

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



МИНИСТЕРСТВО
НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ



BELÜGYMINISZTERIUM



Bundesministerium
des Innern



A DUNAI FOLYAMI FÓRUM STRUKTÚRÁJÁNAK LÉTREHOZÁSA



AZ EURÓPAI UNIÓ BŰNMEGELŐZÉS ÉS A BŰNÖZÉS
ELLENI KÜZDELEM PROGRAMJA TÁMOGATÁSÁVAL

HOME/2012/ISEC/FP/C2/4000003980

A DUNAI FOLYAMI FÓRUM STRUKTÚRÁJÁNAK LÉTREHOZÁSA



Kiadó:

© Magyarország Belügyminisztériuma, 2015

Szerkesztette:

Herczeg Mónika, Európai Együttműködési Főosztály, Belügyminisztérium, 2015

Szerzők:

Balog Gábor, Barnácz István, Czuczor Ákos, Herczeg Mónika, Kalmár Ádám,
Kozma Sándor, Mező Gergely, dr. Vas Gizella, dr. Vörös-Gyöngy Anna

Grafikai terv és nyomdai kivitelezés:

WellCom Stúdió

A kiadvány az Európai Bizottság
„Bűnmegelőzés és a bűnözés elleni küzdelem” – ISEC program
keretpartnerei számára meghirdetett 2012. évi programjából támogatott
„A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása”
HOME/2012/ISEC/FP/C2/4000003980 számú projekt
keretében került kiadásra.

Ez a projekt az Európai Bizottság pénzügyi támogatásával valósult meg.
A kiadványban kifejtett nézetek kizárólag a szerzők közelítésmódját tükrözik,
ami nem feltétlenül egyezik az Európai Bizottság és Magyarország Belügyminisztériuma
álláspontjával. A kiadványban kifejtett nézetek az Európai Bizottságot
és Magyarország Belügyminisztériumát semmire nem kötelezik.

A kiadvány kézírata 2015 februárjában készült el.

A kiadvány 100-100 példányban angol és magyar nyelven került kiadásra, mely a
<http://bmprojektek.kormany.hu/bunmegelozes-es-a-bunozes-elleni-kuzdelem-program2>
honlapon elektronikusan is elérhető.

A kiadvány tartalmának bárminemű felhasználása a forrás feltüntetésével engedélyezett.

A kiadvány kereskedelmi forgalomba nem hozható.

EREDMÉNYEK ÉS KÖVETKEZTETÉSEK



TARTALOM

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS	5
ELŐSZÓ	6
BETŰSZAVAK	7
BEVEZETÉS	9
1. A PROJEKT LEÍRÁSA	10
2. AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS JOGI HÁTTERE	16
I. FEJEZET: BÜNYÜGYI KOCKÁZATELEMZŐ MUNKACSOPORT	19
II. FEJEZET: SZEMÉLY- ÉS ÁRUSZÁLLÍTÁS RENDSZETI CÉLÚ ELLENŐRZÉSE MUNKACSOPORT	27
III. FEJEZET: VÍZI KÖZLEKEDÉS ÉS VÍZI BIZTONSÁG MUNKACSOPORT	33
IV. FEJEZET: KÖZÖS MŰVELETEK ÉS KÉPZÉSEK MUNKACSOPORT	43
V. FEJEZET: ADATCSERE ÉS INFORMÁCIÓS RENDSZEREK MUNKACSOPORT	53
AJÁNLÁSOK	59
A PROJEKT MENEDZSMENTJE ÉS SZAKÉRTŐI	63
MELLÉKLETEK	71

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A projekt csapata szeretné ajánlani ezt a kiadványt azoknak az országoknak, szervezeteknek és ügynökségeknek, akik támogatást nyújtottak és példaértékű együttműködésükkel segítették a **DARIF** projekt megvalósítását:

Ausztria, Bulgária, Horvátország, Moldova, Németország, Románia, Szerbia, Szlovákia, Ukrajna, AQUAPOL, Balti-tenger térségi Határellenőrzési Együttműködés, Duna Bizottság, Európai Bizottság, Európai Unió Duna Régió Stratégia 11. prioritási terület, EUROPOL, EUBAM, Fekete-tengeri Együttműködési Fórum, FRONTEX, INTERPOL.

Kiemelt köszönet illeti a **Bolgar Köztársaság Belügyminisztériumát** és a **Német Szövetségi Köztársaság Belügyminisztériumát**, akik szakmai támogatásuk mellett partnerként is közreműködtek a projekt végrehajtásában.

Külön köszönet a magyar **Belügyminisztérium** és a **Rádiós Segélyhívó és Információs Országos Egyesület** vezetésének, a **DARIF projekt munkacsoport koordinátorainak**, akik részt vettek a kiadvány összeállításában és kidolgozásában, valamint a projekt vezetésének, akik segítették a szakmai munka végrehajtását:

Balog Gábor, Barnácz István, dr. Berta Krisztina, Czuczor Ákos, Deák Beáta, dr. Fögel Regina, Herczeg Mónika, Kalmár Ádám, Kocsis Gabriella, Kozma Sándor, Mező Gergely, dr. Péter Adrián, Polgár Péter, dr. Stauber Péter, Tóth Judit, dr. Vas Gizella, dr. Vörös-Gyöngy Anna



ELŐSZÓ

Mint az mindannyiunk számára ismeretes, a Duna régió az elmúlt időszak alatt bekövetkezett társadalmi, politikai és gazdasági változások következtében jelentős mértékben átalakult. Az Európai Unió Duna Régió Stratégiája a Duna vízgyűjtő területéhez tartozó régiók és országok makroregionális fejlesztését célozta meg.

A Duna, mint a világ legnemzetközibb vízgyűjtője, összeköttetést teremthet az Unió tagállamai és közeli szomszédai, valamint a Fekete-tengeri régió, a Dél-Kaukázus és Közép-Ázsia között, ezért a Duna régió országai számára a legfontosabb nemzetközi hajóút. A folyó azonban nemcsak áldás, hanem néha veszélyeket magában rejtő, kezelendő probléma is. Mivel a folyó jelentősen eltérő gazdasági fejlettségű térségeket köt össze, a szervezett bűnözés mindig is jelen volt rajta, ezért fontos a gyakorlati tapasztalatokon nyugvó nemzetközi bűnügyi és rendészeti együttműködés folyamatos fejlesztése.

Az EUROPOL 2011-ben a Dunát az embercsempészás, az illegális migráció, az árucsempészet, a drog- és fegyverkereskedelem szempontjából kiemelten veszélyeztetett területnek értékelte. Az Európai Unió Duna Régió Stratégiájának 11. prioritási területén belül Magyarország vállalta, hogy a DARIF projekt keretében megalapozza a dunai rendészeti együttműködést, ehhez azonban elengedhetetlenül szükség volt a projekt mind a tíz tagországának szakmai tudására, tapasztalatára. A feladat nem volt egyszerű, hiszen az együttműködésnek számos – határrendészeti, vámrendészeti, bűnügyi, katasztrófavédelmi és vízrendészeti – területre kellett kiterjednie.

Biztos vagyok abban, hogy a projekt során létrejött összefogás megfelelő válaszlépésként szolgált a Duna jelentette biztonsági kihívásokra, és jelentősen javította a dunai hajózásban résztvevők közötti együttműködést. A Közös Műveletek során a mohácsi határkikötőben felállított Ideiglenes Koordinációs Központ is beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Az akciók ideje alatt felgyorsult az információáramlás a rendvédelmi hatóságok között, a valós időben kapott adatok jelentősen hozzájárultak az érintett hatóságok ellenőrzésének hatékonyabbá tételéhez, valamint lerövidítették az ellenőrzések idejét is.

Meggyőződésem, hogy a projektben résztvevők tudása és felkészültsége, valamint a projektben végzett munkája megfelelő háttérrel biztosított ahhoz, hogy a megkezdett Dunai Folyami Fórum együttműködése mind vezetői, mind pedig szakértői szinten tovább folytatódjon, és az információáramlás segítségével egy állandó jelleggel működő Koordinációs Központ jöjjön létre. Ezek együttesen növelik a dunai vízi út biztonságát, javítják a Duna mellett élők biztonságérzetét és támogatják a hajózásban résztvevők munkáját.

Reményeim szerint ez, a projektet összegző és értékelő kiadvány is hozzájárul e fontos cél eléréséhez.



Dr. Berta Krisztina

Európai Unió és Nemzetközi Helyettes Államtitkár
Belügyminisztérium

BETŰSZAVAK

ADN	A Genfben, 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás
AIS	Hajó-helyzetmegállapító és Nyomon Követő Rendszer
AQUAPOL	Európai Unió és Svájc tengeri és belvízi hajózási rendészeti hatóságainak szövetsége
BM	Belügyminisztérium
DARIF	Dunai Folyami Fórum Struktúrájának Létrehozása
DRKK	Dunai Rendészeti Koordinációs Központ
DG HOME	Az Európai Bizottság Migrációügyi és Uniós Belügyi Főigazgatósága
EK	Európai Közösség
ENSZ	Egyesült Nemzetek Szervezete
ENSZ EGB	ENSZ Európai Gazdasági Bizottság
EMSA	Európai Tengerbiztonsági Ügynökség
ERI EG	Nemzetközi Elektronikus Hajójelentések Szakértői Csoportok
EU	Európai Unió
EUBAM	Európai Unió Moldovában és Ukrajnában jelen lévő Határőrizeti Segítségnyújtó Missziója
EUDRS	Európai Unió Duna Régió Stratégia
EUROPOL	Európai Rendőrségi Hivatal
EUROPOL SOCTA	Az EUROPOL Európai Unióra vonatkozó súlyos és szervezett bűnözés általi fenyegetettség értékelése
EUROPOL AWF	EUROPOL Elemzői Munkafájl
FP7	Európai Unió 7. Keretprogram
FRONTEX	Európai Unió Tagállamainak Külső Határain Való Operatív Együttműködési Igazgatásért Felelős Európai Ügynökség
GNSS	Globális műholdas navigációs Rendszer

Inland ECDIS EG	Belvízi hajózási elektronikus térképek szakértői csoport
INTERPOL	Bűnügyi Rendőrség Nemzetközi Szervezete
INTERPOL SLTD	Az INTERPOL Lopott és Elveszett Úti Okmányok adatbázisa
INTERPOL SV	Az INTERPOL Lopott Járművek adatbázisa
IMO	Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
ISEC	Az Európai Bizottság Bűnmegelőzés és bűnözés elleni küzdelem egyedi programja
KKSZH	Közös Kapcsolattartási Szolgálati Hely
NEBEK	Nemzetközi Bűnügyi Együttműködési Központ
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NTS EG	Elektronikus Hajósoknak szóló Hirdetmények Szakértői Csoport
PA	Prioritási terület
PAXLST	Utaslista üzenet
PCC SEE	Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezmény
PNR	Utas-nyilvántartási Adatállomány
RIS	Folyami Információs Szolgáltatások
SELEC	Délkelet-európai Rendészeti Központ
TEN-T	Transz-európai Közlekedési Hálózatok
VTs	Hajóforgalmi Szolgáltatások
VTT EG	Hajó-helyzetmegállapító és Nyomon Követő Rendszerek Szakértői Csoport

BEVEZETÉS



1. A projekt leírása

A 2013. július 1. és 2015. június 30. között megvalósuló a „Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása – DARIF” elnevezésű projekt Magyarország Belügyminisztériumának kezdeményezésére jött létre és az EU DRS 11. prioritási terület ajánlásával vált annak zászlóshajó projektjévé. A projekt szorosan kapcsolódik az Európai Bizottság Európai Duna Régió Stratégia Akciótervében szereplő „az együttműködés a biztonság és a szervezett bűnözés jelentette kihívások leküzdése érdekében” című 11. prioritási terület célkitűzéseire, és részét képezi a Magyarország Belügyminisztériuma által, az említett területhez benyújtott „Dunai Rendészeti Koordinációs Központ” kezdeményezésnek.

