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 al-

kalmazzák. 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 O², CO, H²S, NO² és SO² 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 (kocsz, 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 vízrendésszel 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 vízrendésszel, 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.⁶⁴²

⁶⁴² 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.

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 = átvizgált terület 2 = talált csempészáru 3 = keresőkutya alkalmazás

I = Igen

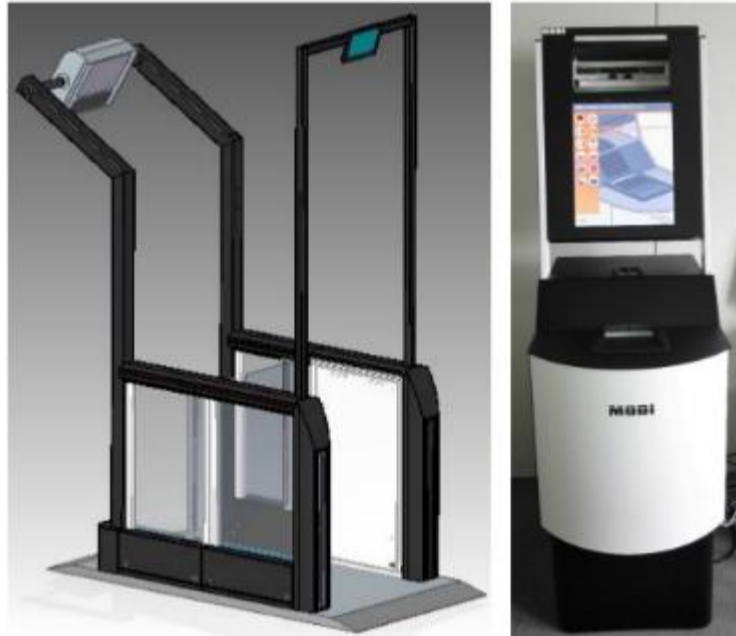
N = Nem

Előcsarnok	1	2	3	Hátsó rekesz	1	2	3	Fedélzet	1	2	3
Előcsúcs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kormánymű	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kormányállás	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kabinok	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hátsó tank	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Utak, átjárók	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tárolók	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nappali	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Autó, mkp.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Festék raktár	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kabinok	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tárolók	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Orrmotor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Áruházak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tűzoltó készülékek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Horgonytartó	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mosoda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lánckamra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Konyha	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Csörlők	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Szabadidős helyiségek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WC és zuhanyzó	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Csörlők	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zárt terek	1	2	3
Konyha / kamra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WC és zuhanyzó	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Elülső tartály (FPT)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Öltözők	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hátsó tartály (APT)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kerékház	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ballaszt t. (WBT)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Raktér	1	2	3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Jászol gátak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rakománytér	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dupla fenék	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Daruk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Üres terek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eszköz tárolók	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Motorterek	1	2	3	Üzemanyagtartályok	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nyílászáró szegélyek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Főmotor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Édesvízi t. (FWT)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Válaszfalak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Támogató gépek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hulladékgy. t. (DWT)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Műhelyek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Egyéb	1	2	3	Áruházak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fedélzeti shopok	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A lemezek alatt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Egészségügyi helyiség	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fenékvíz rekesz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Víz alatti ellenőrzés	1	2	
Utasszobák	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Generátorok	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hosszbordázat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Étterem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hajtómű	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Konyha	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Csiga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Rakodótér	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Felügyelet	I	N		Tengeri láda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Érkezés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Kormánytengely	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Indulás	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Daruszemek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kikötés alatt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Megjegyzések:

A szerző szerkesztése.

Tengeri határforgalom-ellenőrzésre kifejlesztett E-kapu és Offline Kioszk a FastPass Projektben



Forrás: Sirra Toivonen és Heta Kojo: Recommendation for future ABC installations, Best Practices. VVT Technology 30. 83.

