



# Rendészeti együttműködés a Duna Stratégia égisze alatt<sup>1</sup>

## Law enforcement cooperation in the framework of the Danube Strategy

Kalmár Ádám

osztályvezető, doktorandusz, rendőr alezredes  
Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság,  
Idegenrendészeti Osztály

### Absztrakt

**Cél:** A tanulmány Magyarország nézőpontjából feltárja, milyen a Duna régió országainak rendészeti együttműködése, megfelelő alapot jelent-e a Duna Stratégia a közös munkában, és melyek a további fejlesztési lehetőségek a vízi közlekedéssel összefüggő biztonság megerősítése érdekében.

**Módszertan:** A kutatás félig strukturált interjúkészítés módszerével a Belügyminisztérium és a rendőrség e témában jártas tisztségviselőinek bevonásával készült. A szerző rögzített interjúk elemzése során vonta le következtetéseit, emellett dokumentumelemzés módszerével feldolgozta a stratégia „Biztonság” prioritási területe irányító testületének angol nyelvű jegyzőkönyveit.

**Megállapítások:** A Duna Stratégia eddig végrehajtott biztonsági projektjei nem nyújtottak kielégítő megoldást a vízi határforgalomban rejlő bűnüldözési kihívásokra, bár abban hazánk jelentős eredményeket ért el. A biztonság erősítésére a dunai államok rendészeti együttműködésének további fokozása ad választ. A magyar dunai rendészeti szervek látenciával küzdenek a hajókon történő árucsempészet valós mértéke terén, és ez súlytalanná teheti politikai szinten a kezdeményezéseket, így azokra kevesebb forrás is allokaltható. Folytatni kell egy állandó, a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ felállításával kapcsolatos munkát és a vízi mobilitást segítő adminisztratív akadályok csökkentését

<sup>1</sup> A publikáció alapját képező kutatást a szerző a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Doktori Iskola hallgatójaként, a Belügyminisztériummal kötött BMSZÚ/1576/2021. számú szerződés alapján, a minisztérium Európai Együttműködési Főosztály, Rendőri Együttműködés és Határigazgatási Osztályán és a Baranya Megyei Rendőr-főkapitányságon 2021. szeptember 1-je és 2022. február 28-a között hajtotta végre.

is, hiszen a rendészeti szerveknek egyfajta szolgáltatást kell nyújtani a vízi személy- és teherfuvarozók részére.

**Érték:** A Duna közvetlenül tíz európai országot köt össze, de a Duna Stratégiában tizennégy ország vesz részt, így a régió folyami biztonsága szempontjából kiemelten fontos a rendészeti együttműködés fokozása. Magyarország az egyetlen schengeni külső vízi határral rendelkező ország, melynek a Fekete-tenger felől érkező veszélyek időbeni felismerése is feladata. A tanulmány magyar nézőpontból emeli ki az együttműködés legjelentősebb hátráltató tényezőit és a jövőbeni lehetséges megoldásokat.

**Kulcsszavak:** Duna Stratégia, biztonság, együttműködés, koordináció

### **Abstract**

**Aim:** The study explores from the Hungarian perspective how the countries of the Danube Region cooperate in the field of law enforcement, whether the Danube Strategy is an appropriate basis for joint work and what should be the further development opportunities for strengthening waterway security.

**Methodology:** The research was carried out using a semi-structured interview method, with the involvement of officials from the Ministry of Interior and the Police who are experts in this field. The author has drawn conclusions from the analysis of recorded interviews and also used document analysis to process the English-language minutes of the Steering Group of the Strategy's Priority Area 'Security'.

**Findings:** The security projects implemented so far under the Danube Strategy have not provided a satisfactory solution to the law enforcement challenges of water border traffic, although Hungary has made significant progress in this area. The further enhancement of police cooperation between the Danube States is the answer to strengthen security. Hungarian Danube law enforcement agencies experience a latency in establishing real scale of smuggling of goods by vessels, which can make initiatives at the political level less effective and less resource efficient. Work should also be continued on setting up a permanent Danube Law Enforcement Coordination Centre and on reducing administrative obstacles to waterway mobility, because law enforcement agencies need to provide a service to waterway passenger and cargo carriers.

**Value:** The Danube directly connects ten European countries, but fourteen countries participate in the Danube Strategy, so enhancing law enforcement cooperation is of great importance for security of the river in the region. Hungary is the only country with a Schengen external water border and is also responsible for the timely detection of threats coming from the Black Sea. The

study highlights the most important obstacles to cooperation and possible future solutions from a Hungarian perspective.

**Keywords:** Danube Strategy, security, cooperation, coordination

## Bevezetés

Az Európai Unió (a továbbiakban: EU) több mint egy évtizeddel ezelőtt felismerte, hogy a Duna folyam – mint Európa második leghosszabb és térségünk legjelentősebb vízi útja a Volga után – a szállítás, a kereskedelem, az energiatermelés, a természetes élőhelyek és kulturális cserekapcsolatok biztosítása mellett fontos integrációs és kohéziós erővel bír, amely egyúttal természetes teret is biztosít az együttműködésre. Jelentőségét egy sor ténnyel lehet alátámasztani, amelyek arra ösztönözték az EU-t, hogy 2011-ben elindítsa a Dunára vonatkozó makroregionális fejlesztési koncepcióját. Az EU Duna Régió Stratégia (a továbbiakban: Duna Stratégia vagy röviden Stratégia) elindításában az EU soros elnökségét betöltő Magyarországnak is kiemelkedő szerepe volt (Gazdag, 2011).

A globalizációs folyamatok, a gazdasági integráció növekedése és a fokozódó, határokon átnyúló kereskedelem annak a veszélyét hordozza magában, hogy a régióban nőhet a határon átnyúló szervezett bűnözés és a súlyos bűncselekmények száma, ideértve az embercsempészt és árucsempészt, valamint további gazdasági bűncselekményeket is. A szervezett bűnözés, amellett, hogy társadalmi károkat okoz, hátráltathatja az üzleti fejlődést, és korlátozhatja a további gazdasági növekedést is (Répási, 2021). A közelmúlt történelmi eseményei és a Duna régió országainak különböző szakaszokban megvalósuló uniós és schengeni integrációja különösen megnehezíti a határokon átnyúló rendészeti tevékenységek összehangolását, amely elősegítheti a szervezett bűnözés kialakulását és a súlyos bűncselekmények elkövetését. Az ilyen jellegű jogsértő cselekmények megakadályozása érdekében meg kell erősíteni a nemzetközi együttműködési kereteket, és össze kell hangolni a meglévő bűnügyi és rendészeti célú közös kezdeményezéseket. A Stratégia többek között a dunai rendészeti együttműködés egyik meghatározó európai kerete lett.

A tanulmány arra keresi a választ, hogy milyen kihívásokkal szembesülnek a dunai rendészeti szervek, megfelelő alapot jelent-e a Stratégia az ezek elleni küzdelemben, milyen eredményeket ért el a közös európai munka ezen a területen, és melyek a további fejlesztési lehetőségek a régió vízi közlekedéssel összefüggő biztonsági helyzetének megerősítése érdekében.