A 24 hónapos projekt tervezett költségvetése 290 870 euró, melyet az Európai Bizottság az ISEC egyedi program Keretpartnerei számára meghirdetett pályázati forrásból, mintegy 261 783 euró összeggel támogatott. A pályázatban partnerként részt vett a Bolgár Köztársaság Belügyminisztériuma és a Német Szövetségi Köztársaság Belügyminisztériuma.

A projekt fő célja a dunai vízi biztonság közös megerősítése, a vízi úton történő és ahhoz kapcsolódó bűnözés és szervezett bűnözés elleni hatékony, összehangolt fellépés, és az operatív, határokon átnyúló rendészeti szakmai együttműködés kialakítása, annak érdekében, hogy a Duna, mind a személy-, mind pedig az áruszállítás tekintetében, modern és biztonságos közlekedési folyosóként működhessen.

A magyar vezetésű projektben Ausztria, Bulgária, Horvátország, Magyarország, Moldova, Németország, Románia, Szerbia, Szlovákia és Ukrajna vám- és határrendészeti, bűnügyi, vízirendészeti és katasztrófavédelmi, valamint a folyami információs szolgáltatások szakterületén együttműködő szervek és hatóságok vezetői, összekötő tisztjei és szakértői vettek részt. A DARIF egyrészt egy Stratégiai Fórumrendszer kialakítását, másrészt pedig egy, a Közös Műveletek idejére Mohács Nemzetközi Határkikötőben létrehozandó Koordinációs Központ felállítását célozta meg.

A **Fórumrendszer** lehetőséget biztosított arra, hogy a Duna régióban együttműködő országok megvitassák a Duna vízbiztonságához kötődő aktuális kérdéseket, megismerjék egymás problémáit, elvárásait és közös stratégiákat dolgozzanak ki a biztonság növelésére, amelyek nemcsak a Duna egyes szakaszaira, hanem a teljes Duna vonalára koncentrálnak, növelik az együttműködés hatékonyságát. Az együttműködés során a résztvevő országok arra törekedtek, hogy technikai hátteret biztosítsanak a közös rendészeti fellépésre, nemzetközi akciók irányítására, amely támogatja a vízi-, határ- és idegenrendészeti, adó- és vámhatósági, valamint katasztrófavédelmi ellenőrzések végrehajtását. Fontos eleme volt továbbá a személy-, áru- és járműforgalom nyomon követésének támogatása, a nemzeti és közösségi előírások betartása mellett az ellenőrzések időtartamának csökkentése, valamint a biztonsági követelmények teljesítésének szavatolása.

A műveletek idejére létrehozott **Koordinációs Központ** célja volt, hogy gyorsítsa a hatóságok közötti információáramlást, valamint átfogó helyzetelemzéseket készítsen a dunai vízi közlekedés veszélyeztető jelenségeiről, és működésével csökkentse a hatékonyságot hátráltató átfedéseket,

a párhuzamosságokat és a kevésbé lefedett területek számát, vagyis szinergiát teremtsen a már működő két- és háromoldalú együttműködések között.

A projekt időtartama alatt számos találkozó lebonyolítására került sor. A **projekt Nyitókonferenciája** 2013. szeptember 17–19-én került megrendezésre Budapest és Mohács helyszíneken. A rendezvény a tíz ország magas szintű vezetőinek, valamint az AQUAPOL, a Balti-tenger térségi Határellenőrzési Együttműködés, a Duna Bizottság, az Európai Bizottság, az EU DRS 11. prioritási terület, az EUROPOL, az EUBAM, a Fekete-tengeri Együttműködési Fórum és a FRONTEX képviselőinek részvételével zajlott. A résztvevők a találkozó első napján megismerhették a már működő Fekete-tengeri és Balti-tengeri Fórumok együttműködését, az EUROPOL Dunára vonatkozó fenyegetettségértékelését, valamint a DARIF projekt főbb elemeit. Az első nap zárásaként a résztvevők egy **Közös Nyilatkozatban** (1. számú melléklet) is kifejezték a projektben való együttműködési szándékukat és elkötelezettségüket. A második napon a munkacsoportok bemutatását követően a delegációk látogatást tettek Mohács Határikikötőben, ahol megismerkedtek a szolgálatot ellátó rendvédelmi szervek és hatóságok munkájával, illetve a Közös Műveletek idejére felállítandó Ideiglenes Koordinációs Központ leendő helyszínével.



Nyitókonferencia • Budapest, 2013. szeptember 17–19.

A projekt során a szakértői munka öt munkacsoportban zajlott:

- ◆ Bűnügyi kockázatelemző,
- ◆ Személy- és áruszállítás rendészeti célú ellenőrzése,
- ◆ Vízi közlekedés és vízi biztonság,
- ◆ Közös Műveletek és képzések,
- ◆ Adatsere és információs rendszerek.

Az **Első Szakértői Ülést** a munkacsoportok 2013. december 9–10-én tartották. A DARIF tíz tagországból összesen több mint 70 szakember gyűlt össze azzal a céllal, hogy döntést hozzanak a 2014-ben esedékes három Közös Művelet témájáról és végrehajtásáról. A bűnügyi kockázatelemzés, vám- és határrendészet, vízi közlekedés, veszélyesáru-szállítás és információcsere területéről érkező nemzeti szakértők két napig tanácskoztak arról, hogy milyen témák és irányvonalak mentén kezdjék el a Közös Műveletek technikai és gyakorlati megvalósítását. A szakértők aktívan részt vettek a témák formálásában és kidolgozásában, egyöntetűen támogatták a közös ellenőrzési mechanizmusok, illetve az egységesített okmányok és dokumentumok bevezetését annak érdekében, hogy a Dunán folytatott ellenőrzések minél gyorsabban és hatékonyabban működhessenek. Hangsúlyozták a közös adatbázisok létrehozásának szükségességét, amelyek megkönnyítik az információáramlást, valamint azt, hogy a szigorú biztonsági előírások maradéktalan teljesülése mellett törekedni kell a bürokrácia egyszerűsítésére is.



Első Szakértői Munkacsoporti Ülés • Budapest, 2013. december 9–10.

Közös Műveletek végrehajtására három alkalommal került sor. Az első 2014. április 7–11., a második 2014. július 21–25., a harmadik pedig 2014. november 10–14. között került végrehajtásra. A Közös Műveleteket Magyarország Belügyminisztériumának koordinálásával többcélú műveletként szervezték meg.

A tagállamok ellenőrzéseiket – az igényeiknek, a nemzeti Duna szakaszukon kialakult helyzetnek, saját kockázatértékelésüknek és kapacitásuknak megfelelően – a Keret Műveleti Tervben felsorolt célok és feladatok közül választva, nemzeti prioritásokat felállítva hajtották végre. A végrehajtás részleteire, a Közös Műveletek és képzések munkacsoport bevonásával, Keret Műveleti Terv került kiadásra, melynek mellékletét képezték a tagállamok résztervei.

A művelet célja volt az embercsempészás, az emberkereskedelem, az illegális migrációval kapcsolatos jogellenes cselekmények, az okmányhamisítások, valamint a kábítószer-, cigaretta- és egyéb áru csempészetére irányuló tevékenységek felfedése, általános vízi rendészeti ellenőrzések végrehajtása a hajókon és a kikötőkben, körözött személyek felkutatása, fokozott munkügyi ellenőrzések



Első Közös Művelet • Mohács, 2014. április 7–11.

végrehajtása és a veszélyesáru-szállítás ellenőrzése is. A tagországok a nemzetközi bűnügyi és rendészeti ellenőrzéseiket a Duna folyamra, annak parti sávjaira, fontosabb kikötőire koncentrálták. Az Első Közös Művelet csatornazár miatt nem terjedt ki a Rajna–Majna–Duna-csatornára.

A DARIF tagországok a rendészeti műveleti tevékenységüket három műveleti napon, a nemzeti terveikben meghatározott helyszíneken és időszakban összehangoltan hajtották végre. Az egyes tagországokban a rendőri (bűnügyi, határrendészeti, vízirendészeti), vámellenőrzési és katasztrófavédelmi szervek, valamint a humán-, növény- és állategészségügyi szolgálatok, hajózási (kikötői) hatóságok, és más együttműködők (pl.: környezetvédelmi-, és munkaügyi szervek) képviselői ellenőrizték a vízi közlekedésben részt vevő személy- és teherhajókat (beleértve a veszélyesáru-szállítás ellenőrzését), kedvtelési célú vízi járműveket és egyes kirakodási kikötőket is.



Második Közös Művelet • Mohács, 2014. július 21–25.

A művelet során az információ-áramlás és a reagálóképesség növelése érdekében minden részt vevő tagország saját nemzeti kontaktpontot működtetett és egy-egy összekötő tisztest delegált a Mohács Határkikötőben felállított Ideiglenes Koordinációs Központba, akik aktívan részt vettek a Központ munkájában, és folyamatos kapcsolatot tartottak a nemzeti hatóságaikkal. A Központ munkáját a Közös Műveletek és képzések munkacsoport magyar koordinátora irányította, amelyben részt vett továbbá a FRONTEX, az EUROPOL, az

EUBAM, majd a **Második és Harmadik Közös Műveletben** az INTERPOL egy-egy összekötő tisztje is. A Központ feladatai közé tartozott a műveletben részt vevő tagállamok kapcsolattartási pontjaival való napi szintű kapcsolattartás, az azonnali, kölcsönös adatcsere, az információgyűjtés és információtovábbítás a tagországok műveleteinek állásáról, valamint műveleti támogatás biztosítása az EUROPOL és INTERPOL segítségével, továbbá a művelet zárójelentéséhez szükséges statisztikai adatok gyűjtése.



Harmadik Közös Művelet • Mohács, 2014. november 10–14.

A projekt eredeti ütemezésében két szakértői ülés került tervezésre, de az Első Közös Művelet lezárását és az előzetes eredmények értékelését követően a tagállamok szakértőinek javaslatára, a projekt szakmai és költségvetési átdolgozását a Bizottsággal való egyeztetését követően 2014. május 13–14-én egy ún. **Extra Szakértői Ülés** megtartására is sor került.

