

A DUNAI HATÁRELLENŐRZÉS BŰNÜLDÖZÉSI FUNKCIÓI RENDKÍVÜLI IDŐSZAKBAN

1. Bevezetés

A vízi határellenőrzés – mely magába foglalja a vízi határforgalom-ellenőrzést és a határőrizetet is¹ – elsősorban rendészeti tevékenység, amely azonban jellegénél fogva magába foglalja a bűnüldözési teendőket, konkrétan a bűncselekmény elkövetésére utaló gyanú okok felismerését, az elsődleges bünyügyi-rendészeti feladatok ellátását. A bűnüldözéshez kapcsolódó hatósági jogkörök, kriminalisztikai eszközök és módszerek alkalmazása ugyanakkor már a nyomozó szervekhez kötődik. A vízi határellenőrzés együtt jár a bűnüldözéssel. A határvízen elkövetett bűncselekmények jelentősebb része a nemzetközi bűnözéshez kapcsolódik, így a nemzetközi rendészeti együttműködés fokozása a hatékony bűnüldöző munka alapfeltétele, melyben Magyarország a Duna Régióban a legjobb gyakorlatok kialakítására törekszik².

A COVID-19 humánjárvány időszakában bevezetett utazási korlátozások a dunai vízi határellenőrzésben is befolyásolták a bűnüldözési feladatok végrehajtását. Ezek az utazási korlátozások a vízi határforgalom ellenőrzésben úgy jelentkeztek, hogy a turista célú utak csak a járvány első és második hulláma közötti időszakban voltak lehetségesek 2020 nyarán, a korlátozások időszakában teljesen megszűntek, azonban az áruszállítás folyamatosságának biztosítása miatt ez a teherforgalmat nem érintette. A vonatkozó kormányrendelet 2020. március 12-étől elrendelte Magyarország és a Szlovén Köztársaság, valamint Magyarország és az Osztrák Köztársaság határán a határellenőrzés ideiglenes visszaállítását, majd ezt 2020. március 17-től kezdődően a Szlovák Köztársasággal közös határszakaszokon, valamint az összes schengeni belső légi határ vonatkozásában elrendelték, azonban ez annyiban érintette a nemzetközi vízi határokat, hogy Komáromban a Dunán a vízirendészet ellenőrizte a szabályok betartását.³ Ezen felül az osztrák fél a Dunán közlekedő nemzetközi hajókat Bécsben határellenőrzés alá vonta, ez az intézkedése jelenleg is folyamatos. A személyfoglalom a rendkívüli időszak korlátozásai miatt 2020. március 16 és 2020. június 21 között szünetelt, majd ezt követően újra indult 2020. október 7-ig. Összességében az elmúlt évben összesen mindössze 58 személyszállító hajó lépett be- és ki a Dunán hazánkból, az egy évvel azelőtti 1019 személyhajóval szemben, a

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 Rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) 10. pontja alapján: „*határellenőrzés*” : 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”

² A Duna Régióra vonatkozó stratégia: Siker történetek 38. o. https://ec.europa.eu/regional_policy/hu/information/publications/brochures/2016/danube-region-strategy-success-stories (Letöltés ideje: 2021.03.23)

³ Az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó humánjárvány megelőzése, illetve következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében elrendelt veszélyhelyzet során teendő intézkedésekről szóló 41/2020. (III. 11.) Korm. rendelet 1. §. alapján

személyforgalom egy év alatt 190 427-ről 2020-ban 21 873 főre drasztikusan visszaesett.⁴ Ez a forgalom csökkenés azonban nem befolyásolta jelentősen a vízi határellenőrzésben a bűnüldözési funkciók működését, hiszen a teherforgalom folyamatos volt és ez a kockázatosabb ága a határforgalom-ellenőrzésnek.

