



XVIII. évfolyam 2. szám

HATÁRRENDÉSZETI TANULMÁNYOK

2021/2. SZÁM



B U D A P E S T

- 2021 -

**A MAGYAR RENDÉSZETTUDOMÁNYI TÁRSASÁG
HATÁRRENDÉSZETI TAGOZAT
TUDOMÁNYOS, SZAKMAI KIADVÁNYA**

Szerkesztő bizottság:

Dr. Balla József, Dr. Gaál Gyula, Görbe Attiláné Dr. Zán Krisztina,
Kui László, Prof. Dr. Sallai János, Vájlok László

Főszerkesztő:

Dr. Balla József

Felelős szerkesztők:

Vájlok László

Kui László

Szakmai lektor:

Prof. Dr. Fórizs Sándor

Képszerkesztő:

Oláh Norbertné

A megjelent publikációk szerzői vélemények, melyek nem feltétlenül esnek egybe a szerkesztő bizottság megközelítésével.

Felelős kiadó:

Dr. Balla József r. ezredes

Magyar Rendészettudományi Társaság

Határrendészeti Tagozat Elnöke

Tartalom

Gál Tamás: A kínai nagy fal.....	5
Bevezetés	5
1. Kezdeti idők	6
2. A nomád törzsek megerősödése (Dzsingisz kán)	8
3. A Ming császárok időszaka	9
4. A Ming-dinasztia bukása	11
5. Jelen korunkban	11
Felhasznált források	12
Herczeg Mónika: A Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény (PCC SEE) szerepe a tagállamok bűnügyi együttműködésében	13
Bevezetés	13
1. Rendőri együttműködés	13
2. Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény (PCC SEE).....	14
3. Az Egyezmény keretében végrehajtott főbb tevékenységek folyamata.....	16
4. Az egyezmény végrehajtásának fő szervei	16
5. Az egyezmény végrehajtásának fő folyamatai	17
6. A magyar elnökség munkaprogramja, aktuális feladatok.....	19
7. Következtetések	21
Felhasznált irodalom és források	22
Kalmár Ádám: A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1980-tól 1991-ig.....	23
Bevezetés	23
1. A magyar-jugoszláv közös határforgalom-ellenőrzés időszaka.....	24
2. A magyar-jugoszláv közös vízi határforgalom-ellenőrzés indokai és elindítása.....	26
3. A közös vízi határforgalom-ellenőrzés végrehajtása	28
4. A jogi normák változása	33
5. A közös vízi határforgalom-ellenőrzés befejezése	34
Záró gondolatok	35
Irodalomjegyzék	35
Felhasznált internetes hivatkozások	36
Felhasznált jogszabályok	36
Levéltári források	37

Egyéb források.....	37
Rezümé.....	37
Nyirádi Katalin - Sallai János: A KRESZ születése.....	39
Közlekedés szabályozás kezdetei	39
Sallai János: Az új szovjet-magyar határ kijelölése (1948)	46
Felhasznált irodalom:	51
Szabó László András: A határrendészeti tevékenység dogmatikai háttere a 2015. évi tömeges bevándorlás okozta válsághelyzetet követően	52
Bevezetés	52
1. A migráció jelensége és kapcsolata az állammal.....	53
2. A tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet	53
3. A migráció kezelésében résztvevő közszolgálati szervezetek.	54
4. A kriminálpolitika átalakulásának következményei	55
5. Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021.....	58
Konklúzió	59
Felhasznált irodalom	60
Kakócz Krisztián: Recenzió.....	62

Gál Tamás: A kínai nagy fal

*Az, aki nem jutott el a Nagy Falra, nem lehet igaz ember; és az,
aki nem szereti a Nagy Falat, nem lehet igazi hős”*

(Mao Ce-tung diktátuma)¹

Bevezetés

A kínai nagy fal az emberiség egyik legmonumentálisabb építészeti remekműve, mely Kína északi határán húzódó erődítményrendszerek összessége. Építését még a Krisztus születése előtti 3. században kezdték és még akkor is tartott, amikor Kolumbusz Amerika felé hajózott. Hogy a fal pontosan milyen hosszú, az mindig vita tárgyát képezte a kutatók között tekintve, hogy a fal a világ leghosszabb építménye, azt megmérni sem egyszerű feladat.²

A nagy fal valójában nem összefüggő, egységes építmény, hanem több önálló falszakaszból összeálló védelmi rendszer. A fal kínai neve „*chángchéng*”, amely hosszú falakat, illetve hosszú városokat jelent, így többes számban.³

A falrendszer nyugati vége a Góbi sivatagban található, aztán átszeli egész Kínát, majd a „Sárkányfejnek” nevezett ponton eléri a Pohaj-tengert. A kutatók kamerákkal és GPS meghatározó rendszerrel felszerelt drónokkal kutatták a falak valódi hosszát. A kutatás végén kiderült, hogy a fal több mint 21 000 km hosszú, ami majdnem megfelel az egyenlítő felének, és nagyobb, mint az Északi- és Déli-sark közötti távolság.⁴

A fal építésébe a különböző dinasztiák uralkodása alatt mintegy 400 ezren haltak bele. Vajon milyen okok, célok, félelmek hajtották a kínai uralkodókat, hogy ilyen áron, ilyen hosszú falat építsenek az évszázadok során?

¹John Man: A kínai nagy fal, General Press kiadó, 2008, 236.o.

²http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/a_kinai_nagy_fal_tenyleges_hossza/, megtek.: 04.22.

³i.m.: John Man, 13.o.

⁴A kínai nagy fal titkos története, angol dokumentumfilm, Spektrum, 2014.



A kép a ma ismert falszakaszok összességét ábrázolja⁵

1. Kezdeti idők

Ahhoz, hogy megértsük az okokat, melyek a nagy fal építéséhez vezettek, vissza kell mennünk abba az időbe, amikor az egységes Kína még nem létezett. Ezekben az időkben a Jangce és a Sárga folyó mentén egymással állandó harcban álló fejedelemségek léteztek, melyek területi határai az egyes csatákat követően folyamatosan változtak. Végül három kínai állam tudott egységet képezni. A kínai népek földműveléssel és állattartással foglalkoztak, míg északabbra a nomád törzseknek nem állt rendelkezésükre megfelelő termőtalaj, ezért portyázó életmódot folytattak, hogy megfelelő élelemhez jussanak. A sztyeppei nomádok sorozatos ostromai miatt szükség volt falak építésére önvédelem céljából. A kínaiak Kr.e. 300 körül falakat kezdtek építeni otthonaik, városaik köré, majd a határfalak és a kisméretű államok nemzetállamokká kezdtek fejlődni.⁶ A feudális berendezkedés helyett központosított államok jöttek létre centralizált bürokráciával, adóztatással, hadsereggel, törvényekkel.

A társadalmi viszonyok átalakulásával a hűbéri arisztokratákból állami tisztviselők lettek és a parasztok már nem a hűbérurak szolgálatában álltak, hanem az államot szolgálták. Ennek köszönhetően a paraszti munkaerő szabadabbá vált a falak építéséhez és a munka felgyorsulhatott. Ebben az időszakban az uralkodóknak egy dolog számított; a hatalom. Minden állami cselekvésnek a birodalom gazdagodását kellett szolgálnia. A nagy létszámú erős hadsereg révén a területfoglalás gyors volt és ezt gyors határfal építésnek kellett követnie.

A három állam közül a legszarnokibb uralkodó, Csin császár tudta hatalmi törekvéseit leginkább érvényesíteni és leigázni ellenségeit, így jött létre az egységes nemzet, melyet ma

⁵i.m: A kínai nagy fal titkos története

⁶ Monumentális Történelem, A kínai nagy fal, dokumentumfilm sorozat, Discovery

Kínaként ismerünk. Kr. e. 221-ben, közvetlenül az egyesítést követően Csin császár MengTien hadvezért egy külön hadsereg élén északra, az Ordoszba vezényelte, nem mintha az ott lakók bármiféle veszélyt jelentettek volna, hanem azért, mert az Első Császár biztosítani akarta a „természetes” határt a Sárga-folyó mentén. Ennek érdekében MengTien két kisebb barbár törzsetnyomban ki is űzött a környékről, majd nekiláttak a nagy fal építésének.⁷

A fal legkorábbi, 6 méter magas szakaszai a Góbi sivatagban döngölt földből, azaz napon szárított sárból és növényi anyagokból készültek. Az építők egy háromszögletű fából készült váz mentén, falécek segítségével, a döngölt földrétegek közé nádkötegeket helyeztek el, amelyek a forró sivatagi hőség szárítását követően rendkívül masszív és ellenálló falat hoztak létre. Az ilyen falnál a beépített nádréteg eső esetén rögtön kivezeti a nedvességet, megakadályozva a rétegek szétmállását. Ezeket a falrétegeket főleg a stratégiaiilag sebezhető hágókban és völgyekben húzták fel. Az ókori Kínában épített falrétegek hossza elérte a 10.000 km-t és egy része a sivatag szárazságának köszönhetően több mint kétezer évig fennmaradt.⁸

Bár a fal megvédte Kínát, a lakosság részéről óriási áldozatot követelt az építése. Senki nem vonhatta ki magát Csin császár kegyetlen törvényei alól, a fal építése során több millió ember halt bele a végkimerültségbe. Számos legenda is szól arról, hogy a fal azért is tudott ilyen ellenálló lenni, mert a halottakat is a falba temették.⁹

Az Első Császár brutalitása idézte elő saját végzetét, hiszen kegyetlenkedései provokálták azt a lázadást, melynek végül egy LiuPang nevű paraszt állt az élére. Liu földműves parasztból alacsony rangú katonatiszt lett. Egy napon a felügyeletére bízott rabok közül néhány megszökött. Liu Pang, tartva a szökések miatti büntetéstől, úgy döntött, hogy a többi rabot inkább elengedi, és maga is elmenekül. Később ellenálló rablóbandát szervezett és csapatával csatlakozott Csin császár utódja elleni lázadáshoz. Az idő előrehaladtával hírnévre, tetemes vagyonra tett szert, mígnem a lázadás odáig fajult, hogy az egész CsinBirodalmat megdöntötte. Ezután Liu Pang a négyéves polgárháború győzteseként, Kr. e. 202-ben császárrá kiáltotta kimagát, s megalapította a Han-dinasztiát.¹⁰

Az új császárnak szintén szüksége volt a falra, azonban nem csupán védelmi szempontból, hanem, hogy a kínaiak a fal mentén épített erődítményekből kiindulva portyahadjáratokat indítsanak a nomád törzsekkel szemben. A falépítés harmadik célja pedig Kína belső politikai céljait szolgálja, mégpedig azt, hogy a császár saját népét kordában tartsa, hogy

⁷i.m: John Man, 23-32.o.

⁸i.m: A kínai nagy fal titkos története dokumentumfilm

⁹i.m: Monumentális Történelem, A kínai nagy fal dokumentumfilm

¹⁰i.m: John Man, 53.o.

megakadályozza az alattvalókat abban, hogy szövetséget kössenek a nomád törzsekkel, és ezzel veszélyeztessék a birodalom egységét. Az igazi veszélyt ugyanis a nép lázadása jelentette, nem a barbár törzsek hadjáratai.¹¹

Ahogy teltek az évtizedek virágzott a fal melletti kereskedelem, és a Han-dinasztia által épített falszakaszok rendeltetése már sokféle volt: védelmet jelentett; kijelölte a határokat; biztonságos hajlékokat, rengeteg barakkot, utat nyújtott a kereskedőknek a szállításhoz és kereskedelemhez, demonstrálta a császár hatalmát – és általa Kína egy rendkívül hosszúvárost tudhatott magáénak.¹²

Krisztus születésének idejében építették meg a „második Kínai nagy falat”. Ez a fal kb. 11.000 km hosszú volt, préselt homokból, lótrágyából, gallyakból, kérgekből és tamariszkumból épült. A fal megépítését követően további feladat volt az általa kijelölt határ védelme. Több millió határőr katona teljesített embert próbáló szolgálatot a fal mentén épített őrtornyokban, de végtelennek tűnő hosszúsága miatt, a hatékony kommunikáció csak egy kifinomult jelzőrendszer segítségével működhetett. Az őrszemek nappal füstjelekkel, éjszaka pedig a tűz fényével kommunikáltak egymással. Ezzel a módszerrel egy-egy üzenet a Góbi sivatagból 24 órán belül akár ezer kilométer távolságra is eljuthatott, hogy figyelmeztessen a közelgő veszélyre.¹³ A határtól a birodalmon belülre történő üzenetek továbbítására zászlókat és lámpás alakú tárgyakat használtak. A tárgyaknak és felhúzott mennyiségüknek más-más jelentésük volt annak megfelelően, hogy mekkora létszámú ellenség közeledett. Ennek segítségével a belső erődökben megfelelő idő állt rendelkezésre a támadások visszaverésére.¹⁴

2. A nomád törzsek megerősödése (Dzsingisz kán)

Az 1200-as évek elejére a faltól északra elhelyezkedő nagy létszámú barbár mongol törzsek egy félelmetes hadúr; Temüdzsin, más néven Dzsingisz kán („királyok királya”) uralma alatt egyesültek. Dzsingisz kán katonái nem ismertek könyörületet, vagy fájdalmat; foglyokat soha nem ejtettek viszont városokat pusztítottak el. Az emberek annyira féltek tőlük, hogy gyakran harc nélkül adták meg magukat.¹⁵

A mongolok 1209-ben több fronton indítottak támadást a Kínai Birodalom ellen. Néhány helyen lerombolták, néhány helyen megkerülték a falat és egészen Pekingig jutottak, majd a

¹¹i.m.: John Man, 54.o.

¹²i.m.: John Man 67.o.

¹³<https://www.youtube.com/watch?v=oMSt6oUm1Oo&t=1526s>, A kínai nagy fal, dokumentumfilm

¹⁴ A kínai nagy fal titkos története dokumentumfilm

¹⁵<https://www.youtube.com/watch?v=oMSt6oUm1Oo&t=1526s>, A kínai nagy fal, dokumentumfilm

lakosság nagy részét lemészárolták és meghódították az egész birodalmat. Ezt követően Dzsingisz kán és utódai több mint egy évszázadon keresztül sanyargatták a népet.¹⁶

A mongol uralom ideje alatt nem volt szükség a falra, mivel az egész terület a Mongol Birodalomé volt egészen Európáig. Marco Polo ebben az időben járt Kínában. Számos feljegyzést készített, azonban a falról nem tett említést. Ennek oka, hogy ebben az időben a terület elhanyagoltsága miatt a fal romokban volt.¹⁷

Végül 1368-ban a kínai Ming-dinasztiának sikerült megdönteni a mongol uralmat és beköszöntött Kína egyik aranykora.

3. A Ming császárok időszaka

A Ming császárok elsőszámú célkitűzése volt a birodalom védelmének megerősítése annak érdekében, hogy idegen hatalom soha többé ne hódíthassa meg. Nekiláttak a fal bevehetetlen erőddé való átalakításának. Az új fal minden eddiginél nagyobb volt és kőből épült. A munkát a katonák mellett kényszermunkára ítélt bűnözők, és adósok végezték.

Az új falak alapját hatalmas gránittömbök alkották, erre tették a finoman megmunkált sima felületű téglákat, az oldalfalak közötti területet kötömbök tették ki, melyet kőlapok fedtek. Az áthatolhatatlan építmény így 7 méter magas és 5 méter széles volt. A falba 15 méterenként csurgókat helyeztek el, amelyek kivezték az esővizet. Ezek a fal belső oldalán helyezkedtek el, hogy az ellenség ne tudjon rajta a falon felkapaszkodni.

A nagy fal agyagtéglaí négyszer akkorák, mint a modern építkezéshez használt elemek és egyenként 10,5 kg-ot nyomtak. A téglakészítéshez csak homokos föld és víz kellett. Az agyagot egységes formákba öntötték, majd kiszárították, végül egy hatalmas kemencében kiégették, melynek következtében rendkívül megkeményedtek. A nagy fal építésekor több ezer kemence működött, melyek mellett több százezer ember dolgozott. A kemencék folyamatosan tűz alatt voltak, így a munka rendkívül gyorsan haladt.

A kemencék kialakításának zseniális technikája volt. A tűz nem a téglák alatt, hanem a téglák mellett égett, és a forró levegő egy jól szellőző járaton keresztül jutott el a téglák közé, majd onnan kéményeken keresztül távozott. Ezzel a technikával minden téglát egyforma hő kapott.¹⁸

A fal sikere nem csak a téglában rejlik, hanem az azt összetapasztó malterban is. Régi szóbeszéd szerint szólnak róla, hogy a fal masszív voltának titka, hogy az építkezés során elhunyt embereket beletemették az épülő falba. Egy kínai legenda szerint MengCsiang-nu férjét

¹⁶A kínai nagy fal titkos története dokumentumfilm

¹⁷<https://www.youtube.com/watch?v=oMSt6oUm1Oo&t=1526s>, A kínai nagy fal, dokumentumfilm

¹⁸ Monumentális Történelem, A kínai nagy fal dokumentumfilm

elhurcolták a fal építéséhez. Ekkoriban az egyik hivatalnok azt tanácsolta a császárnak, hogy az építkezésbe belehalt emberek holttestét és csontjait temessék bele a falba. Meng kétségbeesetten indult férjét megkeresni a fal menti építkezésen, de hosszú és fáradságos útja szomorú véget ért, amikor egy – az építkezést vezető hivatalnok közölte – hogy férje nem sokkal a munka megkezdését követően meghalt. A lány a mélységes bánattól és szomorúságtól elájult, majd aléltan a falba kapaszkodva próbált meg felállni, de hirtelen könnyes arcát beleverte a falba, amely ezután 20 kilométeres szakaszon összeomlott és a befalazott csontvázak - férje maradványaival együtt - láthatóvá váltak.¹⁹

Azt, hogy a Ming falak hogyan tudtak ellenállni évszázadokon keresztül a támadásoknak és a földrengéseknek, a tudósok is vizsgálat tárgyává tették. A kutatások során kiderült, hogy a téglák közötti kitűnő minőségű malter titkos összetevője a ragacsos rizs. Az építők a malterhez kb. 3 százaléknyi ragacsos rizst keverték, hogy a fal ellenállóbb legyen.²⁰

A majdnem 9000 km-es fal megépítése, több ezer őrtoronnyal megközelítőleg száz évbe telt és ez is számos emberéletet követelt. Az építkezés gyorsan haladt, mert a helyőrségeken szolgálatot teljesítő katonákat vezető tábornokok egymással versenyeztek a falépítésben.

A Ming falak fő célja a mongolok távol tartása volt. A kínaiak a hegygerinc vonalán is építették a falat, így néhol 1500 méter magasan kanyarog, a faltól északra 3 km-es körzetben kiirtották a növényzetet, 150 méterenként pedig őrtornyok találhatók. A kanyargó vonalvezetés lehetővé tette, hogy az ellenséget oldalról is tüzelhessék.

A fal mellett mintegy háromnegyed millió katona teljesített határőr szolgálatot, kilométerenként 100-120 személy.²¹ A meredek emelkedőkön a Fal lépcsőzetesen halad az őrtornyok felé, ennek segítségével az ellenség mindig az őrség alatti előnytelen pozícióban volt, hiszen a védők felülről könnyen ágyúzhatták, nyilazhatták, vagy kőbombával dobálhatták őket, melyekben lőpor és mérges gáz volt.

