



XVI. évfolyam 4. szám

HATÁRRENDÉSZETI TANULMÁNYOK

2019/4. SZÁM



B U D A P E S T

- 2019 -

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

Szerkesztő bizottság:

Dr. Gaál Gyula, Görbe Attiláné Dr. Zán Krisztina, Dr. Gubicza József,
Prof. Dr. Fórizs Sándor, Dr. habil. Varga János, dr. jur. Vas Gizella,
Dr. Horpácsi Ferenc

Szakmai lektor:

Prof. Dr. Fórizs Sándor

Szerkesztette:

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

HU ISSN 2061-3997 (Online)

Tartalom

Csuk László: A határőrizet története Rönök település vonatkozásában.....	4
1. Bevezetés	4
2. Rönök település bemutatása	5
3. A trianoni határ kitűzése és a határőrizet a két világháború között	7
4. Határzár kiépítése, felszedése, majd újbóli lerakása a nyugati és ezen belül a rönöki határszakaszon	11
5. AZ SZ-100 típusú elektromos jelzőrendszer telepítése	18
6. Határőrizet a rönöki határszakaszon a rendszerváltásig.....	25
Összegzés	38
Felhasznált irodalom	39
Nagy Levente: A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság határszakaszán előfordult légtérsértések tapasztalatai 2014-2017. között	41
Bevezetés	41
1. Alapfogalmak meghatározása	43
2. Magyarország és az illegális migráció.....	67
3. A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság határszakaszának általános helyzete	70
4. Légijárművekkel elkövetett csempésztevékenység.....	81
5. Esetleírások	97
6. Az esetleírásokból levont következtetések, tapasztalatok	103
7. A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság által tett intézkedések a légtérsértések felderítésére, a csempészett személyek, áruk feltalálására	107
Konklúzió:.....	110
Javaslatok:	114
ÖSSZEGZÉS:	116
Felhasznált irodalom	117
Mellékletek:.....	120
Teke András „Stratégiaiul” is ugyanazt jelenti?	123
Bevezetés	123
1. Néhány előzetes elméleti alapvetés	126
2. A Frontex Integrált Határigazgatási Stratégiája	131
3. Magyarország Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021.	139
Záró gondolatok	146

Csuk László:

A határőrizet története Rönök település vonatkozásában

1. Bevezetés

A tanulmányomnak a szülőfalum, Rönök település határőrizete adta témáját, amely aktív részese volt egész családom életének, így meghatározó szerepet tölt be az én életemben is.

Ezen kívül a témaválasztásnál motivált, hogy szerettem volna összegyűjteni személyes beszélgetések, levéltári dokumentációk, valamint irodalmi alkotások segítségével Rönök településre vonatkozó adatokat, beszámolókat és élményeket az első világháborút követő időszaktól a rendszerváltásig.

Tanulmányomban kronológiai folyamat mentén haladva kívánom bemutatni a határőrizet változásait és annak hatásait a lakosságra. Céлом tehát, hogy összegyűjtssem a rönöki határőrizethez kapcsolódó ismereteket és információkat, összhangban a települést érintő irodalmi tanulmányokkal, és a történelmi eseményeket személyesen megélt helybeli lakosság beszámolóival.

A dolgozatomban előbbieken említésre került időrendi folyamatokat figyelembe véve a bevezető fejezettel együtt hét fő részre tagoltam. A második fejezetben bemutatom a munkám témájául szolgáló Rönök települést, majd a harmadik fejezetben érintem az első világháborút követő trianoni békeszerződés utáni, és a második világháború közötti politikai eseményeket, az új határok kijelölését a rendészeti szervek vonatkozásában. A negyedik és az ötödik fejezetben a második világháborút követő határzárak kiépítését és azok változásait mutatom be, amely számomra a legizgalmasabb történelmi események egyike. A hatodik részben a Rönöki Határőr Őrsöt illetve az ott szolgáló határőrök munkáját és az általuk használt technikai eszközöket kívánom ismertetni.

Kutatásaim során nem csupán a témával kapcsolatban lettem tapasztaltabb, de bepillantást nyerhettem az akkori közbiztonságba, és az alapvető emberi jogok korlátozásaiba is.

2. Rönök település bemutatása

2.1 Rönök elhelyezkedése, korai elnevezései és népessége

Rönök település Vas megyében az osztrák határ szomszédságában Szentgotthárdtól 7 km-re húzódik a 8-as számú főút mentén 222 méter tengerszint feletti magasságban. A XI. században a vasi dombsághoz tartozó Rába völgyére néző domboldalakon helyezkedett el, azonban a lakosság egy része leköltözött gazdálkodási célból a jelenlegi országút melletti sík területre, így jött létre Alsórönök illetve Felsőrönök. Rönök a 18. században már jelentős falunak számított. A település lakói elsősorban szarvasmarha- és sertésenyésztéssel valamint növénytermesztéssel foglalkoztak, de hatással volt rá a szentgotthárdi iparosodás is.¹

A település elnevezése szláv eredetű szóból származhat, melyet már az 1336-os években megemlítenek egy összeírás kapcsán Ryunuk, Alsóryunuk, Felseurgunuk néven. Később 1649-ben már megjelent a Felső Rönök, majd nyilván a jelentős német nemzetiségre tekintettel az Ober illetve az Unten Radling megnevezés, de az 1900-as évek elejétől már a Felső illetve Alsó Rönök nevet használták. Az eddigi két települést 1950-ben egyesítették Rönök néven, azonban a korabeli elnevezéseket a mindennapi szóhasználatban még aktívan használják. Napjainkban az egyesítés óta ugyan a település faluképe megváltozott azonban soha nem épült össze. A korabeli népszámlálási adatok alapján 1787-ben a településnek 495 lakosa volt, 1890-ben pedig 969 fő. A második világháború után 442 főt kitelepítettek Németországba, így a lakosságszám jelentős mértékben lecsökkent, ami abból is látszik, hogy 1949-ben 595-en éltek a faluban. A falu népessége 2014. január 1-jei adatok alapján 434 fő.²

A trianoni békeszerződés után a határ pár méterre került a település templomához, amely elválasztotta az osztrák területhez csatolt Borosgödört a templomától és Rönöktől.

A második világháború után a határ nem csupán embereket és falvakat választott el egymástól, hanem a rönöki Szent Imre templomot is a hívek elöl miután 1951. december 9-én a település plébánosa átszökött Ausztriába.

A vasfüggöny felállítása után a rönöki hegyvidéken a házak jelentős része a határsávon belülre került, így a civilek jelenléte a határőrizetre nézve zavaróvá vált. A műszaki zár felépítéséig Rábufüzesről egészen Nemesmedvesig a terület lakott volt, azonban a kitelepítések illetve a

¹ Kovacsics József: Szülőfalum Vasszentmihály és környéke. Budapest, 2000., p. 186-187

² Kovacsics József: Szülőfalum Vasszentmihály és környéke. Budapest, 2000., p. 190-191

terület saját elhatározásból történő elhagyása után a határsáv, amelyen nem volt addig parlagon hevert termőföld, elnéptelenedett. A házak maradványai még megtalálhatók, azonban azokat a természet már majdnem teljesen visszafoglalta, köszönhetően a 40 éves elszigeteltségnek. A település domborzati adottságai úgynevezett erdős hegyes terep, melynek jellemzői a sűrű lombos erdők és mozgást nehezítő aljnövényzet.³

A domborzat határvédelemre gyakorolt hatásait a Rönöki Határőr Őrs bemutatásánál tovább részletezem. A Rába völgye és felette húzódó dombvidék, ahol a falu elhelyezkedik az új pleisztocén korban keletkezett.⁴

A terület időjárása úgynevezett szubalpin klíma, amelyet az országos átlagnál csapadékosabb és alacsonyabb hőmérsékletű mikroklíma jellemzi.⁵

2.2 A Rönökhöz tartozó Szent Imre templom bemutatása

A Rönök településhez tartozó Szentimre Tanyák feletti hegyen már az Árpád korban is templom állt. A templom védőszentje Szent Imre. A 800 éves templomot 1898-ban a vasárnapi szentmise közben egy forgószél megrongálta, melynek következtében le kellett bontani. Az új templom 1904-ben épült fel, melynek magassága 35 méter magas lett. A második világháború utáni időszakban, mivel a templom a határsávba került a katonák magaslesnek használták, ahonnan kitűnő rálátás volt a szomszédos Brunner hegyre és az alatta futó Hauzer völgyre. Ebben az időszakban állapota leromlott. A felújítási munkálatok 1990-ben kezdődtek meg osztrák-magyar közös erőfeszítéssel.⁶

A felújítást lehetővé tevő megállapodást az osztrák és a magyar kormány 1990. március 12-én írták alá Szombathelyen, amelyet a 10/1991. (I. 18.) Korm. rendelet hirdet ki.⁷

A felújított gótikus stílusú templomot 1992. szeptember 22-én szentelték fel és ezzel véget ért a 40 évig tartó hanyatttört sorsa.⁸

³ Sallai, János: Erdős hegyes terep határőrizete című jegyzete, p. 2.

⁴ Beluszky, Pál: Őrség – Vendvidék-Felső Rába völgy. Dialóg Campusz kiadó, Budapest, 2005, p. 29.

⁵ Beluszky, Pál: Őrség – Vendvidék-Felső Rába völgy. Dialóg Campusz kiadó, Budapest, 2005, p. 30.

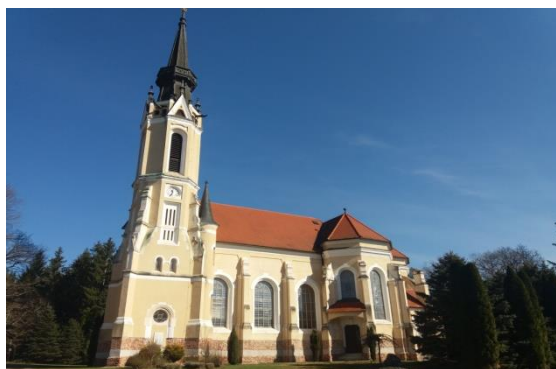
⁶ Szenkovics, Péter: Eleven emlékezet „Rönök”. p. 11-13.

⁷ <http://hatareset.blogspot.com/2013/01/a-ronoki-szent-imre-templom.html> [2019.02.11]

⁸ Szenkovics, Péter: Eleven emlékezet „Rönök”. p. 11-13.



2.1 kép: Romos rönöki templom⁹



2.2 kép: Felújított templom (Saját fotó)

3. A trianoni határ kitűzése és a határőrizet a két világháború között

3.1 A trianoni békeszerződés

A trianoni békeszerződés vagy, ahogy a magyarok sokszor említik békediktátum, az első világháborút lezáró szerződés, amely a háború vesztes oldalán harcoló hazánk és az antant szövetség között jött létre.¹⁰

A magyar kormánynak a békeszerződést törvényerőre kellett emelnie, amely az 1921. évi XXXIII. törvénycikkkel került be hazánk törvényei közé. A jogszabály 161. cikke kimondja, hogy *„a Szövetséges és Társult Kormányok kijelentik és Magyarország elismeri, hogy Magyarország és szövetségesei, mint e veszteségek és károk okozói, felelősek mindazokért a veszteségekért és károkért, amelyeket a Szövetséges és Társult Kormányok, valamint polgáraik az Ausztria-Magyarország és szövetségesei támadása folytán rájuk kényszerített háború következményeképpen elszenvedtek”*.¹¹

3.1.1 Az új határok kitűzése

Az új határok kijelölésére térképek és határokmányok készítésére nemzetközi határmegállapító bizottságokat hoztak létre, amelyek 1921 és 1925 között tevékenykedtek.

A határ vonalának megállapítása és kijelölése után a terepen kellett határjelekkel megjelölni a meghatározott pontokat.¹²

Rönök település vonatkozásában 1921 júliusától Magyar-Osztrák Határmegállapító Bizottság folytatott munkát, amely a határt a nyugati viszonylatban „A, B, C” határszakaszra osztotta. A

⁹ <http://hatareset.blogspot.com/2013/01/a-ronoki-szent-imre-templom.html> [2019.02.11]

¹⁰ Zsiga, Tibor: „Communitas Fidelissima” Szentpéterfa - A magyar-osztrák határ megállapítás 1922/23. p 1

¹¹ 1921. évi XXXIII. törvény 161. Cikk. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=92100033.TV> [2019.02.18]

¹² Suba, János: Adalékok a trianoni határ megállapításához Vas Vármegyében. 1. bekezdés. <http://www.vasiszemle.hu/2000/03/suba.htm> [2019.02.17]

Vas megyéhez tartozó területeken a „C” jelölésű szakasz húzódott. A határmegállapító bizottság magyar biztosai javaslatokat nyújtottak be, így 96 községet igényeltek vissza Ausztriától.¹³

A határmegállapító iratokból kiolvasható, hogy az *„Alsómedves-Nemesmedves-Alsórönök községek hármas határpontjától a Tóka községtől északnyugat-nyugatra kb. 2600 méterre levő 380. magassági pontig terjedő területtel kapcsolatban a két érdekelt delegáció e vonalrészre - hogy az új állami határvonal mindenütt a községi határokat követhesse - megállapodott a békeszerződésben említett három fixpont (323. Hochkogel, 353. Csóka és 353. Jankehegy) eltolásában, így Magyarország teljesen visszanyerte Felsőrönök, Rábafüzes és Felsőszölnök községek határait. A magyar delegáció által elért területnyerések Felsőrönök község határában 120 kat. holdat, Rábafüzes község határában 250 kat. holdat és Felsőszölnök község határában 600 kat. holdat, összesen tehát 970 holdat tesz ki. A HMB e megállapodást az 1922. június 14-én tartott ülésén elfogadta.”*¹⁴

A határok kijelölésénél Rönök település, valamint az osztrák részre került Borosgödör és Alsómedves települések közigazgatási területét vették figyelembe.

Az osztrák kézbe került településeket sokáig nem fejlesztették, mivel még maguk az osztrákok sem hitték el, hogy vesztes országgént területeket kaptak. Sokáig nem hittek abban sem, hogy az új határmegállapítás tartós lesz.

Egyes vélemények szerint az elcsatolt tiroli tartományok miatti kompenzáció okán kaphattak magyar területek, mások szerint a nemzetiségeket vették figyelembe, amit azért cáfolok, mert Rönök tipikus német nemzetiségű település volt egészen a második világháború befejezéséig, amikor kitelepítették őket, mégis magyar község maradt.

3.2 A rendvédelmi szervek átalakulása

Az első világháború után felerősödött az erős szervek iránti állami és társadalmi igény, azon kívül a trianoni békediktátum is arra kötelezte az országot, hogy hozzon létre egy központilag

¹³ Suba János: Adalékok a trianoni határ megállapításához Vas Vármegyében. 2. bekezdés. <http://www.vasiszemle.hu/2000/03/suba.htm> [2019.02.17]

¹⁴ Suba János: Adalékok a trianoni határ megállapításához Vas Vármegyében. 2. bekezdés 6. sor. <http://www.vasiszemle.hu/2000/03/suba.htm> [2019.02.17]

irányított erős rendfenntartó szervezetet. A törekvések nyomán 1919. október 1-jén a 5047:1919-ME rendelettel, amelyet a 1920. évi II. tc. emelt törvényerőre, a magyar rendőrséget államosították és a városokat Budapest, Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Székesfehérvár és Szombathely központokkal főkapitányságok alá helyezték. A kapitányságok felépítése a dualizmus idejében létrehozott struktúrát folytatta, de erős specializálódás kezdődött meg, mint például a folyamórség vagy a révkirendeltségek, de maga a szervezet is bővült, többek között karhatalmi egységekkel, motorkerékpáros egységekkel, közlekedésrendészettel, hírközponttal vagy a határszéli kirendeltségekkel, amely a határforgalom ellenőrzését hajtotta végre a vidéki főkapitányságok alárendeltségében.¹⁵

A trianoni békediktátum meghatározta, hogy hazánk mekkora haderővel rendelkezhet, ezt ellensúlyozva a rendőrség szervezetébe rejtett egységekkel próbálták pótolni a katonai potenciált, ilyen volt a Rendőr Újonc iskola, ami gyakorlatilag a honvédség páncélos képzést végrehajtó szervezeti egysége volt.¹⁶

A szerződés azt is kikötötte, hogy nem tartózkodhattak honvédségi alakulatok a határ mellett, amit különböző határvédelmi szervezetek létrehozásával kerültek meg.¹⁷

„A két világháború közötti időszakban egymást követően három - a trianoni diktátum körülményei által determinált - határőrizeti szervezet működött, a Magyar Királyi Vámórség, a Magyar Királyi Határórség és a határvadászok. Ez utóbbi már a honvédség keretein belül funkcionált. A háborús készülődés egyik következménye ugyanis az volt, hogy a teljes határőrizeti szervet a honvédség kötelékébe helyezték.”¹⁸

A Magyar Királyi Vámórség, amely 1921-ben alakult és a Magyar Királyi Pénzügyminisztérium irányítása alatt állt a vámfeladatok teljesítésén túl segédkeztek a határforgalom ellenőrzésében és zöldhatár őrizettel kapcsolatos feladatai is voltak, tehát bújtatva határőrséggént tevékenykedett.¹⁹

A Vas megyében található Rönöktől mindegy 10 kilométerre lévő szentgotthárdi vasútállomás az osztrák-magyar szerződések által vámvizsgálati hely volt. Ez a vámvizsgálati pont 1928. év elején a világ összes lapján a főoldalra került, ugyanis 1928. január 1-jén az osztrák

¹⁵ Parádi József: A Magyar Rendvédelem Története. Budapest, 1995. p. 80.

¹⁶ Parádi József: A Magyar Rendvédelem Története. Budapest, 1995. p. 81. 1. bekezdés.

¹⁷ Határőrség 1906-1945-2007 Az integrációkor kiadott emlékkönyv. 2007, p.12. 2. bekezdés.

¹⁸ Parádi József: A Magyar Rendvédelem Története. Budapest, 1995. p. 83. 4. bekezdés.

¹⁹ Parádi József: A Magyar Rendvédelem Története. Budapest, 1995. p. 83. 5. bekezdés.

vámhatóságok egy 5 vagonból álló szerelvényt tartóztattak fel, mivel a rakománya a fuvarokmányokkal ellentétben géppuska alkatrészek voltak. A fegyveralkatrészek származására és úti céljára nem derült fény.

A magyar revizionista politikát és háborús törekvéseket jól mutatja, hogy a vámőrséget 1933-ra átalakították Magyar Királyi Határőrséggé, majd 1938 decemberétől a határőrséget beleolvasztották a honvédségbe határvadászok elnevezéssel, amelynek alárendeltségében már 24 határvadász század tartozott. Felszerelésük közé tartozott szakaszonként két nehézgéppuska az aknavető illetve a páncéltörő ágyú, amelyek inkább az idegen hadsereg elleni védekezést szolgálta, mint a zöldhatár védelmet, de ezek a későbbi háborús időszakra való tekintettel hasznos eszközöknek bizonyultak. Személyi felszerelésként pisztollyal és karabéllyal rendelkeztek.²⁰

A második világháború alatt további századok lettek létrehozva köztük hegyivadász csapatok is.²¹

Személyi fegyverek tekintetében nem volt különbség a határvadász századokhoz képest, viszont külön a hegyvidéki harcokhoz szükséges felszereléssel látták el őket.

3.3 A kishatárforgalom

A trianoni határvonal változások után az osztrák és magyar fél között kétoldalú megállapodás született, miszerint 8-12 kilométeres területen élők a határ minkét oldalán kishatárforgalmi kedvezményeket kaphattak, illetve egységes úti okmány rendszer került kialakításra, amely megállapodások érintették Rönök, az osztrák területhez csatolt Borosgödör és Alsómedves lakóit is. A kishatárforgalmi úti okmányokba, amelyet csak határ menti lakosok és földtulajdonosok számára adtak ki, feltüntették, hogy melyik helyiségekbe és milyen időtartamban érvényesek és hol léphetik át a határt, amelyeket a távolsági határforgalomban résztvevőknek nem szabadott használni. A kishatárforgalmi úti okmány 8 napig, az ideiglenes „Alkalmi Útilap” 72 óráig volt érvényes. Azok, akiknek az új határvonal kettészelte a birtokukat, birtokukon ellenőrzés nélkül átmehettek a másik ország területére azzal a kikötéssel, hogy a másik oldalon nem mehettek tovább a területükön. Kishatárforgalmi úti okmányt kaptak például a határjelek karbantartásával foglalkozó munkások vagy a határövezetben praktizáló orvosok is. Esetenként a mentők, tűzoltók okmányok nélkül is átlépheték az országhatárt. Forgalomellenőrzést egy határőr járőrpár hajtott végre nappali időszakban.²²

²⁰ Parádi József: A Magyar Rendvédelem Története. Budapest, 1995. p. 200, 7-8. bekezdés.

²¹ Határőrség 1906-1945-2007. Az integrációkor kiadott emlékkönyv. 2007, p 13. 3. bekezdés.

²² Parádi József: A Magyar Rendvédelem Története. Budapest, 1995. p. 96.

3.4 A második világháború vége

Az ország német hadsereg által 1944. március 19-én történő megszállása és a szovjet csapatok támadása után a harcok Vas megyét sem kerülték el. Szombathely 1945. március 29-i elfoglalását követően Szentpéterfa, Pinkamindszent és Nemesmedves, Felsőrönök, Alsórönök, Rábafüzes vonalon folytatódtak, ahol a németek kiegészülve magyar csapatokkal és a lakossággal, sokáig tartották magukat. Az erdős hegyes terepet kihasználva Alsórönökön és Felsőrönökön erős védelmi állásokat alakítottak, ahonnan a Rába völgyére kitűnő rálátás volt, azonban 1945. április 11-én a szovjet csapatoknak sikerült elfoglalni a települést. A harcokban a német katonákon kívül 5 fő felsőrönöki lakos vesztette életét.²³

Miután 1945. április 13-án a német csapatok elhagyták az országot, a szovjetek átvették a hatalmat. Ezután a romokban lévő országot és annak határvédelmét újjá kellett építeni.

4. Határzár kiépítése, felszedése, majd újbóli lerakása a nyugati és ezen belül a rönöki határszakaszon

4.1 A II. világháborút követő évek

A második világháborút követően a határok védelmét újjá kellett szervezni, ezért 1945. február 22-én vármegyénként egy határportyázó századot állítottak fel, ha a határszakasz az ötven kilométert meghaladta, akkor 2 századot hoztak létre.²⁴ „Az ideiglenes Nemzeti Kormány Honvédelmi Minisztériuma 1945. február 23-án közzétett intézkedésével kezdődött meg a háború előtti határokon a határszolgálat ellátása.”²⁵ Az országot hét kerületre osztották fel. A szombathelyi hármas számú kerületen három határportyázó századot hoztak létre.²⁶ A következő nagy változás 1946-ban történt azzal, hogy a határőrizettel foglalkozó egységeket átszervezték az erre a célra megalakított Határőr Parancsnokság irányítása alá, a létszámot pedig folyamatosan bővítették.²⁷ 1949-re hazánkat is elérte a „vasfüggöny”, amelyet először Winston Churchill 1946-ban a fultoni beszédében nevezett így, melyben a következőket mondta:

„A Baltikumtól, Szecsintől, az Adriánál levő Triesztig vasfüggöny ereszkedett le, a kontinens teljes szélességében. E vonal mögött van Közép- és Kelet-Európa ősi államainak összes

²³ Zielbauer György: Adatok és tények a Magyarországi németiség történetéből (1945-1949) p.24-26.

²⁴ Határőrség 1906-1945-2007. Az integrációkor kiadott emlékkönyv. 2007, p. 13.

²⁵ Zsiga Tibor: A „Vasfüggöny” és kora. Budapest, 1999.p 12. 2. bekezdés.

²⁶ Zsiga Tibor: a „Vasfüggöny” és kora. Budapest, 1999. p 12. 3. bekezdés.

²⁷ Határőrség 1906-1945-2007. Az integrációkor kiadott emlékkönyv. 2007, p. 14.

fővárosa. Varsó, Berlin, Prága, Bécs, Budapest, Belgrád és Szófia, mindezen híres városok, környező népességükkel, abban fekszenek, amelyet szovjet szférának kell neveznem, és így vagy amúgy, de mind ki van téve nem csupán a szovjet befolyásnak, de egy igen erős és egyes esetekben fokozódó mértékű moszkvai ellenőrzésnek is."²⁸

Tanulmányom bevezető részében feltettem a kérdés, hogy vajon belső vagy külső viszonyok miatt történt az 1949-es határőrizeti rendszer kialakítása? A vasfüggönyt, amely nem csupán a telepített aknamezőt foglalta magába, hanem a hozzá tartozó korlátozó intézkedések vagy a műszaki berendezések is, a szovjet kommunista párt és NKVD. tisztek utasítására és akaratának megfelelően építették ki. A korlátozó intézkedések alatt a határsértők elleni fegyverhasználatot, illetve a határhoz közel élők kitelepítését vagy a határsávba belépés korlátozását kell érteni.²⁹ Az illegális határátlépést megkísérlőkkel szemben akár a löfegyverhasználatot megelőző felszólítás mellőzésével le is lőhettek a katonák, ha egyéb eszközökkel nem tudták megakadályozni a határátlépést.³⁰ A vasfüggöny műszaki berendezései a következő alponban kerülnek kifejtésre.

4.2 Határzár telepítése

A jugoszláv határszakasszal ellentétben a nyugati viszonylatban nem lehetett elhithető a lakossággal, hogy külföldi támadás miatt indokolt létrehozni a határzárát, annál is inkább, mert egyrészt Ausztriában jelen volt 1955-ig a szovjet hadsereg, másrészt nem volt területi követelése az osztrák államnak magyar területekre, hiszen körülbelül négyezer négyzetkilométert szakítottak ki az első világháború után a trianoni békediktátum segítségével Magyarország területéből, amivel egy teljes tartományt létrehoztak Burgenland névvel.³¹

*„Indokaként azt hozták fel, hogy a „Nyugaton lévő felelőtlen személyekkel szemben” kell létrehozni. A felelőtlen személyeken alapvetően a Magyarországon bekövetkezett radikális fordulat 1949-et ellenzőket illetve az emigránsokat értették.”*³² A határzárát vagy, ahogy korábban neveztem, vasfüggönyt, a határkövektől az ország belseje felé haladva építették ki az 1949-es évektől, először a déli határszakaszon, majd a BM IV, Főosztály 0390/1952-es utasítása alapján építeni kezdték a nyugati viszonylatban az osztrák-magyar határon is.³³

²⁸ Sallai János: A vasfüggöny léte és vége, 20 éves a határnyitás. p. 7. 3. bekezdés.

²⁹ Zsiga Tibor: A „Vasfüggöny” és kora. Budapest, 1999. p. 25. 2. bekezdés.

³⁰ Zsiga Tibor: A „Vasfüggöny” és kora. Budapest, 1999. p. 26. 2. bekezdés.

³¹ Zsiga Tibor: A „Vasfüggöny” és kora. Budapest, 1999. p. 28. 3. bekezdés, p. 29. 1. bekezdés.

³² Zsiga Tibor: A „Vasfüggöny” és kora. Budapest, 1999. p. 29. 1. bekezdés 3. sor.

³³ Határőrség 1906-1945-2007. Az integrációkor kiadott emlékkönyv. 2007, p. 15, 2. bekezdés.

A műszaki munkálatokat a Magyar Honvédség Műszaki Hadosztály első és második utászászlóaljai kezdték meg 1947-ben a magasfigyelők elhelyezésével, 1949-től drótakadályokat telepítettek, majd a nyugati viszonylatban, ugyanebben az évben a MH 101. aknakutató zászlóalja aknamezőt hozott létre, ezzel létrejött a határzár.³⁴

A határzár egy 50-100 méter széles szakaszt jelent, aminek az első eleme egy körülbelül másfél méter magas szöges drótkerítés volt, amelyen az úgynevezett négyszöghálós formában a huzalok függőlegesen és vízszintesen helyezkedtek el. A kerítés fából készült oszlopait körülbelül 4 méterre helyezték el egymástól. Második eleme maga az aknamező volt, amelyet találónak csak halálzónának neveztek. Ebben a 4 méter széles területre lettek telepítve a favázú taposó aknák, és a fél méter magasra szerelt fémtestű érintő aknák. Esetenként szegekkel, fémhuzalokkal a repeszhatást még növelték is, így a hét és fél dkg robbanóanyagot tartalmazó és körülbelül 30 méterig terjedő halálos hatást még 200 méterre megnövelték. Az aknamező után egy újabb az elsővel megegyező sorkerítést építettek, így a halálzónát Ausztria irányából és Magyarország irányából közlekedők előtt is elszigetelték. Következő eleme a vasfüggönynek a körülbelül négy méter széles felszántott és szükség esetén gereblyézett nyomsáv volt. A nyomsávot követte a járőrök közlekedésére szolgáló járőrcsapás, ugyanis a nyomsávot naponta több alkalommal ellenőrizni kellett. A műszaki berendezések és a határsértők elfogásának hatékonyságának növelése érdekében további 50-500 méter szélességben a növényzetet eltávolították.³⁵

A nyomsáv és a letarolt sávok között lettek a rakéták telepítve, amelyek aktiválásával a katonák tudták, hogy hol kísérelnek meg határsértést.

4.3 A határzár felszedése

4.3.1 A határzár felszedésének okai

Az aknazár felszedéséhez vezető folyamat első lépcsőfoka Sztálin 1953-ban bekövetkezett halála, amely után lehetőség nyílt Jugoszláviával való politikai közeledésre, illetve egy demokratikus magyar kormány létrehozására Nagy Imre vezetésével. Az új kormány az ÁVH-t a Belügyminisztérium irányítása alá vonta.

³⁴ Léka Gyula: A műszaki zár- és erődrendszer (vasfüggöny) felszámolása, 1948-1989. Hadtudomány, IX. évfolyam, 3-4. szám. p. 3

³⁵ Zsiga Tibor: A „Vasfüggöny” és kora. Budapest, 1999. p. 25-26.

További okai, hogy Ausztria semleges lett, miután a szovjetek kivonultak az országból, illetve 1955-ben ENSZ tagok lettünk, valamint, hogy a magyar-osztrák határon egyre kevesebben próbáltak meg illegálisan átjutni.³⁶ Az esetleges illegális határátlépést megkísérlőknek vagy ügynököknek, illetve csempészeknek nem volt elrettentő hatású a határzár és az időközben felnőtt bokrok megbújási lehetőséget is biztosítottak számukra, amelyeket az aknák miatt nem volt veszélytelen eltávolítani. Továbbá az 1956-os árvíz is problémákat okozott többek között Rönökön is, ahol az aknazár víz alá került, az aknákat elsodorta az ár illetve fel is robbantak. Voltak javaslatok az aknák helyett más eszközök alkalmazására, ezek közül a legérdekesebbek a hordozható magasfigyelő, csengő, sűrű növésű sövény, vagy tüskés bokrok, futó növények ültetése.³⁷

A határőrség szervezetében is változás állt be, mivel a szolgálatellátást szovjet mintára hajtották végre. Az ÁVH vezetője a fegyverhasználatot is szigorította 1953. március 12-én a 013. számú parancsával, és egy új fegyverhasználati szabályzat létrehozásával.³⁸

4.3.2 A határzár eltávolítása

A politikai változások után indokolatlanná vált a vasfüggöny fenntartása, ezért a Honvédelmi Tanács 1955. december 19-én kelt 28/033-56 számú határozatával utasította a belügyminisztert, hogy a déli határszakaszon lévő műszaki zárat szüntesse meg.

Magyar Népköztársaság Belügyminiszterének 1956. június 11-én a 45. számú parancsa meghatározta nyugati és a déli viszonylatban is a műszaki berendezések felszedését az alábbi megfogalmazással:³⁹

„A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa utasítást adott a magyar-osztrák határszakaszon a műszaki zár eltávolítására. A Minisztertanács határozata összhangban van Pártunk és Kormányunk, valamint a Szovjetunió és a szocialista tábor többi országainak külpolitikájával, amelynek alapja a különböző társadalmi rendszerű államok békés egymás mellett élése, a nemzetközi feszültség és az Osztrák Köztársaság viszonyának további megjavítását is célozza. A Minisztertanács határozatát a lakosság helyesléssel vette tudomásul.”⁴⁰

Az első aknamező 1956-ban történő felszedése során sok súlyos és halálos kimenetelű baleset is történt. Ennek az volt az oka, hogy az aknamező telepítésekor nem készítettek rajzot a

³⁶ Zsiga Tibor: A „Vasfüggöny” és kora. Budapest, 1999. p. 30-31

³⁷ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. p. 28. 2-5. bekezdés.

³⁸ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. p. 29. 2.bekezdés.

³⁹ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. p. 34. 2.bekezdés.

⁴⁰ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. p. 34. 3.bekezdés.

lehelyezésről, ezért a robbanó szerkezeteket nehezen találták meg. A másik nehezítő tényező volt a drótok és a szegek okozta repeszhatáson kívül, hogy az aknák össze voltak kötve egymással, így ha az egyiket megpróbálták eltávolítani, akkor robbant a másik is. Harmadrészt, mint az a 4.2 számú kép bal oldalán látható, a fatestű aknák elkorhadtak, hatást kiváltó gyújtószerkezetük beázott, ezért azok instabillá váltak. A feladat végrehajtásakor a határőrség és a honvédség műszaki alakulatain kívül katonai mentők is a helyszínen voltak. A megtalált aknákat kis gödrökbe helyezve tízesével robbantották fel a helyszínen a határtól 50-100 méterre. Az aknamentesítés környékén illetve a robbantások helyszínén a környékbeli lakosságot figyelmeztették, hogy senki ne menjen a munkálatok közelébe, és hogy az ablakokat nyissák ki a detonáció miatt.

Az aknamentesítés Rönök vonatkozásában 1956 tavaszán a teljes nyugati és déli határszakaszon pedig 1956. szeptember 18-ra teljesen befejeződött, de a zöldhatárt továbbra is szigorúan őrizték. A 4.1 számú képen látható az aknamentesítésre használt aknász eszközök. (védőálarc, szűrőbot, kiemelő horog.)



4.1. kép (Saját fotó)



4.2 kép (Saját fotó)

4.4. Az 1956-os események Rönök településen

Az 1956-os forradalom híre hamar végigszaladt az országon annak ellenére, hogy nem volt technikai fejlettség, amely elősegítette volna az információk áramlását. A határőrök a forradalom idején próbálták teljesíteni a határvédelmi szolgálatokat, azonban hatalmas problémát jelentett a menekült hullám, amely Ausztriába próbált eljutni.⁴¹

⁴¹ Határőrség 1906-1945-2007. Az integrációkor kiadott emlékkönyv. 2007, p. 15. 5. bekezdés.

Az 1956-os események idejében a Rönöki Határőr Őrs vonatkozásában Mácsli Sándor volt az őrsparancsnok, aki alapító tagja volt és vezetőjévé is vált a településen 1956. október 27-én megalakult nemzeti bizottságnak. A nemzeti bizottságnak volt egy elődszervezete, ami először Szentgotthádról hozott hat darab kispuskával felszerelt rönöki lakosokból szerveződött, de nem voltak kiképezve, nem értettek a fegyverekhez. Az ezt követő nemzeti bizottság létrehozásának az volt a célja, hogy megakadályozza a német kisebbség és a kommunista eszméket valló lakosság közötti „civakodást.” A megalakítás nem volt alaptalan, hiszen az országban több településen vertek meg illetve végeztek ki kommunistákat vagy ÁVH tagokat. Rönökön sem lett volna másként, hiszen már voltak jelzések arra, hogy komolyabb problémák is lehetnek, például pártagok ablakát bedobták, az egykori padláslesöprőket vagy besúgókat megverték. Az alakuló ülésen, ami a Rönöki Határőr Őrs étkező helyiségében került megtartásra, Mácsli úr egy nagyméretű Magyarország térképen felvázolta honnan lehet számítani támogatásra, honnan várható támadás. Ezután a következők hangzottak el tőle: *„Bajtársak a fegyver nálatok van, de csak 8 tölténnyel és 1-2 nyeles gránáttal. A fegyver nem azért van, hogy megtámadjátok az oroszokat, hanem hogy a lakosságot megvédjék egymástól”* A lakosság megvédésére járőrözést szerveztek a településen, szolgálatonként két fő határőr és két fő nemzetőr személyében.

1956. november 4-én éjjel két óra körüli időben járőrözést hajtottak végre a fent említett módszerben a Szent Imre templom irányába, mivel információk érkeztek arról, hogy nagyon sokan hagyják el az országot Ausztria irányába még teherautókkal is. Azonban mire odaértek volna, parancsot kaptak, hogy azonnal vonuljanak be az őrsre, adják le a fegyvert és ne álljanak ellen. Az oroszok megszállták az országot. A katonák belátták nincs értelme az ellenállásnak, annál is inkább mivel tankokkal jelentek meg. A tankok fel-alá járőröztek a faluban, de voltak fix felállítási helyeken is, például a régi temető előtti útszakaszon, ahonnan kitűnő rálátás volt a dombtetőn elhelyezett őrsre. Információim szerint Rönökön kívül máshol is voltak orosz tankok, például három tank volt beásva Ausztria irányába a rábafüzesi foci pályára mellé. Érdekességképpen megemlítem, hogy volt, aki beszélgetett az orosz katonákkal, akik úgy tudták, hogy a Szuezi-csatornához indultak, illetve nem értették miért van itt „KOJE –KOJE” hiszen minden portán van disznó és vasalt nadrágban mentek templomba.⁴²

4.5. A határőrizet 1957 utáni években

⁴² Wukovics János rönöki lakos, az 56-os szövetség országos elnöksége által ezüst fokozatú jelvényrel kitüntetett tagjával folytatott interjú 2019. február 07 napon.

Az 1956-os események után a szovjetek ismét magukhoz ragadták a hatalmat. Mácsli Sándort, az egykori rönöki őrsparancsnokot, és egész családját 1957 első felében a rönöki vasútállomáson oroszok vagonra tették és deportálták ismeretlen helyre. Azok számára, akik valamilyen jogsértő cselekményt tettek, vagy átszöktek a határon 1957. március 15-ig amnesztiát adtak.

A határzár felszedését követően a kifelé irányuló határsértések száma jelentős volt, mintegy 150-200 ezer magyar hagyta el az országot, ezért az akkori kormány 1957-ben a határzár újbóli letelepítését vette fontolóra. A nyugati határ fontosságát jelezte, hogy Kádár János 1957. január 24-én javaslatot tett a műszaki zár és vele együtt az aknazár újbóli lerakására, amit a kormány el is fogadott és az 1957. március 2-i határozatával elrendelte az új műszaki zár megépítését, ezzel visszaállították a felszedés előtti határőrizetet.⁴³

4.5.1 Az új műszaki zár felépítése

Az új műszaki zár első eleme az előzőtől nagyobb, körülbelül két- két és fél méter magas szöges drótkerítés volt. A tüskésdrót elhelyezése az egymástól négy méterre lévő vasbeton oszlopok között megegyezett a régivel, amely húsz centiméteres négyszöghálós fonatot képezett. Megfelelő védelem nélkül a vasbeton oszlopok alkalmasak lettek volna arra, hogy átmászásra használják őket ezért azok lábaihoz három darab aknát helyeztek el. Második eleme itt is az aknamező volt, de eltérően az előzőtől már nem fatestű aknákat használtak fel, mivel azok a vizet magukba szívták és elkorhadtak, hanem korszerű bakelit vázú aknákat telepítettek a felszín alá, néhány centiméterre a kerítéstől egy méteres távolságra körülbelül 25 centiméterenként, amelyről pontos rajzot készítettek. A 4.2 számú kép jobb oldalán látható a bakelit akna felépítése. Az aknákat sokszor megkísérelték hatástalanítani, amelyet úgy akadályoztak meg, hogy a telepített aknák gyújtó szerkezetét is rögzítették, amely így felrobbant, ha megpróbálták őket kiszedni a földből. Az aknarendszer később áthatolhatatlanná vált a növényzet felnövéseivel. Az újbóli telepítésnél már nem használtak a repeszhatás növelése érdekében aknára szerelt szegeket, fémhuzalokat vagy egyéb repeszhatású robbanó szerkezeteket, mivel azok a régebbi tapasztalatok alapján nem csak a határsértőre, hanem a katonákra is veszélyt jelentettek. Az aknamező után következett a nyomsáv, ami funkciójában és karbantartásában megegyezett az első határzárnál írtakkal. A katonák egy rejtett huzalt helyeztek a nyomsáv és az aknamező közé, amivel meg tudták határozni az aknazár kezdetét.

⁴³ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. p. 42.

A vadak elleni védekezés és a véletlen balesetek elkerülése érdekében egy külső vadkerítést is telepítettek az első kerítéshez hasonló felépítéssel. ⁴⁴

A 1956-1957-es évekre jellemző jelentős menekült hullám az évtized végére csökkent. A határsértők elfogása 80-90 %-ban eredményesnek bizonyult, amiben a lakosság aktív segítségére is szükség volt. ⁴⁵

5. AZ SZ-100 típusú elektromos jelzőrendszer telepítése

5.1 Politikai előzmények

A magyar és az osztrák kormány közt 1963 folyamán megkezdődtek a politikai tárgyalások a határügyi kérdések megoldásáról és gazdasági együttműködésekről. Dr. Bruno Kreisky, és küldöttsége 1964. október 29-én és november 1-jén Budapestre látogatott és ezzel a magyar-osztrák kapcsolatok új szintre léptek. ⁴⁶

Az 1956-os események során a két ország közt kialakult konfliktus helyzet végét jelentette Dr. Bruno Kreisky budapesti és a magyar külügyminiszter Péter János 1965. áprilisi bécsi útja, melynek során megállapodások születtek többek között a diplomata vízummentességéről, valamint a határszerződések okiratainak kicseréléséről. További megállapodás született 1964. október 31-én a magyar-osztrák államhatár megjelöléséről is annak láthatósága biztosítása érdekében. ⁴⁷

1964-ben bevezették a kedvezményes vízumot, amit a nyugatról Magyarországra érkező turisták 90 napos kedvezménnyel válthattak ki. Ennek eredményeképp megnőtt a nyugati határszél idegenforgalma, különös tekintettel Szentgotthárd, Szombathely, Kőszeg és Sopron városokra. ⁴⁸

1965. május 11-én politikai bizottsági döntés született az aknazár folyamatos felszedéséről és helyette a Szovjetunióból származó műszaki jelzőrendszer építéséről a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága és a Belügyminisztérium a nyugati határvédelem állapotáról és helyzetéről szóló jelentését követően. ⁴⁹

A döntést indokolta a magyar-osztrák kapcsolatok rendezése, az aknazár elavultsága és költségessége valamint az illegális határátlépések csökkenése.

⁴⁴ Zsiga Tibor: A „Vasfüggöny” és kora. Budapest, 1999., p. 45 – 46.

⁴⁵ Határőrség 1906-1945-2007. Az integrációkor kiadott emlékkönyv. 2007, p. 16. 5. bekezdés.

⁴⁶ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata.. A vasfüggöny története. p. 49. 1 bekezdése.

⁴⁷ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. p. 52.

⁴⁸ Határőrség 1906-1945-2007. Az integrációkor kiadott emlékkönyv. 2007, p. 17.

⁴⁹ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. p. 50.

5.2 Az SZ-100 típusú elektromos jelzőrendszer felállítása (szelíd vasfüggöny)

Az elektromos jelzőrendszer (továbbiakban: EJR) telepítéséről szóló első javaslatokat a politikai bizottság elhalasztotta, mivel a teljes rendszer összköltsége körülbelül 100 millió forintba került volna, és a javaslat elfogadása után is csak a nyugati határszakaszon került megépítésre. Az építés kísérleti szakaszként 40-50 kilométernyi kerítést építettek ki a csornai és a szombathelyi kerületek területén. A kísérleti szakasz megfelelő működése és pozitív vélemények után a Kádár kormány és a párt 1965. július 10-én az EJR továbbépítésére adott utasítást.⁵⁰

A határozatban rögzítettek alapján a kijelölt térségekben a Magyar Néphadsereg műszaki alakulatai és a karhatalmi ezred, megkezdtek a munkálatokat, mivel az ott elhelyezett aknamezők az árvizek és az aknák eróziója miatt számos problémát okoztak.

Az első feladat a nyomvonal kitűzése és térképen való rögzítése volt, majd az építési terület kisajátítása után megkezdődtek a tereprendezések az aknazár folyamatos felszedése mellett. Az építkezés első évében több mint 300.000 akna került felszedésre.⁵¹

*„A 2002/69. számú kormányhatározat alapján a 01/1969. számú BM parancs megszüntette a nyugati határövezetet, a határsáv, a jelzőrendszer és a határvonal közötti 2 km-ig terjedő területre szűkült”.*⁵²

Az utolsó aknazár 1971. augusztus 20-án került felszedésre a Zalaegerszegi Határőr Kerülethez tartozó 7-es számú Ráabafüzesi és a 6-os számú Rönöki Határőr Őrs területén, és ezzel együtt az EJR-t működésbe is helyezték, melynek teljes hossza ekkorra már elérte a 248 kilométert és 123 gazdasági kapuval rendelkezett. A működésbe helyezéssel együtt korlátozásra került a határsávban élők és a határsávba belépni kívánók mozgása is.⁵³

5.3 Az SZ-100-as elektromos jelzőrendszer felépítése a rönöki határszakasz viszonylatában

A jelzőrendszer rendeltetése, hogy az illegális határátlépést megakadályozza oly módon, hogy az átlépés megkísérlése esetén, érintés hatására a 24-V törpefeszültségű egyenáram alatt álló

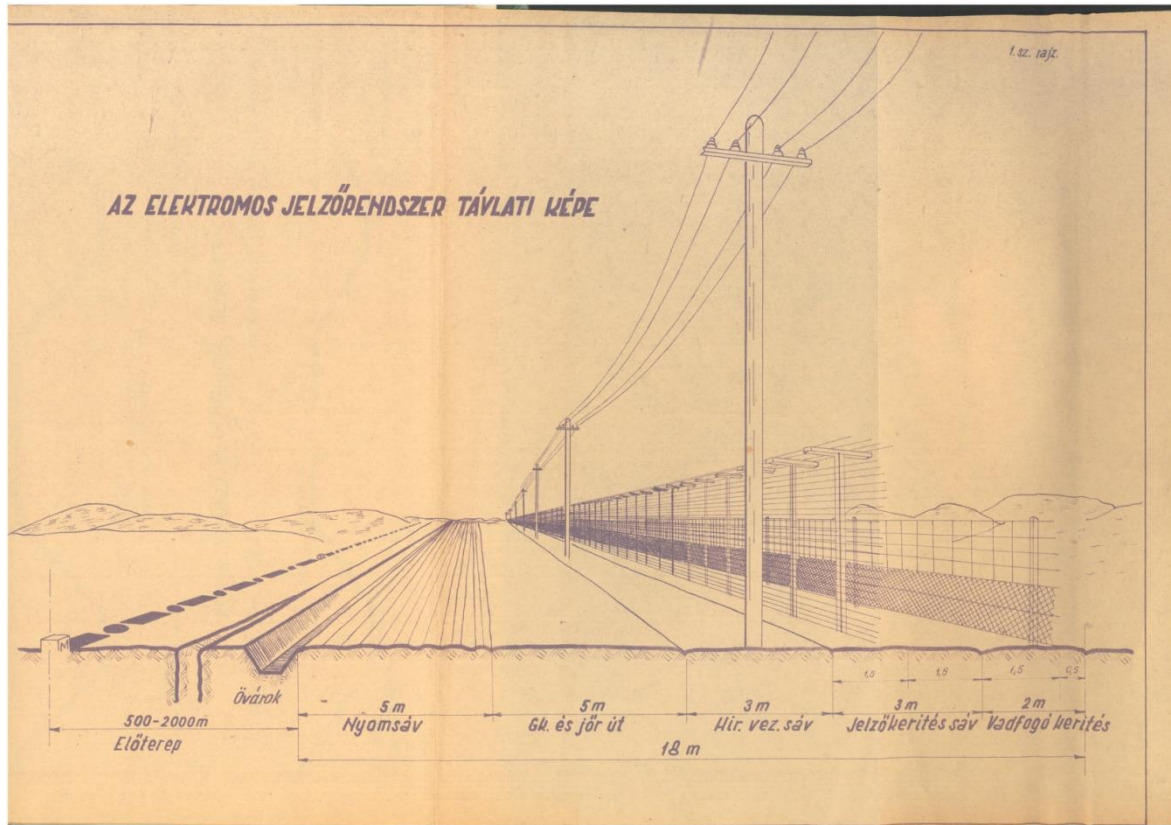
⁵⁰ Geccsényi Lajos: A szembenállástól a kiegyezésig. A magyar–osztrák viszony a megbékélés útján (1959–1970), p. 84.

⁵¹ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. p. 50. 2. bekezdés.

⁵² Határőrség 1906-1945-2007. Az integrációkor kiadott emlékkönyv. 2007, p. 16.

⁵³ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. p. 54.

kerítés rövidebbre zárt, és a legközelebbi határőr őrsre jelzést adott, illetve a sikeres átlépés esetén pedig nyomon lehetett követni a határsértő mozgási irányát. Az új jelzőrendszer természeti akadályoktól függően az államhatártól 500 és 1500 méter távolságra került kialakításra, így az esetleges illegális határátlépés után még van lehetőség a határsértő elfogására.⁵⁴



5.1 kép: BM Határőrség Országos Parancsnokság Műszaki és Vegyivédelmi szolgálat 1309/1968.MÜ.Vv Műszaki Építési terve 1 számú rajza.⁵⁵

A Zalaegerszegi Határőr Kerülethez tartozó 6. számú Rönöki Határőr Őrs 6800 méter hosszú szakasszal rendelkezett.