2. A vízi határellenőrzés és a bűnüldözés

A Duna folyam mint lehetséges útvonal a vízi úton történő kereskedelmi szállítások folyamatos bővülése, a belső vízi határokon a schengeni ellenőrzések megszüntetése és annak nem teljeskörű visszaállítása a pandémia időszakában, valamint a globalizálódó világgazdaság miatt a határon átnyúló bűnözés potenciális lehetőségét hordozza magában. A folyamhoz kapcsolódó államhatárral összefüggő bűncselekmények leginkább áruk, dolgok csempészetében, esetenként irreguláris migrációs jogsértésekben (embercsempészés, emberkereskedelem és közokirat hamisítás speciális formái), veszélyes áruk szállításával összefüggő, hulladékgazdálkodási és természetkárosító cselekményekben és lopással összefüggő bűncselekmény csoportok megjelenésben érhetők tetten. Természetesen – tekintettel arra, hogy bár az EUROPOL is külön kitért a Duna folyam „erősen veszélyeztetett” területként való értékelésére ezen bűncselekménycsoportok közül elsősorban az embercsempészés, illegális migráció, kábítószer- és fegyvercsempészet veszélye miatt a SOCTA fenyegetettség értékelésében⁵ – mégis kevés a rendelkezésre álló információ ezek elkövetése tárgyában és ez elsősorban a Duna menti államok közvetlen koordinációs rendszerének hiányára vezethető vissza. A nemzetközi szervezett bűnözéssel kapcsolatos eredményes fellépéshez az együttműködésnek ki kell terjednie a teljes Duna Régióra, mely valójában nem is tíz, hanem tizennégy országot foglal magába, úgy mint Ausztria, Németország, Csehország, Szlovénia, Szlovákia, Magyarország, Szerbia, Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Montenegró, Románia, Bulgária, Moldova, Ukrajna. Az eredményes közös bűnüldözés munkáinak alapfeltétele, hogy a szervezett bűnözéssel összefüggő preventív intézkedéseket, illetve megfelelő kockázatelemzéseket és információáramlást ezen Uniós, Schengeni és harmadik országok között folyamatosan biztosítani lehessen. A dunai határellenőrzéssel kapcsolatos bűnüldözési funkciókat a határrendészeti- vízügyi-, bűnüldözési-, vámhatósági-, katasztrófavédelmi szervek közös munkája garantálja. A Belügyminisztérium irányításával 2013 és 2015 között megvalósult DARIF projekt Bűnüldözési Kockázatelemző Munkacsoportja behatárolta a Dunához kapcsolódó bűnüldözési prioritásokat és a határon átnyúló bűncselekmények esetén a bűnüldözési információcsere csatornáit is. Az elemzés alapján⁶ az alábbi bűncselekmény kategóriák veszélyeztetik leginkább a Duna Régió biztonságát:

1. Embercsempészés, emberkereskedelem, irreguláris migrációval kapcsolatos jogsértések, ide értve az közokirat hamisítást;
2. Árucsempészés (elsősorban kábítószer, dohány árú) és más vámhatóság hatáskörébe tartozó bűncselekmények;
3. Veszélyes áruk szállításával összefüggő, hulladékgazdálkodással kapcsolatos jogsértések és természetkárosítás;

⁴ Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat, 2020 Éves Határhelyzetkép, Iktatószám: 02000/1134-1/2021. ált. Készítette: Buchmüllerné Horváth Andrea r. őrgy. és Kántor Tibor r. alez.

⁵ Berta Krisztina: Előszó. A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása (DARIF) Projekt kiadvány, Belügyminisztérium, Budapest, 2015. 6. o.

⁶ DARIF Projekt kiadvány op. cit. 20-21. o.

4. Lopás (teher szállítványok szervezett lopása, kedvtelési célú vízi járművek és motorcsónak külső motorok lopása, üzemanyagok lopása);
5. Körözött személyek felfedése.
6. Illegális halászat

A fenti bűncselekmény kategóriák lehetséges megvalósulása a Duna menti államokban végrehajtott határellenőrzés során részletesen elemezhető, de a jelen tanulmányban első sorban az első két bűncselekmény csoporttal kívánok foglalkozni.