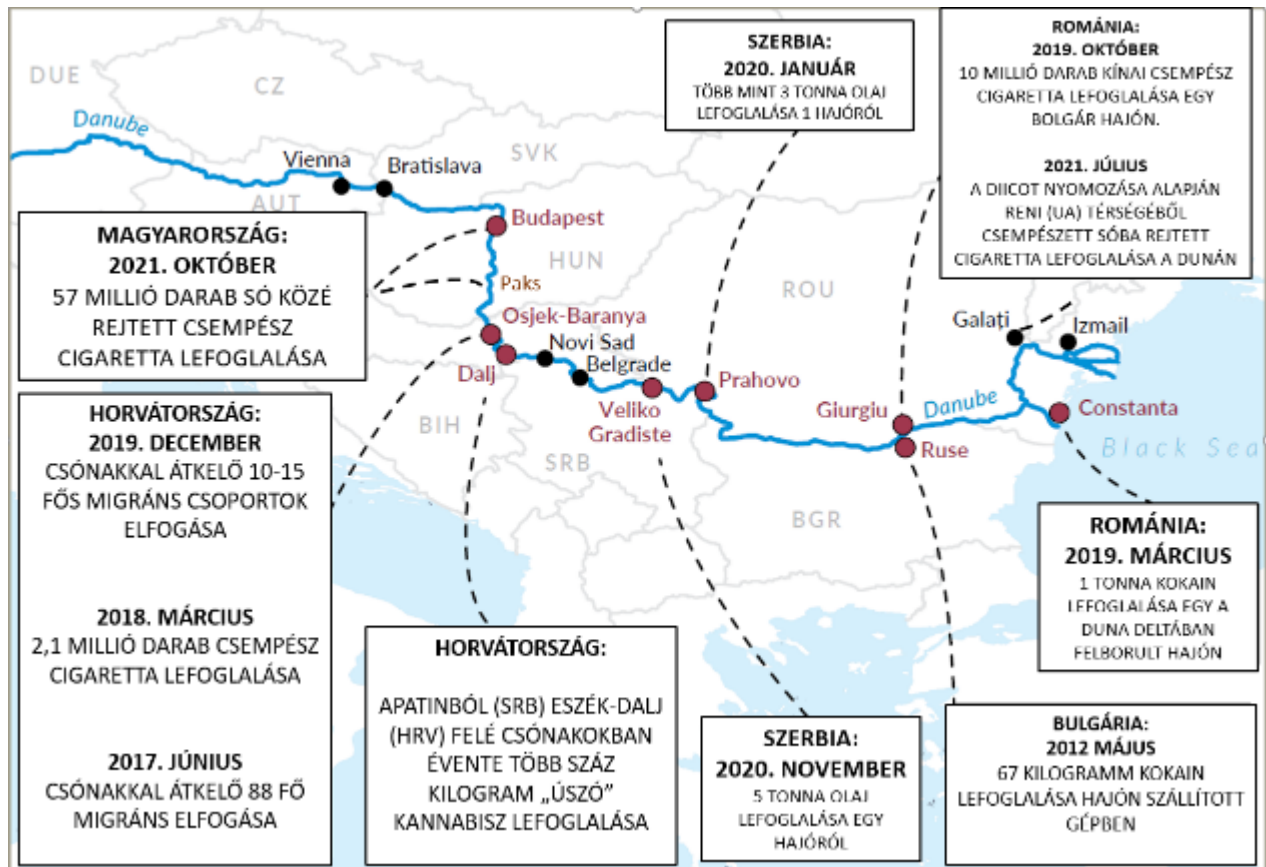
„EES-táska” részei

- ✓ Gyors útlelvel beolvasás (az adathordozó oldal hitelességének ellenőrzése infravörös, UV-fény segítségével és összehasonlítás a hamis, hamisított dokumentum adattájakkal).
- ✓ RFID chip beolvasása
- ✓ 4 ujjlenyomat gyors beolvasása (érintésmentes technológia)
- ✓ Az arckép készítése összeecsukható, 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)
- ✓ Útés- és vízálló kemény tok
- ✓ A meglévő digitális úti okmányokkal kompatibilis szoftverek



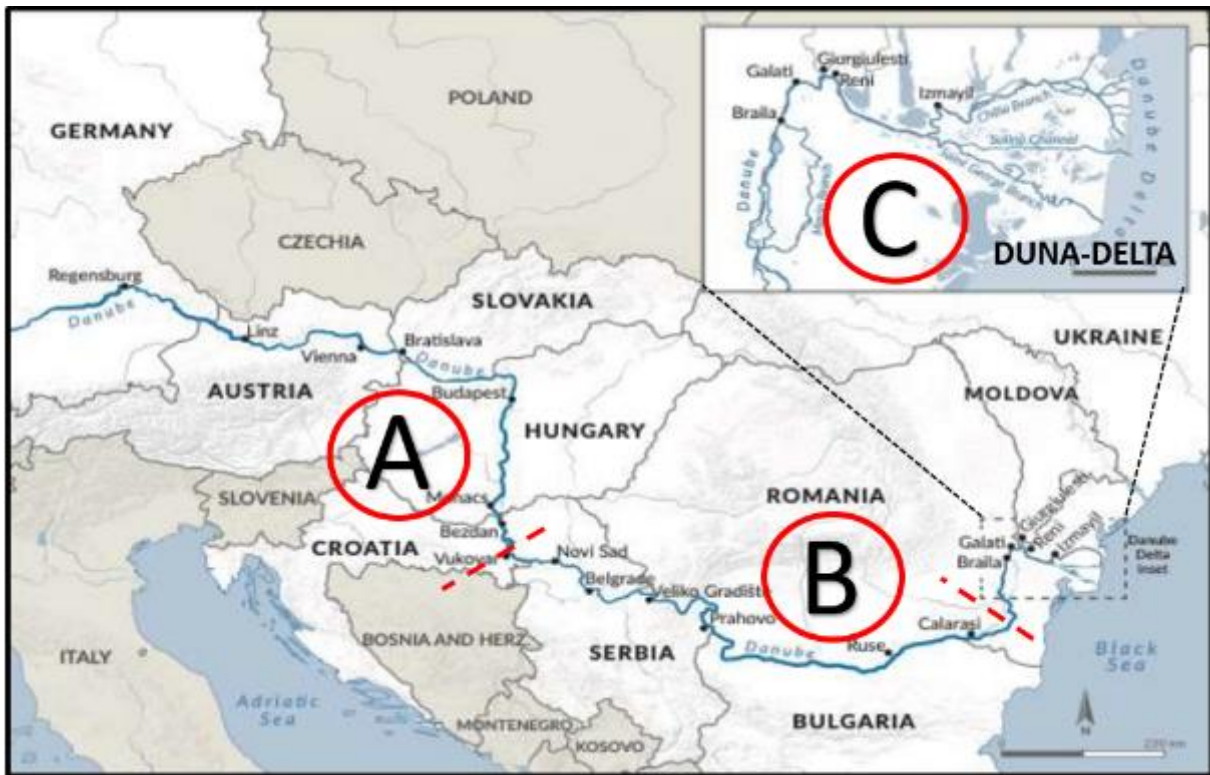
Forrás: a szerző és kutatócsoportjának előadása (EES-bag Project.ppt)