Az ülés célja az volt, hogy a szakértők megvitassák az Első Közös Művelet eredményeit, kicseréljék egymás között az addig szerzett tapasztalataikat, annak érdekében, hogy a projekt végrehajtásának hátralévő időszakában felmerülő esetleges nehézségeket könnyebben áthidalják. Az ülés plenáris



Extra Szakértői Ülés • Budapest, 2014. május 13–14.

résében a szakértők megismerhették az EUROPOL Dunára vonatkozó kockázatértékelését, valamint betekintést nyertek az EU DRS 1a prioritási területén folyó, belvízi hajózást érintő munkába. A szekcióüléseken az öt munkacsoport – az Első Szakértői Ülészhez hasonlóan – tovább folytatta a szakmai egyeztetést az aktuális témákban és meghatározták a Második Közös Művelet végrehajtásának főbb irányait.

A Közös Műveletek lezárultával a **Második** és egyben utolsó **Szakértői Ülész** megtartására 2015. január 27–28. között Budapesten került sor. A találkozó plenáris részében, a hajózási technológia fejlesztésében jártas szakértők előadásai során, a résztvevők megismerkedhettek a hajózást támogató új technológiákkal, illetve tájékozódhattak a Duna Bizottság munkájának aktualitásairól. Az ezt követő szekcióülések a DARIF öt munkacsoportjában párhuzamosan zajlottak, ahol lehetőség nyílt az elért eredmények megvitatására és az együttműködés jövőbeli folytatására vonatkozó ajánlások megfogalmazására.



Második Szakértői Ülész Budapest, 2015. január 27–28.

A **projekt Zárókonferenciája** 2015. május 12–13-án, Budapesten a DARIF országok magas szintű rendészeti vezetőinek, valamint a Nyitókonferencián is résztvevő Európai Unió intézményeinek és ügynökségeinek, valamint egyéb nemzetközi és civil szervezetek képviselőinek részvételével zajlott. A kétnapos tanácskozáson a delegációk megismerhették a projektben végzett tevékenységeket, betekintést nyertek a tematikus szakértői munkacsoportokban zajló munkába, beszámolót kaptak a megtárgyalt témákról és a Közös Műveletek eredményeiről. A tájékoztatókat követően a küldöttségek a munkacsoportokban elért eredményekre alapozva kiértékeltek a kísérleti működés tapasztalatait, valamint **Ajánlásokat** fogadtak el a jövőbeli rendszeres együttműködés kialakítására.

A legtöbb rendezvényen a magyar sajtó és média képviselői is részt vettek, és híradásaikban beszámoltak az eseményekről. A projekt népszerűsítése és minél szélesebb körben való ismertetése érdekében a projektmenedzsment tagjai részletesen beszámoltak a projekt előrehaladásáról az EU DRS Éves Fórumain és az EU DRS 11. Prioritási Területének Irányító Csoporti ülésein. Az említetteken túl a projekt elindulását követően a www.bmprojektek.kormany.hu honlapon létrehozott microsite felület folyamatosan frissítésre került, így ott minden esemény rövid leírása magyar és angol nyelven egyaránt megtekinthető.

2. Az együttműködés jogi háttere

A projekt 2013. szeptember 17–19-i Nyitókonferenciáján a Duna régió tíz országa Közös Nyilatkozatban fejezte ki erős elkötelezettségét „A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása” című projekt támogatása iránt és megállapodtak abban, hogy létrehoznak egy rendszeres dunai együttműködési platformot, valamint a Közös Műveletek támogatására felállítanak egy Ideiglenes Koordinációs Központot.

Az Ideiglenes Koordinációs Központ célja a vízi közlekedéshez kötődő rendészeti tevékenységek (vízi- és határrendészet, vámigazgatás és katasztrófavédelem) koordinálása, valamint azok hatékonyságának információcserével történő fejlesztése volt.

A projekt részét képezte továbbá a résztvevő államok között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ keretében történő további együttműködés lehetséges nemzetközi jogi alapjának vizsgálata, a jelenleg létező rendészeti és bünyügyi együttműködési formák áttekintése abból a szempontból, hogy a jövőben melyik lehet alapja egy olyan, a projekt tagállamai között létrejövő, a projekt valamennyi tevékenységi területét lefedő nemzetközi együttműködésnek, amelynek keretében, az általános adatcsere mellett, a személyes adatok cseréje is megvalósulhat.

A vizsgálatra azért volt szükség, mert a projekt során a Közös Műveletek alatt végrehajtott rendészeti adatcsere megkívánta, hogy a Központba minden tagállam összekötő tisztet delegáljon, ami azonban egy állandó központ létrehozásakor negatívan befolyásolná annak költséghatékony működését. A munkacsoportokban folytatott egyeztetések során a tagállamok közötti bünyügyi információcsere mellett olyan, jelen szabályozás alapján nem megosztható rendészeti adatok cseréjére vonatkozó igény is felmerült, amely megvalósulása esetén hatékonyan támogatná a hatóságok munkáját.

Az együttműködés jogi hátterének elemzése során megállapításra került, hogy a DARIF projektben résztvevő államok közül valamennyi tagja az INTERPOL-nak, a világ legnagyobb rendőri együttműködési szervezetének, amely így a résztvevő tagállamok számát tekintve megfelelő kiindulási alapot jelenthet. A Dunai Rendészeti Koordinációs Központ bünyügyi feladatainak ellátása során jelentős szerepe van az INTERPOL-lal történő együttműködésnek és az adatbázisok használatának. Ugyanakkor az INTERPOL keretében csak bünyügyi információ cseréjére van lehetőség, vagyis kizárt a rendészeti információk, valamint a vámellenőrzésekkel és a katasztrófák elleni védekezéssel kapcsolatos információk cseréje. Emiatt tehát rendészeti adatcserét kizárólag az INTERPOL keretében megvalósuló együttműködésre nem lehet építeni.

A további vizsgálatok során megállapításra került, hogy a projekt tevékenységi köre két uniós ügynökség – az EUROPOL és a FRONTEX – mandátumához is szorosan kapcsolódik. Az EUROPOL-ban a projekt tagállamai közül az Európai Unió tagállamok vesznek részt, azonban az ügynökség harmadik országokkal is köthet a személyes adatok cseréjét is lehetővé tevő megállapodásokat. A projekt Unión kívüli résztvevői közül jelenleg Szerbiával létezik a személyes adatok cseréjét is lehetővé tevő operatív megállapodás, míg Ukrajnával és Moldovával ezt meg nem

engedő stratégiai megállapodás van hatályban. Ugyanakkor az EUROPOL keretében is kizárólag bűnügyi információk cseréjére van lehetőség, ráadásul csak meghatározott, az ügynökség hatáskörébe tartozó bűncselekmények vonatkozásában, így, az együttműködés tárgykörét tekintve, ez sem jelent megfelelő kiindulópontot. A tagállamok külső határigazgatási feladatainak ellátását támogató FRONTEX helyzete is hasonló azzal a különbséggel, hogy mandátuma még korlátozottabb. Tehát a két ügynökség sem külön sem pedig együttesen nem fedi le a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ által ellátni tervezett feladatkörök összességét.

A kutatás megállapította, hogy jelenleg nem létezik olyan többoldalú, a rendészeti és bűnügyi együttműködést szabályozó nemzetközi szerződés sem, amelynek valamennyi, a projektben résztvevő állam tagja lenne. Ugyanakkor a DARIF projekt tagállamait is részben magába foglaló dél-európai régióban két olyan regionális együttműködés is létezik, amely például szolgálhat a dunai kezdeményezésnek.

A Délkelet-európai Rendőri Együttműködési Egyezménynek a DARIF projekt tagállamainak jelentős része tagja, viszont Németország, Szlovákia, Horvátország és Ukrajna nem, ugyanakkor tagja négy olyan állam, amely nem vesz részt a projektben. A PCC SEE hatásköre a bűnügyi mellett kiterjed rendészeti információk cseréjére is, azonban erre csak a részes államok bűnüldöző hatóságai között kerülhet sor, de csak az Egyezményben meghatározott személyes adatok vonatkozásában. Nem kerülhet tehát sor adatcserére például a katasztrófavédelmi, idegenrendészeti hatóságok között. Tehát ez az együttműködés sem lehet megfelelő alap a DRKK számára, azonban az egyezmény adatvédelmi rendelkezései jó például szolgálhatnak egy olyan jövőben megalkotandó nemzetközi szerződés számára, amely lehetővé teszi a projekt tagállamai között a személyes adatok cseréjét.

A DARIF projekt tagállamait érintő másik regionális együttműködés a Délkelet-európai Rendészeti Központ. A SELEC és a DARIF részes államai között ugyanakkor csak részleges átfedés van: Németország, Ausztria, Szlovákia és Ukrajna nem tagja a SELEC-nek, viszont a DARIF-nak igen, míg Albánia, Bosznia-Hercegovina, Görögország, Macedónia, Montenegró, és Törökország a DARIF projektben nem vesz részt. Továbbá a SELEC elsősorban bűnügyi együttműködés, feladatai között a nyomozások és bűnmegelőzési tevékenység támogatása, a bűnügyi felderítési információ cseréje a hangsúlyos, és ez a cél határozza meg a SELEC információs rendszerben tárolható személyes adatok körét is. Tehát a SELEC sem a részes tagállamai, sem a hatásköre miatt nem megfelelő alap a DRKK továbbfejlesztéséhez, de adatvédelmi megoldásai szintén hasznosíthatóak lehetnek.

A Dunai Rendészeti Koordinációs Központot a DARIF projekt két tagállama: Magyarország és Horvátország között Mátraházán, 2012. október 11-én aláírt megállapodás (Megállapodás Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működéséről) hozta létre. Ez a megállapodás szabályozza jelenleg a Központ működését, rögzítve a felek közötti együttműködés intézményi kereteit, amelyet tartalommal a felek között korábban megkötött bűnügyi, vámügyi, katasztrófavédelmi, valamint a határellenőrzés területén történő együttműködési megállapodások töltenek meg. Ezek a megállapodások szabályozzák a Központ keretében átadható személyes adatok körét és azok védelmét is. A Megállapodás más államok csatlakozását is lehetővé teszi.

Tekintettel a fenti vizsgálatra megállapítható, hogy jelenleg nincs olyan nemzetközi megállapodás, amelynek hatálya a DARIF projektben résztvevő valamennyi államra és a Dunai Rendszeti Koordinációs Központ által a projekt során végzett valamennyi tevékenységre kiterjedne, ezért az együttműködés folytatása érdekében szükséges lehet egy olyan új nemzetközi szerződés létrehozása, amely megfelelő adatvédelmi előírások mellett lehetővé teszi a személyes adatok rendészeti célú cseréjét a tagországok között. Ehhez megfelelő alapot jelenthet a már említett Dunai Rendszeti Koordinációs Központ működéséről szóló Megállapodás, amelyet a jövőben a csatlakozni kívánó államok szándékának megfelelően lehetne további tartalommal megtölteni. A további tartalom kialakításához mintául szolgálhat még a Balti-tengeri Fórum, valamint a Fekete-tengeri Fórum együttműködése is.