3. Embercsempészás, emberkereskedelem, irreguláris migrációval kapcsolatos jogsértések (ide értve az közokirat hamisítást is)

A Dunához leggyakrabban a Fekete-tengeren hajókkal bonyolódó irreguláris migráció kérdése kapcsolódik. Ezzel összefüggésben azonban fontos megjegyezni, hogy hazánk déli vízi folyami határán keresztül vízi járművek fedélzetén megbújással elkövetett tiltott határátlépésekre és a hozzá általában kapcsolódó embercsempészsre a rendőrség és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal nem rendelkezik adatokkal, ilyen elfogások legalább az elmúlt két évtizedben nem következtek be. A folyam egyéb szakaszai azonban mégsem mentesek az illegális migrációtól. Törökországból Romániába évente több esetben érkeznek bevándorlók tengeri úton a Duna-delta térségében, akik szír, iraki, pakisztáni, és afganisztáni állampolgároknak mondják magukat. Az egyik ilyen kísérlet során előfordult, hogy 69 ember zsúfolódott össze a román partok felé vezető tengeri útvonalon egy halászhajón⁷. Az volt a céljuk, hogy illegálisan Romániába, majd onnan Nyugat- vagy Észak-Európába jussanak. Ezeket a heti rendszerességű kísérleteket a román parti őrség a Fekete-tengerre telepített SCOMAR nevű integrált megfigyelő rendszer⁸ segítségével kontrollálja. A Duna-deltától azonban a tranzit országokon keresztül hajóval észrevétlenül eljutni Magyarország vízi határáig szinte lehetetlen. Az optikai megfigyelő eszközökkel és hajós járőrözéssel támogatott vízi határrendészeti rendszerek több lépcsős komplex kialakítása miatt migráns-hajókkal több mint 1400 folyamikilométer⁹ hegymenetben leküzdeni nem reális, így tehát ezzel a fenyegetéssel nem kell számolni. És az sem fordul elő, hogy a folyón haladó teherhajók raktereiben illegális határátlépők bújjanak meg. A vízen veszteglő hajótestekbe bejutni szinte lehetetlen, a hajós személyzet is folyamatosan a hajón tartózkodik és korrumpálásukkal sem próbálkoznak, hiszen a nagyhajók kapitánya, matrózai egzisztenciájukat veszítenék és többé már soha nem lenne helyük az európai belvízi hajózásban. A megbújások helyett a tiltott határátlépést elkövetők a folyót keresztirányban szelik át Románia-Bulgária, Románia-Szerbia és Szerbia-Horvátország között nagyrészt felfújható 8-10 fős gumicsónakokkal, melyet a piacokon vagy akár internetes rendeléssel vásárolnak meg.

A tranzit államok és a biztonságos harmadik országok határellenőrzési rendszere is fokozott szűrőt jelent a határon átnyúló bűnüldözési munkában. Az Al-duna felől két Uniós tagállam, Románia és Bulgária fejt ki nagy erőfeszítéseket a bűnüldözés terén, hiszen két harmadik ország, Ukrajna és Moldova csak kikötőkkel rendelkezik, valódi Duna szakasszal

⁷ A Fekete-tengeren érkeztek iraki bevándorlók Romániába. <https://eurocom.wordpress.com/2017/08/14/a-fekete-tengeren-erkeztek-iraki-bevandorlok-romaniaba-kronikamti/> (Letöltés ideje: 2021.03.23)

⁸ Integrated system for Observation, Surveillance and Control of the Traffic at the Black Sea S.C.O.M.A.R. <https://www.politiadefrontiera.ro/en/main/pg-integrated-system-for-observation-surveillance-and-control-of-the-traffic-at-the-black-sea-scomar-161.html> (Letöltés ideje: 2021.03.23.)

⁹ Magyarország déli vízi határa a Duna 1433. számú folyamikilométerénél van.

nem. A moldáv dunai kikötő Giurgiulesti város partszakaszán van, az ukrán pedig Reni és Ismail városokban. Románia rendelkezik talán a legtöbb kikötővel, szám szerint tizeneggyel; Moldova Veche, Orșova, Drobeta Turnu Severin, Calafat, Giurgiu, Cernavodă, Medgidia, Murfatlar, Constanta Sud, Tulcea, Sulina, míg Bulgária héttel; Vidin, Somovit, Belene, Svishtov, Rousse, Tutrakan, Silistra városokban.