A határvonaltól számított körülbelül 45 méterre építettek ki a 18 méter széles nyomvonalat, amely magában foglalta a külső műszaki zárat, amely egy egyszerű drótkerítésből állt, a nyomsávot, valamint az egyirányú közlekedésre alkalmas manőver utat, illetve a híradó eszközök vonala után következett maga a jelzőkerítés, és végül egy vadkerítés. A nyomsávot úgy kellett kialakítani, hogy az illegális határátlépők mozgási irányát utólagosan le lehessen

⁵⁴ BM Határőrség Országos Parancsnokság Műszaki és Vegyivédelmi szolgálat 1309/1968.MÜ.Vv Műszaki Építési terve, p. 1.

⁵⁵ BM Határőrség Országos Parancsnokság Műszaki és Vegyivédelmi szolgálat 1309/1968.MÜ.Vv Műszaki Építési terve, p. 1.

követni, ennek érdekében mélyszántást és boronálást alkalmaztak, illetve eltávolították a köveket, gyökereket és minden olyan tárgyat, amely négy centiméternél nagyobb átmérőjű volt, mivel ezek megnehezítették volna a nyomolvasást. A nyomvonal szélességétől eltérni csak a Határőrség országos parancsnoka, vagy az általa megbízott személy írásos engedélyével lehetett.⁵⁶

Az így kialakításra került sávon gyalogosan és gépjárművel sem volt szabad közlekedni.

A jelzőkerítés Magyarország felőli oldalán belső, Rönök viszonylatában a határvonaltól körülbelül 45 méterre egy külső vadfogó kerítést is építettek, ami vadak elleni védekezésre szolgált, mivel a nyugati határszakaszon a vadak évente több száz riasztást idéztek elő.

A vadkerítés oszlopainak magassága 1,3 méter volt, amelyeket egymástól 5 méter távolságra és kb. 130 cm mélyre helyezték el. A jelzőrendszer és a vadkerítés között 1,5 m távolság volt, ami sehol sem érintkezhetett egymással. A két kerítés között a gyalogos ellenőrzés érdekében a közlekedés is lehetséges volt.⁵⁷

A jelzőkerítés beton és fa oszlopait úgy helyezték ki, hogy azok 1,8 méterre emelkedtek ki a terepből és egymástól 3 méter távolságra és 90 cm mélyre voltak elhelyezve, amelyekre záró léceket és szektor táblát, valamint a létrával történő átjutást akadályozó tetőfát építettek, amit 1967-ben vezettek be.⁵⁸ A kerítést villámok elleni technikai védelemmel is ellátták, földelések elhelyezésével, amelyhez 5 mm-es horganyzott fémhuzalt használtak, oly módon, hogy azt az oszlop fölé vezették körülbelül 30 centiméter magasságba.⁵⁹

A jelzőkerítésbe összesen 24 szál sima, és tüskés dróthuzalt szereltek, amiből 4 szál a kerítés tetejére, a többit pedig a zárólécra rögzítették szegek segítségével. Az aláásás elleni védekezés érdekében a jelzőkerítésre szerelt, és a földbe ásott további 2 szál szögesdrótot szereltek fel, de lehetőség szerint lemezeket, és kötörmeléket is használtak.⁶⁰ A híradó és betápláló vonal telepítését szakképzett híradó állomány készítette a manőver út, és a jelzőkerítés között 3 méteres szélességben. A távközlési rendszer folyamatos fejlesztése különböző technikai

⁵⁶ BM Határőrség Országos Parancsnokság Műszaki és Vegyivédelmi szolgálat 1309/1968.MÜ.Vv Műszaki Építési terve., p. 2-5

⁵⁷ BM Határőrség Országos Parancsnokság Műszaki és Vegyivédelmi szolgálat 1309/1968.MÜ.Vv Műszaki Építési terve 9-10 számú műszaki rajz.

⁵⁸ BM Határőrség Országos Parancsnokság Műszaki és Vegyivédelmi szolgálat 1309/1968.MÜ.Vv Műszaki Építési terve 7 számú műszaki rajz.

⁵⁹ BM Határőrség Országos Parancsnokság Műszaki és Vegyivédelmi szolgálat 1309/1968.MÜ.Vv Műszaki Építési terve, p. 24.

⁶⁰ BM Határőrség Országos Parancsnokság Műszaki és Vegyivédelmi szolgálat 1309/1968.MÜ.Vv Műszaki Építési terve, p. 25-26

újításokat eredményezett, így a járőrözés során közvetlen kapcsolatba tudott lépni a járőr a határőr őrssel, egy telefonkagyló segítségével, ami a járőr felszerelését képezte. A telefonkagylót vagy a híradó oszlopon vagy beton oszlopokba vagy rejtett helyre telepített csatlakozóba helyezve tudtak a katonák kommunikálni.⁶¹ A jelzőrendszerbe Rönök viszonylatában 3 db, szárnyanként 3 méteres gazdasági kaput szereltek a határvonal és a jelzőrendszer közötti területen élők mozgásának biztosítása érdekében. A kapukat az építők kész állapotban kapták, amin utólagos változtatást tilos volt végrehajtani. Az első kaput a rönöki Határőr útról, a másodikat a Gagarin térről, a harmadikat pedig a Petőfi utcáról lehetett megközelíteni.

A körmendi Határőrség Központi Múzeumában találtam kimutatásokat a rönöki szektor építéskor felhasznált anyagokról. A kimutatás szerint az építkezés során elhasználtak többek között 4038.4 folyóméter vadfogó kerítést; 20 darab átereszt; 4719 kilogramm horganyzott tüskeshuzalt; 3367 kilogramm horganyzott lágyhuzalt; 80 kilogramm a drótok rögzítésére szolgáló „U” szeget; 376 kilogramm hagyományos huzalszeget; valamint 349 db ácskapcsot; 957 darab régi típusú vasbeton oszlopot és 1306 darab újabb típusú vasbeton oszlopot; valamint 1322 darab tetőfát és 54 köbméter folyami kavicsot.⁶²

5.4 Az SZ-100 -as elektromos jelzőrendszert felszedése

A 80-as évek végére az osztrák-magyar kapcsolatok tovább javultak. Megszűnt a két ország közti vízumkényszer, majd 1988. január 1-től Magyarország bevezette a világútlevelet, melyek hatására jelentős mértékben megnőtt a határforgalom a határátkelőkön, többek között a rönöki őrs szomszédságában lévő Rábafüzes határátkelőhelyen is. Ezek után érdekes ellentmondás alakult ki, hogy a világútlevéllel szabadon ki lehetett menni az országból ugyanakkor a határsávba nem jogosított belépésre.

„A határsértők száma meglehetősen csökkenni kezdett, ellenben lényegesen megnőtt a külföldi állampolgárok létszáma. 1971-1989 között a határforgalom ellenőrzés jelentősége rohamosan megnőtt, 1977-ben személy-forgalom létszáma megközelítette a 38 milliót, majd ez a szám 1988-ra elérte a 62 milliót.”⁶³

⁶¹ BM Határőrség Országos Parancsnokság Műszaki és Vegyivédelmi szolgálat 1309/1968.MÜ.Vv Műszaki Építési terve, p. 30

⁶² SZ-100-as elektromos jelzőrendszer építéséhez felhasznált anyag kimutatás, Határőrség Központi Múzeuma.

⁶³ Határőrség 1906-1945-2007. Az integrációkor kiadott emlékkönyv. 2007, p. 18-19.

Eközben a közel 30 éves jelzőrendszer fenntartása már jelentős költségekkel járt és a műszaki problémák miatt már nem volt olyan hatékony, mint a megépítésekor, ezen kívül a nemzetközi politikai helyzet is változott.

„1987. október 5-én Székely János vezérőrnagy, a határőrség országos parancsnoka a belügyminiszterhez terjesztett jelentésében vázolta az EJR-rel kapcsolatban felmerült aggályokat, kiemelve annak működési zavarait, a határőrök ebből következő fokozott leterheltségét, a növekvő pénzügyi terheket. Jelezte, hogy az elöregedett rendszert fel kellene újítani, ami azonban több százmilliós kiadást jelentene.”⁶⁴

Minden jel arra utalt, hogy hamarosan változás fog történni.

Az 1989. február 28-án megtartott MSZMP politikai bizottsági ülésén a jegyzőkönyv szerint a következők hangoztak el:

„Egyetért azzal, hogy a Határőrség a nyugati és a déli viszonylatban is az állampolgárokra vonatkozó korlátozó intézkedések megszüntetésével valósítja meg az államhatár eredményes őrzését. Szükségesnek tartja a határsáv, a határvizekkel kapcsolatos korlátozások felszámolását, az elektromos jelzőrendszer megszüntetését és 1991. január 1-ig történő lebontását, nem tarja indokoltnak a nyomsáv fenntartását sem nyugati, sem déli viszonylatban.”⁶⁵

Az EJR lebontását 1989. március 23-án Rajkán kezdték meg, először nem nyilvánosan.

A határzár felszedéséről szóló sajtótájékoztatót 1989. május 2-án Hegyeshalomban tartotta meg Nováky Balázs határőr ezredes a Határőrség országos parancsnokának helyettese, mely bejelentés tartalmazta a teljes osztrák-magyar határszakasz felszedését. 1989. június 27-én a magyar külügyminiszter Horn Gyula és Alois Mock osztrák alkancellár és külügyminiszter ünnepélyesen és demonstratív jelleggel rendkívül nagy sajtóérdeklődés mellett átvágták Sopronban a vasfüggönyt. Az átvágás csak jelképes volt, mert a bontás olyan sikeresnek bizonyult, hogy e történelmi pillanat kedvéért vissza kellett építeni egy szakaszt a kerítésből.⁶⁶

A médiának először a rábafüzesi határátkelőhelyhez bevezető út két oldalán bontottak le egy szektort majd május 2-án a 8-as számú főút feletti szektorokban is megkezdődött az EJR lebontása. A bontási munkálatok folyamatosan zajlottak, azonban a további szektorokban a

⁶⁴ Körmentő Határőr múzeum 1989. május 2: Az elfeledett nap című tabló 2. bekezdése.

⁶⁵ Sallai János: A vasfüggöny léte és vége, 20 éves a határnyitás. (OL 288.f 5/1054.öe.5-7)

⁶⁶ Sallai János: A vasfüggöny léte és vége, 20 éves a határnyitás. p. 26. 1 bekezdés.

jelzőrendszert csak akkor kapcsolták ki, amikor a műszaki század elérte azt. A még meglévő szakaszokról érkezett jelzést ki kellett vizsgálni a bontás megkezdéséig ugyanis az Előzetes Intézkedési Terv (továbbiakban: EIT) még érvényben volt. Az EJR bontását 1989. november 3-ra a kerület műszaki százada elvégezte. A nyomsávot továbbra is művelni és ellenőrizni kellett, de egy idő után már nem volt jelentősége. Az egykori határzár területét visszaszolgáltatták lehetőség szerint az eredeti tulajdonosoknak, majd 1992-ben a régi határőrizetet teljesen felszámolták azzal, hogy 1992. január 15-én megszüntették a Rönöki Határőr Őrsöt, ezzel egy korszak ért véget.⁶⁷ Jelenleg az űrs épülete magántulajdonban van, amit a Rábavölgye Vadásztársaság használ.

A Rönöki 6-os számú Határőr Őrrel baloldaltól szomszédos 7-es számú Rábfüzesi Határőr Őrs parancsnoka Kiss Károly alezredes úr a következőket említette az eseményekkel kapcsolatban: *„Az EJR- t a Zalaegerszegi Határőr Kerületnél elsőként, mint a Rábfüzesi Határőr Őrs parancsnoka 1989. május 2-án 10.00 órakor kapcsoltam le. Ezután kezdődött el az EJR rábfüzesi határátkelő két oldalán levő szektorainak lebontása. A határőr kerület többi űrsén ezt követően került sor a lekapcsolásra. Az EJR-rel történő határőrizethez szorosan kapcsolódó nyomsáv művelése és ellenőrzése még több hónapig fennállt. Ebben az időszakban az akkori NDK állampolgárai részéről óriási nyomás hárult ránk. Tömegesen jöttek, és akik elfogásra kerültek, visszairányítottuk őket az ország mélységébe. Az NDK-állampolgárok a határterületen járműveiket elhagyták, melyeket a helyi lakosok egy csoportja előszeretettel kifosztott. A lakosok mellett esetenként ”elcsábultak” a hivatalos szervek emberei is. Pl.: Egy mintegy 16 gépkocsiból álló konvoj megállt a Rábfüzeset Szentgotthárddal összekötő műúton és 70-80 fő, a határőr-járőrt szinte elsodorva - a fegyverhasználatot ekkor már betiltottak-átrohant osztrák területre. A szentgotthárdi rendőrőrs udvarába bevitt gépkocsikat néhány rendőr kifosztotta, melynek következtében többeket elbocsátottak a területtől. Az NDK közvéleménye mellett annak hatásai is tudomást szereztek arról, hogy a magyar-osztrák határon már nem gördítünk leküzdhetetlen akadályt állampolgáraik Ausztriába történő átjutása ellen. A helyzet tisztázására az NDK Határőrségének Országos Parancsnoka látogatást tervezett Magyarországon. Úti tervében a rábfüzesi átkelő és az űrs határőrizeti rendszerének megismerése és annak hatékonysága is szerepelt. Mint űrsparancsnoknak, fel kellett készülnöm a neki történő jelentéstételre. Ez azt lett volna hivatott bizonyítani, hogy mi továbbra is eredményesen és kellő hatékonysággal léptünk fel állampolgáraikkal szemben. Ezt a*

⁶⁷ Kiss Károly hőr. alez: A hivatásos határőrizetre történő áttérés a Zalaegerszegi Határőr Igazgatóságon című kézírata. p. 11.

„rózsaszín” jelentést aztán nem állt módomban megtenni, miután a látogatást az NDK feszült belpolitikai helyzetére hivatkozva lefújtak. Mi határőrök a legnehezebb napokat velük kapcsolatban szeptember első hetében éltük át, hiszen a Magyar Kormány bejelentette, hogy kiengedi az NDK állampolgárait, nekünk azonban erre csak egy héttel később adott engedélyt. Ezekben a napokban emiatt több atrocitás érte határőreinket. Az EJR felszedését követően, annak nyomvonalán a Rábafüzeset Szentgotthárddal összekötő műút mellett a hivatalos szervek, a helyi közigazgatás, a polgári és civil szervezetek, valamint a Határőrség hathatos segítségével és osztrák partnereink bevonásával egy „békefasort” ültettünk. Ezek a fák méltó emléket állítanak a két évtizeddel ezelőtti események résztvevőinek.”⁶⁸

A határvédelmi rendszerek lebontása és a határőr őrsők megszüntetése után a Zalaegerszegi Határőr Igazgatóság területén megszüntették a belépési korlátozást a nyomsáv és a határsáv területére és ezzel megszűnt a totális határőrizet.

A határőrizet megváltozása és a rendszerváltás miatt a határőrség szervezetének teljes átalakulása kezdődött meg. A Határőrség országos parancsnoka a 01/1991. számú parancsa szerint 1991. január 1-je és 1992. március 1-je között teljes egészében áttértek a hivatásos határőrizetre.⁶⁹

6. Határőrizet a rönöki határszakaszon a rendszerváltásig

A Rönöki Határőr Őrsöt 1951-ben kezdték építeni a Zalaegerszegi Magasépítő Vállalat munkatársa Meskó Jenő építésvezető irányításával. A raktáros Kroff József vasszentmihályi lakos volt, aki információim szerint 1956-ban megszökött az országból és az osztrák Jennesdorf faluban telepedett, le és ott is hunyt el. Meskó Jenő építésvezetőt a forradalom után, általam ismeretlen okok miatt, ismeretlen helyre deportálták.

Az építkezés során csoportokban dolgoztak a munkások egy-egy munkafolyamaton, így nem ismerte senki teljes egészében az űrs felépítését, például, hol lesznek a fegyverek illetve a lőszer, valamint a stratégiai pontok. Így nem tudták a munkások azt sem, hogy a víztoronyba lőállások voltak kialakítva.

A munkálatok gyorsaságát jól mutatta, hogy naponta körülbelül 6 köbméter beton került felhasználásra, ami az akkori gépek nélküli építkezésnél, ahol a kavicsot is lóval vitték a

⁶⁸ Szekszárd 2009. február 21./ Kiss Károly nyugalmazott határőr alezredes (emlékszilánkok).

⁶⁹ Kiss Károly határőr alezredes: A hivatásos határőrizetre történő áttérés a Zalaegerszegi Határőr Igazgatóságon című kézírata. p. 5.

helyszínre, nagy teljesítmény volt. Az építkezésben többek között a rönöki lakosság egy része, valamint szentgotthárdi gimnazisták is segédkeztek.

A gyors munkavégzésnek köszönhetően az épület 1952 augusztusában már teljes egészében elkészült, melyben a kiszolgáló helyiségeken kívül, a sorkatonák részére 4 fős körletek lettek kialakítva, valamint az ügyeletesnek egy külön helyiség volt biztosítva. Az őrshez tartozott még két lakás, amelyekben az őrsparancsnok, illetve a politikai tiszt lakott.

Az 1956 után további két lakás épült a tiszthelyettesek számára.

A Zalaegerszegi Határőr Kerülethez tartozó 6. számú Rönöki (EJR-el rendelkező) Határőr Őrsön 65-70 fő határőr teljesített szolgálatot és 6800 méter hosszú szakasszal rendelkezett, amit a 7-es számú rábafüzesi és az 5-ös számú nemesmedvesi őrsök határoltak.

A határsáv úgynevezett erdős-hegyes területen helyezkedik el, amely a Rába völgyére néz és meredek dombok és sűrű bükk és fenyőfa erdők borítják. A 6. számú határőr őrs területi adottságait jól tükrözi, hogy 11 db domb tartozott hozzá, ami megnehezítette a szolgálat ellátást, a járőrök mozgását, azonban a megfelelően kiválasztott figyelőpontok segítették a katonák munkáját.

A sűrű aljnövényzet, erdők illetve a természetes akadályok miatt a feladat ellátáshoz helyismeret is kellett, amely a területet nem ismerő határsértők számára megnehezítette a mozgást és a tájékozódást. A helyismerettel nem rendelkező határsértőket a távolról jövő fények is megvezették, illetve a domborzati viszonyok, vagy az állóképessége miatt inkább a könnyebb rábafüzesi laposabb terepet, esetenként a határra vezető utakat választották.⁷⁰

A Rönöki Határőr Őrs működési területe öt kilométer hosszan benyúlt magyar mélységbe, így hozzá tartozott Csörötnek település is. A szakaszhoz három gazdasági kapu tartozott, amelyeknek nyitva tartása az őrsparancsnok hatáskörében volt. Az első kapu a rönöki Határőr útról, a második a Gagarin térről, a harmadik pedig a Petőfi utcáról nyílt, amelyek a határsávban élők és a hozzájuk érkező látogatók mozgását valamint az erdészeti vagy más munkálatok végrehajtását volt hivatott biztosítani.

A gazdasági kapuk közül csak a hármas számú volt folyamatosan nyitva, mivel négy család élt a határvonal és jelzőkerítés között, köztük az én nagyszüleim is, akik a személyi igazolvány „Különleges bejegyzések” oldalára bevezetett „HATÁRSÁV” feliratú bélyegzővel megadott engedély alapján tudtak a kapun átjutni. Ennél a kapunál okmányellenőrző járőr teljesített szolgálatot. Az okmány ellenőrzésen kívül egyéb feladatai is voltak, például a jelzőkerítés ellenőrzése bizonyos távolságig, ebben az esetben a kaput bezárták. Egy határsávban élő lakos

⁷⁰ Sallai János: Erdős hegyes terep határőrizete című jegyzete. p. 2.

viccesen elmesélte, hogy gyerekként, amikor zárva volt a kapu és nem tudott hazamenni, szándékosan összeérintett két drótot és azonnal megjelentek a katonák. A határsávba való tartózkodás szigorúan időhöz volt kötve, így amikor Édesapám munkavégzés miatt nem hagyta el a lezárt területet időre, azonnal megjelentek a katonák és számon kérték a késés okáról.

A Rönöki Őrs területéhez tartozott a Szent Imre templom is. A határsáv a templomot és a települést elvágtta egymástól, mivel a trianoni békeszerződést követően pár méterre került az újonnan kijelölt határvonaltól. Mivel a templom a határsávba került, a hívek nem tudták látogatni, így a templom magára marad és az idő múlásával romossá vált. A határőrök a 35 méter magas tornyát magasfigyelőnek használták, ahonnan kitűnő rálátás volt a környező vidékre.

Egy egykori szentimrei lakossal folytatottam beszélgetést, aki elmondta, hogy az 1970-es években a szülei szokás szerint gabonát csépeltek kézzel, botokkal, mire a templomban szolgálatot teljesítő figyelő katonák leszaladtak hozzájuk, mert nem tudták mit ütnek olyan vehemensen. Egy másik esetben kenyeret sütöttek, miután a kemence kéménye kigyulladt, ezt észlelve a katonák azonnal segítségükre siettek és megmentették a családot, valamint a házat a leégéstől.

6.2 Szolgálatellátás és szolgálatok felépítése

6.2.1 Őrsparancsnok

Közvetlenül a kerületparancsnoknak volt alárendelve és előljárója az őrsön szolgáló személyi állománynak. Feladata az őrs szolgálatának szervezése, irányítása és ellenőrzése, a határ sérthetlenségének fenntartása, ezen kívül a határsértők esetenként nagyon leleményes módszereinek a tanulmányozása és a levont tapasztalatok beépítése a szolgálatellátásba. Az őrsparancsnok a szolgálatot egy-két napra, maximum hét napra előre készítette el, ami alapján a napirendet is meghatározta.⁷¹

6.2.2 Őrsparancsnok helyettes

Mivel a Rönöki Határőr Őrs a nemzetközi politikai helyzetet és a határsértők mozgási irányait figyelembe véve főirányban helyezkedett el, ezért az őrsön őrsparancsnok helyettes és őrsparancsnok politikai helyettes is teljesített szolgálatot. Az őrsparancsnok helyettes közvetlenül az őrsparancsnoknak volt alárendelve és előljárója az őrsön szolgáló személyi

⁷¹ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.), p. 48.

állománynak, őrsparancsnok politikai helyettese kivételével. Feladata a szolgálati könyvek, okmányok vezetése, ellenőrzése, eligazítás megtartása, a személyi állomány irányítása és nevelése volt. A parancsnok távollétében gyakorolta az ő feladatkörét is.⁷²

6.2.3 Őrsparancsnok politikai helyettese

Közvetlenül az őrsparancsnoknak volt alárendelve és előljárója az őrsön szolgáló személyi állománynak az őrsparancsnok helyettesét kivéve. A politikai helyettes felelős volt a Magyar Szocialista Munkáspárt elveinek az érvényesüléséért, politikai és kulturális neveléséért, illetve a KISZ szervezetek irányításáért és politikai módszerekkel segítette a parancsnok munkáját.⁷³

6.2.4 Őrsellátó

Az őrsellátó már nem volt tiszti beosztású, így lehetett zászlós, tiszthelyettes vagy tisztos rangban is, aki az őrsparancsnoknak volt alárendelve és előljárója az őrsön szolgáló sorállománynak. A tisztek távolléte esetén ő helyettesítette a parancsnokot. Feladata a pénzügyi vagy technikai nyilvántartások vezetése, hiányzó eszközök és anyagok pótlása, valamint a szolgálatba induló katonák egyenruhájuk, felszereléseik, és okmányaik ellenőrzése volt.⁷⁴

6.2.5 Őrsügyeletes

Az őrsügyeletes az őr egy külön helyiségében teljesített szolgálatot, ahol kezelte az EJR- hez kapcsolódó berendezéseket és azok jelzéseit, valamint a telefonközpont szerkezetét kezelte illetve egy esetleges riasztás esetén beérkező jelzés esetén riadót rendelt el. Az őrsügyeletes az őrsparancsnoknak az őrsparancsnok helyetteseinek illetve a kerület határőrizeti ügyeletes tisztnek volt alárendelve. A feladatra két fő volt kijelölve, akik egymást váltva teljesítették a szolgálataikat. Ruházatukat megkülönböztették egy „ŐRS.Ü” feliratú karszalaggal.⁷⁵

6.2.6 Az eligazító helyiség

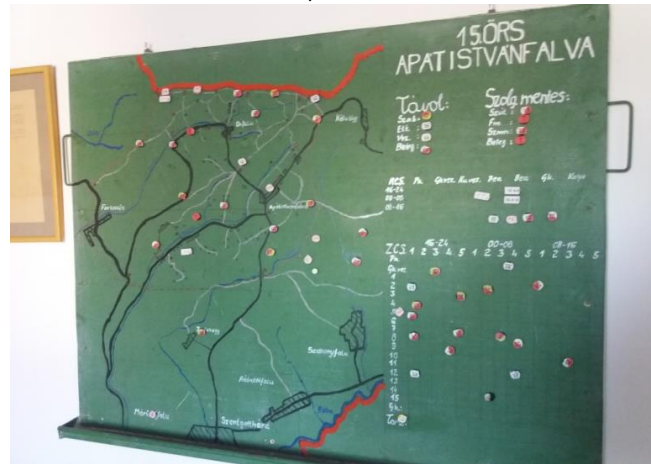
⁷² Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.), p. 50.

⁷³ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.) p. 51-52.

⁷⁴ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.) p. 54.

⁷⁵ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.) p. 104.

Eligazító helyiségben vagy más néven a szolgálati szobában a tiszt vagy a tiszthelyettes előljáró a szolgálatba induló katonák számára meghatározta a feladatot. A feladat prezentálása érdekében egy 6.1-es számú képhez hasonló határt ábrázoló mágnes tábla volt elhelyezve a falon, amelyen be volt jelölve a felállítási hely. A táblán szemléltetve volt a szolgálatban lévő állományon kívül a távol lévő és a szolgálat mentes katonák száma is. A Rönöki Őrs esetében a riadócsoporthoz tartozó fegyverzetét és felszerelését az eligazító szobában kellett tartani, riasztás mentes időben.



6.1 kép (Saját fotó)

6.2.7 A személyi állomány járőr szolgálatai

A Rönöki Határőr Őrshöz tartozó határszakasz különlegessége a 35 méter magas Szent Imre templom tornya, ahol rendszeresen figyeltek a határőrök. Okmányellenőrző járőr teljesített szolgálatot 6 órás váltásban a rönöki hármasszámú gazdasági kapunál a határsávba történő ki- és beléptetés céljából, mivel mint már utaltam rá, a kizárt lakosság miatt folyamatosan nyitva tartották. Okmányellenőrzést a 8-as számú főúton is végeztek, ami átszeli a települést. Portyázó járőrpárt vezényeltek minden nap kivilágosodás után sötétedésig a nyomsáv, határjelek illetve a jelzőrendszer ellenőrzésére, amit éjjel körül még egyszer megismételtek, így ha jelzés nélkül mentek át a jelzőrendszeren, akkor is észlelték a határsértés tényét. A portyázó járőr a feladatát gépjárművel vagy kerékpárral illetve gyalogosan is elláthatta, részt vett az elfogott, előállított határsértők kísérésében. Amennyiben egy területen felerősödött a határsértések vagy azt megkísérlések száma, akkor különösen az esti órákban a járőröket szolgálati kutyával erősíthették meg. Az őrsön képzési feladatokat is végre kellett hajtani, melynek keretében hetente több alkalommal oktatást kaptak többek között a nyomolvasásról, amellyel a határsértők számát, nemét, termetét meg tudták határozni, vagy havazáskor hó nyomsáv létrehozásáról, így tudták fejleszteni a határvédelem eredményességét. A nyomolvasási képzést a határőr őrsön erre a célra kialakított 6.2-es számú képen látható nyomsávban végezheték el. A technikai járőr volt megbízva az elektromos jelzőrendszer üzemképességének fenntartására és javítására napi kétszeri (kivilágosodás után és sötétedés előtt) ellenőrzésére, amire szükség

is volt, mivel a vadak évente több száz alkalommal rongálták meg a rendszert. A vadfogó hálót és a határvöveket havonta egyszer kellett ellenőrizni.⁷⁶ A szolgálatellátás éberségének és minőségének fenntartása érdekében az őrsparancsnok vagy az általa meghatározott személyek ellenőrző járőrszolgálatot hajthattak végre, ami lehetett nyílt vagy rejtett is.⁷⁷

„Az alegység parancsnokok mind jobban felismerték az EJR hatékonyságát, és az ezzel összefüggő szolgálatszervezési lehetőségeket, amelyek pozitívan befolyásolták a határőrizeti helyzetet és az állomány megterhelését.”⁷⁸



6.2 kép (Saját fotó)

6.3 Riadó esetén végrehajtott feladatok

6.3.1 Razziariadó

Az EJR rendszer jelzése esetén az őrs belszolgálata razzia riadót rendelt el az őrsön szolgálatot teljesítő katonáknak. A határőrizeti szabályzat alapján 5 perc volt a végrehajtásának ideje.⁷⁹

További razziariadót lehetett elrendelni az elektromos kerítés jelzésén kívül, ha például befelé irányult a határátlépés vagy a határőrök általi észleléskor, körözött személyek elfogásának céljából, ellenséges fegyveres egységek megjelenésekor, ejtőernyősök ledobásakor.⁸⁰

Az utóbbi két esetre Rönök viszonylatában nem találtam precedenst.

Az esetleges riasztásokra való reagálás érdekében az őrsön napi váltásban folyamatosan készenlétben riadócsoport teljesített szolgálatot, amelyek egy esetleges riasztás esetén azonnal bevethek voltak, így pár perc alatt elérték a riasztást adó helyszínt.

⁷⁶ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.), p. 82-85.

⁷⁷ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.), p. 93.

⁷⁸ Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. p. 52., 8.bekezdés.

⁷⁹ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.), p. 171.

⁸⁰ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.), p. 114.

A riadócsoport egy UAZ típusú terepjáró képességű gépkocsiból állt, amelyben a riadó csoport vezetője, a gépjármű sofőrje, egy kutya vezető és egy jelzőműszerész, aki technikailag értett az elektromos jelzőrendszerhez, illetve egy biztosító katona foglalt helyet. A parancsnoki gépjárművön kívül egy IFA típusú csapat szállító jármű is tartozott a riadócsoporthoz, amelyben a zárást végrehajtó katonák foglaltak helyet.

A fent említett két gépjármű folyamatosan az őrs előtt parkolt. Az IFA típusú csapat szállító jármű a riasztásra való gyors reagálás érdekében egy a katonák a járműre való gyors feljutását elősegítő lépcsőre tolatott rá, így percek alatt indulásra készen állt az egység.

A riadócsoporthoz beosztott katonák, ha nem volt riasztás, fegyverzetüket is külön polcon előkészítve tárolták a fegyverszobában vagy az eligazító helyiségben a gyors indulást érdekében. Riasztásra való reagálás esetén az őrsparancsnok másik riadócsoporthoz hozott létre.⁸¹

Amennyiben a riasztás helyszínén nyomot találtak, a csapat szállító járműből a katonák segítségével lezárták a szakaszt és a riadócsoporthoz átalakult üldöző csoporttá.

A zárást illetve a nyomon üldözést a beosztott katonák előzetesen meghatározott terv (EIT) alapján hajtották végre.

„Egy-egy határőr őrsön évente több száz illetve ezer jelzést is produkált a jelzőrendszer, ám ennek csak kis része származott személytől, azaz határsértőtől. A 10-GRD típusú tölcéses hangszóró a jelzésen történő behatolást (zárlat szakadás) sűrű szaggatott hangjelzéssel jelezte. A határőrök Lulu-nak becézték a „pléh kutya” szaggatott lu-lulu fülsiketítő hangjelzését.”⁸²

Egy egykori határsávban lakó elmondta, hogy ha riasztás volt, akkor sokáig a Zöld színű engedéllyel sem tudott hazamenni Szentimrén lévő házához, amíg ki nem vizsgálták a jelzést.

A Szentimre tanyáknál lévő tehéntelep mellett a rendszerváltás előtt egy épület állt, ami arra szolgált, hogy a határőr katonák (kihelyezett zárócsoporthoz) onnan gyorsabban elérjék a zárás helyszínét mivel a Rönöki Határőr Őrsről hosszabb idő telt el mire oda elért a riadócsoporthoz.

6.3.2 Az üldözés

Az üldözés a határőrök olyan tevékenysége volt, amelyet a riasztás során észlelt nyomtalálás után hajtottak végre a határsértők elfogására, függetlenül attól, hogy kifelé vagy befelé irányult a határsértés, a határőr járőr elől elmenekült határsértők elfogására, illetve a körözött bűnöző vagy súlyos bűncselekményeket elkövetett személyek elfogására. Az üldözést üldözőcsoporthoz

⁸¹ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.), p. 96.

⁸² Sallai János: A vasfüggöny léte és vége, 20 éves a határnyitás. p. 19. 1 bekezdés.

hajtották végre, amely a riadócsoport UAZ személyautó állományából állt és az IFA csapat szállító gépjárműben utazó határőr sorkatonák pedig záró csoportként lezárták a meghatározott területet.⁸³ Üldözéshez több üldözőcsoport is alkalmazható volt, ha több menekülési irány lehetséges a nyomtól.⁸⁴

6.3.3 Záró csoport

A záró csoport feladata tehát a határsértő tartózkodási helyének körülzárására vagy mozgási irányának lezárása volt, amelynek a létszámát akár szakaszerővel is meg lehetett erősíteni. Szükség esetén kutyával, jelzőrakétákkal, technikai berendezésekkel illetve géppuskával is meg lehetett erősíteni. A záró csoport parancsnoka, aki lehetett tiszt, zászlós vagy akár tiszthelyettes illetve tisztos is, a feladat ismertetés után a katonákat egyesével vagy akár párban is elhelyezhette a zárás helyszínén, a terep adottságait, figyelembe véve.⁸⁵

A rönöki szakasz lezárását nehezítette a tizenegy domb, ami párhuzamosan halad a határ mellett illetve a Felsőrönökön lévő Szentimre tanyák. A szüleim akik Szentimrén laktak a határsávban, elmesélték, hogy egyszer a katonák mindenféle tájékoztatás nélkül zárást hajtottak végre a házuk mögött és beásták magukat órákra a domboldalba fegyverekkel és vártak valakire vagy valakikre.

6.3.4 Kutatócsoport

Amennyiben a záró csoport egy terepet vagy épületet körülzárt, kutatócsoport alakult 5 vagy akár 20 fős létszámban, akiknek a feladatuk e területen tartózkodó határsértők elfogása volt. Az elfogáshoz a kutatócsoport parancsnokának meg kellett határozni a határőr sorkatonák számára, a kutatás irányát, megindulási szakaszt, igazodási szakaszt, a kikerzési szakaszt, illetve a kutatás idejét, ütemét, hány személyt keresnek, valamint személyleírást kellett adni a keresett személyről. A csoport tagjai kutatáskor egymástól látótávolságra helyezkedtek el maximum 50 méterre. Szükség esetén több kiigazodási szakaszt is meghatározhattak.⁸⁶

6.3.5 Őrsőrszem

Az őrsőrszemnek objektumvédelmi feladatai voltak, illetve a Rönöki Őrs előtti Határőr út ellenőrzését is végrehajtotta, mivel az egyenesen a határ illetve az egyes számú gazdasági kapu

⁸³ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.), p. 97-98.

⁸⁴ Sallai János: Erdős hegyes terep határőrizete című jegyzete. p. 22.

⁸⁵ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.) p. 99.

⁸⁶ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.), p. 99-100.

irányába vezetett. Utóbbi esetben az őrs felállítási helye az őrs bejárata mellett elhelyezett beálló vagy, ahogy a katonák nevezték „cerka” volt. Nyugati viszonylatba minden nap három őrsőrszem teljesített szolgálatot négy órás váltásban, így a megterhelés négy óra ügyeleti szolgálat négy óra objektumvédelmi szolgálatra és négy óra pihenésre tagolódott.⁸⁷

6.3.6 Egyéb feladatok végrehajtása

Ahhoz, hogy az őrs el tudja látni a feladatait mindenképpen biztosítani kellett a katonák étkeztetését, amely a nehéz fizikai megterhelés miatt kalóriadúsnak és változatosnak kellett lennie, illetve extrém időjárási viszonyok esetén védőitalról is kellett gondoskodni. Ügyelni kellett a rendszeres ruhacserére illetve melegedő és szárító helyiségek is rendelkezésre álltak. A mindennapi használatban lévő illetve egy esetleges riadó esetén használt és ez által nélkülözhetetlen gépjárműveket folyamatosan karban kellett tartani. A Szombathelyi Határőr Kerület alárendeltségében lévő Műszaki-technikai Gépcsoport (TGCS), illetve a 3. Zalaegerszegi Határőr Kerület műszaki-vegyvédelmi százada végezte havi rendszerességgel, vagy szükség szerint az EJR és a hozzá tartozó területeken lévő terep illetve a híradástechnikai eszközök karbantartását.⁸⁸

Némiképp önállóságra törekedve, az ételmezési norma feljavítása érdekében úgynevezett kiegészítő-gazdálkodásként az őrsön tartottak sertéseket, amelyeket a saját ételmaradékokkal való felhizálás után saját használatra levágtak, de voltak a katonák által gondozott veteményeskertek, fólia sátrak is az őrs területén.

6.4 Technikai eszközök

6.4.1 Magasfigyelők elhelyezkedése

A Rönöki 6-os számú őrs vonatkozásában a magasfigyelőket Alsórönökön a Suszter hegy tetején illetve az Achen völgyben, Felsőrönök területén pedig a templom melletti Brunner tetőn helyezték el. A magasfigyelőkön általában 2 fő határőr teljesített szolgálatot. A szerkezet el volt látva távolsági fényszórókkal, amely nagy távolságig be tudta világítani a környéket illetve ASZT típusú szögtávcsövekkel is. Az osztrák-magyar határ viszonylatában általában 6 kilométer távolságra voltak telepítve a határőrök által csak mafinak hívott szerkezetek.

6.4.2 Elektromos jelzőrendszer készülékei

⁸⁷ Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.) p. 104.

⁸⁸ Sallai János: Erdős hegyes terep határőrizete című jegyzete. p. 20.

A 6.3-as számú kép ábrázolja az áramtalanító berendezést. Amennyiben az ōrs területét megközelítette egy vihar, akkor az ōrsparancsnok utasítására a képen látható szerkezet alsó részén található hosszúkás kapcsoló segítségével áramtalanították a teljes EJR szakaszt. Természetesen a rendszer nem maradtatott védtelenül, ezért az áramtalanítás idején úgynevezett viharzárást hajtott végre az ōrs teljes állománya. A vihar elvonulását követően a szektorokban a jelződrótok összeérintésével jelzéspróbát tartottak ezután befejezték a viharzárást.



6.3 kép (Saját fotó)

A 6.4-es számú képen, baloldalon látható a jelzőrendszer jelzéseit mutató készülék. Az ōrsök területei terepviszonyoktól függően bal és jobb oldali tíz-tíz szektorokra voltak osztva, amelyek hossza 200-400 méter között változott. A berendezés közepén látható tízes skála mutatta meg az ügyelei helyiségben állandó jelleggel szolgálatot teljesítő katonáknak, hogy melyik szektorban érintették össze a drótokat, ezzel egy időben hangjelzést adott a rendszer az ōrsön és a riasztás helyszínén is. A jelzések számát is rögzítette a készülék, a voltmérő feletti kijelző segítségével. Az eszközön látható karokkal lehetett a jelzést törölni, illetve a hangjelzést némítani. A jelzés naplózása és törlése után az elektromos jelzőrendszer újra képes volt jelzés adására. A közepső berendezése a feszültség mérésére és esetleges állítására volt alkalmas.

A 6.4-es számú kép jobb oldalán látható eszköz volt a telefonközpont, amely összeköttetést biztosított a kerületparancsnokság és az ōrs irodái között illetve az ōrs és a szolgálatot teljesítő járőrök között.



6.4. kép (Saját fotó)



6.5. kép (Saját fotó)

6.4.3 Járőrök felszerelése

A területen lévő járőrök felszerelésének részét képezte a 6.5-ös számú képen látható járőr kézi beszélő, amelyeket vagy rejtett csatlakozóba vagy híradó póznára szerelt csatlakozóba helyezéssel tudták üzemeltetni és jelenteni többek között a szolgálatkezdést, a határsértők észlelését vagy a határátlépés nyomait. A technika fejlődésével később megjelentek azok a készülékek, amelyek önmagukban már telefonálásra alkalmasak voltak egy antenna segítségével, mint például a SOKOL R-392 járőrrádió és a B-3 rádió. A rejtett módon beton tuskóba vagy élő fába szerelt csatlakozókat 1951 és 1965 között használták.

A járőrök egyéb felszerelése a rohamsisak, a látcső és az étkezés (a katonák által elkeresztelve „kanálgép”) valamint a járőrtáska és a bilincs, illetve a járőrlámpa. Az 1993-as évekig az M65 mintájú olajzöld egyenruha volt rendszeresítve. Télies időjárási viszonyok között a meleg alsóruházaton kívül a járőrök egy fehér színű hóleplet, más időben pedig terepmintás álcaruhát viseltek az álcázás érdekében.

A Rönöki Őrs előtti útszakasz ellenőrzésére figyelő járőr, vagy más néven őrsőrszem teljesített szolgálatot. A figyelő őrs további felszerelése volt a hideg ellen védő őrbunda, vagy a jellegzetes őrbotos, ami egy vaskos nemez csizma volt, ami a 6.6-os és a 6.7-es számú képen látható.

Fegyverzet tekintetében az őrsön a tiszti állomány illetve a polgári ruhás járőrök részére 9 mm-es pisztolyokat, a végrehajtó állomány részére pedig AMD és AKM típusú géppisztolyokat, RPG-7-es páncéltörő gránátvetőket és KGK géppuskát tartottak.

A járőrök számára rendelkezésre állt a H63-as típusú jelzőkészülék, amely 40 méter lezárására szolgált oly módon, hogy 50 centiméter magas fém pálcikák közé jelződrótot feszítettek ki egy bizonyos területen. Akik ezen a területen áthaladtak a drót megérintésével működésbe hozták a szerkezethez tartozó jelzőrakétát, amely 50 méter magasságba felrepült és körülbelül 200 méter terepet bevilágított perceként keresztül. A rakéták piros, fehér, zöld és sárga színekben által

rendelkezésre, így a szerkezetet használó határőrök a színek segítségével tudták beazonosítani azt a területet, ahol határsértés kísérlete valósul meg. A terület lezáráson kívül kézi indításra is alkalmas szerkezethez is lehetett használni egy kézi kilövő eszköz segítségével többek között területzáráskor, ahol színjelzéseken keresztül tudtak kommunikálni a katonák, például két piros jelzőtöltény fellövése jelentette az üldözés megkezdését, a határsértő elfogása esetén két fehér, az alkalmazás befejezését két zöld jelzés jelentette.



6.6. kép (Saját fotó)



6.7. kép (Saját fotó)

6.4.4 Az őrs járművei

Az őrsön megtalálható volt IFA típusú terepképességű személyszállító jármű, amely segítségével kiszállították a katonákat a riadó vagy zárás helyszínére. Ezt megelőzően Csepel típusú járművet használtak, amit felváltott az IFA. Ugyancsak a riadó esetén használták az UAZ típusú terepjáró személyautót, de ezen kívül ellenőrzésre vagy egyéb feladatra is rendelkezésre állt a jármű. A járőrözésre még kerékpárokat, kismotorkerékpárokat, és lovakat is használtak.



6.8. kép (Saját fotó)



6.9. kép (Saját fotó)

6.5 Próbálkozások és ehhez használt eszközök a rönöki határszakaszon

A Rönöki Őrs vonatkozásában a legérdekesebb határsértést a település plébánosa követte el 1951. december 9-én. Kőmíves János plébános urat az akkori rendszer kémnek hitte és ebből kifolyólag rendszeresen erőszakos módon kihallgatta, aki az utolsó kihallgatás után levette a sekrestyés helyiség ajtaját, lefektette az aknamezőre és átment rajt.⁸⁹

Akna okozta halálesetről csak egy esetben van információ, amikor az elő aknazár idején két rönöki személy az aknazáron próbált gyalog átmenni Ausztriába, azonban az aknák felrobbanása miatt egyikük meghalt, a másik személynek pedig amputálni kellett a lábát.

A határsértők rájöttek, hogy egy létra segítségével, amelyet végigfektettek az aknamezőn, könnyedén átjuthattak a határon, ezért a rönöki lakosságot kötelezték, hogy lakatolják le a létrákat. Ezt az utasítást olyan komolyan vették, hogy ellenőrizék is a létrák lelakatolását.

Egy a neve elhallgatását kérő rönöki lakos elmesélte, hogy 1969-ben határsértést kíséreltek meg a rönöki kultúrház feletti szektorban. A határsértést nem tudták végrehajtani, mert elmondása szerint egy besúgó felhívta a határőrök figyelmét a kísérletre, melyek után öt-hat csapaszállító jármű érkezett és zárást hajtottak végre a szakaszon, így megakadályozták őket az átmenetben. A határsértés módszerét előre nem tervezték meg, mivel nem is tudták, hogy milyen védelmi eszközök voltak telepítve, illetve miként működik az újonnan épített EJR.

A terep nehézségei és a helyismeret hiánya miatt, a határsértők a rönöki szakasz helyett inkább a Szentgotthárd környéki határt választották.

A próbálkozások eredményes megakadályozásában fontos szerepe volt Rönökön is a helyi lakosokból megalakított önkéntes határőr csoportoknak, akik hely és személyismeret miatt sokszor tudták segíteni a határőrség határvédelmmel kapcsolatos munkáját. Például, ha idegen személy jelent meg a faluban, azonnal jelezték a határőröknek. A határsértéseknek már az előkészületi szakban történő felderítésében fontos szerepe volt az úgynevezett területtartó felderítő tisztnak. Feladatuk a határsértést megkísérlők és az embercsempész segítő magatartást tanúsítók felkutatása, valamint a határőr őrs parancsnokával való kapcsolattartás. Feladatát operatív módon általában civil ruházatban hajtotta végre.

⁸⁹ Szenkovics Péter: Eleven emlékezet „Rönök”. p. 18.

Összegzés

A tanulmány elkészítésekor tapasztaltam, hogy rengeteg szakirodalom, folyóirat és könyv készült az első világháborútól a rendszerváltás időszakáig. A forrásanyagok tekintetében igyekeztem azok közül választani, amely hiteles és pontos információkat tartalmaztak. Véleményem szerint a rendszerváltás előtti idősakra jellemző szigorú társadalmi kontrol hozadéka miatt kérte több beszélgető partnerem a nevének elhallgatását, azonban ez nem befolyásolta az információk összegyűjtését. A kutatásaim helyszínén az Apátistvánfalvi Határőr Emlékhelyen és a Körmendi Rendészeti Szakgimnáziumban lévő Határőrség Központi Múzeumában számos képet készítettem, amelyekből többet fel is használtam a dolgozat színesebbé tételéhez. Az általam érintett körülbelül 70 év eseménye tükrében természetesen a teljesség igényére nem törekedhettem, de bízom benne, hogy a dolgozat olvasói számára egy összefoglalást tudtam készíteni, amely egy kiinduló pontot adhat a további kutatások számára. A téma kapcsán folytatott kutató munka során megállapítható, hogy többször át kellett szervezni a határ őrzésére hivatott szerveket és a határőrizeti rendszert.

Összefoglalva az általam feldolgozott időszakot, először az első világháború után vált szükségessé a határvédelem megszervezése, amikor a trianoni békeszerződés nyomán magát a határokat is megváltoztatták. A második világháborút követő időszakban aztán ismét újjá kellett szervezni a határok védelmét. A szovjet kommunista párt akaratának megfelelően 1949-ben még a határőrizeti rendszert is átalakították azzal, hogy megépítésre került az első vasfüggöny, amelyet politikai változások miatt 1956 tavaszára le is bontottak.

Sajnos a határzár mentes állapot nem tartott sokáig, mivel 1957-ben a Kádár kormány utasítást adott a határzár ismételt letelepítésére. A következő határvédelmi rendszer megváltoztatására 1965-ben került sor, amikor a régi határzárat az Sz-100 elektromos jelzőrendszerre cserélték, ami az előző rendszerhez képest humánusabb technikai megoldásokkal rendelkezett.

Az utolsó nagy változás 1989-ben történt, amikor véglegesen felszedték, ezzel megszűnt a totális határőrizet. A határőrizet megváltozása és a rendszerváltás miatt a határőrség szervezetének teljes átalakulása kezdődött meg.

Talán az összefoglalás tanulságaként lehet értelmezni, hogy a határőrizet és a rendészet tekintetében semmi sem állandó, és folyamatos a változás. Kitekintve a 2008-as határőrség rendőrség integrációjára, jól látható, hogy a változás azóta sem állt meg, sőt a 2015-ös déli határzár megépítése nyomán megállapíthatjuk, hogy a történelem megismétli magát.

Felhasznált irodalom

1. Kovacsics József: Szülőfalum Vasszentmihály és környéke. Budapest, 2000.
2. Sallai János: Erdős Hegyes Terep határőrizete. című jegyzete.
3. Beluszky Pál: Őrség – Vendvidék-Felső Rába völgy, Dialóg Campusz, Budapest, 2005.
4. Szenkovics Péter: Eleven emlékezet „Rönök” Dr. Zsiga, Tibor: „Communitas Fidelissima” Szentpéterfa - A magyar-osztrák határ megállapítás, Kiadó Corn Kft.
5. Parádi József: A Magyar Rendvédelem Története, Budapest, 1995.
6. Határőrség 1906-1945-2007 Az integrációkor kiadott emlékkönyv, 2007.
7. Zielbauer György: Adatok és tények a magyarországi németiség történetéből (1945-1949), Akadémiai Kiadó, Budapest.
8. Zsiga Tibor: A „Vasfüggöny” és kora. Hanns Seidel Alapítvány, Budapest, 1999.
9. Sallai János: A vasfüggöny léte és vége, 20 éves a határnyitás. Kiadó: Hanns Seidel Alapítvány, Budapest, 2010.
10. Léka Gyula: A műszaki zár- és erőrendszer (vasfüggöny) felszámolása 1948-1989. In: Hadtudomány IX. évfolyam, 3-4. szám.
11. Sallai János: Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története. Kiadó: Hanns Seidel Alapítvány, Budapest, 2012.
12. Gecsényi Lajos: A szembenállástól a kiegyezésig. A magyar–osztrák viszony a megbékélés útján (1959–1970).
13. BM Határőrség Országos Parancsnokság Műszaki és Vegyivédelmi szolgálat 1309/1968.MÜ.Vv Műszaki Építési terve.
14. Körmenyi Határőr Múzeum 1989. május 2: Az elfeledett nap című tabló.
15. Sallai János: A vasfüggöny léte és vége, 20 éves a határnyitás. (OL 288.f 5/1054.öe.5-7).
16. Kiss Károly határőr. alezredes: A hivatásos határőrizetre történő áttérés a Zalaegerszegi Határőr Igazgatóságon című kézírata.
17. Szekszárd 2009. február 21./ Kiss Károly nyugalmazott határőr alezredes (emlékszilánkok).
18. Határőrizeti Szabályzat határőrőrs, tartalék őrs részére (Hör/2.).
19. Szenkovics Péter: Eleven emlékezet „Rönök”.
20. Wukovics János rönöki lakos 56-os szövetség országos elnöksége által ezüst fokozatú jelvényvel kitüntetett tagjával folytatott interjú. 2019. február 07 napon.
21. 1921. évi XXXIII. törvény 161. Cikk.