A 16. század közepén a Ming császároknak kettős fenyegetettséggel kellett szembenézniük. A mongolok összefogtak az észak keleti régiót uraló mandzsú uralkodókkal és elhatározták, hogy közösen hódítják meg a Kínai Birodalmat. Ebben az időszakban rengeteg támadás érte a védendszert, de a katonák a hatékony kommunikációnak és a gyors reagálásnak köszönhetően sikerrel védték a birodalom határát. A fal kialakításának köszönhetően a fal mentén húzódó úthálózaton haladva az erősítésnek rendre előbb sikerült eljutnia a fenyegetett szakaszra, mint a hegyoldalon felkapaszkodó támadó seregeknek.

¹⁹i.m.: John Man, 39-45.o.

²⁰ A kínai nagy fal titkos története dokumentumfilm

²¹ Monumentális Történelem, A kínai nagy fal dokumentumfilm

4. A Ming-dinasztia bukása

A 17. században erősödött az elégedetlenség és a feszültség a hatalommal szemben. A birodalom területén éhínségek és járványok pusztítottak, a nép szenvedett, de az uralkodók és a nemesek szinte semmit sem tettek.

1644-ben aztán a nép fellázadt és elfoglalta Pekinget. Ezt követően a császár öngyilkos lett és kitört a polgárháború. Ezt a zavaros helyzetet használták ki a mandzsuk és nagy erejű támadást indítottak a birodalom ellen. A lázadó nép a fal mentén keletre nyomult, míg a mandzsuk a Fal másik oldalán, nyugatról közelítettek. A döntő ütközetre Sanhajkuannál került sor.²²

A legenda szerint az erődítmény védelméért felelős tábornok a Ming dinasztia egyik leghűségesebb katonája nagy dilemma elé került. A kínai felkelőkkel szemben nagyfokú megvetést érzett lázadó magatartásuk miatt, illetve azért is, mert foglyul ejtették szerelmét. Ugyanakkor a birodalom védelmére esküdött fel, amelyet a mandzsu sereg támadása fenyegetett. Dönteni kellett tehát, hogy egyesítse katonáit a lázadó felkelőkkel, vagy inkább a mandzsu hódítókkal fogjon össze saját népe ellen.

Végül megpecsételve a kínai nép sorsát, megnyitotta a fal kapuit a mandzsuk előtt.²³ A bevonulást követően a mandzsu uralkodók dél felé irányuló hódításokkal jelentősen megnövelték a birodalom nagyságát, a fal nem volt többé határvonal, létezése értelmetlenné vált. Csaknem 300 éven keresztül nem őrizték, nem gondozták.

A kínaiak csak az 1930-as években vezényeltek katonákat a falhoz, hogy visszatartsák a japán előrenyomulást, bár a modern háború korában a falnak inkább csak szimbolikus jelentősége volt. A háborút követően a kommunista berendezkedésű állam elszigetelődött a világtól és a nagy fal ennek az elszigeteltségnek jelképe lett.

Ez az elszigeteltség 1972. után oldódott, amikor Richard Nixon amerikai elnök újra felvette a kapcsolatot a Kínai Népköztársasággal.

5. Jelen korunkban

A nagy fal nem jelent többé akadály, és nem jelez határvonalat sem. A hosszú évek során ellenőrzés nélkül hagyták, részeit elhordták építőanyagként, és keresztülvágták, hogy utak menjenek át rajta. Ennek ellenére a mai napig a legnagyobb nemzeti szimbólumok között tartják

²²A kínai nagy fal titkos története dokumentumfilm

²³i.m.: John Man, 264.o.

számon. Aképeken idealizált, őseredeti, érintetlen formájában ábrázolják és ismét Kína erejének, szívósságának jelképe lett.²⁴

A fal egy részét restaurálták, hogy megnyithassa kapuit a turisták számára. A kínai nagy falat az UNESCO 1987-ben felvette a világörökség helyszínei közé és évente több millió turista látogatja. Számos híresség látogatott már el ide. Többek között Margaret Thatcher, Richard Nixon, Ronald Reagan, Barack Obama, Tom Cruise.²⁵

A fal mellett rengeteg produktumban jelenik meg; feltűnik reklámokban, hotelek, szórakozóhelyek elnevezésében, emléktárgyakon és bélyegeken.²⁶

A fallal kapcsolatos elterjedt mítosz, hogy olyan monumentális építmény, amely még az űrből is látható, a nemzetközi űrállomásokon szolgálatot teljesítő űrhajósok beszámolóiban azonban ezt határozottan cáfolják.²⁷

Felhasznált források

Könyv

1. John Man: A kínai nagy fal. General Press kiadó, 2008

Dokumentumfilmek

1. A kínai nagy fal titkos története, angol dokumentumfilm, Spektrum, 2014.
2. Monumentális Történelem. A kínai nagy fal, dokumentumfilm sorozat, Discovery, 2019.
3. A kínai nagy fal dokumentumfilm
(<https://www.youtube.com/watch?v=oMSt6oUm1Oo&t=1526s>)

Internetes források

1. <https://mult-kor.hu/10-teny-a-kinai-nagy-falrol-20150930>
2. http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/a_kinai_nagy_fal_tenyleges_hossza/

²⁴i.m.: John Man, 283.o.

²⁵<https://mult-kor.hu/10-teny-a-kinai-nagy-falrol-20150930>, megtek.: 04.29.

²⁶i.m.: John Man, 283. o.

²⁷ A kínai nagy fal titkos története dokumentumfilm

Herczeg Mónika:

A Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény (PCC SEE) szerepe a tagállamok bűnügyi együttműködésében

Bevezetés

A téma választásában jelentős szerepet játszott a jelenlegi beosztásom és feladatköröm. Rendőrtisztként a hivatásos pályán eltöltött 25 év alatt számos területen dolgoztam. Az utóbbi 10 évben az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium, majd a minisztériumok átszervezését követően a Belügyminisztérium Európai Unió és Nemzetközi Helyettes Államtitkárság munkatársaként részt veszek a rendőri együttműködést és a határigazgatást érintő uniós jogalkotási folyamatokban. A Rendőri Együttműködési és Határigazgatási Osztály vezetőjeként irányítom az osztály hatáskörébe utalt feladatok végrehajtását, ideértve a nemzetközi rendészeti együttműködéssel kapcsolatos feladatokat is. Kollégáimmal a témában érintett hazai szervek bevonásával kidolgozzuk a különböző uniós és nemzetközi platformokon megjelenő cselekvési tervekkel, jogalkotási javaslatokkal kapcsolatos magyar álláspontot és képviseljük azokat a megfelelő fórumokon.

A téma aktualitását az adja, hogy 2021. I. félévében Magyarország látja el a délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény¹ (a továbbiakban: Egyezmény) végrehajtásából fakadó elnökségi feladatokat. A magyar elnökség alatt feladatként jelentkezik az Egyezmény keretében működő rendőrszakmai munkacsoportok, illetve szakértői hálózatok keretében folyó munka továbbvitele, az Egyezmény legfőbb döntéshozó szerveként működő Miniszteri Bizottság ülésének megszervezése, és az Egyezmény alkalmazását és végrehajtását felügyelő, a Miniszteri Bizottság ülését előkészítő Szakértői Munkacsoport ülésének megszervezése.

1. Rendőri együttműködés

Általánosságban nemzetközi rendőrségi együttműködés alatt értünk minden olyan határokon átnyúló interakciót, amely két vagy több rendőri szerv között a bűncselekmények eredményes felderítése érdekében történik, ide értve a bűnügyi hírszerzés megosztását, a közös nyomozás lefolytatását és a gyanúsítottak elfogását is. Szem előtt tartva azt, hogy a transznacionális

¹ Az Egyezményt Magyarországon a 2012. évi XCII. törvény hirdette ki:
http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=151213.229821

bűnözés teljesen figyelmen kívül hagyja a nemzeti határokat, a nemzetközi rendőri együttműködés lehetővé teszi a rendőrség számára, hogy a nyomozások ne csak a nemzeti joghatóság hatáskörére korlátozódjanak. A bűnügyi nyomozás során összegyűjtött adatok cseréjével lehetőség nyílik arra, hogy a rendőri szervezetek teljes képet kapjanak az elkövetett bűncselekményekről, segítve ezzel a szervezett bűnözői csoportok tevékenységének szélesebb körben való feltárását.

Amikor nemzetközi rendőri együttműködésről beszélünk, akkor különbséget kell tennünk a formális és az informális együttműködés között. Informális együttműködésről akkor beszélünk, amikor két vagy több állam rendőri szervei egy konkrét ügy kapcsán működnek együtt egy adott bűncselekmény felderítése érdekében. Formális az az együttműködés, amelyre általános, illetve átfogó jelleggel az országok közötti két vagy többoldalúan megkötött nemzetközi szerződések alapján, vagy nemzetközi szerződéseken alapuló kormányközi szervezetek bevonásával (pl. Europol, Interpol, közös nyomozócsoport - JIT) kerül sor.

2. Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény (PCC SEE)

Ausztria kezdeményezésére a délkelet-európai régióban folytatott stratégiai rendőrségi együttműködés javítása érdekében 2005-ben egyeztetések kezdődtek egy új, modern szerződés kidolgozásáról. Az együttműködésben résztvevő partnerek konstruktív hozzáállásának köszönhetően a tárgyalásokat alig tizenkét hónap alatt sikerült lezárni, így az osztrák EU-soros elnökség ideje alatt 2006. május 5-én került sor az Egyezmény aláírására. Az Egyezmény a délkelet-európai országok között azzal a szándékkal jött létre, hogy azok átfogóbb és hatékonyabb módon kezeljék a régiójukat érintő határokon átnyúló szervezett és súlyos, bűnözéssel kapcsolatos kérdéseket, valamint összehangolják rendészeti normáikat az Európai Unióban és a schengeni térségben alkalmazott jogi normákkal. Az Egyezményt akkor Albánia, Bosznia-Hercegovina, Macedónia, Moldova, Románia, Szerbia és Montenegró belügyért felelős miniszterei írták alá. Az aláíró államok általi ratifikációt követően az Egyezmény 2007. október 10-én lépett hatályba, amelynek letéteményese Albánia lett. Az első aláíró államok általi ratifikációt követő években további országok is csatlakoztak, a Bolgár Köztársaság 2008. szeptember 25-én, az Osztrák Köztársaság 2011. május 24-én, Magyarország 2012. július 6-án, a Szlovén Köztársaság 2012. december 14-én, a Horvát Köztársaság pedig 2019. február 15-én írta alá az Egyezményt, majd ratifikálták is azt. Az Egyezményt így jelenleg 5 európai uniós és 6 Európai Unión kívüli ország ratifikálta.

Az Egyezmény tárgya a szerződő felek közötti együttműködés megerősítése a közbiztonságot és/vagy a rendet fenyegető veszélyek leküzdésében, valamint a bűncselekmények megelőzése, felderítése és kivizsgálása terén. Az Egyezmény az együttműködés különböző formáit írja elő, és gyakorlatilag egyfajta analógiája a Schengeni Egyezménynek.² Az Egyezmény bevezeti az együttműködés schengeni normáit a régió rendőrségi interakciójának javítása érdekében, hogy fokozatosan elérjék az összes nyugat-balkáni országban a rendőrségi együttműködésre vonatkozó uniós normákat. Az Egyezmény teljes körű végrehajtása így segíti az azt ratifikáló, nem EU tag részes országokat abban, hogy felgyorsítsák esetleges EU csatlakozásukat.

Az Egyezmény a szerződő felek közötti együttműködés modern formáit teszi lehetővé, mint például a közös fenyegetettségi elemzés, összekötő tisztviselők alkalmazása, forró nyomon üldözés, tanúvédelem, határokon átnyúló megfigyelés, ellenőrzött kézbesítés, fedett nyomozás a bűncselekmények kivizsgálása és a bűncselekmények megelőzése érdekében, DNS-profilok továbbítása és összehasonlítása, valamint egyéb technikai intézkedések a határokon átnyúló együttműködés megkönnyítésére, ideértve a határterületen végrehajtott kutatási műveleteket, a vegyes elemző-értékelő munkacsoportokat, a közös nyomozócsoportokat, az államhatár mentén végrehajtott közös járőrszolgálatot és közös együttműködési központok kialakítását.

A határokon átnyúló rendőrségi együttműködés hatékony eszközei mellett az Egyezmény viszonylag magas szinten irányozza elő emberi jogok védelmét és biztosítja az adatok biztonságát. Az Egyezmény nagyon részletes rendelkezéseket tartalmaz a személyes adatok védelméről, hivatkozva a személyes adatok gépi feldolgozása során, Strasbourgban, 1981. január 28. napján kelt Egyezményére³ és az Európa Tanács Miniszteri Bizottságának a személyes adatok rendőri ágazatban történő felhasználását szabályozó, 1987. szeptember 17-i R (87)15. számú ajánlásában⁴ foglalt alapelvekre.

² Belgium, Franciaország, Hollandia, Luxemburg és Németország az 1985. június 14-én aláírt Schengeni Megállapodásban hozzájárult a belső határaikon gyakorolt ellenőrzés fokozatos megszüntetéséhez és az aláíró országok, másik uniós országok és az EU-n kívüli országok valamennyi állampolgárára vonatkozó szabad mozgás bevezetéséhez. A Schengeni Egyezmény kiegészíti a Schengeni Megállapodást, és meghatározza a belső határellenőrzés nélküli térség létrehozására vonatkozó rendelkezéseket és biztosítékokat. A fent említett öt ország 1990. június 19-én írta alá az Egyezményt, amely 1995-ben lépett hatályba. A Megállapodás, az Egyezmény, valamint a kapcsolódó megállapodások és szabályok együttesen alkotják a „schengeni vívmányokat”, amelyet 1999-ben illesztettek be az Európai Unió keretébe és vált uniós jogszabállyá.

³ <https://rm.coe.int/1680078b37>

⁴ <https://rm.coe.int/168062dfd4>

3. Az Egyezmény keretében végrehajtott főbb tevékenységek folyamata

Az Egyezmény aláírását követően a szerződő felek az abban foglalt célok zökkenőmentes elérése érdekében egyedi eljárási szabályokat határoztak meg,⁵ elfogadtak egy, a folyamat igazgatására irányuló ütemtervet⁶ és egy olyan hárompilléres modellt vezettek be, amely elősegíti a döntéshozatal mechanizmusát, a rendészeti kapacitások kiépítését és az operatív együttműködést. A felek emellett egyetértettek az együttműködés koordinálását végző titkárság felállításával is.

4. Az egyezmény végrehajtásának fő szervei

4.1. Miniszteri Bizottság (CoM)

A Miniszteri Bizottság (a továbbiakban: CoM) a szerződő felek illetékes minisztereiből áll. A CoM egyhangúan dönt az Egyezmény értelmezéséről, alkalmazásáról és végrehajtásáról, ezen döntései határozat vagy következtetések formájában kerülnek elfogadásra. A döntéshozatal alapidokumentuma a Miniszteri Bizottság Eljárási Szabályzata.

4.2. Szakértői Munkacsoport (EWG)

A Szakértői Munkacsoport (a továbbiakban: EWG) az Egyezmény végrehajtását figyelemmel kísérő legfőbb felügyeleti szerv. A legfontosabb feladata, hogy javaslatot tegyen az Egyezmény rendelkezéseinek továbbfejlesztésére, előkészítve ezzel a CoM döntéseit. A Miniszteri Bizottság Eljárási Szabályzata szerint az EWG-nek két formációja van, a formális és az informális EWG. Informális EWG-t félévente egyszer kell tartani, és ülésein a részes államok tárgyalásra felhatalmazott képviselői vehetnek részt. Ezzel szemben informális EWG bármilyen gyakorisággal tartható, az ilyen formációban ülésező EWG azonban nem fogadhat el határozatokat, és az ülésén elfogadott következtetések az Egyezmény szerződő feleire nézve nem bírnak kötelező erővel. Az EWG tematikus, valamint ad hoc munkacsoportokat hozhat létre az egyezmény technikai végrehajtására.

4.3. Titkárság

A 2008 szeptemberétől működő titkárság a fegyveres erők demokratikus ellenőrzése genfi központjának (DCAF) a szlovéniai Ljubljanában található regionális irodájában került kialakításra. Feladata kettős: egyfelől a pénzügyi adományozói támogatás biztosításával és

⁵ A Miniszteri Bizottság Eljárási Szabályzata – Committee of Ministers Rules of Procedures (CoM 02/09, CoM 02/12, CoM 05/13)

⁶ Roadmap for the Implementation of the Police Cooperation Convention for Southeast Europe

igazgatásával, valamint a nemzetközi partnerekkel való koordinációval környezetet teremt a szerződő felek számára az együttműködési politikák meghatározásához, a nemzeti kapacitások növeléséhez és a közös normák összehangolásához, másfelől felügyeli az Egyezmény végrehajtási folyamatát. A Titkárság működésének technikai feltételeit (elhelyezése és az Egyezmény szerződő feleinek pénzübeli hozzájárulása) egy egyetértési megállapodás⁷ hivatott megteremteni.

5. Az egyezmény végrehajtásának fő folyamatai

Az Egyezmény teljes végrehajtásának fő folyamatai három pilléren alapulnak:

- döntési folyamat;
- végrehajtási program;
- operatív együttműködés.

A *döntési folyamat* során az Egyezmény végrehajtásával kapcsolatos döntéseket az EWG készíti elő és terjeszti fel a CoM-nak elfogadásra, aki az Egyezmény értelmezéséről, alkalmazásáról és végrehajtásáról szóló döntéseit határozati formában hozza meg, illetve következtetéseket fogadhat el.

A *végrehajtási program* előkészíti az Egyezmény teljes végrehajtásához szükséges működési képességek kialakítását.

Az *operatív együttműködés* pedig eszköztárat biztosít a szerződő feleknek a gyakorlati együttműködéshez.

Az Egyezmény végrehajtási folyamata kezdetben az első két pillér fejlesztésének támogatására összpontosított. Az együttműködés az aktuális kihívások kezelésére és a közeljövő kihívásaira koncentrált.

Az elmúlt években az Egyezmény végrehajtási folyamata a kapacitásépítésről a specifikusabb és stratégiaileg orientált tevékenységekre helyezte át a hangsúlyt. A Titkárság új ellenőrzési és értékelési rendszert indított el, amely nyomonkövetési tevékenység az Egyezmény megvalósítási folyamatának új, stratégiai szintű összehangolását eredményezte. A *PCC SEE Plus* néven futó stratégia a három pillér rendelkezéseinek a gyakorlatban való alkalmazása

⁷ Memorandum of Understanding on Cooperation and Support regarding the Secretariat of the Police Cooperation Convention for Southeast Europe of 18 October 2013 (CoM 06/13)

előmozdítására összpontosít, különösen koncentrálna az alábbi területekre 1) adatvédelem, 2) információcsere, 3) operatív együttműködés, 4) a terrorizmus elleni küzdelem és 5) automatizált adatcsere.

5.1. Adatvédelem

A személyes adatok cseréje során feltétlenül biztosítani kell a természetes személyek alapvető jogainak és szabadságainak, különösen a magánélethez való jognak a védelmét. A klaszter célja, hogy támogassa a szerződő feleket a megfelelő adatvédelmi keret létrehozásában. Ez elsősorban azon személyes adatok feldolgozására vonatkozik, amely adatokat a bűnüldöző hatóságok az Egyezmény hatálya alatt továbbítanak a szerződő felek részére.