A Dunán a bűnüldözési feladatok a határellenőrzés során Mohácson elsőként a határőrizet terén jelentkeznek. Itt az illegális migráció megakadályozásán van a hangsúly, illetve a szervezett embercsempész tevékenység felderítésén. Ismert az a módszer a vízi határszakaszokon amikor az államhatár illegális átlépése gumicsónakkal, vagy nagy teljesítményű motorcsónakok alkalmazásával valósul meg,¹⁰ ez azonban jelenleg a Duna a magyar szakaszon nem, leginkább a Drávára, kis mértékben a Tiszára lehet jellemző. A Dunán több okból sem kifzetődő a szerb vagy horvát vízterületről gumicsónakokkal való vízi határátlépés Magyarországra. Az államhatárnál a BRFK Dunai Vízrendészeti Rendőrkapitányság Mohács Vízrendészeti Rendőrőrs folyamatos hajós járőrszolgálatával van jelen, míg az államhatártól a mohácsi határkikötőig terjedő Duna szakaszt komplex folyami határőrizeti rendszer fedi le.¹¹ A szomszédos Szerbia és Horvátország vízi határán közel a magyar határtól mindössze pár kilométerre déli irányban ezzel ellentétben mindennapos jelenség a „csónakos átkelés”. A Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság területén bekövetkezett elfogások során összegyűjtött bizonyítékok alapján megállapítható, hogy – általában embercsempész segítségével – továbbra is a Dunán csónakkal átkelve jutnak el a vándorlók illegálisan Szerbia területéről (Zombor térségéből) Horvátországba. Jellemzően az szerbiai Apatin – Kiskőszeg (Batina) települések közötti szakaszon, majd a Duna árterületén lépnek át Horvátország területre. Az ártér, illetve annak sűrű növényzettel fedett természeti adottsága kedvező feltételeket teremt a horvát terület felé megvalósuló illegális határátlépéshez. Ezt követően a csoportokban közlekedő irreguláris migránsok a Duna árterében vagy attól kissé eltávolodva fedett részeken északi irányba gyalogolva érik el a magyar ideiglenes biztonsági határzárat és jutnak át azon.¹² Elfogásukat megerősített járőrözés, mobil hőkamerák és vadkamerák hálózatára épülő megyei szinten többlépcsős, helyi szinten többvonalas határőrizeti rendszer biztosítja.

A határforgalom ellenőrzés terén a bűnüldözési lehetőségek elsősorban a komplex határvizsgálat technológiájában és a rendészeti együttműködésben rejlenek. Úszó létesítmények és személyzetük a Duna mohácsi szakaszán a schengeni külső határon lévő határátkelőhelyen kerülnek átléptetésre, melyet a Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság alárendeltségében a Mohács Rendőrkapitányság működtet.¹³

Az úti okmány tekintetében elkövetett közokirathamisítás felfedésére az elmúlt években nem volt példa a vízi határátkelőhelyen, azonban korábban módszerként megjelent, hogy a kapitány a hajózás során erre felhatalmazott okmánykiállító hatóság hiányában érvényességi idő hosszabbítást végzett a hajós útlevelemben, amely így hamisítottnak minősült. A román társszervek figyeltek fel arra az új jelenségre is, mely során irreguláris migránsokat a hajó személyzeti jegyzékére jogtalanul felvesznek, de nincsen hivatalos úti

¹⁰ Gaál Gyula: Az embercsempész tevékenység megjelenési formáinak és módszereinek változásai a Magyar Köztársaság államhatárán 1991-2003 között, Doktori (PhD) értekezés. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola. Budapest, 2004. 35. o.

¹¹ Radarzár a Dunán. <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/zsar-u-magazin/radarzar-a-dunan> (Letöltés ideje: 2021.03.23.)

¹² Migrációs útvonalak elemzése. Száma: 02030/713/2021. ált. Készítette: Kucsá Tibor Balázs, kockázatelemző

¹³ Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 1. § (2) bekezdés 1. pontja és a Közbiztonsági Vámkódex és egyéb vámjogi szabályozásokban foglaltak alapján.

okmányuk (tengerész igazolvány, végzettséget, hajózási szakképzettséget igazoló okmány). Az is előfordult, hogy a migránsok különböző típusú hajókon (élő állat szállító, teherhajó) személyzet tagjaként voltak jelen, majd Romániába érve – például szír állampolgárok – azonnal menedékkérelmet nyújtottak be. A Fekete-tenger közelében fekvő kikötők (Constanta, Midia, Braila) tekintetében a tartós illegális migrációs nyomás hosszú távú okait tekintve az esetszámok növekedésére elsősorban Moldova és Románia folyami határán kell számítani.