A Dunát érintő legjelentősebb bűncselekmények térképes ábrázolása 2018 és 2022 között



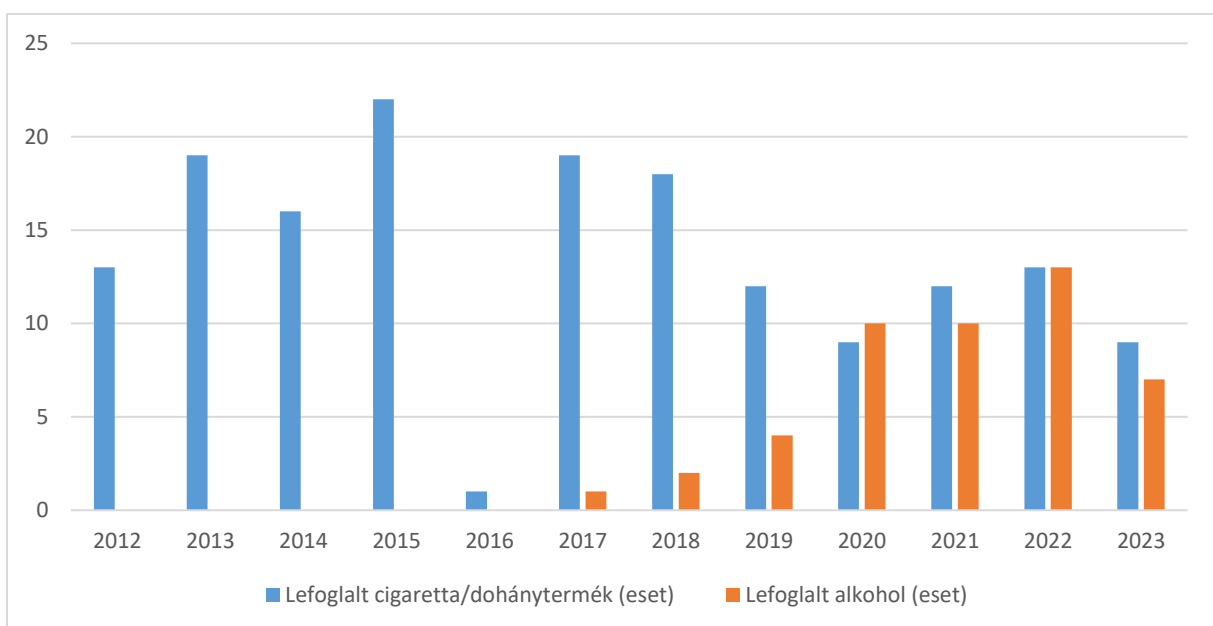
Forrás: GI-TOC és a szerző saját szerkesztése