22. Suba János: Adalékok a trianoni határ megállapításához Vas Vármegyében 1. bekezdés.
<http://www.vasiszemle.hu/2000/03/suba.htm> [2019.02.17]
23. <http://hatareset.blogspot.com/2013/01/a-ronoki-szent-imre-templom.html>
[2019.02.11]
24. Suba János: Magyarország határán létesített műszaki záruk felszámolása 1956-ban.
Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis) HU ISSN 1216-6774
XVII. évf. (2009) 20. sz.
http://users.atw.hu/szbrtt-rtf/RTF/RTF_XVIIevf_20sz.pdf

Nagy Levente:
A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság
határszakaszán előfordult légtérsértések tapasztalatai 2014-2017.
között

Bevezetés

Tudományos diákköri dolgozatomban a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság határszakaszán 2014-2017. között előfordult légtérsértéseket, azok konkrét tapasztalatait, a felszámolására tett intézkedéseket és az esetleges megoldási alternatívákat vizsgálom. A téma időszerűségét támasztja alá, hogy az elmúlt napokban mind a nyomtatott-, mind az elektronikus média bemutatta, hogy Magyarország légterét megsértheti – illetve egy esetben bizonyíthatóan meg is sértette – olyan légi jármű, amely engedély nélkül repült be Magyarország légterébe. Szűkebb rendőrszakmai körök előtt ismert, hogy nem ez médiában most bemutatott légtérsértés volt az első hasonló jellegű cselekmény, hanem ez már egy évek óta tartó folyamat része volt, amelynek felszámolására a rendőrség különböző szakterületei együtt dolgoznak, tesznek erőfeszítéseket (határrendészet, bűnügy, ügyelet, stb.). Az, hogy ezeket a légtérsértéseket minden bekövetkezett esetben nyilvánosságra hozzák, annak ódiума kétélű fegyvert képez a rendőrség kezében. Amikor a valós életben az emberek, a lakosság, a médiából tudomást szerez arról, hogy a hatóságok eredményesen jártak el egy bűncselekmény felszámolásával kapcsolatban, annak ténye – a bűncselekmény súlyosságától függően – érezhetően és mérhetően növeli az állampolgárok, a lakosság szubjektív biztonságérzetét, a rendőrségbe, mint rendfenntartó erőbe vetett bizalmat.

Meglátásom szerint azonban sok esetben nem célravezető az információk nyilvánosságra hozatala, mivel a nyomozási szakban ebből hátránya keletkezhet a rendőrségnek. Az elkövetők informálódhatnak a médiából a nyomozás állásáról, milyen információkkal rendelkezik a rendőrség a bűncselekmény elkövetéséről, a tettesekről, következtetéseket vonhatnak le a nyomozásra, a hatóság megelőzési, felderítési módszereire vonatkozóan. Határrendészeti területre levítve ez azt jelentheti, hogy azon a határszakaszon, ahol eddig folytatták jogellenes tevékenységüket, szüneteltetik a jogellenes cselekmények elkövetését, majd rövid „szünet” után, egy már újonnan feltérképezett, általuk jól ismert szakaszon folytatják a bűncselekmények elkövetését, a már korábbi nyomozásokból megismert és levont tapasztalatokat felhasználva (pl. a hőkamera látótávolsága, járőrözési sűrűség, konkrét szolgálati helyek, stb.). Sok esetben a

hatóságok nem tudnak egyből reagálni az új helyen bekövetkező jogsértésekre, hiszen először konkrét felderítési eredményekre van szüksége, amennyiben ismétlődő cselekményekről van szó újra meg kell határozni azok valószínű irányát, eszközét, esetenként az idejét is.

A közelmúltban nagy visszhangot keltett annak az AN-2 típusú egymotoros, kétfedelű szállító repülőgépnél az esete, amelyik 2018. január 15-én este, Ukrajna irányából érkezve, Kállósemjén térségében szállt le, ahova eddigi ismereteink szerint összesen 11 illegális migránst, egészen pontosan 8 vietnámi és 3 afgán állampolgárságú személyt hozott magával¹. A gép utasait – az illegális migránsokat - elfogták, a nyomozás során egyértelművé vált, hogy embercsempészség bűncselekményét - 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről 353.§ - követett el a pilóta és annak segítői.

A légi járművek megjelenésével egy „új dimenzió” nyílt meg az emberiség előtt a közlekedési lehetőségeket tekintve, hiszen immáron nem csak a vízen, a föld felszínén, hanem a levegőben, légtérben is lehetőségünk adódott arra, hogy minél nagyobb távolságokat, egyre rövidebb idő alatt tegyünk meg. Ez a „mozgékonyosság”, a három dimenzió adta gyors mozgási- és helyváltóztatási lehetőség, a bűnelkövetők figyelmét is felkeltette. Ettől kezdődően gyakorlatilag csak idő kérdése volt, hogy a jelentős bevételt termelő jövedéki termék- és embercsempészet a jelenlegitől eltérő – szárazföldön, folyóvízen és a föld alatt (alagúton) – az új dimenzióba is bekerüljön, azaz megjelenjenek a légi járművek is az elkövetés eszközeiként.

Ahogy a dolgozatban is bemutatom, ezen elkövetési magatartással szemben a megelőző-védelmi tevékenység nehézkes és összetett, mert az ebben résztvevő felek csak nagyon kevés konkrét információval rendelkeznek, sok esetben annak ellenére is, hogy folyamatosan kapcsolatot tartanak egymással, illetve állandó információ-csere zajlik közöttük. Annak, hogy az állami szervek kevés információval rendelkeznek az elkövetői körök működéséről, legfőbb oka, hogy a repülési tevékenységet az elkövetők maguk által nagyon kontrolláltan, magas szinten konspiráltan hajtják végre, a zárt elkövetői csoportok a jogellenes cselekmény minden részfeladatát maguk között osztják szét, idegen közreműködőket nem vonnak be, sőt még az sem okoz gondot számukra, hogy az ilyen eszközök vezetése az átlagostól eltérő felkészültséget igényel (éjszakai repülésre pilóta felkészítése). Az elkövetők nem jelentik be a légi járműnek sem az indulási-, sem az érkezési időpontját, és természetesen igyekeznek titokban tartani azt is, hogy az adott „járással” mit, vagy adott esetben kit, honnan, hova szállítanak. Onnantól kezdve tehát, hogy az adott személy szándékosan nem tesz eleget (bejelentési) kötelezettségeinek, nem jár el jogszerűen, egyértelmű, hogy az államhatár ellenőrzésének kikerülésével akar az érintett ország(-ok)

¹ <http://www.szon.hu/video-keleti-iranybol-erkezett-a-migransokat-szallito-repulo-lefoglaltak-a-gepet/3739013>

mélységébe árukat, személyeket szállítani. További nehézséget okoz az illegális tevékenység felderítésében, hogy a bűnszervezetek előszeretettel működtetnek segítői-, figyelői hálózatot, így értesülnek arról, hogy mikor, hol és milyen hatósági ellenőrzés folyik, hova koncentrálja a kirendeltség a járőrszolgálatát, illetve könnyebben és pontosabban szerezhetnek arról tudomást mikor válik sebezhetővé a „védelmi rendszerünk” (pl. mikor van váltás a nappali és az esti szolgálatok között, hol vannak a fontosabb szolgálati helyek és ellenőrző-áteresztő pontok).

Az illetékes állami szervek fellépése rendkívül fontos az ilyen jellegű légtérsértések felszámolásával szemben, amelyek a jövedéki termék, vagy embercsempészetén túl, konkrétan a légiközlekedésre is veszélyt jelentenek. Az eredményesebb fellépést segítheti a személyi állomány speciális képzése, a technikai és informatikai eszközök állandó karbantartása és fejlesztése, a rendőrségi járműpark frissítése (jelzés nélküli járműpark és terepjáró kapacitás biztosítása), a honvédelmi radarrendszereink fejlesztése, a lakossággal és az egyéb állami és rendvédelmi szervekkel való folyamatos kapcsolattartás, információ-csere, valamint a bűnszervezeteket segítő figyelőhálózat felszámolása.

A dolgozatom célja, hogy bemutassak egy új, az államhatárhoz kapcsolódó bűncselekményt, a hozzá társuló elkövetési magatartásokat, amelyről jelenleg még szakmai berkeken belül is csak egy nagyon szűk csoport rendelkezik információval. Konkrét megtörtént eseményeken keresztül elemzem ki a légtérsértések bekövetkezési okait és mindezek mellett bemutatom azokat az intézkedéseket, amelyekkel a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság több éve próbálja már légtérsértéseket megelőzni, az elkövetőket elfogni, de előtte bemutatom a megyei határhelyzetet és röviden az ember- és jövedéki termék csempészek jelenlegi módszereit.

1. Alapfogalmak meghatározása

1.1. Magyarország államhatára

A dolgozat témája megköveteli a szaknyelv használatát, melynek elsősorban rendészeti (határrendészeti) és jogtudományi háttere van, de ugyanakkor a légiközlekedéssel együtt-járó szakszavak magyarázata is szükséges. Az alapfogalmak tisztázását azért tartom célszerűnek, mert előfordulhat, hogy egyes szakszavak alatt nem mindenki ugyanazt érti, esetleg teljesen újszerűen hathatnak az olvasóra a jelenlegi környezetben, illetve az általános mindennapi kommunikációban, vagy rendészeti kommunikációban nem használatosak (légiközlekedéssel kapcsolatos szakszavak).

Magyarország Közép-Európában, a Kárpát-medence közepén helyezkedik el. Északról Szlovákia, észak-keletről Ukrajna, keletről és dél-keletről Románia, délről Szerbia és Horvátország, dél-

nyugatról Szlovénia, nyugatról Ausztria határolja. Az ország lakosságának száma megközelítőleg 10.000.000 fő, területe 93.030 négyzetkilométer. 2004. május 1. óta az Európai Unió tagja, valamint 2007. december 21-én csatlakozott a Schengen Térség tagállamaihoz is. E két tagságából fakadóan több jogosultsága és kötelezettsége is keletkezett az országnak. Ilyen jogosultság az, hogy a Schengen Térség tagállamai között, az ún. belső határokon, fel kell számolni a határellenőrzést (azonban ez ideiglenesen indokolt esetben ez visszaállítható), míg a külső határokon a határellenőrzést szigorítani és egységesíteni kell. Ezt a célt szolgálják a kompenzációs intézkedések is. Ebből azt a következtetést vonhatjuk le, hogy Magyarországon 2008. január 1-től megszűntek az alábbi viszonylatban fekvő határrendészeti kirendeltségek: Ausztria, Szlovákia, Horvátország, itt a rendőrkapitányságok vették át a korábbi határrendészeti kirendeltségek feladatait. Románia, Ukrajna és Szerbia felőli határszakaszaink azonban külső határszakasznak minősülnek, így itt a határellenőrzés továbbra is folyamatos és egységes.

Tisztázni szükséges magának az államhatárnak a fogalmát is, amelynek megsértésére a dolgozat során folyamatosan hivatkozni fogok.

A Magyar Köztársaság államhatára nemzetközi szerződésekben meghatározott azon képzeletbeli függőleges síkok összefüggő sorozata, amelyek Magyarország területét a légtérben, a föld (víz) felszínén, valamint a föld (víz) mélyében a szomszédos államok területétől elválasztják. Magyarország területét a Föld felszínén függőlegesen áthaladó képzeletbeli síkok összessége (továbbiakban: államhatár) határolja.²

„Az állam területének a határa, amely az adott állam területét a szomszédos államoktól, vagy a nyílt tengertől, illetve a világúrtól elválasztja (határ: terület széle, szegélye, választóvonal.)”³

A határvonal, az államhatár és a föld metszési vonala. Magyarország államhatárát, határvonalát a terepen elhelyezett határjelek jelölik. A határrendészeti kirendeltségek közötti határszakaszok, a szakmán belül a „zöldhatár” nevet viselik.

Az államhatár rendjének védelme *„A rendőrség határrendészetet ellátó szervezeteinek a zavartalan határmenti viszonyok megőrzésére irányuló olyan szolgálati tevékenységeinek összessége, amelyet alapvetően az államhatár őrzésével, a határforgalom ellenőrzésével leginkább a határrend fenntartásával és a vonatkozó jogszabályokban meghatározott egyéb feladatok végrehajtásával valósít meg.*

Jogszabályban meghatározott tevékenység, amelyet a jogszerű határmenti viszonyok fenntartása érdekében, rend szerint a határrendészeti feladatot ellátó szerv valósít meg a vonatkozó

² 2007. évi LXXXIX. (89.) törvény az államhatárról 1.§ (1)

³ Rendészettudományi szószedet, Magyar Rendészettudományi Társaság, A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye, Budapest 2008, 44.0.

egyezményekben rögzített alapján, önálló tevékenységként, vagy rendészeti feladatának ellátása keretében.”⁴

A határrendészeti kirendeltség *„Olyan rendőrkapitányság szintű helyi integrált rendszerű, összetett rendeltetésű végrehajtó szerv, amely nemcsak a határforgalom ellenőrzését, hanem a határátkelőhelyek közti határszakaszok ellenőrzését, továbbá ezzel kapcsolatos adott szintű közrendvédelmi, közbiztonsági jellegű tevékenységet is végez saját illetékességi területén.”⁵*

A határrendészeti kirendeltségek az illetékes rendőr-főkapitányság szerveként, önálló feladat- és hatáskörrel, a külön jogszabályban meghatározott határterületen végzik a jogszabályban hatáskörükbe utalt feladatokat.⁶ A határrendészeti kirendeltség a külső határon ellátja a határőrizettel, a határforgalom ellenőrzésével, az államhatár rendjével, valamint a külföldiek ellenőrzésével kapcsolatos feladatokat, illetve végrehajtja az e feladatból adódó, más rendőri szervek hatáskörébe nem utalt idegenrendészeti feladatokat, végzi a feladatainak ellátásával összefüggésben felmerülő előállításokat és kíséréseket, a határellenőrzés keretében ellátja a közúti közlekedési bírság kiszabásával kapcsolatos hatósági feladatokat, végrehajtja a jogszabályban meghatározott menedékjogi feladatokat.⁷ Magyarország rendőrségének jelenlegi határrendészeti kirendeltségei: Bácsalmás, Bácsbokod, Barabás, Battonya, Beregsurány, Biharkeresztes, Biharugra, Csenger, Gyula, Hercegszántó, Kelebia, Kiszombor, Kölcse, Kötegyán, Létavértes, Lökösháza, Nagylak, Nyírábrány, Nyírbátor, Szeged, Záhony.

A határrendészeti kirendeltségek fő feladatait három részre oszthatjuk: határőrizet, határforgalom-ellenőrzése, határrend fenntartása. A határőrizet tartalma, a határok őrizete a határátkelőhelyek között, valamint a határátkelőhelyeknek a hivatalos nyitvatartási időn túli őrizete, a határforgalom-ellenőrzés megkerülésének megakadályozása érdekében.⁸ A határok őrizete a határátkelőhelyek között, valamint a határátkelőhelyeknek a hivatalos nyitvatartási időn túli őrizete, a határforgalom-ellenőrzés megkerülésének megakadályozása érdekében.⁹

„A határátkelőhelyeken végzett ellenőrzés annak megállapítására folytatott tevékenység, hogy a személyek, beleértve az azok birtokában lévő közlekedési eszközöket és tárgyakat, beléptethetőek-e a tagállamok területére, illetve elhagyhatják-e azt. A határforgalomban részt vevő személyek,

⁴ Rendészettudományi szószedet, Magyar Rendészettudományi Társaság, A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye, Budapest 2008, 47.o

⁵ Rendészettudományi szószedet, Magyar Rendészettudományi Társaság, A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye, Budapest 2008, 193.o.

⁶ 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 4. § (2) bekezdés:

⁷ 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 13. §

⁸ 399/2016 EU Rendelet

⁹ Rendészettudományi szószedet, Magyar Rendészettudományi Társaság, A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye, Budapest 2008, 187.o.

*járművek, szállítmányok államhatáron való áthaladása jogszerűségének úti okmányok alapján történő ellenőrzése az erre feljogosított szervek, személyek részéről.*¹⁰„

*„A határrend az az állapot, amelyben két, vagy több szomszédos állam közös határán és annak közelében a kölcsönösen elismert, elfogadott, két-, vagy többoldalú szerződésekben rögzített un. rendezett viszonyok uralkodnak.”*¹¹ A határrendsértés eseteit a későbbiekben részletezem.

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex), olyan ajánlásokat és útmutatókat tartalmaz, melyek betartásával, illetve betartatásával egységesíteni és alaposabbá lehet tenni a külső határokon folyó határellenőrzést.

A határellenőrzésnek elő kell segítenie az illegális bevándorlás és az emberkereskedelem elleni küzdelmet és meg kell előznie a tagállamok belső biztonságát, közrendjét, közegészségügyét és nemzetközi kapcsolatait fenyegető veszélyeket.

A tagállamok megfelelő létszámú személyi állományt és elegendő számú eszközt alkalmaznak, hogy a külső határokon történő ellenőrzéseket oly módon hajtsák végre, amely hatékony, egységes és magas szintű ellenőrzést biztosít.

Az őrizetet álló- és mozgó egységek hajtják végre, akik feladataikat járőrözéssel, illetve az ismert vagy valószínűsített kockázatot jelentő helyen elhelyezkedve látják el azzal a céllal, hogy a határt jogellenesen átlépőket elfogják. A határőrizet technikai, azon belül elektronikai eszközök alkalmazásával is végrehajtható.¹²

Több hazai jogszabály is a rendőrséget hatalmazza fel a határrendészeti feladatok végrehajtására. A rendőrség alapvető feladata a bűncselekmények megakadályozása, felderítése, a közbiztonság, a közrend és az államhatár rendjének védelme.¹³ A rendőrség feladata az Alaptörvényben meghatározott feladatok mellett a határforgalom ellenőrzése, a terrorizmus elleni küzdelem és az

¹⁰ Rendészettudományi szöszedet, Magyar Rendészettudományi Társaság, A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye, Budapest 2008, 181.o.

¹¹ Rendészettudományi szöszedet, Magyar Rendészettudományi Társaság, A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye, Budapest 2008, 191.o.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határ-ellenőrzési kódex)

¹³ Alaptörvény 46. cikk (1)

e törvényben meghatározott bűnmegelőzési, bűnfelderítési célú ellenőrzés, valamint a bűncselekményből származó vagyon visszaszerzése.

A rendőrség őrzi az államhatárt, megelőzi, felderíti, megszakítja az államhatár jogellenes átlépését, ellátja a hatáskörébe utalt idegenrendészeti és menekültügyi feladatokat. Ellenőrzi az államhatáron áthaladó személy- és járműforgalmat, a szállítmányokat – ide nem értve a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK rendeletben meghatározott vámellenőrzést –, valamint végzi a határátléptetést, továbbá biztosítja a határátkelőhelyek rendjét, valamint végzi a közúti határátkelőhelyek üzemeltetését, és a fenntartásukra és fejlesztésükre vonatkozó feladatok végrehajtását.¹⁴

A határrendészeti feladatok végrehajtásáért a rendőrség határrendészeti szolgálati ága felelős. „A Rendőrség egyik olyan szolgálati ága, melynek rendeltetése a Magyar Köztársaság államhatárának őrzése, az államhatár rendjének fenntartása, az államhatár jogellenes átlépésének megelőzése, felderítése és megszakítása, az államhatáron áthaladó személy- és járműforgalom, a szállítmányok ellenőrzése, a közösségi jogból adódó határbiztonsági és határrendészeti feladatok ellátása.”¹⁵

1.2. A határrend és határrendsértések bemutatása

„A határrend az az állapot, amelyben két, vagy több szomszédos állam közös határán és annak közelében a kölcsönösen elismert, elfogadott, két-, vagy többoldalú szerződésekben rögzített un. rendezett viszonyok uralkodnak.”¹⁶

Határrendi esemény: *Határrendsértésnek nem minősülő - a társadalomra kevésbé veszélyes - személyek határon történő áttévedése, gyerek, vagy kóros elmeállapotú felnőtt által elkövetett az államhatárt érintő cselekmény, a háziállat átkóborlása, valamint dolognak véletlen, vagy természeti erő következtében a szomszéd ország területére történő átkerülése, amennyiben a vonatkozó nemzetközi szerződés előírása másként nem rendelkezik.*¹⁷

¹⁴ 1994. évi XXXIV. tv 1. § (1)

¹⁵ Rendészettudományi szöszedet, Magyar Rendészettudományi Társaság, A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye, Budapest 2008, 193.o.

¹⁶ Rendészettudományi szöszedet, Magyar Rendészettudományi Társaság, A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye, Budapest 2008, 191.o.

¹⁷ Rendészettudományi szöszedet, Magyar Rendészettudományi Társaság, A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye, Budapest 2008

Határrendsértés: „Az államhatáron, vagy annak közvetlen közelében bekövetkező, kifejlődő és azon átható, többnyire a kialakult rendet sértő veszélyek, zavaró események, cselekmények összefoglaló megnevezése. A határrendre vonatkozó két, vagy többoldalú szerződésekben rögzített előírások valamilyen módon történő megszegése, érvényesülésének időszakos akadályoztatása. Két szomszédos állam közös határán az egyiknek területéről kiinduló minden olyan cselekmény, vagy más esemény, amely sérti, károsítja a másik államot a területén tartózkodó személyeket, illetve mindezek jogos érdekeit.”¹⁸

Határrendsértésnek kell tekinteni: átlövés, átkényszerítés, államhatáron átható robbanás, államhatáron átható környezet szennyezés, tűz áterjedés, a szomszéd államot sértő magatartás, légtérsértés, területsértés, határőrizeti berendezés megrongálása, határjelrongálás, korlátozó intézkedések megszegését.

A határrendsértések közül a dolgozatomban elsődlegesen a légtérsértésekre koncentrálok, azon esetek bemutatásán keresztül fog történni a téma elemzése, melyek a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyeri Rendőr-főkapitányság illetékességi területén történtek.

Az államhatár illegális átlépése jogellenes cselekmény. Az államhatár – ahogy fogalmát az előzőekben már írtam – a Föld felszínén áthaladó képzeletbeli síkok összessége, tehát a „levegőben”, légtérben is folytatódik. Aki a levegőben, légtérsértéssel hajtja végre az államhatár jogellenes átlépését ugyan úgy jogellenes cselekményt követ el, mint aki a hagyományos „zöldhatáron” át lép be engedély nélkül az ország területére.

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság illetékességi területén található határrendészeti kirendeltségek román és ukrán viszonylatban látják el szolgálati feladataikat. A dolgozatomban most elsősorban az Ukrajna felől bekövetkezett légtérsértéseket, és az azokkal kapcsolatban tett intézkedéseket, kiadott utasításokat kívánom vizsgálni, így elengedhetetlenül fontos jogszabályként, forrásként szükséges megemlíteni „*A Magyar Köztársaság és Ukrajna között a magyar-ukrán államhatár rendjéről, a határkérdésekben való együttműködésről és kölcsönös segítségnyújtásról szóló, Kijevben, 1995. május 19-én aláírt Szerződés kihirdetéséről*” szóló 1998. évi LV. törvényt.¹⁹ E törvény rendelkezései az ukrán-magyar államhatáron uralkodó helyzetet igyekeznek szabályozni, a határrend fenntartására és a határrendsértések megelőzésére,

¹⁸ Rendészettudományi szószedet, Magyar Rendészettudományi Társaság, A magyar rendészeti szervek által gyakrabban alkalmazott szakmai szócikkek gyűjteménye, Budapest 2008, 194.o.

¹⁹ 1998. évi LV. törvény

elhárítására, megszakítására, bekövetkezésük esetén pedig az azt követő intézkedéseket szabályozzák. A jogszabály célja, „*hogy megállapítsák azokat a szabályokat, amelyek alkalmasak a magyar-ukrán államhatár rendjének fenntartására, a határkérdésekben való együttműködés és kölcsönös segítségnyújtás biztosítására*”²⁰. A törvény saját maga határozza meg a határrendsértés fogalmát, kissé egyedi módon, mely így hangzik: „*határrendsértés: az egyik Szerződő Fél területén az államhatáron vagy közelében bekövetkezett bármilyen sértő cselekmény, amelynek eredményeképpen a másik Szerződő Fél területén kár keletkezik vagy veszélybe kerülnek az érdekei, az ott tartózkodó személyek, azok élete és egészsége.*”²¹. Ez alapján azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a törvény elsősorban azokat a helyzeteket helyezi előtérbe, melyek bekövetkezése esetén nem csak az egyik, hanem mind két Fél érintett valamilyen módon.

1.3. A légiközlekedésre vonatkozó nemzetközi szabályozás

A következőkben azon nemzetközi szerződéseket fogom röviden ismertetni, melyek leginkább hozzájárultak a légi közlekedés biztonságához.

Nemzetközi jogszabályok előírják a légterek szuverenitását. Ennek Európában történő „meghonosítására” már korábban is tettek próbálkozásokat. Johannes Stephanus Dancko 1687-ben „A légi jog elveiről” – „De jure principis aereo” – című értekezésében írt minden olyan témáról, ami akkoriban a légtér vonatkozásában szóba jöhetett. Akkoriban a repüléssel Európában még csak Leonardo da Vinci tervrajzai foglalkoztak, de a gyakorlatban még nem volt szó olyan kísérletekről, melyek lehetővé tették egy, vagy egész ember tömegek levegőben történő biztonságos szállítását. Amellett, hogy ez a „tanulmány” megállapította azt a tényt, hogy a fejedelem szuverén hatalma kiterjed a birodalma feletti légtérre is, olyan témákkal is foglalkozott többek között, hogy az elítélteknek is joga van ahhoz, hogy friss levegőhöz juthassanak, illetve számos környezetvédelmi problémára igyekezett megtalálni a megoldást, valamint javaslatokat tett ezekre.

A modern légi jog sok esetben hasonló a tengerjogi szabályokhoz, mondhatni abból eredeztethetőek egyes rendelkezései. A római jogból ismert „aedificium solo cedit” – a földön emelt épület – elve értelmében, aki birtokolja az ingatlant, azé az a földterület, amelyen az elterül. Ezzel párhuzamban a légteret az alatta elterülő terület státusza határozza meg. Ebből eredeztethető

²⁰ 1998. évi LV. törvény

²¹ 1998. évi LV. törvény I. Fejezet, Alapfogalmak meghatározása, 1. Cikk

az, hogy az államokkal együtt megjelentek az államhatárok, és azok a csapatok, melyek annak védelmére, őrizetére szakosodtak.

Bár az 1910. évi párizsi légi közlekedési konferencián sikerült kidolgozni egy tervezetet a témára vonatkozóan, azt nem fogadták el. Ezt követően megszületett az 1919. évi Párizsi Légiközlekedési Egyezmény, mely az első többoldalú szerződés volt, ami ebben a témában kötődött. Ebből a szerződésből azonban több meghatározó ország is kimaradt pl.: Amerikai Egyesült Államok és a korábbi központi hatalmak tagállamai (Németország, Ausztria, Magyarország, Törökország, Bulgária). Miután ezen országokat felvették a Nemzetek Szövetségébe, valamint az 1929. évi Varsói Légifuvarozási Egyezmény megkötése után lehetőségük volt a fent említett országoknak az 1919. évi párizsi légiközlekedési egyezmény tagjává válni. Ugyanezekkel a problémákkal az Amerikai Egyesült Államokban az 1928. évi havannai egyezmény foglalkozott. A következő jelentős egyezmény az 1944. évi Chicagói Egyezmény és az ahhoz kapcsolódó egyéb megállapodások, melyek a korábbi egyezményekben lefektetett elveket és szabályokat átvették.

Ez hozta létre a korábbi Nemzetközi Léghajózási Bizottság helyébe lépő Nemzetközi Polgári Légi Közlekedési Szervezetet (International Civil Aviation Organization – ICAO), amely az ENSZ-hez szakosított intézményként kapcsolódik.

A Chicagói Egyezmény rendelkezései csak a polgári légiközlekedéssel foglalkoznak. Tartalmaz olyan alapvető szabályokat is, melyeket jogként jelenít meg a polgári légi járművek számára. Ilyen alapvető jogok: a tagállamok egymás légtereiben szabadon mozoghatnak, technikai leszállás joga, a saját területükön felvett utasokat és árukat szabadon „letehetik” a többi szerződő fél területén, a tagállamok egymás légikikötőit szabadon használhatják utas és áruforgalom lebonyolítására.

Az adott légtér alatt fekvő államnak joga, hogy kijelöljön kötelezően igénybe veendő légi folyosókat és repülési tilalmi zónákat. A repülési tilalmi zónák kijelölése többnyire katonai megfontolásokon alapulnak, több katonai támaszpont feletti légi folyosó használata tiltott tevékenységnek számít. A lehetséges veszélyek, terrortámadások elkerülése végett szigorúan be kell tartani azon szabályokat, melyek a kötelezően igénybe veendő légi folyosókat érintik. Ha egy légi jármű letér a számára meghatározott, és engedélyezett útvonalról, az egyezmények szerint akár katonai eszközök használatával is lehetséges megoldani a problémát, de elsősorban a cél elérése érdekében a visszakényszerítésnek és a leszállásra kényszerítésnek kell megtörténnie. 1984. május 10-i Montreali Kiegészítő Jegyzőkönyvet a Chicagói Egyezményhez csatolták, melyben részletesebben tárgyalnak arról, hogy valamennyi tagállamnak tartózkodnia kell a polgári

légijárművekkel szembeni fegyverhasználatról, ugyanakkor nem engedélyezett az, hogy azt a chicagói egyezményrel ellentétes célokra, akár kémkedésre használják fel. Így ennek értelmében az adott tagállam légterébe engedély nélkül berepülő támadó katonai géppel szemben az alulfekvő állam a jogos önvédelem feltételeinek megfelelően intézkedhet, válaszcsapást tehet, míg polgári lajstromozási légijármű ellen a fellépés sokkal humánusabb, alapvető cél az emberi élet védelme.

A tengerjoggal párhuzamosan a légi jogban is le van fektetve, hogy az államnak lajstromozási kötelezettsége van. Ennek lényege az, hogy a légijárműnek, függetlenül tulajdoni helyzetétől – azaz, hogy magánszemély, vagy cég-e a tulajdonosa – viselni kell a regisztrációs ország lajstromjelét és állami jelzését (a zászló színeinek megfelelő). A fentiekből adódik, hogy a mozgásban lévő gép az állam területe, a gép parancsnoka pedig az állami hatalom megszemélyesítője. Ezzel szemben azonban vannak kivételek, amikor is nem érvényesül a „repülő államterület” elv: ha a gépen elkövetett cselekmény kihat az alatta fekvő államra, vagy akár ellene irányul, illetve ottani légi közlekedési szabályokat sért tevékenységével, az elkövető vagy az áldozat a gép alatti terület állampolgára.

A légi közlekedés biztonságáról három univerzális egyezmény megkötésére került sor. Az 1963-ban megkötött tokiói egyezmény a légijármű fedélzetén elkövetett egyes bűncselekményekről szól. Az 1970-es Hágai Egyezményben a légijármű jogellenes hatalomba kerítésével kapcsolatos rendelkezésekről olvashatunk, míg az 1971-es Montreali Egyezmény a légi közlekedés biztonsága ellen elkövetett jogellenes cselekményekről tárgyal. Az előbbi egyezmények közül valamennyinek célja a nemzetközi terrorizmus visszaszorítása, és az azzal szemben történő eredményes fellépés korlátainak meghatározása. A Tokiói és a Hágai Egyezmény a Montreali Egyezményrel szemben más típusú bűncselekményekről rendelkezik. A Tokiói és a Hágai Egyezmény esetében olyan bűncselekményekről esik szó, melyek esetén az elkövetési magatartás a gép fedélzetén „játszódik le”, míg a Montreali Egyezmény ezt a kört tágítva azon bűncselekményekről rendelkezik, melyek nem csak a gépen történő rongálással, hanem a navigációs berendezésekben, irányítótornyokban keletkeztetett károkozással, azok működésének zavarásával vagy hamis tájékoztatás elkövetésével is megvalósíthatók. Az egyezmények aláíró államai a saját büntető törvénykönyveikben is büntetendő cselekménynek minősítették a fenti magatartások tanúsítását.

A Chicagói Egyezménynek köszönhetően jöhetett létre a Nemzetközi Polgári Légi Közlekedési Szervezet (ICAO), melyet a létrehozó államai jogalkotói hatáskörrel ruháztak fel. Az ICAO a

nemzetközi terrorizmus ellen folytatott harca során, bevezette, hogy 2010-re a repülőtereken csak az ún. biometrikus azonosítókkal ellátott útleveleket fogadjanak el.²²

A magyar büntetőjogban a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C törvény 232. § szakasz rendelkezései foglalkoznak az egyezményekben foglaltakkal: *„Aki közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozéka megrongálásával vagy megsemmisítésével, akadály létesítésével, közlekedési jelzés eltávolításával vagy megváltoztatásával, megtévesztő jelzéssel, közlekedő jármű vezetője ellen erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával vagy más hasonló módon más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”*²³ A törvényszöveg elemzését követően megállapítható, hogy a magyar Büntető Törvénykönyv is kiterjeszti a légi közlekedés biztonságára vonatkozó rendelkezéseket. Tehát nem csak az számít bűncselekménynek, ha a gépen tanúsítják az imént említett jogellenes magatartásokat, hanem az egyéb tevékenységek is, melyeket akár a légijárművön kívül is lehetséges tanúsítani. A törvény 232.§-a azonban csak általánosságban véve foglalkozik a közlekedés biztonságával. Konkrétan a légi közlekedéssel kapcsolatban a törvény 233.§-a foglalkozik: *„Aki a vasúti, a légi vagy a vízi közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”*²⁴ A törvény XXX. fejezete is rendelkezik a légijárművek törvénytelen hatalomba kerítésével kapcsolatban: *„a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény [232.§ (1)–(2) bekezdés], a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése [233.§ (1)–(2) bekezdés]”*²⁵.

1.4. A légiközlekedésre vonatkozó magyar szabályozás

A nemzetközi jogszabályok előírják a minden ország légterének szuverenitását. Ez annyit takar, hogy a törvények és egyezmények (a hazai és nemzetközi egyaránt) meghatározzák azon büntetendő cselekmények körét, melyek elkövetése esetén az állam megállapíthatja az elkövető büntetőjogi felelősségét. Egyik országból a másik országba történő „bepülés” szigorúan engedélyekhez és szabályokhoz kötött tevékenység. Ha valaki a szabályok megszegésével és az illetékes hatóságok megkerülésével lép át egyik ország légteréből a másikba, azzal

²²http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_520_nemzetkozi_kozjog/ch05s09.html

²³ 2012. évi C törvény, XXII. Fejezet, A közlekedési bűncselekmények, A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, 232.§ (1)

²⁴ 2012. évi C törvény, XXII. Fejezet, A közlekedési bűncselekmények, Vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése, 233.§ (1)

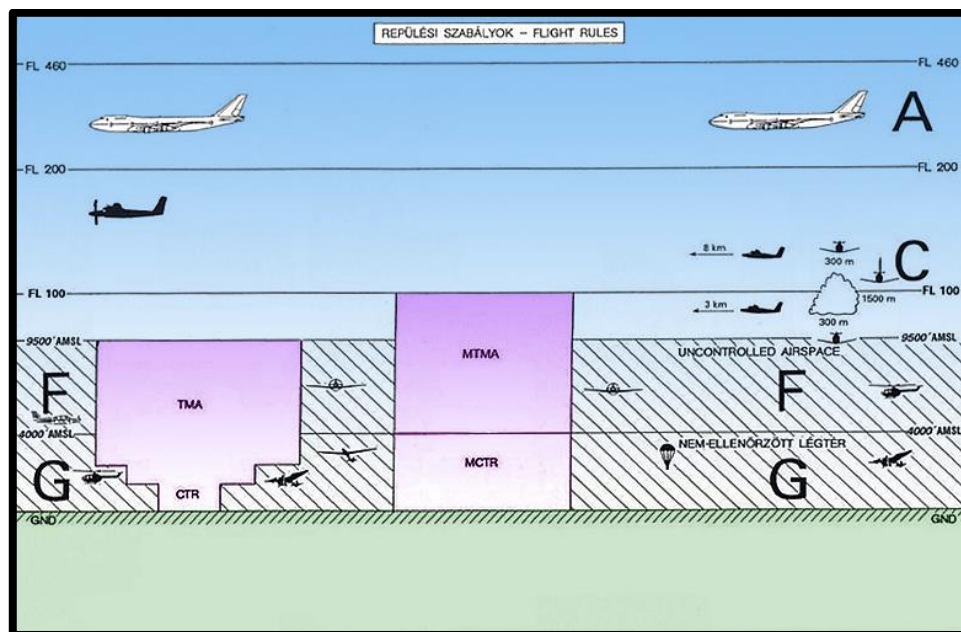
²⁵ 2012. évi C törvény, XXX. Fejezet, A közbiztonság elleni bűncselekmények, Terrorcselekmény, 314. § (4) c)

bűncselekményt követ el. Az országok közötti távolságok megtétele légvonalban a legegyszerűbb és leggyorsabb. A légiközlekedés gyorsítására hivatalos légitársaságokat hoztak létre, melyek szigorú, jogszabályokhoz kötött keretek között folytathatják tevékenységüket, indítanak-fogadnak repülőgépeket. Ezeket az ún. légijáratokat két, vagy többoldalú nemzetközi egyezményeknek és a hazai jogszabályoknak megfelelően kell szervezni.

Mielőtt Magyarország légtere igénybevételének feltételeit vizsgálnám, ebben az esetben is tisztázni kell egyes fogalmakat.

Magyar légtér: A magyar légtér Magyarország kizárólagos és elidegeníthetetlen tulajdona, a légiközlekedés számára fizikailag igénybe vehető magasságig terjedő része. A légiközlekedési célra kijelölt légtér **légiforgalmi légtérre, időszakosan korlátozott, korlátozott, veszélyes és tiltott légterekre** oszlik.²⁶

Légiforgalmi légtér: Az ABC betűivel azonosított légterek, amelyeken belül olyan repülések hajthatók végre, amelyek számára a légiforgalmi szolgálatok és a működés szabályai meghatározottak. A légiforgalmi légtér a légtérben nyújtott légiforgalmi szolgáltatás fajtája alapján **ellenőrzött** vagy **nem ellenőrzött légtérre** oszlik.



1. ábra: Repülési szabályok, a légtér szerkezete²⁷.

²⁶ <http://legter.hu/legterek/>

²⁷ <https://legikozlekedes.com/2017/06/17/a-legterek-i-avagy-hogyan-szarnyaljunk-szabadon/#prettyPhoto>

TRA (Temporary Reserved Area) – időszakosan korlátozott légtér: Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben állami légi járművel olyan repülési tevékenység zajlik, amely veszélyt jelenthet az adott tevékenységben részt nem vevő légi járművek számára. Hazánkban 34 darab TRA van, amelyek aznapi és másnapi tervezett igénybevételeiről a napi légtérhasználási tervben található információ. Ha a TRA aktív, abba polgári jármű nem repülhet be.

Veszélyes légtér: A katonai, a rendvédelmi és az egyéb jogosult szervek feladatainak ellátására igényelhető légtér. A veszélyes légtérben a közzétett üzemidő alatt, külön jogszabályban meghatározott szabályok szerint és az illetékes szolgálat engedélyével lehet repülni. A veszélyes légtérben a közzétett üzemidő alatt légiközlekedés – a veszélyes légtérben folyó tevékenységben részt vevő légi járművek repüléseinek kivételével – nem tervezhető. Ezek a légterek a lőterek fölött helyezkednek el, amelyek aznapi és másnapi tervezett üzem idejéről a napi légtérhasználási tervben található információ.

Ellenőrzött légtér: Olyan légtér, amelyben légiforgalmi irányítás zajlik, fajtái a következők: repülőtéri irányító körzet, amely polgári (CTR) vagy katonai (MCTR) körzet, a közeli körzeti irányítói körzet, amely polgári (TMA) vagy katonai (MTMA) körzet, egyéb polgári irányítói körzet (CTA). Ellenőrzött légtereket néhány polgári repülőtér (Budapest, Debrecen és Sármellék) és katonai repülőtér (Szolnok, Pápa és Kecskemét) körül találunk, ezek a földfelszíntől (GND) indulnak. Ellenőrzött légtér továbbá a légtér 10000 láb AMSL feletti része.

Nem ellenőrzött légtér: A légiforgalmi légtér ellenőrzött légtéren kívüli része.

Korlátozott légtér: Hazánkban két olyan korlátozott légtér van, amelynek igénybevételehez a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges, mindkettő Budapest területén található. Emellett olyan korlátozott légterek is vannak, amelyekben bizonyos sebességi határt nem lehet átlépni.

Tiltott légtér: A tiltott légtérben a légiközlekedés tilos, ez alól még a légiközlekedési hatóság sem adhat felmentést. Tiltott légtér található Paks és Csillebérc térségében.

Koordinált légtér: A vitorlázó légtérnek az ellenőrzött légtérben lévő azon magasságtartománya, amelyben repülések az ellenőrzött légtérben illetékes légiforgalmi szolgálati egység engedélye alapján, koordinációs feladatokat ellátó szervezet közreműködésével hajthatók végre.

CTR (Aerodrome Control Zone) – polgári repülőtéri irányító körzet: A polgári repülőtéri irányító körzet föld vagy a víz felszínétől kezdődő térbeli kiterjedéssel rendelkező ellenőrzött légtér. Felső határa megegyezik az adott repülőtéri irányító körzet feletti ellenőrzött légtér alsó határával.

MCTR (Military Aerodrome Control Zone) – katonai repülőtéri irányító körzet: A katonai repülőtéri irányító körzet ellenőrzött légtere a föld vagy a víz felszínétől egy meghatározott felső magasságig terjed. Felső határa megegyezik az adott repülőtéri irányító körzet feletti ellenőrzött légtér alsó határával.

TMA (Terminal Control Area) – közelkörzeti irányítói körzet: Olyan légtér, amelyet egy vagy több nagyobb repülőtér közelében létesítettek, alsó határa a földrajzi viszonyoknak és a légi forgalomnak megfelelően változik, de sehol sem alacsonyabb 600 lábnál (200 m) a terep felszíne felett.

CTA (Control Area) – polgári irányítói körzet: A földfelszín felett meghatározott magasságtól kezdődő térbeli kiterjedéssel rendelkező ellenőrzött légtér.

Eseti légtér: Eseti légteret olyan tevékenység végzésekor kell kijelölni, ha a tevékenység a légiközlekedés biztonságára veszély jelent (pl. tűzijáték), ha a repülés nem hajtható végre a légiforgalmi légtérre meghatározott repülési szabályok szerint, légi bemutatók, rendezvények esetén és a pilóta nélküli légi járművel és pilóta nélküli állami légi járművel végrehajtott repülésekhez.²⁷ Az eseti légtér igénybevételével kapcsolatos rendelkezéseket a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I.16) Korm. rendelet 1. § (3a) bekezdése tartalmazza.

1.5. A légtér szerkezet, a repülés általános szabályai

²⁷ <http://legter.hu/legterek/>

Légtér-jelleg	Osztály	Légtér	Forgalom	Elkülönítések	Nyújtott szolgálat	VMC ártekak, látástávolság és felhőtől való távolsági megkötések	Sebesség megkötések	Rádió összeköttetési kötelezettség	FPL benyújtási kötelezettség	ATC szükséges
E L L E N Ö R Z Ö T	A	FL200 és FL460 (6100 m STD és 14 000 m STD) között	Csak IFR	Valamennyi légi jármű között	Légiforgalmi irányító	Nincsenek	Nincsenek	Folyamatos kétoldalú	Igen	Igen
	C	FL200 (6100 m STD) alatti ellenőrzött légtérek	IFR	IFR-IFR-től IFR-VFR-től	Légiforgalmi irányító	Nincsenek	Nincsenek	Folyamatos kétoldalú	Igen	Igen
			VFR	VFR-IFR-től	1. Légiforgalmi irányító az IFR-ktől való elkülönítés érdekében. 2. VFR légi járművek esetén forgalmi tájékoztatás és kérésre tanácsadás a forgalom elkerülése érdekében	Vízszintes látás: 8 km FL100-on és felette, 5 km FL100 alatt Felhőtől való távolság: 1500 m vízszintesen, 300 m függőlegesen	FL100 alatt max. 250 kt (460 km/ó) IAS	Folyamatos kétoldalú	Igen	Igen
	D	1000 láb (300 m) AGL és 9500 láb (2900 m) AMSL között Budapest FIR határ és a következő koordináták által bezárt terület	IFR	IFR-IFR-től	Légiforgalmi irányító, forgalmi tájékoztatás a VFR repülésekről (és kérésre tanácsadás a forgalom elkerülése érdekében)	Nincsenek	Max. 250 kt (460 km/ó) IAS	Folyamatos kétoldalú	Igen	Igen
		482357E 0214009K 481930E 0210700K 482645E 0204400K 483055E 0203037K Kosice TMA-2	VFR	Nem biztosítanak	Forgalmi tájékoztatás a VFR és IFR repülések között (és kérésre tanácsadás a forgalom elkerülése érdekében)	Vízszintes látás: 5 km Felhőtől való távolság: 1500 m vízszintesen, 300 m függőlegesen.	Max. 250 kt (460 km/ó) IAS	Folyamatos kétoldalú	Igen	Igen

2. ábra: A légtér szerkezete és a hozzá tartozó repülés-szervezési követelmények ellenőrzött légtérekben.²⁸

N E M E L L E N Ö R Z Ö T	F	FL460 (14 000 m STD) feletti légtér és 4000 láb (1200 m) és 9500 láb (2900 m) AMSL közötti nem ellenőrzött légtérek, valamint a kijelölt TIZ-ek.	IFR	IFR-IFR-től amennyire az lehetséges	Repüléstájékoztató és légi forgalmi tanácsadó	Nincsenek	Max. 250 kt (460 km/ó) IAS 9500 láb (2900 m) AMSL alatt	Folyamatos kétoldalú	Igen	Nincs
			VFR	Nem biztosítanak	Repüléstájékoztató	Vízszintes látás: 5 km Felhőtől való távolság: 1500 m vízszintesen, 300 m függőlegesen	Max. 250 kt (460 km/ó) IAS 9500 láb (2900 m) AMSL alatt	Nincs, kivéve a vitorlázó felhőrepüléseket és az éjszakai VFR repüléseket	Nincs, kivéve a vitorlázó felhőrepüléseket és az éjszakai VFR repüléseket	Nincs
	G	4000 láb (1200 m) MSL alatti nem ellenőrzött légtérek	Csak VFR	Nem biztosítanak	Repüléstájékoztató	Vízszintes látás: 5 km Kis sebességű repülőgépek számára: 1500 m Helikopterek és ballonok számára: 750 m Felhőkön kívül, a föld vagy a vízfelszín látása mellett.	Max. 250 kt (460 km/ó) IAS	Nincs, kivéve az éjszakai VFR repüléseket	Nincs, kivéve az éjszakai VFR repüléseket	Nincs

3. ábra: A légtér szerkezete és a hozzá tartozó repülés-szervezési követelmények nem ellenőrzött légtérekben²⁹

Megjegyzések:

²⁸ <http://w3.datanet.hu/~eger/compdoki/uj/legter.htm>

²⁹ <http://w3.datanet.hu/~eger/compdoki/uj/legter.htm>

A nemzetközileg elfogadott légtérsztyályok „A”-”G”-ig terjednek. Budapest FIR-ben „B” és „E” osztályú légterek nem kerültek kijelölésre.

A határsávot átrepülő, vagy abban repülést végző valamennyi légi járműnek FPL-t (repülési terv) kell töltenie és a mezőgazdasági repüléseket kivéve rádióösszeköttetést kell tartania.

Az „A”, „B”, „C”, „D”, „E” osztályú légterek ellenőrzött légtereket takarnak (repülésirányítással), míg az „F” és a „G” jelölésű légterekben a felelősség pilótáké. A legrigorúbb közlekedési feltételek az „A” és „B” osztályú légterekben vannak, a leghaladabban pedig a „G” osztályú légtérben mozoghatnak légi eszközzel a pilóták. Az A osztályú légtérben nem engedik a látva repülést, míg „G” osztályban, kizárólag csak látás utáni repülést enged a szabályzás.