Az emberkereskedelem lehetősége is megjelenhet a folyami áru szállító, valamint személy hajókon. A jelenség definíciója magába foglalja a toborzást, szállítást, átszállítást, szállásadást és fogadást, de a hajókon elsősorban nem a szexuális-, hanem inkább a munkaerő kizsákmányolás jelensége tartozhat ebbe a körbe. Ennek áldozatai azok a szegényebb térségekből érkező és elsősorban személyhajókon foglalkoztatott főként indonéz, vagy Fülöp-szigeteki személyzeti tagok, akik osztrák, német esetenként holland úti célú személyhajókon illegálisan kerülnek foglalkoztatásra.¹⁴

4. Árucsempészsés (elsősorban kábítószer, dohány árú csempészsés) és más vámhatóság hatáskörébe tartozó bűncselekmények

A magyar vámhatóság – a hajó kutatásban legképzettebb állománnyal rendelkező szervként – jellemzően kábítószer csempészsés, dohány árú csempészsés, költségvetési csalás (be nem jelentett áruk vám fizetési kötelezettségének elmulasztása), áru hamis megjelölése, miatt kezdeményez eljárást.

A fentiek közül jellemzően a Dunán a hajókon elrejtett kábítószer és a dohány árú csempészsés fordul elő. A kábítószer csempészsés már az 1900-as évek első felében megjelent, ugyanis a mohácsi fővámhivatal pénzügyőrei már 1937-ben egy Dunán északi irányban haladó uszály kormányosának hálófülkéjében a padló alá rejtve három és fél kilogramm hasist találtak.¹⁵ 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 bűnüldöző szervek elsősorban a dunai határátkelőhelyeken végeznek sikeres felderítéseket, de érdemes lenne a kirakodási kikötőket is nagyobb számban ellenőrizni e tekintetben. A heroin leginkább Bulgária felől, a kokain a várnai kikötőből érkezik az Unió területére tengeri és Görögországból szárazföldi úton. Hazánk egyszerre cél és tranzitország a heroin és a kender vonatkozásában. Ezen drogok Constanta kikötőjéből Bulgáriából a Dunán keresztül is érkehetnek. A román hatóságok 2009-ben egy tonna, 2016-ban csaknem két és fél tonna kokaint foglaltak le a Constanta-i kikötőben, 2019 márciusában pedig majdnem egy tonna kokaint találtak a Duna-delta egy elhagyott ágában. Ezek a drogok elsősorban Dél-Amerikából érkeznek tengeri úton, a szállítmányokat pedig Nyugat-Európába kívánják eljuttatni.¹⁶ 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 Constanta kikötője felől és hazánkba

¹⁴ DARIF Projekt kiadvány op. cit. 75-82. o.

¹⁵ Erdős Ákos: A Vám- és Pénzügyőrség kábítószer-ellenes tevékenysége a rendszerváltást követő első évtizedben. Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis), XXVII. évf. 54. szám, 2017. 17. o.

¹⁶ Csaknem egy tonna kokaint foglaltak le Romániában. Forrás: <https://www.origo.hu/nagyvilag/20190326-csaknem-egy-tonna-kokaint-foglaltak-le-romaniaban.html> (Letöltés ideje: 2021.03.23.)

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.