I. FEJEZET: **BŰNÜGYI KOCKÁZATELEMZŐ** **MUNKACSOPORT**



HÁTTÉR

A gazdasági integráció növekedése, a fokozódó, határokon átnyúló kereskedelem, és az ellenőrzés megszüntetése a schengeni térség belső határain magában hordozza az országhatárokon átnyúló szervezett bűnözés, ezen belül a csempésztevékenységek megjelenését, melyben a Duna folyam, mint lehetséges útvonal, potenciális szerepet játszik. A Duna folyamhoz kapcsolódó, államhatáron átnyúló csempészéssel összefüggő bűncselekmények vonatkozásában a jelenleg rendelkezésre álló információk köre nagyon kevés, amely mind nemzeti, mind pedig nemzetközi szinten akadályozza egy valós fenyegetettség-értékelés elkészítését. A határon átnyúló szervezett bűnözés elleni hatékony fellépés érdekében a nemzetközi együttműködés kereteit hozzá kell igazítani a szervezett bűnözés által támasztott napi aktuális kihívásokhoz. Az eredményes fellépéshez pedig az együttműködés nemcsak az Európai Unió tagállamaira, hanem az unión kívüli országokra is ki kell terjeszteni.

A BŰNÜGYI KOCKÁZATELEMZŐ MUNKACSOPORT CÉLJA

Az együttműködés szélesítésének, illetve hatékonyságának növelése érdekében egy folyamatos, célirányos kockázatelemző tevékenység kialakítása, amely biztosítja a szervezett bűnözés elleni eredményes fellépést, a bűnözéssel szembeni preventív intézkedések megtételét, illetve az erők és eszközök összehangolt elosztásával a bűncselekmények felfedését. Egy a Duna folyamhoz kapcsolódó aktuális bűncselekmények és más veszélyeztető jelenségek tendenciáiból, és elkövetési módszereiből származó információkkal támogatott kockázatelemzés elkészítése, amely támogatja a dunai vízi közlekedésben ellenőrzéseket végző szervek munkáját, garantálva a bűncselekmények felfedését és a tagállamok biztonságát.

A MUNKACSOPORT TEVÉKENYSÉGE

A munkacsoportba, annak sikeres és eredményes tevékenysége érdekében, a 2013. szeptember 17–19. között Mohácson megtartott Nyitókonferencián megfogalmazott igényeknek megfelelően, a projektben résztvevő tagállamok részéről az államhatáron átnyúló szervezett bűnözés elleni fellépés, nemzetközi bűnügyi együttműködés, valamint a kockázatelemzés területén jártas szakértők kerültek delegálásra, akik az alábbi területeket vizsgálták:

1. A vizsgálandó célterületek behatárolása:

A Dunához kapcsolódó, határon átnyúló bűnözés terén a munkacsoport az alább felsorolt prioritásokat¹ jelölte meg:

- ◆ embercsempészség, emberkereskedelem, illegális migrációval kapcsolatos jogellenes cselekmények felfedése,
- ◆ biztonsági előírásokat sértően előállított, közegészségre veszélyes hamis áruk csempészete,
- ◆ kábítószer csempészet felfedése, kiemelten a szintetikus drogokra,
- ◆ veszélyesárúk szállítása, hulladékokkal kapcsolatos bűncselekmények,
- ◆ dohányárúk csempészetének felfedése,
- ◆ a fedélzetén csempésztett egyéb veszélyes áruk (fegyver, lőszer, robbanóanyag, radioaktív anyagok) felfedése,
- ◆ teherszállítmányok szervezett lopása,

¹ Ezek beazonosítása során alapul vettük az EUROPOL által készített SOCTA fenyegetettség értékelést, SELEC éves jelentéseket és a projektben közreműködő országok tapasztalatait, hozzájárulásait.

- ◆ okmányhamisítások felfedése,
- ◆ körözött személyek felkutatása a személyzetben vagy az utasok körében,
- ◆ illegális hulladék-szállítás felfedése, környezetvédelmi ellenőrzések,
- ◆ érkezési kikötők ellenőrzése (gyanús hajók kirakodásának vizsgálata),
- ◆ külmotorok, kedvtelési célú vízi járművek, és más vízi járműalkatrészek szervezett lopása.

A fentiekén túl nemzeti szinten speciális bűncselekményként merült fel az illegális halászati módszerek alkalmazása, amelynek szintén vannak nemzetközi vonatkozásai (pl.: kifogott halak külföldi értékesítése), valamint a gabonaszállítmányokkal kapcsolatos visszaélések.

2. A célterületet képező bűncselekmények elleni fellépésben érintett szervek feltérképezése, és együttműködésük, valamint az információcsere területén meglévő tapasztalatok összegzése. A bűnügyi információcserét lehetővé tevő jogszabályi háttér, valamint az alkalmazott információs csatornákon keresztül megvalósuló együttműködés és információcsere aktuális helyzetének, lehetőségeinek feltérképezése:

A bűnügyi információcserét lehetővé tevő jogszabályi háttér, valamint az alkalmazott információs csatornákon keresztül megvalósuló együttműködés és információcsere aktuális helyzetének, lehetőségeinek megismerése érdekében a munkacsoport vizsgálta:

- ◆ az országok között létrehozott közös kapcsolattartási szolgálati helyek meglétét,
- ◆ a rendőri/vám összekötő tisztek alkalmazását,
- ◆ a bűnügyi együttműködési csatornák alkalmazhatóságát,
- ◆ a szervezett bűnözés elleni fellépés tárgyában a kétoldalú információcserét biztosító jogi háttér meglétét.

A Közös Műveletek, illetve azok előkészítése során már nyilvánvaló volt, hogy a vízi közlekedés ellenőrzésében érintett résztvevő szervek köre nagyon kiterjedt, ezért a projekt keretében végrehajtott Közös Műveletek során, a tagállamok nemzeti sajátosságaik figyelembe vételével, a nemzetközi bűnügyi információcserét az alább felsorolt már meglévő csatornákon keresztül folytatták:

- ◆ a szomszédos országok között meglévő kontaktpontok igénybevételével,
- ◆ nem szomszédos országok esetében az EUROPOL, a SELEC, illetve az INTERPOL csatornák alkalmazásával.

A Közös Műveletek végrehajtása során a bűnügyi információcserét hivatali munkaidőben a magyarországi Mohács Határkikötőben ideiglenesen felállított Koordinációs Központba delegált összekötő tisztek, azon kívül pedig a NEBEK ügyelete biztosította. A tapasztalatok alapján, bűnügyi együttműködés tekintetében, az információcsere az Ideiglenes Koordinációs Központon, illetve a NEBEK ügyeletén keresztül végrehajtott lekérdezések esetében volt a legcélravezetőbb.

3. A Közös Műveletek és a kockázatelemzés terén szerzett tapasztalatok összegzése, azok hasznosítása, a hiányosságok kiküszöbölése az újabb Közös Műveletekben:

A projekt keretében alapvető célkitűzés volt a tervezett Közös Műveletek eredményességének kockázatelemzés alapján történő növelése. Az Első Közös Művelet előkészítése során még nem állt rendelkezésre kockázati profilokon alapuló elemzés, ezért az többcélú műveletként került végrehajtásra. Ebből adódóan a résztvevő tagállamok az ellenőrzéseiket saját igényeiknek,

a nemzeti Duna szakaszukon kialakult helyzetnek, saját kockázatértékelésüknek és kapacitásaiknak figyelembevételével szervezték meg.

Az Első Közös Művelet során, a bűncselekmények körét érintően, jelentős felfedések nem történtek, az információcsere inkább a rendészeti területre koncentrálódott,² a bűnügyi információcsere minimális volt. Az értékelés során megállapításra került, hogy az eredményességet negatívan befolyásolta, hogy a Rajna–Majna–Duna-csatorna zárata miatt korlátozott volt a hajóforgalom, és az ideiglenesen felállított Koordinációs Központban rejlő lehetőségeket a tagországok csak csekély mértékben használták ki. A résztvevő országoknak meg kellett ismerni, hogy a kockázatelemzés során milyen előzetes információkat tudnak beszerezni (pl. utaslisták), hogy azok kombinált, és célirányos felhasználásával, egyéb információk összevetésével, a megadott kockázati profilok alapján hatékonyabban tudják végrehajtani ellenőrzéseiket. Törekedni kellett az információk konkrétabb megfogalmazására és gyors átadására.

Az eredmények és a tapasztalatok értékelése jó alapot teremtett a Második és a Harmadik Közös Műveletek végrehajtására, ugyanis a tagállamok a korábban beazonosított prioritások témaköreit felhasználva újabb prioritásokat is figyelembe tudtak venni nemzeti akciótervük kialakításánál. Németországban például az ellenőrzéseket kiterjesztették az illegális foglalkoztatással, és illegális közlekedéssel kapcsolatos jogsértésekre is.

4. A kockázatelemzés szükséges elemeit képező, azonos értékelési szempontokat és fogalmakat³ tartalmazó tervezet elkészítése, a releváns bűncselekmények aktuális tendenciáiból és elkövetési módszereiből származó adatok alapján kialakított kockázati profilok:

A súlyos és szervezett bűnözés típusai és jellemzői:

- ◆ a súlyos szervezett bűnözés típusai/kategóriái (pl.: illegális áruk szállítása, emberkereskedelem, embercsempészség, környezeti bűnözés, stb.),
- ◆ áruajtók (kábitószer és annak fajtái, hamis áru, cigaretta, fegyver, stb.),
- ◆ emberkereskedelem és illegális migráció vonatkozásában az áldozat leírása (pl. nem, kor, állampolgárság/nemzetiség, származási hely, lakóhely, ide nem értve a személyes adatokat),
- ◆ a bűnszervezetek által alkalmazott ellenintézkedések a szállítási útvonalakon (pl. fegyveres őrizet, ellenfigyelés, fedőáru alkalmazása stb.).

A bűnszervezethez köthető személyek fő jellemzői:

- ◆ a bűnszervezet struktúrája, felépítése (pl.: laza hálózat vagy hierarchikus felépítésű, a tagok állampolgársága/nemzetisége, többnemzetiségű vagy homogén tagság stb.),
- ◆ szakértők alkalmazása (a bűnszervezeten belül speciális szakértelemmel rendelkező személyeket használnak fel célfeladatokra, vagy külső szakértőket alkalmaznak),
- ◆ legális üzleti struktúrák alkalmazása az illegális tevékenység elfedése érdekében (pl. szállító vagy szállítmányozó cég, logisztikai, raktározással foglalkozó vállalkozás, találkozók szervezése, pénzmosás stb.),

² PL:A művelet idején több mint 3000 fő került ellenőrzésre az országok területén, viszont a műveleti központban lévő EUROPOL Mobil Office-on keresztül mindösszesen 12(!) fő került lekérdezésre a különböző adatbázisokból.

³ A kidolgozás során hasznosításra került az EUROPOL által készített tervezet is.

- ◆ a szállító vállalatokban való részvétel, vagy magán hajótulajdonosok, akik nem feltétlenül tagjai a bűnszervezetnek,
- ◆ a hajók legénységének részvétele az illegális tevékenységben.