1.5.1. A látás utáni repülés

A repülési szabályok tekintetében kétféle repülés létezik, úgy mint „látva repülés”, vagy másképpen a „látás utáni repülés” és „műszeres repülés”. A „látva repülés” esetén a pilóta szabad szemmel, látás útján, a terep jellegzetességei (terep tárgyak) és térkép alapján tájékozódik, általában előre tervezett menetvonalon (FP - Flight Plan). Ilyen esetekben nagy segítség a GPS (Global Positioning System) készülék, amely a műholdas adatok segítségével mutatja a légi eszköz pillanatnyi helyzetét. Repülés közben, vagy az FP készítése közben a pilóta odafigyel, hogy ne repüljön be olyan légterekbe, amelyekhez előzetes engedély, vagy repülésirányítói engedély szükséges, illetve elkerülje az ütközést más repülőgépekkel. Ezt a repülést VFR (Visual Flight Rules) repülésnek nevezik és csak jó látási körülmények – VMC (Visual Met Condition) – esetén alkalmazható. Tehát VMC a repülés körülménye, VFR a végrehajtás módja (látási viszonyok között végrehajtott látás utáni repülés). Ilyenkor a pilóta a repülést végrehajthatja önállóan is, de a pilóta segítségére létezik a Repüléstájékoztató Szolgálat, un. AFIS (Aerodrome Flight Information Service), amely repülés közben hasznos információkkal látja el a pilótát (a bejelentett repülési irányon közlekedő más repülőgépek, amelyek keresztezik a repülési irányt, időjárási viszonyok váratlan változása, stb.). Amikor a repülési irányt keresztező repülőeszközre hívja fel a Repüléstájékoztató Szolgálat a pilóta figyelmét, a pilótának kell döntést hoznia arra, hogyan kerülje el a másik légi járművet. A repülésben a kikerülésre is vonatkoznak szabályok (hasonlóan a közúti közlekedés szabályait meghatározó KRESZ-hez), amely értelmében két egymással szembe repülő légi jármű esetén, mindenki jobbra fordul, vagy keresztező irány esetén az a pilóta fordul, aki jobbról látja a másik légi eszközt (hasonlóan a KRESZ-ben lévő un. „jobbkez-szabály”-hoz). A másik jelentősége annak, amiért a pilótának célszerű igénybe vennie a Repüléstájékoztató

Szolgálatot – azaz leadni részükre a repülést megelőzően az FP-t –, mert ha egy jármű eltűnik a radar képernyőjéről, vagy vészhelyzetet jelent, akkor ez a szolgálat tudja a bejelentett repülési irány alapján szervezni, koordinálni a kutató-mentő szolgálatokat.

A látás utáni repülés során, amennyiben annak magassága a nem ellenőrzött légtér magasságban marad, nem kötelező minden esetben rádiókészülékkel ellátni a légi eszközt, azonban ha a Repüléstájékoztató Szolgálattal kommunikálni akar, akkor mindenképpen célszerű. Kötelező viszont minden olyan esetben a 117.975-137.000 MHz frekvencián működő rádiókészülék alkalmazása, amikor:

- a légijármű ellenőrzött légtérben repül;
- éjszakai VFR (látás utáni repülés) repülést végez;
- a repülése során keresztezi az államhatárt.

A repülési terv (FP), illetve a rádiókészülék alkalmazására, meglétére, hiányára a téma-kifejtésben még visszatérek, mint a felderítést, elhárítást nehezítő, vagy akadályozó körülményre.

A látás utáni repülésben nagy felelősség hárul a pilótára, hogy elkerülje a másik légi eszközzel történő összeütközést, mivel itt nem állnak rendelkezésre másik légi eszköz veszélyes közelségére figyelmeztető műszerek.

1.5.2. A műszeres repülés

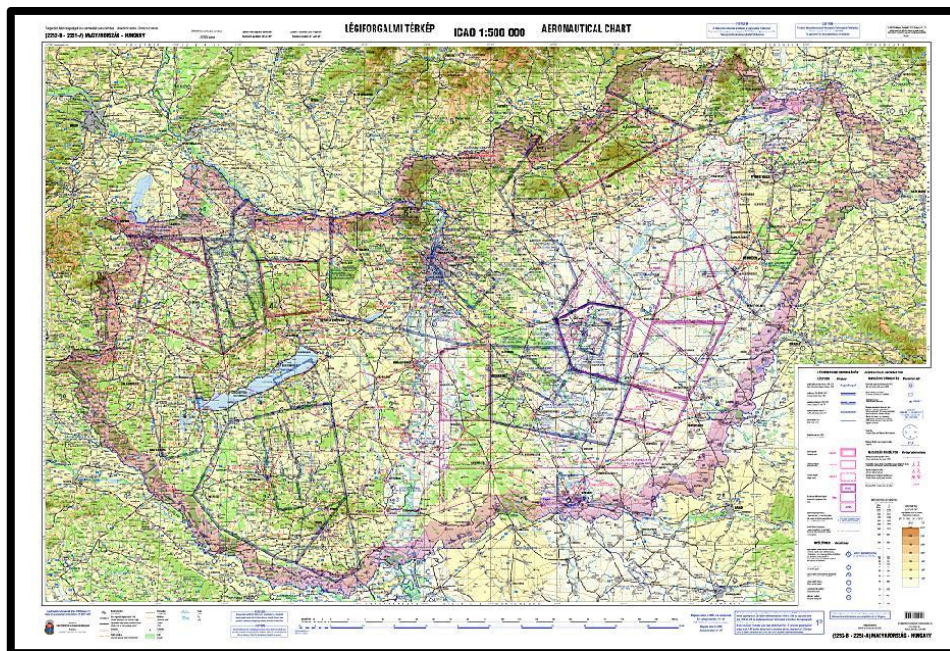
A „látás utáni repülés”-nél bonyolultabb, összetettebb az ún. „műszeres repülés”, vagy más néven IFR (Instrument Flight Rules). Ezt a fajta repülést kell kötelezően alkalmaznia az utasszállító repülőgépeknek, állami légi eszközöknek, vagy azon légijárművek pilótáinak, akinél ez valamilyen ok miatt (pl. időjárás) indokolt. Az IFR repülés lényege, hogy a légi eszköz mindenkor térbeli helyzetét földi navigációs pontokhoz, berendezésekhez képest határozzák meg. Ebben az esetben nem (csak) térkép, vagy látás után tájékozódik a pilóta, hanem a légi eszköz műszerei és a földi navigációs eszköz adatai alapján „látja” a légi eszköz helyzetét. Mivel a műszer alapján történő repülés során a pilóta kiemelten figyeli a műszereket (repülési irány, magasság, sebesség, stb.) – illetve a repülési magasság is jóval nagyobb, mint a „látás utáni” repülés során és emiatt akár felhőzet akadályozhatja a földi tájékozódási pontok alapján történő tájékozódást –, a pilóta kénytelen külső segítségre (is) hagyatkozni az útvonalrepülése során. Ilyenkor mintegy a repülésirányító a pilóta szeme, aki a légijármű repülési terve (FP) és a számára látott műszeres

adatok (pl. transzponder jeladó) alapján figyelemmel kíséri a légi eszköz pillanatnyi helyzetét, hogy az ne repüljön be korlátozott, vagy tiltott légterekbe – amelyek a légi eszközre, annak pilótáira és utasaira is veszélyesek lehetnek –, illetve figyeli a környezetében lévő (közeledő, távolodó) egyéb légi járműveket, hogy időben figyelmeztesse a pilótákat egymás elkerülésére.

Annak érdekében, hogy a repülésirányító meg tudja különböztetni egymástól a kijelzőjén látható légi járműveket, ezek egy részét ún. transzponder jeladóval (válaszjeladóval) kell ellátni. Ez a jeladó a légtérirányítás radarjának jelét érzékelve automatikusan sugározza a járműre vonatkozó adatokat (lajstromjel, típus, repülési adatok, stb.), amelyek minden légi jármű esetében egyediek. Ilyen transzponderrel kell felszerelni többek között azokat a légi járműveket, amelyek VFR (azaz látás alapján) történő repülést hajtanak végre az alábbiak szerint:

Államhatárt keresztező repülést hajtanak végre:

- ellenőrzött légtérben repülnek;
- 1.200 méter fölött nem ellenőrzött légtérben repülnek.

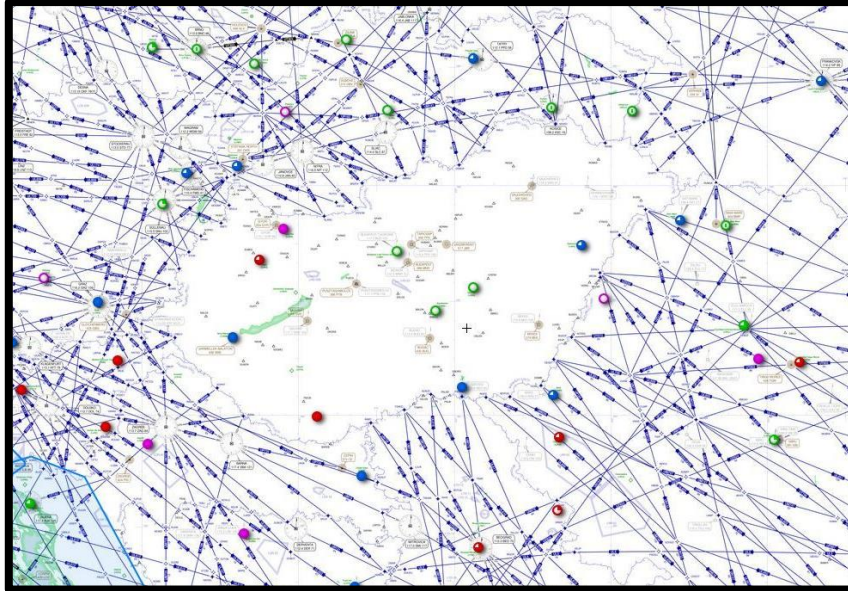


4. ábra: Magyarország ICAO térképe a tiltott, korlátozott, veszélyes légterekkel.³⁰

³⁰ http://www.hmzrinyi.hu/termek/magyarorszag_1_500_000_icao_terkepe

1.6. A magyar légtér igénybevétele

„A magyar légteret (a továbbiakban: légtér) légiközlekedés céljára és egyéb – nem légiközlekedési – célra lehet igénybe venni.”³¹



6. ábra: Magyarország légtere, a rajta átvezető útvonalak nélkül.³²

A rendelet nem csak a légi közlekedéssel kapcsolatos légtér igénybevételére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz, hanem a polgári repülés végrehajtásával kapcsolatos teljes szabályozást. Nem légi közlekedésnek minősülnek az alábbi tevékenységek: „különböző lövedékek, rakéták, valamint olyan eszközök légtérbe juttatása, amely tömegüknél, kisugárzott energiájuknál és egyéb tulajdonságaiknál fogva a légiközlekedés biztonságára vagy az élet- és vagyonbiztonságra veszélyt jelenthetnek.”³³ A rendelet szabályozza a nem kereskedelmi célú repüléseket is. „A nem kereskedelmi célú repülést (átrepülést és technikai leszállást) külföldi légi jármű a légiközlekedési hatóság előzetes engedélyével hajthat végre, ha a légi járművet olyan államban lajstromozták, amely nem részese a Chicagói Egyezménynek.”³⁴ „A nem menetrend szerinti kereskedelmi repülést - az európai, nem menetrend szerinti légi járatok kereskedelmi jogairól szóló 1956. évi Egyezményhez történt csatlakozás kihirdetéséről szóló 56/1994. (IV. 16.) Korm. rendelettel kihirdetett sokoldalú megállapodás 2. Cikkében felsorolt repülések kivételével - a légiközlekedési hatóság engedélyezi. A kérelmet a Légiközlekedési Hatóság annak beérkezésétől

³¹ 4/1998. Korm. rendelet 1.§ (1)

³² <http://iho.hu/hir/szabad-az-egi-palya-150206>

³³ 4/1998. Korm. rendelet 1.§ (2)

³⁴ 4/1998. Korm. rendelet 2.§ (6)

számított 15 napon belül bírálja el.”³⁵ A 4/1998 Korm. rendelet 2.§ (5) bekezdése a nem menetrend szerinti repüléseket szabályozza.

„Az Lt. 7. §-ában meghatározott esetben az egy alkalomra érvényes berepülési engedély (a továbbiakban: egyszeri berepülési engedély) megadása iránti kérelmet - az ország légtérébe való belépést megelőzően legalább tizenöt nappal - diplomáciai úton kell benyújtani.”³⁶ A rendelet 3. bekezdése az egyszeri berepülésre vonatkozó engedély kikérésével foglalkozik. „4. § (1) Magyarország államhatárától az ország belseje felé mért 10 km-es mélységű sávon (e § alkalmazásában a továbbiakban: határsáv) belül légi járművel folytatott munkavégzést a tevékenységet végzőnek - annak megkezdése előtt legalább 24 órával - a rendőrség munkavégzés helye szerinti megyei szervének be kell jelenteni. (2) A bejelentésnek tartalmaznia kell: a) a légi jármű típusát, lajstromjelét, b) a repülés célját, tervezett körzetét, a körzetbe történő belépés időpontját, a repülés tervezett időtartamát.”³⁷ A rendelet ezen bekezdése foglalkozik azokkal az esetekkel, amikor Magyarország államhatárának közelében végzi a tevékenységét az alany, akinek munkavégzés céljából volna szükséges igénybe venni a határsáv közeli légtérrel a légi járműjével (pl.: mezőgazdasági permetező repülőgépek). Egyéb esetekben az államhatár-menti 10 km-es területsávban csak engedéllyel hajtható végre repülés, még állami légi járművel is.

Az államhatár menti korlátozott légtérben (határvonaltól számított 10 km-es területsáv), illetve a veszélyes légtér igénybevételéhez a Katonai Légügyi Hivatal engedélye is szükséges. Az államhatár átrepülését biztosító repülési útvonalak kijelölését a Nemzeti Légiközlekedési Bizottság igazgatója hajtja végre. Ebbe elsődlegesen a kereskedelmi célú nemzetközi járatok áthaladására kijelölt útvonalak tartoznak bele. Az államhatár átrepülése során a szomszédos országok repülésirányítói egyeztetnek egymással. A magyar légtérbe más ország légtéréből belépő légi járműnek, azaz az országhatárt átlépőnek rádióval és másodlagos radar válaszjeladóval (transzponder) is rendelkeznie kell.

A légi járművek pilótáinak repülési tervet kell benyújtania az alábbi esetekben (a látva repülés szabályai szerint végrehajtott repüléseknél, az ellenőrzött légtéren kívül nem szükséges – nappali repülés esetén):

- Műszer szerinti repülésnél;

³⁵ 4/1998. Korm. rendelet 2.§ (5)

³⁶ 4/1998. Korm. rendelet 3.§ (1)

³⁷ 4/1998. Korm. rendelet 4. § (1)

- Államhatárt keresztező repülésnél;
- Állami légi járműnek az időszakosan korlátozott légtéren kívül;
- Államhatár-menti korlátozott légtérben történő repülésnél;
- Éjszakai, látva repülés szabályai szerint történő repülésnél;
- Ellenőrzött légtereket érintő repülésnél;
- Vitorlázó repülővel végrehajtott felhőrepüléseknél.

A repülési terv benyújtása önmagában nem jelent automatikus engedélyt az államhatáron történő átrepülésre. Minden ellenőrzött légtérbe történő berepülés végrehajtásához légiforgalmi irányítói engedély szükséges.

1.7. Légtérfelügyelet, légtérellenőrzés

Az állam – a Légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII törvény 61.§ (1) és (2) bekezdésének megfelelően – légtérforgalmi és légtér-ellenőrzési szolgálatot működtet. Az állam azon szerveit, melyek ezen irányító és ellenőrző tevékenység elvégzéséért felelősek, két csoportba sorolhatjuk: katonai légtér-ellenőrzés és civil légi-irányítás. Ezen szervek működésének célja többirányú, összetett.

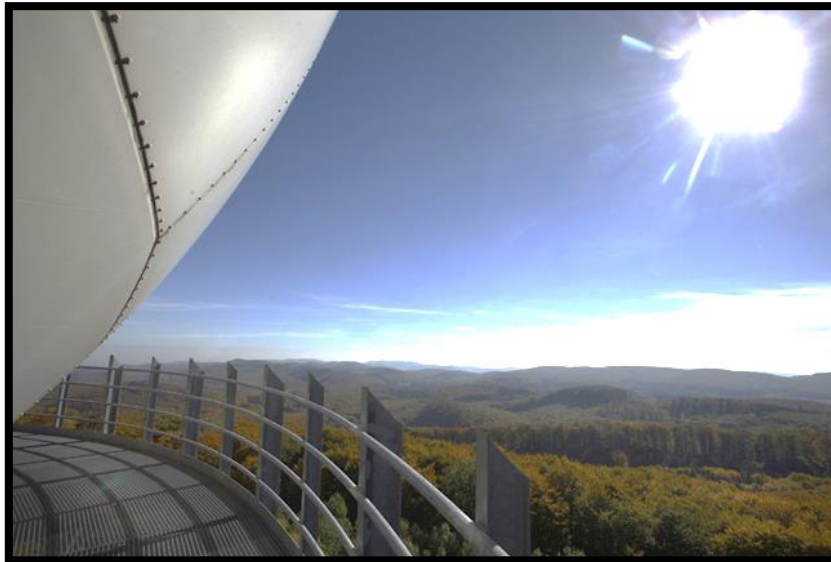


7. ábra: A Bánkúton lévő légtérellenőrző radar és annak helyzete ³⁸

A radar 50 méterrel magasodik a 946 méteres hegycsúcs fölé, amelyből a radarkupola 18 méter átmérőjű, a hengeres betontorony pedig 32 méter. A 3D-s aperturájú radar megfelel a korszerű

³⁸ <https://index.hu/belfold/radar1014/> és https://honvedelem.hu/cikk/34486_ahol_a_radar_nyelvet_beszelik

NATO szabványoknak, hatótávolsága pedig megközelíti a 470-480 kilométert. A továbbiakban ennek a radarnak a jelzésére, az államhatár felé repülő, vagy azt engedély nélkül átlépő légi jármű detektálására több esetben is fogok hivatkozni a dolgozatban.



8. ábra: Látkép a Bánkúti légtérelőrző radarról ³⁹

A légtérelőrzés feladatai közé – amely feladatot a Honvédelmi Minisztérium radarezredei hajtanak végre – tartozik annak felderítése, azonosítása milyen légi jármű közeledik az ország államhatára felé, az milyen céllal közelíti meg az államhatárt, tevékenységét legálisan folytatja-e, pontosítási és regisztrációs intézkedések végrehajtása, illetve szükség esetén az azonnal fogantatandó intézkedések megtétele (pl. HM repülőcsapatának készségi szolgálatának riasztása a nem azonosított repülőeszköz azonosítására, kutató-mentő szolgálat riasztása bajba jutott légi jármű esetén). A Honvédség jelenleg 3 db nagyteljesítményű – az ország teljes légtérét lefedő – légtérelőrző lokátorral (továbbiakban radar), köznapi nevén radarral, látja ezt a feladatot. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye, illetve a magyar-ukrán és a magyar-román államhatár egy része fölött húzódó légtér ellenőrzését, a Zemplén-hegységben lévő Bánkút térségébe telepített légtérelőrző radar látja el.

„A légtér felügyelete a magyar légtér védelmének biztosítása érdekében folytatott szervező-irányító tevékenységek összessége. A felügyelet tartalmát a légtér igénybevétel jogosságának

³⁹ <https://honvedelem.hu/cikk/34486> ahol a radar nyelvet beszélnek

megállapítása, illetve a jogosulatlan igénybevétel során a légtérsértő légi járművek ellen - a 9. § (2) bekezdésben felsorolt esetekben - foganatosított intézkedések képezik.”⁴⁰

Míg a katonai szférában a felderítés lényege az engedély nélküli berepülés felderítése, megakadályozása, addig a polgári repülési szférában a "civil" légi irányítói feladata, hogy mind a nemzetközi forgalomban közlekedő, mind az ország belsejében zajló légi forgalmat felügyeljék, annak rendjét fenntartsák. A nemzetközi légi forgalomban résztvevő légi járművek menetrend szerint végzik tevékenységüket, melyet nemzetközi, két vagy többoldalú egyezmények szabályoznak.

Nem megengedhető, hogy bármilyen légi jármű be nem jelentett repülési tevékenységet folytasson az ország légterében, vagy azt jogellenesen, előzetes regisztráció, engedély nélkül átlépje (FP – repülési terv benyújtása). Az engedély nélküli repülés több veszélynek is lehet a forrása, mint például légi katasztrófák, ütközések, csempészet.

A jogszabályban meghatározottak szerint, amennyiben a légtérfelderítés olyan légi eszközt észlel, amelynek repülése nem tervezett, nem bejelentett, pontosít a polgári légi irányítással, hogy esetlegesen nem-e adminisztrációs tévedés miatt nincs a légtérfelderítésnek tudomása a határ felé közeledő, vagy azt átlépő légi járműről.



9. ábra: Radarindikátoron megjelenő repülőgép transzponder adatok⁴¹

A Honvédség és a civil légi irányítás folyamatosan kapcsolatba kell, hogy legyen egymással, hiszen a gyors, szakszerű, jogszerű és eredményes intézkedéseknek, illetve a megelőzésnek is a

⁴⁰ 4/1998.Korm. rendelet 6.§. (1)

⁴¹ <http://docplayer.hu/46914694-Zarojelentes-p-sulyos-repuloesemeny-budapest-orczy-kert-eseti-legter-majus-18-pzl-an-2-boeing-ha-mea-ei-dpa.html>

kulcsa a folyamatos információcsere. Amennyiben bebizonyosodik, hogy nem engedélyezett légi jármű berepülését detektálták, a annak haladási irányából, repülés magassági-sebességi adataiból és a detektált radarjel erősségéből (nagyságából) következtetnek a légi jármű fajtájára, a repülés irányára, illetve arra, hogy veszélyeztet-e Magyarország ellátása, nemzetbiztonsági szempontból kockázatba sorolható épületet, területet. Amennyiben úgy ítélik meg, hogy a légi jármű nemzetbiztonsági érdekeket veszélyeztethet, akkor a Magyar Honvédség Légi Vezetési és Irányítási Központ Veszprémi ügyelete riasztja légi jármű elfogására a készülségi vadászrepülőgépeket, akik a felderítését követően végrehajtják annak elfogását és a további feladatokat (pl. kivezetését Magyarország légtéréből, leszállásra kényszerítését, stb.). A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény ezzel kapcsolatban az alábbiakat tartalmazza:

„10. § (1) A magyar légtérben a nemzetbiztonság, a közrend és a közbiztonság érdekében azonosítás céljából bármely légi jármű feltartóztatható, és meghatározott esetben leszállásra szólítható fel.

(2) A feltartóztatott légi járműnek a leszállásra való felszólítást, illetőleg jelzést haladéktalanul követnie kell. A felszólításnak nem engedelmeskedő légi járművet a nemzetközi jogban elfogadott eszközökkel (pl. állami légi jármű által) kényszeríteni lehet, azonban a légi jármű ellen - a honvédelemről és a Magyar Honvédségről, valamint a különleges jogrendben bevezethető intézkedésekről szóló 2011. évi CXIII. törvény 62. § (3) bekezdésében meghatározott esetek kivételével - nem alkalmazható fegyver, és a légi jármű fedélzetén lévő személyek és a légi jármű biztonsága más módon sem veszélyeztethető.

(3) Ha külföldi állami légi jármű engedély nélkül repül be a magyar légtérbe, illetve a magyar légtérrel jogosulatlanul használja és a leszállásra utasító felszólításnak, jelzésnek nem tesz eleget, akkor a nemzetközi jogban elfogadott eszközök (pl. állami légi jármű által leszállásra kényszerítés) alkalmazhatók.”

Az elfogás mozzanatait, végrehajtását az elfogó és az elfogott légi jármű vezetőjének kötelezettségét jogszabályok írják elő, amelyek a nemzetközi repülésben megegyeznek (a nemzetközi polgári repülés szabályairól Chicagóban 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény tartalmazza, amelyet a csatlakozó tagországok saját országukban jogszabállyal kihirdettek). Magyarországon a 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet – a „Magyar Köztársaság

légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól” – „B” Függeléké 2-4.7 pontjaiban kerültek meghatározásra a polgári légi járművek elfogásának szabályai:

„POLGÁRI LÉGIJÁRMŰVEK ELFOGÁSÁNAK SZABÁLYAI

4.1.29 Általános intézkedések

Magyarország elfogást irányító katonai szerveinek minden körülmények között tekintettel kell lenniük az elfogott légi járművek biztonságának biztosítására.

A polgári légi járművek részére szükséges utasításokat és intézkedéseket elsősorban az illetékes légiforgalmi szolgálati egységek útján kell kiadni. E célból az elfogást irányító szolgálatok és az illetékes ATS egység között azonnali, megbízható összeköttetést kell biztosítani, és garantálni kell a polgári légi járművek repülésének tényleges adataira vonatkozó információk azonnali kicserélésének lehetőségét. Feltétlenül szükséges, hogy szoros együttműködés legyen az elfogást irányító egység és az illetékes légiforgalmi, szolgálati egység között az elfogás minden mozzanata során, amikor az elfogott légi jármű polgári légi jármű, vagy feltételezhető hogy az, abból a célból, hogy a légiforgalmi szolgálati egység minden fejleményről és az elfogott légi járműtől megkövetelt cselekményről teljes tájékozottsággal rendelkezzen. Az elfogást végrehajtó légi jármű-vezetőknek ismerniük kell az elfogott polgári légi járművek általános teljesítményadatait, és tudatában kell lenniük annak, hogy az elfogott polgári légi jármű műszaki hiba, vagy jogellenes beavatkozás (eltérítés) miatt veszélyhelyzetben is lehet.”

Ennek bemutatását – valós eseményhez kapcsolódóan – a későbbiekben, az 5. fejezetben, az „Esetleírások” között mutatom be.

„2012. évi II tv.: 228. § (1) Aki a légiközlekedés biztonságát vagy védelmét szolgáló szabályokat megszegi vagy a repülés biztonságát szolgáló létesítmények, illetőleg berendezések működését zavarja, szabálysértést követ el.”⁴²

A légi jármű vezetője (pilóta) a jogszabály által meghatározott és szankcionált cselekmény elkövetésekor feljelenthető, azonban az ebben az esetben eljáró szerv nem a rendőrség, hanem külön jogszabályban kerül kijelölésre (Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal).

Amennyiben a Magyar Honvédség Légi Vezetési és Irányítási Központ ügyelete a légi jármű repülési paramétereit alapján úgy ítéli meg, hogy a repülés nem veszélyeztet nemzetbiztonsági érdekeket, ellenben más jogsértő cselekmény megvalósításával összefüggésben lehet, akkor az

⁴² 2012. évi II tv.: 228. § (1)

államhatár átlépése szerint Megyei Rendőr-főkapitányság Tevékenységirányítási Központját (továbbiakban TIK) tájékoztatja a berepülés helyéről, magasságáról, irányáról, majd folyamatosan tájékoztatja a TIK-e a repülés paramétereiről. A Magyar Honvédség Légi Vezetési és Irányítási Központ jelzése alapján a TIK átveszi a földi feladatok végrehajtásának koordinálását, irányítását. A TIK a Robotzsaru Integrált Térképi Alkalmazás (továbbiakban TIR térkép) segítségével folyamatosan nyomon követi a földön, a repülés irányába eső térségekben lévő rendőri erőket és részükre légtérfigyelési és esetlegesen elfogási, területkutató feladatokat határoz meg, a légtérsértő légijármű, személyzete, vagy a velük összefüggésbe hozható személyek felderítésére, elfogására.

2. Magyarország és az illegális migráció

2.1. A schengen csatlakozás időszaka

Magyarország Európai Unió (2004) és a Schengen térség tagállamai (2007) közé történő csatlakozása jelentősen megnövelte az ország jelentőségét a migrációs útvonalak tekintetében. Hazánk nem célország volt a bevándorlók számára ebben a folyamatban, hanem un. tranzit ország. Tranzit országok azok az országok, amelyeken keresztül átutazva eléri a bevándorlók a célországot, célországnak pedig azokat az országokat nevezzük, ahová a migránsok egy „jobb élet reményében” szeretnének eljutni. A célországokban az illegális migránsok, amennyiben menekültstátusz iránti kérelmet nyújtanak be, mind politikai, mind gazdasági szempontból menedéket, menekültstátuszt kapnak, kaphatnak, amennyiben arra jogosultak.⁴³A célországok korábban elsősorban Németország, Franciaország és Nagy-Britannia voltak, illetve a skandináv országok közül Svédország.

Magyarországnak schengen tagállamként egyes kötelezettségeket teljesítenie kell. Ilyen kötelezettség a belső határokon történő határforgalom ellenőrzés felszámolása, vagy szüksége esetén annak visszaállítása, illetve az un. schengen külső határokon történő határellenőrzés egységesítése és szigorítása. A külső határokon foganatosított intézkedések egységesítésének és a szabályok szigorításának, valamint a fejlettebb technikai eszközök használatának köszönhetően – 2008-2014. között – csökkent azoknak az illegális migránsoknak a száma, akik jogellenesen lépnek be az államhatáron. Azonban ha valaki sikeresen „kijátszotta” a külső határon lévő határellenőrzési rendszerünket, a mélységi ellenőrzést kivéve már semmi sem állíthatta meg, szinte gond nélkül, „szabadon” mozoghatott az Európai Unió területén. Ezért is fontos az illegális

⁴³ Hautzinger Zoltán, Hegedüs Judit, Klenner Zoltán, A migráció elmélete, NKE RTK Budapest 2014

bevándorlókat, és az őket segítő embercsempészeket, valamint a jövedéki termék csempészeket – és természetesen az egyéb jogellenes tevékenységet folytató elkövetőket is – még a külső határokon, a cselekmény elkövetésekor felfedni, elfogni. Ez akkor valósítható meg, ha a határellenőrzés során valóban sikerül valamennyi, a határellenőrzésben ható alapelvet foganatosítva – a mindenkori határhelyzet és az erő-eszköz alkalmazás összhangjának elve; az erő-eszköz összpontosítás elve; a időben és térben folyamatos határellenőrzés elve; a mélységi határellenőrzés elve; aktív és meglepetésszerű; együttműködés elve – végrehajtani a határellenőrzési tevékenységet és az intézkedéseket. 2007. év november-december hónapokban – Magyarország Schengen Térséghez történő december 21-i csatlakozását megelőzően – drasztikusan megnőtt a határon elkövetett jogellenes cselekmények száma. Ez azzal magyarázható, hogy a jogellenes cselekmények elkövetői addig akarták megvalósítani a tiltott határátlépést, míg a határon történő ellenőrzés nem lett egységesítve a schengeni elveknek megfelelően, illetve addig, míg ez az egységesítés zajlik, amíg nem állandósult az új, immáron egységes határellenőrzés. Azt nem tudhatták a migránsok, hogy a Magyar Köztársaság Határőrsége a schengen csatlakozást megelőzően már évek óta gyakorlatilag a schengeni elveknek megfelelően építette fel- és ki a határellenőrzési rendszerét, tehát annak szigorodása egyáltalán nem függött a csatlakozás napjától.

A megemelkedett migráció jelensége jellemző volt az ukrán határszakaszra is, ahol az illegális migráció 2007. novemberében és decemberében ugrásszerűen növekedésnek indult. Ez az intenzitás 2008. január közepéi tartott, majd márciustól kezdve a jogellenes tevékenységek száma lecsökkent. Ez részint annak volt köszönhető, hogy rövid idő alatt sikerült az „átállást” sikeresen végrehajtani, a jogsértő cselekmények elkövetői szembetalálták magukat egy szigorú, „zárt” határellenőrzési rendszerrel, amelyen nehéz az átjutás, így az elkövetők elrettentek attól, hogy tovább folytassák jogellenes tevékenységüket, részint pedig annak, hogy az Ukrajna felől érkező illegális migránsokat nem lehetett Ukrajnába visszaadni még akkor sem, ha nem nyújtottak be menekültstátusz iránti kérelmet. Ezt a kialakult furcsa helyzetet az illegális migránsok igyekeztek kihasználni és minél nagyobb számban Magyarországra érkezni. 2008. március elején Ukrajnát újra biztonságos harmadik országgá nyilvánították és újra megnyílt a lehetőség a migránsok visszaadására. Ettől kezdődően látványosan csökkent az Ukrajnából Magyarországra érkezett illegális migránsok száma.

2008. tavaszára az illegális migráció lecsendesedett. 2007-hez képest elmaradtak a szervezett bűnözéshez köthető leginkább haszonszerzéssel járó illegális tevékenységek is (pl.: jövedéki termékcsempészet, embercsempészet), mert a csempészek üzletének nem kedvezett a migráció

miatt megnövekedett járőrintenzitás. Ehhez hozzájárult még, hogy a „zöldhatáron” – a szárazföldi és vízi határszakasz megfigyelésére egyaránt – stabil hőkamera-rendszer telepítésére került sor. A hőkamera-rendszeren kívül új járőrtechnikák bevezetésére és alkalmazására került sor. A járőröket – legyen az gyalogos, vagy akár gépkocsizó járőr – technikai eszközökkel (mobil hőkamera, kézi éjjellátó készülék, mozgásérzékelő) szerelték fel, és sok esetben került sor arra, hogy a szolgálat ellátását szolgálati kutyák és vezetőjük segítették.

Mindezeknek köszönhetően nőtt a felderített jogellenes cselekmények és elfogások száma, így a csempészeknek új módszereket kellett keresniük. Ez a folyamat vezetett ahhoz, hogy az elkövetők előszeretettel kezdték el alkalmazni a légi járműveket. A jogellenes cselekményeket úgy követik el, hogy a légi járművel, a szó szoros értelmében átrepülték a határellenőrzés első és második vonalát, így bejutva az ország mélységébe.

2.2. Határhelyzetkép 2004-2007. évek közötti időszakban

A határellenőrző szervek által felfedett illegális migrációs cselekmények az ukrán határszakaszon az alábbiak szerint alakultak⁴⁴:

Év	Illegális migrációhoz kapcsolódó jogsértő cselekmények száma
2004.	875
2005.	2.203
2006.	1.760
2007.	2.054

Az ukrán határszakaszra a migráció évek óta nagy nyomást gyakorolt, de a 2007 utolsó hónapjaiban megindult migrációs folyamatok évek óta nem voltak jellemzőek a viszonylatban.

Ennek magyarázata az, hogy Magyarország schengeni határőrizeti rendszerhez történő csatlakozása vonzó célponttá tette országunkat azok számára, akik európai uniós országban kívánnak menekült státuszt szerezni, illetve a belső határok nélküli Európába szeretnének eljutni. Miután Szlovákia európai uniós támogatásból megerősítette az ukrán-szlovák határszakasz védelmét, a korábban ott igen jelentős embercsempész-tevékenység egy része is a magyar-ukrán államhatárra tevődött át.

Schengeni csatlakozásunk előtt a schengeni területre való illegális továbbutazás miatt az embercsempészek legfeljebb néhány jól bejáratott és általuk biztonságosnak tartott útvonalon

⁴⁴ A táblázat adatai a SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálat Elemző-értékelő Csoportja által kerültek megadásra

próbálkoztak az államhatár átlépésével. A schengeni csatlakozásunk után azonban egy új „elkövetési módszer” jelent meg. A bevándorlók célja az, hogy menekült státuszt kapjanak a Schengen Térség tagállamaik valamelyikében. Onnantól kezdve, hogy Magyarország is a Schengen Térség része lett, az elkövetőknek elegendő volt hazánk területére bejutni (még ha illegálisan is) és máris igényelheték, hogy menekültnek nyilvánítsák őket az illetékes szervek. Természetesen az elkövetők valódi szándéka az volt, hogy továbbutazzanak Magyarországtól nyugatra fekvő területekre, azaz a Schengen Térség középső és nyugati tagállamaiba. Ennek megfelelően a nyugatra igyekvők a határ szinte valamennyi méterén megpróbálkoztak már az átjutással, amely jelentősen megnehezíti az államhatár őrizetét.

Az ukrán határszakasz illegális migrációs fertőzöttsége évek óta magas volt, de 2007. év utolsó hónapjában megindult migrációs folyamatok évek óta nem voltak jellemzőek a viszonylatban. Magyarország csatlakozása a schengeni határőrizeti rendszerhez jelentősen közrejátszott abban, hogy országunk rendkívül vonzó célponttá vált mindazok számára, akik a belső határok nélküli Európába tartanak, illetve akik egy európai uniós országban szándékoznak menekültstátust szerezni.

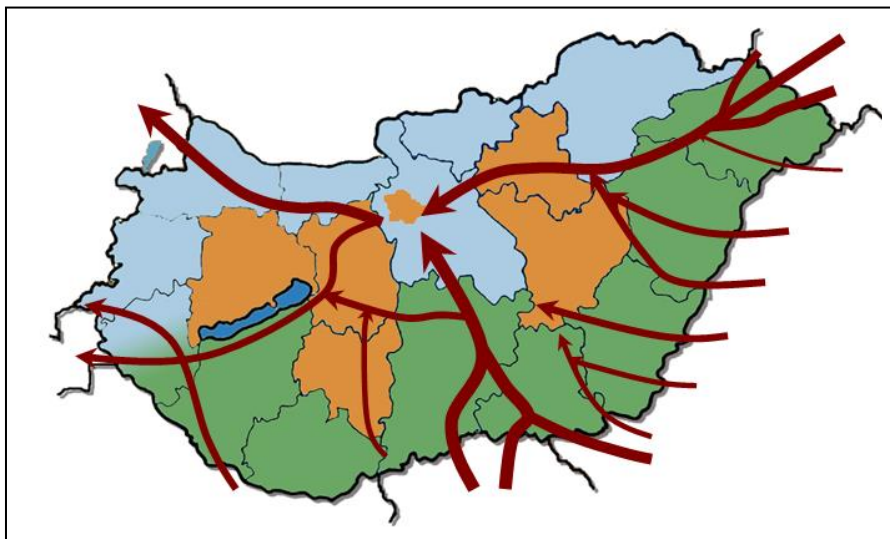
Miután Szlovákia európai uniós támogatásból kerítés és érzékelő-rendszerrel megerősítette az ukrán-szlovák határszakasz védelmét, a korábban ott igen jelentős embercsempész-tevékenység egy része a magyar-ukrán államhatárra tevődött át.

3. A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság határszakaszának általános helyzete

Szabolcs-Szatmár-Bereg az ország legkeletibb megyéjeként az Észak-alföldi régióban található. Az Alföld nagytáj része, ezen belül két nagyobb (Nyírség, Felső-Tisza vidék) és több kisebb tájegységre tagolódik (Szatmári-síkság, Beregi-sík, Rétköz).

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság (a továbbiakban: főkapitányság) határrendészeti szervei közel 245 km-es határszakaszon őrzik a Magyarország és egyben az Európai Unió (schengeni övezet) külső és belső határait.

A főkapitányság által ellenőrzött határszakasz három országgal határos. A magyar-román határszakasz hossza 102.948 m, a magyar-ukrán határszakasz hossza 136.708 m, a magyar-szlovák határszakasz hossza 5.160m.



10. ábra: A Magyarországon áthaladó migrációs útvonalak ⁴⁵

3.1. A magyar-ukrán határszakasz jellemzése

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság 136.7 km hosszú határszakaszon látja el a feladatait. A szárazföldi határszakasz hossza 52.6 km, a vízi határszakasz hossza 84.1 km.

A kb. 84 km hosszú vízi határszakasz két részre osztható. Az egyik része egy kb. 52 km hosszú szakasz, ott kezdődik, ahol a Tisza-folyó belép Magyarországra Tiszabecs településnél. A másik része kb. 17 km hosszú Záhony térségében. A folyó medrének szélessége 80-160 méter között változik, mélysége 1-8 méter. Nyári időszakban több helyen is olyan alacsony a vízállás, hogy motorcsónakkal több szakasza is nehezen, vagy egyáltalán nem hajózható. Magosliget térségében a 76-os határjelnél Magyarországra belépő Batár-patak egészen a Tiszabecsnél lévő 106-os határjelig határvíznek minősül. A patak átlagos vízmélysége 0.5-1 méter, amely a Tisza-folyó áradásakor akár 3-4 méteresre is visszaduzzadhat. Beregsurány térségében a Szípa patak, Barabás térségében a Csaronda patak medrében futó határszakasz, szintén vízi határnak minősül, de ezek átlagos csapadékmennyiség esetén könnyedén, akár gyalog is átkelhető.

A szárazföldi határszakasz hossza kb. 52 km. A határvonal mindkét oldalán – tehát magyar és ukrán viszonylatban egyaránt – a sík terület fekszik, a mozgást nehezítő természetes akadály nincs, azonban a terep erdővel sűrűn borított. Megnehezíti a határt illegálisan átlépni kívánó személyek tevékenységét – de a felderítésüket is –, hogy a Tisza-folyó ártéri területe fedett, tavasszal mocsaras, nehezen járható. A szárazföldi határszakasz a határ mindkét oldalán sík terület, mozgást nehezítő természetes akadály nincs. A terep sűrűn fedett, erdős.

⁴⁵ SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálatot bemutató prezentációból.

Az államhatáron 5 út vezet át, valamint több, a határhoz kifutó és annak közelében megszakadó út található. A talajút és műúthálózat sűrű, de helyenként igen rossz minőségű. A talaj utak egy része, különösen esős időszakban, csak speciális terepjáró gépkocsikkal járható csak, amely megnehezíti a járórok mozgását, eseményekre történő reagálását.

A jogellenes cselekményeket elkövető személyek és segítők mozgását, határterületről történő gyors kijutását segíti, hogy a térségben gazdag, egymásba kapcsolódó úthálózat van, a mélységbe történő eljutás igen könnyű. A határterület elhagyását tovább könnyíti, hogy az M3-as autópálya jelenleg már Vásárosnamény településig ér és további bővítése Záhony és Beregsurány települések felé tervezési fázisban van.

A Tiszahát (Bereg) és a Szatmári sík mélységi oldalát folyók határolják (Tisza- és Szamos-folyó), amelyeken keresztül a kijutási-, menekülési útvonalak a kompokra és hidakra korlátozódnak (Csenger, Tunyogmatolcs, Tivadar, Vásárosnamény, Cigánd hidak, Cégénydányád, Jánd, Aranyosapáti, Benk, Tiszamogyorós, Tuzsér komp). A folyók leszűkítik a határterületről történő kijutás lehetőségét, ezért a határrendészeti kirendeltségek elsődlegesen az ezekhez vezető útvonalak, a hidak és kompok őrizetére helyezik az elsődleges hangsúlyt a járórozési rendszerek megszervezése során.

A határon csupán két vasútvonal fut át, egy Záhony-Csap (Csop) között és egy Eperjeske-Szalóka (Szalovka) között. Mindkét vasútvonal hídon keresztül jut át a Tisza-folyó fölött, amely határhidak kiválóan vezetnek meg az illegális migránsokat.

A főkapitányság a kelet-nyugati irányú migráció tengelyében helyezkedik el. A jogellenes cselekmények alakulása terén meghatározó szerepe van az ukrán viszonylatnak, ezáltal az erőeszközök jelentős része is ebben a viszonylatban kerül alkalmazásra. Magyarország az illegális migráció szempontjából továbbra is elsősorban tranzit országnak számít.

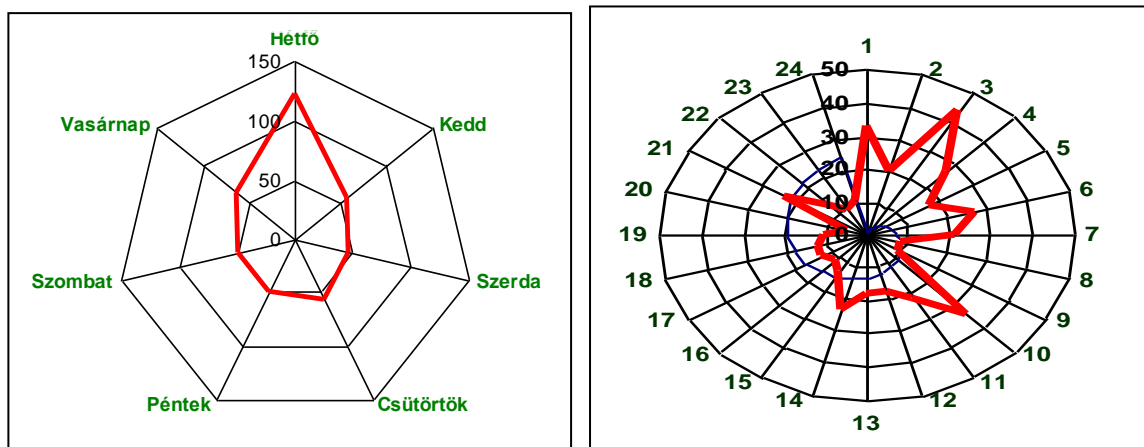
Ezen ok miatt megnövekszik a kirendeltségek felelőssége, ugyanis az illetékességi területükön átjutó migránsok – a kedvező infrastrukturális lehetőségeket és a schengeni belső határokat kihasználva – órák alatt elhagyhatják az országot és illegálisan a schengeni térség más országaiba utazhatnak.

A határrendészeti feladatokat ellátó szervek kiemelt feladat a magyar-ukrán államhatár őrzése, ellenőrzése, hazánk és az uniós (schengeni) tagállamok belső biztonságát, közrendjét, közegészségügyét és nemzetközi kapcsolatait fenyegető veszélyek megelőzése, elhárítása, az illegális migráció és más jogellenes cselekmények elleni küzdelem. A 2015. nyarán Szerbia irányából bekövetkezett migrációs nyomás egyenlőre nem érte el sem az ukrán, sem a román viszonylatot, bár a 2017-es évben növekedésnek indult a Romániából érkezett illegális migránsok száma, amely a Szerbiából Románia irányába továbbinduló migránsoknak köszönhető.

A főkapitányság alárendeltségébe hat határrendészeti kirendeltség (továbbiakban HRK) tartozik: A kirendeltségek délről északi irányba haladva az alábbiak: Nyírbátor HRK, Csenger HRK, Kölcse HRK, Beregsurány HRK, Barabás HRK, Záhony HRK. Tíz átkelőhely (három vasúti, hét közúti) működik a főkapitányság alárendeltségében, és a kirendeltségek mindegyike rendelkezik legalább egy határátkelőhellyel. A közúti határátkelőhelyek közül a legjelentősebb Záhony KÁH, mivel az egyik fő európai közlekedési útvonalon helyezkedik el.

A határellenőrzési feladatok szervezése és végrehajtása a határőrizeti alapelvek alapján, a schengeni normáknak megfelelően történik. A kirendeltségek szolgálati rendszere, a főkapitányság határbiztonsági rendszerének részeként, az illegális migráció ellen harc első lépcsőjében hatékony járőrözési tevékenységgel igyekszik megakadályozni a jogellenes határátlépéseket, végrehajtani a határforgalom ellenőrzést és biztosítani a határrend fenntartását.

A zöldhatárhoz köthető migrációs cselekmények napi és elkövetési óra szerinti bontásban az alábbiak ⁴⁶:



A grafikonok adatai alapján egyértelműen beazonosítható, hogy a migrációs jellegű cselekmények szempontjából legaktívabb időszak a vasárnap-hétfő, illetve a csütörtöki nap. Elkövetési idő szempontjából a kora hajnali-, illetve a kora délelőtti órák a legintenzívebbek.

Ennek megfelelően az illegális migrációhoz kapcsolódó cselekmények felszámolására, megszakítására a grafikonban szereplő időpontok utáni 1-3 óra a legalkalmasabb, tekintettel arra, hogy a határvonaltól az elszállítási helyre történő feljutás, majd az onnan történő elindulás ennyi időt vesz igénybe. Az illegális migráció megszervezésére irányuló ellenőrzések szervezésénél célszerű figyelembe venni a határrendészeti kirendeltségek és a rendőrkapitányságok szolgálati

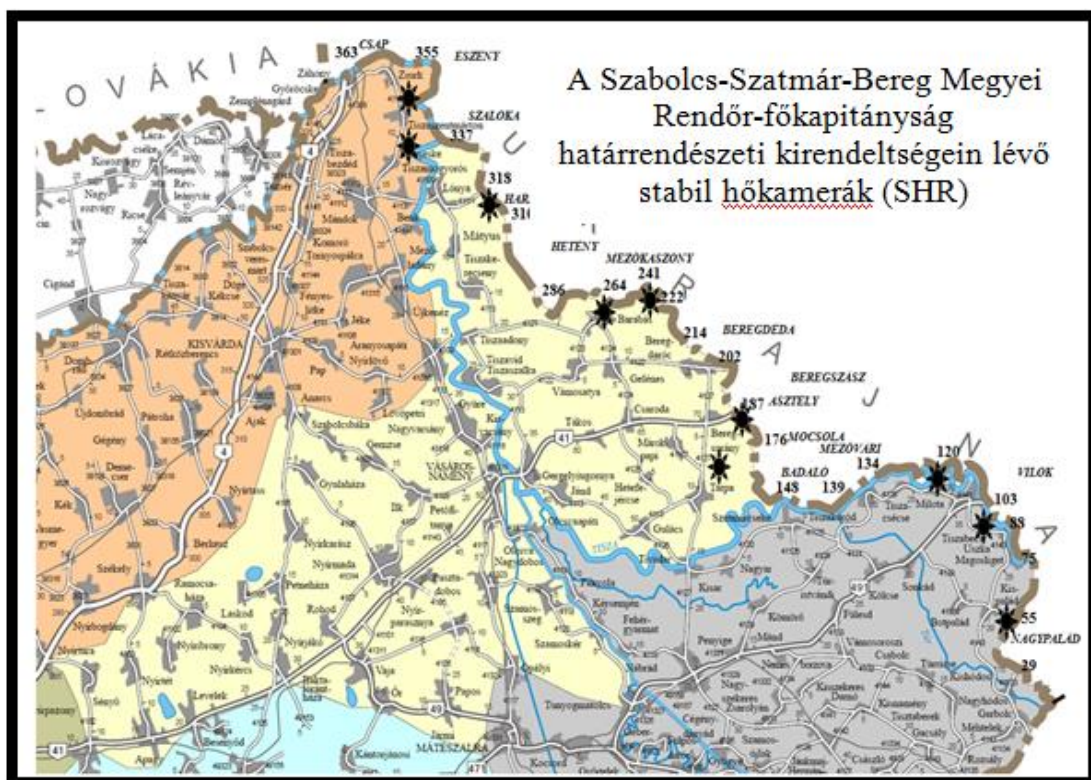
⁴⁶ A táblázat adatai a SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálat Elemző-értékelő Csoportja által kerültek megadásra.

váltási időszakában keletkező biztonsági deficitet is, amit a kirendeltségek esetében elcsúsztatott váltási idővel igyekeznek megoldani.