Az árucsempészés legjellemzőbb esete a cigaretta-csempészés, mely az ukrán, román, szerb, horvát és magyar dunai vízterületen lévő határátkelőhelyeken jellemző¹⁷. Ennek oka a cigaretta aránylag alacsony ára a harmadik országokban az Unió árakhoz viszonyítva. A magyar bűnüldöző szervek közös tevékenysége során elsősorban a pénzügyőrök havonta több alkalommal foglalnak le elrejtett cigarettát, mely a néhány száztól, több tízezer szálig terjedhet, ezeket a hajós személyzet tagjai letöbb esetben tartályok mögötti üregekben, raktárban, táskákban, a kabinok oldalfalai mögé vagy egyszerűen a szekrényben a ruhák közé rejtik, a NAV szakemberei pedig lefoglalják és vámszabálysértés vagy költségvetési csalás miatt járnak el, vámigazgatási vagy jövedéki bírságot szabnak ki. A bűnüldözési lehetőségeket elősegíti, hogy a szigorú kutatás érdekében a belvízi szállítóeszközök kiválasztása kockázatelemzéssel történik a vámigazgatási szerveknél, míg a felderítések elsősorban anyagsűrűség méréssel működő csempészárú-detektorokkal, áru átvilágító berendezésekkel lehetségesek, melyek közül elsősorban a röntgen vagy gamma sugarakkal működő hordozható eszközök alkalmazhatók a hajókon. Ezek operátorai speciális kiképzésük által megvizsgálva a tárgy detektált képét, keresik az eltéréseket.¹⁸ A határrendészeti szolgálati ág által használt eszközök között találhatunk Merlin 133 típusú üregvizsgálót és Vtec-C videoszkópot, de a NAV szakemberei sem rendelkeznek komolyabb technikai eszközökkel. Ez azt eredményezi, hogy az átkelőhelyen az ömlesztett árukat és az esetlegesen az alá rejtett csempészárút nem tudják kutatni. De nem csak ez jelent veszélyt. A hajók szerkezeti felépítése alkalmassá teszi őket áruk elrejtésére, azonban ezek mindegyikének felfedésére nem állnak rendelkezésre megfelelő eszközök. A legnagyobb veszély- csakúgy mint a tengeri szállításhoz – a konténeres áruszállításban van. A konténer forgalom jelenleg még elhanyagolható, 2020-ban összesen 470 üres belépő és 76 üres kilépő konténer kezelése történt meg Mohácsnál, rakott konténereket hajón nem szállítottak¹⁹. Ha azonban ez a szám nőne és rakott konténerekről lenne szó, akkor a bűnüldöző szervek kutatási lehetőségeit növelheti a szlovák RALEN Research Centrum s.r.o. vállalat által kifejlesztett Stalker vagy Port Guard nevű megbújt személyeket (élő szervezet által létrehozott homogén elektromágneses megőző összehasonlítása elvén működő) felderítő rendszer alkalmazása a hajó konténerek kutatásában, ennek tesztjét az ORFK felkérésére a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Határrendészeti Tanszéke fogja végezni.²⁰

5. Fokozott bűnüldözési lehetőségek dunai nemzetközi közös műveletek során

A Schengeni térség biztonságát közvetlenül befolyásolja a Duna folyamon zajló vízi közlekedés biztonságának garantálása. A bűnüldözési lehetőségek egy új szintjét, az operatív műveleti együttműködés biztosítása által a Duna menti államok fokozott bűnüldözési-rendészeti tevékenyeges adja. A DARIF - Dunai Folyami Fórum struktúrájának

¹⁷ A 2019. szeptember 30 és október 04 között végrehajtásra került a 8. DARIF Közös Művelet Műveleti terve, 2. melléklet, Száma: 02000/6550/2019. ált. készítette: Kalmár Ádám r. alez.

¹⁸ Csaba Zágón: A tengeri konténeres áruszállítás biztonsága. In: Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből (Tanulmánykötet) Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest, 2013. 154. o.

¹⁹ NAV statisztika 2020.xls, Készítette: Hofgesang Tamás pü. alez., Határvámhivatal Mohács, főosztályvezető

²⁰ Az ORFK Határrendészeti Főosztály 29000/1832-10/2021. ált. számú átirata alapján.

létrehozása²¹ volt az első olyan projekt, amely az Integrált Határigazgatásban részt vevő hatóságokat és az érintett nemzetközi szervezeteket egyesítette a Duna Régió országaiban a rendészeti együttműködés és fórumrendszer megalapozása érdekében az Európai Unió Duna Régió Stratégia 11. prioritási területén belül. A projekt során egy munkacsoport elsősorban közös rendészeti műveletek, a teljes Duna szakaszra kiterjedő fokozott ellenőrzések támogatása érdekében dolgozott, vezetője a szerző volt.