A kockázatok azonosítása, a kockázatok forrásai:

- ◆ az ellenőrzési technológia kockázatai,
- ◆ az ellenőrzés objektív körülményei által szabott korlátok, kockázatok,
- ◆ szakmai ismeretek, pl. rejtékhelyek ismerete.

Releváns helyek és területek:

- ◆ a hajók/árúk kiindulási és rendeltetési helye,
- ◆ az áruk végső rendeltetési helye,
- ◆ átszállítás pontjai/útvonalai (beleértve a kikötők, szárazföldi utak, raktárak, stb. felsorolását),
- ◆ más érintett helyek, melyek jelentősek akár a bűncselekmények, akár az elkövetők szempontjából.

A szállítás főbb jellemzői:

- ◆ a hajó típusa (pl.: konténerszállító hajó, teherhajó, tanker, Ro/Ro hajó, utasszállító hajó, sport-célú hajó stb.),
- ◆ a hajó, a szállító cég és/vagy a hajótulajdonos származási országa,
- ◆ szállítási mód (konténer, gépkocsi/teherautó, személyszállítás, csomagok stb.).

5. A Közös Műveletek eredményességének növelése a bűncselekmény specifikusan készített kockázatelemzések alapján:

E célkitűzés jelent meg az egyik legmeghatározóbb mérföldkőként a munkacsoport tevékenysége során, mivel a tapasztalatok rámutattak arra, hogy a dunai vízi közlekedés tekintetében nem állnak rendelkezésre olyan elemzések, leírások, útmutatások, amelyek az ellenőrzésben résztvevő állomány által elvégzendő ellenőrzések célirányos végrehajtását ösztönöznék. Ennek eredményeként készültek el az embercsempészség/illegális migrációt, az emberkereskedelmet, a kábítószerrel kapcsolatos bűncselekményeket, és a konténerbiztonságot érintő kockázatelemzések. (2. számú melléklet)

Az elkészült kockázatelemzések célja volt elsősorban, hogy a projekt keretein belül, a vízi közlekedés ellenőrzésében résztvevő szervek tagjai részére egy minimális ismeretet adjon az adott bűncselekmények aktuális tendenciáiról (elkövetési módszerek, útvonalak, állampolgársági kategóriák, irányultság stb.). A leírt kockázati indikátorok felhasználása segítette a Duna folyamhoz köthető határon átnyúló szervezett bűnözés keretében elkövetett bűncselekmények felfedezésére irányuló célirányos ellenőrzések megszervezését.

Az elemzések alapjául szolgáltak az EUROPOL SOCTA 2013, a FRONTEX Éves Kockázatelemzés, és a SELEC által készített elemzések, illetve hasonló Közös Műveletek értékelései. Mivel az elemzést megelőző időszakban a Duna folyamon nem volt felfedés a tárgyat képező bűncselekmények kapcsán, ezért az elemzések elsősorban a szárazföldön történt jogsértések alapján levont következtetéseket tartalmazták. Az egyes esetekben megjelenített statisztikák a SELEC által készített éves értékelő jelentések adatait tartalmazzák, kiemelve a DARIF projekt tagországait érintő adatokat. Az elkövetési módszerek, útvonalak, állampolgársági kategóriák szintén csak a DARIF projekt tagországaira koncentráltan kerültek gyűjtésre.

6. A bűnügyi munkából származó adatok alapján végzett kockázatelemzés „legjobb gyakorlatainak” bemutatása, és a tapasztalatok cseréje:

A Második és Harmadik Közös Művelet előkészítése során a tagállamok részére megküldésre kerültek az előzőekben bemutatott különböző tárgyú bűncselekményekre fókuszált kockázatelemzések, amelyek – az adott országra vonatkozó információk figyelembevételével – lehetőséget biztosítottak az ellenőrzések célirányos megszervezésére. A Közös Műveletek első napján a tagországok által delegált összekötő tisztek eligazítása során, az általános információkon túl, lehetőség nyílt konkrét, bűnügyi hírszerző munkából származó információk átadására is.

A LEGJOBB GYAKORLATKÉNT MEGFOGALMAZHATÓ AJÁNLÁSOK:

Esemény:

A hatóságok egy esetben Bécs kikötőjében 2160,62 gramm cannabist fedtek fel a rakodási területen egy szerb honosságú tehergépjármű és annak vontatmányában.

Intézkedés a Mohács Ideiglenes Koordinációs Központon keresztül:

Elkövetők ellenőrzése INTERPOL adatbázisokban, és EUROPOL AWF-ben. Találatot nem eredményezett.

Esemény:

A „RIVER DUCHESS” személyhajón három szerb és egy bosnyák állampolgár, mint a hajó személyzetének tagja került elfogásra illegális tartózkodás és munkavállalás miatt.

Intézkedés a Mohács Ideiglenes Koordinációs Központon keresztül:

Elkövetők ellenőrzése INTERPOL adatbázisokban, és EUROPOL AWF-ben. Az EUROPOL AWF találatot jelzett a feltartóztatott szerb állampolgár vonatkozásában, akinek születési adatai nem egyeztek. A személy pontos azonosítása érdekében, a Mohács Ideiglenes Koordinációs Központba delegált szerb összekötőn keresztül a szerb nemzeti adatbázisokban beazonosításra került a személy, aki embercsempészség elkövetőjeként szerepelt az EUROPOL adatbázisában. Az ellenőrzések eredményét átadták a vizsgálatot folytató osztrák hatóság részére, ahol a kapott információt a kihallgatások során hasznosították.

Esemény:

A bécsi rendőrség a Dunán öt moldáv állampolgárt fogott el, akik egy halászhajóba törtek be.

Intézkedés a Mohács Ideiglenes Koordinációs Központon keresztül:

Elkövetők ellenőrzése INTERPOL adatbázisokban, és EUROPOL AWF-ben, mely találatot nem eredményezett. A moldáv elkövetők személyazonosságának megállapítása érdekében a Mohács Ideiglenes Koordinációs Központba delegált moldáv összekötőn keresztül nemzeti adatbázisokban beazonosításra kerültek a személyek. Az ellenőrzések eredményét átadták a vizsgálatot folytató osztrák hatóság részére, ahol a kapott információt a kihallgatások során hasznosították.

Esemény:

A Mohács Nemzetközi Határátkelőhelyen áthaladó hajók személyzeti és utaslistái ellenőrzésre kerültek az INTERPOL adatbázisokban, és EUROPOL AWF-ben.

Intézkedés a Mohács Ideiglenes Koordinációs Központon keresztül:

Két esetben az INTERPOL lopott úti okmányok nyilvántartásában találat volt, melynek alapján célirányos ellenőrzések történtek az érintett hajókon. Az ellenőrzés eredményeként mindkét esetben

megállapítást nyert, hogy a körözés azért volt érvényben, mert a tulajdonos a hatóságok felé nem jelezte, hogy a korábban elveszett okmány időközben előkerült. A vizsgálat eredményéről az érintett országokat az összekötő tisztjeik értesítették, ennek alapján a téves körözések törlése megtörtént.

Esemény:

A Mohács Vízi Határátkelőhelyen áthaladó ARIANA személyhajó utaslistáján lévő utas adatai szerepeltek az EUROPOL kábítószerrel kapcsolatos AWF-ben.

Intézkedés a Mohács Ideiglenes Koordinációs Központon keresztül:

A személyt, a Központba delegált szlovák összekötő tiszt közreműködésével, a szlovák hatóságok a hajó soron következő szlovákiai állomásán célirányosan ellenőrizték, és dokumentálták a személy által használt okmányt. Az eset példaértékű volt a vízi közlekedés ellenőrzése terén, mert nemcsak a konkrét bűncselekmény felfedése történt meg, hanem a találatot követően lefolytatott vizsgálat eredménye a találatot jelző szerv felé is visszacsatolásra került.

ÖSSZEZÉS

A Bűnügyi kockázatelemző munkacsoport tevékenysége során szerzett tapasztalatok alapján egyértelműen megállapítható volt, hogy a dunai vízi közlekedés ellenőrzésében elsősorban a rendészeti megközelítés érvényesül. Az ellenőrzések előkészítésénél, azok végrehajtásánál, nem jelennek meg a bűnügyi hírszerző munkából származó információk. Erre mutattak rá a munkacsoport tevékenysége során az EUROPOL SCAN TEAM által a Duna folyamhoz köthető bűncselekmények tárgykörében készített és bemutatott „kockázatelemzés”⁴ főbb ajánlásai is.

A DARIF projekt keretében a Bűnügyi kockázatelemző munkacsoport más munkacsoporttal szoros együttműködésben végzett tevékenysége révén, a rendelkezésre álló adatbázisok bemutatásával, a nemzetközi együttműködésben rejlő lehetőségek kihasználásával, komplexebb ellenőrzési szemlélet alakult ki. A projekt keretében végrehajtott Közös Műveletek minden tagállam számára egy új összehangolt ellenőrzési együttműködési formát jelentettek. A mindennapokban alkalmazott ellenőrzésekhez képest egy szélesebb körű kontroll lehetőség (erő, eszköz igénybevétele) nyílt meg a Közös Műveletek időszakában, ezért a résztvevők a jövőben is szükségesnek tartják hasonló jellegű közös tevékenységek végrehajtását annak érdekében, hogy megfelelő rutin alakuljon ki a hatóságok összehangolt működésében.

A Bűnügyi kockázatelemző munkacsoport, a Közös Műveletekre történő felkészülés, és azok végrehajtása során, lehetővé tette az adatok különböző adatbázisokban történő szélesebb körű ellenőrzését, valamint a hírszerzésre alapuló, interdiszciplináris megközelítés alkalmazását. Az összegzett tapasztalatok rámutattak, hogy a műveletek keretében tervezett ellenőrzések hatékonyságának növelése érdekében szükséges az együttműködés területeinek kiterjesztése, kiemelten a határon átnyúló szervezett bűnözés elleni küzdelemben érintett szervek – EUROPOL, INTERPOL – kapacitásainak bevonására. Ezek körében kiemeltet érdemelnek az INTERPOL esetében az SLTD és SV adatbázisok, valamint a körözött személyek nyilvántartása, továbbá az EUROPOL által működtetett elemzői munkafájlokban történő ellenőrzések. Ugyanolyan hatékony

⁴ Mivel az EUROPOL elemző munkafájlijában nem szerepelnek a Dunához köthető konkrét elkövetésből származó adatok, ezért az csak általánosságokat tartalmaz, ezért az az ellenőrzések keretében alkalmazható profilok megalkotására nem alkalmas

lehet a SELEC által, a különböző határon átnyúló szervezett bűncselekmények monitoringozására működtetett célcsoportok (kábitószér-bűnözés, illegális migráció, konténerszállítványok stb.) tapasztalatainak, illetve az általuk készített értékeléseknek a Duna folyamra, mint potenciális megjelenési területre, illetve útvonalra történő koncentrált elemzésének felhasználása.