## A dunai rendészeti együttműködés háttere

A Duna közvetlenül tíz európai országot – Németországot, Ausztriát, a Szlovák Köztársaságot, Magyarországot, Horvátországot, Szerbiát, Romániát, Bulgáriát, a Moldovai Köztársaságot és Ukrajnát – köt össze, de vízgyűjtő területe miatt a Stratégia végrehajtásához tartozik még a Cseh Köztársaság, Szlovénia, Bosznia-Hercegovina és Montenegró is. Az országok közül kilenc uniós tagállam (ebből hat a Schengeni Egyezmény teljes jogú tagja), öt szomszédos ország, az államok különböző státusza pedig nem segíti, inkább hátráltatja a rendészeti együttműködést (1. számú ábra).

1. számú ábra: A Duna régió országai



Forrás: URL1.

A Duna, a Rajna–Majna–Duna-csatornát is beleértve az Északi-tengertől, Rotterdamtól a Fekete-tengeri Constanta kikötőjéig állandó vízi utat biztosít Európán keresztül, ez a VII. számú páneurópai közlekedési folyosó, mely a Balkán egyik kapuja (Fleischer, 2007), s ez nemcsak gazdasági és közlekedési, de rendészeti jelentőségét is növeli. A Duna-medence továbbá fontos kereszteződségi pont az EU kohéziós politikájának programjai és a szomszédságpolitikában részt vevő országokra vonatkozó programok, illetve a potenciális tagjelölt országok között. Fontos szempont volt a Duna Stratégia kialakításakor, hogy

az jelentősen hozzájárulhat a Duna régióban működő regionális, helyi hatóságok és szervezetek, így a rendészet területén működő tagállami és nemzetközi szervezetek közötti együttműködés javításához is. A Duna régióban egyébiránt hosszú múltra tekint vissza az együttműködés. Az 1856. március 30-án alapított Duna Bizottság az egyik első európai intézménynek számít, és jelenleg Budapesten van a központja (URL2).

Az EU Tanácsa 2009. június 18–19-i ülésén felkérte az Európai Bizottságot (továbbiakban: Bizottság), hogy készítse el a Stratégia tervezetét. A Bizottság javaslata egy tucat cselekvési területet jelölt meg a régió gazdaságának, versenyképességének, polgárai jólétének és fenntartható fejlődésének elősegítése érdekében (URL3). A dokumentum készítői felismerték azt is, hogy a régió államai békén, szabadságon, biztonságon, a jog érvényesülésén alapuló fejlődésének előfeltétele a jogrend megszilárdítása, a korrupció, a szervezett bűnözés és a súlyos bűncselekmények elleni küzdelem, nem utolsósorban a szoros határigazgatási együttműködés a Duna régióban. E kihívások kezelése érdekében jött létre 2010 decemberében a Bizottság uniós intézményeknek szóló közleménye (URL4), mely maga a Stratégia alapidokumentuma, illetve a közleményt kísérő cselekvési terv. A 2010-es cselekvési tervben intézkedések és projektjavaslatok kerültek be négy pillérbe (a Duna régió összekapcsolása, a környezet védelme, a jólét építése a régióban és a Duna régió megerősítése címűekbe), melyeket az érintett országoknak és érdekelt feleknek végre kell hajtaniuk. A dunai rendészeti együttműködés terén kiemelt jelentőséggel bír a „*A Duna régió megerősítése*” elnevezésű pillér, mely az intézményi együttműködés mellett a korrupció elleni küzdelemre, a szervezett és súlyos bűnözésre, az illegális határátlépés megakadályozására is kiterjed. Ebben a pillérben hozták létre a 11. számú „*Együttműködés a biztonság előmozdítása, valamint a szervezett és súlyos bűnözés elleni küzdelem érdekében*” című (a továbbiakban „Biztonság”) prioritási területet, mely a vízi úton történő és ahhoz kapcsolódó szervezett bűnözés rendészeti szakmai együttműködését elősegítő tevékenységeket szolgálja, és ezek megvalósítására projektpéldákat sorol fel (URL5). A Stratégia végrehajtásában a 2011–2014 közötti időszakban folyamatosan növekedett a prioritás végrehajtása során a biztonságot növelő projektek száma. Számos szimpóziumot és együttműködési projekteket hajtottak végre a kiberbűnözés, a korrupciós bűncselekmények, a kábítószer-csempészet elleni hatékonyabb fellépés, valamint a rendőrségi folyami információs szolgáltatások összehangolása érdekében (Koev, 2014). A lezárt pályázatok száma ebben a három évben kimondottan magas volt, és a pályázatok végrehajtói látható eredményeket értek el, az azonban vitathatatlan, hogy a Stratégia ambiciózus projektjeinek sikere a részt vevő államok és intézményeik, valamint a célok elérése érdekében

megvalósítandó közös fellépésen múltott (Chitiba & Dunarintu, 2016), amelyben hazánkra mint jelentős schengeni külső határokkal rendelkező országra szintén nagy szerep hárult.

Az elmúlt tíz évben a folyami biztonsággal foglalkozó rendészeti gondolkodás tárgya, hogy a Duna milyen mértékű biztonsági kihívásokat jelent a rendészeti szervek számára. Az Európai Rendőrségi Hivatal (a továbbiakban: Europol) 2011-ben a Dunát az embercsempészás, az illegális migráció, az árucsempészet, a drog- és fegyverkereskedelem veszélye miatt kiemelten veszélyeztetett területnek értékelte (Berta, 2015), de ezt a hazai rendészeti mutatók számszerűen azóta sem támasztották alá. Mivel Horvátország, Románia és Bulgária még nem teljes jogú tagja a schengeni térségnek, így a Dunán csak Magyarország rendelkezik schengeni külső határral. Magyarország a balkáni útvonal felől a schengeni térség kapuja, ezért kiemelt feladata a schengeni joganyagban leírtak szerinti magas szintű határrendészeti ellenőrzés végrehajtása, ezáltal kiemelkedő szerepe van a Stratégia biztonságot érintő céljait támogató projekteken való részvételben.

A Stratégia 2020-ban megújult cselekvési terve a „Biztonság” prioritási területen az alábbi jól elhatárolható célokat sorolja fel:

- 1) A rendőrségi együttműködés erősítése, a biztonság javítása, a súlyos és szervezett bűnözés elleni fellépés (csempészás, emberkereskedelem, jövedéktermék- és lőfegyver-kereskedelem) érdekében, illetve a terrorizmus veszélye elleni intézkedések.
- 2) Hosszú távú stratégiai együttműködés előmozdítása a Duna folyam menti rendészeti szervek között az együttműködés fejlesztésével.
- 3) A határellenőrzés, okmányellenőrzési rendszerek és konzuli együttműködés fejlesztése.
- 4) Adminisztratív együttműködés elősegítése és a korrupcióellenes küzdelem támogatása.
- 5) A Dunai Folyami Fórum kereteinek kialakítása (A 2013–2015 közötti „DARIF” nevű magyar stratégiai projekt folytatása, éves közös rendészeti akciónapok szervezése).
- 6) Közös munka a „Vízi mobilitás” prioritási területtel, melynek célja a harmonizáció és a folyami eljárások gyorsítása, a duplikációk megszüntetése az érintett országok között.
- 7) Minisztériumi konferencia megrendezése háromévente ([URL6](#)).