A Közös Műveletek és Képzések munkacsoport létrehozásának alapvető célja volt a DARIF projekt során a tagállamok igényei alapján végrehajtott közös műveletek tervezése és szervezése, az összehangolt és pontos végrehajtást elősegítő műveleti tervek elkészítése és az információgyűjtéshez nélkülözhetetlen egységes adatcsere formanyomtatvány közös kidolgozása és elfogadása. A munkacsoport tagjaira hárult 2014 év tavaszán, nyarán és őszén a projekt által finanszírozott és mind a tíz DARIF tagállamban (Ausztria, Bulgária, Horvátország, Németország, Bajor Tartománya, Magyarország, Moldova, Románia, Szerbia, Szlovákia és Ukrajna) egy időben végrehajtott közös rendészeti műveletek összehangolása, a műveleti információcsere lebonyolítása, mely a Magyarországon, Mohács határkikötőjében létre hozott Ideiglenes Koordinációs Központ munkája által valósult meg. A munkacsoportba minden DARIF tagállam, valamint az Europol, a Frontex, az Aquapol szervezetei és az Európai Unió Moldovában és Ukrajnában jelen lévő Határőrizeti Segítségnyújtó Missziója (EUBAM) is delegált szakértőt, a műveletek megtervezése és végrehajtása is közösen folyt és folyik évente azóta is. A DARIF projekt során megszervezett közös műveletek többcélúak voltak, azok elsősorban a hajósok úti és egyéb okmányaira, az illegális migrációra, a körözött személyek felfedésére és a hajók kutatására, illetve a veszélyes áruszállításra összpontosítottak, de egyúttal a környezetszennyezés elleni küzdelem is a célok között szerepelt. A műveletek sikeres végrehajtása érdekében a tagországok minden elérhető adatbázist használtak, így azok nemzeti adatbázisait, a második generációs Schengeni Információs Rendszert, az Interpol és Europol lekérdezések lehetőségét (beleértve az AWF, vagyis elemzői munkafájl rendszer adatait is), a Frontex kontaktpontok rendszerén keresztül beszerezhető adatokat vagy az Aquapol hajós- és vízirendészeti okmány-adatbázisát is. Minden részt vevő ország saját nemzeti Duna folyamszakaszán Magyarország Belügyminisztériuma koordinálásával egy rész műveleti terv alapján hajtotta végre a három napos rendészeti akciót. A tagállamok ellenőrzéseiket - az igényeiknek, a kialakult rendészeti helyzetnek, saját kockázat értékelésüknek és megerősítési lehetőségeiknek megfelelően – a tervben felsorolt célok és feladatok közül választva, saját prioritásaikat felállítva hajtották végre. A művelet fő céljai között szerepelt az embercsempészés, az emberkereskedelem, az illegális migrációval kapcsolatos jogellenes cselekmények-, az okmányhamisítások-, valamint a kábítószer- cigaretta és egyéb áru csempészetére irányuló tevékenységek felfedése, általános vízirendészeti ellenőrzések végrehajtása a hajókon és a kikötőkben, körözött személyek felkutatása, fokozott munkaügyi ellenőrzések végrehajtása és a veszélyes áru szállítás ellenőrzése is.

A műveletek során az információ áramlás és a reagáló képesség növelése érdekében minden részt vevő tagország saját nemzeti kontaktpontot működtetett és egy-egy összekötő tisztet delegált Mohácsra, akik aktívan részt vettek az itt felállított Ideiglenes Koordinációs Központ munkájában és folyamatos kapcsolatot tartottak a nemzeti hatóságaikkal. *A Központ munkáját a munkacsoport magyar koordinátora irányította, ahol*

²¹ A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása (DARIF Projekt). <https://bmprojektek.kormany.hu/a-dunai-folyami-forum-strukturajanak-letrehozasa-darif> (Letöltés ideje: 2021.03.23.)