A kirendeltségek a klasszikusnak és ideálisnak tekinthető többvonalas határőrizeti rendszer kialakítására és működtetésére törekednek, azonban ezt a kialakult létszámhiány miatt jelenleg lehetetlen megvalósítani, ezért is értékelődik fel a technikai eszközök – elsődlegesen a stabil- és mobil hőkamerák – alkalmazása a határőrizeti feladatok ellátása során.

3.2. A határrendészeti kirendeltségek stabil hőkamera rendszere

Román viszonylatban 1 db (Csenger HRK – Csengersima Közúti Határátkelőhely), ukrán viszonylatban 11 darab (Záhony HRK 2 db – Eperjeske, Zsurk Lápi-domb, Barabás HRK 3 db – Barabás HRK, Típet-hegy, Lónya Közúti Határátkelőhely, Beregsurány HRK 2 db – Beregsurány HRK, Tarpai-hegy, Kölcse HRK 3 db – Uszka, Milota, Tiszakóród, Csenger HRK 1 db - Kispalád) stabil hőkamera-torony került telepítésre.



a) A határrendészeti kirendeltségek illetékességi területén, a határátkelőhelyek közötti határszakaszok eredményes, EU- és Schengeni normáknak megfelelő ellenőrzése, a jogsértő cselekmények megakadályozása, felfedése, az elkövetők elfogása.

- b) Különböző időjárási és látási viszonyok között, az SHR által belátható terepszakaszokon, különböző távolságban mozgó járművek, személyek felderítése, objektumok és célszemélyek megfigyelése, a jogsértő cselekmények előkészületével, illetve elkövetésével gyanúsítható személyek elfogása érdekében elfogó járőrök irányítása és célravezetése.

A stabil-hőkamerás felderítő rendszer jelentős terelő hatást gyakorol a jogellenes cselekményekre, ezért a kirendeltségek területén a jogellenes cselekmények elkövetése – elsősorban az árucsempész tevékenység – elterelődött a hőkamerák által be nem látható területekre (pl. a Beregsurány HRK illetékességi területén lévő Beregdaróc település térségébe és az erdővel fedett, tehát nem belátható 160-180-as határjelek térségébe).

3.3. Az illegális migráció alakulás a megye határszakaszán 2014-2017. között

A Magyarország déli határszakaszán 2015. évben tapasztalt óriási migrációs nyomás az magyar-ukrán határszakaszra nem tevődött át, csak kismértékű emelkedést hozott az elfogott illegális migránsok számában, de napjainkra ez is mérséklődött. Ennek ellenére a látencia nagy, folyamatosan érkeznek információk arra vonatkozóan, hogy Ukrajnában a határ térségében migránsok nagyobb tömegei várnak schengeni területre történő bejutásra.

	2014.	2015.	2016.	2017.
Nyírbátor HRK	12	5	2	9
Csenger HRK	29	75	26	15
Kölcse HRK	21	240	101	12
Beregsurány HRK	29	176	148	29
Barabás HRK	53	172	77	14
Záhony HRK	25	8	14	9
RK-k + MEKTO	0	0	0	5
Összesen	169	676	368	93

2014-2017. között a zöldhatáron elfogott illegális migránsok számának alakulása⁴⁷

Az állampolgársági kategóriákat tekintve, évenkénti bontásban, az alábbi országok állampolgárai kerültek elfogásra a legnagyobb számban az államhatár illegális átlépése miatt:

⁴⁷ SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálat Elemző-értékelő Csoportjának adatai alapján.

2014.		2015.		2016.		2017.	
állampolg.	fő	állampolg.	fő	állampolg.	fő	állampolg.	fő
szír	43	afgán	34 6	afgán	96	ismeretlen	12
grúz	19	szír	10 5	bangladesi	56	vietnámi	10
iraki	19	pakisztáni	47	indiai	54	török	9
magyar	16	iraki	28	sri-lankai	40	ukrán	8
ukrán	16	grúz	22	szír	22	iraki	7
afgán	15	szudáni	20	pakisztáni	18	magyar	7
moldáv	9	sri-lankai	14	ukrán	8	mongol	6
román	8	szomál	10	guineai	8	orosz	6
vietnámi	7	ukrán	9	iraki	6	sri-lankai	6

2014-2017. között a zöldhatáron elfogott illegális migránsok állampolgárság szerinti bontásban⁴⁸

3.4. Embercsempész módszerek

Most szeretném bemutatni azokat jellemző módszereket, amelyeket jelenleg leggyakrabban alkalmaznak az illegális migránsok és az embercsempészek a megye határszakaszain:

Az első illegális migrációhoz kapcsolódó módszer, nem a klasszikus zöldhatáron elkövetett tiltott határátlépés, hanem az illegális migráció egy speciális válfaja, a közúti határátkelőhelyeken járművekben történő megbújással elkövetett tiltott határátlépés (hely hiányában ezzel a módszerrel most nem kívánok részletesebben foglalkozni).

A második módszernél – amely leginkább az ukrán határszakaszhoz kötődik – az embercsempészek jellemzően 3. országbeli állampolgárokat próbálnak meg bejuttatni az ország területére, a zöldhatáron át, olyan térségben, amely nem áll hőkamerás megfigyelés, ellenőrzés alatt. Ennél a módszernél jellemző a „bedobásos” módszer, amely során az embercsempészek lekísérik a határig a migránsokat, majd valamilyen tereptárgyhoz igazodva útba indítják őket Magyarország felé. A migránsokat előzetesen kioktatják, hogy elfogásuk esetén milyen történetet adjanak elő (legendák), illetve milyen módon tudják félrevezetni az eljáró hatóságok tagjait különböző kitalált mesékkel. Ha a migránsok nem kerülnek elfogásra, akkor jellemzően már várják őket az államhatártól nem túl nagy távolságban (1-2 km). Ezekhez, az eseményekhez már embercsempész tevékenység is kapcsolódik (ukrán oldali szállásolás, kalauzolás, magyar oldali

⁴⁸ SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálat Elemző-értékelő Csoportjának adatai alapján.

továbbszállítás). Az embercsempészek lehetőség szerint kerülnek az államhatár közvetlen átlépésével járó segítő tevékenységet.

A migránsok Európai Unióba történő bejutásának módját nagymértékben meghatározzák anyagi lehetőségeik. A migránsok többsége otthoni vagyonának értékesítésével, vagy családja segítségével jut a célország eléréséhez szükséges pénzhez. A kiindulási pont elhelyezkedésétől függően ötszáz-háromezer euró közötti összegért kap segítséget embercsempészekről az Unióba jutáshoz. A személyeket alapvetően három csoportba osztják. A jobb anyagi helyzetben lévőket egész Európát behálózó kapcsolatrendszereiken keresztül juttatják el a célországokba, végigkísérve a személyt az útvonalán. Az utóbbi időben megjelent az államhatáron légi eszközzel átszállított, az ellenőrzési rendszer első-második vonalán átszállított embercsempész tevékenység is, amellyel a legjobb anyagi kondícióval rendelkező migránsokat próbálják meg „elfogásmentesen” bejuttatni Magyarországra, vagy Szlovákiába.

A középszintű fizetőképességgel rendelkező személyeket olcsóbb megoldásként, az Európai Unió tagállamaiban tartó kamionok, kisteherautók, kisbuszok raktéreibé bújtatva, vagy közepes minőségű hamisított okmányok segítségével határátkelőhelyeken, repülőtereken keresztül próbálják bejuttatni, míg a legcsekélyebb anyagi fedezettel rendelkező személyeknek szinte csak útbaigazítást adnak, esetleg szálláshellyel látják el őket indulásukig.

Az illegális migránsokat életkor szerint három fő csoportba oszthatjuk. Az első csoportot önmagában a családok alkotják, mely összetétele a néhány hónapos csecsemőtől, a kiskorú és fiatalkorú gyermekeken át, a húszas-, harmincas éveikben lévő felnőttekből tevődik össze. A második a tizennégy- tizennyolc év közötti, család nélkül érkező fiatalok csoportja. A harmadik csoportot pedig a tizennyolc- harmincöt év közötti, szintén család nélkül érkező személyek alkotják. A megyében leggyakrabban a harmadik csoportba érkező illegális migránsok kerültek ezidáig elfogásra.

Az embercsempész szervezetek módszergazdagsága rendkívül széles. Tevékenységüket alaposan konspirálják, erős biztosítás mellett végzik. A kiválasztott határszakasz mindkét oldalán felderítői tevékenységet folytatnak. A megközelítési útvonalakat, pihentető helyeket előkészítik, ellenőrzik, a szállításra használt járműveket rendszeresen váltják, bérelt gépkocsikat használnak, esetenként hamis rendszámmal szerelik fel azokat. A szállítás során előfutók mérik fel a szállítási útvonalat és veszély esetén a szállítójárművet azonnal visszafordítják, illetve más útvonalra irányítják.

Az embercsempész szervezetek, a beszédett nagy pénzüsszegeknek köszönhetően, korszerű technikai feltételekkel látják el tevékenységüket. Ez nem csak a szálló gépjármű park javulásában, hanem a kézi éjjellátó- és hőkamera eszközök beszerzésében is megnyilvánul.

Az ukrán határszakaszon megjelenő, onnan az ország mélységébe vezető, embercsempészek által használt útvonalak az alábbiak szerint körvonalazhatók:

- Az ukrán viszonylatban területileg illetékes HRK-ról kivezető mellékutak, melyek a közeli városokban (Vásárosnamény, Kisvárd, Fehérgyarmaton) összpontosulnak, majd innen vezetnek a gyorsforgalmi utak irányába (41. sz., 49. sz. és a 471. számú főútvonalak).
- Az adott térségből az ország mélységébe, illetve innen történő továbbszállítás kapcsán elsődleges a gyors haladási lehetőség révén az M3-as autópálya, majd Budapest belterületén áthaladva, illetve az M0-ás körgyűrű használatával az M1 és M7-es autópályák.

3.5. Jövedéki termékek csempészete

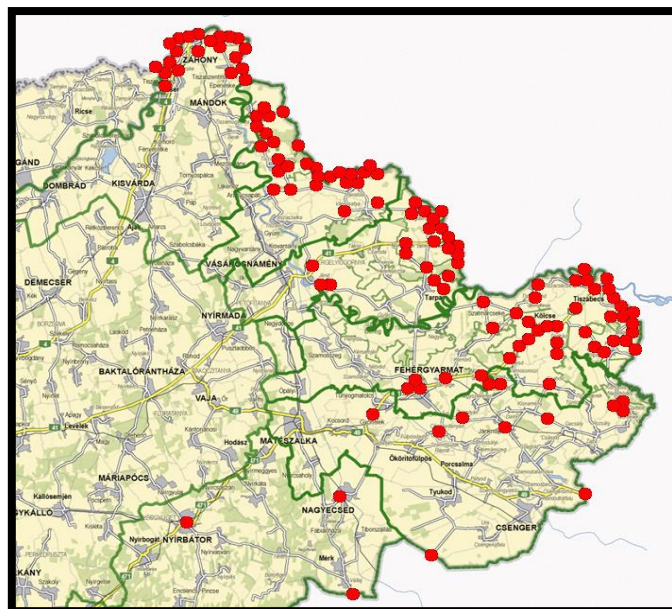
A címben szereplő jogsértésekkel kapcsolatos eljárások – közvetlenül – nem tartoznak közvetlenül a Rendőrség hatáskörébe – azokban alapvetően a NAV az illetékességgel rendelkező hatóság –, azonban az árucsempészettel összefüggő határrendi esetek észlelése során a fellépés, a jogellenes cselekmények megakadályozás, a történetek kivizsgálása – elsősorban a területsértések miatt – a kirendeltségekről jelentős erőt- és eszközt mozgósítanak.

A jövedéki termék csempészet a jövedelmezősége és az „alacsony” büntetési tétel okán rendkívül „népszerű tevékenység” a határterületi lakosság körében. A jövedéki termék csempészetben „érintett” személyek több módon is közreműködhetnek a csempészetben. Vannak közöttük figyelők, akik a térségben mozgó járőröket, a mobil- és stabil hőkamerák tevékenységét követik figyelemmel, és mobiltelefonok segítségével tartják a kapcsolatot a szervezőkkel. Mások, a jövedéki termék határon történő átszállításában (hordárok) veszik ki a részüket, amely során speciális hevederekkel akár 2-3 un. „mesterkarton” cigarettát szállítanak egyszerre. Ezek a személyek főként az éjszakai időszakot használják ki cselekményük elkövetésére. Ukrán oldalról indulva akár több kilométert is képesek megtenni magyar területen, hogy a raktározás, vagy elszállítás helyére szállítsák a cigarettát, ami – ha figyelembe vesszük a mesterkarton jelentős súlyát – nem kis fizikai teljesítmény.

A raktározás megint más személyek feladat, akik a lakásukban, a lakásuk melléképületeiben, a kertekben alakítanak olyan rejtekhelyeket, amelyek alkalmasak nagyobb mennyiségű mesterkarton raktározására (akár 20-50 mesterkarton tárolására is). Ezekről a helyekről aztán speciálisan előkészített szállítójárművekkel juttatják a jövedéki terméket az ország mélységbe (ülés nélküli, vagy lekapcsolható világítással szerelt járművek). A szállítók gépjárműparkja szinte korlátlan, a gépkocsikat váltva alkalmazzák, gyakran élnek a gépjárművek hatósági jelzéseinek cseréjével.

A Tisza-folyón a csempészek csónakok segítségével jutnak át az államhatáron és a folyón közlekedve jutnak el magyar terület mélységébe. Egyre gyakoribb hogy szinte zajtalan elektromos motorral szerelt csónakokkal a magyar-ukrán-szlovák határszakasz térségében „úsztatják” be a szállítmányt, kihasználva az országok közötti információáramlás lassúságát, illetve azt, hogy ezen a térségen átjutva a Tisza-folyó két megye – Szabolcs-Szatmár-Bereg és Borsod-Abaúj-Zemplén – között folyik mintegy határfolyóként, amely lassíthatja a két megye rendőri szerveinek reagálását a csempésztevékenység realizálására. Több esetben is volt példa arra, hogy a vízen haladó jövedéki termékkel megpakolt csónakot a szabolcsi parton kísérték a határrendészek, várva azt, hogy partot érjen, azonban a csónak – észelve a járőröket – a borsodi parton kötött ki, ahol nem voltak azonnal elérhető rendőri erők. Szintén több esetben is előfordul, hogy a vízhatlan csomagolásba csomagolt jövedéki terméket a határrel közeli térségében (148-as határjel Szatmárcseke-Badaló, illetve 363-as határjel Záhony-Csop térsége) egyszerűen a folyóba dobják a csempészek, mintegy víz természetes folyására bízva annak szállítását, majd az ország mélyégi területére érkező úszó „csomagokat”, a határtól nagyobb távolságra, csónakokból egyszerűen kihalásszák a folyóból és elszállítják.

A jövedéki termék csempészet szempontjából a megye határszakaszának legaktívabb pontjai az alábbi térképen kerültek megjelenítésre:



12. ábra: A megye határszakaszán és mélyégi területén elfogott, felfedett jövedéki termék csempészet.⁴⁹

⁴⁹ SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálat Elemző-értékelő Csoportjának adatai alapján (SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálat Hátterinformációs Adatbázisában ábrázolva).

A jövedéki termék csempészetben **új módszerként jelentkezik a korábban már említett sárkányrepülővel való csempészet**, amely első alkalommal 2012. december 18-án került észlelésre. 2013-ban már 8 esetben fordult elő légtérsértés, azonban 2014. évtől kezdődően ér kimagasló esetszámot. A légtérsértések kinduló pontja általában Ukrajna volt, különböző felszállási helyekkel, de 2015. évben azonban Ukrajnában elfogtak 1 fő magyar elkövetőt, aki Tokaj térségéből felszállva sárkányrepülővel többször kirepült Ukrajnába, majd onnan vissza magyar területre, minden alkalommal 6-8 mesterkarton cigarettát szállítva Magyarországra.

Az új elkövetési módszert valószínűsíthetően az hívta életre, hogy az egyre aktivizálódó és egyre eredményesebb határellenőrzési tevékenységének köszönhetően, növekedett a határtérségben felfedett, csempészett jövedéki termékek mennyisége és egyre kockázatosabbá vált a hagyományos zöldhatáron keresztül történő csempészet.

Mennyiség (karton)/ Érték (Ft)	2014.	2015.	2016.	2017.
Nyírbátor HRK	4 981/ 3 774 728	900/ 879 828	398/ 340 000	200/ 95 550
Csenger HRK	158 381/ 120 336 606	15 250/ 459 979 626	55 599/ 53 340 105	14 126/ 17 134 040
Kölcse HRK	562 375/ 452 073 377	508 629/ 459 979 626	126 053/ 130 958 081	132 691/ 148 471 860
Beregsurány HRK	316 262/ 244 650 002	109 563/ 88 756 410	26 423/ 29 048 064	64 183/ 82 149 744
Barabás HRK	355 772/ 286 116 616	115 496/ 99 382 872	138 973/ 148 330 516	138 588/ 173 941 023
Záhony HRK	277 845/ 229 289 929	21 843/ 16 690 175	19 845/ 16 916 545	133 692/ 131 126 163
Összesen	1 675 616/ 1 336 241 258	771 681/ 680 102 321	367 291/ 378 933 311	483 480/ 552 918 380

2014-2017. között a zöldhatáron és a mélységben elfogott jövedéki termék⁵⁰

⁵⁰ SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálat Elemző-értékelő Csoportjának adatai alapján.

3.6. Mélységi ellenőrzés rendszere

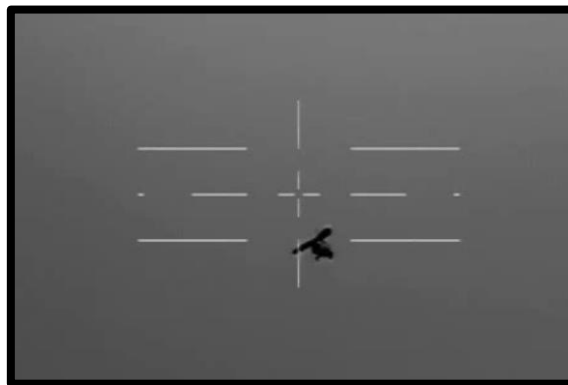
Az időközben beinduló és a határtérségből kivezető utakra koncentráló NIMRÓD (NIMROD – National Migration Route Ongoing Detection) fantázianevű mélységi-migrációs ellenőrzés sorozat, amely a határtérségből kivezető utakra, hidakra koncentrált az ellenőrzési tevékenységet, egyre növekvő kockázatot jelentett a csempésztett termékek és személyek elszállításában.

Az ellenőrzés alapvetően a határterület mélységét jelentő folyók (Szamos - Tunyogmatolcs, Tisza – Tivadar, Vásárosnamény, Cigánd) fölött átívelő hidakra és a határterületről kivezető utakra koncentrált. Ezzel a módszerrel ideiglenesen működve de létrejött a határrendészeti kirendeltségek illetékességi területének mélységi ellenőrzése, a tulajdonképpeni „harmadik vonalas” ellenőrzést. Ezt követően az ellenőrzések helyszínei a fontosabb, az autópálya felé vezető, és a megyét elhagyó útvonalakra koncentráltak.

Az egymásra épülő helyszínek és váratlan ellenőrzési időpontok új útvonalak és módszerek kitalálására ösztönözték a csempészeket. Ennek köszönhetően növekedett meg ismét a Tisza-folyón keresztül elkövetett csempésztevékenység, majd ezt követően jelent meg a légi eszközökkel elkövetett csempészet.

4. Légijárművekkel elkövetett csempésztevékenység

A légijárművel elkövetett csempésztevékenység kiváltó oka egyértelműen és jól behatárolhatóan az volt, hogy az egyre erőteljesebben működő, a határrendészeti kirendeltségek határközeli területeire koncentráló un. első- és másodikvonalas járőrözési rendszer kijátszása, kikerülése kockázatmentesebbé vált a korábbi szárazföldi útvonalak helyett a levegőben.



13. ábra: Beregsurány HRK Tarpai-hegyi stabil-hőkamerájával készített felvétel az Ukrajna irányából Vásárosnamény irányába repülő motoros sárkányrepülőről⁵¹

⁵¹ SzSzB MRFK Határrendészeti Osztály által rendelkezésre bocsátott felvétel.

A csempészet légi elkövetési módszere arra épült, hogy az éjszakai időszakban a levegőben, helyzetjelző és navigációs fények nélkül (úgymond kivilágítatlanul) belépő-, majd kilépő légi járművek nehezen, vagy szinte egyáltalán nem észlelhetők normál technikai eszközökkel, vagy emberi érzékszervekkel. Igaz, az éjszakai csendben, amikor a napi étellel együtt járó zajok lecsökkennek, vagy akár meg is szűnnek, az erőteljes hangok jobban terjednek és messzebbre hallatszanak, de pont a korlátozott látási viszonyok (sötétség) miatt rendkívül nehéz a légi járművek pontos helyzetének, irányának, repülési magasságának pontos behatárolása, márpedig a légi jármű esetleges mélységi leszállási helyeinek felderítésében ezeknek az információknak nagy szerepe lenne. Ezeknek a légi járműveknek a vezetői (pilótái) megsértik mind a repülésre vonatkozó nemzetközi- és magyar szabályozókban foglaltakat, amelyeket az 1.3-1.7 fejezetekben részletesen bemutatam.

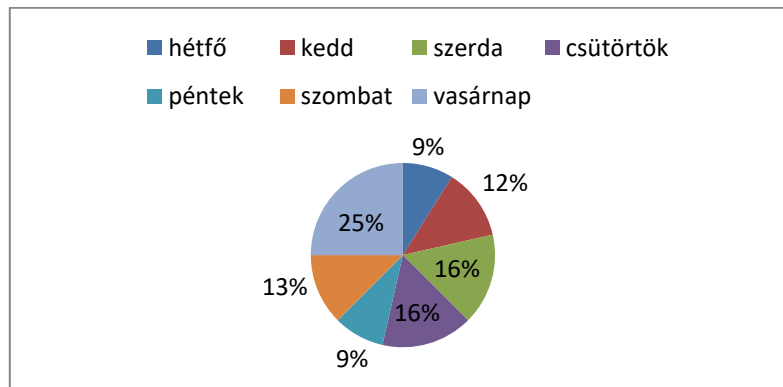
Az elsőnek vizsgált 2014. évben a légtérsértések valamennyi ukrán viszonylatú határrendészeti kirendeltség határszakaszán bekövetkeztek. A legtöbb légtérsértés Záhony HRK. (27 eset) határszakaszán történt. Ez évben az első légtérsértés észlelése június hónapban történt, amely az év végéig folyamatosan minden hónapban bekövetkezett.

Kirendeltség/ eset	2014.	2015.	2016.	2017.	2018. 01.01- 02.15.
Nyírbátor HRK	0	0	0	4	2
Csenger HRK	8	0	0	1	0
Kölcse HRK	15	1	3	4	0
Beregsurány HRK	16	0	6	2	0
Barabás HRK	16	1	3	5	0
Záhony HRK	10	14	0	0	0
Összesen:	67	16	12	16	2

A Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében történt légtérsértések adatai 2014-2017. időszakban.⁵²

⁵² Összefoglaló táblázat a SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálat Elemző-értékelő Csoport adatai alapján.

A légtérsértések évenkénti, térképi, határjelhez köthető bemutatása a mellékeltben szereplő térképeken kerül bemutatásra. A bekövetkezett légtérsértések naponkénti eloszlását az alábbi kördiagramon mutatom be:



A Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében történt légtérsértések adatai 2014. évben, napi gyakoriságot tekintve.⁵³

Amennyiben a légtérsértések bekövetkezési időpontját vizsgáljuk meg, azt láthatjuk, hogy 28 esetben 23:00-03:00 óra, 5 esetben 04:00-05:00 óra, 17 esetben 17:00-20:00 óra, 6 esetben pedig 21:00-22:00 óra közötti időszakban történtek a légtérsértések. Ezen adatok a stabil hőkamera kezelők és járőrök feladatszabásánál lényegesebbek, mivel a légtérsértések fő valószínű idejére van lehetőség koncentrálni a figyelmet.

2015. évben légtérsértés 17 esetben következett be, melyből 14 eset Záhony HRK. illetékességi területén történt. Hónapokat tekintve megállapítható, hogy az esetek a január-február hónapban és június-október hónapokban következtek be. A légtérsértések a 22:00-01:00 és 03:00-04:00 óra közötti időszakban kerültek észlelésre.

2016. évben légtérsértések 12 esetben következtek be, melyből 3 eset Barabás, 6 eset pedig Beregsurány HRK. illetékességi területén történt. A hónapokat tekintve megállapítható, hogy október hónapban következett be a legtöbb légtérsértés 6 esetben. A légtérsértések a 23:00-03:00 óra közötti időszakban (7 eset) és 14:00 órakor kerültek észlelésre.

2017. évben 16 esetben következett be detektált légtérsértés. 5 esetben Barabás-, 3 esetben Beregsurány, 4 esetben Nyírbátor Határrendészeti Kirendeltség illetékességi területén. A legaktívabb a szeptember hónap volt, amikor 5 légtérsértés történt. Időpontokat tekintve általában 22:00-03:00 óra között következtek be zömében a légtérsértések.

⁵³ Kördiagram a SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálat Elemző-értékelő Csoport adatai alapján.

4.1. A légtérsértések általános tapasztalatai

Mivel a csempészést végrehajtó légi járművek a magyar és ukrán Légügyi Hatóságok megfelelő engedélyei nélkül hajtják végre repüléseiket, azok pontos felszállási és leszállási helye, repülési útvonala és magassága nem ismert, velük rádióösszeköttetést a légiforgalmi irányító hatóságok eszköz és ismert frekvencia hiányában nem tudnak létesíteni. Ezek a tényezők mind önmagukban, mind összességükben rendkívül balesetveszélyes helyzetet teremtenek, mivel ezek az engedély és bejelentés nélküli repülések polgári légifolyosókat is kereszteznek, így konkrét veszélyt jelentenek a légiközlekedés többi résztvevőjére, és veszélyeztetik a repülésük útvonalába eső lakott települések lakóit. A légtérsértést végrehajtó légi járművek tájékozódásuk során előszeretettel használják a települések közvilágításának fényeit, illetve a templomok éjszakai díszvilágítását, továbbá az 50 méteres tengerszint feletti magasságot elérő építmények vörös jelzőfényrel történő megjelölésével keletkező tájékozódási pontokat. A magyar-ukrán határtól mintegy 13 km-es távolságban lévő Penyige-Mánd települések között lévő adótorony jelzőfényei akár 10-15 km-es távolságra is ellátszanak, rendkívül jó tájékozódási lehetőséget nyújtva mind a szárazföldön, mind a levegőben. A Beregdaróc település térségében lévő gázátemelő állomás kivilágításának erős fényei szintén remek tájékozódási pontot jelentenek, csakúgy, mint a Szabolcsveresmart település központjában egymással szemben álló két templom éjszakai díszvilágítása (amelyek elhelyezkedése ebből a szempontból egyedülálló a megyében), vagy a Záhony-Tiszabead- Komoró vasútvonal mentén húzódó MÁV átrakó állomások és vágányok kivilágítása.

Nem szabad elfeledkezni a közúti határátkelőhelyek éjszakai kivilágításáról sem (pl. a térvilágítás kandelábereinek fénye), amely az éjszakai időszakban szintén akár 10-15 km távolságból is jól látható tájékozódási pontot jelentenek (ezzel is magyarázható a Beregsurány-Tarpa térségében bekövetkező sok berepülés, amelynél a tájékozódását kiválóan segíti egyik oldalról Beregsurány Közüti Határátkelőhely fényei, másik oldalról pedig a Beregdaróci gázátemelő állomás fényei. A Lónya, Tizsakerecseny, Mezőladány, Komoró, Tornyospálca, Kékcse, Szabolcsveresmart települések irányába végrehajtott berepülések esetében beazonosítható volt, hogy a fent említett tájékozódási pontok/fények mentén hajtotta végre a berepülését és repülését a légi jármű, mivel ezek a felsorolt fények éjszaka minden külső segítség nélkül segítették a pontos tájékozódást. Nyilvánvaló azonban, hogy a légtérsértés nem csak abból áll, hogy a pilótának meg kell találnia a leszállási helyet, hanem ott le is kell szállnia, amely külső segítség nélkül az éjszakai repülésnél is veszélyesebb.

Azok a pilóták, akik ezeket az engedély nélküli illegális repüléseket végrehajtják, a repüléseket megelőzően valószínűleg terep-szemrevételezésen vesznek részt, amikor nappali fényviszonyok között tanulmányozzák a le- és felszálló helyet és irányt, az azok irányába eső természetes és mesterséges akadályokat, azok távolságát (magas épület, erdős terület, jellegfa, elektromos távvezeték, stb.). Ezek elhelyezkedésének pontos ismeret nélkül életveszélyes számukra a le- és felszállás végrehajtása. A jelenleg ismert, vagy beazonosított le- és felszállási helyek tekintetében megfigyelhető volt, hogy azok úgy kerültek kijelölésre, hogy ne akadályozzák a megközelítést, illetve a szállított áruk, személyek gyors elszállítását lehetővé tevő jó megközelíthetőséggel rendelkezzenek.



14. ábra: Nagydobos település térségében feltételezett leszállóhely a google-maps térképén. A leszállóhely piros színnel jelölve. ⁵⁴

A fenti térképrészleteken az egyik feltételezett leszállóhely látható, Nagydobos településtől keleti-délkeleti irányban, a Kraszna-folyó keleti partján. A feltételezett leszállóhely keleti oldalát erdő, déli oldalát sűrű fasor, nyugati oldalát a Kraszna-folyó 5 méter magas, fasorral szegélyezett töltése határolja, északi oldala nagy távolságon nyitott, terepakadályoktól mentes, a levegőből könnyű megközelíthetőséget tesz lehetővé, ahová a légi jármű kis magasságú kilebegtetést követően könnyen leszáll, majd földi megfordulását követően könnyen fel is tud szállni. A leírt növényzet, a töltés, a lakott településtől való távolság ideálissá teszi a helyet légtérsértést elkövető, csempésztevékenységet folytató légi jármű leszállására. A Kraszna-folyón átívelő híd és a falu déli

⁵⁴ <https://www.google.hu/maps/@48.0457555,22.3153904,2959m/data=!3m1!1e3>

kijáratához vezető jó minőségű, akár személygépjárművel is járható talajút, gyors megközelíthetőséget és még gyorsabb távozást tesz lehetővé a csempészek számára. Nagydobos településből délre fordulva elérhető Mátészalka, ahonnan néhány perc alatt elérhető az M3 autópálya Jármű felhajtója, illetve északi irányba fordulva Nyírparasznya-Pusztadobos településeken keresztül elérhető a 41. számú főút és az M3 autópálya felhajtója, azaz ideális több menekülési útvonalat is magába foglaló leszállóhely. A feltételezett leszállóhely Beregsurány-Tarpa községektől délnyugati irányban helyezkedik el.



15. ábra: Vaja és Nyírparasznya települések közötti összekötő műút térségében feltételezett leszállóhely nagyított képe a „google maps” térképén. A leszállóhelyet 3 oldalról erdősáv védi, amely nagyon jól tompítja a felszálláskor keletkező motorzajt és a leszállófényeket. A leszállóhelytől kb 1.5 km-re húzódik az M3 autópálya.⁵⁵

A kezdeti légtérsértések ukrán határőrséggel közösen végrehajtott vizsgálatával kapcsolatban megtartott találkozók az ukrán Fél tájékoztatást adott arról, hogy a légtérsértések megakadályozása, felszámolása érdekében létrehozott felderítő csoportjuk az információgyűjtő tevékenysége során, több esetben ellenőrzött repülőtereket, hangárakat, amelyekben sárkányrepülő találtak, továbbá az ellenőrzött helyszíneken nagy mennyiségű ukrán zárjeggyel ellátott, ill. zárjegy nélküli dohányterméket foglaltak le, tehát a „bepülések” jövedéki termék csempészetével hozhatók összefüggésbe.

Az egyik elkövetési eszköz, légi jármű az információik szerint egy motoros siklóernyő – un. „trike” –, amelynek a hátsó beülő részére kb. 6-10 db „mesterkarton” cigarettát lehet rögzíteni. Egyes motoros sárkányfajták teljes terhelése, felszálló súlya akár 450 kg is lehet, ami ha figyelembe vesszük a sárkány önsúlyát – szárny 50 kg, „trike” 50 kg, pilóta súlya 80 kg, ez összesen 180 kg – akkor könnyen kiszámolható, hogy a 450 kg felszálló súlyban 250-270 kg „hasznos” teher is szállítható. Egy cigaretta mesterkarton súlya megközelítőleg 20-25 kg, tehát egy repülésnél akár 10 mesterkarton cigarettát is képes lenne egy motoros sárkányrepülőgép szállítani, ha lenne

⁵⁵ <https://www.google.hu/maps/@48.0190383,22.2145954,3510m/data=!3m1!1e3>

megfelelő rakfelülete. Az elkövetés egyik valószínűsített módszere: a berepülést követően a légi járművel rövid időre leszállva oldják le a „függesztményt”, majd azonnal felszállva az elkövető távozik a helyszínről.



16-17. ábra: Az ukrán határőrség által átadott fénykép az egyik légtérsértést elkövető, ukrán területen elfogott cigaretta csempészetre átalakított sárkányrepülőgépet ábrázolja.⁵⁶

A magyar oldalon végzett vizsgálati munka eredményeképpen további információkhoz jutottak a vizsgálatot végző szervek, amelyek szerint a tevékenységet elősegíti, hogy a repülő eszköz minimális le- és felszálló távolsági igénye maximum 30-40 méter, valamint hogy a motoros siklóernyő motorjának „csendessége” miatt hallás útján is nehezen felderíthető. További előnye a motoros siklóernyőnek, hogy teljes szélcsendben is képes felszállni. Viszonylagos hátránya, hogy „kevés” a szállított jövedéki termék mennyisége, amit azonban a nehéz felderíthetőség és az ezzel járó észrevétlen alkalmazhatóság ellensúlyoz, mivel egy éjszaka során akár 2-3 „fordulót” is tud teljesíteni egy képzett pilóta.

⁵⁶ Az ukrán határőrség által elfogott motoros sárkányrepülőgépekről átadott fényképek.



17-18. ábra: Földön elfogott, felszállásra előkészített motoros sárkányrepülőgép és pilótája. ⁵⁷

A 2014-2017. között bekövetkezett események kivizsgálásainak eredményeképpen megállapításra került, hogy a jogsértő légi járművek leggyakoribb kiindulási helyszíne az esetek többségében Beregszász (Ukrajna, az államhatártól 10 km távolságra) térségére tehető, továbbá a kisméretű légi eszközök mozgása leggyakrabban 23:00-02:00 órák közötti időszakra esett.

A motoros sárkányrepülőgépek átlagos utazósebessége 75-130 km/h, de egyes típusok – a terheléstől függően – akár 200 km/h sebességgel is képesek repülni, míg leszállósebességük 50 km/h. Ez az alacsony leszállósebesség teszi lehetővé a rövid leszállópályát és azt, hogy kevésbé egyenetlen talajon is képes a le- és felszállásra. Az üzemanyag tartály befogadóképessége kb. 40 liter, a motor fogyasztása 1-2 liter/óra.

A vizsgálatok segítségével több alkalommal is közös információ egyeztető értekezlet került végrehajtásra a Megyei Rendőr-főkapitányság, Készenléti Rendőrség Nemzeti Nyomozóiroda és

⁵⁷ https://www.youtube.com/watch?v=IEfcuK_4o8Y&t=40s

a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Bűnügyi Igazgatósága részvételével, illetve a légtérsértések során minden esetben közös kivizsgálás került végrehajtásra az ukrán Állami Határőrszolgálat munkatársaival.

Az ukrán Állami Határőrszolgálat munkatársai, a magyar rendőrség hőkamerás észlelései során átadott azonnalos információk átadását követően, az azokra történő reagálásként, több elfogást is végrehajtott ukrán területen. Az egyik elfogásról 2015.10.25-én a „Kárpátinfo” cikke alapján a szon.hu internetes oldalon az alábbi fényképes hír jelent meg:

„Cigaretta-csempész magyar sárkányrepülő akadt horogra Ukrajnában

2015.10.25 13:42



© Fotó: Ukrán Határőrség

Ukrajna – Cigarettaért repült át Ukrajnába egy magyarországi bejegyzésű motoros sárkányrepülő, melynek pilótáját és bűntársait szombat éjjel érték tetten az ukrán határőrök. A szalókai határőrs járőrei a magyar-ukrán zöldhatár Lónya és Tiszaszentmárton közötti szakaszán figyeltek fel egy azonosítatlan, az éjjeli sötétben jelzőfények nélkül közeledő repülőeszközre. Hőkamerákkal megállapították, hogy egy motoros sárkányrepülő sértette meg az ukrán légteret Magyarország felől, és tart az ország belseje felé.

A határőrök terepjárókkal eredtek a határsértő légi jármű nyomába, amely a kárpátaljai Nagydobrony térségében kezdett leszállási manőverbe. A helyszínre kiérkező határ vadászok röviddel a landolást követően hajtottak végre rajtaütést, amikor három személy éppen 12 kartonláda cigaretta erősített fel a magyarországi bejegyzésű sárkányrepülőre.

A kárpátaljai rendőrség bevetési csoportja őrizetbe vette a magyar állampolgárságú pilótát, valamint két ukrán bűntársát, akik egy magyar rendszámú személygépkocsival szállították az alkalmi repülőtérré a zárjegy nélküli dohányárut. Az ügyben nyomozás indult.”⁵⁸

2016. augusztus 18-án szintén a fenti hírportálon, az alábbi cikk jelent meg egy újabb sárkányrepülővel elkövetett légtérsértésről. Ebben az esetben a magyar rendőrség jelzésére reagáló ukrán határőrség erői elől rejtették el a kukoricásban a már ukrán területen leszállt sárkányrepülő:

„Csempész-sárkányrepülő találtak a magyar-ukrán határnál

2016.08.18 16:24



© Fotó: Ukrán Határőrség

Egy csempészésre átalakított, gazdátlan motoros sárkányrepülőre bukkantak a magyar határhoz közeli kukoricásban az ukrán határőrök.

Az ukrán határvédelem éjjel körül észlelte, amint egy könnyűszerkezetes repülőeszköz átrepül Magyarországra felé. Erről értesítették magyar kollégáikat, akik szintén látták a gépet amely a magyar légtér megsértésével berepül az országba, majd nem sokkal később visszafelé elhagyja azt. A magyarországi határrendészet által megadott repülési koordináták alapján nyomon követték a repülő, és az egyik kárpátaljai település határában szétdobálva találtak egy GPS-navigátort, egy mobiltelefont és egy bukósisakot. Pirkadatkor aztán megpillantották a közeli kukoricásban elrejtett, szétszerelt motoros sárkányrepülő is. A légi eszköz kioldható poggyásztartóval volt ellátva, amelynek tartalmát gyaníthatóan magyar terület fölött dobta le a pilóta.”⁵⁹

4.2. Légtérsértések felderítése hőkamerával

⁵⁸ <http://www.szon.hu/video-cigarettacsempesz-magyar-sarkanyrepulo-akadt-horogra-ukrajnaban/2941575>

⁵⁹ <http://www.szon.hu/csempesz-sarkanyrepulot-talaltak-a-magyar-ukran-hatarnal/3153257>

A fenti cikke egyértelműen megerősítették az addigi magyar stabil hőkamerás észlelések során rögzített fényképek alapján már ismert tény, hogy a légtérsértések egy részét motoros sárkányrepülőgéppel követték el ismeretlen személyek. Az alábbi képeket a Barabás Határrendészeti Kirendeltség Típet-hegyen felállított stabil-hőkamerájával rögzítették 2016. október 19-én, a késő esti órákban. Mindkét felvételen ugyanazon motoros sárkányrepülő infraképe látható, amelyen egyértelműen beazonosítható a sárkányrepülőre jellemző jellegzetes csúcsos szárny szerkezet, illetve a motoros sárkányszerkezet un. kocsí (trike) része. Mivel a hőkamerától általában nagyobb távolságban repültek korábban a sárkányrepülőgépek ennyire jó minőségű és közeli felvételt ezt megelőzően még nem sikerült készíteni.



19. ábra: Barabás HRK Típet-hegyi stabil-hőkamerájával 2016.10.19-én éjszaka készített felvétel a kifelé repülő sárkányrepülőőről. A sárkányrepülő a kép készítését követő néhány másodpercen belül már ukrán légtérben járt.⁶⁰

Más berepülések alkalmával is sikeresen észlelték a stabil-hőkamerák a légtérsértést elkövető légi járműveket és a rögzített videofelvételek és fényképek alapján több esetben is egyértelműen sikerült beazonosítani, hogy a légtérsértést elkövető légi jármű motoros sárkányrepülő.

⁶⁰ SzSzb MRFK Határrendészeti Osztály által rendelkezésre bocsátott felvétel.



20. ábra: Barabás Határrendészeti Kirendeltség Lónya Közúti Határátkelőhelyén telepített stabil hőkamera képe egy ismeretlen, típusú légtérsértést elkövető légi járműről, amely feltételezhetően motoros sárkányrepülő.⁶¹

A fenti képet a Barabás Határrendészeti Kirendeltség Lónya Közúti Határátkelőhelyén telepített stabil-hőkamera rögzítette, amely alapján látható, hogy a légtérsértést elkövető légi jármű azonosításakor egyáltalán nincs könnyű helyzetben a hőkamera-kezelő, mivel nagyobb távolságból a járművek csak egy fénylő pontként láthatóak a monitoron, részletek nem vehetőek ki a felvételen.

A motoros sárkányrepülőgép gondolája és motorja a sárkány szárnya alatt van, amely nem engedi a hő egy jelentős részét távozni a szárny alól és így a motor hője sokkal nagyobb foltként jelenik meg, mint amit hőmérséklete okozna. Ez a tényező egyébként a felfedést segíti, mivel a nagyobb hőkép nagyobb távolságról is látható.

A légtérsértéseket azonban időnként nem motoros siklóernyővel, vagy nem motoros sárkányrepülővel hajtották végre, hanem – ahogyan az a lenti hőkamera felvételen is látható – ismeretlen típusú, egymotoros, alsószárnyas kisrepülőgéppel, amely a motoros sárkányrepülőhöz hasonló mélységben hatolt be Magyarország légterébe és ismeretlen helyen leszállt.

⁶¹ SzSzB MRFK Határrendészeti Osztály által rendelkezésre bocsátott felvétel.



21. ábra: Kölcse Határrendészeti Kirendeltség uszkai stabil hőkamerájával készített infrakép ismeretlen típusú, egymotoros légtérsértő kisrepülőgépről.⁶²

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság határrendészeti kirendeltségein telepített stabil hőkamera rendszer kamerái nagy segítséget nyújtottak és nyújtanak a légtérsértések felderítésében. A zöldhatárban, a földfelszínen zajló tevékenység figyelemmel kísérésre kialakított hőkamera rendszer kamerái, alapvetően nem a légtérben közlekedő légijárművek megfigyelésére készültek, ezért is csak korlátozottan emelhető a kamerák látószöge annak vízszintes tengelye fölé. A JUMBO HX-IDS-CLRR-SYS hőképfelderítő rendszer kezelői utasítása alapján +10 és -45 fok között állítható a kamerafej vertikális döntési szöge (emelés/bólintás), amely értékek egyértelműen mutatják, hogy a kamerafej nagyobb mértékben dönthető a föld felé, mint emelhető a légtér figyelésére. A 2012-ben kezdődött légtérsértéseket megelőzően, a hőkamerák telepítésekor, nem volt szempont, hogy a kamerafejeknek a légtérben közlekedő légijárművek észlelésére, követésére is alkalmasnak kell lennie, azaz a gyárilag megadott vertikális +10 fok fölé is célszerű emelni a fej látószögét. Ez a korlátozott függőleges irányú emelés leginkább akkor nehezíti a légtérben közlekedő légtérsértő légijárművek észlelését, amennyiben az túl közel és túl magasán repül el a hőkamera torony mellett, mivel ilyenkor könnyen kikerülhet a kamerafej látószögéből. Ugyan ez igaz a légijármű korai felderítésére is.

4.3. A légtérsértéssel elkövetett csempésztevékenység végrehajtási módszerei

A Megyei Rendőr-főkapitányság által kiadott feladatszabásban valamennyi stabil hőkamera kezelőnek meghatározásra került, hogy óránként legalább 5 alkalommal hajtsanak végre

⁶² SzSzB MRFK Határrendészeti Osztály által rendelkezésre bocsátott felvétel.

légtérfigyelést a légtérsértést elkövető légi eszköz korai felderítése érdekében. A légtérsértéseket követően a hőkamera felvételek általában kiértékelésre kerülnek, amely során több esetben is látható volt, hogy a magasan, akár 1.000 méteres magasságon, vagy a fölött berepülő légijárművek időbeli (megelőző) észlelésére nem volt lehetőség – amennyiben a hőkamera toronyhoz néhány kilométeres távolságban repült el légijármű –, mivel a kamerafej korlátozott emelési képessége megakadályozta a légi eszköz észlelését. Ilyen esetekben már csak a toronytól nagyobb távolságban, a kamerafej látási szögébe bekerülve vált észlelhetővé a légijármű, így a földi erők időbeli riasztása, értesítése csak nagyobb késedelemmel történhetett meg. Ha figyelembe vesszük, hogy a légijárművek az esetek egy részében a Vásárosnaménytől alig 7 km-es távolságban lévő Nagydobos, vagy a 15 km-re lévő Nyírparasznya-Vaja térségében szálltak le, akkor kiszámolható, hogy a földi kutató-erők riasztására, a leszállási hely felderítésére való kiküldésére alig néhány perc állt már csak rendelkezésre, amely szinte lehetetlenné tette az időbeli reagálást a leszálló légijármű, a csempészek elfogását, akik szervezettségüknél fogva a légijármű leszállását követően akár 1.5-2 perc alatt is elhagyhatják a leszállás helyét.

Magának a légijárműnek a földi tartózkodása is több esetben is alig 1 percet vett igénybe, ahogyan az a hőkamerák távoli felvételén látszik. Ilyenkor – a nagy távolság miatt már csak – gyengén látható hőjelnél látható, hogy hirtelen lecsökkenti korábbi repülési magasságát, hirtelen lesüllyed, néhány tíz másodpercre, vagy 1-2 percre eltűnik a hőkamera észlelése elől, majd a légijármű erőteljesebb hőképe már emelkedő stádiumban újra láthatóvá válik a hőkamerával. Ez a gyengülő-erősödő hőkép egyébként nem csak a kamerától való távolodással magyarázható, hanem azzal is, hogy a leszállóhelyet kereső légijármű motorjának teljesítményét a pilóta folyamatosan csökkenti, a repülési magassággal együtt és ez a csökkenő motorteljesítmény a motor által kibocsátott hő csökkenésével is jár, ami a hőkép intenzitásának csökkenését is magával hozza. Felszálláskor azonban a felszállás, emelkedés és magasságyűjtés érdekében a pilóta jelentősen növeli a motor teljesítményét, ami a hőkép intenzitásának növekedésével is jár, ezért felszálláskor azonnal erősebben is látható a légijármű hőképe, mint leszálláskor.

Ahogy a hőkamera felvételeken is látszik a légtérsértéssel berepült légijárművek földi tartózkodása csak nagyon rövid időt vesz igénybe az esetek döntő többségében. Sok esetben nem is szükséges leszállnia motoros siklóernyőnek, vagy motoros sárkányrepülőnek, hanem elegendő un. „áthúzással”, azaz 1-2 méteres magasságon átrepülnie a leszállóhely felett és a kötéllal rögzített rakományt kioldva ledobni a szállítmányt, amely az alacsony magasság és a kis magasság miatt nem sérül jelentősen. A ledobott szállítmány sérülésének elkerülése érdekében több esetben is puha anyagokkal, vagy szalmával töltött zsákokat helyeznek ki és a légijárműről erre dobják ki a szállítmányt. Ahogyan a korábbiakban bemutatott, az ukrán határőrség által ukrán területen

elfogott, légtérsértést elkövető, cigaretta csempészetre átalakított sárkányrepülőgépeket bemutató képek is jól látható, az utasgondola két oldalára a cigaretta mesterkartonok szállítására csomagtartó kereteket szereltek fel. Ezeken a nagyméretű tartókon 6-10 mesterkartont szállíthatott egyszerre a sárkányrepülőgép, a rögzítést megoldó kötés („spanifer”) pedig a pilóta ülőhelyéről oldható, így az előzőekben leírt átrepüléssel dobásnál is könnyen oldható a rakomány.

Az Ukrajnából kiinduló légtérsértések nem csak Magyarország légterébe irányulnak, több esetben is érkezett információ a román Határrendőrségtől, hogy Ukrajna irányából Románia irányába is történtek berepülések, légtérsértések. Az egyik légtérsértést követő motoros sárkányrepülő elfogásáról a román Határrendőrség internetes honlapja is beszámolt 2014. november 04-én.



22. ábra: Románia területén elfogott légtérsértő motoros sárkányrepülőgép.⁶³

Az interneten fellelhető adatok alapján – <http://www.hailazbor.ro/> honlap – több romániai cég is foglalkozik sárkányrepülőgépek árusításával, amelyek hasonlítanak az ukrán határőrség videóin is szereplő motoros sárkányrepülőgépekhez.