A Stratégia első 10 évének végrehajtásában Magyarország tevékenyen vett részt – többek között – a biztonság javítását célzó együttműködés prioritása terén. Elsősorban a cselekvési terv ötödik pontjában is kiemelt DARIF (a továbbiakban

a betűszavak elkerülése érdekében: magyar projekt) sikeres végrehajtása váltott ki nagy elismerést a tagállamokból és a nemzetközi szervezetekből. Végrehajtásának két éve alatt valóban fokozta a határon átnyúló rendészeti szakmai együttműködést a szervezett bűnözés elleni küzdelem érdekében (URL7). Ennek befejezése óta azonban hasonlóan jelentős és komplex rendészeti pályázatot ebben a prioritásban nem bonyolítottak le. Ennek hátterére és okaira részben a Belügyminisztériumban eltöltött gyakornoki időszak alatt, részben a rendőrségnél készített interjúk világíthatnak rá. A téma aktualitását a felgyorsult információalapú világunkban a térség országainak biztonság iránti növekvő igénye, a Dunán zajló vízi közlekedés felélénkülése, a vízi szállítás és a turizmus folyamatos növekedése, valamint ezek határon átnyúló szervezett bűnözésre gyakorolt hatása adja. A jelenleg zajló orosz-ukrán háború miatt fontos kiemelni, hogy a tanulmány nem érint katonai biztonsági kérdéseket, a vizsgálat alapját kizárólag a határbiztonság megteremtése adta.

## **Kutatásmódszertan**

A tanulmány célja, hogy feltárja, milyen jelenleg a Duna régió országainak, elsősorban a Duna-menti államok és az érintett bűnüldözéssel foglalkozó nemzetközi szervezetek két- illetve többoldalú rendészeti együttműködése, és hogy milyen irányban halad a Stratégia „Biztonság” prioritási területén végzett munka, valamint, hogy melyek az együttműködés továbbfejlesztésének lehetséges területei, módszerei, eszközei a vízi és határbiztonság növelése érdekében? Ezeket a kérdéseket kvalitatív kutatási módszerekkel kívántam megválaszolni, melyhez félig strukturált interjúkat alkalmaztam (Yin, 2014), melyet a Belügyminisztérium és a rendőrség összesen hat tisztségviselőjének bevonásával végeztem. Közülük hárman részt vesznek a Stratégia „Biztonság” prioritási területének koordinációs munkájában, hárman pedig annak rendőrségi végrehajtásában. Az interjúkat önállóan összeállított interjú-vezérfonal alapján, a bevezető demográfiai kérdéseket követően két fő témakörbe rendezett 10 nyitott kérdés segítségével hajtottam végre. A tisztségviselők 30–54 év közötti, határrendészeti szakmai tapasztalattal rendelkező személyek, akik az interjút önként vállalták. Az interjúkérdések első csoportja az intézményre, az interjúalany munkakörére és szakmai tapasztalatára vonatkozott, második csoportja a Duna régió megerősítésére és biztonsági problémáira koncentrált, míg a harmadik kérdéscsoport a dunai határellenőrzés, rendészeti együttműködés és a Stratégia „Biztonság” prioritási területén elért eredményekre, jövőbeni lehetőségekre helyezte a hangsúlyt. A 45–60 perces interjúk magyar nyelven, anonim módon készültek az érintett

belügyi szerv engedélyével, diktafonos rögzítéssel. A rögzített interjúkból szó szerinti átiratok készültek, majd azokból egyéni eseti adatelemzést végeztem, fő témákra bontottam és elemeztem a kapott válaszokat, végül levontam a következtetéseket. Emellett a Stratégia „Biztonság” prioritási területén zajló folyamatok feltérképezése érdekében az irányító testület üléseinek angol nyelvű jegyzőkönyvei tartalmát vontam dokumentumelemzés alá.

## A kvalitatív kutatás eredménye

A kvalitatív kutatás során végrehajtott félig strukturált interjúk első része a Duna régió megerősítésével foglalkozott nemzetközi kitekintésben. Része volt a régió határbiztonsági jellemzése, az azt meghatározó tényezők (például a csempészet) helyzete, a Stratégia cselekvési tervében meghatározott prioritások végrehajtása.

A kérdésekre adott válaszok közös pontja, hogy a régió határbiztonságát elsősorban a geopolitikai helyzet határozza meg, annak pedig a Duna Fekete-tengeri kifolyásához legközelebb eső, az európai irreguláris migrációs folyamatokban legnagyobb szerepet játszó Törökország helyzete az alapja. Hazánk Törökországba kiküldött egyik összekötő tisztje egy, a közelmúltban tartott konferencián elmondta, hogy bár az ország komoly intézkedéseket tett a határőrizet terén a keleti, elsősorban az iráni határán, és a mélységben is nagy hatásokkal fogja el az irreguláris migránsokat, számuk azonban folyamatosan emelkedik. Az elmúlt évi adatok szerint összesen 4,5 millióan lehetnek, ezen felül az átmeneti védelem alatt álló szír állampolgárok száma 3,7 millióra, az afgánoké fél millióra rúg. Bár az embercsempészés büntetési tétele elvben magas (3–8 év), de a gyakorlatban meglehetősen enyhe büntetéseket szabnak ki, így kicsi a kockázat, amit a török csempészek ki is használnak (Ormai, 2021).

A török helyzet kapcsolódását a dunai biztonsághoz egy korábban szintén Isztambulba kiküldött, okmányszakértőként, majd vízumkonzulként dolgozó interjúalanyom foglalta össze, megerősítve a fentieket. „*Törökországról azt kell tudni, hogy nekik a tengeri kereskedelem elképesztően fontos [...] és ahol ez ilyen nagy volumenű, oda rátelepszik az illegális cselekmények nagy része legyen az áru, kábítószer, embercsempészés. Azt látjuk az illegális migrációs jelentésekből, hogy az Égei-tengeren Olaszország, illetve más Földközi-tengeri partszakasszal rendelkező uniós tagországok felé mennek a csempészek, de mivel tudják, hogy ezekre súlyoznak, illetve akár Frontex akciót, akár más uniós műveletet hajtanak végre ott, ezért megpróbálják új csatornákon ezen illegális tevékenységeket elindítani. Ilyen a román-bolgár Fekete-tengeri Duna-delta helyszín is, ahol ezeken túl még az áru csempészet és más illegális cselekmények is megvalósulhatnak.*”



A Duna-delta térségében a Törökország felől érkező csempészet és irreguláris migráció miatt a Duna régióban elsősorban a tengeri tapasztalattal is rendelkező Románia helyzete hangsúlyos. Román szakértők szerint a Közel-Keletről Európába irányuló migráns áradat szempontjából Románia tranzitország, beleértve a Duna bulgáriai oldala felől az államhatárt illegálisan átlépőket. A Duna-deltában fekvő Tulcea (Tulcsa) szerepel a Szíriából, Afganisztánból és Irakból be-csempésztett migránsok térképén, de a Román Határrendőrség nagy erőfeszítéseket tesz, hogy a tenger felől érkező migránsokat segítő, Romániában működő embercsempész csoportokat beazonosítsa, tagjait letartóztassa. A migráció kezelésében nemzeti szinten (kormányzati intézmények, NGO-k részéről egyaránt) valamennyi érdekelt fél részéről összehangolt erőfeszítések, cselekvési tervek kidolgozása és a gyengeségek azonosítása, valamint azok kijavítására történő optimális megoldások kidolgozása szükséges Romániában. A román hatóságoknak nemcsak hazai, de EU szinten is proaktív, előrelátóan cselekvő migrációs politikát kell folytatnia a régió biztonságának megerősítéséhez (Dumitriche & Schiopiu, 2016). Az ambiciózus románoktól hazánk elmaradni látszik.