részt vett továbbá a felsorolt nemzetközi szervezetek 1-1 összekötőtisztje is. A Központ munkanyelve az angol volt, feladatai közé tartozott a napi szintű kapcsolattartás a műveletben részt vevő tagállamok kapcsolattartási pontjaival, az azonnali, kölcsönös adatsere, az információ gyűjtés és információ-továbbítás a tagországok rész műveleteinek állásáról, a műveleti támogatás az Europol adatbázisainak segítségével valamint a szükséges statisztikai adatok gyűjtése, értékelése. A Központba beérkező információkat az összekötő tisztek a mobil kommunikációs lehetőségek maximális kihasználásával vezetékes internet kapcsolat, laptopok és szolgálati mobiltelefonok segítségével fogadták, majd a lehető legrövidebb időn belül továbbították a szükséges válaszokat, munkaidőn túl ezt a feladatot a nemzeti kontaktpontjaik és hazánkban a NEBEK végezte. A 2015-ben véget ért projekt közösen kidolgozott műveleti terv és adatsere formanyomtatvány alapján 2014 és 2019 között (tekintettel arra, hogy a 2020-as művelet a pandémia miatt elmaradt) összesen nyolc nemzetközi dunai műveletet hajtottak végre a tagországok, ez a bűnüldözés szempontjából kiemelt jelentőségű. Az utolsó közös művelet 2019 szeptemberében folyt a Dunán, Szlovákia kivételével minden tagország hozzájárulásával. Ekkor is mint korábban minden esetben a tagállamok ellenőrzéseiket - az igényeiknek, a nemzeti Duna szakaszukon kialakult helyzetnek, saját kockázat értékelésüknek és megerősítési lehetőségeiknek megfelelően – a műveleti tervben felsorolt célok és feladatok mentén, saját prioritásaikat felállítva hajtották végre. Az előkészítést Magyarország frissített DARIF kockázatelemző táblázat, valamint a DARIF Közös Műveleti terv kidolgozásával és a mohácsi Ideiglenes Koordinációs Központ felállításával segítette. A nemzetközi bűnüldözési és rendészeti ellenőrzések Duna-Rajna-Majna csatornára, a Duna folyamra, annak parti sávjaira, fontosabb kikötőire koncentráltak. A Központ munkájában az összekötő tiszteken kívül részt vett a Frontex kockázatelemzője, az Europol és az Interpol egy-egy elemző tisztje is.

A DARIF 2019 Közös Művelet végrehajtásában 3 műveleti nap alatt 9 tagország összesen 1120 tisztviselője vett részt, akik naponta átlagosan 35 szolgálati hajóval és 55 szolgálati gépkocsival látták el feladataikat. Összesen a művelet során 123 személyhajót, 229 teherhajót, 84 halászhajót, 11 csónakot, valamint 17 998 személyt és 15 968 okmányt ellenőriztek. A legjelentősebb esemény Bulgáriában történt, ahol 1 bolgár állampolgárt fogtak el, aki egy csónakot és négy külső csónakmotort lopott el a Duna 553 folyamkilóméterénél, öt gyorsított eljárásban bíróság elé állították. A román Duna szakaszon 21 esetben fedtek fel illegális halászatot és több esetben természetvédelmi szabálysértést, az osztrák szakaszon 9 esetben szegték meg a hajózási szabályokat, a magyar szakaszon 4 esetben vízrendészeti és 6 esetben egyéb szabálysértés miatt intézkedtek, a német szakaszon 5 esetben vízszennyezés, 5 esetben hajózási szabályok megsértése és 1 esetben orvhalászat miatt intézkedtek. Áru- vagy embercsempészet miatt ebben az évben nem történt intézkedés.²²

6. Összefoglalás

A vízi határellenőrzés és a bűnüldözés ugyanúgy nem választható szét, mint a határmenti bűnözés és a határrendészet. Sajátos elem ugyanakkor, hogy a határvízen elkövetett bűncselekmények jelentősebb része a nemzetközi bűnözéshez kapcsolódik, így a nemzetközi rendészeti együttműködés a hatékony bűnüldöző munka alapfeltétele.

²² Jelentés DARIF Művelet végrehajtásáról, Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, Határrendészeti Szolgálat, Szám: 02000/6550-3/2019. ált.

A nagyszabású dunai rendészeti közös műveletek hazánk által történő megszervezése és a Duna menti államok bűnüldöző hatóságai részére fokozott bűnüldözési lehetőségeket rejtenek magukban. Beláthatjuk, hogy ezen műveletek során valós idejű gyors és közvetlen információcsere valósul meg. A műveletek során az illetékességi terület kiterjed a Rajna-Majna-Duna csatornára is, mely újabb fontos tengeri összeköttetést tesz lehetővé az Északi-tenger irányában. A műveletek során a schengeni külső határon áthaladó összes hajó személyzete és utasai, azok okmányai valamint a jachtok is ellenőrzésre kerültek mind az Interpol, mind pedig az Europol adatbázisaiban is.

A fentiek alapján azt a konklúziót vonhatjuk le, hogy az operatív műveleti együttműködés és az Ideiglenes Koordinációs Központ működtetése a nemzetközi együttműködés új dimenziója a Dunán, ezáltal a belvízi hajózás ellenőrzésére vonatkozó európai uniós legjobb gyakorlatokat és ajánlásokat is megalapozza a bűnüldözés hatékonyságának fokozása által.