⁶³ <http://border.gov.md/index.php/en/home-en/1751-the-trike-that-was-carrying-cigarettes-in-romania-identified-and-detained>



23. ábra: A román „Modeltoplan” cég honalapján szereplő fényképek motoros sárkányrepülőgépekről.⁶⁴



24. ábra: A román „Modeltoplan” cég honalapján szereplő fényképek motoros sárkányrepülőgépekről. A képen látható zárt kabinos változat ára 1.400 euró.⁶⁵

Ahogy a képeken is látható a motoros sárkányrepülőgépek nem „érzékenyek” a leszállóhelyre, tehát nem csak betonozott kifutópályákról, füves repülőterekről, legelőkről üzemeltethetőek, hanem olyan „igénytelen” területekről is, amelyek csak kis jóindulattal nevezhetők sima területnek. Ennek oka a motoros sárkányrepülőgépek alacsony leszállósebessége, mély súlypontja, nagyméretű futóművei (kerekei), amelyek a göröngyös terepen is sima kifutást tesznek lehetővé. Egy kellő gyakorlattal rendelkező sárkánypilóta néhány méteres kigurulással képes leszállni egy sárkányrepülővel (amit természetesen a sárkány rakományának súlya befolyásolhat).

Mindezeket túl – ahogyan az a mellékletben is látható – a légtérsértések legnagyobb részét 2014-2017. évek között. De miért is örvend ilyen nagy „népszerűségnek” a csempészek körében a sárkányrepülőgép? Egy hagyományos repülőgéppel ellentétben az alábbi előnyei vannak a sárkányrepülő alkalmazásának (a csempészek szempontjából:

⁶⁴ <http://www.hailazbor.ro/>

⁶⁵ <http://www.hailazbor.ro/>

- Olcsó (egy AN-2 repülőgép ára, a flightpanel.com honlap szerint, 49.000-76.000 euró között változik, ezzel szemben egy motoros sárkány ára 1.400-3.000 euro);
- Olcsóbb fenntartási költségek (üzemanyag-fogyasztás, alkatrészecskék, stb.)
- Kisebb tárolási hely igény (míg egy motoros sárkány összecsomagol állapotban akár egy garázsban is tárolható, addig mindez egy repülőgépről már nem mondható el);
- Olcsóbb kiképzés, pilótaengedély megszerzése;
- A repülőgéppel szemben a sárkánynak nincs speciális fel- és leszállóhely igénye;
- Halkabb motorhang repüléskor és fel-leszálláskor;
- Kisebb radarvisszaverő felület, kisebb felderíthetőség.

Egy motoros sárkányrepülőgép viszonylag kisméretűre összecsomagolható. A legnagyobb méretű része a sárkánynak a „trike”, amelyről a motor akár le is leszerelhető. A szállításra összekészített sárkány egy nagyobb méretű utánfutón szállítható, és akár egy személygépjárművel is vontatható. A repülés helyére megérkezve megközelítőleg 20-25 perc alatt összeszerelhető és repülésképes állapotba hozható.



25. ábra: Az ukrán határőrség által elfogott motoros sárkányrepülőgép szállításra összekészített állapotban.⁶⁶

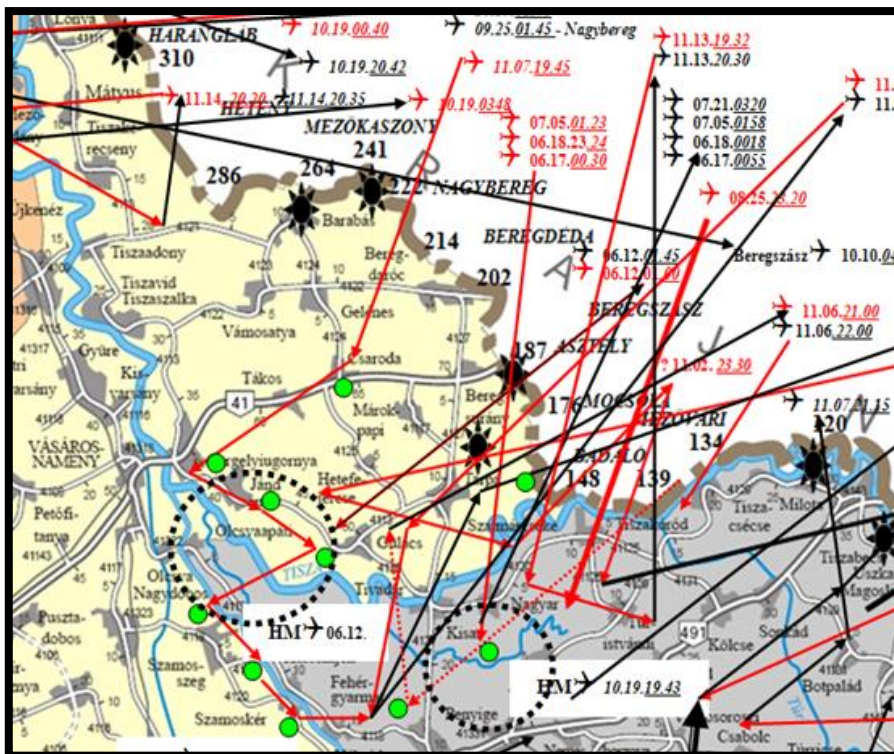
5. Esetleírások

Az esetleírásokban szereplő történések a SzSzB MRFK Határrendészeti Szolgálat napi jelentéseiből, illetve a készített kirendeltségi jelentésekből kerültek átvételre.

Esetleírás 1.

⁶⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=Gbd1WnfBuzY>

2014.11.07-én 19:45 óra körüli időben Barabás Határrendészeti Kirendeltség Típet-hegyi stabil hőkamera-kezelője Csaroda térségében észlelte egy ismeretlen típusú légi jármű berepülését a magyar légtérbe. Adott időszakban a légtérsértő légi eszközök elleni hatékony fellépés érdekében a Készenléti Rendőrség Légirendészeti Parancsnokság Mi-2 típusú szolgálati helikoptere Barabás Határrendészeti Kirendeltség „heliportjára” került átcsoportosításra. A légtérsértő légi jármű észlelését követően a szolgálati helikopter riasztásra került, majd felszállását követően megkezdte a légtérsértő légi eszköz felderítését. A szolgálati helikopter Nagydobos település légtérében a fedélzeti hőkamera segítségével észlelte a légtérsértő légi járművet és megkezdte annak elfogására irányuló manővereket.



26. ábra: A légtérsértő légi jármű és a szolgálati helikopter útjának térképi bemutatása. A zöld pontok a szolgálati helikopter légtérsértő sárkányrepülőgép észleléseinek helyeit jelölik.⁶⁷

A helikopteren lévő hőkamera felvételei alapján egyértelműen sikerült beazonosítani, hogy a légtérsértő légi jármű egy motoros sárkányrepülőgép. A sárkányrepülőgép pilótája észlelve a helikopter jelenlétét több kitérő manővert tett, majd Szamoskér-Fehérgyarmat-Nagyar települések érintésével a 148-as határjel térségében elhagyta a magyar légtérrel. Az „elfogás” során a szolgálati helikopter 5-600 méteres távolságba megközelítette a sárkányrepülőgépet, követte azt, illetve folyamatos erősfényű megvilágítással jelezte a pilótának az „elfogás” tényét. Az ismeretlen sárkányrepülőgép pilótája az „elfogásról” nem vett tudomást, a legrövidebb úton Ukrajna légtérébe

⁶⁷ SzSzB MRFK Határrendészeti Osztály által készített térképi megjelenítés alapján.

igyekezett távozni, majd egy darabig a határvonallal párhuzamosan repülve szemrevételezte a rendőrségi helikoptert. Az „elfogás” során készült hőkamera felvételek a kivizsgálás során is felhasználásra kerültek, de az ukrán határőrség nem tudta megállapítani a pilóta kilétét.



27. ábra: A 2014.11.07-én légtérsértést végrehajtó motoros sárkányrepülőgépet a légtérben elfogta a KR Légirendészeti Parancsnokság Mi-2 típusú helikoptere, majd a 148-es határjel térségében kikísérte Ukrajna légtérébe. A jobb oldali képen látszik, hogy alig a fák koronája fölött repül a motoros sárkányrepülőgép.⁶⁸

Esetleírás 2.

2014.12.03. 19:55 órakor a Záhony HRK állományába tartozó szabadnapos kolléga tájékoztatta a HRK központi ügyeletét, miszerint Fényeslitke térségében egy sárkányrepülő észlelt, amely Kékcse irányába tart. A berepülés tényét a légi irányítás is megerősítette és közölte, hogy az eszköz 20:05 órakor Szabolcsveresmart–Tölgyesszög–Kékcse közötti területen leszállt. A járőrök, illetve a MHR a térségébe lett irányítva, ahol megkezdték a figyelést és terepkutatást.

A sárkányrepülő azután 22:13 órakor felszállt és a Fényeslitke–Mándok–Mezőladány irányon haladt, majd 22:34 órakor a 336-337. határjel között elhagyta az ország területét. A járőrök megtalálták a felszállás helyét, azonban a kutatás egyéb eredménnyel nem járt. A légi eszköz mozgását a barabási- és a Zsurk-i hőkamera-tornyok folyamatosan figyelemmel kísérték.

23:25 órakor egy másik szabadnapos kolléga Mándokon észlelt újabb sárkányrepülő, amely elmondása szerint Fényeslitke irányába tartott. A légtérsértést Barabás HRK Típet-hegyi hőkamerája ezúttal is észlelte. A légi jármű 23:30 órakor Kékcse külterületén, egy legelőn szállt le, a terepkutatást végző járőröktől mintegy 3-4 km távolságban. A járőrök a terület megközelítése közben egy ismeretlen gépjárművet észleltek, mely nagy sebességgel hajtott ki a földet érés feltételezett helyszínéről Kékcse település irányába.

A sárkányrepülő a járőrök helyszínre érkezése előtt, 23:40 órakor felemelkedett, majd Barabás HRK észlelése alapján 23:57 órakor a 336. határjel térségében elhagyta az ország területét. A

⁶⁸ SzSzB MRFK Határrendészeti Osztály prezentációja alapján.

Magyar Honvédség Veszprémi Légi Vezetési és Irányítási Központ nem észlelte a légi járművet egyik esetben sem.

A terepkutatás során a járőrök jövedéki árucsempészetre utaló körülményt nem észleltek, melyből arra következtettek, hogy embercsempészet következett be. A feltevés alapján, kibővített megfigyelési terepszakaszon vettek fel rejtett figyelési pozíciót.

01:50 órakor Barabás HRK Tipet-hegyi stabil-hőkamerája Mezőladány–Szabolcsveresmart irányon újabb repülő eszközt észlelt, amely 02:01 órakor a Szabolcsveresmart-Tiszakanyár-Cigánd Tisza-folyó közúti híd között elterülő mezőgazdasági területen szállt le. A járőrök a légi eszköz földet érését megelőzően - mintegy 3 km távolságból – észlelték, amint a szántóföldről valaki lámpával irányfényt ad a pilótának, aki ezt követően leszállt.

A járőrök a MHR támogatásával 3 irányból, gyalogos terepkutatásba kezdtek a leszállás helyszíne irányába. A sárkányrepülő a területről 02:05 órakor felemelkedett és visszaindult az államhatár irányába.

A mintegy 10 hektáros terület kutatása során, 03:20 órakor, a Kékcse–Cigánd összekötő műútnál, közvetlenül a Cigánd-i közúti Tisza-híd mellett elfogásra került 2 fő, magukat szír állampolgárnak valló személy, akik az út menti mély árokban rejtőzködtek. Nevezett személyek a magyarországi jogszerű tartózkodásukat igazolni nem tudták, ezért előállításra kerültek a Záhony Határrendészeti Kirendeltségre. A harmadik szír állampolgár nem került elfogásra. Az elfogott két személy elmondta, hogy zárt kabinos sárkányrepülőgéppel szállították őket.

03:43 perckor a záhonyi SHR kezelője légi járművet észlelt, amely Szlovákia irányába haladt, azonban a hőképe nem volt értékelhető.

A területen lévő járőrök a légtérben nem észleltek mozgást, a hőkamera-kezelő Dámóc településig tudta követni a jármű repülési útvonalát, végül 03:55 órakor elveszítette a kontaktust.

Esetleírás 3.

2014.11.13-án 19:53 órakor Csenger Határrendészeti Kirendeltség Kispalád-i stabil-hőkamera kezelője feltételezhető légi jármű hőképét észlelte, amely Porcsalma és Mátészalka települések között repül.

20:02-kor a hőkamerakezelő jelentette, hogy a sárkányrepülő Rozsály-Méhtelek irányába repül, majd 20:09 órakor – feltételezhetően a 51-es határjel térségében – elhagyta a magyar légtérrel, ukrainai haladási iránya Péterfalva település. 20:32 órakor a sárkányrepülő eltűnt a hőkamera látóköréből.

A fenti eseménnyel kapcsolatfelvételre került sor a Magyar Honvédség Veszprémi Légi Vezetési és Irányítási Központtal ahol, az esettel kapcsolatban azt a tájékoztatást adták hogy a légi jármű

19:15 órakor Tarpa-Szatmárcseke térségében repült be Magyarország, majd ezt követően Fehérgyarmat-Kocsord-Mátészalka települések fölött nagy valószínűséggel olyan magasságba ereszkedett hogy a radar tovább nem észlelte.

Esetleírás 4.

2015.01.07. 04:55 órakor a Záhony HRK Eperjeske-i stabil-hőkamera kezelője egy légi jármű mozgását észlelte, amely Szabolcsveresmart térségében 05:05 órakor besüllyedt az addigi repülési magasságáról és valószínűleg leszállt. A Veszprém Légi Irányítással történő egyeztetés alapján ők nem észlelték a légi járművet. A Záhony Határrendészeti Kirendeltség és Kisvárdai Rendőrkapitányság járőrei haladéktalanul Szabolcsveresmart térségébe kerültek átcsoportosításra. 05:25 órakor értesítésre került Záhony HRK kutyavezetője, aki azonnal a helyszínre indult, mivel jó területismerettel rendelkezett. A helyszínre érkező rendőrök megkezdték a terület átkutatását. A terület ellenőrzés során személyek és csempészett áru nem került felfedésre, illetve a leszállás pontos helyszínét sem sikerült pontosan beazonosítani.

Esetleírás 5.

2015.02.11-én 23:40 órakor Záhony Határrendészeti Kirendeltség hőkamera kezelője jelentette, hogy egy hőforrást észlelt a légtérben Lónya település térségében. Az észlelésről Barabás HRK ügyelet, az ukrán határőrizeti szerv képviselője tájékoztatásra került, továbbá az MRFK TIK ügyelet részére jelentésre került. 23:50 órakor Magyar Honvédség Veszprémi Légi Vezetési és Irányítási Központ értesítésre került, de jelezték, hogy a radaron nem látják a hőkamerával észlelt légi járművet. 23:54 órakor a kamerakezelő jelentette, hogy az kikerült a látótérből.

23:57 órakor Záhony HRK ügyelet tájékoztatta Barabás HRK ügyeletét, hogy újra látják a hőforrást – a feltételezett légi járművet –, de ők már úgy tapasztalják, hogy befelé halad a magyar légtérbe.

00:00 órakor Záhony HRK stabil-hőkamera kezelője jelentette, hogy egy újabb hőforrást észlelt a légtérben Lónya-Mátyus vonalon, amely az ukrán légtér irányába halad. 00:15 órakor a hőkamera kezelő jelentette, hogy kikerült a látótérből a légi jármű.

00:26 órakor Záhony HRK hőkamera kezelője jelentette, hogy újabb légi járművet észlel az Eperjeske-i magasfeszültség vonalán, de a pontos irányt nem tud behatározni, mert a két hőkamerán (Eperjeske és Tuzsér) nincs metszési pont, de a jármű Ukrajna légtér irányába halad. 00:45 órakor Barabás HRK ügyelet tájékoztatta az MRFK TIK-et, hogy a Barabás Tiptet-hegyi és Barabási hőkamera tornyok metszés vonala alapján a légi járművek Vámosatya-Gelénés vonalon mozognak Ukrajna irányába. 00:58 órakor Barabás HRK hőkamera kezelője jelentette, hogy a

stabil-hőkamera azimut adatai alapján, Sonkád térségében a két légi jármű hőforrása kikerült a látótérből, már nem érzékeli őket.

Esetleírás 6.

2015.03.16-án 17:17 órakor Csenger Határrendészeti Kirendeltség Kispalád-i stabil hőkamera kezelője az ukrainai Péterfalva térségében, ukrán területen, légi járművet észlelt. A légi jármű (sárkányrepülő) Tiszabököny irányába repült, majd 17:18 órakor visszafordult Péterfalva irányába és ebben a térségben 17:19 órakor leszállt. Mivel adott időszakban még nappali világosság volt, így a hőkamera nappali kamerájának képén tisztán látható volt a sárkányrepülő alakja. Az észlelt objektum a kamera tornyától kb. 7.000-8.000 méter távolságra volt.

Esetleírás 7.

2016.07.11-én 01:47 órakor az MRFK TIK vezetője tájékoztatta Vásárosnamény rendőrkapitányság szolgálatirányítóját, hogy feltételezhetően egy sárkányrepülő halad ukrán légtérből kiindulva Barabáson át a magyar légtérbe. A légi jármű feltételezhetően Vásárosnamény irányába fog haladni a 41. sz. főút mentén. A kapott információról haladéktalanul tájékoztatásra kerültek a rendőrkapitányság járőrei, hogy amennyiben sárkányrepülőgépet motorhangját észlelik, azonnal jelentsék azt a kapitányság szolgálatirányítójának. Rövid idő múlva a Vásárosnamény vasútállomásnál lévő járőr jelezte, hogy a sárkányrepülőgépet, ami továbbrepült délnyugati irányba.

02:00 órakor a rendőrkapitányság újabb járőre jelezte, hogy a sárkányrepülő hangja újból halható, feltehetően Jánd irányában haladt. Magyar Honvédség Veszprémi Légi Vezetési és Irányítási Központ nem észlelte a légi járművet.

02:03 órakor a szolgálatirányító utasította a Nyírmada térségében lévő járőröket, hogy létesítsenek EÁP-ot a Vásárosnamény-Vitka közötti bekötő úton, illetve az Olcsva-i járőrök utasításra kerültek, hogy próbálják meg felkutatni a sárkányrepülő esetleges leszállás helyét.

02:13 órakor a Nyírmada irányából érkező járőr jelezte, hogy a gázvezeték-nyomvonal térségében észleltek két gyanús járművet, amelyek nagy sebességgel elhaladtak, majd rövid idő múlva az egyik járművet megtalálták gáznyomvonalnál, a 41. sz. főútvonal 155 km szelvényénél. A jármű vezetője a járőröket észlelve elszaladt. A járműben több mesterkarton, feltehetően ukrán zárjegyes cigaretta van.

02:26 órakor az ügyeletos nyomkövető kutyavezető és kutyája a helyszínre küldésre kerültek nyomkutatás, terepkutatás céljából.

02:50 órakor a terepkutatást végrehajtó járőr értesítette a szolgálatirányítót, hogy a megtalált

járműtől kb. 500 m-re megtalálták a sárkányrepülő feltételezett leszállási helyét, valamint az erdőben kb. 6 mesterkarton jövedéki terméket. A nyomkövető kutya segítségével nem sikerült az elszaladt személy nyomait megtalálni.

Esetleírás 8.

Barabás Határrendészeti Kirendeltség stabil-hőkamera kezelője 2016.05.10-én 23:40 órakor ismeretlen típusú légi jármű hőképét észlelte, amely Vásárosnamény irányába távolodott a hőkamerától. A későbbiekben a hőkamera elvesztette a hőképet. A bevezetett intézkedéseknek köszönhetően Nagydobos település belterületén 02:30 óra körüli időpontban elfogásra került 2 fő vietnámi állampolgár. Az elfogott személyek Magyarországon való tartózkodásuk jogszerűségét igazolni nem tudták és elmondták, hogy néhány órával az elfogásukat megelőzően Ukrajnából egy kisméretű helikopterrel szállították be őket Magyarországra. A leszállásnál senki nem várta a helikoptert, a pilóta GPS készülék segítségével tájékozódott és a helikopter leszállófényével világította meg leszálláskor a földet. A vizsgálati munka során beszerzett információk szerint a vietnámi állampolgárokat Magyarországra beszállító helikopter „Private Robinson R44”, vagy „R66” típusú, négyszemélyes könnyű helikopter lehetett.



28. ábra: Private Robinson R66 típusú könnyűhelikopter ukrán lajstromjellel (UR-GLE), de a „youtube” csatornán másik ukrán lajstromjeles, ugyanilyen típusú helikopter is látható (UR-TOY).⁶⁹

6. Az esetleírásokból levont következtetések, tapasztalatok

Az esetleírásokból levonható egyik legfontosabb tapasztalat a légi járművek felderíthetőségével kapcsolatos. Az esettanulmányokból megállapítható, hogy a stabil hőkamerával észlelt légi járműveket a Magyar Honvédség Veszprémi Légi Vezetési és Irányítási Központ az esetek nagy részében nem, vagy csak nagyon rövid ideig és nagyon gyenge radarkontaktként észlelte a

⁶⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=e-druCyVnH0&t=44s>

radaron. Ennek magyarázata, hogy a motoros sárkányrepülőgépek nagyon kicsi radarhullám visszaverő reflexiós felülettel rendelkeznek, amelynek oka részint az, hogy nagy felületű szárny anyaga nem radarhullám visszaverő anyagból készült, hanem átengedi azokat, és a szárny alá felfogatott „trike” kevés nagyméretű fém alkatrészt tartalmaz, amely jó radarhullám visszaverő képességekkel rendelkezik. A motoros sárkányrepülő még nagyobb magasságon, kb. 500 méter fölött is csak nagyon nehezen detektálható a radaroknak, így a Magyar Honvédség Bánykúti radarállomása is csak nehezen észleli. Ebben az effektív nagy távolság, a föld görbülete miatti torzulás, a légijármű alacsony repülési magassága és alacsony radarhullám visszaverő felülete is szerepet játszik.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye terepviszonyai alapvetően alföld-síkság jellegűek.

Az államhatár térségének legmagasabb természetes pontja a „Típet-hegy” (283 méter) és a „Tarpai-nagyhegy” (154 méter), míg a határtól beljebb lévő területek legmagasabb pontja a „Hoportyó-hegy” (183 méter) a Nyírségben. A megyében lévő épületek magassága, különösen a határ térségében, nem éri el még az 50 méteres magasságot sem, kivéve a Penyige-Mánd települések között található adótoronyot (217 méter), de ez éjszaka messzire látható vörös jelzőfényvel kivilágításra kerül.

Ezeknek a terepviszonyoknak köszönhetően tehát egy viszonylag alacsony magasságon 250-300 méteres tengerszint feletti magasságon haladó légijármű vezetője csaknem biztosra veheti, hogy nem ütközik sem természetes, sem mesterséges akadályba, így akadálytalanul repülhet. Az alacsony magasságban történő repülés során ráadásul még rejtve maradhat a radarok elől is. Ukrajnában a határ közvetlen térségében is van telepített rádiólokációs felderítő eszköz, azonban az hiába észlel légtérsértést, erről valószínűleg nem tájékoztatja az ukrán légtérelőző-légi irányító szolgálatokat.

A hőkamerák alkalmasak a légijárművek hőképezének detektálására, azonban a repülőgép fajtájának, típusának, sebességének, pontos repülési irányának megállapítására nem. A tapasztalt hőkamera-kezelők erős nagyításban esetleg megpróbálják valószínűsíteni a légi eszköz fajtáját (sárkányrepülő, vagy repülőgép), de ettől pontosabb mérésre nem alkalmasak. Több esetben is előfordul, hogy nagy magasságban – tiszta időben, nagy magasságban lévő fátyolfelhőzet fölött – detektált utasszállító repülőgépre is riasztották a járőröket, mivel az utasszállító repülőgép repülési iránya egybeesett a más alkalommal már engedély nélkül berepült légi eszközök útvonalával, de attól jóval magasabban. Mivel a hőkamera ezekben az esetekben közel 170-180 fokos azimuton

látta távolodni a detektált légi járművet, így annak hőképét nagyon sokáig észlelte, de a nem változó irány miatt nem lehetett sem a távolságot, sem a magasságot meghatározni. A közel 8-900 km/h sebességgel egy irányba távolodó légi jármű hőképe megegyezett a jóval lassabban repülő (100-120 km/h) sárkányrepülőök hőképével. Ilyen esetekben a 4 motoros utasszállító repülőgépek rendkívül erős hőképét tiszta időben még akár 50-60 km-nél nagyobb távolságból is képesek érzékelni a kamerák, hiszen a jóval kisebb motoros sárkányrepülőgépeket is legalább 20-25 km távolságig képesek detektálni, követni. A hőkamerák esetében a detektálást, követést részben nehezíti a függőleges irányban csak korlátozottan állítható hőkamerafej (+10 fok), amely a hőkamera toronyhoz közel repülő légi járművet magasságában nem tudja követni, felderíteni, csak amikor az már eltávolodott az adótoronytól.



29. ábra: Barabás HRK stabil hőkamera-kezelő központja. Három hőkamera, egy kezelőpult.⁷⁰

A hőkamerák másik korlátozott alkalmazhatósága, hogy hiába került a kirendeltségek illetékességi területén több hőkamera-torony is kiépítésre, ezek kamerái csak egy kezelőpulttal irányíthatóak. Tehát egyszerre csak egy kamerafej irányítható, a többi hőkamerafej ebben az esetben az előre beprogramozott automata-scannelés (autoscan) üzemmódban végzi a felderítést. Az „autoscan” funkció alkalmas a földi tereppontok megfigyelésére, ellenőrzésére, de nem alkalmas a légtér időszakos ellenőrzésére, pont a korlátozott „fejmelés” okán.

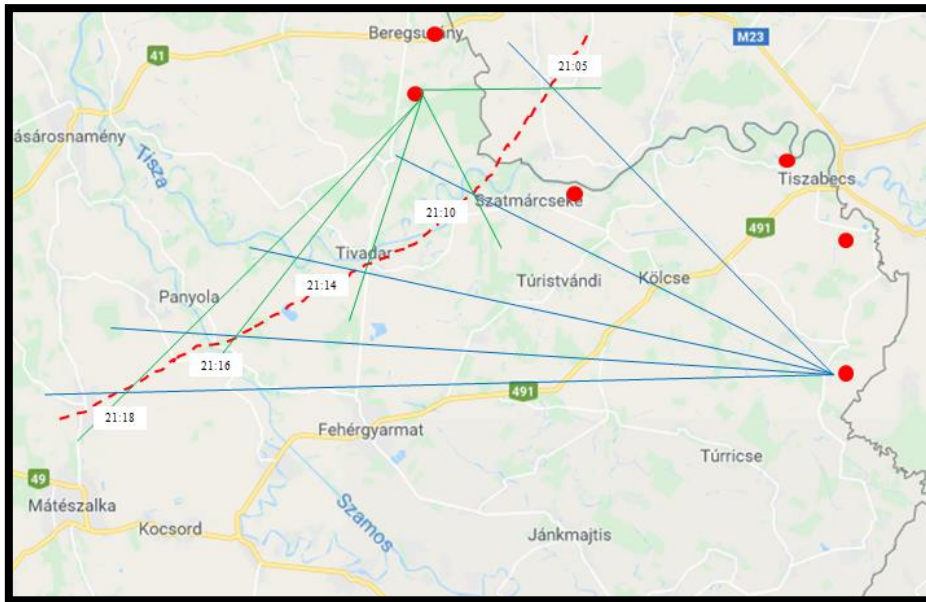
A „több hőkamera-több kezelőpult” alkalmazási elvre a Megyei Rendőr-főkapitányság határrendészeti szakterülete többször javaslatot tett az Országos Rendőr-főkapitányság felé, de a magas bekerülési költségek miatt még nem kerültek kiépítésre a kezelőpultok.

⁷⁰ SzSzB MRFK Határrendészeti Osztály felvétele.

A „több hőkamera, több kezelőpult” elv alapján alkalmazott kamerák sok előnnyel járnának a jelenlegi egypultos hőkamera alkalmazással szemben. A napi gyakorlat és az eddigi felderítési adatok többször is megmutatták, hogy egy-egy légtérsértő légi jármű detektálását egy kirendeltség több hőkamerája is végrehajthatja egyidőben. A jelenlegi alkalmazási rendben azonban csak az egyik kamera választható ki, amellyel a jármű repülése nyomonkövethető. Ez általában az a hőkamera szokott lenni, amelyikhez közelebb vezet el a légtérsértő légi jármű útvonala. A közeledő-távolodó jármű útvonalát követi a hőkamera-kezelő, de folyamatosan csak egy szögéből látja azt – még ha változó azimut értékek alatt is –, és a légi jármű valós térbeli elhelyezkedését nem tudja megítélni. A hőkamera-fejek általában rendelkeznek lézertáv mérővel, de a kisméretű, és kis visszaverő felületű motoros sárkányok lézerrel történő bemérésére nincs sok lehetőség.

Ennek ellensúlyozására került alkalmazásra az ún. „háromszögelési” módszer, amikor két egymástól távollévő hőkamera – akár két különböző határrendészeti kirendeltségen lévő – egyszerre követi nyomon a légtérsértő légi járművet és a kamerafejek irányvektora által mutatott azimut értékeket a TIK-nek diktálva, ott azokat térképen ábrázolják. A két hőkamera által két irányból követett légi eszköz azimut értékei a távolban – a légi jármű megközelítőleges térbeli helyénél – metszik egymást. Ennek a módszernek a segítségével 1-2 km-es pontossággal meghatározható a légi jármű mindenkor helyzete térképen (ehhez szükséges, hogy a két hőkamera pontosan egy időpontban olvassa és diktálja be az azimut értékeket). A térképen megjelölt tartózkodási hely – ami lehet repülési irány, vagy akár maga a leszállóhely – alapján a TIK ügyeletes a TIR térképen ábrázolt járőrök aktuális helyzetét figyelembe véve a légi jármű tartózkodási helyének irányába tudja átcsoportosítani a földi erőket a kutatási feladatok, vagy az elfogás végrehajtására.

Az ún. „háromszögelési módszer” alkalmazására a SzSzB MRFK Határrendészeti Osztálya készített alkalmazási elgondolást, amely a határrendészeti kirendeltségek, illetve a Tevékenységirányítási Központ állománya felé kiadásra került.



30. ábra: „Háromszögelési módszerrel” meghatározott haladási irány.⁷¹

A levegőben lévő légtérsértő légi járművek elfogása, a lassú repülési sebesség és az alacsony repülési magasság miatt csak nehezen kivitelezhető. A Magyar Honvédség készenléti légi egységei (JAS-39 Grippen vadászrepülőgépek) magas sebességük miatt nem alkalmazhatóak a motoros sárkányrepülőgépek elfogására. Az alacsony sebességű motoros sárkányrepülőgépek legfeljebb helikopterrel foghatóak el, azonban a Magyar Honvédség jelenlegi erre a célra alkalmazható Mi-8 típusú helikopterének sebessége 220 km/h körüli, amely egy a légtérsértéshez közeli felszállóhelyről indulva elegendő lehet a légtérsértő elfogására. A legkönnyebben azonban a légi eszközök a felszállóhelyen történhet meg, ahol a jövedéki termékek felpakolása miatt hosszabb ideig tartózkodnak.

7. A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság által tett intézkedések a légtérsértések felderítésére, a csempésztett személyek, áruk feltalálására

2014. november 12-én a Megyei Rendőr-főkapitányság rendészeti főkapitány-helyettese a berepülések felfedezésére, az elkövető személyek elfogására irányuló feladatszabást adott ki a határrendészeti kirendeltségek, a rendőrkapitányságok és a Tevékenységirányítási Központ

⁷¹ SzSzB MRFK Határrendészeti Osztály által készített prezentáció alapján.

állománya számára. A feladatszabás célja az is volt, hogy a légijárművek „dobási zónáit” felderítsék, és azokból következtethessenek további potenciális helyszínekre.

A határrendészeti kirendeltségek által végrehajtandó feladatok:

A stabil hőkamerákat (továbbiakban SHR) és mobil hőkamerákat (továbbiakban MHR) folyamatosan üzemeltetni kell, a hőkamera-kezelők szolgálatuk alatt minden megkezdett órából 6-10 percet fordítsanak légtérfigyelésre. Légtérsértő légijármű észlelése esetén értesítsék a szolgálatirányító parancsnokot és az elkövetés vonalában tartózkodó járőröket. A kezelő igyekezzen meghatározni az elkövetés helyét, irányát. Lehetőség van arra, hogy az ukrán határőrség képviselője – a légtérsértés felfedésekor – a magyar hőkamera-kezelő mellett követhesse az eseményeket, így a folyamatos kapcsolattartás eredményeként hamarabb sor kerülhet az elkövetők elfogására.

Az illetékességi területen szolgálatot teljesítő járőrök folyamatosan figyeljék a légeret (fülelés). Légtérsértő légijármű esetén próbálják meghatározni annak fajtáját, lajstrom jelét és számát, haladási irányát, magasságát. Ha a járőr légijármű le/felszállására utaló hangokat hall, határolja be annak helyét, az észlelést jelentse a szolgálatirányító parancsnoknak, közelítse meg a vélt „ledobási zónát”, kísérelje meg az elkövetők elfogását. Egyéb esetekben figyelje a területet, ellenőrizze a területen mozgó személyeket és járműveket és adataikat rögzítse.

Amennyiben a légijármű mozgása arra utal, hogy elhagyja a határterületet, illetve az adott HRK illetékességi területét, értesíteni kell a szomszédos HRK-t, tájékoztassa őket az eddig beszerzett adatokról, információkról. Ha a légijármű feltételezhetően az ország mélységének irányába hagyja el a határterületet, értesíteni kell a Határrendészeti Szolgálat Mélységi Ellenőrzési és Közterületi Támogató Osztály ügyeletét (mélységi járőrök feladata).

Légtérsértés észlelésekor fel kell venni a kapcsolatot a Magyar Honvédség Légi Vezetési és Irányítási Központtal, tájékoztatást kérni, hogy ők észlelték-e a radaron a berepülést, esetleg nem-e engedélyezett berepülésről van szó. Folyamatosan kapcsolatot kell tartani az ukrán Féllel, az illetékességi terület, illetve a mélységi terület rendőrkapitányságaival, Mélységi Ellenőrzési- és Közterületi Támogató Osztállyal, továbbá a Nemzeti Adó- és Vámhivatallal továbbá az MRFK TIK-el. A légtérsértés észlelése esetén a szárazföldi erők koordinálását a TIK hajtja végre.

Barabás HRK-n helikopter leszállóhely kiépítésével megvalósult az MRFK teljes ukrán határszakaszán szolgálatot teljesítő erők légi támogatása. Ezt követően a Készenléti Rendőrség Légirendészeti Parancsnokság helikopterei rendszeresen hajtják végre határmenti repüléseket, határnyiladék ellenőrzést és az esetleges operatív tevékenység légi támogatását.

Rendőrkapitányságok vonatkozásában végrehajtandó feladatok:

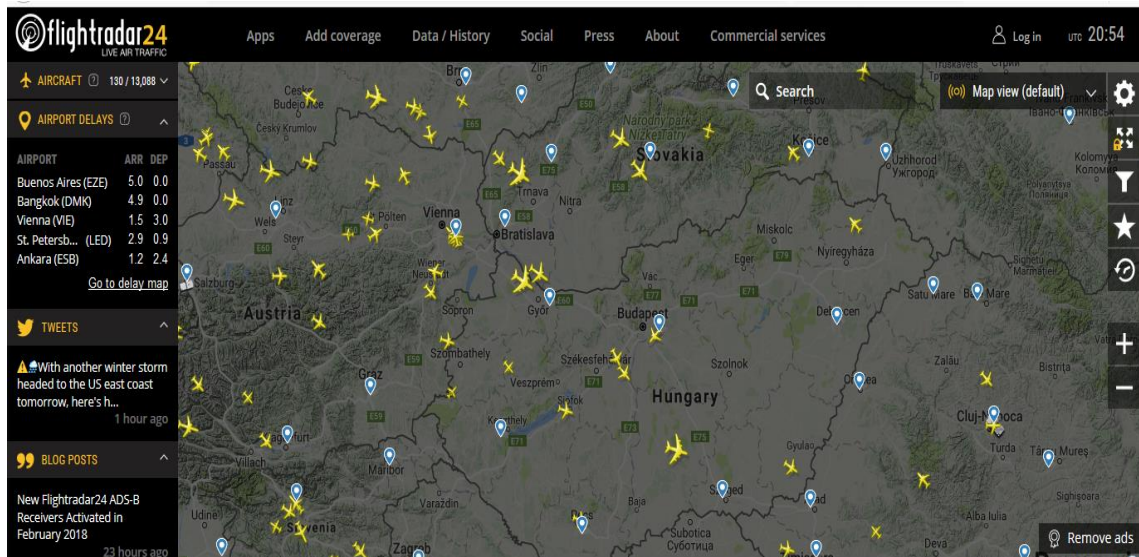
A folyamatos kapcsolattartásnak köszönhetően a szolgálatirányító parancsnokot a HRK tájékoztatja az eseményekről. Az ő feladata, hogy a RK szolgálatban lévő járőröit informálja a HRK és a TIK információi alapján, illetve a járőrök tevékenységét irányítsa. A járőrök által jelentett információkat a szolgálatirányítóknak továbbítaniuk kell az MRFK TIK felé, valamint tájékoztatniuk kell a jelzést adó HRK ügyeletét.

A TIK vonatkozásában végrehajtandó feladatok:

A TIK vezető ügyeletesének a HRK-tól kapott információkról tájékoztatnia kell az a szolgálatban lévő járőröket, ha szükséges fokozott ellenőrzési, illetve figyelési feladatokat kell meghatározni számukra.

Általános végrehajtási szabályként intézkedés került kiadásra a „Flightradar24.com” honlap használatával kapcsolatosan (a honlap a légtérben tartózkodó, bejelentett, a légtérirányításnál leadott repülési tervek alapján nemzetközi légi forgalomban résztvevő légi járművek pillanatnyi helyzetét és repülési adatait jeleníti meg a polgári felhasználók számára térképi felületen). Az intézkedés kiadására azért volt szükség, mert a korábbiakban többször is előfordult, hogy a SHR kezelőszemélyzete olyan repülő objektumokat észlelt mint esetleges légtérsértést elkövető repülőgépeket, amelyek repülési magassága jóval nagyobb volt, mint a korábbi légtérsértést elkövető sárkányrepülőgépeké. A Magyar Honvédség Légi Vezetési és Irányítási Központ ügyelete valamennyi esetben jelentette az érintett HRK-nak, hogy az irányítás nem észlel a megadott térségben légtérsértő légi járművet. Ennek oka valószínűleg az, hogy éjszaka rossz látási viszonyok között a SHR a tőle nagyobb távolságra (40-60 km) lévő légi járműveket- illetve azok hőjelét észlelhette, melyeket a SHR kezelője tévesen légtérsértő légi járműként azonosított.

Ezen „téves riasztások” számát minimalizálni kellett. Ennek érdekében az intézkedés engedélyezi a <http://www.flightradar24.com> című internetes honlap használatát.



31. ábra: Flightradar24.com honlap képe⁷²

Intézkedés került kiadásra a légtérsértő légi járművek leszállására alkalmas területek felmérésére. A helyszínek felkutatásakor figyelembe kell venni:

- A légtérsértő csempészek leszállóhelyként előszeretettel használják a lakott területektől távolabbra eső helyeket, hogy a légi jármű le- és felszállásával járó hanghatások minél kisebb figyelmet keltenek a környéken lakókban.
- A leszállóhely legyen sík terület, azon – illetve a le- és felszállás irányába esően - magas növényzet, árok, villanyvezeték, kiemelkedő tereptárgy ne legyen.
- A leszállóhely könnyen és gyorsan megközelíthető legyen műutak, vagy jól járható talajutak segítségével, hogy a csempészet tárgya – legyen az ember, vagy jövedéki termék – gyorsan tovább szállítható legyen az ország mélységébe.

Konklúzió:

Az illegális migráció 2015. évben tetőzött, ettől az évtől kezdve beszélhetünk a hagyományos értelemben vett „tömeges migrációról”. Előzetes felderítési információ nélkül a kisebb számú (4-5 főből álló) csoportokat is nehéz elfogni, amit tovább nehezíthet, hogy egyszerre, egy időben, több csoport is kísérletet tehet az államhatár jogellenes átlépésére, megosztva ezzel az elfogásukra rendelkezésre álló erőket és eszközöket. Ebben az esetben több tényezőre is figyelemmel kell lenni

⁷² <https://www.flightradar24.com>

(pl.: hol- és hányan követik el az illegális határátlépést, van-e annyi erőnk és eszközünk, hogy mindegyik esemény felderítéséhez és az elkövetők elfogásához tudjuk őket mozgósítani, stb.).

A tömeges migrációval ezeknek a csoportoknak a száma nőtt, és ezzel arányosan nőtt a csoportok létszáma is. Innentől kezdve különösen nagy kihívást jelentett, hogy ezeknek a csoportoknak az elfogását egy időben, több helyen is sikerüljön koordinálni és az elfogásokat maradéktalanul sikeresen végrehajtani. Az illegális migránsokat segítő embercsempészeknek – ha azt akarták, hogy tevékenységük továbbra is jövedelmező legyen –, új módszereket kellett kidolgozniuk.

Az egyik ilyen új módszer lett a személyek levegőben (légi úton) történő átcsempészése a határokon – szó szerint a határok fölött –, kikerülve a határrendészeti kirendeltségek első- és második vonalas, koncentrált ellenőrzéseit. A légi járművekkel történő berepüléseket idővel „továbbfejlesztették”, és a szintén nagy bevételt jelentő jövedéki termék csempészetre is áttértek (bár a jelenlegi adatok alapján még nem lehet tisztán látni, hogy melyik csempészési módszer is volt előbb). Az elkövetők (pilóták), miután kiismerték a terepet ahol a jogellenes tevékenységüket folytatták – stabil hőkamerák helyzete, hatótávolságuk, járőrözési körzetek, terepviszonyok –, igyekeztek egyre nehezebben felderíthető módon végrehajtani a berepüléseket (pl.: stabil hőkamerák vakfoltjait kihasználni, alacsonyan repülni, hogy a radar ne jelezze a helyzetüket). Az ember- és jövedéki termék csempészet mellett mindazon termékek csempészete megvalósítható ilyen módon, amiből nagy bevételre tehetnek szert a csempészek (kábitószer, fegyver-lőszer, borostyán).

A repülés közben nehezen kiismerhető, hogy hol lesz a berepülő légi jármű leszállási helye, ugyanis ezek a járművek rövid le- és felszállóhelyet igényelnek, akár egy futball pálya nagyságú terület is alkalmas lehet számukra. Felderítésre került számos leszállásra alkalmas hely (valószínű leszállóhelyek), amelyeknél egyik fő kritérium volt, hogy jó minőségű utakon, gyorsan, percek alatt elérhető legyen az M3 autópálya.

A légtérsértő járművek azimut szögei összevetésével - több hőkamera egyidejű azimut adatai alapján - „beháromszögezhető” a légi járművek helyzete. Ezt a feladatot a Tevékenység Irányítási Központban célszerű elvégezni – a kirendeltségi hőkamerák által percenként szolgáltatott adatok alapján –, mivel a TIR térkép alapján a térségben lévő földi erőket tudják irányítani az utolsó ismert helyzethez.

A csempészek által alkalmazott határátlépési pontok és a leszállóhelyek változnak, valamint az elkövetés időpontja is (a berepülés történhet rögtön sötétedés után, valamint késő éjszaka

egyaránt), ahogy ez a korábbiakban bemutatásra került, így nehéz általánosítható mintákat, feladatszabásokat kidolgozni.

Mivel a légtérsértő légi járművek elfogására vonatkozó jogszabályok – ahogyan azok a 1.3 és 1.4 fejezetekben bemutatásra kerültek – az elfogó légi járművek számára pontosan leírják az elfogáskor végrehajtandó feladatokat, melyek között kiemelten szerepel, hogy a civil légtérsértő légi járművet az elfogás során nem veszélyeztethetik, így az elfogóknak csak nagyon korlátozott eszközök állnak rendelkezésére a légtérsértő járművel szemben. Amennyiben a légtérsértő jármű nem veszélyeztet nemzetbiztonsági szempontból kiemelkedően fontos objektumot, akkor a leszállásra utasító jelzésen túl csak kísérhetik a gépet. Az elfogást végrehajtó pilótáknak nagy körültekintéssel kell végezniük tevékenységüket, minden esetben törekedni kell a légi jármű lezuhanásának, veszélyeztetésének elkerülésére (pl. 2014. november 07-én a Készenléti Rendőrség Légirendészeti Parancsnokság Mi-2 típusú helikoptere a levegőben elfogta és mintegy 500 méteres távolságot tartva kikísérte az ország légteréből a légtérsértő sárkányrepülőt).

A jövedéki termék és embercsempészet ellen fellépő szervek és szervezetek (rendészeti-, nemzetbiztonsági- és katonai) információcseréje, együttműködése nélkül nehéz valódi sikereket elérni a légtérsértések elleni fellépésben (elkövető és őt a földön segítő személyek, járművek, leszállóhelyek, elszállítási útvonalak ismerete). Az együttműködésbe az ukrán oldali határőrizeti szervek is bevonásra kerültek, de a rendőrség jelzésére ezidáig csak kevés ukrán oldali elfogás történt (a bepakolási helyek ukrán oldalon vannak, ahol maga a bepakolás is hosszabb időt vesz igénybe – többet, mint a szállított áruk kioldása – így a bepakolás ideje alatt van ideje reagálni az ukrán hatóságoknak).

A csempészek ezt a fajta tevékenységet sötétedés után folytatják mindenféle engedély, az illetékes szervekkel való összeköttetés és a polgári repülésre vonatkozó szabályok betartása nélkül. A nem megfelelő látási viszonyok, a helyzetjelző fények és a rádiókapcsolat hiánya miatt, életveszélyes helyzeteket is okozhatnak a légtérsértő légi járművek, mivel veszélyeztetik a légiközlekedés egyéb résztvevőit, illetve azon területek lakóit, amely települések fölött elrepülnek (pl. kényszerleszálláskor nincs lehetőség biztonságos terep kiválasztására, alacsonyrepülés közben beleütközhetnek a magasabb épületekbe).

Egyenlőre azt állapíthatjuk meg az eddigi tapasztalatok alapján, hogy a csempésztevékenység célja kisebb társadalmi veszélyességű áruk csempészete, mivel elsősorban anyagi haszonra akarnak szert tenni. Manapság azonban egyre nagyobb a terrorfenyegetettség világszerte – kiemelten

Európában – ezért féltő, hogyha a rendőrség nem tud kellő hatékonysággal fellépni a „kisebb tárgyi súlyú” csempésztevékenységgel szemben, akkor a későbbiekben előfordulhat, hogy terrorcselekmények elkövetéséhez szükséges, fegyvereket, robbanóanyagokat, illetve a terrorszervezeteket támogatva terroristákat hoznak be hazánk területére (lásd a 2014.12.03-án a Záhony Határrendészeti Kirendeltség illetékességi területén elfogott 2 fő szír állampolgár esete, akik akár terrorszervezethez is tartozhattak volna). Ennek bekövetkezése esetén számolni kell azzal, hogy hazánk akár konkrét terrorcselekmények színhelyévé is válhat.

A légtérsértéssel megvalósított cselekményeket – akár a jövedéki termék csempészetet, akár az embercsempészetet – nézve megállapítható, hogy azok jelentős anyagi előnyökhöz juttatták és juttatják azokat a szervezett bűnözői csoportokat, akik szervezik őket. Ennek ismeretében valószínűsíthető, hogy a lehető legtovább folytatni akarják ezt a cselekményüket, minél nagyobb bevételt elérve. A csempészek a bevételből kiemelkedő életszínvonalon élnek, de fordítanak a csempészetüket segítő eszközök, személyek vásárlására, lefizetésére (pl. éjjellátók, hőkamerák, nagyteljesítményű gépjárművek, sárkány- és motoros repülőgépek, pilóták). A külföldi internetes honlapokon szereplő 1.400-2.000 euró körüli áron vásárolt motoros sárkányrepülőgépekbe megéri beruházni a csempészeknek, mivel azok már egy úton visszahozzák az árukat és hasznot is termelnek. Pilóta körökben van egy mondás, ami szerint, „a repülés szabályait vérrel írták”, azaz a biztonságos repülés érdekében kialakított szabályzókat minden esetben követni kell, mert azok megsértői akár végzetes balesetet is szenvedhetnek, mivel egy néhány tíz, vagy néhány száz méteres magasságból lezuhanó repülőgépben vagy motoros sárkányban nagyon kevés túlélési van a pilótának. A légtérsértő légi járművek pilótáit nem zavarja, hogy tetteik során „minden írott és íratlan” repülési szabályt megsértenek, hogy mások életét és javait is veszélyeztetik meggondolatlan cselekményükkel, minden „józan ész” által állított szabályt felülír az anyagi haszonszerzés iránti vágyuk, kapzsiságuk. Az elmúlt években Szlovákiában több repülőeszköz – Mi-2 típusú helikopter, Smelák típusú kisrepülőgép – szenvedett balesetet, amely során legalább 9 fő életét vesztette.⁷³

Ez a kiemelkedő jövedelem tehát még a folyamatos életveszély ellenére sem riasztja el a csempészeket és a velük együttműködő személyeket, így a hatóságoknak minden lehetséges eszközzel fel kell lépni a csempésztevékenység megakadályozására, megszüntetésére, amely ha így folytatódik előbb-utóbb súlyos következményekkel járhat Magyarország számára.

⁷³ <http://www.bumm.sk/belfold/2015/11/13/gyorshir-lezuhant-egy-ukran-helikopter-szlovakia-keleti-hataranal>

Javaslatok:

Szeretném azokat a javaslatokat ismertetni, melyek – véleményem szerint – hasznosak lehetnek a berepülések megelőzésében, felderítésében, megszakításában és az elkövetők elfogásában.