5.2. Információcsere

Az információcsere a határokon átnyúló együttműködés szempontjából alapvető fontosságú, ezért a szerződő felek több olyan keretrendszerrel és kommunikációs platformmal is rendelkeznek, amelyek biztosítják az ehhez szükséges jogi és gyakorlati eszközöket. E klaszter célja az Egyezményen alapuló információcsere megkönnyítése, vagy az, hogy kiegészítse a már kialakított és jól működő kereteket és platformokat.

5.3. Operatív együttműködés

Ennek a klaszternek kettős célja van, egyrészt, hogy megkönnyítse az Egyezmény rendelkezéseinek gyakorlati alkalmazását, másrészt a nemzeti bűnüldöző hatóságok intézményrendszerének harmonizálása. Ez az együttműködés ezért a hangsúlyt egyrészt a) az Egyezmény rendelkezései gyakorlati alkalmazásának javítására – ideértve az egyes közös műveletekben alkalmazott összekötőtisztek cseréjét is –, másrészt b) az Egyezmény rendelkezéseinek gyakorlatban történő felhasználásához szükséges feltételek megteremtésére, harmadrészt pedig c) az Egyezmény szakértői hálózatai szinergiáinak erősítésére, az európai uniós ügynökségekkel és más nemzetközi partnerekkel való együttműködésére helyezi.

5.4. A terrorizmus elleni küzdelem

A klaszter célja, hogy támogassa a szerződő feleket a terrorizmus elleni küzdelemmel kapcsolatos politikai ajánlások, iránymutatások és eszközök kidolgozásában operatív munkájuk megkönnyítése érdekében, valamint hogy hozzájáruljon a nyugat-balkáni terrorizmusellenes kezdeményezés (WBCTi) megvalósításához.

5.5. Automatizált adatcsere

Az Európai Unió ún. Prüm⁸ rendszerének keretein alapuló DNS-, daktiloszkópai és jármű-nyilvántartási adatok automatizált cseréje hatékony bűnüldözési eszköznek bizonyul a határokon átnyúló súlyos és szervezett bűnözés, valamint a terrorizmus elleni küzdelemben, és lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy online kereséssel információt szerezzenek több ezer bűncselekmény nyomozása során. Ennek a klaszternek az a célja, hogy létrehozza az EU Prüm által inspirált keretrendszerét az Egyezmény régiója számára, hogy annak alkalmazása már azelőtt megkezdődhessen, mielőtt az összes szerződő fél uniós tagállammá válna. További cél, hogy segítséget nyújtson a rászoruló szerződő feleknek a szükséges kapacitások kiépítéséhez, hogy lehetővé tegyék a gyakorlatban a DNS, a daktiloszkópai és a jármű-nyilvántartási adatok időben történő automatizált cseréjét. Erre a területre vonatkozóan egyébként egy külön nemzetközi megállapodás jött létre az Egyezmény felei között, a Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény (PCC SEE) Szerződő Felei közötti DNS-adatok, daktiloszkópai adatok és gépjármű-nyilvántartási adatok automatizált cseréjéről szóló megállapodás és végrehajtási megállapodása (a továbbiakban: PCC Prümi Megállapodás), amelyet Magyarország aláírt, de egyelőre nem ratifikált, így az automatizált adatcserében jelenleg nem vesz részt.

6. A magyar elnökség munkaprogramja, aktuális feladatokat

A Miniszterek Bizottságának 2009. november 17-i határozatával 2010. január 1-jétől bevezetésre került a soros elnökség intézménye, amely szerint a részes felek a betűrend szerinti sorrendet követve hat hónapig látják el az Egyezmény végrehajtásával kapcsolatos folyamatban lévő feladatok koordinálását.

Magyarország 2021. január 1-jén vette át az Egyezmény végrehajtására vonatkozó feladatok soros elnökségét.

A magyar elnökség prioritása és egyben legnagyobb kihívása a PCC Prümi Megállapodással kapcsolatos aktuális feladatok ellátása, és a jelenlegi járványhelyzetben az intézményrendszer végrehajtásának biztosítása.

⁸ A Tanács 2008/616/IB határozata (2008. június 23.) a különösen a terrorizmus és a határokon átnyúló bűnözés elleni küzdelemre irányuló, határokon átnyúló együttműködés megerősítéséről szóló 2008/615/IB határozat végrehajtásáról

6.1. A PCC Prümi megállapodás tárgyalása

A PCC Prümi megállapodás kapcsán az abban részes négy európai uniós tagállam (Ausztria, Bulgária, Románia és Magyarország) ellen kötelezettségszegési eljárás van folyamatban, amely lezárása érdekében szükséges a megállapodás módosítása. A módosítás tartalmában egy kérdés kivételével informálisan már megegyezés született, ugyanakkor a szöveg véglegesítéséhez egy hivatalos tárgyalási forduló lebonyolítására is szükség van.

A PCC Prümi Megállapodás tárgyalására a magyar elnökség szervezésében február 18-án került sor, amelyen sikerült véglegesíteni a módosító jegyzőkönyv szövegét. A végleges szöveg rendezi az Európai Bizottság által a kötelezettségszegési eljárásban felhozott kifogásokat. Miután a csatolt szöveg hivatalosan megérkezik a PCC Titkárságától megindítjuk az aláíráshoz szükséges eljárást. (Szöveg bemutatása a kormánynak és aláírásra felhatalmazás beszerzése.) A jegyzőkönyv aláírásának időpontja egyelőre nem látható előre, előzetesen a delegációk azt jelezték, hogy valószínűsíthetően 2-3 hónapba telik a belső joguk szerint az aláíráshoz szükséges felhatalmazás beszerzése.

6.2. Rendőrszakmai jellegű témák

A Miniszteri Bizottság és az annak ülését előkészítő szakértői munkacsoport ülésének napirendjére a magyar elnökség az alábbi két témát tűzte:

- a) A COVID járvány rendvédelmi tapasztalatai;
- b) A nyugat-balkáni régióban tapasztalható illegális migráció elleni fellépés lehetőségei.

Ez utóbbi téma prioritását az adta, hogy az Egyezmény részese több olyan régióbeli ország is (pl. Albánia, Észak-Macedónia, Moldova, Románia), amely hangsúlyosan érintett az illegális migráció elleni küzdelemben, különösen az embercsempészás és az emberkereskedelem területén történő hatékonyabb együttműködésben. Magyarország az ezen a területen szerzett jó gyakorlatok megosztásával földrajzi helyzetéből és európai uniós tagságából adódóan eredményesen közvetíthet a nyugat-balkáni EU csatlakozásra váró államok és az EU tagállamok között.

6.3. Munkacsoportok, illetve szakértői hálózatok működtetése

Ugyancsak feladatként jelentkezik az Egyezmény keretében működő rendőrszakmai munkacsoportok, illetve szakértői hálózatok (a továbbiakban: rendőrszakmai munkacsoportok) keretében folyó munka továbbvitele.

Az Egyezmény keretében az alábbi rendőrszakmai munkacsoportok működnek:

- rendőrképzési és oktatási tematikus munkacsoport;
- hamis és hamisított úti okmányokkal kapcsolatos információcserével foglalkozó tematikus munkacsoport;
- adatvédelmi munkacsoport;
- közös nyomozócsoport szakértői hálózat tematikus munkacsoport;
- telekommunikációs tematikus munkacsoport;
- határon átnyúló figyelésekkel foglalkozó délkelet európai szakértői hálózat;
- terrorizmus, extrémizmus és radikalizáció elleni fellépés munkacsoport;
- illegális migráció és emberkereskedelem munkacsoport, valamint
- DNS-adatcserével foglalkozó munkacsoport.

A felsorolt munkacsoportok közül a közös nyomozócsoport szakértői hálózat tematikus munkacsoport, az illegális migráció és emberkereskedelem munkacsoport, valamint a határon átnyúló figyelésekkel foglalkozó délkelet európai szakértői hálózat esetében javasoltunk ülés összehívását.

7. Következtetések

Az Egyezmény ratifikálása óta számos tevékenységet hajtottak végre. Amellett, hogy kialakításra került az Egyezmény végrehajtását szolgáló intézményrendszer számos eleme, és a végrehajtási folyamat megkezdéséhez szükséges kulcsfontosságú határozatok is elfogadásra kerültek, amelyek támogatták a szerződő felek nemzeti jogszabályainak módosítását, két- és többoldalú végrehajtási megállapodások megkötését. Kidolgozásra került az Egyezmény közös nyomozócsoportokra vonatkozó Kézikönyve,⁹ létrehozásra kerültek a nemzeti központi egységek és a közös központok, valamint folyamatosan összehangolt képzések, illetve tapasztalatcsere történik az Egyezmény hatálya alá tartozó területeken. A CoM találkozók mellett számos EWG találkozót is tartottak, a gyakorlati együttműködés pedig rendszeres közös műveletek formájában ölt testet.

Ugyanakkor az Egyezmény létrejötte óta eltelt idő és az összes eddigi tevékenység ellenére sem sikerült azt maradéktalanul végrehajtani. Ennek oka egyrészt a személyes adatok cseréjének korlátozásában, másrészt a működési kapacitások és a kölcsönös bizalom hiányában keresendő. Az elmúlt időszakot értékelve megállapítható, hogy annak a ténynek köszönhetően, hogy az uniós *acquis* jó része bekerült az Egyezménybe, megteremtődött a délkelet-európai államokban

⁹ PCC SEE JIT Manual <https://www.pccseesecretariat.si/index.php?page=static&item=51>

is a megerősített rendőrségi együttműködés modern módjának jogi alapja. Ugyanakkor, ha az EU tagállamai növelni akarják a belső biztonságot, nagyobb figyelmet kell fordítani a délkelet-európai régióra, szükség van az operatív képességek támogatására és a know-how átadására is. Az Egyezményt egy olyan lehetőségnek kell tekinteni, amely egyrészt pozitív hatást gyakorolhat a biztonsági helyzetre, másrészt közelebb hozza a délkelet-európai államokat az EU-tagsághoz. Az EU-n belüli biztonság a belső biztonságtól, a szomszédságok helyzetétől és a globális helyzettől függ. Ezt szem előtt tartva az Egyezmény nemcsak a délkelet-európai régió biztonságára, hanem következképpen az EU-n belüli biztonságra is hatással van. Ennek eléréséhez célszerű lenne a jövőben nagyobb figyelmet és egyben több forrást biztosítani az Egyezménnyel megteremtett együttműködésre mind az EU-s, mind a délkelet-európai országok részéről.

Felhasznált irodalom és források

1. Dr. Hegyaljai Mátyás: A rendészeti szervek nemzetközi együttműködésének struktúrája.
<https://www.google.com/search?client=firefox-b-e&q=Rend%C5%91ri+szervek+nemzetk%C3%B6zi+egy%C3%BCttm%C5%B1k%C3%B6z%C3%A9se>
2. Nyíri Sándor: A rendőrségek nemzetközi együttműködése. Országos Rendőr-főkapitányság, Tájékoztató 1998/1
3. Dr. Csaba Zágon: A bűnelemzés aktuális kihívásai a nemzetközi súlyos és szervezett bűnözés elleni európai fellépés terén. Szakmai Szemle 2018. 4. szám 118-132. o.
4. Délkelet-Európai Rendőri Együttműködési Egyezmény Titkársága
<https://www.pccseesecretariat.si/>

Kalmár Ádám:

A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés története 1980-tól 1991-ig

Bevezetés

A Duna folyam, mely összeköttetést teremt a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig húzódó 2.850 kilométer hosszú folyamszakaszon fekvő tíz ország, az Európai Unió tagállamai és közvetlen szomszédai, valamint a fekete-tengeri régió országai között Európa második leghosszabb, de mégis a legnemzetközibb vízi útja. Teherforgalma egész évben jelentős, a személyforgalom a 2000-es évek elejéhez viszonyítva több mint tízszeresére nőtt, a szállodahajók szolgáltatásait elsősorban az Európai Unió, Japán és az Egyesült Államok állampolgárai veszik igénybe növekvő számban. Ezt a forgalmat csak a világméretű koronavírus járvány tudta 2020-ban – remélhetőleg ideiglenesen – visszavetni.

A dunai vízi határforgalom-ellenőrzés végrehajtása, a személy- és teherhajók, jachtok, csónakok, ritka esetben akár hadihajók schengeni külső vízi határon való átléptetése speciális szaktudást igénylő, egyedi és összetett, más szervek együttműködését igénylő határrendészeti szakmai feladat ma is, ugyanakkor az volt a múltban is. Ezt a feladatot jelenleg az Európai Közösség szigorú schengeni követelményeinek megfelelően a Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság alárendeltégében a Mohácsi Rendőrkapitányság határrendészei végzik a mohácsi nemzetközi határkikötőben, mely egyedülálló a teljes folyamszakaszon, úgy is mondhatnánk ez a „schengeni térség déli folyami kapuja”. Ezen a határátkelőhelyen minden vízi járműnek kötelező a megállás, kikötés és a határvizsgálatra jelentkezés. A folyami határforgalom-ellenőrzés történetének áttekintése során nyilvánvalóvá válik, hogy a normatív szabályrendszer folyamatos változása mellett a hajók és személyzetük, illetve utasaik határátléptetése az adott kor politikai-gazdasági életéhez is igazodott, szem előtt tartva, hogy a megváltozott környezet okozta enyhítések vagy korlátozások időszaka alatt is törvényes, biztonságos és kulturált maradjon az ellenőrzés. A vízi határforgalom-ellenőrzés fontos kritériuma, hogy azt a társszervekkel – vízirendészeti-, vám-, állat- és növényegészségügyi-, később katasztrófavédelmi szervekkel együttesen, közös ellenőrző és hajókutató csoportok alakításával – a lehető legcélszerűbb módon, indokolatlan várakoztatás nélkül lehessen végrehajtani.

Jelen tanulmány hazánk déli folyami államhatárán, a Dunán Mohácsnál végrehajtott határforgalom-ellenőrzés történetének az egyik szakmailag fontos és tanulságos időszakában a hajók, személyzetük, utasaik és szállítmányuk ellenőrzésének jogi hátterét, történetét és technológiáját mutatja be felölelve azt 1980-tól 1991-ig. Bemutatja azt is, hogy egy rövid

évtized is szolgálhat olyan megoldásokkal, melyek megvalósítása gyorsította, korszerűsítette, a hajósok és hajóik határátléptetését a VII. számú páneurópai korridoron történő folyami személy- és áruszállításban.

1. A magyar-jugoszláv közös határforgalom-ellenőrzés időszaka

A közös határforgalom-ellenőrzés előzményei

A Dunán a nemzetközi vízi határforgalom-ellenőrzését az 1950-es évek elejétől több helyen hajtották végre a határőrség szervei. Ilyen kikötő volt Győr Önálló Zászlóalj alárendeltségében Komárom személy- és áruforgalom, Gönyű nemzetközi vízi személy-, majd később kizárólag teherforgalom számára, Esztergom¹, a nemzetközi folyami személyforgalom részére, napkeltétől napnyugtáig², a Budapesti Nemzetközi Hajóállomás (Budapest, Belgrád rakpart) 1950 elejétől³ a nemzetközi folyami személyforgalom részére⁴. A déli határon pedig Mohács–Bezdan vízi határátkelőhely volt megnyitva szintén 1950 elejétől⁵ a nemzetközi vízi személy- és áruforgalom részére.⁶ Itt a határőrség, az 1950. március 14-én megalakult Pécsi Határőr Kerület Mohács Forgalom Ellenőrző Pontja (a továbbiakban: FEP) hajtotta végre a hatályos jogszabályok és az akkori határforgalom-ellenőrzési szabályzat⁷ rendelkezései alapján a vízi határforgalom ellenőrzését. A tanulmány kizárólag a mohácsi szolgálati hely munkájának fenti időszakát mutatja be részletesen.

Előzmények - A mohácsi FEP az 1980-as évek elején

A Pécsi Határőr Kerület alárendeltségébe négy FEP⁸ tartozott az 1980-as évek elejétől. A mohácsi kiemelt FEP volt, mert nemcsak a vízi, hanem az Udvar Közúti Határátkelőhely is az alárendeltségében működött és működik ma is. A FEP székhelye a Mohács, Szent János utca 1. szám alatti MAHART épületben volt (jelenleg a vízirendészeti rendőrség és a

¹ Bencsik Péter–Nagy György: A magyar úti okmányok története, 1945–1989. Tipico Design Kft., Budapest, 2005. p. 152.

² 10/1996. (III. 25.) sz. PM. Rendelet a vámtörvény végrehajtásának részletes szabályairól, 5. melléklet.

³ Bencsik–Nagy op. cit. p. 152.

⁴ Az ellenőrzést a Belügyminisztérium Határőrség forgalomellenőrző pontja (FEP) látta el (később a Határőrség Budapesti Határőr Igazgatóság, Ferihegy-1 Határforgalmi Kirendeltség keretén belül, mint elkülönített határátkelőhely).

⁵ Bencsik–Nagy op. cit. p. 152.

⁶ 10/1996. (III. 25.) PM. Rendelet, 5. melléklet

⁷ 30/1977 sz. BM parancssal bevezetett Határforgalom-ellenőrzési szabályzat forgalom ellenőrző pontok részére (Hör3.) Budapest, 1977., pp. 3-120.

⁸ Nagy József: A magyar Határőrség szervezete, létszáma és területi elhelyezkedése 1958-1990. In: Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis), 2012 évi XXII. évf. 25. szám V. melléklet, p. 76.

rendőrkapitányság közlekedésrendészei dolgoznak ebben a ma már felújított épületben). A több emeletes épület a belvárosban a Duna parton (az 1447-es folyamkilométernél) áll, a hozzá tartozó kikötőben két úszómű – másnéven ponton – állt rendelkezésre a hajóvizsgálathoz. A FEP parancsnok határőr alezredes hivatásos állományú, sorállományú és polgári alkalmazottakkal is rendelkezett. A mohácsi FEP-en a parancsnok alatt 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 8-10 fő határőr zászlós tartozott, 4-5 fő a közúti, 4-5 fő a vízi határátkelőhelyen volt átkelőhely ügyeletes, a vízi átkelőn dolgozók annak specialitása miatt kizárólag oda jártak dolgozni és kishajó- vagy motorcsónakvezetői beosztásban voltak. A FEP akkoriban egy rohamcsónakkal, közismert nevén rocsóval, később Wartburg motoros szolgálati motorcsónakkal is rendelkezett⁹. Az útlevélnyelző feladatokat egy három-rajos 30-35 fős sorállományú határőr szakasz látta el, melyek elhelyezési körlete a Mohács Határőr Őrs épületében volt, az őrs szolgáltatta részükre az étkezést és a szállást is. Az átkelőhelyekre egyenruhában, sorállományú sofőr egy RAF-2203 Latvija kisbusszal szállította az állományt szolgálatba. A polgári állományt három fő géptáviró kezelő alkotta, akik a közúti határátkelőhelyen 24 órás szolgálatot láttak el.