A Duna három szakasza a kockázatelemzéshez



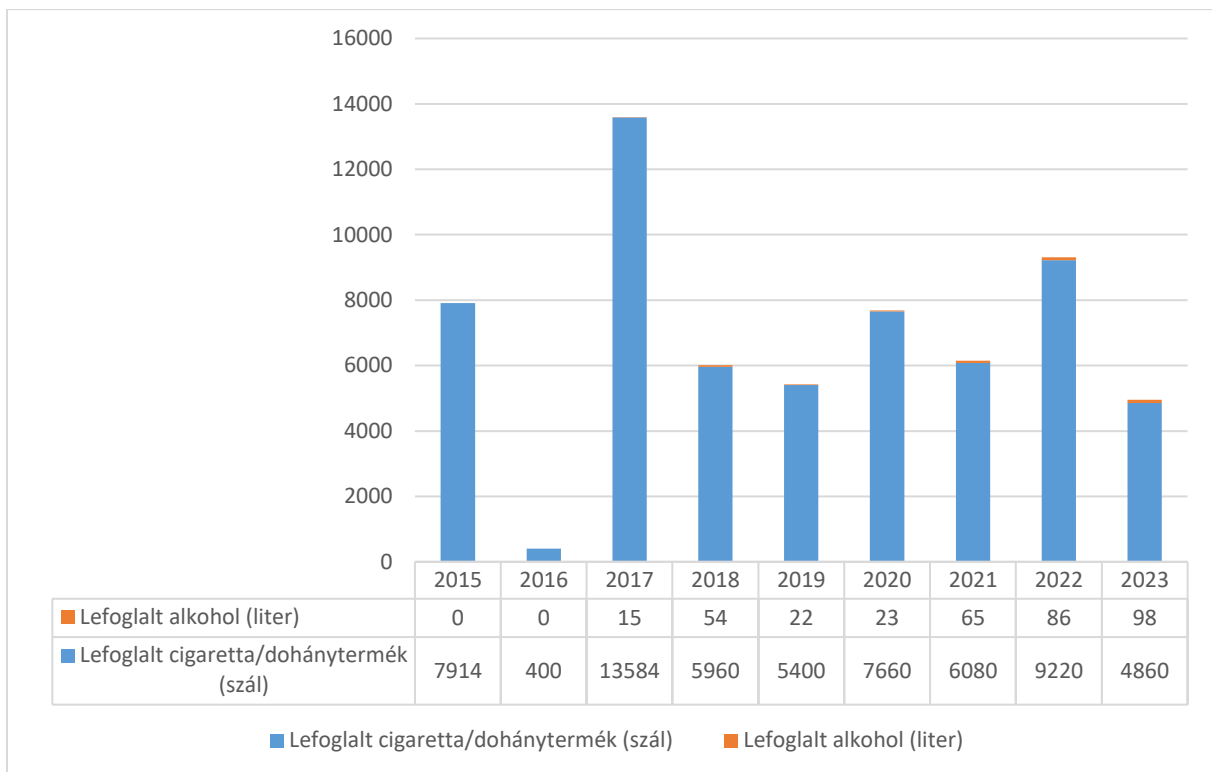
Forrás: GI-TOC és a szerző szerkesztése

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)

Füles-zsákokban elrejtett csempészcigaretta kirakodása hajóról



Forrás: Nemzeti Adó- és Vámhivatal, Budapest

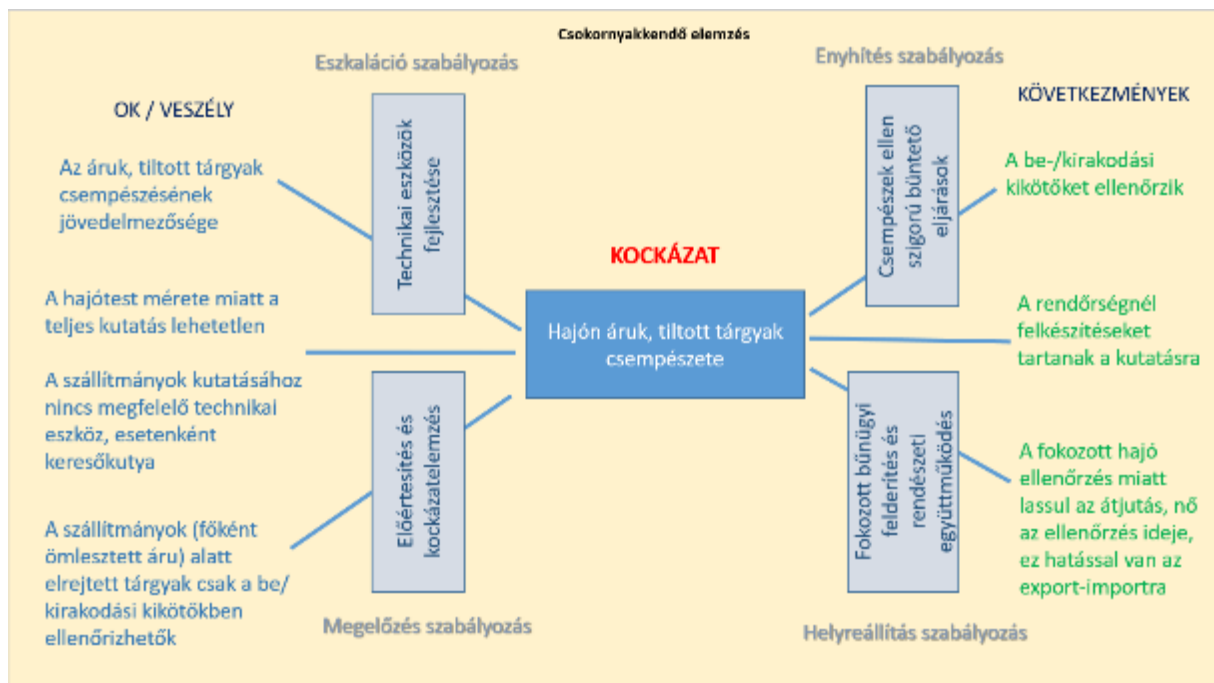
A dunai közös rendészeti műveletek adatai 2014-2023