Tekintettel a menet közbeni ellenőrzések során felmerülő akadályokra, potenciális lehetőségek vannak a kiindulási és a célállomásokon történő ellenőrzésekben. Ennek érdekében szükségessé válik olyan új – a felmerült objektív akadályokat leküzdő – technológiák bevezetése, alkalmazása, amelyek lehetővé teszik a kockázatelemzésen alapuló, az érintett nemzetek által összehangolt célirányos ellenőrzések végrehajtását. Fontos kiemelni, hogy nemcsak szomszédos országok közötti együttműködésről beszélünk. Koncentrálni kell tehát arra is, hogy amennyiben bármely országban a Dunához köthető bűncselekményre utaló információ merül fel, az az érintett célországban gyors információátadás útján hasznosításra kerüljön.

KÖVETKEZTETÉSEK

A Bűnügyi kockázatelemző munkacsoport projektben végrehajtott tevékenysége során világossá vált, hogy szükséges a vízi közlekedés ellenőrzésében érintett hatóságok körében a tudatosság növelése, az együttműködés fokozása, a hírszerzésalapú, célirányos ellenőrzések megszervezése.

Biztosítani kell a bűnügyi nyilvántartásokban, adatbázisokban történő ellenőrzések folyamatosságát és lehetőséget kell teremteni arra, hogy azok folyamatosan bővüljenek, és a célzott ellenőrzések kiegészítő intézkedésekkel kombináltan kerüljenek megszervezésre.

Rendszeresen frissíteni kell a projekt keretében elkészített kockázatelemzéseket és profilokat. Ennek érdekében szükséges egy olyan elemzői háttér megteremtése, amely a Dunával összefüggő tárgykörbe tartozó határon átnyúló bűncselekmények folyamatos monitoringjára, a tendenciák és a bűnözés jellemzőit érintő változások nyomon követésére képes.

Meg kell teremteni annak lehetőségét, hogy a folyamatosan aktualizált kockázatelemzések, profilok az érintett szervek körében feldolgozásra kerüljenek, és nemzeti szinten az illetékes dunai vízi közlekedéssel összefüggésben résztvevő szervekhez, azaz a konkrét ellenőrzést végző állományhoz is eljussanak. Az ellenőrzések hatékonyságának növelése érdekében szükséges az együttműködés területeinek kiterjesztése határon átnyúló szervezett bűnözés elleni küzdelemben érintett szervek (EUROPOL, INTERPOL, SELEC) kapacitásainak bevonásával.

Fontos szempont az ellenőrzések során felmerülő objektív akadályokból (konténerek, ömlesztett áruk) fakadó kockázatok minimálisra csökkentése, azok kiküszöbölése. Fel kell térképezni, és alkalmazni kell azokat a modern technológiákat, amelyekkel elháríthatók a dunai vízi közlekedés ellenőrzésében jelenleg meglévő objektív akadályok (kézi szkennerek, röntgenek, speciális kereső kutya alkalmazása).

II. FEJEZET: **SZEMÉLY- ÉS ÁRUSZÁLLÍTÁS RENDÉSZETI** **CÉLÚ ELLENŐRZÉSE MUNKACSOPORT**



HÁTTÉR

A vízi közlekedés az egyik legrégebbi szállítási forma, eredete az emberiség történelmének homályába vész. Elsőként a folyók, majd a tengerek lettek a vízi közlekedés útvonalai, amelyek nagy távolságok összeköttetését tették lehetővé. A Duna az Európai Unió közlekedési hálózatának (TEN-T) VII. számú közlekedési folyosója. Az európai közlekedéspolitikában igen nagy prioritása van az áruk közútról vasútra és belvízre terelésének, ezért kiemelten fontos, hogy a Duna, mind a személy-, mind pedig az áruszállítás tekintetében modern és biztonságos közlekedési folyosóként működjön. Az Európában lezajlott és jelenleg is alakuló uniós változások, a schengeni térséghez történő csatlakozás nemcsak az államok nemzetgazdaságának, iparának, társadalmának a változását indukálja, hanem a rendészeti terület átalakulását is megköveteli. Ahhoz ugyanis, hogy a vízi úton történő szállítás a gazdasági élet szereplői számára vonzó és megbízható legyen a személy-, és áruforgalom nyomon követésével és ellenőrzésével, a nemzeti és közösségi előírások betartása mellett csökkenteni kell a különböző hatóságok által lefolytatandó ellenőrzések időtartamát.

SZEMÉLY- ÉS ÁRUSZÁLLÍTÁS RENDÉSZETI CÉLÚ ELLENŐRZÉSE A MUNKACSOPORT CÉLJA

Egy olyan egységes ellenőrzési gyakorlat kialakítása, amely a határellenőrzés és a mélységi ellenőrzés során megfelel a biztonság és a gyorsaság követelményeinek, továbbá koordinálja a vízi közlekedéshez kötődő határrendészeti és vámigazgatási tevékenységeket, valamint valós idejű információcserével és közös adatbázis létrehozásával hatékonyan támogatja a rendészeti ellenőrzést.

A MUNKACSOPORT TEVÉKENYSÉGE

Mint ahogyan azt a munkacsoport elnevezése is mutatja a munkacsoport a projektben megvalósult szakértői találkozók alkalmával olyan, elsősorban határrendészeti és vámrendészeti témákat dolgozott fel, amelyek a személy- és áruszállítás vízi úton történő rendészeti ellenőrzéséhez kapcsolódtak. A munkacsoportba delegált szakértők tehát a határellenőrzés gyakorlatában jártas határrendészeti és vámrendészeti szakemberek voltak.

Tekintettel arra, hogy Szlovákia nem delegált szakértőt, így a munkacsoport megállapításai az említett ország álláspontját nem tükrözik.

1. A hatósági ellenőrzések során vizsgálandó okmánykörök és az alkalmazott adatbázisok beazonosítása:

A munkacsoporti ülések alkalmával megállapodás született arról, hogy mind a határrendészeti, mind pedig a vámrendészeti területen a tagállamok megküldik a munkacsoport koordinátorok részére az általuk a hajó ellenőrzéshez használt dokumentumokat, annak érdekében, hogy azokat egy közös adatbázis létrehozásával minden tagállam megismerhesse. A kölcsönös megismerést követően pedig hajótípusonként egy ún. minimum listát hoznak létre, mellyel minden egyes vízi közlekedésben résztvevő járműnek rendelkeznie kell.

2. Az egyes hajótípusok határon történő átvizsgálására szolgáló legjobb gyakorlatok beazonosítása:

A téma vizsgálata során a munkacsoport arra a következtetésre jutott, hogy a nagytömegű áruk átvizsgálására megfelelő technikai, technológiai feltételek nélkül legjobb gyakorlatot kialakítani nem lehetséges. Az áruk biztonságos és tételes ellenőrzése csak a berakodás és a kirakodás helyén elképzelhető, főleg a nagytömegű ömlesztett áruféleségek, mint például a gabonafélék vagy szén és egyéb ásványok esetében. Az ömlesztett áruféleségek átvizsgálása menet közben vagy a köztes kikötőkben szinte lehetetlen.

Az ilyen hajók hatékony és gyors átvizsgálásához a tagállamok képviselői szükségesnek tartották a felderítésekről szóló alapinformációk kontaktpontokon keresztül történő gyors átadását. A kapott friss és naprakész információ birtokában ugyanis egy másik ország ellenőrző hatósága célirányosabban tudja a hajók kutatását végrehajtani, ezzel csökkenteni az ellenőrzésre felhasznált időt, szem előtt tartva a gyorsaság és hatékonyság alapelvét. Az ilyen és ehhez hasonló konkrét vízi járműre vonatkozó információk ugyanis jól felhasználhatók más hajók ellenőrzésénél is. Ilyen lehet például egy migránsok megbúvására alkalmas rejtékhely kialakításának lehetősége hasonló elrendezésű fedélzeten. Ugyancsak hasznos, ha a kapott információk felhasználásával történt újabb felderítések realizálása visszacsatolásra kerül az információt adó hatóság felé.

3. A határellenőrzési eljárások közelítésére szolgáló ajánlások kialakítása:

A határellenőrzés metodikájának vizsgálatakor, a tagállami gyakorlatok megismerését követően elmondható, hogy az ellenőrzésben részt vevő hatóságok, a legtöbb tagállamban összehangoltan, párhuzamosan hajtják végre a nemzeti és nemzetközi kötelezettségeikből fakadó ellenőrzéseiket.

Az ellenőrzéseket azonban jelentősen támogatná egy olyan, a Folyami Információs Szolgáltatások keretein belül létrehozandó felület, amely lehetővé teszi, a kikötőbe érkező hajók előzetes bejelentkezését, rögzíti az érkezés idejét és a fedélzeten tartózkodó személyzetre és utasokra, valamint teherszállító hajó esetén a szállított árura vonatkozó adatokat. Egy ilyen előzetes tájékoztatás a hatóságok részére sokkal tervezhetőbbé és gyorsabbá tenné a határellenőrzés folyamatát és több idő állna rendelkezésre a kockázatelemzéshez, a döntéshozatalra vagyis, hogy milyen ellenőrzésben részesítik majd a hajót, továbbá a döntés végrehajtásához szükséges előkészületekre. A magas kockázatú hajók ellenőrzése így több erőforrást kaphat, míg az alacsony kockázatúak gyorsabban folytathatják útjukat. Ezáltal nő a határkikötő áteresztő képessége, és gyorsul a hajóforgalom áthaladási sebessége, míg csökken a vámkezelések átlagos ideje, melyek együttesen hozzájárulnak a kereskedelem és a turizmus élénkítéséhez. A gondolat nem példa nélküli. Magyarországon Mohács Nemzetközi Határkikötőben 2014 tavasza óta működik hasonló rendszer (PAXLST), az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy a fejlesztés mind a hajó társaságok, mind pedig az ellenőrzést végző hatóságok szempontjából tervezhetőbbé és gyorsabbá teszi a határellenőrzést, ugyanis ezáltal ismertté válik, hogy adott időpontban mekkora létszámú ellenőrzést végző hatósági személyt célszerű bevonni, továbbá az ellenőrzés egyes fázisai már a hajó érkezését megelőzően elvégezhetőek, pl.: adatbázisokban lekérdezés. Célszerű ezt a rendszert elektronikusan oly módon megvalósítani, hogy az adatok már a beérkezéskor automatikusan ellenőrzésre kerüljenek a különböző nemzeti és nemzetközi adatbázisokban.

4. A határrendészeti ellenőrzés során vizsgálatra kerülő okmányok listájának kidolgozása:

A határrendészeti ellenőrzések során az utaslista mellett fontos a személyzeti listára is figyelmet fordítani, ugyanis a hajót üzemeltető hajózási társaságnak törvényes lehetősége van a személyzet többszöri cseréjére.

Románia javaslatot tett arra, hogy az első személyzeti lista okmánya, minden – a hajó útvonalán érintett – ország által bélyegző lenyomattal ellenjegyzésre kerüljön leigazolva azt, majd az összes listával együtt az eredeti visszakérüljön az indító ország hatóságához. A személyzet változásainak ilyesfajta dokumentálásával az illegális migráció és az illegális munkavállalás jelentősen visszaszorítható.