A hajóvizsgálatra naponta átkelőhely ügyeletest (ÁÜGY), kutatót és sorállományú útlevélnyelzőt (SUK) vezényeltek, de egy parti őrs 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 hajókaraván géphajója a kikötő pontonjához kötött, a kapitány vagy a megbízottja átadta a hajós okmányokat, a személyzeti listát és az érkezési indulási jelentést ellenőrzésre az átkelőhely ügyeletesnek. Az okmányokat az útlevélnyelző ellenőrizte – a neveket a határintézkedési kigyűjtőkben is – és végrehajtotta a személyzeti lista kezelését. Amennyiben személyhajóról volt szó, az utaslistát kellett az útlevelekkel egyeztetni és az úti okmányokat, illetve a listát határátléptető bélyegzővel ellátni. A hajóvizsgálatra a határőrök két fővel (a kutató és az ÁÜGY, vagy ha nem volt kutató, akkor a SUK és az ÁÜGY) jelentek meg, hozzájuk csatlakozott egy vízirendőr, egy vagy két vámtiszt és az orvos 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 – un. veszteglőhelyen – várakozott, akkor a hajóhoz motorcsónak vitte a szolgálati személyeket. A kapitány a szalonban hívta össze a személyzetet. A

⁹ Hegedűs Ernő: Motorizáció a XX. századi magyar határőrizetben. In: Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis), Budapest, 2016 évi XXVI. évf. 52. szám 24, p. 28.

személyazonosítás és az okmányok ismételt ellenőrzése és visszaadása után a hajókutatók következett. Ezt a határőrök a társszervekkel együtt hajtották végre, kiemelt figyelmet fordítva a megbújásra alkalmas helyekre, a géphajó kormányállására, 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.¹⁰

2. A magyar-jugoszláv közös vízi határforgalom-ellenőrzés indokai és elindítása

Az 1980-as évek hazánkban a dinamikus megnövekedett határforgalom időszaka volt, ezért ez jó időszaknak bizonyult a határforgalmat ellenőrző szervezetek számára. A FEP-ek alárendeltségében országosan 10 új átkelőhelyet nyitottak, többet felújítottak. A híradó-technikai szakemberek 1975-től egyes nagyobb közúti átkelőhelyen a kor viszonyainak megfelelő új FEP technikai rendszert az FTR-t¹¹ (az útlevéladatok elkülönített helyiségben történő határintézkedésekben való ellenőrzése érdekében kamerával ellátott okmányvizsgáló asztalokat) telepítettek. Ilyen a Pécsi Határőr Kerületnél csak Barcsen működött. A szakmában sok fiatal és jól felkészített tiszt jelent meg, a növekvő határforgalom pedig a határőröktől gyorsaságot és kulturáltságot követelt. A szakmai vezetés döntése országosan a gyorsaság, várakozásmentesség, a felesleges zaklatások elkerülését eredményezte a határforgalom kezelésében.¹²

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

¹⁰ Forrás: Interjú Kántor Tibor volt határőr őrzetővel, készítette a szerző 2021. január 11-én Pécsen.

¹¹ Bencsik Péter: Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron 1945-1989. <http://docplayer.hu/4360871-Bencsik-peter-az-utlevelek-ellenorzes-e-az-orszaghataron1945-1989-1.html> [2021.01.10.] p. 9.

¹² Nagy György: A magyar határforgalom-ellenőrzésének sajátosságai 1945-2005. In: Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis), Budapest, 2009 évi XVII. évf. 20. szám, pp. 67-69.

Mohács belvárosában lévő pontonoknál az államhatártól 16 kilométerre északi irányban. A vízi közlekedést jelentősen lassította, hogy a teherhajók 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 Pécsen, 1983. április 28-án a közös határvizsgálatról szóló bilaterális egyezmény,¹³ ennek végrehajtása a gyakorlatban azonban csak 1986. szeptember 1-e után kezdődött meg. Az egyezmény értelmében a mohácsi határátkelőhelyen valósult meg a vízi járművek személyzete és utasai, valamint a szállított áruk az akkori Magyar Népköztársaság területéről való kiléptetése és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság területére történő beléptetése. Ennek fordítottjaként a bezdáni kikötőben történt a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaságból történő kiléptetés és a Magyar Népköztársaságba történő beléptetés. A két közös határátkelőhelyet ünnepélyes keretek között adta át Urbán Lajos akkori magyar közlekedési miniszter és Mustafa Pljakic a Jugoszláv Közlekedési és Hírközlési Bizottság elnöke 1986. október 7-én.¹⁴ A korabeli híradások megemlégették, hogy a határ két oldalán létesült közös folyami határátkelőhelyek a magyar-jugoszláv együttműködést, a két ország határmenti kapcsolatait is fellendítették, de a felgyorsult dunai hajózás a többi folyam menti állam gazdaságát is serkentette, hiszen az ellenőrző pontokon évente 15.000 vízi jármű haladt át jelentős kereskedelmi forgalmat bonyolítva. A Magyar Népköztársaság és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság között a közös árucseréi forgalom az öt éves tervidőszak során eléri a 4,8 milliárd dollárt, ami közel 50%-os növekedést jelent.¹⁵

Az egyezmény 19. cikke alapján a szerződő felek megállapodtak abban, hogy annak alkalmazásával összefüggő kérdésekre egy szabályzatot alkotnak meg. Ez a Szabályzat¹⁶

¹³ 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.)

¹⁴ Mohács, Bezdán: Folyami határállomások.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/BacsKiskunMegyeiNepujasag_1986_10/?query=moh%C3%A1cs%20bezd%C3%A1n%20hat%C3%A1rforgalom%20Duna&pg=60&layout=s [2021.01.10.]

¹⁵ F.D: Közös folyami határátkelőhely a határ két oldalán.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/DunantuliNaplo_1986_10/?query=moh%C3%A1cs%20bezd%C3%A1n%20hat%C3%A1rforgalom%20Duna&pg=64&layout=s [2021.01.10.]

¹⁶ Szabályzat a dunai határforgalomnak Mohácson és Bezdánban való ellenőrzésére. Készült Budapesten, 1986. április 24-én. Forrás: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság (magángyűjtemény: Gelányi Zoltán r. alez.).

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.

3. A közös vízi határforgalom-ellenőrzés végrehajtása

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

A határforgalom-ellenőrzés rendjét tekintve mindkét határátkelőhelyen olyan együttműködést alakítottak ki a két ország szervei, mely mindkét állam illetékesei számára lehetővé tette az önálló és zavartalan munkát a saját államuk előírásainak betartása mellett egymás hatáskörét tiszteletben tartva. A vízi határforgalom-ellenőrzés végrehajtása érdekében a mohácsi kirendeltség területén – ahol a hajók személyzete és utasai Magyarországról történő kiléptetése és Jugoszláviába történő beléptetése zajlott – magyar részről a Mohács FEP, a Vízirendőrség Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság, a Vám- és Pénzügyőrség Mohácsi

Határkirendeltség, a MAHART ügynökség, az ÁNTSZ Állat- és Növényegészségügyi határállomás és a mohácsi Közegészségügyi és Járványügyi Kirendeltség szolgálati személyei dolgoztak. Ezen felül jugoszláv részről 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 erő igénye miatt meg is erősítette¹⁷. 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 meg¹⁸, így kiküszöbölték a hajók kétszeri kikötését, ez pedig technológiáját tekintve a mai egymegállásos határforgalom-ellenőrzés¹⁹ 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 kerület parancsnoki intézkedés²⁰. 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

¹⁷ dr. univ. Nagy József: a Határőrség területi elhelyezkedésének, tevékenységének, szervezetének és létszámának fejlődése 1958-tól 1998-ig. Doktori (PhD.) értekezés tervezete, Budapest, 2000, p. 69.

¹⁸ 13/1986. (V.6.) MT rendelet 1-2 cikk alapján

¹⁹ 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.

²⁰ Forrás: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601, 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) pp. 1-4.

kölcsönös tájékoztatás kivételével - a magyar határátkelőhelyen a FEP parancsnokon vagy határőr átkelőhely ügyeleteren 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 tehettek egymásnál. Természetesen a FEP állománya a rendezvényen – a BM Határőrség országos parancsnokának hozzájárulásával – a kerület parancsnok engedélyével vehetett részt.

A mohácsi közös vízi határátkelőhelyen a kiléptető ellenőrzés végrehajtása esetén a mohácsi FEP vízi határátkelőhely ügyelete tájékoztatta a jugoszláv útlevél ellenőrző szerv vezetőjét az ellenőrzés megkezdésének időpontjáról, annak helyéről, és mindazon adatokról, amelyek a határforgalom ellenőrzéséhez fontosak lehetnek. A tájékoztatást az e célra rendszeresített naplóban tartották nyilván. A magyar ellenőrző szervek részéről személyhajók Mohácson való kiléptetése csak külön utasításra történt. Ha személyhajó Jugoszlávia felé történő kiléptetését a budapesti FEP hajtotta végre, a mohácsi vízi határátkelőhely ügyelete 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 ügyelete a személyhajók Jugoszlávia felé történő kiléptetéséről értesítette a Mohács FEP vízi határátkelőhely ügyeletesét. A komáromi FEP vízi határátkelőhely ügyelete 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 megismételhette ehhez vízi járművet mindenkor a mohácsi Vízügyi Rendészeti Rendőrség biztosított. Amennyiben az ismételt kiléptető ellenőrzés a mohácsi közös vízi határátkelőhely és a határvonal között vált szükségessé, erről a jugoszláv útlevél ellenőrző szerv vezetőjét értesíteni kellett. Jugoszláv részről ismételt beléptető ellenőrzés csak Bezdánban volt lehetséges. Ha a jugoszláv szervek a bezdáni közös vízi határátkelőhely és a határvonal között ismételt kiléptető ellenőrzést hajtottak végre, az ismételt beléptető ellenőrzést – a bezdáni vízi átkelőhely ügyelete 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 határtákelőhely területét elhagyva – a határ irányába elhaladt, a mohácsi ügyeletesnek intézkednie kellett a vízi jármű kikötőbe történő visszairányítására, egyben értesítette az eseményről a jugoszláv a jugoszláv útlevel ellenőrző szerv vezetőjét. Az elfogásra általában a Kölked Határőr Őrs hajós portyázó járőrének volt lehetősége. Az őrs folyamatosan 2 fős helyszíni váltású járőrt vezényelt a Duna jobb partja és a víztükör figyelése érdekében kishajóval, reflektorral megerősítve, ezen kívül elsősorban hétvégén délután hajóspartyázó járőrt vezényelt a határvonal és az őrs mélységi vonala közé. A Dunán Mohács és a határ között megálló hajókról a Bok-i vízparti szolgálati hely járőre és a portyázó járőr jelentett a mohácsi FEP-re²¹.

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

A bezdáni kirendeltségen dolgozó magyar szervek szolgálati személyeinek a határon való szolgálati célú átlépéshez rendelkeznie kellett Határátlépési Igazolvánnyal.²² Más szolgálati személyek – ha nem a határtákelőhelyen 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 léphettek át az államhatárt a Dunán Mohács-Bezdán, közúton pedig Udvar-Knezevo vagy Hercegszántó-Backi Breg határtákelőhelyeken. Az ilyen határátlépésekről a két ország határforgalom ellenőrző szervei egymást előzetesen értesítették, ilyenkor a szolgálati gépjárművek „MOHÁCS-BEZDAN H” vagy „BEZDAN-MOHÁCS YU” jelzéssel soronkívüliséget élveztek. Megállapodás szerint az ilyen szolgálati járművek csak meghatározott útvonalon közlekedhettek megállás, vagy az útról való letérés nélkül, kivéve, ha arra „vis maior” helyzetben vagy gépkocsi meghibásodás miatt szükség volt, továbbá ilyen műszaki hiba esetén a másik állam 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

²¹ Forrás: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601, Az 5. Határőr Kerület 1989 évi munkáról szóló jelentés, iktató szám: 034/1990, p. 12.

²² 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.

eljussanak a szolgálati helyükre. Lehetőséget biztosított a Szabályzat arra is, hogy a váltásokat vízi járművön bonyolítsák le. Ebben az esetben a szolgálati hajó²³ 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 Kerület Parancsnok intézkedése szerint, a jugoszláv szervek által okozott közlekedési baleset és a szolgálati vízi járműveknek a Dunán történő megrongálódása okainak kivizsgálásában – amennyiben az magyar területen történt – a kerület parancsnokság gépjármű szolgálata és a mohácsi FEP parancsnoka részt vett. A körülményektől függően az eseményről az illetékes rendőri szervet értesíteni kellett, ezzel egyidőben a jugoszláv szervek részére tájékoztatást kellett adni a történetekről és lehetővé kellett tenni részükre az okmányokba való betekintést.

A határforgalomban részt vevő szervek szolgálati személyei csak addig tartózkodhattak a másik szerződő fél államának területén, amíg a szolgálatuk tartott, vagy egyéb szolgálati feladataikat végezték. Ezen kívül jogosultak voltak Mohács és Bezdán helységeiben magáncélból is tartózkodni, erről azonban a másik állam útlevél ellenőrző szervét tájékoztatni kellett, jogszabályaikat be kellett tartani, ellenkező esetben – például a közrend-közbiztonság megsértése esetén – az illetékes állam hatáskörrel rendelkező szerve a személyt elvezette a szolgálati helyére és átadta a saját állami szervének. Ilyen incidensek bekövetkezésekor írásos jegyzékváltás is történt. Egyenruhás állomány tagja a másik állam területén szolgálatban szintén köteles volt egyenruhát és jelvényt viselni szolgálat ellátása közben és utazáskor is. Szolgálati fegyvert csak a mohácsi és a bezdáni határátkelőhelyen kellett viselni, a másik állam területén lévő határátkelőhelyet magába foglaló lakott területen a hivatásos szolgálati személyek fegyver nélkül közlekedhettek és tartózkodhattak. Amennyiben a szolgálati személyek közül valaki szolgálati vagy egyéb indokolt ok miatt nem a váltással együtt tért vissza a saját állam területére,

²³ 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.

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.

4. A jogi normák változása

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 elsősorban a tiltott határátlépések megakadályozása volt²⁴. A másik nagy szervezeti változás pedig az volt, hogy ezen időszakot megelőzően a határforgalom-ellenőrzésre a „totális ellenőrzés” volt jellemző, vagyis a legfontosabb követelmény ekkor a biztonság érvényesítése volt, egyéb szempontok, mint a kulturáltság vagy a gyorsaság, az utas várakoztatások megelőzése háttérbe szorult. 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.²⁵ Ebben az időszakban 1989 nyara és októbere között egy liberális, átmeneti időszak lazította az ellenőrzés szigorát. Új határforgalom-ellenőrzési intézkedés került kiadásra²⁶, 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 kapcsolatfelvételre, közös intézkedések foganatosítására. 1991. január 7-én pedig hatályba lépett a 0049/1991. számú országos

²⁴ Tóthné dr. Demus Mária: A Határőrség alkotmányos jogállása és feladatrendszere a rendszerváltozást követően. In: A modernkori magyar határrendészet százöt év (Szerk: Gaál Gyula-Hautzinger Zoltán), Magyar Rendészettudományi Társaság Határrendészeti Tagozat, Budapest, 2013 p. 67.

²⁵ Bencsik Péter op. cit. p. 10.

²⁶ A Határőrség Országos Parancsnokának 020/1989. számú Intézkedése, A határforgalom-ellenőrzés további gyorsítására, egyes módszereinek, eljárásainak egyszerűsítésére, kulturáltságának fejlesztésére

parancsnoki Intézkedés, mely szigorításokat vezetett be a határforgalom-ellenőrzés mélységében, az öbölháború kapcsán elsősorban az e szempontból veszélyes állampolgársági kategóriáknál. Ismét a biztonság került előtérbe. Bevezette a részleges- vagy teljes határázár 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.

5. A közös vízi határforgalom-ellenőrzés befejezése

A Mohács FEP életében jelentős változásokat hozott az 1990-es év, ugyanis a kerület parancsnokság ütemterve²⁷ 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.²⁸ A szlovén függetlenség kikiáltásával az egységes jugoszláv állam széthullott, de Horvátország kimondta, hogy a korábbi JSZSZK által megkötött nemzetközi szerződéseket betartja. Ennek ellenére 1991. október 6-án a jugoszláv szervek bejelentették a Bezdáni Szerződés szüneteltetését. Ekkor a magyar határőrök Mohácsnál a ki- és beléptető hajó vizsgálatot 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 ellenőrzése²⁹.

²⁷ Forrás: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601, A Pécsi Határőr Kerület Parancsnokának 25/20/1990 sz. Ütemterve a mohácsi hivatásos őrs és FEP beindításához.

²⁸ Békés Sándor: Lángoló határ. Reprint Kft., Pécs, 1999 pp. 7-23.

²⁹ Forrás: Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601, Jelentés a mohácsi FEP átfogó ellenőrzéséről 1991.10.21-30 között. p. 5.

Záró gondolatok

Az 1983-tól 1991-ig tartó időszak a maga nemében egyedülálló volt az akkori határőrség szakmai munkájában és a közös ellenőrzéshez hasonló határforgalom-ellenőrzési metodikát azóta sem vezettek be vízi határátkelőhelyen. A dunai határforgalom Mohácson és Bezdánban való ellenőrzéséről szóló 13/1986. (V.6.) MT rendelettel kihirdetett kétoldalú egyezmény alapján a magyar és a jugoszláv rendvédelmi 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 közúti 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. Jugoszlávia és Magyarország közös vízi határán a jól kidolgozott szabályrendszerrel, közös szabályzat megalkotásával és magas szintű együttműködéssel megvalósult vízi határforgalom-ellenőrzés az ipar és a kereskedelem fellendítése mellett a közlekedési kapcsolatok elősegítését is célozta. A jól működő rendszer, mely a mai közös határátkelőhelyen végrehajtott, egymegállásos ellenőrzési technológia megvalósításhoz hasonló volt, nemcsak a folyamatosan közlekedő hajók menetidejét volt képes számottevően csökkenteni, de elősegítette a két ország rendészeti együttműködését, információ cseréjét, a határőr-rendőr-vámügyi állomány kapcsolatainak, idegen nyelv ismeretének fejlesztését is. Ezekre a képességekre, illetve a hajós társaságok véleménye alapján a gyorsabb, kevesebb megállással és adminisztrációval járó határátléptetésekre a Dunán ma is szükség lenne!

Irodalomjegyzék

1. Bencsik Péter: Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron. 1945-1989, <http://docplayer.hu/4360871-Bencsik-peter-az-utlevek-ellenorzes-e-az-orszaghataron1945-1989-1.html> [2021.01.10.] pp. 9-10.
2. Bencsik Péter–Nagy György: A magyar úti okmányok története. 1945–1989. Tipico Design Kft. Budapest, 2005 p. 152.
3. Békés Sándor: Lángoló határ. Reprint Kft., Pécs, 1999 pp. 7-23.
4. Csiki Tamás: Visszatekintés a Nyugat-európai Unióra, In: Nemzet és Biztonság, 2010. június, pp. 88-91.

5. Hegedűs Ernő: Motorizáció a XX. századi magyar határőrizetben. In: Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis), Budapest, 2016 évi XXVI. évf. 52. szám 24, p. 28.
6. dr. univ. Nagy József: a Határőrség területi elhelyezkedésének, tevékenységének, szervezetének és létszámának fejlődése 1958-tól 1998-ig. Doktori (PhD.) értekezés tervezete, Budapest, 2000 p. 69.
7. Nagy György: A magyar határforgalom-ellenőrzésének sajátosságai 1945-2005. In: Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis), Budapest, 2009 évi XVII. évf. 20. szám, pp. 67-69.
8. Nagy József: A magyar Határőrség szervezete, létszáma és területi elhelyezkedése 1958-1990. In: Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis), Budapest, 2012 évi XXII. évf. 25. szám V. melléklet, p. 76.
9. Interjú Kántor Tibor volt határőr őrvezetővel, készítette a szerző 2021. január 11-én Pécsen.
10. Tóthné dr. Demus Mária: A Határőrség alkotmányos jogállása és feladatrendszere a rendszerváltozást követően. In: A modernkori magyar határrendészet százöt év. (Szerk: Gaál Gyula-Hautzinger Zoltán), Magyar Rendészettudományi Társaság Határrendészeti Tagozat, Budapest, 2013 p. 67.