A Duna régió tagállamai a rendészeti és bűnüldözési együttműködésben látják a megoldást a biztonság megerősítésére. A biztonsági szempontból történő együttműködésről feltett kérdésre a megkérdezett interjú alanyok egyike a kétoldalútól a többoldalú együttműködés felé történő elmozdulást emelte ki. *„A régióban történő együttműködés viszonylag régóta működik bilaterális alapon. De az, hogy ez régiós szinten ne csak a közvetlen szomszédos államok között valósuljon meg, az valójában 2010-től vált hivatalossá. Ekkor indult el egy folyamat az Európai Unió, és a régióban lévő más harmadik országok között, ami arra irányult, hogy próbáljuk meg áthidalni azokat a társadalmi, gazdasági, és egyéb különbségeket, amely ezek között az országok között jelentkeznek.”*

De hátráltató tényezők is azonosíthatók. Ugyanez a szakértő rámutatott a dunai államok különböző státuszára is. *„A határellenőrzést az EU-ban a tagállamok részére közös szabályrendszer határozza meg, míg a harmadik országokban ezek az uniós jogszabályok nem érvényesek. Több harmadik ország is igyekszik harmonizálni az unióval a feladat ellátására vonatkozó normákat. De ez még nem tart abban a fázisban, hogy a hatóságok teljesen együtt tudjanak működni.”*

Abban a kérdésben, hogy a súlyos és szervezett bűnözés jelen van-e a Duna régióban, azon belül a folyami személy- és áruszállításban, minden interjúalany egyet értett. A legnagyobb biztonsági kihívásnak a csempészetet, ezen belül az ember- és árucsempészetet jelölték meg, emellett más jogellenes cselekmények is jellemzők. *„Azt gondolom, hogy addig, amíg nem kezdődött el a (...2015 évi.) migrációs válság, addig jellemzően a Dunához köthető jogellenes cselekmények nagy része az árucsempészethez kötődött. De gondolok*

*itt, akár hajók üzemanyag felhasználásával kapcsolatos jogsértésekre, akár a szállított árukkal kapcsolatos ÁFA csalásokra is. Mindenképpen fontos lenne figyelemmel kísérni, és nagyobb hangsúlyt fektetni ebben az illegális migrációval terhelt időszakban az embercsempészés lehetőségének a vizsgálatára.”* Több szakértő is kiemelte a hajókon történő embercsempésztést mint fennálló lehetőséget a Dunán. *„Most, hogy a szárazföldi határzár rendszer, ami kamerákkal is meg van erősítve felépült, egyre fontosabb lenne koncentrálni a vízi utakra. Hiszen ami nem tud a szárazföldön átjutni a fizikai akadályok miatt, az áttevéődhetett a vízi szakaszokra...”* Dunai hajón előfordult embercsempészsére a schengeni csatlakozás óta nincs hazai publikált adat, elsősorban árucsempészet felderítése jellemző.

A biztonságot meghatározó tényezők helyzetét elemző kérdésre adott válaszaikban az interjú alanyok a látencia, vagyis a nem ismert, de a regisztráltnál feltehetően magasabb szintű jogellenes cselekményi tendenciák meglétére hívták fel a figyelmet a dunai hajózásban. Kiemelték; *„A rendelkezésre álló adatok ugyan nem igazán támasztják alá, de nagyon sok szakember úgy vélekedik, hogy hatalmas a látencia a Dunához köthető határokon átnyúló bűncselekményekkel kapcsolatban...”* Ennek az lehet az oka, hogy a rendőrség és a vámhivatal munkatársai részéről a hatalmas méretű hajótestek teljes körű átkutatása nem lehetséges, ahhoz nem használhatók a közúti vagy vasúti átkelőhelyeken már jól bevált technikai eszközök (például átvilágító röntgenberendezések) sem. Ezt persze a hajósok is tudják, az egyik interjú alany szerint; *„Egy kapitány, aki ismeri a saját hajóját tudja, hogy melyek azok a területek, ahol soha semmit nem fog megtalálni az ellenőrző hatóság, vagy ha mégis megtalál, olyan hosszú időbe telne azon a helyen az ellenőrzés, ami nem fér bele a szolgálati idejébe.”* Persze a technikai eszközök fejlődnek, mégsem fogják a jó szakembereket teljesen helyettesíteni, jelezte egy szakértő: *„A humán erőforrás a legfontosabb. Egy tapasztalt határrendészt, rendőrt, vagy vámtisztet, aki már évek, vagy évtizedek óta teljesít szolgálatot a vízi határátkelőhelyen és fejből tudja hol lehet a hajón kialakított rejtekhely, nem lehet helyettesíteni önmagában technikai eszközökkel.”*

A hajós csempészetben jelen lévő látenciáról elmondható, hogy a schengeni vízi határon a Szerbiából belépő hajókon a magyar vámszervek mindig is foglaltak le jövedéki termékeket, azon belül elsősorban – a főként ukrán és az uniós árszínvonal különbségéből adódóan – csempésztett cigarettát. Egy rendőr interjúalany megerősítette: *„Ami felmerül a folyami átkelőhelyen, az a jövedéki termék csempészete. Ennek a nagy része nem feltétlenül haszonszerzési céllal működik, egész egyszerűen a hajó személyzete megpróbálja a saját szükségleteit úgy kielégíteni, hogy az olcsóbb cigarettát behozza.”*

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal (továbbiakban: NAV) 2020-ban országosan összesen 44 185 576 db cigarettát foglalt le (URL8). A dunai szállításban felmerülő látenciát – vagyis azt, hogy feltehetően csak a „jéghegy csúcsát” látjuk a hajókon elrejtett csempészáru mennyiségében – megerősíti egy, a közelmúltban történt cigarettacsempészet felderítése, ahol egy ügyben ezt meghaladó mennyiség jött össze. A kiemelkedő felderítéshez a szerencse segítette hozzá a magyar vámhatóságot Pakson, vagyis már a mohácsi vízi határon történt belépés után. Erről a sajtó is beszámolt. *„Egy ukrán teherhajóról, valamint egy Pest megyei raktárból összesen 2,8 millió doboz, vagyis 57 millió szál adózatlan cigarettát foglalt le a NAV. A csaknem 5,5 milliárdos – Magyarországon eddig példátlan értékű – fogás után négyen kerültek letartóztatásba. A csempészek hajója papíron bálás sót szállított a Dunán, ám az ellenőrzéskor kiderült, hogy az egyenként 1300 kilós zsákok a só mellett több mint 2,3 millió doboz zárjegy nélküli cigarettát rejtnek. A NAV kollégái a helyszíni információk elemzésével gyorsan eljutottak egy Pest megyei telephelyhez is, ahol hasonló körülmények között – sóval álcázva – további majd félmillió csomag csempészcigit találtak. Az ukrán származású magyar állampolgárokból álló szervezett csoport az elcsalt áfával és jövedéki adóval csaknem 4 milliárd forint kárt okozott a költségvetésnek”* (URL9). Erre a csoportra az ukrajnai Izmail kikötővárosában másnap az ottani rendvédelmi szervek csaptak le.