Szerbia javaslatot tett a vizsgálatkor ellenőrzés alá vont okmányok minimum listájára, melyet a szakértők azzal a kitéttel fogadtak el, hogy azt a későbbiekben szükséges kiegészíteni a vámellenőrzéshez használt okmányokkal is. Erre figyelemmel az alábbi lista került kialakításra:

Minimum okmányok teherszállító hajók vizsgálatakor:

- ◆ regisztrációs-nyilatkozat (érkezés-indulás jelentés),
- ◆ a fedélzeten tartózkodó személyek úti okmányai,
- ◆ személyzeti lista (egy eredeti és egy másolati példányban).

Minimum okmányok személyszállító hajók vizsgálatakor:

- ◆ regisztrációs-nyilatkozat (érkezés-indulás jelentés),
- ◆ a fedélzeten tartózkodó személyek úti okmányai,
- ◆ személyzeti lista (három eredeti és egy másolati példányban)
- ◆ utaslista (egy eredeti és egy másolati példányban).

5. A megbúvársra és csempészetre alkalmas helyek hajótípusonkénti összegyűjtése:

A téma vizsgálata során a tagországok egyetértettek abban, hogy a megbúvársra és csempészetre alkalmas helyek összegyűjtése a sokféle hajótípus miatt nehezen kivitelezhető. Bizonyos tagállamok szerint a nagyobb fenyegetettséget és problémát a kedvtelési és sportcélú kisgéphajók és jachtok jelentik. Általánosságban az is megállapítható, hogy a dupla falú kabin kialakítás, a motortér, az üzemanyag tank és a személyzet által nem használt kabinok a legalkalmasabbak a csempészet elkövetésére.

Az eredményes felderítést nehezítheti a nemzeti szabályzók különbözősége. Németországban például a nemzeti jogszabály szerint a kapitány által használt helyiségek magánlakásnak minősülnek így azokat csak megalapozott gyanú esetén, bírói engedély birtokában lehet átvizsgálni.

6. Az adómentes üzemanyag felhasználás ellenőrzésének lehetőségei, a készletbevallás megkövetelése az ellenőrzés megkezdésekor:

A magyar gyakorlat szerint a hatóságok a géphajók vizsgálata során ellenőrzik annak üzemanyagkészletét képező gázolajat. A hajózási forgalomban résztvevő szállítóeszközök kialakítása és a szállítás egyéb körülményei – időjárás, hitelesített mérőeszköz – együttesen, de külön-külön is megnehezítheti az ellenőrzők azon feladatát, hogy pontosan megállapítsák a szállítmány mennyiségi adatait, és összevegyessék az okmányokon szereplő mennyiségi adatokkal. A mennyiség megállapítása

alapvetően a hajóhoz rendszeresített köbözési táblázat és a tartályhoz rendszeresített mérőpálcák segítségével történik, melyek hitelesítési kötelezettségét előírás nem szabályozza. A dunai forgalomban résztvevő géphajók üzemanyagtartályai kb. 50–100 tonna gázolaj befogadására is alkalmasak lehetnek. Az üzemanyagkészlettel történő elszámolás alapvetően a hajón vezetett okmányokon és nem mérőeszközökön alapul, ami pontatlanságot és a visszaélés lehetőségét hordozza magában, illetve valótlan okmányvezetés esetén lehetetlenné teszi a felderítést.

Az Európai Bizottságnak a gázolaj és a kerozin közös adóügyi jelölőanyagának létrehozásáról szóló 2011/544/EU végrehajtási határozata szerinti jelölőanyaggal megjelölt, a 2710 19 41, 2710 19 45 és 2710 19 49 vámtarifaszám alá tartozó gázolajat nevezzük jelölt gázolajnak.

A jelölt vagy adómentes gázolajat külföldi vagy belföldi lajstromjelű vagy magyar hajójegyzékben nyilvántartott, áru- és személyszállítást végző hajók gazdasági tevékenység keretében az üzemanyagtartályba történő felhasználásra vehetik igénybe adómentesen. A jelölt gázolajat a hajó üzemanyagtartályából bármilyen módon kivenni, eltávolítani tilos, kivéve a hajó, vagy a hajó üzemanyagtartályának javítása vagy felújításakor, ha azt a vámhatósághoz előzetesen bejelentették.

A visszaélések visszaszorítása érdekében a szakértők közös álláspontja, hogy a jelölt vagy adómentes üzemanyagok ellenőrzése tekintetében a tagországok között napi, heti vagy havi rendszerességgel információcsere szükséges.

ÖSSZEGZÉS

A munkacsoport összességében azokat a lehetséges problémaköröket tárta fel, amelyekre létezik mindenki által egységesen támogatható megoldás. A több hatóság által végzett ellenőrzéseket a tagállamok többsége szükségesnek tartja, de abban egyetértés van, hogy ez racionalizálható és gyorsítható. A gyors, kulturált és a szükséges lehető legrövidebb időtartamra visszaszorított határellenőrzés a mai üzleti világban, amelyben a turizmus és a kereskedelem érdekei dominálnak, elengedhetetlen követelmény. Az államok alapvető érdeke ugyanakkor az is, hogy biztonságukat garantálják, országaikba olyan személyek, járművek, szállítmányok léphessenek csak be, amelyek az előírt feltételeknek megfelelnek, és nem veszélyeztetik a közbiztonságot, a közegészséget és a nemzeti érdekeket.

A folyami hajózás országokon átívelő karaktere minden eddiginél hangsúlyosabb nemzetközi együttműködést is kíván, így az adatcsere, az előzetes információk küldése, a tapasztalatok és legjobb gyakorlatok megosztása nélkül ma már nem létezik korszerű határellenőrzés. A legjobb technológia mellett az információk kellő időben való birtoklása óriási előnyt jelent a hatóságok számára.

KÖVETKEZTETÉSEK

A Személy- és áruszállítás rendészeti célú ellenőrzése munkacsoport DARIF projektbe delegált szakértői rámutattak arra, hogy a hatékony ellenőrzések végrehajtásához, ezáltal az ellenőrzés idejének csökkentéséhez a Duna menti országok közös fellépésére van szükség.

A munkacsoport szerint vizsgálni kell annak lehetőségét, hogy a DARIF projektben megkezdett szakértői szintű egyeztetések a jövőben tovább folytatódjanak.

A munkacsoport úgy véli, hogy a gyors és valós idejű információcsere szolgálja a leghatékonyabban a hatóságok hatékony ellenőrzését. Ennek egyik módja lehet a Közös Műveletek során a mohácsi határkikötőben felállított Ideiglenes Koordinációs Központ állandó működtetése. A jövőbeli tevékenység megvitatásában a csoport egyetértett abban, hogy első lépésként a nemzeti kapcsolattartó pontok jegyzékét (kapcsolati háló) kell létrehozni. Egy honlapot kell kialakítani, amely tartalmazza a kapcsolattartók listáját, ami könnyen elérhető minden résztvevő számára. A mohácsi Koordinációs Központ is egy lehetséges megoldás a jövőbeni információcsere érdekében, de az állandó szakértők delegálása a résztvevő országoknak pénzügyi nehézséget okozhat.

Szükséges, hogy a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ felállításával párhuzamosan a tagországok ösztönözzék a Duna régió országai között újabb kétoldalú közös kapcsolattartási szolgálati helyek kialakítását és egy több szintű információcsere hálózat kidolgozását.

A tagországok egyetértettek abban, hogy továbbra is szükség van a dunai hajózásban alkalmazott okmányok egységesítésére, egyszerűsítésére.

III. FEJEZET:

VÍZI KÖZLEKEDÉS ÉS VÍZI BIZTONSÁG MUNKACSOPORT



HÁTTÉR

A Rajna–Majna–Duna vízi út átadásával, az Északi-tenger és a Fekete-tenger között tulajdonképpen egy vízi „autópálya” jött létre. A belvízi szállítás olcsó és hatékony, de egyben kockázatot is jelent a vízi környezetre, az élővilágra, valamint az ivóvízbázisra. A hajóforgalom növekedésével ugyanis emelkedett a hajózási balesetek száma, a tagállamok belvizeinek és parti területeinek szennyezése, romlott a hajón dolgozók fedélzeti élet- és munkakörülménye. A kockázat minimalizálásához, a haváriák és természeti katasztrófák megelőzéséhez, vagyis a biztonságos szállítás feltételeinek megteremtéséhez a Duna menti országok közös fellépésére van szükség.

A VÍZI KÖZLEKEDÉS ÉS VÍZI BIZTONSÁG MUNKACSOPORT CÉLJA

Egyfelől a dunai vízi közlekedést veszélyeztető jelenségek feltérképezése, a dunai vízi közlekedésben résztvevő vízi járművek személyzetére, biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére, a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi, nemzeti előírások, követelmények betartásának figyelemmel kísérése. Másfelől a dunai vízi közlekedést, vízi biztonságot szabályozó normák elemzésével egy olyan egységes dunai rendszeti rendszer kialakítása, amely elősegíti a vízi közlekedés biztonságának megteremtését, fenntartását, elkerülve a már meglévő együttműködési formák közötti átfedéseket.

A MUNKACSOPORT TEVÉKENYSÉGE

A Vízi közlekedés és vízi biztonság munkacsoport tevékenységi körét behatárolni, a szerteágazó szakterület és a nagyszámú érintett szervezet miatt nem könnyű, ezért a tevékenységi területek szétválasztásával két almunkacsoport – Víziközlekedés és Katasztrófavédelem – került kialakításra.

Mivel Ausztria, Szlovákia és Moldova egyik almunkacsoportba sem delegált szakértőt, így a munkacsoport megállapításai az említett országok álláspontját nem tükrözik.

A **VÍZIKÖZLEKEDÉS ALCSOPORT** a vízi közlekedés biztonságával kapcsolatos témákra összpontosított, melyek közül az alábbiak kerültek feldolgozásra:

1. A dunai vízi közlekedés biztonságáért, és azok ellenőrzéséért felelős nemzeti rendszeti szervek és hatóságok feltérképezése. A vízi közlekedésben résztvevő járművekre vonatkozó egyes nemzeti és nemzetközi szabályzók, és a leggyakrabban elkövetett szabálysértések áttekintése:

A Dunán végzett hajózási-, munkavégzési-, szabadidős-, sport-, és egyéb tevékenységhez használt úszólétesítmények, eszközök ellenőrzése az azokkal kapcsolatos bűnügyi-, rendszeti-, hatósági feladat ellátására Németországban, Ausztriában, Szlovákiában és Magyarországon külön vízirendszeti szerv került létrehozásra, közel hasonló struktúrában.

A Duna régió többi tagállamában, Horvátországban, Szerbiában, Romániában, Bulgáriában, Ukrajnában ezen feladatok egy részét, mint például az áru- és embercsempészás, az országok határőrizeti szervei, míg a hajózással kapcsolatos feladatokat a polgári közlekedési ágazathoz tartozó hajózási hatóságok végzik. A víziközlekedési tevékenység végzésével kapcsolatos hatósági feladatokat ellátó szervezetek elérhetőségei – Németország, Moldova és Ukrajna kivételével – a www.danubeportal.com weboldalon megtalálhatók.