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 (%) <small>(jogellenes cselekmények száma / ellenőrzött személyek száma x 100)</small>	2,8	0,5	0,8	1,8	0,3	0,2	0,3	0,4	0,2

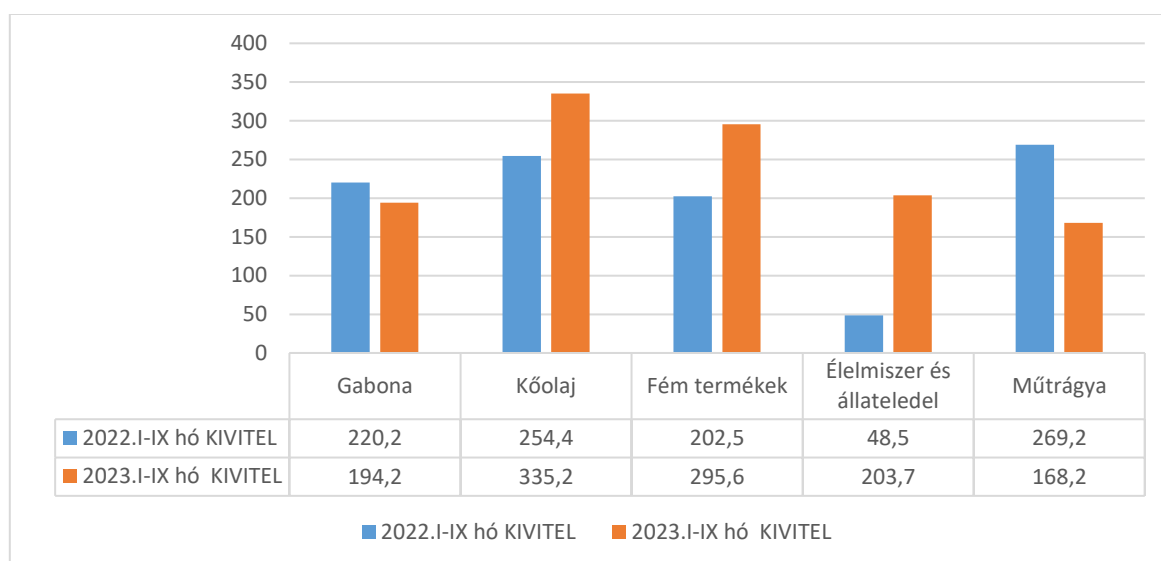
27. számú melléklet

Csokornyakkendő elemzés a hajón történő áru- és tiltott tárgyak csempészetére



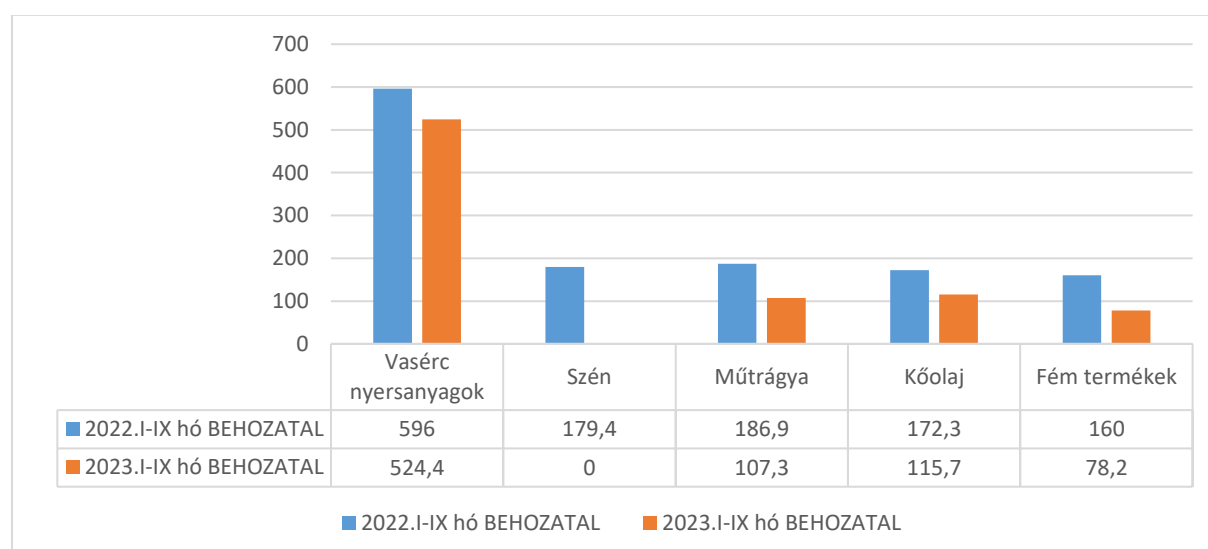
Saját szerkesztés.