A bűnüldözési kihívásokra a fokozott rendészeti együttműködés lehet a válasz, ezért az interjúk második része olyan kérdésekkel foglalkozott, hogy melyek a nemzetközi rendészeti együttműködés fokozásának irányai és milyen eredményeket könyvelhet el hazánk ezen a területen. A kérdések kitértek arra, hogy a Stratégia akciótervében megtalálható egyes prioritások (például rendészeti kontaktpontok hálózatának kialakítása a Duna teljes szakaszán, információáramlás, az együttműködés erősítése a legfontosabb nemzetközi rendészeti ügynökségekkel és szervezetekkel, a határellenőrzés és közös képzések fejlesztése, a korábban végrehajtott projekt során elkezdett közös rendészeti műveletek végrehajtása) terén végzett munka milyen eredményekkel járt. A legfontosabb azonban, hogy pótolhatják-e a Stratégia „Biztonság” területén folyó együttműködések egy jelenleg gyakorlatban nem funkcionáló Dunai Rendészeti Fórum munkáját?

A dunai rendőri-határrendészeti együttműködésben a kétoldalú kapcsolatok mellett kevés olyan fórum vagy adatcsererendszer működik vagy működött, mely elősegítette volna a biztonság növelését. Magyarország tevékenysége a Stratégia „Biztonság” prioritási területén hozott ugyan komoly eredményeket (ilyen volt a DARIF nevű magyar projekt), ezzel ellentétben egy, a cselekvési tervben is kiemelt, folyamatosan működő Dunai Rendészeti Koordinációs

Központ – bár a jogi alapja létezik<sup>2</sup> – máig nem jött létre Mohácson a vízi határátkelőhely épületében (2. számú ábra).

2. számú ábra: A Mohács Vízi Határátkelőhely épülete



*Forrás: A szerző saját készítésű fényképe.*

A késlekedés okai többszintűek. A problémák terén az interjúalanyok egyet értettek abban, hogy a Duna Stratégiában a döntéshozatal lassú, és ezek politikai, nem szakmai jellegűek. Egyikük elmondta; „*A Duna Stratégiában évente van két Irányító Tanácsi ülés ott hozzák meg a szakmai döntéseket. Majd ezeket különböző prioritási területeken pontosítják, utána implementálják.*” Az egyik legfontosabb intézkedés a régió tagállamai közötti rendészeti együttműködési és kontaktpontok hálózatának kialakítása annak ellenére nem történt meg, hogy azt a magyar projekt záró nyilatkozatában is deklarálták a részt vevő államok képviselői (URL10). Az egyik interjúalany több fontos problémát is megjelöl az elmaradás okaként; „*Azt gondolom, hogy itt a politikai érdekek voltak azok, amelyek egy kicsit megakasztották ezt a folyamatot (hazánknak – Romániával ellentétben például – nincs tengeri hajózási tapasztalata). A másik fontos probléma pedig maga a pénz kérdése. Hiszen tudjuk, hogy egy állandó központ létrehozása nem kevés költséggel jár.*” Emellett egy már érintett problémát is

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

megfogalmaz; „*Csak feltételezni tudjuk a látencia mértékét nincsenek egzakt adatok arra vonatkozóan, hogy egy ilyen központ létrehozása megérné-e vajon a ráfordított pénzt, erőt, eszközt, és energiát.*”

Arra a kérdésre, hogy a dunai rendészet mennyire kelti fel a nemzetközi szervezetek – vagyis az Europol, a Bűnügyi Rendőrség Nemzetközi Szervezete (továbbiakban: Interpol) vagy az Európai Határ- és Partiőrség (továbbiakban: Frontex) – figyelmét, a szakértők egyet értettek abban, hogy jelenleg mindössze az évi egy műveleti akcióhéten csatlakoznak a dunai rendészeti hatóságokhoz. Kiemelték, hogy velük erősebb együttműködést kellene kialakítani és fenntartani. Megfogalmazásuk szerint: „*Éves közös műveletekre minden esetben meghívást kap a Frontex, az Europol, és az Interpol is azért, hogy a rendelkezésükre álló információkkal támogassák a dunai rendészeti műveletben részt vevő hatóságok tevékenységét.*” „*Az egyik legfontosabb lenne a hosszú távú együttműködésben a Frontexet becsatornázni ebbe a folyamatba.*” A szorosabb együttműködés elmaradásában egy szakértő a súlypont máshol történő megjelenését emeli ki: „*Ha fel is kelti (a nemzetközi szervezetek érdeklődését a Duna), akkor nagyon minimális szinten, mert máshova kell súlyozniuk. Az Égei-tengeri cselekmények, illetve a Földközi-tenger nyugati partjainál Spanyol- vagy Olaszországban bekövetkező migráció elleni küzdelemre súlyoz a Frontex most, és az Europol is rögtön a török-görög határra küldött egységeket.*”

Az EU a Duna Stratégia „Biztonság” prioritási területének akciótervében leírt válasz lépéseket eszközöket és kezdeményezéseket tartja fontosnak a rendőri együttműködés terén. Azonban az interjúalanyok abban is egyet értettek, hogy ez nem elegendő, további kiaknázatlan lehetőségek vannak politikailag és szakmailag is ezen a területen. A szervezett bűnözés elleni harc egyik legfontosabb, két vagy több ország közötti gyors rendőrségi (esetenként vámigazgatási) információcserét biztosító csatorna a Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely, vagyis rövidítve a KKSZH (Kemény, 2020). Ezek segítségével a dunai rendészeti információ is kicserélhető, de mivel nem specifikus, nem erre dedikált csatorna, lassabban működhet, mint egy kizárólag dunai információcsere hálózat. Az egyik szakértő utal is erre; „*Az Európai Uniónak is elsősorban a már meglévő csatornákat kellene jobban kihasználni, és azok hatáskörét kellene inkább kibővíteni ahelyett, hogy új kapcsolattartási pontokat alakítanánk ki. Hosszú távon viszont érdemes lenne kifejezetten a dunai rendészeti együttműködés fokozására kapcsolattartási pontot kijelölni, hiszen azok a kapcsolattartási pontok működnek jól, amelynek a területei jól le vannak határolva.*”