Felhasznált internetes hivatkozások

1. Mohács, Bezdán: Folyami határállomások.
https://library.hungaricana.hu/hu/view/BacsKiskunMegyeiNepujzag_1986_10/?query=moh%C3%A1cs%20bezdán%20hat%C3%A1rforgalom%20Duna&pg=60&layout=s [2021.01.10.]
2. **F.D.: Közös folyami határátkelőhely a határ két oldalán.**
https://library.hungaricana.hu/hu/view/DunantuliNaplo_1986_10/?query=moh%C3%A1cs%20bezdán%20hat%C3%A1rforgalom%20Duna&pg=64&layout=s [2021.01.10.]

Felhasznált jogszabályok

1. 10/1996. (III. 25.) sz. PM. Rendelet a vámtörvény végrehajtásának részletes szabályairól, 5. melléklet.
2. 30/1977 sz. BM parancssal bevezetett Határforgalom-ellenőrzési szabályzat forgalom ellenőrző pontok részére (Hör3.) Budapest, 1977. (forrás: [10_22_30_1977.pdf \(abparancsok.hu\)](#), letöltés: 2021.01.11).
3. 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.).

4. A Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról szóló 24/2015. (X.15.) ORFK Utasítás, 150-153. o.
5. 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.
6. 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.§.
7. A Határőrség Országos Parancsnokának 020/1989. számú Intézkedése, A határforgalom-ellenőrzés további gyorsítására, egyes módszereinek, eljárásainak egyszerűsítésére, kulturáltságának fejlesztésére.

Levéltári források

1. Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601, 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) pp. 1-4.
2. Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601, Az 5. Határőr Kerület 1989 évi munkáról szóló jelentés, iktató szám: 034/1990, p. 12.
3. Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601, A Pécsi Határőr Kerület Parancsnokának 25/20/1990 sz. Ütemterve a mohácsi hivatásos őrs és FEP beindításához, p.1.
4. Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601, 0113/90 számú Javaslat a hivatásos állománnyal működő FEP-ek kialakítására pp. 1-4.
5. Baranya Megyei Levéltár, MNL BaML XXIV. 1601, Jelentés a mohácsi FEP átfogó ellenőrzéséről 1991.10.21-30 között, p. 5.

Egyéb források

1. Szabályzat a dunai határforgalomnak Mohácson és Bezdánban való ellenőrzésére, készült Budapesten, 1986. április 24-én, Forrás: Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság, (magángyűjtemény, Gelányi Zoltán r. alez.), pp.1-25.

Rezümé

Az 1980-as évek elején – reagálva, a hazánk határain dinamikusan megnövekedett határforgalom kihívásaira – a határőrség szakmai intézkedései a forgalom gyorsítására, az utasok és úti okmányaik várakozásmentes kezelésére irányultak. A dunai határforgalom Mohácson és Bezdánban való ellenőrzéséről szóló kétoldalú egyezmény, és a hozzá kapcsolódó

szabályzat alapján a magyar és a jugoszláv rendvédelmi szervek 1986 és 1991 között hajtották végre közösen a hajók határátléptetését. A vízi határforgalom ellenőrzésben máig egyedülálló közös ellenőrzés javította a két ország együttműködését, fellendítette határmenti kapcsolatait és felgyorsította a dunai hajózást, miközben a többi folyam menti állam gazdaságát is serkentette. A határrendészeti szempontból jól szabályozott egyedülálló együttműködés a ma működő közös határátkelőhelyeken uniós tagországok között végrehajtott, egymegállásos ellenőrzési technológia előfutára volt.

Nyírádi Katalin¹ - Sallai János²:

A KRESZ születése

Közlekedés szabályozás kezdetei

Az emberiséget a közlekedés az őskor óta izgalomban tartja. Annak szabályozása az ókori Rómához nyúlik vissza. A rómaiak a perzsa utakat vették mintának. Öt évszázadon keresztül építették ki úthálózatukat, mely szerves egészbe foglalta a birodalom valamennyi részét. A birodalmat 75000 km hosszú úthálózat szőtte át, melyeken két-és négykerekű kocsikat egyaránt használtak, ökör-, öszvér- vagy lóvontatással. Werner Eck német kutató professzor szerint az „örök városban” íratlan közlekedési szabályok szerint közlekedtek, melyek nem voltak demokratikusak, de hatékonyak bizonyultak. A jelzőlámpákat és a közlekedési szabályokat a társadalmi pozíció alapján kialakított elsőbbségadási szabály pótolta. „Térj ki a gazdagabb elől!” Ezt a szabályt a másik öltözkékre vetett pillantás után tudták alkalmazni. Ha nem sikerült felismerni: milyen tisztségviselővel állnak szemben, az autóduda helyett a rabszolgák kiáltása segítette eldönteni, kinek kell kitérnie.

Magyarország kereskedelmi útjaival, középkori úthálózatával többen is foglalkoztak. Glaser Lajos például hatalmas történeti forrásanyag és régi térképek feldolgozása révén állapította meg a Dunántúl középkori úthálózatát. Térképei nemcsak a nemzetközi és fő útvonalakat adják meg, hanem a táji, helyi jelentőségű utakat is. Leszögezi, hogy a középkor útépitése a vizek áthidalásában és a vizenyős területek útjainak feltöltésében állt, ahol azután vámot is szedtek. A külföldre vezető utak a középkorban is a római utak vonalát követték. Változást hozott a török hódoltság, amikor Buda háttérbe szorult Béccsel és Belgráddal szemben, s Bécs még a török kiűzése után is hosszú ideig akadályozta Budát útsomópont szerepének visszaszerzésében. Útsűrűségével Zala és a szomszédos vasi táj járt az élen; Kelet-Dunántúl, különösen a Mezőföld úthálózata jóval ritkább volt már a középkorban is (Glaser L. 1930: 284–285).

A közúti közlekedést érintő szabályok már a középkor végén, s az újkor hajnalán is megjelentek, de ezek főként az infrastrukturális háttér kialakításához, mint például az utak és a hidak megépítéséhez kapcsolódtak. Kivétel ez alól: Magyarországon az első magyar közlekedési rendszabály Huszt városához kötődik, ahol 1719-ben megtiltották az istentisztelet alatti kihajtást.

¹ Nyírádi Katalin NKE RTK tisztjelölt

² Dr Sallai János NKE RTK tanszékvezető egyetemi tanár

Később Fehérváron született egy rendelet, mely szerint megtiltották a belvárosban a kocsik gyors hajtását, olvashatjuk a Rendőrégi Tanulmányokban.³

A XIX. században még meghatározó gyalogos közlekedést és állatvontatású közlekedési eszközöket folyamatosan felváltották a vasúti és közúti gőzmozdonyok, majd diesel és villanyvonatok, valamint a benzin és diesel autók, buszok. A motorizáció elterjedése új veszélyeket jelentett a hétköznapi életben, amelyek egyértelműen szabályozásra szorultak.

A közúti közlekedés szabályozásának kezdetén a megoldásra váró problémák köre gyökeresen eltért a mai modern közlekedés rendjében tapasztalható jelenségektől. 1884-ben a belügyminiszter 2228/1884. (VI. 30.) BM. számú rendeletében még csupán a fővárosra kiterjedően határozta meg a közutakon a járművekkel való közlekedés főbb szabályait – járművek alatt pedig ebben az időszakban (még) nem a motorikus járműveket kellett érteni, hanem bármely közlekedésre alkalmas eszközt, az első automobil csak 1895-ben jelent meg a fővárosban, az első saját gyártású automobil megjelenése pedig 1900-ra tehető. Ez az időszak egybeesett a fővárosi rendőrség megalakulásával is (amely 1881.07.01-én kezdte meg működését, az 1881. XXI. tc. alapján), amely szerv egyik kiemelt feladata lett a közlekedés akadálymentességének biztosítása – természetesen csupán olyan értelemben, hogy a közlekedést akadályozó tényezőket fel kellett számolniuk, mindemellett pedig biztosítaniuk kellett a közlekedés közbeni biztonság feltételeit, a szállított személyek és a vagyon védelmét, kényelmet. Szinte hihetetlennek tűnhet, de ebben az időszakban a közlekedésben érintett utasok száma már megközelítette az évi 13 millió főt (Engi, 2000:115-116) – többségük egy- vagy kétfogatú fiákereken (lóval hajtott kocsikon, bér- és társaskocsikon avagy omnibuszokon) utazott –, nem meglepő tehát az a tény sem, hogy a fővárosi rendőrség megalakulását követően nem sokkal kiadásra került a közlekedés rendjének kialakítására vonatkozó szabályrendelet.

A közlekedésben kiemelt figyelmet kapott az omnibuszok által a tömegközlekedés beindítása, amelynek fővárosi szabályozása: az 594/1886. számú közgyűlési szabályrendeletével valósult meg.

Az omnibuszok részvétele a közlekedésben igen jellegzetes volt a XIX. századi Magyarországon, a ló vontatta – tulajdonképpen a mai autóbuszok őse – meghatározta a városi utak látképét.

Ekkoriban már a főváros is kiemelt beruházásként tekintett az utak állapotának javítására, ami jó hatással volt a közlekedési eszközök további terjedésére; az utcakövezéssel, aszfaltozással a

³ Sallai János: Rendőrségi Tanulmányok, 2020. III. évfolyam különszám, A municipális rendőrségektől a centralizált, állami rendőrségig 9.o.

sár mindinkább visszaszorult a nagyobb forgalmú közutakról (Pásztor, 1930:83-88), a forgalom megnövekedésével pedig szükségessé vált az újabb szabályozás, amelynek immár elsőszámú tárgya a kezdeti tömegközlekedési funkciót betöltő omnibuszokra vonatkozó szabályok meghatározása volt.

Az 594/1886.sz. közgyűlési szabályrendelet a társaskocsik (omnibuszok) közlekedésének első szabályozásáról ehhez igazodóan egyfajta minimál-követelményeket előíró tömegközlekedési szabályozás volt, az alábbi főbb tárgykörökben lefektetve a közlekedés rendjét:

1. *járatsűrűség: „7.§. Minden egyes útvonalon naponta a megállapított menetrend szerint legalábbis 18 társaskocsit kell járatni.”;*
2. *meghatározott (fix) menetrend: „12. §. Társaskocsi más vonalon, mint amelyen határozva van, nem járhat, s ezek a végponton állomásozhatnak”;*
3. *üzembentartás és szolgáltatásnyújtás: „20. §. A társaskocsik, mint a bérkocsik, kifogástalansági bélyeggel látandók el a rendőrség által, s ezen kívül kocsiforgalmi engedéllyel, melyben ki kell tüntetve lenni: a.) a kocsi rendszámának, b.) a tulajdonos nevének, c.) ülései számának, d.) végállomás helyeinek, e.) útvonalának, f.) menetrendjének, g.) viteldíjnak.”;*
4. *személyzet: „36.§ Kocsivezető és kocsis csakis a rendőrség által kifogástalannak talált, s mindkettőjük nevére kiállított kocsivezetési, illetve hajtási jogosítvánnyal ellátott [...] egyén lehetett.”.*

A közlekedési eszközök terjedésével és a közlekedésre használt eszközök fajtáinak sokasodásával az omnibuszok jelentősége a XIX. század végére csökkenni kezdett.

A forgalom ezzel párhuzamosan viszont exponenciálisan növekedett, a sínpályák mind nagyobb hosszának köszönhetően a lóvasutak lettek a legnagyobb kapacitású szállítási eszközök. Emellett pedig már ebben az időszakban megjelentek az alternatív közlekedési eszközök, így a kerékpárok – a XIX. század. utolsó két évtizedében vált általánosan ismert közlekedési és sporteszközzé hazánkban - amelyeknek a közlekedésben való részvétele szintén felvetette a szabályozás igényét.

A fővárosban a XIX. század végén rohamosan terjedt el a kerékpáros közlekedés, így a motorizációval párhuzamosan a kerékpáros közlekedés szabályozása is napirendre került, amely a Fővárosi Törvényhatóság 1890/387. számú szabályrendeletével látott napvilágot.

Ez a szabályrendelet például a következő, a kerékpárok (illetve a korban használatos velocipédek – a mai kerékpár előfutára - és egyéb kétkerekű közlekedési eszközök) közlekedési rendbe való biztonságos beillesztését szolgáló főbb rendelkezéseket tartalmazták:

1. „I. § A kerékpárral, velocipéddel, vagy a rajta ülő egyén által mozgatott bármi néven nevezendő járművel való közlekedés a főváros következő utain, utcáin és terein: [...] Váci-utcán s a főváros Duna jobbpartján fekvő mindazon utcákon, melyek oly keskenyek vagy oly lejtősek, hogy azokon a kerékpározás mind az egyéb közlekedésre, mind pedig magukra a kerékpározókra nézve veszélyes lehet; úgy éjjel, mint nappal tiltatik. Az Albrecht-úton, Lánczhidon és Alagúton át a gép kézen vezetendő.”⁴
2. „3. §. Járdán, úgyszintén gyalog vagy lovagló úton kerékpárral közlekedni nem szabad.”⁵
3. „4. §. A gép csöngettyűvel és lámpával látandó el.”⁶
4. „5. §. A főváros belterületén, úgy a külterület népesebb utcáin és utain kerékpárral (velocipéddel stb.) közlekedni csak mérsékelt gyorsasággal szabad [...]”;⁷

Magyarországon 1941-ig bal oldali közlekedés volt, amelynek kezdetét többek között az **1890. évi a közutakról és vámokról szóló törvénycikkben** (kiemelés szerzők) rögzítették. E törvény szerint:

„a) minden járművel balra kell hajtani, szembejövő járműnek balra kell kitérni, az előtte haladónak pedig jobbról kell eléje kerülni;

b) hidakon más járműnek eléje hajtani tilos;

c) udvari, katonai, posta- és tűzoltó-, valamint mentő-járműveknek minden más, akár szembejövő, akár azokkal egy irányban haladó jármű feltétlenül kitérni tartozik;

d) oly utakon, melyeken akár az útpálya keskenysége, akár más okból csak egy járt nyom létezik, az a) alatti elvek megtartásával üres jármű a személyszállítónak vagy terheltnek, - személyszállító a súlyosan terheltnek - egyenlő járművek közül a lejtőről lefelé jövő a felmenőnek egészen, végre egyenlő minőségűek és sík pályán egymásnak fél nyomszélességre kitérni tartoznak.”⁸

⁴Fővárosi Törvényhatóság szabályrendelete 1890/387. 1.§

⁵Fővárosi Törvényhatóság szabályrendelete 1890/387. 3.§

⁶Fővárosi Törvényhatóság szabályrendelete 1890/387. 4.§

⁷Fővárosi Törvényhatóság szabályrendelete 1890/387. 5.§

⁸1890. évi I. törvénycikk a közutakról és vámokról

A fentiek mellett az 1890-es fővárosi szabályozás után 7 évvel az egész országra kiterjedően megállapították a kerékpáros közlekedés szabályait – 1897.évi 42.159/VC. számú B.M.r. - később már évenkénti adóval is sújtották a kétkerekűek használóit (Kerékpáradóról szóló szabályrendelet:308/1899.Kgy.sz. szbr. 1.§.). Ennek ellenőrzésére külön színekkel rendelkező táblák felhelyezését írták elő (Kósa, 2006). Hazánkban először írták elő jogszabályban, hogy a kerékpárokat elöl és hátul ki kell világítani. A rendelet megtiltotta a kerékpárok világító eszközök nélküli forgalomba hozatalát.

A következő, a kerékpáros közlekedésre vonatkozó szabályozás a 42159/1897. számú B. M. rendelet, amelynek alapvető célja – ahogyan az a rendelet preambulumban is szerepel – országszerte egységes kerékpáros szabályok megalkotása volt a közbiztonság, közrend és a szabad közlekedés elősegítése érdekében. A rendelet a kocsik közlekedésével azonos szabályokat állapított meg a kerékpárokra, az egyértelmű eltérések figyelembe vételével, a haladást a kocsitutakra korlátozta, érdekes módon a mai modern szabályozással összhangban egyes kivételekkel. „2. § [...] *A mennyiben a kocsitut rosszasága a kerékpárral való haladást lehetetlenné tenné, úgy a helyi hatóság kivételesen megengedheti a gyalogutaknak e célra való felhasználását [...].*”

A szabályozás egyéb esetekben szintén nagyfokú egyezést mutat a főváros területére megállapított rendelkezésekkel, e példa alapján is jól látható tehát, hogy a szabályozás evolutív (reformképes) módon változott, arra nagy töréspontok nem jellemzők, a jogalkotók – legyenek azok akár országos, miniszteri szintűek – tudatosan építettek a korábbi szabályokra. Ilyen módon pedig az első KRESZ-törvény megalkotása felé vezető út vizsgálata is releváns tapasztalatokkal bír.

A közlekedés fejlődése során az emberi, majd állati erővel hajtott eszközök után a magyarországi utakon – első ízben a városi területeken – megjelentek az autók. Budapest **1895-ben jelent meg az első automobil- egyhengeres, másfél lóerős szerkezettel.** (kiemelés szerzők) Megnyitották az első hazai autókereskedést. 1901-ben rendezték meg az első automobil-kiállítást Budapesten. Az 1900-as években, a nyugati országokban már megszokottnak számító közlekedési eszköz csak lassan terjedt el hazánk területén, eközben pedig igen szokatlan helyzeteket eredményezett. Az egyik ilyen dokumentációjában a közlekedési baleset azért történt, mert a gyalogos nem számított rá, hogy a közeledő eszköz nem kerül ki – hiszen az emberi erővel hajtotta kerékpárok, illetve a lovas járművek esetében ez megszokott volt –, az autóvezető pedig nem tudott időben korrigálni (Boros, 2001). A hazai autózás hajnalának ilyen esetei, és általában véve az újszerű közlekedési eszköz hamar ráirányította a figyelmet a szabályozás fontosságára.

A motoros járművek (autók, motorok) első szabályozására Budapest akkori rendőrfőkapitánya, **Rudnay Bélának** a 17902/1901.sz. főkapitányi rendelet kiadásával került sor, amely az alábbi jogkörökkel ruházta fel a rendőrséget:

1. forgalomképeség megállapítása, forgalmi engedély kiadása: „1. Személy- vagy teherszállításra csak oly automobil hozható forgalomba, a melyet [...] bizottság forgalomképesnek nyilvánít, a mely folyó számmal ellátatik, a főkapitányság bélyegzőjével megjelöltetik, és a melyre vonatkozólag, a bizottság véleménye alapján, a főkapitányság által a használati engedély kiadatik.”;⁹
2. vezetői engedély kiadása: „Automobil vezetésére csakis az jogosult, a ki [...] főkapitánysághoz folyamodik, a ki a vizsgáló-bizottságot illető díjakat a rendőrpénztárnál letétbe helyezi, a vizsgát [...] bizottság előtt sikerrel leteszi, és a kinek képesítéséről a bizottság véleménye alapján a főkapitányság automobilvezetői jogosítványt állít ki.”¹⁰ 1901.június 14-én megtartották az első ünnepélyes vizsgát a Városliget szélén.

A motorizáció, a közlekedés fejlődése természetesen az egész világon, főleg a fejlett Nyugat-Európában központi helyet foglalt el a napi politikában.