- Mindenekelőtt az egyik legfontosabb teendő a személyi állomány képzése. Az állományt fel kell készíteni arra, hogy minél hatékonyabban léphessen fel a TDK-ban bemutatott cselekmények elkövetőivel szemben. Ennek első lépése, hogy meg kell tanulniuk, hogyan tudják egyáltalán felismerni a légtérsértést elkövető légi járműveket, azok hangját, amiből pontos következtetéseket tudnak levonni annak típusára vonatkozóan (jelenleg ugyanis sokszor vezet téves riasztáshoz, hogy magasan repülő utasszállító repülőgépek hangjára is berepülési riasztást jelentenek le a járőrök). Az ilyen ismereteket egy repülőtéren lehet megtanítani a képzésen résztvevőknek, akik a repülőtéren töltött idő alatt megvizsgálhatják azokat a földön, meghallgathatják a hangjukat a földön és a levegőben – felszállás és leszállás közben – egyaránt. Ez azért fontos, mert a repülőgép hangjából lehet következtetni annak típusára, térbeli helyzetére, milyen távolságra van tőlünk, illetve ha a repülőgép feltételezett leszállóhelyét felfedezték, a futómű által a földön hagyott nyomok alapján megállapíthatják a jármű típusát (és a rögzített nyomok a későbbiekben az eljárás során bizonyítékként is felhasználhatóak a csempészek és a pilóta ellen).
- A stabil hőkamerák alkalmasak arra, hogy már nagyobb távolságból is észleljék a légtérben a határ felé közeledő, vagy azt jogellenesen átlépő légi járműveket. A repülőgépek pilótái korábbi berepülések során kitapasztalták, a hőkamerák helyét és hatótávolságukat, ezért igyekeznek a stabil hőkamerák által be nem látott területeken folytatni a jogellenes tevékenységüket. Ezekre a területekre mobil hőkamerás járőrszolgálatot célszerű szervezni, hiszen ezeket a járműveket el tudjuk helyezni a stabil hőkamerák vakfoltjaiban és így minimalizálhatjuk a hőkamerával le nem fedett területek nagyságát.
- Egyes határrendészeti kirendeltség illetékességi területén (Kölcse-, Beregsurány-, Barabás-, Záhony Határrendészeti Kirendeltség) több stabil hőkamera-torony is található. Azonban egy kirendeltségen egyszerre csak egy stabil hőkamerát tudnak manuálisan kezelni, mert kirendeltségenként csak egy kezelőpult jut több hőkamerára. Amíg az egyik hőkamerát manuálisan kezelik, addig a többi hőkamera előre beprogramozott irányban automatikus scannelést végez. Ilyenkor a scanpályán nehéz észrevenni a hőforrásokat. Erre

megoldást jelentene, illetve ezáltal a hőkamerák kihasználhatóságát növelhetné, ha egyszerre legalább 2 stabil hőkamera fejet lehetne irányítani (más-más kezelőpulttal), így más-más szögben lévő kamerákkal lehetne nyomon követni a légtérsértő járművet, és annak pontos helyzetét a „háromszögelés” módszerével meghatározni.

- A Tevékenységirányítási Központ Határrendészeti Ügyeletes (aki részéről célszerű lenne a kirendeltségek illetékességi területének ismeret) a berepülések esetén vegye át az események irányítását, koordinálja a földi erők mozgását a rendelkezésre álló és a határrendészeti kirendeltségekről beszerzett információk alapján (a légtérsértő légi jármű haladási irányának azimut adatai, stb.). Ezt a szervező-irányító jellegű tevékenységet fejleszteni lehet, ha a korábban készült hőkép felvételeket, illetve a berepülésekkel kapcsolatos tapasztalatokat feldolgozzuk, elemezzük az ügyeleten dolgozókkal.
- Területi szinten (megyei rendőr-főkapitányságok) drónnal felszerelt egységek létrehozására kell törekedni, illetve rendszeresíteni kell a pilóta nélküli repülőgépeket (Unmanned Aerial Vehicle-UAV). Ezek az eszközök (25-30 km hatótávolsággal) segítik a feltételezett leszállóhelyek felkutatását, a „szárazföldi” csempészek tevékenységét és az elszállítási útvonalakat ellenőrizhetővé teszik, valamint egyes esetekben a légtérben közlekedő légi jármű mozgását is követhetik.
- Fokozni kell a Készenléti Rendőrség Különleges Szolgálatok Légirendészeti Parancsnokság helikopteres jelenlétét a térségben, hiszen a helikopterekkel sokkal könnyebb megközelíteni a lassabban haladó légi járműveket, illetve azok leszállásra kényszerítésében és elfogásában is fontos szerepet játszhatnak, amiben felhasználhatják a fedélzeti hőkamerákat.
- A jövőben a hatékony fellépést, a légtérsértésekre történő gyors és elrettentő reagálást növelheti a Magyar Honvédség állományában lévő Mi-24-es harci helikopterek határközei repülőterekre történő telepítése (pl. Nyíregyháza repülőtér, amelynek határtól való távolsága 60 km). A több mint 330 km/h órás sebességre képes, felfegyverzett helikopterek (géppuska, gépágyú, rakéták) riasztástól számítva kevesebb mint 10 perc alatt a határmenti térségben lehetnek, a légtérsértő légi járművek elfogására. Ez a sebesség közel 100 km/h magasabb mint a Mi-2, vagy Mi-8 típusok sebessége. Internetes hírportálok beszámoltak arról, hogy a Magyar Honvédségnél jelenleg 12 db Mi-24 harci helikopter felújítását, ismételt rendszeresítését tervezik, amelyből 4 db-ot már el is szállítottak nagyjavításra.⁷⁴

⁷⁴ <https://magyaridok.hu/belfold/javitasra-szallitottak-mi-24-eseket-2491774/>

- A Magyar Honvédség Bánkút-i radarállomása csak korlátozottan tudja felderíteni a határmenti térséget – a Tokaj illetve, a Bánkút környezetében található hegyek, korlátozzák a radar által belátható terület nagyságát, magasságát –, így szükség lenne arra, hogy a Magyar Honvédség mobil légtérfelderítő (radar) állomásait az államhatár mélységében elhelyezzék a légtérsértések időbeli felderítés érdekében.

ÖSSZEGZÉS:

A Tudományos Diákköri munkámban bemutatott új módszer – légi járművekkel történő csempészet – Magyarország tekintetében csak a külső határszakaszon, azon belül is a magyar-ukrán viszonylatban terjedt el. Az ellene való fellépést komolyan kell venni, hiszen a későbbiekben akár a társadalomra nagyobb veszélyt jelentő fegyver, lőszer, kábítószer csempészetre is áttérhetnek, vagy terroristákat is bejuttathatnak hazánk és az Európai Unió területére.

Ennek megfékezése a Rendőrség és vele kapcsolatban lévő valamennyi rendészeti- és nemzetbiztonsági szerv feladata, továbbá a Magyar Honvédség illetékes csapatainak bevonása is szükséges a sikeres fellépés érdekében. Az elkövetők felderítése és a levegőben, vagy a földön történő elfogása összehangolt munkát igényel. Ha nem sikerül az elfogást a levegőben végrehajtani, még lehetőség adódik az elkövetők és segítők szárazföldön történő elfogására, egy megfelelő helyen felállított ellenőrző-átengedő pont (EÁP) felállításával, célzott járőrtevékenységgel, fokozott ellenőrzések elrendelésével (pl. a határátkelőhelyeken átlépő, látókörbe került személyek jelzésére), vagy az ún. „forró-nyomos” üldözéssel.

Az elkövetők elfogására akár azok menekülése során is sor kerülhet, hiszen számukra még mindig jobban „megéri” az anyagilag, ha az elkövetési eszközüket – legyen az sárkányrepülő, vagy szállító repülőgép – a helyszínen hagyják, de őket a segítők kimenekítik a helyszínről.

A légtérsértők tevékenysége nem csak önmagukra, hanem a lakosságra nézve is életveszélyes, hiszen alacsony repülésük közben bármikor lezuhanhatnak, vagy bármilyen kivilágítatlan tárgynak, objektumnak neki repülhetnek, ezzel balesetet okozva.

A dolgozatomban bemutatottakból egyértelműen arra következtethetünk, hogy a levegőben történő csempésztevékenység továbbra is folytatódni fog. A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság által alkalmazott eljárások jó irányt mutatnak a csempészet elleni fellépésben, de önmagába véve nem elégségesek. A dolgozatban igyekeztem néhány javaslatot bemutatni, melyek bevezetése hozzájárulhat ahhoz, hogy az ukrán viszonylatban a berepülések számát minimalizálni, felszámolni sikerüljön.

Felhasznált irodalom

- A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálat által a légtérsértések témakörében készített jelentések, prezentációk, szakirányítói intézkedések;
- Hautzinger Zoltán, Hegedüs Judit, Léenner Zoltán: A migráció elmélete, NKE RTK Budapest 2014.;
- Háy György: Repülők, műszerek, emberek, Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1980;
- Repülési Lexikon 1-2 kötet, főszerkesztő: Szabó József, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991.

Uniós jogszabályok:

- Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről;
- Az Európai Parlament és Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről.

Magyar jogszabályok:

- Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.)
- 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről;
- 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről;
- 1998. LV. törvény a Magyar Köztársaság és Ukrajna között a magyar-ukrán államhatár rendjéről, a határkérdésekben való együttműködésről és kölcsönös segítségnyújtásról szóló, Kijevben 1995. május 19-én aláírt Szerződés kihirdetéséről;
- 2006. évi LXXXV. törvény a Magyar Köztársaság és Románia között a magyar-román államhatár rendjéről, az együttműködésről és a kölcsönös segítségnyújtásról szóló, Bukarestben, 2005. október 20-án aláírt Szerződés kihirdetéséről;
- 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről;
- 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről;
- 4/1998. (I.16.) Korm. rendelet a magyar légtér igénybevételéről;

- 159/2010. (V. 6.) Kormányrendelet a repülőtér létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól;
- 392/2016. (XII.5) Korm. rendelet a katonai légügyi hatóság kijelöléséről;
- 21/2015. (V.4) NFM rendelet a légi járművek gyártásáról, építéséről és műszaki alkalmasságáról;
- 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól;
- 26/2007. (III.1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről;

Publikációk:

- Országgyűlés Hivatala infojegyzet 2017/80;
- Rendészettudományi szószedet, Szerkesztette: Dr. univ. Beregnyei József Magyar Rendészettudományi Társaság (Budapest 2008.);
- Kohári István alezredes: A légtér felügyelet ellátása és a válságkezelésre történő áttérés a szuverenitás tükrében (Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem PhD értekezés – 2004.).

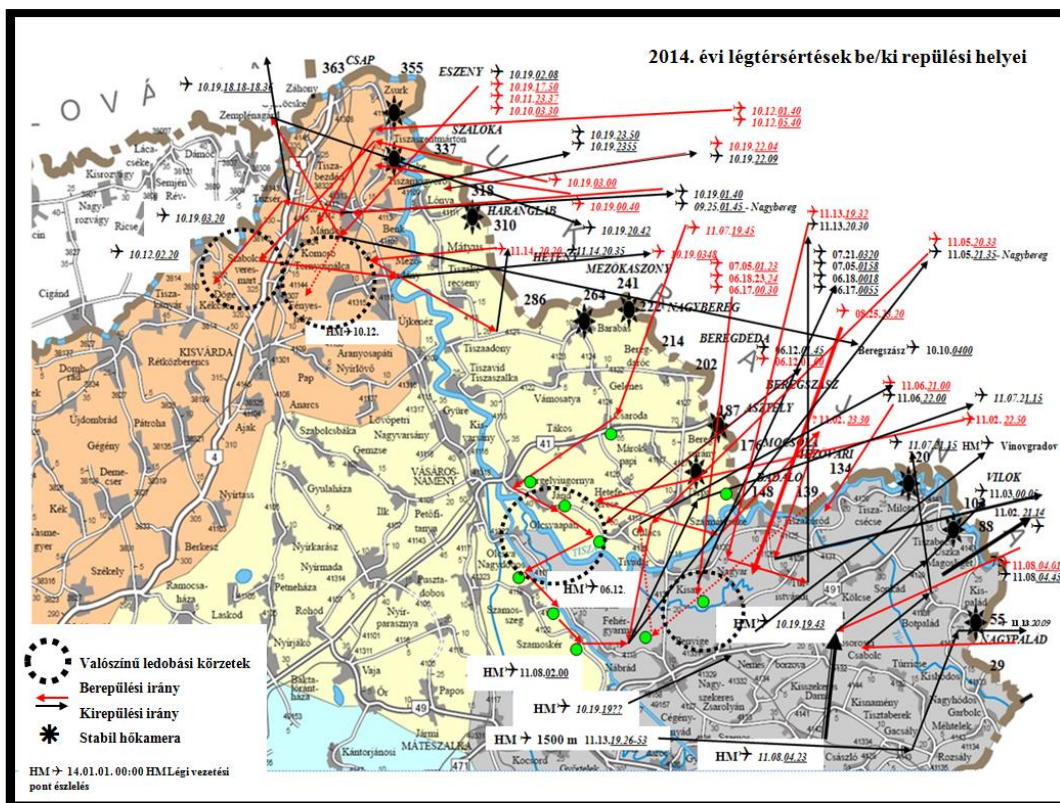
Internetes források:

- <http://www.szon.hu/csempesz-sarkanyrepulot-talaltak-a-magyar-ukran-hatarnal/3153257>, letöltés: 2018.01.27. 12:30
- <http://www.szon.hu/video-cigarettacsempesz-magyar-sarkanyrepulo-akadt-horogra-ukrajnaban/2941575>, letöltés: 2018.01.28. 20:06
- <http://edafly.freewb.ro/>, letöltés: 2018.01.29. 21:04
- http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_520_nemzetkozi_kozjog/c_h05s09.html, letöltés: 2018.01.29. 21:33
- <http://legter.hu/legterek/>, letöltés: 2018.02.01. 20:10
- <https://legikozlekedes.com/2017/06/17/a-legterek-i-avagy-hogyan-szarnyaljunk-szabadon/#prettyPhoto>, letöltés: 2018.02.01. 21:04
- <http://w3.datanet.hu/~eger/compdoki/uj/legter.htm>, letöltés: 2018.02.03. 21:10
- <http://iho.hu/hir/szabad-az-egi-palya-150206>, letöltés: 2018.02.04. 21:51
- <https://index.hu/belfold/radar1014/>, letöltés: 2018.02.05. 22:03
- https://honvedelem.hu/cikk/34486_ahol_a_radar_nyelvet_beszelik, letöltés: 2018.02.07. 22:18
- <http://docplayer.hu/46914694-Zarojelentes-p-sulyos-repuloesemeny-budapest-orczy-kert-eseti-legter-majus-18-pzl-an-2-boeing-ha-mea-ei-dpa.html>, letöltés: 2018.02.09. 20:32

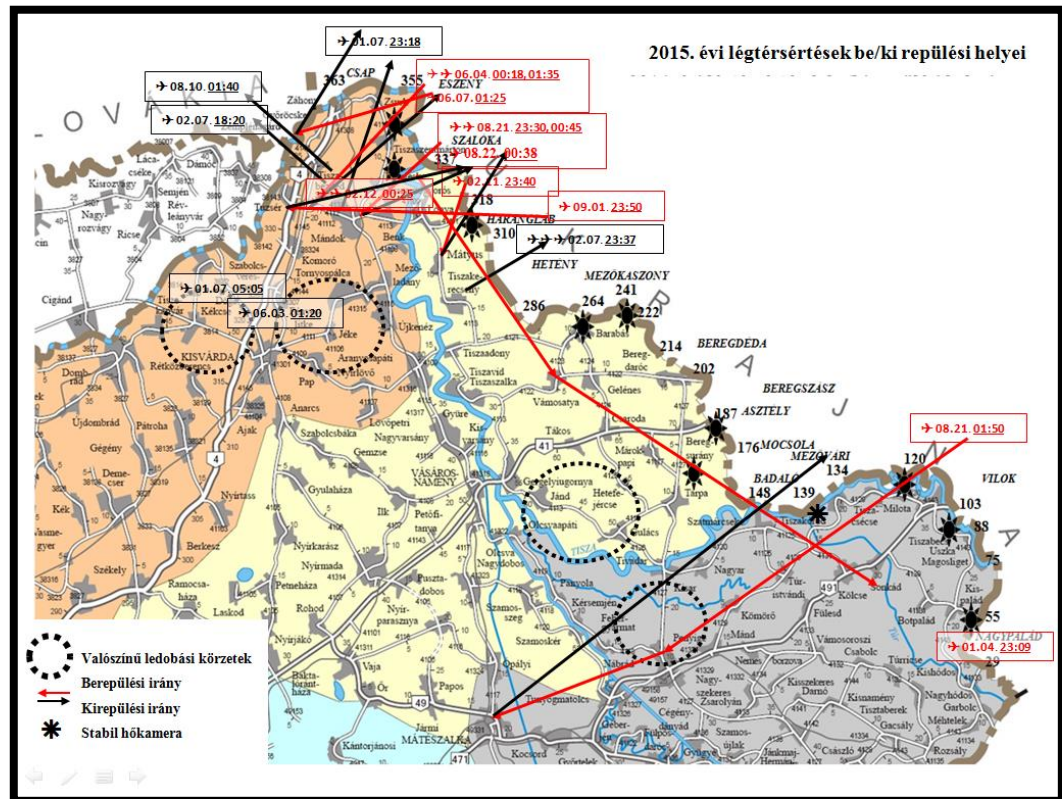
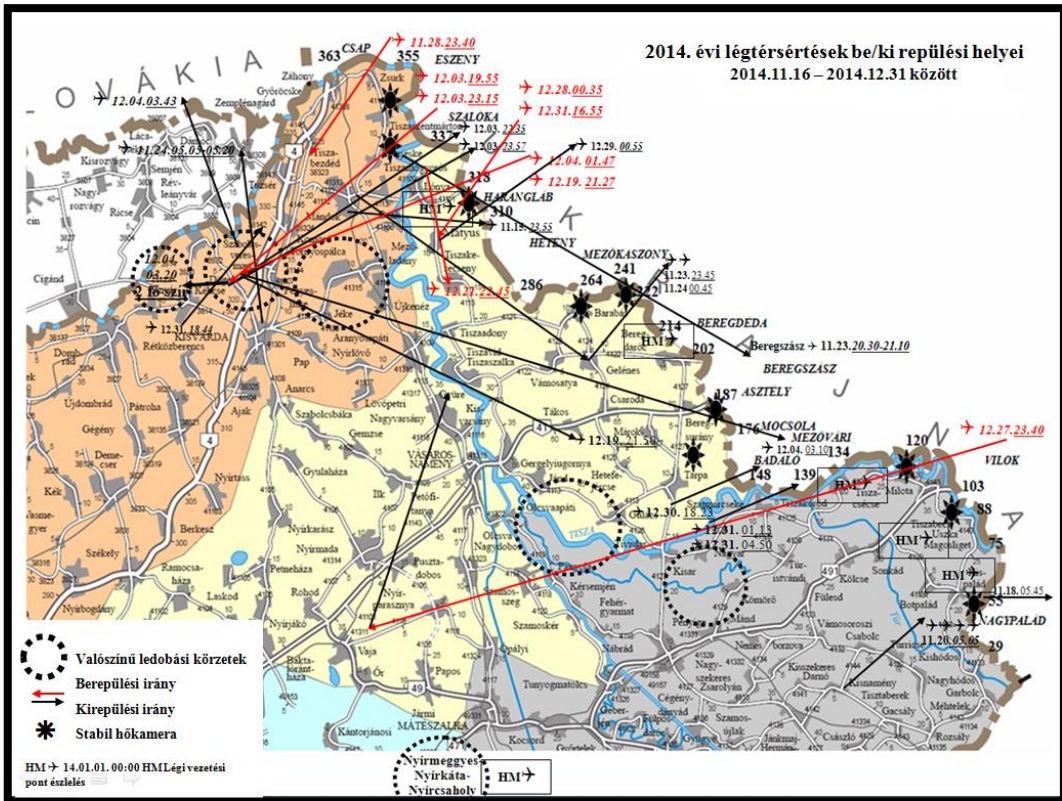
- <https://www.google.hu/maps>, letöltés: 2018.02.11. 20:08
- https://www.youtube.com/watch?v=IEfcuK_4o8Y&t=40s, letöltés: 2018.02.13. 21:29
- <http://border.gov.md/index.php/en/home-en/1751-the-trike-that-was-carrying-cigarettes-in-romania-identified-and-detained>, letöltés: 2018.02.15. 22:44
- <https://www.youtube.com/watch?v=Gbd1WnfBuzY>, letöltés: 2018.03.02. 22:30
- <https://www.youtube.com/watch?v=e-druCyVnH0&t=44s>, letöltés: 2018.03.02. 22:34
- <http://www.flightradar24.com>, letöltés: 2018.03.05. 20:12
- <https://net.jogtar.hu>, letöltés: 2018.02.11. 18:55
- <http://www.rendeszet.hu/rendeszeti-szoszedet>, letöltés: 2018.02.10. 23:10
- <http://galatech.hu/pg/dir/HC-legtergazdalkodas.htm>, letöltés: 2018.02.22. 19:02
- <http://www.motorossarkany.hu/katalogus.php?id=1>, letöltés: 2018.02.10. 23:32
- <https://legikozlekedes.com/2017/06/17/a-legterek-i-avagy-hogyan-szarnyaljunk-szabadon/#prettyPhoto>, letöltés: 2018.02.16. 20:07
- http://www.hmzrinyi.hu/termek/magyarorszag_1_500_000_icao_terkepe, letöltés: 2018.03.10. 21:01
- <http://www.flightpanel.com>, letöltés: 2018.02.10.
- <http://www.bumm.sk/belfold/2015/11/13/gyorshir-lezuhant-egy-ukran-helikopter-szlovakia-keleti-hataranal>, letöltés: 2018.02.10.
- <https://magyaridok.hu/belfold/javitasra-szallitottak-mi-24-eseket-2491774/>, letöltés: 2018.03.15. 11:21.

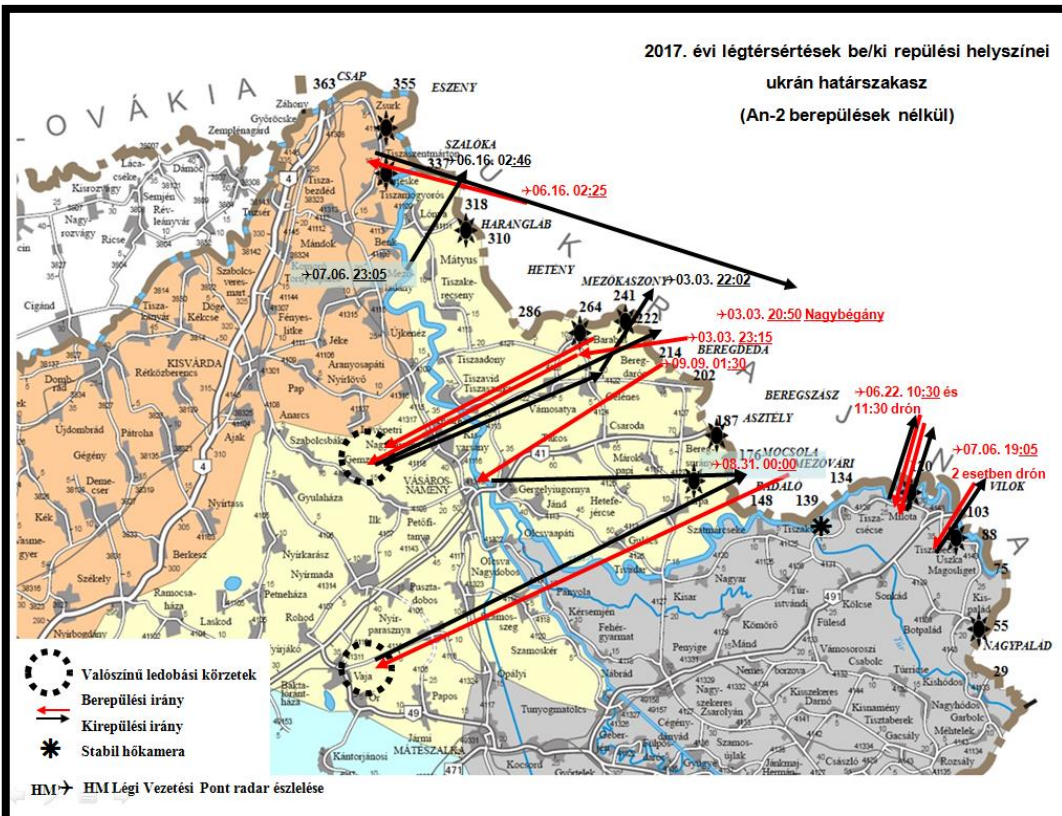
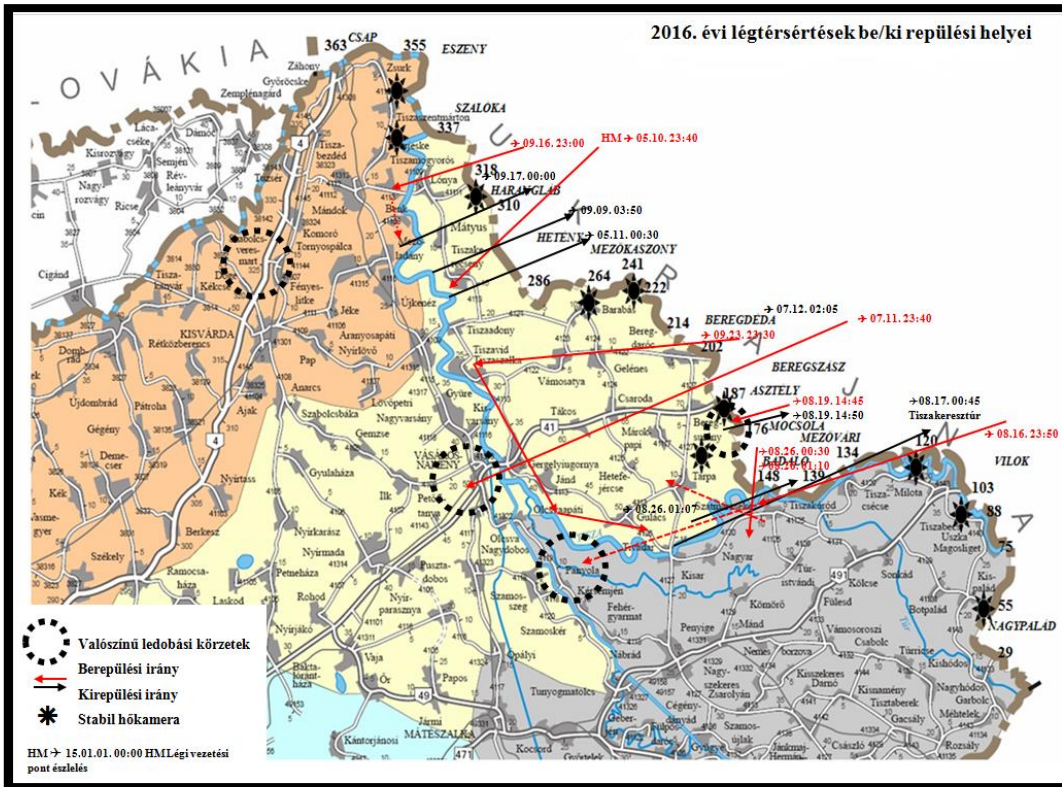
Mellékletek:

Térképek a 2014-2017. évek között bekövetkezett légtérsértésekről, azok bekövetkezési időpontjait, be- és kirepülések helyszíneit (határjelek térsége) bemutatva:⁷⁵



⁷⁵ SzSzB MRFK Határrendészeti Osztálya által a légtérsértéseket bemutató prezentációból átvéve





Teke András

„Stratégiaiul” is ugyanazt jelenti?¹

A változások a stratégiai gondolkodást, tervezést, megoldásokat is érintik. A klasszikus megközelítések mellett újszerűnek tűnő jelenségekre is van példa. A felgyorsult mechanizmusok sok esetben kikényszerítik a korábban elfogadott megoldások helyett az azonnali eredményt ígérő megközelítéseket. Az intézményi működés és a stratégiai megoldások egyfajta, egyelőre nem ismert kimenetelű közeledése/közelítése tapasztalható, főleg több országot is érintő helyzetekben. Erre a jelenségre hoz fel egy példát jelen tanulmány.

Is it the same when interpreted to strategic terms?

Changes do affect strategic thinking, planning and solutions. Paralell to the traditional approaches, seemingly new-made solutions do emerge as well. Accelerating mechanisms do encourage approaches with the promise of instant gains instead of established methods. Institutional mechanisms and strategic solutions seem to be converging with a yet unknown outcome, especially in situations affecting multiple countries. Current thesis aims to examine such an example.

Bevezetés

Ha valaki egy adott szakterülettel hosszabb időn keresztül, behatóan foglalkozik, gyakran tapasztalhatja, hogy az általa tanulmányozott anyagok egy része nem mindig illeszkedik abba a trendbe, ami megszokott, elfogadott, vagy elvárt. Vannak törvényszerűségek, elvek, módszertanok, és ezzel együtt szabályozások, előírások, elvárások. Van elmélet és van gyakorlat. Van tervezés és van megvalósítás. Létezik politika, tudomány, szakma, közvélemény és a logika, vagy a józanész. Ezek nincsenek mindig szinkronban.

A másik fontos kérdés a változások kezelése. Bármely folyamat, jelenség kezelésének (vagy „nem kezelésének”) komplexitásából kiindulva nem mindegy, hogy az milyen szinten (stratégiai, taktikai, operatív), mikor (megelőző, beavatkozó, követő, reagáló vagy éppen

¹ Kézirat lezárva: 2019.11.30. A szövegben szereplő rövidítések Magyarország Nemzeti Határigazgatási Stratégiája 2019-2021.-ből kerültek átvételre. <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> (Letöltve: 2019-09.23.)

passzív), hogyan, „milyen áron” és milyen következményekkel valósul meg. Az előbbiekből kiolvasható az is, hogy esetleg a kezelés el is maradhat, de létezhet „bizonyító erejű stratégiai dokumentum”, amely szerint mégis „valami történt.”

A változások jellege, volumene, periodicitása, lefolyási ideje, intenzitása olyan mértékben átalakult az elmúlt évtizedben, hogy a hagyományos megközelítések már nem mindig alkalmasak a kezelésre.

A paradigmák továbbélése és az „újnak” való formális megfelelés deklarálása sajátos megoldások formájában tapasztalható. Ez a megközelítés nem túlságosan biztató, mert már nem az „állandóság változása” a meghatározó, hanem a „változások állandósága”. Ez utóbbi azt is jelenti, hogy változtatásokra van/lenne a szükség többek közt a gondolkodásmódban, a megoldásokban, a szervezeti működésben, a szervezeti fejlődésben/fejlesztésben, az egyes szervezetek, sőt, az emberek megfeleltetésében is. Egyszóval meg kell(ene) felelni a változások által kiváltott következményeknek. Ez lehet előrelátó, hosszútávú megoldási elképzelés, középtávú stabilizáló hozzáállás, rövidtávú korrekció, azonnali „tűzoltó megoldás”, vagy éppen a kivárás. Mivel a változások (a fentiek ellenére, megfelelő módszertannal) hosszabb távon (is) prognosztizálhatók, célszerű lenne a stratégiai gondolkodást és a hozzá kapcsolódó megoldásokat preferálni.

Ezzel el is jutottunk a címben feltett kérdéshez: hogyan célszerű viszonyulni a stratégiai gondolkodáshoz és annak eredményéhez?

A megalapozott és felelős tudományos-szakmai gondolkodás és az aktuálpolitikai megközelítések általában nehezen egyeztethetők össze, ugyanakkor a fenti viszonyrendszer jellege ráirányíthatja a figyelmet az adott folyamatok, rendszerek működésének sajátosságaira. 2019. augusztus 28-án jelent meg a sajtóban egy terjedelmes cikk, amely szerint „*Négy éve hirdette ki a kormány a tömeges bevándorlás okozta válsághelyzetet, noha most publikált határőrizeti stratégiája is elismeri, az illegális migráció alig érzékelhető.*”² Mi olvasható ki az idézetből? Pl. válsághelyzet, *publikált határőrizeti stratégia* és alig van illegális migráció, költségvetés, EU-s pénzek, stb.

Ha tudományosan és szakmailag is megalapozottan szándékozunk megvizsgálni a kérdést (nem a publikált híryanagot!), akkor célszerű magát a stratégia dokumentumot elemezni.

A Magyar Közlöny 2019. évi 137. számában került közzétételre a Kormány 1471/2019. (VIII. 1.) határozata Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiájáról, *(a továbbiakban: NHS)* deklarálva, hogy „*A Kormány elkötelezett szándéka, hogy Magyarország a jövőben is a*

² Nem migránsáradat, hanem a határőrök hiánya okoz gondot a kormánynak, 2019. augusztus. 28.
https://hvg.hu/itthon/20190828_hatarorizeti_strategia (Letöltve: 2019.09.23.)

legbiztonságosabb külső határokkal rendelkező tagállam maradjon az Európai Unión belül, valamint hozzájáruljon a migrációs folyamatok és a határokon átnyúló bűnözés hatékony kezeléséhez, a belső biztonság garantálásához, továbbá a schengeni térségen belüli szabad mozgás fenntartásához. E célok elérése érdekében a Kormány 1. elfogadja a „Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019–2021” című dokumentumot (a továbbiakban: Stratégia), és elrendeli a kormányzati portálon történő közzétételét;”³ (Egy publikus dokumentumról van tehát szó.)

A Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021. című dokumentumot célszerű kontextusba helyezni. Ehhez a (1) klasszikus stratégiai tervezés elméleti és gyakorlati megoldásait, módszertanát, (2) a 38/2012. (III. 12.) Korm.rendeletet a kormányzati stratégiai irányításról⁴, (3) Finnország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiáját⁵ (Finland National Integrated Border Management Strategy), (4) Az Európai Unió által a 2014-2020. közötti uniós programozási időszakban létrehozásra kerülő Belső Biztonsági Alaphoz kapcsolódó hétéves szakpolitikai stratégiát⁶, (5) a Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiájában is hivatkozott „az Európai Határ- és Parti Őrségről és az (EU) 2016/399 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 863/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet, a 2007/2004/EK tanácsi rendeletet és a 2005/267/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. szeptember 14-i (EU) 2016/1624 európai parlamenti és tanácsi rendeletet, 2016. október 6-i hatályba lépésével kötelező európai jogszabály szintjén a fenti rendeletben került először meghatározásra az integrált határigazgatás (a továbbiakba: IBM) fogalma. E rendelet szerint kötelező a tagállamok számára a nemzeti IBM stratégiák kidolgozása. A nemzeti stratégiának összhangban kell lennie a Frontex által kidolgozott stratégiával, figyelembe véve a Rendeletben említett tizenegy stratégiai összetevőt. Így az Európai Határ- és Parti Őrség átfogó stratégiája a Frontex stratégiából és a tagállamok stratégiáiból áll.”⁷ anyagokat célszerű alapul venni.

A NHS terjedelmében, megjelenésében és tartalmában is eltér a megszokott stratégiáktól, ezért is célszerű a párhuzamok oldaláról való megközelítés. A dokumentumban szereplő „Előszó” egyfajta vezetői összefoglalóként irányítja rá a figyelmet, hogy mire lehet számítani az

³ <http://www.kozlonyok.hu/nkonline/MKPDF/hiteles/MK19137.pdf> (Letöltve: 2019.09.23.)

⁴ <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1200038.KOR&celpara=55&goto=-1> (Letöltve: 2019.09.11.)

⁵ https://www.raja.fi/download/75718_30778162_IBM_taittotoy_Rajavartioliitos_v1_netti.pdf?5681430872cfd588 (Letöltve: 2019.09.11.)

⁶ http://belugyialapok.hu/alapok/sites/default/files/BBA_strat%C3%A9gia.pdf (Letöltve: 2019.09.11.)

⁷ Magyarország Nemzeti 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%A9gia%202019-2021.pdf> (Letöltve: 2019-09.23.)

anyagban, egyúttal jól adagolt marketingszemlélettel arra is rámutat, hogy az anyag „megfelel az elvárásoknak”.

Itt olvasható: *„A dokumentum szakpolitikai stratégia, amely tartalmazza a határigazgatási terület helyzetelemzését és értékelését, a megvalósítandó, mérhető célok rendszerét, a szükségesnek ítélt beavatkozási területeket, valamint a meghatározott beavatkozások, intézkedések mellé hozzárendeli a végrehajtáshoz szükséges személyi, tárgyi, szakmai és szervezeti feltételeket. Szerkezetileg két fő részből áll: a stratégia leírásából és a táblázatos cselekvési tervből.”*

Ez a bekezdés lesz a továbbiakban kiindulási alap.

1. Néhány előzetes elméleti alapvetés

A stratégiát illetően könyvtárnyi (szak)irodalom áll rendelkezésre. Abban a szakterület művelői általában egyetértenek, hogy a történelmi stratégiai gondolkodás alapjait a katonai területen kell keresni, amelyből a XX. század második felétől az üzleti/vállalkozói/marketing és egyéb stratégiák is kialakultak. Napjainkban viszont egy sajátos visszaható mechanizmus figyelhető meg, ami a biztonsági, katonai, rendészeti, közigazgatási gondolkodásba az üzleti/marketing megoldásokat igyekszik, nem egyszer vulgáris leegyszerűsítésekkel, a kompatibilitás vizsgálatának mellőzésével „átvinni”. Sok esetben rendszeridegen megoldások is felbukkannak e téren és akár a szabályozásokba is bekerülhetnek. Ez többek közt pl. a laterális gondolkodásban, vagy a túlzottan eredmény- és profitorientált, politikai és egyéb érdekérvényesítési megközelítésekben is megfigyelhető.

Az üzleti szférában elfogadott gondolkodásmód hatása megnyilvánul a menedzsment technikák és módszerek kontrolálatlan terjedésében is, ami sok esetben a hagyományos hierarchikus-bürokratikus intézményrendszerrel nehezen összeegyeztethető helyzeteket (is) teremthet.

2004-től, az EU-tagsági viszony pedig éppen a menedzsment szemléletet preferálja, ami főleg a programok és a projektek esetében paradox helyzeteket is teremthet az intézményi tervezésben és megvalósításban.

Az EU-ban „futószalagon” készültek/készülnek a stratégiaiainak nevezett, sajátos szemlélet alapján elnevezett dokumentumok (pl. van program, ami valójában stratégia, és van stratégia, ami inkább akcióterv, stb.) amelyek nem mindig kerülnek megfelelő módon rendszerbe, vagy folyamatba illesztésre, sőt az egyes folyamatok lezárása is gyakran „látványosan” elmarad egy újabb „stratégiai” dokumentum megalkotásával. Ehhez társul az az igény is, hogy a politika szereti az instant, gyors, látványos és sokszor önigazoló megoldásokat, ezért mindent igyekszik „feladatosítani”, felelőshöz kötni.

De! A stratégia bár tervdokumentumnak (is) tekinthető, egyértelműen nem feladatterv!

A felgyorsult folyamatok gyors megoldást igényelnek, ezért a „stratégiai távlatokat” az intézményrendszerek igyekeznek lerövidíteni, aminek megvannak a maga, sokszor utólag nehezen korrigálható következményei.

A tervezési időtávok nem mindig fedik le a szükséges teljesítési/megvalósítási időtartamokat, hanem gyakran a politika, a gazdaság vagy valamilyen érdek által vezéreltek, befolyásoltak. Vagy egyszerűen „csak” forrásbiztosítási kényszer alatt állnak. A parlamenti és helyhatósági választási ciklusok, a költségvetés-tervezési időszakok, a támogatások futamideje miatt sok esetben az egyébként indokolt időszükségleteket a tervezők „elrejtik”, és főleg a forrásokra és a lehetőségekre koncentrálnak. A XXI. század elején pl. a Pentagon is 50 évre tervezett, most azonban az igazán hosszú távú tervek csak olyan országokban reálisak, ahol a források is hosszú távra garantálhatók. Nem meglepő, hogy az Egyesült Arab Emírségek 2071-ig készítettek stratégia tervet.⁸

Üzleti értelemben hosszabb időtávnak az 5 évnél hosszabb, általában 5-10 éves, középnek az 5 évnél rövidebb, jellemzően a 3-4 éves, rövidnek az 1-2 éves tervezés számít. (Megjegyzendő, hogy az 1970-es években még a hosszabb távot 10 év, a középtávot 5 év felett számolták.) A mai marketing-alapú tervek esetében a három év feletti időtartam már hosszú távúnak tekinthető.

A 38/2012. (III. 12.) Korm. rendelet a kormányzati stratégiai irányításról, 3. Értelmező rendelkezések, 7. § alapján: *hosszú táv*: tíz évet meghaladó időtáv; *középtáv*: legalább négy, legfeljebb tíz éves időtáv; *rövid táv*: legalább egy, legfeljebb négy éves időtáv.

Hogyan célszerű eljutni a klasszikus stratégiához? Minden országnak van valamilyen néven nevezett Alkotmánya (Alaptörvény). A társadalmi berendezkedésnek ez az alapja. Minden országnak van deklarált általános politikája, amelyből a különböző területek/ágazatok szakpolitikája „levezethető”. Ezek a szakpolitikák érinthetnek csak egy területet, de lehetnek átfogó, ágazati jellegűek is. A szakpolitikák alkotják a stratégiai koncepciók alapját, amelyekből a stratégiák „keletkezhetnek”.

A stratégiák nagyon sokfélék lehetnek. Egészen 2012-ig nem volt átfogó szabályozás e téren Magyarországon. Ezt a 38/2012. (III. 12.) Korm. rendelet, a kormányzati stratégiai irányításról szóló dokumentum tette meg, amelyre az írásban többször is történik majd hivatkozás.

⁸ <https://thedubaiadvantage.ae/2018/12/12/uae-centennial-2071-a-plan-for-the-next-50-years/> (Letöltve: 2019.11.05.)

Ezt megelőzően, főleg az ágazati stratégiaalkotó, tervező, készítő munkának Magyarországon sem jogszabály, sem kialakult közigazgatási gyakorlat nem szabott különösebb határokat, és a tárgyban korábban megfelelő, konszenzusos, központi iránymutatások sem születtek. A stratégia jellemzően vezető-függő volt. (Ez a szemlélet támogatható most is, hiszen a stratégia akkor nyer értelmet, ha „felülről lefelé” ható.) Az volt a korábbi kormányzati álláspont, hogy a stratégiákkal célszerű óvatosan eljárni. Ebből az is következett, hogy a stratégiák mind a szereplők, mind a célok, mind kivitelezés szempontjából erősen leszűkítő jellegűek voltak. Miniszteriális szinten a stratégiáról azt gondolták, hogy az leegyszerűsítve az elérni kívánt célok meghatározását, illetve ezek megvalósításához alkalmas eszközök hozzárendelését és feladatosítását jelenti. (Ez sajnálatos módon sok dokumentumban tetten is érhető volt.) A 38/2012. (III. 12.) Korm. rendelet a korábbi hármas (stratégia-taktika-végrehajtás, vagy központi-regionális/területei-helyi szintek közti) határokat módosította, és a járások 2013.01.01-től való funkcionálásával sajátossá tette. Ez számos értelmezési kérdést vet fel azóta is a klasszikus stratégiai megközelítéssel összevetve.

A stratégia értelmezése meglehetősen heterogén a szabályozások ellenére is. (Jelen tanulmány nem vállalhatja fel a stratégiai (szak)irodalom bemutatását, csupán azokra a lényegi kérdésekre kíván rámutatni, amelyek kapcsolódnak a témához.)

Fontos kérdés, hogy mikor készül(het) egy stratégia? Általános megközelítésben a szakirodalom (elsősorban a stratégiai menedzsment szemszögéből vizsgálva) alapján (1) amikor szükségessé válik egy adott szervezet/tevékenység szemléleti alapelveinek az áttekintése, és újra kell definiálni bizonyos alapfogalmakat és/vagy újra kell tisztázni az összefüggéseket; (2) eltelt egy „stratégiai tervezési ciklus”, szükség van a „hol vagyunk most” meghatározására, értékelésére és új stratégiai célokat kell megfogalmazni, ezzel együtt a következő (tervezési) időszak kiemelt folyamatainak az áttekintésével elindítani a stratégiaalkotást, tervezést, kidolgozó munkát; (3) világossá kell tenni az érdekelt/érintett szereplők számára a szervezeti/tevékenységi törekvések megújításának szükségességét, lényegét, elveit és várható hatásait, következményeit, módot adva a partnerségi viszonyrendszer újragondolására; (4) amikor a környezeti kapcsolódást egyértelművé kell tenni; (5) amikor tisztázni kell a kialakult szervezeti és tevékenységi szerepköröket, azok jellegét; (6) amikor indokolt és szükséges megfogalmazni az érdekelt/érintettek számára az aktuális és hiteles alap-üzeneteket, érzékeltetve a szervezeti/tevékenységi szándékot a funkcionális jelleg erősítésére irányuló folyamatok megvalósításában.; (7) amikor magasabb szinten elvárják, előírják az elkészítést, vagy nem lehet kitérni alóla. Szakterületi megközelítésre is van (már történelminek számító) példa. 2007. január 16-án az akkori Igazságügyi és Rendészeti

Minisztérium Kabinetülésén napirendi pontként szerepelt⁹ az „IRM fejlesztési stratégiája” is, amelyen elhangzott, hogy a hatóságok, a rendészeti és a közigazgatási szervek jellemzően az alábbi okokból készítene stratégiákat: (1) azért, hogy az érintett szervezetek szembesítsék magukat és a külvilágot az adott területen a jövőben megoldandó feladatokkal („*feladat-leltározás*”); (2) azért hogy igazolják az adott szervezet (jövőbeli) feladatok iránti elkötelezettségét a felügyeletet ellátók, illetve a nyilvánosság számára („*imázs-javítás*”); (3) azért mert valamilyen előírás vagy felettes szerv döntése az adott szerv számára kötelezővé teszi („*kötelesség-teljesítés*”); (4) azért, hogy az adott szervezet a stratégiakészítési kötelezettség– formai – teljesítésével jogosultságot szerezzen valamilyen kedvezményre, támogatási programban való részvételre („*taktikázás*”); (5) azért is, hogy az adott szervezet rendszerszerűen hajtson végre feladatokat („*végrehajtási eszköz-választás*”); (6) *a Szerző kiegészítése*: azért, mert a stratégiai tervezés a szervezeti kultúra része és *tudatos jövőtervezés* folyik.

A Magyarország Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021. című anyagban szerepel az „integrált” kifejezés. Ez lényegi kérdés a stratégia jellegének és eszközrendszerének körülhatárolása szempontjából. Az „Integrated Border Management” kifejezést több dokumentumban „komplex határirányításként” fordítják. A komplex és az integrált nem azonos! Az integrált ágazati működés esetében az egyébként valamilyen szinten önálló hierarchiák komplex hálózatot hoznak létre, amelynek kapcsolódási pontjai stratégiai szinten definiáltak, taktikai szinten koordináltak, végrehajtási szinten integráltak. A teljes tevékenységi lánc egyes szakaszai elhatárolhatóak, és rögzítettek a folyamatok input-output kapcsolódásai is. Az integrált megoldások esetében kiemelt figyelmet igényel a horizontalitás érvényesítése.

Ez egy teljesen új szemléletet feltételez az integrált működés menedzsmentje oldaláról, amit nem mindig pozitívan befolyásol a meglévő hierarchikus-bürokratikus intézményrendszer.

Ebből továbbá következik az is, hogy az integrált határigazgatási működés során a környezetre (globális, EU, szomszédos országok, nemzeti struktúra) kiemelten kell(ene) összpontosítani, figyelembe kellene venni az átfogó környezeti értékeléseket, visszacsatolásokat, jelzéseket, és mivel más hálózatokkal egy versenykörnyezetben kell működni, az előnyöket ki kell aknázni és a hátrányokat tudatosan lefaragni. (Ez utóbbit a hagyományos megközelítésű stratégiai dokumentumok mellőzni szokták.)

A megfelelő módszertanra épített, kellő időtávot átfogó, strukturált helyzetelemzés és értékelés az integrált stratégiai megközelítés esetén elengedhetetlen.

⁹ A Szerző akkor személyesen részt vett a rendezvényen. Jegyzet alapján.

A stratégia oldaláról megközelítve az integrált működés során a problémakezelést is a stratégia részévé kell tenni, de költségvetésileg és tervezésileg a stratégiai költségvetést egyértelműen el kell különíteni a napi működéstől.

(A stratégiának MINDIG külön költségvetéssel, ütemezett forrásbiztosítással és az átláthatóságot erősítő elszámolási struktúrával kell rendelkeznie.)

A stratégia attól is stratégia, hogy a hosszabb időtávról szól, és fajsúlyos kérdéseket taglal. Stratégiai tervezésről lehet beszélni a tervezés tárgyának súlya, jelentősége alapján, de mindenképpen be kell határolni azt a minimális időszakot, amelyet meghaladó időtartamtól célszerű csak a stratégiai jelzőt alkalmazni.

Stratégiai tervezés során indokolt a *tervhierarchiát* érvényesíteni, hiszen a stratégiai célok határozzák meg a tervezés menetét, ezek megvalósítása a taktikai tervezés (projektek) és az operatív tervezés (napi munkavégzés) során realizálódik. Emellett a stratégiák is hierarchikus sort képeznek, tehát minden újabb stratégiát be kell illeszteni a már meglévő stratégiai rendszerbe. (A 38/2012. (III. 12.) Korm. rendelet a beillesztést nem minden esetben támogatja.) A tervezés mindig az optimális elvárás szint teljesítését tűzi ki célul, azonban ez a legjobb előkészítés, elemzés-értékelés esetén is kétséges, ha a makro- és mikrokörnyezeti hatások fokozottan érvényesülnek.