A fentiek megteremtéséhez új projektekre volna szükség a „Biztonság” fejezetben belül, azokhoz pedig uniós forrásokra. A Stratégia irányító testületi üléseinek döntései azonban ehhez kevésnek bizonyulnak egy szakértő szerint:

*„Itt stratégiai döntések születnek, de konkrét projektek végrehajtására vonatkozóan itt nem születik döntés. A másik probléma, hogy nincs ezekre önálló forrás. Tehát erős politikai akarat, döntés, illetve forrás hiányában jelenleg nem tud előre mozdulni az együttműködés.”*

Az interjúalanyok azonban egyetértettek abban, hogy hazánkban olyan schengeni határellenőrzés és korábbi dunai projekt tapasztalata van, amely miatt szükséges lenne, hogy a vízi biztonsággal kapcsolatos javaslatokat, új projektelképzeléseket dolgozzon ki, és azok megvalósításához forrásokat nyerjen el. Sajnos a Stratégia első időszakához képest minden dunai államban érezhető a kapcsolódó munka lassulása. A Duna Stratégia végrehajtásában az egyik legnagyobb – a Bizottság által is azonosított – fékező erő azonban mégis a politikai lendület nemzeti szintű alábbhagyása. A cselekvési tervek felülvizsgálata során is foglalkoztak a politikai elkötelezettség hiányával, erre a regionális politikáért felelős biztos is felhívta az uniós Stratégia koordinátorainak figyelmét a 2018. júniusi közös ülésen (URL11). Az interjúkat követően a további célkitűzések megvalósításhoz szükséges volt az elmúlt időszakban elért eredmények számbavétele.

## **Az elmúlt években megvalósult fejlesztések és további célkitűzések**

A Stratégia „Biztonság” prioritási területén zajló folyamatok és annak elmúlt három évében elért eredményei az irányító testület üléseinek angol nyelvű jegyzőkönyvei elemzése alapján váltak világossá. Ezek tanulsága szerint az egyik legfontosabb eredménynek a Stratégia felülvizsgált cselekvési tervének 2020. áprilisi elfogadását tartják, melyben a már felsorolt új intézkedések is helyet kaptak. A „Biztonság” prioritás legújabb intézkedése a bűnüldöző és biztonsági szolgálatok közötti, a hibrid fenyegetések elleni együttműködés kialakítására vonatkozik, azonban ezt még nem illesztették bele a cselekvési tervbe, arról intenzív vita folyik.

A jelenlegi időszakban a másik legjelentősebb projektalapú tevékenységcsoport az osztrák közlekedési minisztérium által alapított Viadonau GmbH irányítása alatt álló „Vízi mobilitás” prioritás és a „Biztonság” prioritási terület közötti közös horizontális együttműködés. Ez az elmúlt évek során kiemelten intenzív volt, több gyakorlati hasznosítású eredményt ért el, és ezzel egyfajta „zászlóshajó” folyamattá, platformmá vált. Fő célja, hogy olyan lépéseket tegyen, amelyekkel a hajósok és a rendészeti szervek is gyorsabb és biztonságosabb ellenőrzési eljárásokhoz juthatnak a Duna mentén. Az adminisztratív akadályok sokasága Európában korlátozza a belvízi szállításban mint fenntartható közlekedési módban rejlő gazdasági és környezeti lehetőségeket. Ezek az

adminisztratív akadályok például a hajózási hatóságok és a Duna menti országok között jelentősen eltérő jelentéstételi követelményekből állnak. Leggyakrabban a hajósok által benyújtott jelentések vagy adatok nem használhatók fel több országban, vagy nem állnak rendelkezésre, ami a teherszállítók részéről további inputot vagy további jelentéstételi tevékenységet igényel – állapította meg egy, a vízi teherfuvarozók körében végzett kérdőíves és fókuszcsoportos kutatás. Egyértelmű volt, hogy a legtöbb hiányosság és párhuzamosság a dunai államok határforgalom-ellenőrzésében rejlik. Megoldásként adódik a forgalomirányítási eljárások és hajósok által a rendészeti szervezetek leadott dokumentumok egységesítése, majd digitalizálása. A belvízi közlekedés digitális interfészei átjárhatóságának javítása is hatékony intézkedés e tekintetben. Az egyablakos ügyintézés kialakítása a vízi szállító vállalatok részére hatékony intézkedés, hiszen lehetővé teszi számukra, hogy minden információt és szolgáltatást egyetlen kapcsolattartási ponton keresztül kapjanak meg, ami megkönnyíti a kereskedelmi ügyintézkedést (Pfosser, Jung & Putz, 2018).

A Stratégiában a „Vízi mobilitás” és a „Biztonság” prioritás területek közös tevékenysége – a fenti kutatás megállapításaival összhangban – három célt tűzött ki, úgymint: a határforgalom-ellenőrzési eljárások egyszerűsítését, a harmonizálást és a digitalizációt. Már 2016-ban megszülettek az első javaslatok a dunai határellenőrzés fejlesztésére (URL12), majd kiadtak egy Dunai Határellenőrzési Gyakorlati kézikönyvet (URL13). Ezt követően elkészültek a tagállamok mindegyike által elfogadott egységes hajózási formanyomtatványok, vagyis az utas- és személyzeti listák, érkezési-indulási jelentés (URL14).

A jelenlegi közös munka az alább felsorolt nyolc intézkedést foglalja magába, amelyeket különböző projektek segítségével 2025 végéig kell végrehajtani.

- 1) Az elérhető három egységes dunai formanyomtatvány bevezetése az összes dunai országban (1. fázisban Magyarország, Horvátország és a Szerb Köztársaság vezette be 2020 első negyedévében, majd a 2. szakasz országai – Románia, Bulgária, Moldova és Ukrajna – ezekben az országokban jogszabály módosításokra volt szükség).
- 2) A formanyomtatványok többnyelvű elektronikus kitöltésének lehetővé tétele az osztrák hajózási hatóság internetes portálján, mely egy ideiglenes megoldás azok digitalizálására.
- 3) A formanyomtatványok teljes digitalizálása a „Közép- és Kelet-Európai Jelentési Információs Rendszer” segítségével.
- 4) Elektronikus regisztrációs és időgazdálkodási eszköz bevezetése a hajók ellenőrzési pontokra való érkezésének és indulásának ütemezésére, valamint a határellenőrzésekhez szükséges időkeretek kijelölésére. Ez az intézkedés egyrészt a hajóipart segíti, másrészt a határellenőrző hatóságoknak

- is segít abban, hogy tudják, kik érkeznek az adott kikötőkbe, és a hajók csoportosulásának elkerülése révén jobban tudják ütemezni munkájukat.
- 5) A Dunai Határellenőrzési Gyakorlati kézikönyv kétévente történő frissítése.
  - 6) Az Európai Vízirendészeti Szervezet már meglévő adatbázisának területi kiterjesztése az összes dunai államra a belvízi hajózás hajóellenőrzési eredményeinek összegyűjtése céljából.
  - 7) Közös transznacionális platform létrehozása az ellenőrző szervek számára a szakmai ismeretek és a legjobb gyakorlatok cseréje, valamint a Duna régióban harmonizált ellenőrzési mechanizmusok kialakítása érdekében.
  - 8) A dunai hajózás problémáinak kezelésével foglalkozó független, egyablakos ügyintézési pont létrehozása, amely összegyűjti és aktívan felméri a hajózási társaságok visszajelzéseit a határ- és hajózási ellenőrzésekkel kapcsolatban.