A közlekedés szabályozására való nemzetközi igény hozta létre az első nemzetközi automobil konferenciát Párizsban, amely határozatainak megfelelően jött létre az KRESZ őse az 57000/1910 számú BM rendelet. Abba az időben a szakmai berkeken belül közmegállapodás jött létre hogy, az automobilmek forgalomba helyezéséhez hatósági engedély kiadása szükséges, amelynek feltétele a műszakilag és biztonság szempontjából kifogástalan állapot. Ennek megállapításához hatósági szakvizsgát és időszakonként felülvizsgálatot írtak elő. A közhasználatban lévő autókat szigorúbb vizsgálat alá vetették és sűrűbben ellenőrizték. A gépjárműveket csak fizikailag és szellemileg ép legalább 18 évet betöltött személyek vezethették. A belügyminiszter 57000/1910 számú rendelet bevezette az első négy közúti jelzőtáblát: bukkanó, kanyar, vasúti átjáró, útkereszteződés. Ezt a rendeletet tartják a KRESZ elődjének.

⁹ 17902/Fk. I. 1901. számú rendelet A székesfőváros területén két vagy többkerekű, személy- és teherszállításra szolgáló automobillokkal való közlekedésre nézve.

¹⁰ 17902/Fk. I. 1901. számú rendelet A székesfőváros területén két vagy többkerekű, személy- és teherszállításra szolgáló automobillokkal való közlekedésre nézve.

A gépjárművek sebességkorlátozását ekintve források szerint más-más adatok állnak rendelkezésre. Így az 1903-es „Rendőrségi lexicon”¹¹ szerint, amely az 1901-es 17.902-es főkapitányi rendeletre hivatkozik, a három, vagy több kerekű automobilon a város beleterületén, ahol alacsony forgalmú széles utak állnak rendelkezésre 15 km/óra míg a keskeny utakon 10 km/óra míg a külterületeken 30 km/óra sebességgel közlekedhetnek. Az 57000/1910 számú rendelet 43. §-a már ennél magasabb sebességhatárokat engedett meg. A 3000. kg-nál könnyebb gépjárművek a városok beleterületén 25 km/óra, a 3000 kg-nál nehezebb gépjárművek 20 km/óra megengedett sebességgel közlekedhettek.

Ami a forgalmi irányt jelenti, ebben az időben Európán, sőt még Ausztrián belül sem volt szabályozva, így voltak országok, tartományok, ahol már jobboldali volt a közlekedési irány, és voltak olyanok, ahol baloldali, így többek között Magyarországon is.

A közlekedés tehát egyre inkább strukturálódott, az állati hajtású járműveket követően megjelentek a motorikus járművek, a szabályozás igénye pedig e jelenségekkel párhuzamosan egyre inkább növekedett abba az irányba, hogy a közlekedésben résztvevő minden személyre, eszközre vonatkozóan legyen országos szabályzás a közlekedés rendje tárgyában. Az európai trendekkel párhuzamosan Magyarországon is folyamatosan növekedtek az automobilon és a vezetői engedélyek számai, ezért a közlekedés szabályozása is folyamatosan változtatásra szorult. A XIX. század végi néhány gépjármű a XX. század elején, főleg Budapesten több tízezerre szaporodott és megjelenésük egyre általánosabbá vált a közutakon.

A fenti időszakban előbb a fővárosi, majd a centralizált állami rendőrség keretén belül kialakult a közlekedésrendészeti szolgálati ág, amely a XX. század közepén önállóvá vált

¹¹ Az 1909-es Rendőri lexikon is ugyanezeket a normákat rögzítette.

Sallai János:

Az új szovjet-magyar határ kijelölése (1948)

Absztrakt

Magyarország határai a XX században többször jelentősen megváltoztak. Ebbe a folyamatba illeszkedik bele, a második világháború után ismét szomszédná vált Szovjetunióval való közös határunk felülvizsgálata, redemarkálása. A magyar-szovjet államhatár 1948-ban a terepen való kitűzése több nehézséget támasztott a végrehajtás során, mivel a két szomszédos állam eltérő térképekkel, és határviszonyokkal rendelkezett. Ezt a folyamatot tartalmazza a tanulmány, amelynek eredményeként kitűzésre került a szovjet-magyar államhatár, amely napjainkban az ismert történelmi események miatt az ukrán-magyar államhatárként funkcionál

Kulcsszavak: államhatár határkő, határjel, redemarkáció, térkép, szerződés

János Sallai: The redemarcation of the Hungarian-Soviet border after the Second World War

Abstract

Hungary's border were significantly changed several times during the 20th century. This process includes the revision and redemarcation of the border between Hungary and the Soviet Union, which became our neighbour after the Second World War. The implementation of the redemarcation of the Hungarian-Soviet border comprised several difficulties, as the two neighbouring states had different maps and border relations. The study describes this process, resulting in the setting of the Soviet-Hungarian state border, which, due to the well-known historical events, functions as the Ukrainian-Hungarian border today.

Keywords: state border, border stone, border marker, redemarcation, map, agreement

Sallai János: A szovjet-magyar határ redemarkációja a második világháború után

Magyarország határai a XX. században többször drasztikusan megváltoztak. Az 1918-as bukaresti békeszerződést követően a Magyar Királyságot sokként érte az 1920-as trianoni békediktátum, amely teljesen megváltoztatta az egyharmadára lecsökkentett ország területének az államhatárait, és négy új szomszédjával: Ausztriával, Romániával, Szerb-Horvát-Szlovén

Királysággal és Csehszlovákiával teljesen új közös államhatárt kellett kitűzni az 1920-as évek elején. A történelemből jól ismert körülmények között a második világháborút megelőzően és az alatt a bécsi döntések, és hazánk expanziós törekvései által „visszatért” Felvidék, Kárpátalja, Észak-Erdély és Délvidék, Muraköz. A területvisszatéréseket követően a magyar lakosság annyira gyűlölte a trianoni határvonalakat, hogy egy részét eltávolították, vagy megrongálták, illetve egy részét szerették volna az új határok mentén felállítani, de erre nem volt szállítási kapacitás.

Hazánk második világháborúban való részvétele, és a megváltozott hadihelyzet következtében 1944-től jól láthatóvá vált, hogy Magyarországnak a Szovjetunióval kell majd fegyverszüneti tárgyalásokat kezdeményezni, ami meg is történt. A szovjetek kezdettől fogva ragaszkodtak Magyarország 1938. január 01-én fennálló határainak visszaállításához és a magyar közigazgatási és rendészeti szerveknek e határok mögé való visszavonásához.

A második világháborút követően Kelet-európa politikai térképe teljesen átrendeződött, és tért nyert a szovjet befolyás. Északi csehszlovák szomszédjaink ugyan abban reménykedtek, hogy ha Kárpátalját felajánlják a Szovjetuniónak, akkor őket békén hagyják, de ez nem következett be. Ugyanakkor Kárpátalja Szovjetunióhoz való csatolását követően Magyarországnak 1939-41 után, ismét szomszédja lett Szovjetunió. Így a korábbi négy viszonylat helyett az 1947-es párizsi békeszerződést¹ követően kijelölésre várt a szovjet-magyar államhatár, amely a korábbi csehszlovák-magyar államhatár vonalának egy kisebb részét jelentette. A nemzetközi szerződés szerint: „*1. Cikk. 1. Magyarország határai Ausztriával és Jugoszláviával ugyanazok maradnak, mint amelyek 1938. évi január hó 1-jén voltak.*

2. Az 1940. évi augusztus hó 30-án kelt bécsi választott bírósági határozat rendelkezései semmiseknek és érvényteleneknek jelentetnek ki. Magyarország és Románia között az 1938. évi január hó 1-jén fennállott határ ezzel visszaállíttatik.

3. A Magyarország és a Szocialista Szovjet Köztársaságok Uniója közötti határ, attól a ponttól kezdve, amely közös e két Állam és Románia határai között, addig a pontig, amely közös e két Állam és Csehszlovákia határai között, a Magyarország és Csehszlovákia közötti előbbi határvonalban állapíttatik meg, úgy, amint az 1938. évi január hó 1-jén fennállott.”²
(Kiemelés SJ)

Az 1938-as első bécsi döntés, valamint Kárpátalja visszatérése után, továbbá a front áthaladása miatt az újonnan felálló szovjet-magyar államhatár határjelei több ponton hiányoztak, illetve

¹ 1947. évi XVIII. törvény. a Párizsban 1947. évi február hó 10. napján kelt békeszerződés becikkelyezése tárgyában

² Uo.

megsérültek, nem biztos, hogy eredeti helyen álltak. A párizsi békeszerződés ratifikálása után a határkövek helyszíni beazonosítását 1947.május 15-étől az Állami Földmérés Országhatárt Rendező és Kijelölő Kirendeltsége³ végezte el. „Helyszíni vizsgálat során megállapították, hogy a szovjet szakaszon kb. 450 határkő, a csehszlovák szakaszon kb. 2250 határkő, az osztrák szakaszon kb.650 határkő, a román szakaszon kb.580 határkő, a jugoszláv szakaszon kb. 390 határkő hiányzik.”⁴

Az újonnan delimitált államhatárok kitűzése közül a szovjet-magyar államhatár redemarkálásra 1947. szeptember 18-tól került sor. A terepfelmérő munkálatok előkészítésére már ez év szeptember 29-én útba indultak a szovjet-magyar határra, majd a határbejárást október 4-én el is kezdték.⁵

Az új határ redemarkálása a következő új problémákat vetette fel:

1. a szovjet topográfiai térkép szerkezeti felépítése eltért a magyar térképtől;
2. az új szomszédos állammal nem volt határrendi megállapodás;
3. Kárpátalja szovjet fennhatóság alá helyezése teljesen új közjogi helyzetet eredményezett a térségben.

A redemarkációra 1948-ban került sor, amelynek főbb állomásai a következők voltak:

1. A határ redemarkálását a szovjet és a magyar fél közösen hajtotta végre. A műszaki és felmérési feladatokra a magyar szakembereket a Honvéd Térképészeti Intézet állományából jelölték ki. A munkálatokra vonatkozó első parancs 1948. szeptember 18-án érkezett az intézethez. Ennek ismeretében 10 nap állott rendelkezésre a terepfelmérői munkák előkészítésére.
2. A munkálatok irányítására felállították a Szovjet-Magyar Vegyesbizottságot, amely Debrecenben tartózkodott. A SZMB két vegyes albizottságot alakított, majd felosztásra került a közös határszakasz.
3. A Magyar Albizottság a következő határszakasz redemarkálását hajtotta végre: bergszász-beregdaróci műút és az államhatár kereszteződési pont és a magyar-szovjet-csehszlovák hármass határ között.
4. A Szovjet Albizottság a fennmaradó közös határszakaszt mérte fel: a magyar-szovjet-román hármass határkő bergszász-beregdaróci műút és az államhatár kereszteződési pont között.

³ A Magyar-Szovjet határ redemarkációs munkálatait a Magyar- Szovjet Vegyes Bizottság irányította, mely a terepmunkálatok alatt Debrecenben székel

⁴ Kardos József Szovjet- magyar határ redemarkációja 1948. kézirat

⁵ Intézeti munkák. In: Térképészeti Közlöny VII: kötet 3-4. szám. 1950.Budapest. 218. oldal

1948 október 4-én a Magyar Albizottság megkezdte a határbejárást, amelynek folyamán megállapították a régi határvonalat és kijelölték az új határt. A szovjet kérésnek megfelelően az új határkitűzésnél kerültek a fölösleges kiszögeléseket, és hurkokat, ami azonban nem járhatott egyik állam számára sem veszteséggel, vagy nyereséggel.

A közös megegyezés alapján csak olyan helyeken állítottak fel határjeleket, ahol a határvonal élesen törik, így a határjelek száma 168-ra csökkent.

Az intézet munkatársai 1948. november 10-én befejezték a terepfelméréseket és bevonultak Budapestre. Az albizottság november 17-én megkezdte a határbejárást, majd 20-án kiadták a helyszíni rajzvázlat első mintáit. Ezzel párhuzamosan a terepen folytak geodéziai munkák. A geodéziai feladatokat az állami földmérés munkatársai végezték. Ennek részeként a következő munkákat végezték el:

1. régi határjelek felkeresése;
2. összerendezők átszámítása a Gauss-Krüger vetületi síkra;
3. határvonal tisztítása és a határvonal végleges kitűzése;
4. helyszíni mérések elvégzése;
5. pontok koordinátáinak kiszámítása;
6. határjelek felállítása;
7. jegyzőkönyvek és geodéziai vázlatok elkészítése.

A munkálatok során két alkalommal került sor határmódosításra, melynek eredményeként a 65 kilométeres magyar szakasz 60 km-re-redukálódott illetve 128 kat. hold került Magyarországhoz, valamint a Szovjetunióhoz úgy, hogy egyik félnek sem származott területi anyagi kára.

A szovjet-magyar határszakaszon a következő határjeleket alkalmazták:

vízi határjel: azokon a határszakaszokon, ahol a határvonalon élő vízfolyás volt, a határvonal a folyó, patak vagy vízelvezető árok közepén haladt, két határcölöp képzett egy határjelet. Az egyik cölöp a folyó egyik oldalán, míg a másik a vele szemben lévő parton volt elhelyezve oly módon, hogy a két cölöpöt összekötő egyenes a folyót derékszögben metssze. Határleírási jegyzőkönyvben rögzítették a határvonal metszési pontjának cölöpektől való távolságát.

szárazföldi határjel: a határvonallal derékszögben, két cölöpből állt, homlokoldallal a szomszédos állam felé, lehetőség szerint 2,5 m távolságban a határvonaltól. A homlokoldalon volt a határjel száma és a címer is elhelyezve. Amennyiben a terepviszonyok nem tették lehetővé a 2,5m-es távolságot, akkor eltérhettek tőle, de az eltérés tényét jegyzőkönyvben szigorúan rögzíteni kellett. A határvonal középpontjaiban a cölöpeket úgy kellett helyezni,

hogy az összekötő egyenes a törésszög felezőjébe essen. A cölöpök között egy henger alakú, csúcsosra faragott kis facölöp állt ki a földből kb. 40 cm magasan.

átmeneti határjel: három cölöpből álló határjel, amelyet azokon a pontokon állítottak fel, ahol az államhatár szárazföldről vízi szakaszra, vagy fordítva tért át. Ebből két facölöp a folyónak azon a partján állt, ahol szárazföldi határ húzódott. A harmadik cölöp a folyó ellentétes oldalán volt elhelyezve, mint irányító cölöp. Feladata, hogy a folyó közepe felé haladó határvonal irányát rögzítse.

S bár a jelentések szerint a két fél között az együttműködés baráti, szívélyes, bajtársias volt, a munka közben több alkalommal szakmailag ellentmondásos helyzet alakult ki.

Érdekességgént említem meg, hogy ezen a szakaszon két határjel nevet is kapott. Ezek a Túr és Tisza. Az elnevezés, a kijelölési év dátumával és „Mo.”felirattal a magyarországi gúlákön látható.

Túr: A magyar-román-szovjet hármashatáron három gránit oszlop áll. Úgy, hogy egyenlő oldalú háromszöget alkotnak. A Túr határjel magyar oszlopa a Túr folyó jobb szakadékos nyílt partján, a határok találkozási pontjától 39 méterre nyugatra, a medren áthaladó töltés középvezonáának metszéspontjában, a töltésen álló 1. sz. határjel középpontjától 42.4 méterre délkeletre áll.

Tisza: A hármashatárt a Tisza jobb partján a Szovjetunió és Csehszlovákia területén a határvonalától 25 - 25 méterre álló egy-egy oszlop (működő gúla) határozza meg, míg a Tisza bal partján a Magyar Köztársaság területén álló oszlop a háromszög csúcsát képezi. Az államhatárok találkozási pontja e háromszög magassági vonalán az alaptól 91.7 méterre, a csúcsától pedig 111.7 méterre, a Tisza folyó középvezonáán fekszik.

A redemarkációt követően Moszkvában, 1949. július 30-án aláírták a következő újonnan kijelölt határ 7 okmányát.

1. a magyar- szovjet-csehszlovák hármashatár okmányai;
2. a magyar-román-szovjet hármashatár okmányai;
3. az államhatár 1: 25 000 méretarányú térképei;
4. határjelek jegyzőkönyvei;
5. határjelek listája;
6. az államhatár geodéziai ponthálózatának és sokszögvezonáinak vázlata;
7. az államhatár határjeleinek és kiinduló geodéziai pontok koordináta jegyzéke.

Összességében megállapítható, hogy a szovjet-magyar határt mintegy 135 kilométeres szakaszon a határral párhuzamos 500-500 méteres sávban térképezték⁶ fel, és a határjeleket pontosították, pótolták.

A történelmi mércével alig mérhető szovjet-magyar államhatár alig több, mint négy évtizedig állt fenn. Ma a Magyar Köztársaság szomszédja Ukrajna, így a korabeli szovjet-magyar államhatár elnevezése ukrán-magyarra változott. A 1990-es évek közepén új ukrán-magyar határrendi szerződés rögzítette a közös államhatár vonalát.

Felhasznált irodalom:

1. Kardos József Szovjet- magyar határ redemarkációja 1948. kézirat.
2. Seremet Sándor: A mai Kárpátalja határainak kialakulása az I. világháború után (1918-1925). Ph. D disszertáció. Budapest 2016.
3. Suba János: Magyarország határtérképei. <http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Suba.pdf> letöltve 2020. január 10
4. Intézeti munkák. In: Térképészeti Közlöny VII: kötet 3-4. szám. 1950.Budapest
Suba János: A Szovjetunió és Magyarország közötti határvonal kitűzése 1947-49.
http://epa.oszk.hu/02100/02176/00012/pdf/EPA02176_rendevedelem_torteneti_fuzetek_2_012_26_120-132.pdf letöltve 2020. január 10.

⁶ Suba János: Magyarország határtérképei. <http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Suba.pdf> letöltve 2020. január 10.

Szabó László András¹:

A határrendészeti tevékenység dogmatikai háttere a 2015. évi tömeges bevándorlás okozta válsághelyzetet követően

Bevezetés

A tömeges bevándorlás hatása a közszolgálati szervezetek így a közigazgatási és rendészeti szervezetek migrációmenedzsment tevékenységének megváltozásában tapasztalható, mivel a fenti szervezeteket alapvetően nem ilyen nagyságú és intenzitású migrációs nyomásra alakították ki, sem létszámban sem infrastruktúrában. Tanulmányomban a magyar migrációmenedzsment szervezetét vizsgálom a határrendészet dogmatikai hátterének és a kriminálpolitika keretében, és azt a változást mutatom be, ami a magyar közszolgálati szervezetek esetében történt a 2015.-évi tömeges bevándorlás következtében, mindezek rókuszába a rendőrséget helyezem. A műszaki határzár kialakítása a magyar-szerb határon hivatalos nevén a határőrizeti célú ideiglenes kerítés, hogyan hatott a rendészeti szervezetek létszámára. Tény, hogy nincsenek migránsok Magyarország területén, mint azt 2015-ben tapasztaltuk, mégis az állami szervezetek a határőrizetből eredő folyamatos létszámproblémákkal néznek szembe. Bemutatom a migráció hatását a jogszabályalkotásra és a törvényi környezetre, melyet a kerítés kiépítése teremtett meg. Majd kontextusba helyezem az elrettentés elméletének ismertetésével és az illegális bevándorlás és a bevándorlási jog kriminalizálása, vagyis a „crimmigration” jelenségével. A nemzetközi előrejelzések így az ENSZ előrejelzése is a migráció folyamatos növekedését prognosztizálja globális szinten. Ez már nem nevezhető hagyományos megszokott migrációnak, hiszen a környezet megváltozása a demográfiai növekedés, vagyis az erőforrások csökkennek, míg az igények növekednek, elég egyértelműen az embereket oda irányítja, ahol jobb életet, egészséges környezetet és biztonságos életkörülményeket találnak. Jelenleg egy átmeneti időszakban van világunk. A "Magyarország nemzeti integrált határrendészeti stratégiája 2019-2021" szervezetit és lehetőségeit veszem sorra zárásként.