A magyar-horvát-szerb határon átnyúló szállításban a kiviteli áruforgalom volumene



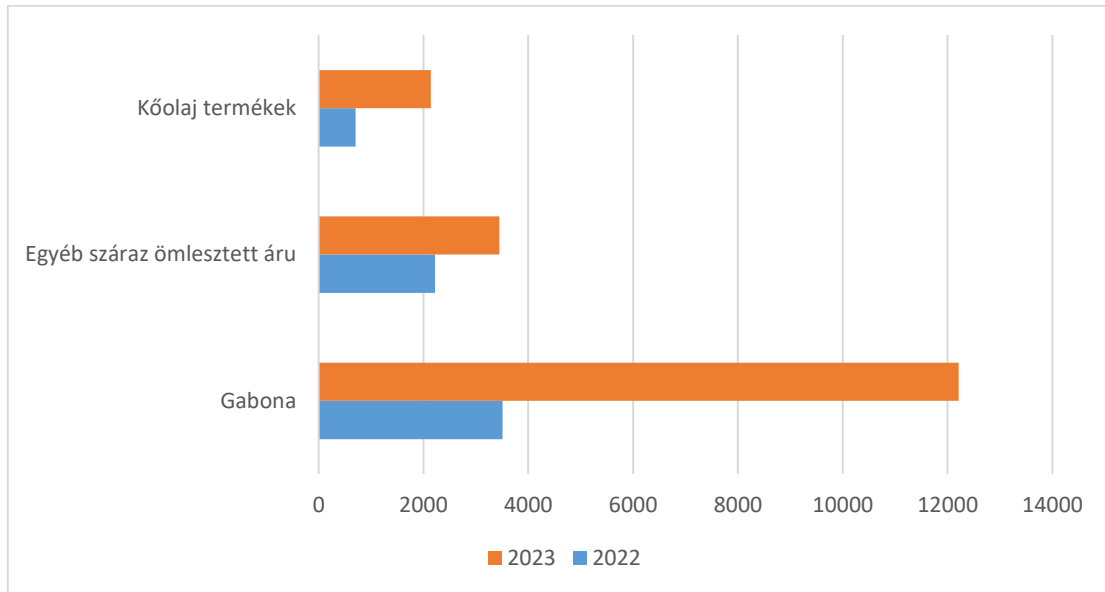
Forrás: Duna Bizottság

A magyar-horvát-szerb határon átnyúló szállításban a behozatali áruforgalom volumene