Hazánk számára a jövőben az együttműködés továbbfejlesztésének egyik legfontosabb rövid távú feladata 2022-ben a felsoroltakon kívül a kilencedik dunai közös művelet végrehajtása lesz, hiszen a COVID-19 pandémia miatt az utolsó ilyen, a Duna szakasszal rendelkező tagországok rendészeti szerveit és a Frontex kockázatelemzőjét, az Europol és az Interpol elemző tisztjeit bevonó akcióhétre 2019. szeptember 30. és október 4. között került sor (3. számú ábra, [URL15](#)).

**3. számú ábra:** Akcióban az osztrák vízirendészet a DARIF művelet során



*Forrás:* A bécsi vízirendészet fényképe.



A művelet során várhatóan újra lehetőség nyílik a Mohácson berendezett Ideiglenes Koordinációs Központ megnyitására is, mely gyors és hatékony információcserét fog megvalósítani a bűnüldöző szervek között.

## **Következtetések és záró gondolatok**

A Dunán a vízi mobilitás és a turizmus fellendülése hozzájárult a hajóforgalom növekedéséhez, ezáltal az potenciális csempészeti útvonalként is szolgál. A 2010-es évek kezdetétől a térség geopolitikai kihívásai, a Fekete-tengeri térségből az EU felé irányuló növekvő illegális migráció, az egyre újabb módszereket alkalmazó, határokon átnyúló szervezett bűnözés is fontos ütőeret talált a dunai hajózásban, mely indukálta a Duna Stratégia biztonsággal kapcsolatos tevékenységeit, melyek mégsem tudják pótolni teljeskörűen a magyar DARIF projektben létrehozott Dunak Rendészeti Fórumot. A készített interjúk alapján az egyik legnagyobb problémaként azonosítható, hogy nehezen mérhető fel a dunai hajózásban rejlő szervezett bűnözéssel kapcsolatos veszély valós mértéke, hiszen Magyarország rendészeti szervei látenciával küzdenek a hajókon történő csempészet mértékének azonosítása terén, és ez súlytalanná teheti politikai szinten a területet, így arra kevesebb forrás is allokálható.

A rendészeti együttműködés fokozása (beleértve a közös kockázatelemzést, képzéseket és tapasztalatcseréket) az egyik legfontosabb intézkedés a dunai biztonság erősítésére, ez a fenti problémára is választ adhat, hiszen időszerű információcserével egyes súlyos bűncselekmények bekövetkezése, szervezett bűnözői csoportok elfogása nemcsak megelőzhető lenne, de a statisztikai adatszere a látenciát is csökkentené. Bár hazánk Horvátországgal a jogi keretét megteremtette a Dunai Rendészeti Koordinációs Központnak – melynek égisze alatt mindez megvalósulna –, az mégsem működik folyamatosan, mivel a többi dunai állam politikai, pénzügyi okból nem csatlakozott az alapját nyújtó nemzetközi egyezményhez. Egy állandó koordinációs központ hiánya biztonsági deficitet eredményezhet a schengeni külső határon. Az összehangolt rendészeti fellépés egy kis szeletét nyújtja azonban, hogy Magyarország évente szervez összehangolt vízi- és határrendészeti, vámhatósági, katasztrófavédelmi akciókat a Dunán, mely eléggé gyakorlatias és eredményorientált ahhoz, hogy a dunai államok és a Frontex, az Europol és az Interpol is csatlakozzon.

A rendészeti problémákra – a lassú döntéshozatali mechanizmusok miatt korlátozott, de mégis adekvát – megoldást jelent a Duna Stratégia „Biztonság” prioritási területén folyó projekteken történő folyamatos és aktív részvétel, mely hazánknak kiemelten fontos, és abban vezető szerepet kell vállalnia. Emellett

folytatni kell a vízi mobilitást segítő adminisztratív akadályok csökkentését célzó pályázatokban történő aktív részvételt, hiszen a rendészeti szervezetek egyfajta szolgáltatást kell nyújtani a vízi személy- és teherfuvarozók részére, érdekeiket nem hagyhatják figyelmen kívül. Az erre szolgáló megoldásokat kidolgozandó projektek formájában az EU új 2021–2027-es költségvetési időszakának forrásai biztosíthatják.

## Felhasznált irodalom

---

- Berta K. (2015). Előszó. In Herczeg M. (Szerk.), *A Dunai Folyami Fórum Struktúrájának létrehozása, DARIF*. (p. 6). Belügyminisztérium.
- Chitîba, C. & Dunarintu, A. (2016). „European Union Strategy For The Danube Region,” *Knowledge Horizons - Economics. Faculty of Finance, Banking and Accountancy Bucharest, "Dimitrie Cantemir" Christian University Bucharest*, 8(4), 11–15.
- Dumitrache, A. A. I. & Schiopu, O. I. (2016). Migrants' Smuggling is Knocking at the Danube's Door. Threats at the Romanian State Border. *Journal of Danubian Studies and Research*, 6(2), 320–333.
- Fleischer T. (2007). Transzeurópai folyosók: A meglévők hosszabbítgatása, vagy egy össeurópai hálózat kialakítása? In Glatz F. (Szerk.), *A Balkán és Magyarország: Váltás a külpolitikai gondolkodásban? Magyarország az Ezredfordulón, Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián* (pp. 365-379). MTA Társadalomkutató Központ - Európa Intézet.
- Gazdag F. (2011). Mérlegen a 2011-es magyar EU-elnökség. *Nemzet és Biztonság*, 1, 72–85.
- Kemény G. (2020). Az Egyedüli Kapcsolattartási Pont és a Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely által fogantatosított információcserét befolyásoló környezeti tényezők. *Belügyi Szemle*, 69(1), 107–122. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.1.5>
- Koev, K. (2014). The Cooperation of the Danube Countries within the frames of the Priority Area 11 of the EU Strategy for the Danube Region /EUSDR/. *Journal of Danubian Studies and Research*, 4(2), 22–30.
- Ormai T. Z. (2021). Törökország migrációs helyzetképe. In Teke A. (Szerk.), *A nemzetközi migráció kihívásai és kezelésének módja hazánkban, valamint a balkáni migrációs útvonal államaiban* (pp. 94–99). Magyar Rendészettudományi Társaság.
- Pfoser, S. & Jung, E. & Putz, L.-M. (2018). Same river same rules? – Administrative barriers in the Danube countries. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 3(3), 27–37. <https://doi.org/10.14254/jsdtl.2018.3-3.2>
- Répási K. (2021). Szervezett bűnözés. In Tálás P., Csiki V. T., Etl A. & Berzsenyi D. (Szerk.), *A globalizált világ kihívásai* (pp. 301–302). Ludovika Egyetemi Kiadó.
- Yin, R. K. (2014). *Case Study Research Design and Methods* (5th ed.) Thousand Oaks, Sage.