¹ Doktorandusz hallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Közigazgatás-tudományi Doktori Iskola

1. A migráció jelensége és kapcsolata az állammal

A népességmozgás tipikus esete az évszázadok óta zajló munkaerő-migráció, emellett a munkavállalási szándék mellett számos tényező növeli a migrációs hajlandóságot. Ugyancsak évszázados, talán inkább évezredes múltja van a vallási, etnikai, politikai üldözöttek migrációjának. Az utóbbi időben egyre inkább megfigyelhető a migrációs motivációkban a politikai és gazdasági tényezők keveredése. A migráció kezelésében az állam lehet beengedő irányultságú, vagyis nyitott, erre példa Németország. Lehet elrettentő, vagyis zárt irányultságú, mint Észak-Korea. Illetve lehet vegyes amilyen Magyarország. Az államok lehetnek kibocsátó országok mint Szíria, befogadó vagyis célországok mint Németország illetve tranzit ország mint amilyen Magyarország. A migrációnak két oldala van a kivándorlás és a bevándorlás. Napjainkban ehhez egy harmadik oldal is társul a tranzitvándorlás, vagy átvándorlás. Ez azt jelenti esetünkben, hogy Magyarország a kibocsátó és a befogadó országok között mintegy átkelő ország szerepel. Így a migránsok (a szóba beleérttem a jogi és a nem jogi kategóriákat is) egyszerűen csak át akarnak kelni, mintegy leküzdésre váró akadályként hazánkon, tehát az előzmények, melyek megismerése az elrettentés céljának tisztázása érdekében szükségesek a migráció növekedésével vannak összefüggésben.

2. A tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet

Fogalmilag Magyarországon a határvédelmi tevékenységet a tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet kihirdetése alapozta meg. Orbán Balázs megfogalmazásában: „Emberek meghatározott földrajzi területre történő magas intenzitású, nagy tömegű, kontrollálatlan – úgynevezett irreguláris migrációs mozgással bekövetkező– beáramlása. A tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet következtében a beáramlással érintett területen megnő a politikai, gazdasági, társadalmi, kulturális feszültség, és jellemzően jelentős biztonságpolitikai kockázatok merülnek fel.”² Jogilag a tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet Magyarország egész területére történő elrendeléséről: a menedékjogról szóló 2007. évi LXXX. törvény (a továbbiakban: menedékjogról szóló törvény) 80/A. § (2) bekezdése kimondja, hogy az országos rendőrfőkapitány és a menekültügyi hatóság vezetőjének kezdeményezésére, az idegenrendészetért és a menekültügyért felelős miniszter javaslatára a kormány rendeletben rendelheti el a tömeges bevándorlás okozta válsághelyzetet. A tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet elrendelhető Magyarország meghatározott területére vagy egész területére. A

² Orbán Balázs: Bevándorlási válság. Pásztor, Péter (főszerk.); Egedy, Gergely; Filep, Tamás Gusztáv; Karácsony, András; Király, Miklós; Mezei, Balázs; Pesti, Sándor (szerk.) In: Magyar politikai enciklopédia, Mathias Corvinus Collegium/Tihanyi Alapítvány, Budapest, 2019 p. 71.

kormány a tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet Magyarország egész területére történő elrendeléséről, valamint a válsághelyzet elrendelésével, fennállásával és megszüntetésével összefüggő szabályokról szóló 41/2016. (III. 9.) Korm. rendelettel – 2016. március 9-ei hatályba lépéssel – elrendelte Magyarország egész területére a tömeges bevándorlás okozta válsághelyzetet. A fogalomhoz hozzátartozik az érintett területen, Magyarország területén a közrend és közbiztonság fenntartását biztosító szervezetek főképp a rendőrség feladata megnő és ezzel együtt a létszámterheltsége is emelkedik.

3. A migráció kezelésében résztvevő közszolgálati szervezetek.

A közszolgálati szervezetek fogalma fontos a szervezetek értelmezéséhez, „A közszolgálati szervezet valóságos működési funkciókkal rendelkező, célszerűségi elven szerveződő, aktív tevékenységet folytató, jellemzően nem értéktermelő folyamatokat végrehajtó szervezet. A közszolgálati szervezetekhez soroljuk az államigazgatási, a honvédségi és a rendészeti szerveket”³ Szinte nincs olyan szervezet, amelyet kisebb-nagyobb mértékben ne érne a migráció hatása. Ez lehet költség, kiadás, létszámgazdálkodás, jogalkotás. Azok a rendészeti szervezetek vannak kitéve leginkább a hazánkra nehezedő migrációs nyomásnak, akiknek egyrészt kötelességük a védelem, mint állami feladat, másrészt az egyén tőlük várja a biztonság fenntartását. Biztonsági őr 84 094 (fő), rendőr 48 000 (fő) önkormányzati rendész 1.563 (fő), 50 000 (fő) polgárőr ez így összesen 183657 (fő).⁴ A legfontosabb szereplő a Bevándorlási és Állampolgársági Hivatal, mely 2017.01.01.-től Bevándorlási és Menekültügyi Hivatalként működött, majd 2019.07.01.-től az eddigi közigazgatási szervezetből rendészeti szervezetté alakult át Országos Idegenrendészeti Igazgatóság néven, a köztisztviselők közül pedig hivatásos rendőrök lettek. Az átalakulás összhangban van a kriminálpolitika megváltozásával és a migráció kezelésének menedzszerszemléletével, illetve az elrettentés elméletének a bevándorlás kezelésében történő megjelenésével. A Magyar Honvédség részvétele a határvédelemben társ járőrök a rendőrökkel együtt. A fejlesztési irányok, növelik a honvédség létszámát Dr. Böröndi Gábor altábornagy, a Magyar Honvédség parancsnokának helyettese a tájékoztatón elmondta: a honvédség megkezdte a személyi állomány és a szükséges technikai eszközök átcsoportosítását. Mint fogalmazott: a korábban váltásonként ötven fős kerettel járőröző katonák létszámát január 6-tól százra emelik, de a kiszolgáló személyzettel együtt összesen több

³ Czuprák Ottó-Kovács Gábor: A szervezetvezetés elmélete A közszolgálati szervezetek vezetésének elméleti alapjai. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 2017 p.179.

⁴ Szabó László András: A migráció hatása a közigazgatásra. Magyar Rendészet, 17. 2017 1. 159–174.

mint 500 főre növeli a Magyar Honvédség a rendőrség támogatását.⁵ Kerezsi Klára kriminológus a közigazgatás rendészetiesedését és így a rendészet militarizálódását így fogalmazza meg, mely fogalom jelentősége, hogy a migráció jellenségével közvetlen kapcsolatba hozható:” Magam úgy gondolom, hogy a militánssá váló rendészet fejlődési iránya a legegyszerűbb reakció a globalizáció kihívásaira, és az állami kontroll lehetőségének elvesztésével kapcsolatos aggodalmak mozgatják.”⁶ Az állami erőfeszítések ezért arra irányulnak, hogy az egyre bonyolultabbá váló világban is megmaradjon az ellenőrzés lehetősége az ország hatalmát fenyegető veszélyekkel szemben.⁷ Ebben a paradigmában a hagyományos rendőrségi tevékenységre úgy tekintenek, mint amelynek nincs elég erős „foga” az állami ellenőrzés fenntartásához, tehát félkatonai szervezetekkel és militarizált rendőrséggel kell a problémát megoldani. Ezért alakulnak speciális egységek a rendészeti szervezeteknél, ezért kerülnek át a katonai felszerelések, és ezért fokozódik a katonai-rendőrségi együttműködés.

4. A kriminálpolitika átalakulásának következményei

A kriminálpolitika fogalma adja meg azt a keretet, melyben a jelenséget értelmezni tudjuk. A kriminálpolitika fogalma: „A bűnözés okait és hatásait vizsgáló diszciplína, amely megszabja a bűnözéssel szembeni állami fellépés határait.”⁸ A kriminálpolitika a bűnügyi tudományokból mind a bűnügyi jogtudományokkal, vagyis a büntetőjog, büntetőeljárás jog és büntető-végrehajtási jogi, illetve a nem jogi tudományok mind a kriminológia, kriminálpszichológia és a kriminalisztika területeihez kapcsolódik⁹ mintegy összeköti és keretbe foglalja azokat. A kriminálpolitika alrendszerai a rendészeti politika a bűnmegelőzési politika az áldozatvédelmi politika, a büntetőpolitika, a büntetőjogpolitika a büntető igazságszolgáltatási politika és a büntetés-végrehajtási politika.¹⁰ A kriminálpolitika keretében jelenik meg az elrettentés jelensége. Ahhoz hogy megértsük az elrettentés dogmatikáját, vissza kell nyúlnunk ahhoz a tételhez, amiben megszületett. Ezt Borbíró Andrea megfogalmazásában: „A klasszikus paradigma az akaratszabadság tételén alapul. Az embert olyan racionális, szabadon cselekvő

⁵ Növelik a katonák létszámát a határon <https://honvedelem.hu/hirek/a-magyar-honvedseg-parancsnokanak-helyettese/novelik-a-katonak-letszamat-a-hataron.html> (2021.03.14)

⁶ Kerezsi Klára: A rendőrség militarizálódása: áldás vagy átok? MAGYAR RENDÉSZET 2020 20 : 3 pp. 147-162. , 16 p.

⁷ Stephen Hill – Randall Beger: A paramilitary policing juggernaut. Social Justice, 2009 1. 115. p. 25–40.

⁸ Gönczöl Katalin- Kerezsi Klára-Korinek László: Kriminológia-Szakkriminológia. Complex kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft, Budapest. 2007 p.601.

⁹ Ibid+p. 61.

¹⁰ Borbíró Andrea – Gönczöl Katalin – Kerezsi Klára – Lévay Miklós: Kriminológia. Wolters Kluwer Kft, Budapest, 2017 p.36.

egyénné tekinti, akinek magatartását, döntéseit csupán saját jól felfogott önérdeke alakítja. A klasszikus paradigma szerint ezért a bűnözésnek nincsen különösebb oka azon túl, hogy egyének saját érdekeiket követve úgy döntenek, hogy bűncselekményeket követnek el, mert ez nekik valamiért jó, azaz megéri (ezért hívják az ide tartozó kriminológiai elméleteket döntési vagy akarati elméleteknek is).¹¹ A büntetés elkerülhetetlensége adja annak visszatartó erejét. Ezen elvek Cesare Beccaria (1778.) A bűnökről és büntetésekről című munkájában jelennek meg. Ez volt az úgynevezett klasszikus paradigma kialakulása. Ez a büntetőpolitika sokáig háttérbe szorult. Majd az 1970.-es évektől fokozatosan a jóléti államok válsága és összeomlása után újra előtérbe került. Ezt hívjuk neoklasszikus büntetőpolitikai fordulatnak és 1984-re datálható. Megjelent a rendteremtő vagy más néven rendfenntartó állam és az elrettentés dogmatikailag is ekkor került újra a fókuszba. Jellemzően párban szokták emlegetni a semlegesítéssel, vagyis a személy vagy a tett semlegesítésével. Felmerül a kérdés, hogy vajon magát az elrettenést mi alapozza meg. Egy jelenség, mint a bűnözés nagyságának, hirtelen megváltozása, mely változást a felderítések száma nem tud követni. Magyarországon az 1985–1992 között a regisztrált bűncselekmények száma négyszeresére emelkedett, és a gazdasági-társadalmi változások az oksági folyamatokat is jelentősen átalakították.¹² Szabó András kriminológus 1992-ben írta meg az „Igazságosan vagy okosan?” című könyvét, melyben az ötödik fejezetet szentelte az elrettentés körbejárásának. Szabó András így vezette le az elrettentés elméletét, mely részekből áll, - *Fenyegetés* - *Fenyegetés beváltása* - *Választási lehetőség és felelősség* - *Előnyök és hátrányok egyenlege* - *Bizonyosság és szigor. (elkerülhetetlenség)*¹³ Minden büntetésnek van generális és speciális elrettentő hatása. Itt a generális büntetésnek a potenciális bűnelkövetők a címzettjei. Speciális büntetés a már megbüntetett személyre hat. Szabó András értelmezéséből tökéletesen látszik, hogy a rendőrségi létszám a felderítések száma nem képes lépést tartani a regisztrált bűncselekmények számának növekedésével, viszont a társadalmi elvárás jelentős nyomás alá helyezi a rendészeti szervezeteket. Vagyis megjelenik az állami cselekvési kényszer, mely utat nyit a paradigmaváltásnak. Ez pedig az elrettentés jellemzői közül a legfontosabb a tett alapú büntetés, amely egyben tett arányos is. Büntett és büntetés. Nem nézi sem az elkövető sem az elkövetés pszichológiai, szociológiai vagy kulturális körülményeit. Nagyon jól alkalmazható a hirtelen megnövekedő jelenségek, mint a bűnözés vagy a migráció kezelésére ez tény. Generális prevenciójú. Így mindenkire ugyanúgy érvényes gyors és látványos eredménnyel jár. Relatív

¹¹ Ibid+ p.116

¹² Ibid+ p.454.

¹³ Szabó András: Igazságosan vagy okosan? Akadémiai Kiadó, Budapest, V. Az elrettentés. 1993 p.99-100.

olcsó, mert nem igényel komolyabb szervezetfejlesztését csupán az egyszeri technikai beruházás szükséges. Büntetőjogilag valamennyi visszatartó ereje van és bűnmegelőző hatásáról beszélhetünk, de nem a bűnmegelőzés klasszikus hármasságának az értelmében. Az elrettentés leginkább elterjedt formája az őrizetbe vétel. „Az őrizetbe vételek száma csökkent a bűnözést, mert közvetlen és azonnali nyomozás-eredményességet vagy társadalmi reagálást mutat”¹⁴ Felvetődik a kérdés, hogy a migráció nem bűnözés a migráns nem bűnöző. Az elrettentés elméletében a tettet büntetjük, de a (neo)klasszikus paradigma már nem csak a tettet bünteti, hanem a technikai, környezeti eszközök fejlődésével a tett elkövetését nehezíti vagy akadályozza meg. Ezt hívjuk környezeti kriminológiának vagy szituációs bűnmegelőzésnek. Ronald W. Clarke amerikai kriminológus dolgozta ki az elméletet. Sokan a kriminológiai tudományos körökből köztük maga Clarke sem tartja kriminológiának, tudománynak mivel a bűnözés oksági összefüggéseit nem vizsgálja és nem ad rá magyarázatot. Pusztán technikai megoldások összességének tartja.¹⁵Tökéletesen látszik az elv megjelenése az ideiglenes műszaki határzár, mint biztonságtechnikai eszköz és a megerősített jogi határzár működésében. Az állampolgárok biztonságérzetét véleményem szerint maga a kerítés felépítése nagyban megnövelte. Fontos leszögezni ismét hogy, a migráns nem bűnöző. Nem is szabad ezzel megbélyegezni. Az áldozati állapothoz közelebb áll, hiszen aki elhagyja a hazáját, az otthonát egy elképzelt szebb világ kedvéért, vagy az üldöztetés elől menekül bárhogya is nézzük az áldozat. Mint már írtam a migráns fogalmába beleérttem a jogi és a nem jogi kategóriákat is. Lényeges megállapítani, hogy a migráció jelensége és a migránsok szándéka a bevándorlás eltér a bűnözők magatartásától ami a helyszínről való elmenekülés, míg ez a migránsoknál a menekült státusz elérése. Azonban ez a tranzit országokra, mint Magyarország nem igaz. Egy nemzetállam sem engedheti meg, azt, hogy szuverenitása csorbuljon akként, hogy a területén a tudta nélkül idegenek tartózkodjanak vagy azon átkeljenek. Az államnak reagálnia kell. Ez a büntetőjog kiszélesítése új normák beemelése. Jellemzően a már említett fogva tartás – letartóztatás - kiszélesítése illetve meghosszabbítása lehet. Ide sorolom az illegális migránsok kiutasítását is, mivel ez dogmatikailag megfelel az izolációnak. Vagy egy meghatározott helyen lesz az illető fogva tartva vagy az ország területéről lesz máshová „izolálva”. Hautzinger Zoltán ezt így fogalmazza meg „A vonatkozó jogalkalmazás nem homogén a magyar jogrendszerben sem. Az illegális bevándorlás (beutazás, tartózkodás) jogkövetkezményei származhatnak büntetőjogon kívüli normákból, de megjelennek a büntetőjog rendelkezései között is.

¹⁴ Ibid+ p.99-100.

¹⁵ Clarke. W. Ronald: Situational Crime Prevention: Its Theoretical Basis and Practical Scope. The University of Chicago Press Journal, 1983 Vol. 4. p-225-256.

Hatékonyágánál így különösen a jogellenes beutazásból vagy tartózkodásból származó állapot mielőbbi megszüntetéséhez fűződő társadalmi érdek primátusánál fogva elsődleges jogi instrumentumként az idegenrendészeti jog jöhet számításba...”¹⁶ majd hozzáteszi: „Az idegenrendészeti eljárás a kiutasítás kiszabásával, szükséges esetben – a menedékjogi eljárást ide nem értve – kitoloncolás alkalmazásával megszünteti a jogellenes tartózkodást minden más, az idegenrendészeti szankcióból eredő joghátrányból egyébként származó további szankció alkalmazásának lehetőségére tekintet nélkül”.¹⁷ Ezzel összefüggésben meg kell említenünk a „Crimmigration” fogalmát és jellemzőit. Fogalmilag az illegális bevándorlás és a bevándorlási jog kriminalizálása a „Crimmigration” jelensége. Ezen témával a bevándorlás a menekültek jogainak kriminalizációja. Lévay Miklós ezt így látja:” Így a büntetőjog az egyénnek és a társadalomnak erőszak révén, család módon vagy egyéb bűnös szándékkal okozott károk megelőzésére törekszik, a bevándorlási jog pedig meghatározza, hogy ki lépheti át az országhatárt, tartózkodhat adott országon belül és kinek kell elhagynia azt. A két jogterület annyiban hasonlít egymásra, hogy egyaránt különböznek más jogágaktól. Amíg ugyanis a legtöbb jogág középpontjában az egyének és az üzleti szereplők közötti kapcsolatok és konfliktusaik szabályozása áll, addig a büntetőjog és a bevándorlási jog elsősorban az állam és az egyén közötti kapcsolatot szabályozza. A büntetőjognak és a bevándorlási jognak egyaránt a lényegéhez tartoznak a befogadó és kirekesztő rendszerek. Mindkét jogterület kijelöli, hogy szükséges-e és ha igen, akkor miként befogadni, megtartani az egyéneket, mint a társadalom tagjait vagy kirekeszteni őket a társadalomból. Mindkét jogterület létrehozza a bennlévőket és a kívülállókat”¹⁸

5. Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021¹⁹

Az államhatár rendjének fenntartása és a határellenőrzés végrehajtása Magyarországon a rendőrség alapfeladatai közé tartozik. A stratégia végrehajtásának első számú felelőse és koordinátora a rendőrség. A határbiztonsági rendszer hatékony működése és a nemzeti integrált határigazgatási stratégia eredményes végrehajtása érdekében a rendőrség az egyes határbiztonsággal összefüggő tevékenységeinek végrehajtása során együttműködik az Országos

¹⁶ Hautzinger Zoltán : Szemelvények a migráció szabályozásáról. AndAnn Kft, Pécs, 2016 p.16.