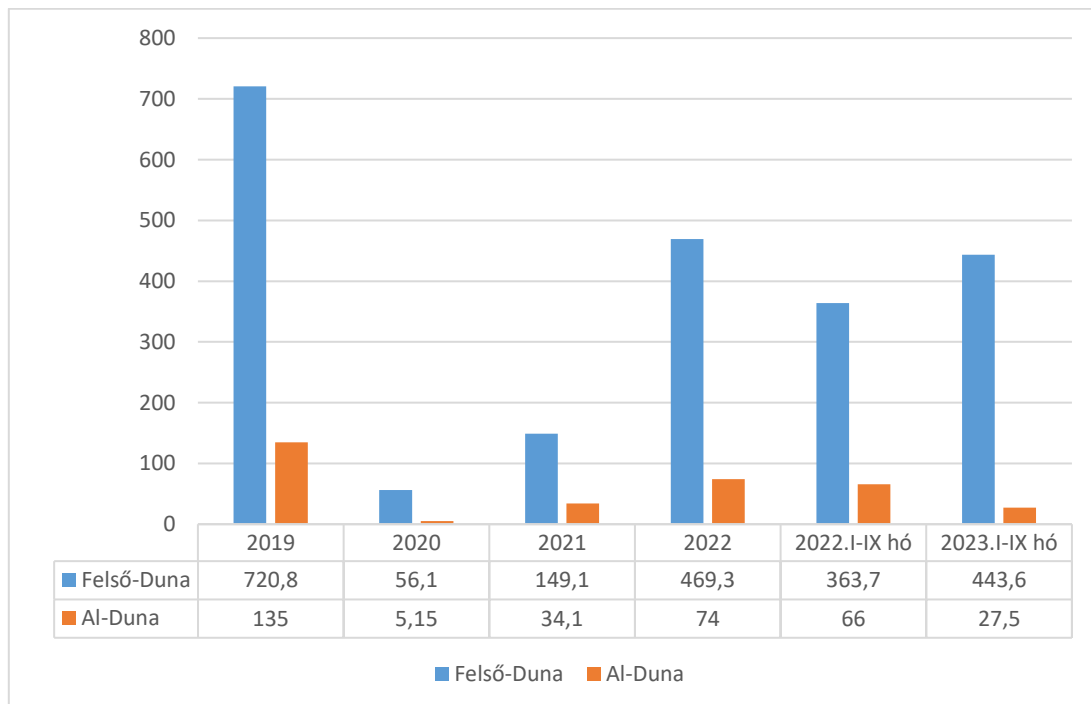
Forrás: Duna Bizottság

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: Mark Galeotti – Anna Arutunyan: 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
<ul style="list-style-type: none"> Hajók menedzselése Beosztottak menedzselése
Rögzítés
<ul style="list-style-type: none"> Átléptetés rögzítése Átléptetésem Mai átléptetések Tegnapai átléptetések Átléptetések listája
Listák
<ul style="list-style-type: none"> Hajók Átléptetések listája Mai átléptetések Tegnapai átléptetések Átléptetési idő statisztika Emberenkénti statisztika
Hitelesítés
<ul style="list-style-type: none"> Hajók menedzselése Hitelesítés
Kockázati besorolás
<p>A listákban, információs oldalakon szereplő színes négyzetek a jármű kockázati besorolását jelzi az alábbi módon:</p> <p>Alacsony kockázat: ■</p> <p>Közepes kockázat: ■</p> <p>Magas kockázat: ■</p>

2. *Statisztikai képernyő* (Előzetes utaslistát küldött személyhajók lekérdezése és a kikötőben tartózkodási, illetve vizsgálati idők hosszának listázása):

Alkalmazások

Vizsgálati idő hossza

2025. január 20. hétfő
Fábián, Sebestyén
08:18:48

[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

Felhasználó

Név: Kalmár Ádám
kijelentkezés

Admin funkciók

- Hajók menedzselése
- Beosztottak menedzselése

Rögzítés

- Átléptetés rögzítése
- Átléptetésem
- Mai átléptetések
- Tegnapi átléptetések
- Átléptetések listája

Listák

- Hajók
- Átléptetések listája
- Mai átléptetések
- Tegnapi átléptetések
- Átléptetési idő statisztika
- Emberenkénti statisztika

Hitelesítés

- Hajók menedzselése
- Hitelesítés

Kockázati besorolás

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!

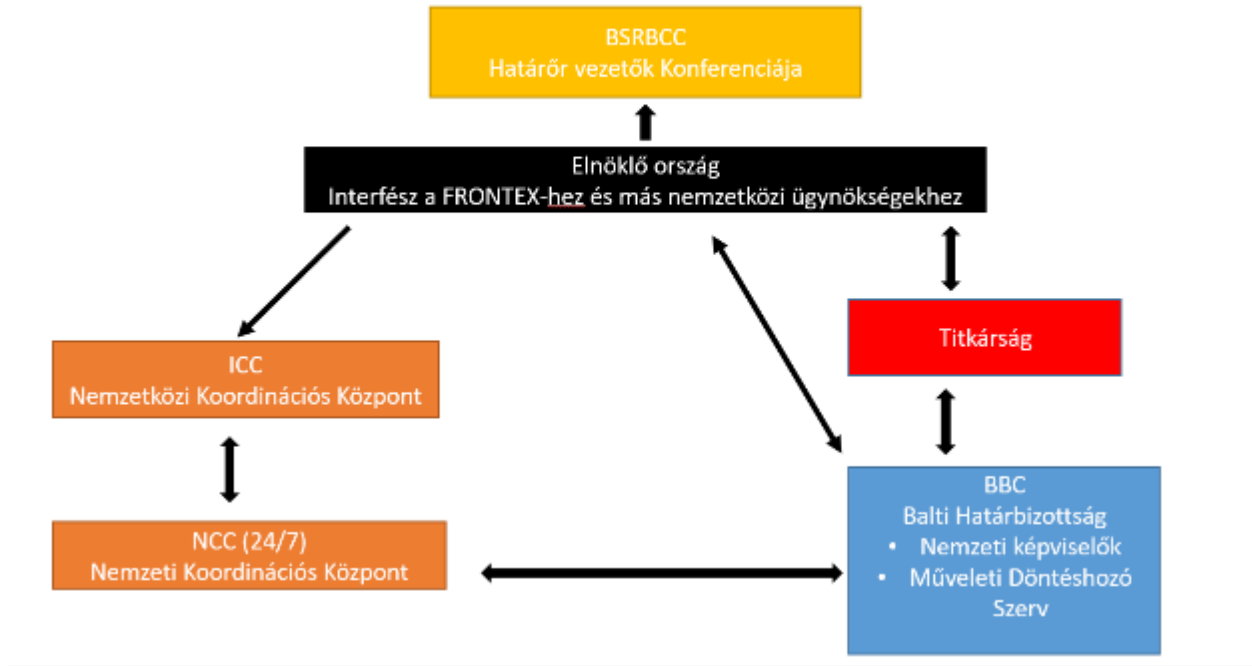
Jármű kockázati besorolása ■

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)