Gyakori értelmezési kérdések merülnek fel a stratégiaalkotás, tervezés, a stratégia, terv és koncepció vonatkozásában is. A stratégiaalkotás, mint aktus a tapasztalatok szerint rendszerint elég elnagyoltan valósul meg. A stratégiaalkotás folyamata magában foglalja mind a stratégiai tervezési, mind pedig az informális vagy spontán stratégiakialakítási folyamatokat. Ez a kiindulás, tehát fontos elem. Stratégiai tervezésről akkor beszélhetünk, ha a stratégiát szabályozott tervezési folyamat keretében alakítják ki. Ez akkor lehet hatékony, ha kellően formalizált és strukturált.

A stratégia nem koncepció és a koncepció nem stratégia. A koncepció önmagában is értelmezhető, mint a stratégia átfogó, magas szintű megalapozása. A koncepció egy meghatározott területről készült részletes, a beavatkozások indokoltságát alátámasztó elméleti kiindulás, amely azonosítja a területtel kapcsolatos legfontosabb problémákat, meghatározza, hogy hogyan képzei el a jövőt és az annak elérését biztosító felső szintű(!) célokat és prioritásokat. A koncepció a stratégiától abban különbözik, hogy nem tartalmazza a tervezett beavatkozásokat, az eszközök meghatározását, a pénzügyi tervezést és a megvalósítási-monitoring alapelveket, csupán ezek szakpolitikai/funkcionális/folyamatba illesztett megalapozását.

A stratégia a célállapot (jövőkép) elérésének átfogó terve. A stratégia egy olyan strukturált dokumentum, amely bemutatja egy adott területtel kapcsolatos legfontosabb problémákat és prioritásokat, az adott területre vonatkozó, elérendő jövőképet (célállapotot), lefekteti a hosszú, közép és rövidtávú célok, beavatkozási területek és eszközök egymáshoz illeszkedő rendszerét, meghatározza a beavatkozások pénzügyi hátterét, valamint leírja a megvalósítás és monitoring alapelveit. *Cselekvési sávokban, irányokban gondolkodik és nem feladatokban!*

Az akcióterv/cselekvési olyan, a stratégia megvalósítására fókuszáló tervezési dokumentum, amely tartalmazza a stratégiai célok eléréséhez szükséges feladatokat, valamint a feladatok végrehajtására megállapított határidőket és felelősöket. A program (vagy akcióprogram) az akcióknak egy logikailag összetartozó csoportja. Ha fentiek keverednek, akkor számolni annak a visszaható következményeivel is.

A tervezési kényszer tény, azonban önmagában a dokumentált, formális tervezési megközelítés („legyen valami”) nem megoldás minden elvárásra.

2. A Frontex Integrált Határigazgatási Stratégiája

Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021.: 1. A stratégia alkotás háttére című fejezete 1.bek. utolsó mondata így hangzik: *“Így az Európai Határ- és Parti Őrség átfogó stratégiája a Frontex stratégiából és a tagállamok stratégiáiból áll.”* Nyilvánvaló, hogy ennek alapján célszerű a “Frontex-stratégiát”, mint az Európai Határ- és Part Őrség stratégiájának egyik összetevőjét (is) tanulmányozni. Ezzel a megközelítéssel Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021. az ún. „Frontex-stratégiát” és a nemzeti stratégiákat is azonos kategóriába sorolható részanyagként kezeli. Ez azt is jelenti, hogy a megadott szempontok szerint elkészített nemzeti anyagok esetében az Európai Határ- és Parti Őrség műveleti és technikai mozgásterének visszaigazolása történik meg. *(Az ún. egymás mellé helyezett stratégiákra korábbi magyar példa a BM 2003-2006-ra szóló közigazgatási és rendészeti ágazati stratégiája.)*

A NHS-ban sok EU-s dokumentumra van utalás, illetve azonosíthatók azok az anyagok, amelyek hatással voltak az elkészítésre.

(1) Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív¹⁰ stratégia (TO EIBM). Technical and Operational Strategy for European Integrated Border Management

¹⁰ Vélhetően a fordításra vezethető vissza, mert az “operational” kifejezés műveletit jelent.

nyomtatott és elektronikus változatban is hozzáférhető. Ezt a Frontex Igazgató Tanácsa 2019.március 27-én fogadta el. A továbbiakban a magyar nyelvű anyagra történik hivatkozás¹¹.

(2) Ezen belül fontos az Igazgatótanács 2/2019. Határozata¹² (2019. március 27.) az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia elfogadásáról az Európai Határ- és Parti Őrségről szóló rendelettel, különösen annak 62. cikke (2) bekezdésének f) pontjára. (MANAGEMENT BOARDDECISION 2/2019 of 27 March 2019 adopting a Technical and Operational Strategy for European Integrated Border Management)

(3)Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1624 Rendelete¹³ (2016. szeptember 14.) az Európai Határ- és Parti Őrségről és az (EU) 2016/399 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 863/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 2007/2004/EK tanácsi rendelet és a 2005/267/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről.

(4) Az Európai Integrált Határigazgatás fogalma, (Definiom of EIBM) *„Nemzeti és nemzetközi koordináció és együttműködés a határok biztonságában és a kereskedelem megkönnyítésében érintett valamennyi érintett hatóság és ügynökség között a hatékony, eredményes és összehangolt határigazgatás kialakítása érdekében az EU külső határain a nyílt, de jól ellenőrzött és biztonságos határok céljának elérése érdekében.”*¹⁴

(5) Az Európai Unió Tanácsa, Tervezet – A Tanács következtetései az európai integrált határigazgatásról, Brüsszel,2018.május28.(OR. en) 9000/18FRONT 138 SIRIS 49 COMIX 258 FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ.

„A Bizottság 2018. március 14-én az európai migrációs stratégia végrehajtásáról szóló eredményjelentés 6. mellékletében benyújtotta az európai integrált határigazgatás kialakításának főbb elemeit. Az említett főbb elemek alapján az európai integrált határigazgatás stratégiai keretének megvalósítása várhatóan az európai integrált határigazgatás technikai és operatív stratégiájának az Európai Határ- és Partvédelmi Ügynökség általi kidolgozása, majd ezt követően a tagállamok nemzeti integrált határigazgatási stratégiáinak a kialakítása révén történik majd. + (...),,kiemeli, hogy az európai integrált határigazgatás megvalósításának sarokkövét a nemzeti és európai szintű integrált határigazgatási stratégiák koordinált kidolgozása képezi. Ez magában foglalja a tagállamok

¹¹ Nyomtatott változat: TT-04-19-409-HU-C, ISBN 978-92-9471-381-0 doi:10.2819/151336, © Frontex, 2019 Varsó, 2019. május, frontex@frontex.europa.eu, www.frontex.europa.eu (Letöltve: 2019.11.23.)

¹²https://frontex.europa.eu/assets/Key_Documents/MB_Decision/2019/MB_Decision_2_2019_adopting_a_Technical_and_Operational_Strategy_for_European_Integrated_Border_Management.pdf (Letöltve: 2019.11.23.)

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R1624&from=EN> (Letöltve: 2019.11.22.)

¹⁴ https://ec.europa.eu/home-affairs/content/european-integrated-border-management_en (Letöltve: 2019.10.27.)

teljes körű közreműködését az integrált határigazgatási stratégiák kialakításának és megvalósításának valamennyi szintjén;”¹⁵

(6) Az Európai Integrált Határigazgatási Stratégia 11 stratégia komponense¹⁶. (Working paper to facilitate discussion in the expert meeting 19-20.6.2016 European Integrated Border Management Strategy 11 Strategic Components) Az anyag a 2016. június 19-20-i szakértői vitára készült munkaanyag. Bár későbbi anyagok is születtek, gyakran történik rá hivatkozás. Az Európai Határ- és Parti Őrség 2016/1624 számú szabályozójának 4. cikke határozza meg az európai integrált határmenedzsmet hatáskörét és felépítését. Szükséges a cikkelyben megjelenített 11 stratégiai elemnek a gyakorlatba való átültetése egy IBM stratégia keretében, stratégia-szakmai nyelven történő megfogalmazása, konkrét célokra és intézkedésekre bontása uniós és nemzeti szinten. A 4-es cikk nem kompetenciákat sorol fel.

A 11 stratégiai elem (komponens) mellett három horizontális téma is azonosításra került, így a (1) képzés, (2) a kutatás és fejlesztés (K+F) (3) és az alapvető jogok.

A dokumentum készítői rögzítették, hogy a fentieket figyelembe kell venni a stratégiai elemek működtetése és végrehajtása során, és különösen a stratégiák kidolgozásakor. Ez a lényeg! A franchise gondolkodás ezzel megalapozásra került, mert így lett „azonos” a mozgásteret minden szereplőnek. Az integrált működés és a számon kérhetőség alapja az információcsere-keret, illetve ennek strukturált továbbfejlesztése. A másik fontos elem, hogy a dokumentum szerint az európai Integrált Határigazgatás kontextusában a komponenseket politikai szintre emelve kell a továbbiakban kezelni mind a technikai, mind a műveleti stratégiák és mind a nemzeti stratégiák révén. Bár az Európai Integrált Határigazgatás kapcsán több helyen is rögzítésre került, hogy az figyelembe veszi a nemzeti sajátosságokat, a keretek és komponensek lehatárolásával az Európai Határ- és Parti Őrség mozgásteret került legalizálásra. Ami ennél is továbbmegy, az az, hogy a nemzeti határigazgatási stratégiákban a komponensek mentén kerülnek leképezésre a „stratégiaiainak” nevezett célok, amit erősít az is, hogy a munkadokumentum tartalmaz néhány előzetes ötletet / javaslatot a tizenegy stratégiai elem lehetséges tartalmáról, három szintre osztva, hogy ösztönözze a további vitát.

Ez a három szint (1) az EU politikai szint, (2) az ügynökségi (technikai, műveleti) és a (3) nemzeti szint. A nemzeti szintnél leírtak „visszaköszönnek” mind a finn, mind a magyar nemzeti integrált határigazgatási stratégia dokumentumokban. Ez azzal a veszéllyel is jár, hogy

¹⁵ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9000-2018-INIT/hu/pdf> (Letöltve: 2019.10.22.)

¹⁶ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=33402&no=4> (Letöltve: 2019.10.23.)

a nemzeti stratégiai dokumentumok kidolgozásakor sematikus mintaátvétel történik és ezzel a helyzetértékelések értelmetlenné vagy formálissá válnak. Az európai IBM a négy szintű hozzáférés-ellenőrzési modellt preferálja, ami nem minden ország számára adaptálható változtatás nélkül. A dokumentum megfontolás tárgyává teszi, ami azt sugallja, hogy bevezetésre is kerül, ki kellene dolgozni egy IBM kézikönyvet az európai IBM koncepció megértetése, és magyarázata, valamint annak végrehajtásának támogatása érdekében.

Európai integrált határigazgatás. Az európai integrált határigazgatás a következő elemeket foglalja magában: (Elemekről, komponensekről van szó, és nem stratégiai célokról, sőt a teljes anyag tekintetében még cselekvési irányokról sem.)

- a) határellenőrzés, beleértve a jogszerű határátlépések elősegítésével és adott esetben a határokon átnyúló bűncselekmények, például a migránsok csempészése, az emberkereskedelem és a terrorizmus megelőzésével és felderítésével kapcsolatos intézkedéseket, valamint a nemzetközi védelemre szoruló vagy azt kérelmezni szándékozó személyek továbbirányításával kapcsolatos intézkedéseket; *(Operatív, maximum taktikai szintű intézkedésekről, szabályozásról és/vagy végrehajtásról van szó.)*
- b) a tengeren bajba jutott emberek felkutatására és mentésére irányuló, a 656/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel (1) és a nemzetközi joggal összhangban indított és végrehajtott műveletek, a tengeri határőrizeti műveletek során előforduló helyzetekben; *(Humanitárius keretbe ágyazott, operatív szintű, az illegális migrációt legális mederbe terelő, maximum műveleti szintű tevékenységről van szó.)*
- c) a belső biztonságot fenyegető kockázatok és a külső határok működését vagy biztonságát esetlegesen érintő fenyegetések elemzése; *(A kockázatelemzés eszköz, nem stratégiai cél, viszont alkalmas arra, hogy bármely országban a beavatkozást igazolja.)*
- d) az Ügynökség által támogatott és koordinált tagállami együttműködés; *(Mint tevékenységi elem fontos.)*
- e) ügynökségközi együttműködés a határellenőrzésért vagy a határoknál végzett egyéb feladatokért felelős nemzeti hatóságok között az egyes tagállamokban és az érintett uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek között; ide értendő a rendszeres információcsere az erre szolgáló meglévő eszközökön keresztül, például az 1052/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel (2) létrehozott európai határőrizeti rendszer (a továbbiakban: EUROSUR) használatával; *(Az interoperabilitás intézményesítése.)*

- f) együttműködés harmadik országokkal az e rendelet hatálya alá tartozó területeken, különös figyelmet fordítva a szomszédos országokra és azon harmadik országokra, amelyek a kockázatelemzés szerint az illegális bevándorlás származási és/vagy tranzit országai;
- g) a schengeni térségben a határőrizethez kapcsolódó technikai és műveleti intézkedések, amelyek célja az illegális bevándorlás kezelése és a határokon átnyúló bűncselekmények elleni küzdelem hatékonyságának javítása;
- h) azon harmadik országbeli állampolgárok visszaküldése, akikkel szemben valamely tagállam kiutasítási határozatot hozott;
- i) csúcstechnológias eszközök, többek között nagyléptékű információs rendszerek alkalmazása;
- j) a határigazgatásra vonatkozó uniós jog végrehajtását biztosító minőségellenőrzési mechanizmus, különösen a schengeni értékelési mechanizmus és az esetleges nemzeti mechanizmusok; (*quality control mechanism*)
- k) szolidaritási mechanizmusok, különösen uniós finanszírozási eszközök.

A fent felsorolt, de nem teljes körű dokumentumok közül külön figyelmet érdemelhet „**Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia**” (a továbbiakban: TO EIBM).

Felmerülhet a kérdés, hogy a Technical and Operational Strategy for European Integrated Border Management, tulajdonképpen miről is szól? Ha megnézzük a következő hivatkozást, akkor azonnal látható, hogy célzott intézményi pozicionálásról van szó: Az (EU) 2016/1624 rendelet (2016. szeptember 14.) az Európai Határ- és Parti Őrségről (HL L 251., 2016.9.16., 1. o.). (3) A fent említett, az európai integrált határigazgatásra vonatkozó stratégiának összhangban kell lennie az Európai Határ- és Parti Őrségről szóló rendelet 4. cikkével. „*A stratégia minden tagállamban előmozdítja és támogatja az európai integrált határigazgatás végrehajtását.*”

A stratégiai anyag inkább közelít egy határidők és felelősök megjelölését mellőző cselekvési tervhez, mint a klasszikus stratégiai formátumhoz és tartalomhoz. Ez egy marketing elveket érvényesítő, jól összerakott, lényegre törő, a franchise-megoldásokat támogató stratégiai dokumentum. A felépítése logikus, és mivel a nemzeti határigazgatási stratégiák esetében keretként is szolgál, meglehetősen hatékony és hatásos megoldás az eredeti szándékok megvalósítását illetően. A felépítés a klasszikus stratégiáknak megfelelően „Bevezető”-vel indul. Itt azonnal szembeszökik egy érdekes dolog, ugyanis az 1. sz. ábra az Európai Integrált

Határigazgatás (EIBM) európai és nemzeti dimenzióját mutatja be, és jól tükröződik az intézményi megközelítés, mert felcserélésre került a szakpolitikai blokk a szabályzókkal, holott a szakpolitikákból következhet elvileg a szabályozás. A szabályoknak való megfeleltetés az intézményi működés egyik alapja. Rögzítésre került, hogy TO EIBM biztosítsa az Európai Határ- és Parti Őrség, mint „többszintű szervezet” hosszú távú hatékonyságát. Ez lehetővé teszi az EU-szerte gyorsan változó környezettel, valamint a változó migrációs nyomással és a növekvő, különféle formájú és vonatkozású, határokon átnyúló bűncselekményekkel összefüggésben a külső határon kialakuló dinamikus helyzet kezelését.

Az anyag visszatérően hivatkozik az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1624 rendelete (2016. szeptember 14.) preambuluma és 4. cikkelyére. Ennek megfelelően a TO EIBM az EU jogi és szakpolitikai keretei alapján: meghatározza az Európai Határ- és Parti Őrség közös jövőképét, küldetését és értékeit; összefoglalja az Európai Integrált Határigazgatás (EIBM) működőképessé tételének stratégiai körülményeit a belső és külső dimenzió összekapcsolásával; ismerteti, hogyan kell irányítani európai szinten a TO EIBM végrehajtását; megvalósíthatóvá teszi a Bizottság és a Tanács által meghatározott ambíciókat európai és nemzeti szinten elérendő stratégiai célkitűzések és egyedi célkitűzések révén; javaslatot tesz az említett célkitűzések alapján számos, az EIBM európai és nemzeti szintű végrehajtására nézve irányadó technikai és műveleti intézkedésre, feltüntetve azok hozzáadott értékét is.

Jövőkép: „Az EU biztonságos, védett és jól működő külső határain keresztül történő személyes és áruforgalom.” Ez nem az európai integrált határigazgatás jövőképe, hanem az európai vívmányok érvényesítése. Ennek természetesen logikusan része a határigazgatás is.

Megbízatus (máshol Küldetés): „Az Európai Határ- és Parti Őrség integrált módon ellenőrzi a külső határokat”. Leszűkítő megjelenítés. Az anyagban a nemzetállamok felelőssége és tevékenysége is megfogalmazásra került, de a küldetésnél nem. Ez azt is jelenthetné, hogy az EU átvenné teljesen a külső határok ellenőrzését?

Értékek: „Szakmaiság; Tisztelet; Együttműködés; Megfelelés; Átláthatóság és elszámoltathatóság; Alapvető jogok. Ezek azok az értékek, amelyekre lehet hivatkozni, ha valami nem az EU-s intézményrendszernek megfelelően működik.

A fentieket a technikai és műveleti stratégia alapján az alapvető jogok tiszteletben tartása mellett, a közös felelősség szellemében, valamint az átláthatóság és az elszámoltathatóság elvének figyelembevételével, a külső határok teljesen integrált módon, közösen történő ellenőrzésére irányuló, európai és nemzeti szinten végrehajtott tevékenységekkel, különböző szakpolitikai területeken, határokon keresztül és hatóságok bevonásával történő együttműködés

segítségével tervezik megvalósítani. A küldetés megfogalmazás nem egyértelmű, de a stratégiai célok rendszere olyan helyzetet teremt, ami a nemzetállamok franchise-stratégiáival kiküszöbölhető.

Az európai integrált határigazgatás stratégiai koncepciójának a háttérét a Lisszaboni Szerződés 77. cikkére is vissza lehet vezetni, amelynek harmadik célkitűzése külön rendelkezést tartalmaz „a külső határok integrált határőrizeti rendszerének fokozatos bevezetéséhez szükséges valamennyi intézkedésre” vonatkozóan. Ezt erősítik meg az azóta keletkezett jogi és szakpolitikai keretek. Az Európai Határ- és Parti Őrségről szóló rendelet hangsúlyozza, hogy az európai integrált határigazgatás a szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség alapvető alkotóeleme. Az integrált határigazgatás alapelvei (1) az ügynökségek közötti együttműködésben; (2) az Európai Határ- és Parti Őrség kapacitásainak fejlesztésében; (3) az alapvető jogok maradéktalan tiszteletben tartásában; (4) az Európai Határ- és Parti Őrség magas szintű szakmaiságában; (5) a kockázatelemzésen alapuló határellenőrzésben; (6) az európai integrált határigazgatást lehetővé tevő eszközök továbbfejlesztésében; (7) átfogó helyzetismeretben és kockázatelemzésben; (8) a folyamatos reagálási képességben, beleértve a gyorsreagálási képességet; (9) készenléti tervezésben, védelemben és életmentésben; (10) a schengeni térségben és a belső határokon folyó tevékenységekkel való integráltság javításában; (11) a vonatkozó szakpolitikák integráltságának javításában; (12) a harmadik országok vonatkozó tevékenységeivel való integráltság javításában; (13) a rendelkezésre álló uniós finanszírozás felhasználásban; (14) a forrásbiztosításban kerültek megfogalmazásra.

„Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia” hangsúlyozza az európai külső határok stratégiai jelentőségét a dinamikus változásokkal összefüggésben. Kiemelésre kerül, hogy az EU külső határainak hatékony igazgatása stratégiai fontosságú az Unió, és különösen a schengeni térség működése szempontjából. Az európai integrált határigazgatás középpontjában az Európai Határ- és Parti Őrség áll, biztosítva az EU külső határainak integritását egy dinamikus változó világban. Ezt az anyagban a 3. sz. ábra mutatja be. Várhatóan új és továbbfejlesztett rendszerek kerülnek bevezetésre az interoperabilitás javítása érdekében. Az anyagban szerepel, hogy az EU külső határainak egyre összetettebbé váló igazgatása csak egy teljesen integrált megközelítéssel oldható meg. Ezen kívül az Európai Határ- és Parti Őrség működésének egésze azon jogszabályoktól, szakpolitikáktól és erőforrásoktól függ, amelyek lehetővé teszik az európai integrált határigazgatás végrehajtását a schengeni térségben egy virágzóbb és biztonságosabb társadalom az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia érdekében. Továbbá az Európai Határ- és Parti Őrségrendelkezésre álló operatív kapacitásaitól és képességeitől függ, amelyeket

a munkatársak, az infrastruktúra és a létesítmények képesek működtetni. Végezetül, függ a tényleges szükségletek felmérésére irányuló alapos kapacitás- és beruházás-tervezési folyamatoktól, valamint a kutatástól és innovációtól az eszközök és technológiák megfelelő piaci beszerzése érdekében (Ezt az anyagban szereplő 4. sz. ábra szemlélteti).

A TO EIBM hatékony európai és nemzeti szintű végrehajtása szükségessé teszi a tapasztalatok, bevált gyakorlatok, a felmerülő szükségletek és új fejlesztések kellő megosztását lehetővé tevő hatékony koordinációt.

Az európai integrált határigazgatás működőképessé tétele stratégiai célkitűzések által biztosítható. Érdekes módon a célok értelmezése cselekvési síkra terelődik és intézkedésekről van szó bennük. Mindegyik javasolt intézkedéshez több szemléltető cselekvés is társul, hogy azok „támpontként segítséget nyújtsanak” az EIBM végrehajtási folyamatában.

A szemléltető tevékenységek három szinten kerülnek kifejtésre:

- (1) Nemzeti szint: E tevékenységeket az illetékes nemzeti hatóságoknak kell végrehajtaniuk a nemzeti jogszabályoknak és a nemzeti integrált határigazgatási stratégiáknak megfelelően;
- (2) Európai szint: Ezen cselekvéseket az illetékes uniós hatóságoknak – elismerve az Európai Bizottság stratégiai-, és az Európai Határ- és Parti Őrség technikai és műveleti szerepét – a Frontex-nek és más intézményi szereplőknek kell végrehajtaniuk, utóbbi kettőnek a vonatkozó szabályozásukban rögzített hatáskörük alapján;
- (3) Nemzeti és európai szint: Ezeket a tevékenységeket nemzeti és európai szinten is végre kell hajtani.

Az anyag szerint különös figyelmet kell fordítani a horizontális elemekre – alapvető jogok, oktatás és képzés, kutatás és innováció –, amelyek lényegében valamennyi felsorolt intézkedésre alkalmazhatók, de az alapvető jogok és az oktatás és képzés esetében önálló egyedi célkitűzést is alkotnak.

„Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia” 3 stratégiai célkitűzést jelöl meg, amelyet „tovább bont”. 1. stratégiai célkitűzés: A külső határok sebezhetőségének csökkentése átfogó helyzetismeret alapján; 2. stratégiai célkitűzés: Biztonságos, védett és jól működő uniós külső határok; 3. stratégiai célkitűzés: Az Európai Határ- és Parti Őrség állandó kapacitásai. Ezekhez „egyedi célkitűzések” is társulnak.

Ennek a stratégiának az az alapvető célja, hogy közös és egységes európai struktúra és jövőképméntén erősítsék meg a határigazgatási kapacitásokat és képességeket.

Összevetve a fentieket egy sor kérdés fogalmazódhat meg. Az első, az időzítés. Egy leköszönő Európai Bizottság egyik utolsó opus-áról van szó. Egy olyan Bizottságé, amelyet rengeteg

kritika ért a nem túl sikeres migrációkezelésért, s amelyik a maga intézményi és technokrata megoldásaival a tagállamok uniója helyett egy föderatív megoldást preferált.

A másik, az Európai Határ-és Parti Őrség kapcsán keletkezett dokumentumok valós tartalmi háttere. Az EU-s intézményrendszernek egy olyan kialakuló eleméről van szó, amely a föderatív megoldásokat erősíti. A 11 stratégiai összetevő nem tekinthető célnak, inkább olyan eszközrendszernek, amely lehetővé teszi a nemzetállamok határbiztonsági helyzetének a felülbírálását. Az integrált megoldások hatékonyak, de nem mindig támogatnak bizonyos politikai elképzeléseket. A „Frontex-stratégia” tehát több dokumentum együttesét jelenti és emellett már meglévő stratégia dokumentumokra való hivatkozást.

Az a tény, hogy a Frontex-re vonatkozó stratégiai dokumentumok alapján a tagállamoknak is integrált határigazgatási stratégiákat kell készíteni, egyértelműen jelzi, hogy a „franchise”-rendszerű nemzeti integrált határigazgatási stratégiák a Frontex tagállami infrastruktúráját készíti elő.

A kockázatelemzés nem lehet stratégia cél, ma is működik, sokkal inkább egy eszköz arra, hogy valamely tagállam határbiztonsági sérülékenységét „taxative” bizonyítani lehessen és meg lehessen állapítani küszöbértékeket a beavatkozásra. A kockázatelemzés gyenge pontja a rendelkezésre álló adatok EU-szintű kompatibilitásának a garantálása, és a többször említett minőségellenőrzési/biztosítási mechanizmusok tagállamai megalapozása. Jelen fejezet szellemében célszerű a Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021. című dokumentumot is értelmezni.

3. Magyarország Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021.

Előszó. Minden stratégiai dokumentum meghatározó eleme a **Bevezetés**.

A NHS „**Előszó**”-val indul. Szokatlan megoldás, mert a stratégiai dokumentumok esetében a Bevezetés az fontos elem, amely egyértelműsíti az előzményeket (indíttatás, mandátum, megelőző kezdeményezések), magát a tervezési folyamatot (alapelvek, résztvevők, ütemezés, befolyásoló tényezők), a stratégia lehatárolását (a terület lehatárolása, időbeni határok, pozicionálás). Az Előszó (Preface/Vorwort) a stratégiai dokumentumokban nem gyakori, bár az utóbbi időben a projektjelentések mintájára kezdenek elterjedni. A stratégiai dokumentumokban megjelentek a „Vezetői összefoglaló” („Executive summary”) elnevezésű, típusú és tartalmú blokkok is. (Ennek ellenére a bevezetés egyelőre még elmaradhatatlan kelléknek tűnik egy stratégia esetében.) „Finnország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiában” sincs előszó, „Az Európai Unió által a 2014-2020. közötti uniós

programozási időszakban létrehozásra kerülő Belső Biztonsági Alaphoz kapcsolódó hétéves szakpolitikai stratégia” is vezetői összefoglalót tartalmaz. A nemzetközi szervezetek (pl. ENSZ) által kiadott, stratégiai fontosságú, pozicionáló kiadványokban az előszóban van a lényeg megfogalmazva. Ennek több oka is lehet: pl. (1) a rendszerint terjedelmes anyagokat nem könnyű áttekinteni, ezért szükség van némi orientálásra; (2) már az előszóban ráirányíthatják a figyelmet arra, amit szeretnének elérni; (3) a hosszú szövegek esetén legtöbbször csak az első oldalakat olvassák el, arra emlékeznek.

(A továbbiakban az NHS előszava döntött betűvel kerül szó szerint megjelenítésre.)

„A dokumentum szakpolitikai stratégia, amely tartalmazza a határigazgatási terület helyzetelemzését és értékelését, a megvalósítandó, mérhető célok rendszerét, a szükségesnek ítélt beavatkozási területeket, valamint a meghatározott beavatkozások, intézkedések mellé hozzárendeli a végrehajtáshoz szükséges személyi, tárgyi, szakmai és szervezeti feltételeket.”

A szakpolitikai stratégia a 38/2012. (III. 12.) Korm. rendelet alapján *„egy adott szakpolitikai területre vonatkozó jövőkép elérésének középtávú stratégiai tervdokumentuma”*, a középtáv a hivatkozott kormányrendelet alapján (3. Értelmező rendelkezések, 7. §. legalább négy, legfeljebb tíz éves időtáv.) meghaladja a NHS-ban rögzített (2019-2021.) időtartamot, ami kb. 2,5 év. A *„meghatározott beavatkozások és intézkedések”* már a program szint alá tartoznak, azaz már egy akcióterv részei kell, hogy legyenek, tehát jelenlétük zavaró lehet a stratégiában, vagy egy sajátos elnevezésbeli „megoldással” állunk szemben.

„Szerkezetileg két fő részből áll: a stratégia leírásából és a táblázatos cselekvési tervből.” Ez a kijelentés erősen megkérdőjelezi a stratégiai dokumentum valós kategorizálását és az ebből fakadó hitelességét. A stratégia leírása a dokumentum egy eleme lehet, a cselekvési terv pedig nem maga a stratégia, de csatolható (akár) mellékletként a stratégiához, azonban nem képezi a stratégia anyagát. (Hogy ennek mi lehet az oka, a későbbiekben kifejtésre kerül.)

„A stratégia fő célja, hogy megállapítsa a nemzeti integrált határigazgatás céljait, feladatait, struktúráját és fő tartalmi elemeit, összhangot teremtsen a nemzeti és uniós határigazgatási célkitűzések között.” A megfogalmazás félreérthető, mert az is következhet belőle, hogy vagy nem volt eddig integrált nemzeti határigazgatás, vagy nem voltak eddig meghatározva a célok, a feladatok, a struktúra és a fő tartalmi elemek. Az összhangteremtés, mint cél, fajsúlyos, és vélhetően ennek a deklarálására (is) készült a stratégia. A stratégia fő célja a stratégiaalkotásból kellene, hogy kiderüljön, de ez nem szerepel az anyagban, illetve *„Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia”* nem lett nevesítve.

„A stratégia és a hozzá kapcsolódó cselekvési terv:” Újabb ellentmondás merül fel, mert az előbbiekben a cselekvési terv a stratégia része volt, jelen esetben a stratégiához kapcsolódó anyag.

- a) *„elősegíti a határigazgatás stratégiai szintű kezelését kormányzati, minisztériumi és végrehajtói szinten egyaránt;”* A központi és területi szint nem került nevesítésre. A Rendőrség a stratégiai feladatok esetében 53 alkalommal szerepel felelősként, és egyértelműen nem tekinthető minisztériumi szintnek.
- b) *„támogatja a schengeni követelményeknek való állandó és teljes körű megfelelést, a hatékony és aktív nemzetközi és uniós szerepvállalást a határigazgatási szférában;”* Stratégiaileg korrekt megközelítés.
- c) *„hozzájárul a határigazgatási intézményrendszer racionális, koordinált fejlesztéséhez, az együttműködés fokozásához a határbiztonság szempontjából releváns hatóságokkal és intézményekkel, valamint a civil szervezetekkel;”* A későbbiekben (pl. helyzetértékelés) nem derül ki, hogy mi értendő az együttműködés fokozása alatt.
- d) *meghatározza a határigazgatási tevékenység kapcsán működtetendő minőségbiztosítási rendszer kialakítását és fejlesztését;* A stratégiai céloknál minőségellenőrzés szerepel következetesen, „Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia” is a „quality control”-ra hivatkozik. A minőségbiztosítás és a minőségellenőrzés két különböző dolog. A minőségügyi megközelítésnél kiemelt figyelmet kell fordítani a termék és a szolgáltatás szabványoknak való megfelelésének, a „használatra” való alkalmasságnak, a felhasználói igényeknek és a látens igényeknek. Ehhez szabványok, eljárások kellene és feltétlenül szükséges a folyamatok leírása. Nem került nevesítésre, hogy mely szabvány, eljárás, módszertan alapján történik az integrált határigazgatás során a minőség-ellenőrzés és/vagy minőségbiztosítás.
- e) *rögzíti a határrendészethez és a migráció kezeléséhez szükséges képességek és anyagi, valamint egyéb erőforrások biztosítását, különösen az országos illegális migrációs bűnügyi és felderítő hálózat továbbfejlesztését, az illegális migrációhoz kapcsolódó szervezett bűnözés felderítése érdekében;* Ha nem kerül(t) lehatárolásra a határigazgatás, akkor a határrendészeti és migrációkezelési kapcsolódás a kategórián belül sem azonosítható, tehát nem kerültek meghatározásra azok a keretek, amelyek közt a határigazgatás stratégiai pozicionálása valójában megtörténik.
- 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;* Lásd előző

pont.

Összegezve: Az Előszóban megfogalmazottak értelmezése a stratégiaalkotási és stratégiai tervezési elvek alapján csak részben valósítható meg, az a-f. pontokban leírtak egyértelműen a az EU-s Frontex-szabályozásnak, és a schengeni ellenőrzésnek való deklaratív megfelelést sugallják. *Tartalom-marketing szempontjából az Előszó akár hatékonyak is tekinthető, amennyiben sikerült a figyelmet ráirányítani arra, ami benne szerepelt, és a schengeni ellenőrzési folyamat keretében azt az arra jogosult grémium stratégiának elismerte.*

Folytatva a NHS értelmezését, azonnal szembeütnik, hogy sajátos megoldással a **jövőkép, a küldetés és az értékek** a helyzetértékelés elé kerültek. Ez analóg megoldásnak tekinthető „Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia” szerkezetével.

Vízió (jövőkép) meghatározása adott tevékenység (különösen integrált tevékenység) esetén sokkal nehezebb, mint egy konkrét szervezet/intézmény/vállalat esetében. A stratégiai dokumentumban együtt jelenik meg a jövőkép, a küldetés és az értékek. Ez feltételezi azt is, hogy valamilyen értékalapú jövőkép leírásáról van/lehet szó, azaz tartalmazza mindazokat a jövőbeli értékeket, amelyek az adott stratégiai terület távlati terveiben, mint stabil és meghatározó elemek szerepelnek. Tevékenység esetén nagy hangsúlyt kell fektetni a szereplők magatartására, a kommunikációra, koordinációra, kooperációra. (Sok szereplő és integrált működés esetén ez nem egyszerű kérdés!)

„Magyarország a jövőben is a legbiztonságosabb külső határokkal rendelkezik, hazánk és az EU tagállamok belső biztonsága, valamint a schengeni térségen belüli szabad mozgás fenntarthatósága érdekében. A magas szintű teljesítményt megbízható, jól képzett professzionális személyi állomány, speciális határőrizeti szervezetek, széleskörű koordináció és együttműködés, valamint a legmodernebb technológiák biztosítják.” Az értékalapúság megjelent a jövőképben, utalva a biztonságra, a schengeni térségen belüli szabad mozgásra, de maga a határigazgatás ebben a keretben nincs pozicionálva. Az érték teljesítményként is megjelenik, és a felsorolt képességek azok, amelyek később célnak nevezett feladatokban kerülnek megfogalmazásra. Politikai értelemben a „legbiztonságosabb” jelző jól hangzik, de a biztonság mérése eddig konszenzusos módon nem került megoldásra. A jövőkép tehát olyan feltételekre alapoz, amelyeket 2021 végére kell teljesíteni, és ennek ellentmond az, hogy már most a legbiztonságosabbak a határok.

Küldetés. *„A nemzeti integrált határigazgatásnak a közös uniós határigazgatás részeként való működtetésével hozzájárulni a migrációs folyamatok és a határokon átnyúló bűnözés hatékony kezeléséhez, a belső biztonság garantálásához, a schengeni térségen belüli szabad mozgás*

fenntartásához.” A küldetés tehát a határigazgatás EU-s intézményrendszeri betagozódásában jelenik meg. „Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia”-ban szerepel a Megbízatus (máshol Küldetés), mely szerint *„Az Európai Határ- és Parti Őrség integrált módon ellenőrzi a külső határokat”*. Ezek szerint a NHS a nemzeti érdekekkel szemben az EU-s érdekeknek ad prioritást.

Értékek. *„A nemzeti integrált határigazgatási stratégiát a résztvevők a szakmaiság, a tisztelet, az együttműködés, a jogkövetés, az átláthatóság, az elszámoltathatóság és az alapvető jogok alapértékeit ösztönző és támogató kultúrára támaszkodva valósítják meg.”* „Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia” e vonatkozásban is megjelenik. A felsorolt kategóriák elvek, amelyek a megvalósulásukkor teremtenek értéket. Nem került megfogalmazásra, hogy a nemzeti határigazgatás hogyan járul hozzá a nemzeti és EU-s biztonsághoz és az értékteremtéshez, ugyanis a felsorolt elvek eddig is az EU-s tagsághoz kötődő elvárások voltak.

A stratégiaalkotás háttere. A NHS-ban leírtak alapján azonnal felmerülhet a kérdés, hogy mitől „nemzeti” a stratégia? A hivatkozások a Frontex-re, az Európai Határ- és Parti Őrségre, EU-s szabályozásokra hivatkoznak. Az ún. négylépcsős ellenőrzési modellre és a 11+3 szempontra való utalás is egy franchise-típusú stratégiát sejtet.

„A nemzeti integrált határigazgatási stratégia a 2019-2021 közötti időszakra vonatkozóan határoz meg képességtervezési és fejlesztési feladatokat az integrált határigazgatásban részvevő hazai szereplők számára. A tervezési időtáv igazodik az európai-, valamint a Frontex integrált határigazgatási stratégia időtávjához. „

Klasszikus stratégia megközelítés alapján a fentiek vonatkozásában csak fenntartásokkal beszélhetünk valós stratégiaalkotásról. Sokkal inkább az Európai Határ- és Parti Őrség jövőbeli működésének tagországi szintű megalapozásáról, és az EU-s elképzelések elfogadásáról van szó. A fentiekből úgy is tűnhet, mintha korábban nem lett volna nemzeti határigazgatási előzmény, nem volt releváns stratégiai dokumentum a területre vonatkozóan és minden az EU-s elvárásokra épül. „Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia” (Frontex, 2019. május, Varsó) nem kerül nevesítésre az anyagban, helyette az „Európai Határ- és Parti Őrség átfogó stratégiája a Frontex-stratégiából és a tagállamok stratégiáiból áll” hivatkozás és megközelítés található.

„Nemzeti szinten figyelembe veszi a Kormány biztonsági és migrációs stratégiai iránymutatásait, valamint a kormányzati stratégiai irányításról szóló kormány-rendeletben meghatározott alapelveket.” hivatkozás is csak részben igazolható.

„A Stratégia felülvizsgálatára szükség szerint, vagy legalább az Európai Unió többéves pénzügyi keretének kialakítását megelőzően kerül sor.” A NHS 2021.12.31-ig szól. Évenkénti felülvizsgálata 2019-ben és 2020-ban esedékes, értékelése és új stratégiai dokumentum kidolgozása 2020 második félévben célszerű, az EU-s költségvetési keretek kialakítása magát a tervezést és a felülvizsgálatot nem befolyásolja elvi szinten.

„A nemzeti integrált határigazgatási stratégia a 2019-2021 közötti időszakra vonatkozóan határoz meg képességtervezési és fejlesztési feladatokat az integrált határigazgatásban résztvevő hazai szereplők számára.” Mivel ez a kijelentés a stratégiaalkotás háttére fejezetrészben szerepel, arra enged következtetni, hogy nem stratégiáról, hanem valójában egy feladattervről van szó? Az arra való hivatkozás, hogy a NHS átveszi a „Frontex-stratégia” 11+3 komponensét és a négylépcsős belépés-ellenőrzési modelljét, valamint egyéb elemeket, és ezekre építi a stratégiai céloknak nevezett feladatokat, hogy azt is jelenti, hogy a NHS nem, helyzetértékelésre és célképzésre épül, hanem egy jövőbeli EU-s intézményi struktúrát, illetve annak kialakítását támogatja.

A NHS 2. pontja az Általános helyzetértékelés. Kevés konkrétumot tartalmaz, keverednek benne a helyzetértékelő, a tevékenység leíró és prognosztizáló elemek. A fejezetrész jelen állapotában nem alapozza meg sem a jövőképet, sem küldetést, a stratégiai célokhoz sem ad elegendő indítást. A felelősök státusa is eltérő, *a stratégia végrehajtásának első számú felelőse és koordinátora a rendőrség*, ami hatásköri kérdéseket is felvethet. A határellenőrzési helyzetkép (NHS 2.1. pont) 2015 és 2018 évek kapcsán említ adatokat, a prognózis általános. A bűnügyi helyzetkép (NHS 2.2. pont) nem alapoz adatokra, egyrészt a kialakított rendszer alkalmasságát igazolja, másrészt a felderítő képesség fejlesztését és az új technológiák bevezetését szorgalmazza. A migrációs és visszatérési helyzetkép (NHS 2.3. pont) általános, adatokat, folyamatokat nem mutat be, következtetések levonásához nem ad támpontot. A nemzeti IBM rendszere (NHS 2.4. pont) egyfajta megközelítésben a SWOT-analízis módszertanát alkalmazza, az erősségek-gyengeségek-lehetőségek és kihívások megközelítésben. Az egyes elemzési kategóriák terjedelme és stratégia súlya erősen eltérő. Nem rendszerelemzés történik, hanem egyes elemeinek a kiemelése. A felsorolt tényezők közül számos következmény, de annak oka nem szerepel. Tekintve, hogy „Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia” is tartalmazza a minőségügyi elemet, a NHS-ba is beemelésre került, de konkrétumok nélkül. Az általános helyzetértékelés hivatott „felvezetni” a Frontex által megjelölt 11+3 pont, azaz az Európai Határ- és Parti Őrség tevékenységének megalapozásához és megvalósításához szükséges komponensek szerinti elemzést és célmeghatározást. Ez a NHS 3-14. pontok alapján történik meg. Az elemzések

mélysége és stratégia jellege pontonként eltérő, nem minden esetben van összhangban a meghatározott „stratégiai célokkal”. Egy integrált stratégiában elvárható célhierarchia nem került kialakításra, a „célok” 1-62-ig a NHS 3-14. pontjába beágyazva egyfajta feladatként kerültek megfogalmazásra, amelyek később a 2. sz. mellékletet képező cselekvési tervben ugyan ebben a sorrendben felelős, határidő és „forrásbiztosítás” megjelölésével táblázatos formában is megjelennek. At 1-62. feladat/stratégia célokban stratégiai, taktikai, operatív és a Frontex-től átvett (műveleti) szintű elemek, tevékenységi komponensek, elvek, szabályozások keverednek.

Jelen tanulmány terjedelmi okok miatt a NHS 3-14. pontjának részletes elemzését nem vállalhatja fel, ezért az alábbi összegzés alapján kísérli meg azt leírni:

A Kormány 1471/2019. (VIII. 1.) Korm. határozata Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiájáról szóló dokumentum összesen 62 „stratégiai célt” jelölt meg 2019.08.02.- 2021.12.31. közötti teljesítési időszakkal, amelyben 3 szakasz különíthető el a határidők alapján. Az egyes határidők mellett csak 22 esetben nem szerepel a „folyamatos” megjegyzés, egy esetben esetleges teljesítés van egy végső határidő megjelölésével, a többi határidő (39) „folyamatos” megjegyzéssel van ellátva. Ez sajátos megközelítést feltételez, mert a dokumentum tartalmazza a minőségbiztosítás és/vagy ellenőrzés megvalósítását stratégiai cél szintjén, ami „folyamatos határidővel” nehezen egyeztethető össze a minőségügyi szemlélettel. A stratégia tervtábla (2. sz. melléklet, táblázat a kormányhatározat végén) elemzése alapján 2019.08.02. és 2021.12.31. között 882 naptári nap¹⁷ és ezen belül 611 munkanap áll rendelkezésre.

Ebbe az időszakaszba az összes stratégia cél (42) 62.6%-a esik.

2020.12.31-ig kell a tervtábla alapján a stratégiai célok (17) 27, 4%-át teljesíteni. Addig 517 naptári nap és ezen belül 357 munkanap áll rendelkezésre.

2020.06.30-ig kell a tervtábla alapján a stratégiai célok (2) 3,2%-át teljesíteni. Addig 333 naptári nap és ezen belül 229 munkanap áll rendelkezésre.

2019.12.31-ig kell a tervtábla alapján a stratégia célok (1) 1,6%-át teljesíteni. Addig 151 naptári nap és ezen belül 104 munkanap áll rendelkezésre.

2020.12.31-ig kell a célok (20) 32,2%-át teljesíteni, míg 67,8% az utolsó tervezési tárgyévre marad. Más összefüggésben a NHS végrehajtására 29 hónap áll rendelkezésre, azaz havi átlagban 2,1 célt kellene teljesíteni. Ez aránytalan feladat és terhelés megoszlást eredményezhet.

¹⁷ http://naptarak.com/naptarak_munkanap_szamlalo (Letöltve: 2019.11.24.) alapján készült összegzés.

A célokban érintett (14) nevesített szervezet vagy szervezeti egység került nevesítésre, ebből a Rendőrség, a TIBEK, OIF, NAV, mellett az IVK és IVCS is nevesítésre került a rendészeti szakgimnáziumokkal együtt. (A rendőrség megnevezés kiterjesztő jellegű, az ORFK külön nem került megnevezésre.) A horizontalitás hangsúlyozása mellett eltérő hatáskörű, nem egy esetben alárendelt szervezetek kerülnek párhuzamosan felelősként megjelenítésre, pl. Rendőrség és BM. Ez hatásköri kérdéseket is felvet, amelyet a dokumentum nem tisztáz.

A dokumentumban felelősként jelenik meg: a Rendőrség 53 esetben, (+2, mert az 50-51-es célnál csak utaló/kiterjesztő megnevezés van), a BM-el együtt 17+2 esetben jelenik meg felelősként a Rendőrség, a BM 20+2 esetben, a KKM 2 esetben, a NAV 9 esetben, a TIBEK 1 esetben, az OIF 9+2 esetben, az agrárminisztérium 1 esetben, a Nemzeti Köszolgálati Egyetem irányításáért felelős szervek (Miniszterelnökség, Igazságügyi Minisztérium, Belügyminisztérium, Honvédelmi Minisztérium) 5 esetben, a rendészeti szakgimnáziumok 4 esetben, a visszatérésekkel kapcsolatos feladatokban érintett szervek és a határigazgatásban résztvevő valamennyi szerv/szervezet nevesítése nélkül 1-1 esetben jelenik meg.

Jelen tanulmány a „Néhány elméleti alapvetés” tárgyú fejezetében már utalás történt a stratégiai költségvetés-tervezés egyes fontos elvi kitételeire. A NHS-ban a stratégiai költségvetés vonatkozásában konkrét vég- és éves bontású összeg nem található. Sajátosan jelenik meg a költségvetés-tervezésben az olyan tétel, amelynek nincs költségvonzata (16), emellett hazai forrásból tervezett 26 tétel, amelyből 8 tétel önállóan hazai forrásra támaszkodik, a BBA-pal közösen 16 hazai forrásra támaszkodó megoldás szerepel, az MMIA-pal közösen 4, a Frontex-szel közösen 1 hazai forrás támaszkodó költségvetési tétel van.

Érdekes módon tisztán Frontex-forrásra csak egy tervezési tétel támaszkodik, holott „Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia” az egyik tervezési/kiindulási alap. Feltüntetésre került a tervtáblában, hogy a költségvetési forrás az alapfeladat terhére is biztosítható. Ha az alapfeladat keretébe illeszthető valami, azt nem célszerű stratégia tervezés tárgyává tenni.

A NHS nem tartalmaz befejezést vagy lezáró elemet. Célszerű lenne megjelölni, hogy a NHS teljesítését követően mivel kell, lehet és célszerű számolni?

Záró gondolatok

A NHS egy kormányhatározattal elfogadott és kiadott, hivatalosan is stratégiai dokumentumnak minősített anyag. Látszólag követi a stratégiaalkotás, stratégiai tervezés módszertanát, valójában a Frontex-elvárások formális és célzott átültetéséről van szó. A szerkezetében és

tartalmában is sajátos dokumentum jelzi, hogy az EU-s intézményrendszer működtetése érdekében nem riad vissza a klasszikus értékek átalakításától és cél szerint felhasználástól. Sem a NHS, sem „Az európai integrált határigazgatásra vonatkozó technikai és operatív stratégia” nem tartalmaz következtetések levonására teljes körűen alkalmas elemzéseket, sőt sok esetben a következtetéseket is mellőzi, de elvárás szinten feladatokat jelöl meg. A jövőkép és küldetés nem a határigazgatásról szól, hanem egy létrehozott és alkalmazni is kívánt EU-s szervezet pozicionálásáról. A NHS a korábbi nemzeti eredményeket nem használja fel a stratégia megalapozásához, olyan következtetésre is ad alkalmat, mintha korábban nem lett volna nemzeti határigazgatás.

A fent hivatkozott anyagokban keveredik a biztonság, határbiztonság, határigazgatás, rendszet, határellenőrzés, stb., a szövegek kontextusából nem mindig derül ki a rész-egész viszonya. Bár több alkalommal szó esik az anyagban a stratégiaalkotásról, egyértelműen egy franchise-rendszer alkalmazásával állunk szemben. Ennek a NHS eleget is tett, és egyben számon kérhetővé tette olyan célok teljesítését, ami valójában feladat és nem minden esetben biztosított annak költségvetési háttére. A Schengen Evaluation 2019. szeptember 16 és október 17. között zajlott le, tehát az ehhez szükséges dokumentum időre, formálisan elkészült.

Átalakulóban van az EU-s stratégiai gondolkodás is. A klasszikus stratégia kategóriák új tartalommal való megtöltése a tanulmányban is közölt példák alapján jól látható és felveti annak a kérdését, hogy a globális, digitális világ mennyire tolerálja a hagyományos értékeket és mindent az „eszköz garantálja cél elérését” elvet próbálja érvényesíteni?