¹⁷ Ibid+p.17.

¹⁸ Lévay Miklós: „Crimmigration” avagy kriminológiai kutatások a bevándorlás kriminalizálásáról. In: A tudós ügyész. Tanulmányok Bócz Endre 80. születésnapjára. (Szerk.): Finszter Géza-Korinek László-Végh Zsuzsanna. HVG-ORAC 2017 Budapest :154.

¹⁹ Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021

<https://www.kormany.hu/download/6/eb/a1000/Magyarorsz%C3%A1g%20Nemzeti%20Integr%C3%A1lt%20Hat%C3%A1rigazgat%C3%A1si%20Strat%C3%A9gi%C3%A1ja%202019-2021.pdf> (2021.03.10.)

Idegenrendészeti Főigazgatóság, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, az Innovációs és Technológiai Minisztérium, a Külgazdasági és Külügy Minisztérium egyes szervezeti elemeivel, illetve a mélységi szűrő-kutató tevékenysége során a Nemzeti Munkaügyi Hivatallal. Az integrált határigazgatási rendszer szerves részét képezik a határátkelőhelyen a megyei kormányhivatalok és azok járási hivatalainak élelmiszerlánc-biztonsági és állategészségügyi feladatokat ellátó szervezeti egységei által végzett tevékenységek is. A tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet kezelésében a Magyar Honvédség erői a rendőrséggel közreműködve vesznek részt, a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően. A stratégia egyes komponenseinek végrehajtásáért a rendőrség, az Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, valamint a Külgazdasági és Külügy Minisztérium a felelős. A stratégia és a hozzá kapcsolódó cselekvési terv kiemelt pontjai:c) hozzájárul a határigazgatási intézményrendszer racionális, koordinált fejlesztéséhez, az együttműködés fokozásához a határbiztonság szempontjából releváns hatóságokkal és intézményekkel, valamint a civil szervezetekkel; f) biztosítja az országos kockázat-elemző és értékelő hálózat továbbfejlesztését, az új uniós technológiák megvalósítását a nemzeti szintű migráció-kezelés, határellenőrzés, mélységi ellenőrzés, felderítés, okmánytanácsadói- és összekötő tiszti rendszer területén. A stratégia lehetséges hiányossága, hogy a magánbiztonság szervezeteivel történő együttműködést nem nevesíti.

Konklúzió

Az elrettentés, mint láttuk egy hirtelen megváltozó állapot kezelésében nagyon jól tud működni, viszont hosszú távon nem ad megoldást, mivel az okokat nem tárja fel és jellemzője, hogy az egyes ügyekben eljáró bíróságoknak kell az adott ügy körülményeit megfelelően feltárni. Az megállapítható, hogy az elrettentés rövid távon hasznos hosszú távon már nem hatékony, viszont előnye, hogy azonnali eredménnyel jár. Azt mindenképpen fontos megjegyezni, hogy az Európai Unió és Törökország közötti egyezség a főképp szír menekültek tekintetében sokat javított a helyzeten, sajnos nem lehetünk optimisták, mivel Törökország, mint azt láttuk 2020 januárjában, ha csak ideiglenesen is megnyitja határait Magyarország komoly hirtelen megnövekvő migrációval nézhet szembe. A migráció elhúzódó jellegét Szabó A. Ferenc a fenntartható fejlődésről és a demográfiáról szóló tanulmányában járta körbe.²⁰ Ebben szerepel egy markáns adat a világ népessége és változásai nagyobb országok és régiók szerint {az ENSZ „közepes” becslése és előrejelzése} 1950-2050. A felmérés szerint Európa növekedése 2000-

²⁰ Szabó A. Ferenc Fenntartható fejlődés és demográfiai problémák Nemzet és biztonság, Budapest, 2008 (4) p.41.

2050 között -10 százalék. Ezzel szemben Nyugat Iszlám régió +103 százalék Fekete Afrika +152 százalékos növekedést jelez előre. Európa és hazánk lakossága fogy és öregszik, a migráció erősödik és folyamatos e kettő párhuzamos jelenség együttese jellemzi a határvédelem dogmatikai hátterét, mivel a kérdés kik és mennyien lesznek azok, akik ezt feltartóztatják, mivel a lakosságfogyás a rendvédelmi és rendészeti szervezetek létszámát is komolyan fogja érinteni. Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021 időszakra nagyon jó alapot ad a szervezetek és intézmények együttműködésére, gyengesége, hogy hazánkat rendészeti szempontból nem egységes földrajzi és igazgatási egységnek tekinti, ezt a már a tanulmányban említett magánbiztonság szakembereinek a stratégiából történt kihagyása is mutatja. A határvédelem nemzeti ügy a kérdés, hogy pontosan milyen együttműködésekben lehet a legjobban megvalósítani.

Felhasznált irodalom

1. 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1200100.TV> (2019.06.20.)
2. 41/2016. (III. 9.) Korm. rendelet a tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet Magyarország egész területére történő elrendeléséről, valamint a válsághelyzet elrendelésével, fennállásával és megszüntetésével összefüggő szabályokról
3. Borbíró Andrea – Gönczöl Katalin – Kerecsi Klára – Lévay Miklós: Kriminológia. Wolters Kluwer Kft, Budapest, 2017 p.36. p.454.
4. Cesare Beccaria: A bűnökről és büntetésekről. Attraktor Könyvkiadó kft, Budapest, 2012 p.112.
5. Clarke. W. Ronald: Situational Crime Prevention: Its Theoretical Basis and Practical Scope. The University of Chicago Press Journal, 1983 Vol. 4. p-225-256.
6. Czuprák Ottó-Kovács Gábor: A szervezetvezetés elmélete A közszolgálati szervezetek vezetésének elméleti alapjai. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 2017 p.179.
7. Frontex.eu: <http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/westernbalkan-route> (2017. 06.23.)
8. Gönczöl Katalin- Kerecsi Klára-Korinek László: Kriminológia-Szakkriminológia. Complex kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft, Budapest, 2007 p. 61. p.601. p.715. p.754.
9. Hautzinger Zoltán : Szemelvények a migráció szabályozásáról. AndAnn Kft, Pécs, 2016 p.16.

10. Kerecsi Klára: A rendőrség militarizálódása: áldás vagy átok? MAGYAR RENDÉSZET 2020 20 : 3 pp. 147-162. , 16 p.
11. Lévay Miklós: „Crimmigration” avagy kriminológiai kutatások a bevándorlás kriminalizálásáról. In: A tudós ügyész. Tanulmányok Bócz Endre 80. születésnapjára. (Szerk.): Finszter Géza-Korinek László-Végh Zsuzsanna. HVG-ORAC Budapest, 2017 :154.
12. Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021 <https://www.kormany.hu/download/6/eb/a1000/Magyarorsz%C3%A1g%20Nemzeti%20Integr%C3%A1lt%20Hat%C3%A1rigazgat%C3%A1si%20Strat%C3%A9gi%C3%A1ja%202019-2021.pdf> (2021.03.10.)
13. Növelik a katonák létszámát a határon <https://honvedelem.hu/hirek/a-magyar-honvedseg-parancsnokanak-helyettese/novelik-a-katonak-letszamat-a-hataron.html> (2021.03.14)
14. Orbán Balázs: Bevándorlási válság. Pásztor, Péter (főszerk.); Egedy, Gergely; Filep, Tamás Gusztáv; Karácsony, András; Király, Miklós; Mezei, Balázs; Pesti, Sándor (szerk.) In: Magyar politikai enciklopédia , Mathias Corvinus Collegium/Tihanyi Alapítvány, Budapest, 2019 p. 71.
15. Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság http://www.bmbah.hu/index.php?option=com_k2&view=item&id=424&lang=en (2019.12.01.)
16. Police.hu Elfogott migránsok – dátum szerinti lekérdezés <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/hatarinfo/elfogott-migransok-szama-lekerdezés> (2017.06.27.)
17. Ritecz György- Sallai János: A migráció trendjei, okai és kezelésének lehetőségei. 2.0.Hanns Seidel Alapítvány. Budaörs, 2016 p.199.
18. Stephen Hill – Randall Beger: A paramilitary policing juggernaut. Social Justice, 2009 1. 115. p. 25–40.
19. Szabó A. Ferenc Fenntartható fejlődés és demográfiai problémák Nemzet és biztonság, Budapest, (4) 2008 p.41.
20. Szabó András: Igazságosan vagy okosan? Akadémiai Kiadó, Budapest, V. Az elrettentés. 1993 p.99-100. p.98-125.
21. Szabó László András: A migráció hatása a közigazgatásra. Magyar Rendészet, 17. 2017 1. 159–174.

Kakócz Krisztián:

Recenzió

Glied Viktor: Az európai migráció két arca

A migráció néhány éve mindennapi valóságunk egyik megkerülhetetlen fogalma, jelen és jövőnk mindinkább meghatározóbb jelensége, a média és közbeszéd állandó „szereplője”.

A téma aktualitása megkérdőjelezhetetlen, hiszen a közelmúltban emberek rég nem látott tömegei érkeztek az Európai Unió területére a Közel-Keletről, Észak-Afrikából és Ázsiából. Növekvő számuk és állandósult jelenlétük anélkül formálja a lényegi többség véleményét és hozzáállását, hogy valójában ismernék az ide vezető okokat, a felmerülő nehézségeket, kockázatokat és következményeket. Azokra a kérdésekre, hogy kik ezek az emberek, miért jöttek ide, mik lehetnek a terveik, szándékaik, meglehetősen kevesen képesek elfogadható, tartalmilag helyes válaszokat adni. A rendészeti felsőoktatásban végzett munkám során azt tapasztalom, hogy érzetethően emelkedik a téma iránt mélyebben érdeklődők száma. Valós igény mutatkozik arra, hogy részletesen, az ok-okozati összefüggések feltárásával lehessen megismerni, miként hat a migráció az Európai Unióra, milyen következményekkel kell szembe nézni ma, holnap majd a közeli és távoli jövőben, illetve milyen forgatókönyvek születhetnek az emberi vándorlás kezelésére vonatkozóan. A jelenség okainak megértésében, jellemzőinek tisztázásában, annak tömeges méretéből eredő hatások kezelésére irányuló társadalmi és politikai jelenségek megértéséhez jelentős segítséget nyújt Glied Viktor „Az európai migráció két arca” című műve.

E kötet címéből egyértelműen következik, hogy a Szerző a migráció jelenségét több oldalról, az érkezők és a fogadók szemszögéből vizsgálja, és mutatja be az olvasónak. A több szempontot magába foglaló ismertetés azért is szerencsés, mert a migráció fogalma és jelensége napjainkban inkább negatív jelenséggént érzékelhető a köztudatban. Ez alatt a fogalom alatt ugyanis az emberek többsége lényegében az illegális bevándorlást érti, egyértelműen azonosítva azt az iszlámmal és a terrorizmussal, mint az európai többségi társadalom létbiztonsága, életformája és kultúrája számára veszélyes jelenségekkel. Szerző ezen a beszűkült nézeten felülemelkedve több oldalról, széleskörűen vizsgálva és logikusan felépítve mutatja be, összegzi és értelmezi az érkezők és a fogadók részéről jelentkező problémákat.

Lehetőséget kínál arra, hogy társadalmi, politikai és esetenként gazdasági szempontból, szélsőséges érzelmektől mentesen, reálisan tájékoztasson erről a tagadhatatlanul nagy horderejű, az Európai Unió és Magyarország jövőjére is hatással bíró jelenségről. Mindezt érdekfeszítően, olvasmányosan, kerülve a túlzott mélységű szakmai okfejtéseket, közérthetően teszi, a mondanivaló értelmezése nem igényel különösebb előismereteket vagy szakirányú képzettséget.

A kiadvány első ránézésre egyáltalán nem feltűnő: a borítón levő képet – kisgyermeket karjában tartó hátizsákos férfit – nézve és a címet olvasva a legtöbb embernek a 2015-ös migrációs válság jut eszébe. A vékony fehér kis könyvecske alig 200 oldalával nem hat riasztóan azokra, akik a szemmel láthatóan „vaskos” művek esetében vélt vagy valós időhiány miatt már eleve neki sem fognak az olvasásnak.

A könyv az európai közösség migrációs történetének rövid áttekintése során feldolgozza a II. világháborút követő gazdasági szükségszerűségből adódó, ideiglenes vendégmunkaerő alkalmazásából kiinduló legális migrációtól kezdődően a 2015-ös migrációs válságig a kiváltó okokat, jelenségeket, következményeket. Megismerhetjük az Európai Unió tagországainak tevékenységét a menekültválság kezelésében, a közös fellépés szüksége szülte politikai egyezségeket, a tömeges bevándorlásra irányuló megoldási javaslatokat, illetve az esetenként egymástól teljesen eltérő érdekekből, álláspontokból adódó ellentmondásokat, törésvonalakat.

Szerző főként biztonsági szempontból értelmezi és elmezi a migráció jelentette kihívásokat, egyben sorra veszi a konfliktusok tipikus megjelenési formáit, jellemzőit. Részletesen sorolja az együttélést megnehezítő okokat, egyben kifejti a korábban hosszú ideig általánosan elfogadott multikulturalizmus, illetve a kifejezetten Németországra vonatkozó „Willkommenskultur” válságát. Külön fejezetben tárgyalja az iszlám térhódítását szimbolikusan és fizikálisan szemléltető mecsetépítés és a fejkendő viselésének kérdésében kialakult eltérő álláspontokat, a muszlim hit nevében a szélsőségesek által elkövetett terrorcselekményeket, az azt támogató és az elszenvedő ország lakosságának és politikai elitjének reakcióit. Foglalkozik a bevándorlással és az idegenek megjelenésével kapcsolatos sztereotípiákkal, előítéletességgel, a bevándorlók beilleszkedését segítő és hátráltató tényezőkkel. Megismerhetjük az érkezők részéről tapasztalt nehézségek jellemzőit, a szegregációt, a párhuzamos társadalmak kialakulásának okait, a már Európában született második és harmadik generációk problémáit, a kettős identitás buktatóit, a gettósodás, és a NO-

GO zónák kialakulásának okait. Részletesen tárgyalja az iszlám radikálisok és az európai szélsőjobboldal tevékenységét, erőszakos tetteiket, valamint ezzel kapcsolatban az európai politikát jelenleg meghatározó mérvadó pártok nézeteit, reakcióit. Elkülönítve, tárgyilagosan és kritikusan kezeli a magyar kormányzati döntések és az illegális migráció viszonyát, Magyarország déli határának fizikai lezárását, a felkorbácsolt idegenellenességet, a fenyegetettség érzésének fokozását, az ellenségkép megalkotását, kommunikációját és ennek nemzetközi megítélését.

A mű utolsó fejezetében a Szerző röviden összegezi megállapításait a migráció ellenőrzésére, a kiváltó okok komplex kezelésére, ennek során az európai integráció és a nemzetállami érdekek figyelembevételére, a gazdasági szükségszerűségek, a demográfiai mutatók, a vallási és politikai szempontok fontosságára. Nem kínál mindent megoldó terápiát a problémákra, ugyanakkor leszögezi, hogy a megoldási javaslatok kidolgozása a kooperáció, a szolidaritás és a felelősség, fokozatosság elvei mentén történhet. Véleménye szerint ennek során az érkezők részéről is elengedhetetlen a kompromisszumkészség és a belátás. Hangsúlyozza, hogy amennyiben Európa határozottan és hatékonyan kíván fellépni ennek során, akkor szükségszerűen felül kell vizsgálnia migrációs, fejlesztési és gazdaságpolitikáját.

Azok számára, akit megragadott a téma, jól hasznosítható a könyv végén levő bőséges forrásból álló irodalomjegyzék. A felsorolt művekre elég egy pillantást vetni, látható hogy széleskörűen tartalmazzák a tárgykörhöz kapcsolódó adatbázist. A források jelentős része külföldi, azonban jelentős számban tartalmaz magyar nyelvű műveket is. A magyar nyelvű irodalom számbavételének egyik óriási előnye, hogy a hazai közönség részére, magyar nyelven teszi lehetővé a források felkutatását, a plusz ismeretek elsajátítása iránti igény kielégítését a migrációhoz kapcsolódó migrációelméleti, biztonságpolitikai, rendészeti, vallási, társadalomtudományi területet felölelve.

Érdekesebb lehetne a kötet, ha a témához kapcsolódó jellegzetes képeket is tartalmazna, ami érdeklődést felkeltőbbé, szemléletesebbé tehetné a művet. Mély benyomást tenne az olvasóra a negatív következmények közül a NO-Go zónák, a terrorcselekmények, a tömegesen érkező migránsok megjelenítése, ugyanakkor a migráció pozitív oldalát, egyben a békés együttélést szimbolizálhatnák a már régóta mindennapjainkhoz tartozó életképek pl. a mindig mosolygó kínai boltos, a török gyrosos, kebabos, az arab orvos, a kínai, indiai, vietnámi éttermek ábrázolása. Indokoltnak tartottam volna egy rövid fejezetben a Magyarországon élő külföldiek

számáról, összetételéről, vallásáról, területi eloszlásáról és beilleszkedésük jellemző problémáiról is tájékoztatni az olvasót annak érdekében, hogy reális képet kapjon országunk jelenlegi migrációs érintettségéről, a várható következmények jelentőségének súlyáról.

A mű ugyanakkor kiváló alapot szolgáltat a migráció biztonság szempontjából történő megközelítéséhez, annak büntetőjogi, rendészeti vonatkozású további vizsgálatához. A kifejtett témához szervesen kapcsolódik az irreguláris migráció – sok esetben túlzó módon- büntetőjogi eszközökkel történő szabályozása, az ún. krimmigráció, illetve érdeklődésre számíthatna a külföldiek által elkövetett illetve az ő sérelmükre megvalósuló tipikus bűncselekmények és elkövetői körük ismertetése is. A későbbiekben tartalmas kutatási témául szolgálhat az irreguláris migráció ellen fellépő rendészeti szervek tevékenységének szabályaiban és eljárásrendjében bekövetkezett változások, a kihívások és a nehézségek bemutatása.

Mindazok számára ajánlom a könyvet, akik komolyabban érdeklődnek a téma iránt, vagy csupán merő kíváncsiságból forgatják a témához kapcsolódó műveket, mivel itt az információkra „éhes” közönség számára érdekes, olvasmányos, megalapozott és hasznosítható információkat találunk. Nélkülözhetetlennek tartom a téma legalább ilyen szintű átfogó ismeretét azok számára, akik foglalkozásukból adódóan (rendészeti, bünyügyi, menekültügyi, büntetés-végrehajtási szakterület) állnak kapcsolatban a migrációban érintett külföldiekkel, illetve akik ilyen jellegű tanulmányokat folytatnak. Biztos vagyok abban, hogy a könyv olvasása után valamennyien sokkal jobban rálátnak majd a migrációra, annak jelenségeire és okaira, egyben a szerzett ismeretek nagyon jól hasznosíthatók lesznek későbbi tanulmányaik és hivatásuk gyakorlása során.

A jelenlegi tendenciákat nézve nem tűnik valószínűnek, hogy a felvázolt problémák jelentősége, illetve megoldásuk igénye, azok erőfeszítéseinek mértéke a közeljövőben csökkenne. Bízom abban, hogy a szerző által a mű bevezetésében említett 15 év kutatás nem ért véget, így a későbbiekben a jelenleg zajló és a jövőbeli történéseket részletekbe menően megismerhetjük műveiből.