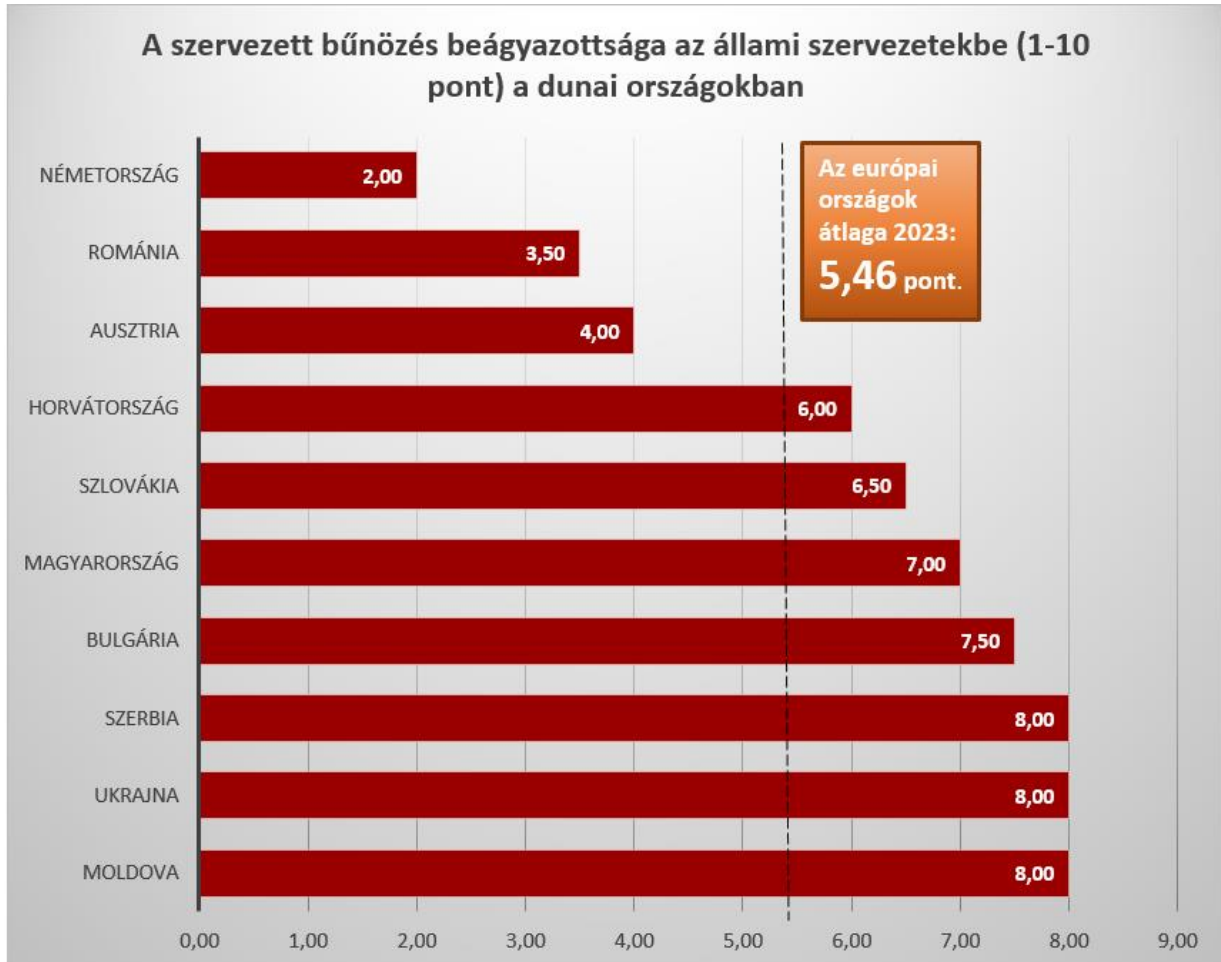
KKSZH-k Magyarországon



Forrás: ORFK Határrendészeti Főosztály

A szervezett bűnözés beágyazottsága az állami szervezetekbe

(legkevésbé: 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 Fenygetések 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 Együttműködés 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 Együtműködési 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 Együtműködési Egyezmény
PCCC	Rendőrségi és Vámügyi Együtműködési Központ
REK	Rendészeti Együtműködési Központ
RIS	Folyami Információs Szolgáltatások
RSOE	Rádiós Segélyhívó- és Infokommunikációs Országos Egyesület
SECI	Délkelet-európai Együtműködési 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 Elveszett 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 JEGYZÉKE⁶⁴³

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) DOI: 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,

⁶⁴³ MTMT nyilvános link: <https://m2.mtmt.hu/gui2/?type=authors&mode=browse&sel=authors10074513>

- 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(1), 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) DOI: 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. DOI: 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 pp. 121-138. 18 p. (2022) DOI: 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: 12 pp. 2591-2610. 20 p. (2022)
DOI: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) DOI: 10.38146/BSZ.2021.9.7