## A cikkben található online hivatkozások

---

- URL1: *A dunai folyami fórum struktúrájának létrehozása. DARIF. Eredmények és következtetések.* <https://bmprojektek.kormany.hu/download/a/37/f0000/DARIF%20kiadv%C3%A1ny%20-%20Eredm%C3%A9nyek%20%C3%A9s%20K%C3%B6vetkeztet%C3%A9sek%20HU.pdf>
- URL2: *Az Európai Parlament 2010. január 21-i állásfoglalása a Duna-régióra vonatkozó európai stratégiáról. P7\_TA(2010)0008.* [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjejc3pkvD2AhUROuwKHfr8AtIQFnOECaCQAQ&url=https%3A%2F%2Fdunaregiostrategia.kormany.hu%2Fdownload%2F6%2Fa9%2F10000%2FDRS\\_EP\\_Hatarozat\\_2011\\_jan.pdf&usg=AOvVaw0192flapnolGi\\_znd0EaqR](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjejc3pkvD2AhUROuwKHfr8AtIQFnOECaCQAQ&url=https%3A%2F%2Fdunaregiostrategia.kormany.hu%2Fdownload%2F6%2Fa9%2F10000%2FDRS_EP_Hatarozat_2011_jan.pdf&usg=AOvVaw0192flapnolGi_znd0EaqR)
- URL3: *Duna Régió Stratégia 3 igen a költségvetés célirányos felhasználására, az eredeti ötletek összehangolására, az új szemléletű térségi politikára.* [https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/5/a9/10000/Duna\\_Regio\\_Strategia\\_sajtoanyag\\_0.pdf](https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/5/a9/10000/Duna_Regio_Strategia_sajtoanyag_0.pdf)
- URL4: *A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája. Brüsszel, COM(2010) 715/4.* [https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/2/a9/10000/com2010\\_715\\_danube\\_hu.pdf](https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/2/a9/10000/com2010_715_danube_hu.pdf)
- URL5: *Bizottság 2010: Cselekvési terv, A Bizottság, az Európai Parlament, a Tanács, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Regionális Bizottság közleménye, az Európai Unió Duna-régióra vonatkozó stratégiája című dokumentum kísérő dokumentuma {COM(2010) 715 végleges} {SEC(2010) 1490 végleges} {SEC(2010) 1491 végleges}.* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52010SC1489>
- URL6: *Bizottsági szolgálati munkadokumentum. Cselekvési Terv. Felváltja a SEC(2010) 1489 végleges munkadokumentumot. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Brüsszel, 2020.04.06. SWD(2020) 59 végleges.* <https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/8/ffa2000/Eur%C3%B3pai%20Bizotts%C3%A1g%20Duna%20R%C3%A9gi%C3%B3%20Strat%C3%A9gia%20Cselekv%C3%A9si%20Terve.pdf>
- URL7: *A Belügyminisztérium Európai Uniós és nemzetközi támogatással megvalósuló projektjei: A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása. DARIF.* <https://bmprojektek.kormany.hu/a-dunai-folyami-forum-strukturajanak-letrehozasa-darif>
- URL8: *Dohánygyártmányok lefoglalása.* [https://nav.gov.hu/vam/felderitesi\\_eredmenyek](https://nav.gov.hu/vam/felderitesi_eredmenyek)
- URL9: *A tapasztalt nyomozók is megdöbbentek a csempészscigi mennyiségén.* <https://novekedes.hu/nav-infotar/a-tapasztalt-nyomozok-is-megdobbentek-a-csempeszscigi-mennyisegen-video-a-cikkben>
- URL10: *“Setting up the Structure of a Danube River Forum” 17-19 September 2013, Budapest/ Mohács (Hungary) Joint Declaration.* <https://bmprojektek.kormany.hu/download/9/76/80000/DARIF%20Joint%20Declaration%20EN.pdf>

URL11: *A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának Az EU makro regionális stratégiáinak végrehajtásáról {SWD(2019) 6 final}*. [https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/e/82/62000/2\\_implementation\\_hu.pdf](https://dunaregiostrategia.kormany.hu/download/e/82/62000/2_implementation_hu.pdf)

URL12: *Danube Region Strategy, Priority Area 1a, Water Mobility: Recommendations for improved border controls along the Danube and its navigable tributaries*. [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewjOpJGbiPD2AhXECOWKHdNABwsQFnoECAgQAQ&url=https%3A%2F%2Fnavigation.danube-region.eu%2Fwp-content%2Fuploads%2Fsites%2F10%2Fsites%2F10%2F2019%2F09%2F2016-03-14\\_Recommendations\\_for\\_improved\\_border\\_controls\\_Danube\\_final.pdf&usg=AOvVaw0p04ffdrju2a3s0pgtkKLM](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewjOpJGbiPD2AhXECOWKHdNABwsQFnoECAgQAQ&url=https%3A%2F%2Fnavigation.danube-region.eu%2Fwp-content%2Fuploads%2Fsites%2F10%2Fsites%2F10%2F2019%2F09%2F2016-03-14_Recommendations_for_improved_border_controls_Danube_final.pdf&usg=AOvVaw0p04ffdrju2a3s0pgtkKLM)

URL13: *Danube Region Strategy, Priority Area 1a, Water Mobility: Practical manual on border controls along the Danube and its navigable tributaries*. [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewjOpJGbiPD2AhXECOWKHdNABwsQFnoECAoQAQ&url=https%3A%2F%2Fnavigation.danube-region.eu%2Fwp-content%2Fuploads%2Fsites%2F10%2Fsites%2F10%2F2019%2F09%2F20190516\\_3rd\\_edition\\_Manual\\_on\\_Border\\_Controls\\_compressed.pdf&usg=AOvVaw0BSph16Dgcl037IfQvpDpm](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewjOpJGbiPD2AhXECOWKHdNABwsQFnoECAoQAQ&url=https%3A%2F%2Fnavigation.danube-region.eu%2Fwp-content%2Fuploads%2Fsites%2F10%2Fsites%2F10%2F2019%2F09%2F20190516_3rd_edition_Manual_on_Border_Controls_compressed.pdf&usg=AOvVaw0BSph16Dgcl037IfQvpDpm)

URL14: *Sztenderdizált DAVID formanyomtatványok*. <https://pannonris.hu/szolgalatasok/letoltheto-bejelentok>

URL15: *8. DARIF Közös Művelet – nemzetközi rendőrségi együttműködés a Dunán*. <https://dunaregiostrategia.kormany.hu/darif>

## Alkalmazott jogszabály

---

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

## A cikk APA szabály szerinti hivatkozása

---

Kalmár Á. (2022). Rendészeti együttműködés a Duna Stratégia égisze alatt. *Belügyi Szemle*, 70(12), 2591–2610. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.12.3>