Magyarországon a hajózással és vízi közlekedéssel kapcsolatos tevékenységet az ENSZ, az Európai Unió, a Duna Bizottság, továbbá a nemzetközi két-, és többoldalú megállapodások, szerződések mellett, a magyar jogszabályok közül a 2000. évi XLII. törvény a víziközlekedésről, továbbá annak végrehajtására kiadott 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről, valamint annak mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat szabályozza. A magyarországi Duna szakaszon, a vízi rendészeti feladatok ellátására, a vízi közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok és a kiadott hatósági döntések betartásának ellenőrzésére a Rendőrség szervezetén belül önálló hatáskörrel és illetékességgel rendelkező rendőri szerv került felállításra. A rendészeti ellenőrzések mellett számos szervezet és hatóság (környezetvédelmi-, hajózási-, vízügyi-, munkaügyi- stb.) is végez ellenőrzéseket a Dunán. A hajózással, és a hajózási tevékenységgel kapcsolatos engedélyeket, a vízi járművekre és azok személyzetére vonatkozó okmányokat a Nemzeti Közlekedési Hatóság bocsátja ki. A Mohács Határkikötőben – ami az Európai Unió schengeni külső határkikötője is egyben – az ellenőrzéseket a Rendőrség vízi rendészeti szerve és határrendészeti szolgálati ága, valamint a Nemzeti Adó- és Vámhivatal vámszerve, a katasztrófavédelmi hatóság, továbbá az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat állat- és növény-egészségügyi szerve közösen végzi. A legjellemzőbb vízi közlekedési szabályszegések a hajók és személyzetük hiányos, vagy érvénytelen okmányai, a pihenő- és munkaidők megsértése, a vízszennyezés, valamint az aktuális út- és közlekedési viszonyok megsértése.

Bulgáriában a vízi közlekedés legfőbb szabályozói a Bolgár Köztársaság tengeri területeire, belvizeire és kikötőire vonatkozó törvény, valamint a dunai kikötőkre vonatkozó Dunai Hajózási Szabályzat. A vízi közlekedés ellenőrzését a nemzeti hajózási hatóság végzi. A bolgár Duna-szakaszon mind a személy-, mind pedig a teherszállítás jellemző, a teherszállítás egy részét a veszélyes anyagok szállítása teszi ki. A belföldi, illetve nemzetközi forgalomban részt vevő hajók között nincs különbség. Az engedélyeket és az egyéb, vízi járművekre és személyzetre vonatkozó okmányokat a hajózási hatóság bocsátja ki és tartja nyilván. A vízi közlekedési szabályszegések közül a kereskedelmi hajók esetében a pihenő- és munkaidők megsértése, kedvtelési és sportcélú kisgéphajók esetében pedig a lajstromozási okmány és engedély hiánya a legjellemzőbb.

Horvátországban a vízi közlekedés biztonságára vonatkozó ellenőrzéseket a határrendészet – a Belügyminisztérium egyéb ellenőrzési szerveivel összehangoltan –, a Hajózás-biztonsági felügyelet, a Vámhatóság és a Vízügyi felügyelet hajtja végre. Az engedélyek és egyéb, a vízi járművekre és a személyzetre vonatkozó okmányok kibocsátásáért és nyilvántartásáért a kikötőmester felelős. A legjellemzőbb vízi közlekedési szabálysértésnek, illetve bűncselekménynek a szennyezett (ballaszt) víz hajókról történő kibocsátása, illegális határátlépés, a lajstromozatlan vízi járművek, az illegális horgászat és az árudézmálás számít. A folyami közlekedésben a haváriák száma alacsony.

Németország belvízi útjain a bajor vízi rendészet és a német vízi közlekedési hatóság az ellenőrzésre jogosult szerv. Az engedélyeket és az egyéb, vízi járművekre és személyzetre vonatkozó okmányokat a német vízi közlekedési hatóság (belvízi), a Vízi Utak és Hajózás Főigazgatóságának Déli Kirendeltsége, illetve a Regensburgi Vízügyi és Hajózási Hivatal (a Dunára vonatkozóan), valamint a bajor vízirendészet és a szövetségi rendőrség (migráció terén) bocsátja ki és tartja nyilván. A haváriák legjellemzőbb okai az elégtelen létszámú személyzet, az üzem- és pihenőidők be nem tartása, a közlekedési ismeretek hiánya, valamint az aktuális út- és közlekedési viszonyok hiányos ismerete. A vízi közlekedéssel összefüggő legjellemzőbb bűncselekménynek a külmotorok

lopása számít, melyeket az eltulajdonítást követően jellemzően közúton, tehergépjárműveken szállítanak tovább.

Románia területén az ellenőrzésre a Környezetvédelmi és Erdészeti Minisztérium, a Katasztrófa-védelmi Felügyelet, a Közlekedési és Infrastruktúra-ügyi Minisztérium, a Hajózási Hatóság, a Román Belvízi Hajózási Oktatási Központ és a kikötői hatóságok jogosultak. Az engedélyeket és az egyéb, vízi járművekre és személyzetre vonatkozó okmányokat a hajózási hatóság bocsátja ki és tartja nyilván. A haváriák legjellemzőbb okai a technikai problémák, a hidrometeorológiai körülmények és az emberi mulasztások.

Tekintettel arra, hogy **Szerbia és Ukrajna** a munkacsoportba nem delegált hajósszakmai szakértőt, így az alcsoport megállapításai az említett országok vízi közlekedés biztonságával kapcsolatos álláspontját nem tükrözik.

2. A már működő rendészeti együttműködések áttekintése:

Magyar–horvát viszonylatban a mohácsi kapcsolattartási pontnak köszönhetően a vízirendészeti együttműködés és információcsere hatékonyan működik, számos esetben került sor kapcsolat-felvételre elsodródott vízi járművekkel, eltűnt személyekkel és egyéb hajózási eseményekkel kapcsolatban.

Szlovák–magyar viszonylatban gyakori a közös határfolyószakaszon végrehajtott közös szolgálatellátás.

A **bolgár–román** közös Duna szakaszon a két ország hatóságai közös járőrszolgálatok végrehajtásával ellenőrzik a határszakaszt, a folyamatos kapcsolattartást a Giurgiu városában létrehozott a hét minden napján 24 órán működő román–bolgár közös kapcsolattartási pont biztosítja.

Német–osztrák viszonylatban általános információcsere valósul meg.

ÖSSZEGZÉS

A projektben végrehajtott szakértői munkacsoporti ülések alkalmával megállapításra került, hogy a hajózás rendészeti ellenőrzése országonként eltérő, jelentős különbségek tapasztalhatók mind az Európai Unió tagállamai, mind pedig az Unión kívüli országok gyakorlatában. Ennek oka, hogy bizonyos területeken ellentmondások mutatkoznak a nemzetközi, és a nemzeti jogszabályok rendelkezéseiben, és előfordul az is, hogy ugyanazon normát a tagállamok eltérően értelmezik.

A belvízi hajózásban jellemző továbbá a munkaerő kelet-nyugati irányú migrációja, gyakran a közép- és al-dunai tagállamokban munkát nem találó hajósok Európa északi- és nyugati belvízi hajóútjain hajóznak. Ennek következtében előfordul, hogy a hajó személyzetének a dunai vízi utakra vonatkozó vonalismerete hiányos, és olykor az alacsony szintű nyelvtudás miatt kommunikációs nehézségek lépnek fel, melyek komoly biztonsági, baleseti kockázatot jelentenek. Ez utóbbi kockázat csökkentése érdekében a munkacsoport ajánlást fogalmazott meg a Duna Bizottság felé arra vonatkozóan, hogy a kommunikáció elősegítése érdekében a „hajós okmányok” mind cirill, mind pedig latin betűvel is kerüljenek kitöltésre (3. számú melléklet).

Ugyancsak növeli a baleset kockázatát a viszonylag előregedett hajóállomány műszaki állapota, és a Rajna menti országokból származó Dunára telepített, átlajstromozott úszólétesítmények tömege. A hajók növekvő élettartamával együtt jelentősen csökken azok megbízhatósága, amely akadályozza a hajók üzemeltethetőségét, így gyakran balesetek forrása.

A Rajna és a Duna menti országok személyzeti-, munka- és pihenőidőre vonatkozó előírásai között jelentős különbségek mutatkoznak, ezek a különbségek a különböző nemzeti törvények és szabályozások, valamint a hajózással kapcsolatos munkáltatói kollektív munkaszerződésekkel függenek össze. A munkaadók általában a legelőnyösebb szabályozást alkalmazzák, ezért a belvízi hajózás területén dolgozóknak közel a fele alkalmazottként, míg a többiek önálló vállalkozóként dolgoznak. A hatályos rendelkezések alapján a hajó besorolása és a napi menetidők meghatározóak a személyzet létszámára és összetételére. Igen fontos a személyzetre vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzése, mivel az ellenőrzések azt mutatják, hogy azokat gyakran megszegik. Az ellenőrzések során megállapításra került, hogy a belvízi hajózásban a nagyon hosszú napi munkaidőket tartalmazó munkabeosztás szinte általános. A hajószemélyzet többnyire meghatározott időszakokat tölt a hajón, az is jellemző, hogy egyesek családotól folyamatosan ott élnek, gyakran a csecsemő-, gyermekkorú családtagok felügyeletének biztosítása nélkül. Az előírások megszabják a pihenőidőt, de a személyzetnek esetenként a pihenőidőben is rendelkezésre kell állnia. Az ellenőrzések során általában a hajók menetidejének ellenőrzésére kerül sor, a személyzet tagjai által ténylegesen ledolgozott órákra nem. Külön nehézséget jelent a hajók fedélzetén tapasztalható meglehetősen sajátos helyzet, ahol a munka nehezen választható el a magánélettől.

A szakértői találkozók alkalmával javaslat került kidolgozásra az ellenőrzési szempontrendszer-, valamint a hajók visszatartását, továbbhaladásának megakadályozását indokoltá tévő hiányosságok egységes minimumkövetelményeinek alkalmazására valamennyi tagállamban. (4. és 5. számú mellékletek)

A **KATASZTRÓFAVÉDELEM ALCSOPORT** a veszélyes áru szállításával kapcsolatos témakörökben az alábbi kérdéseket vizsgálta:

1. A belvízi veszélyes áru szállítására vonatkozó egyes nemzeti és nemzetközi szabályozók áttekintése:

A veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló korábbi sokrétű szabályozást a 2008/68/EK irányelv foglalta egységbe. A Genfben, 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz csatolt Szabályzat tartalmazza az európai folyamokon, így a Duna folyam teljes szakaszára is a veszélyes áruk szállítására vonatkozó szabályokat. Az ADN szabályzat valamennyi érintett országban kihirdetésre került nemzeti jogszabályként, emellett a legtöbb érintett országban további nemzeti jogszabályok vannak hatályban a belvízi veszélyesáru-szállítással és annak hatósági ellenőrzésével, valamint a szabálytalan szállítások szankcionálásával kapcsolatban.

Ezek a nemzeti jogszabályok – igazodva az adott ország állami és hatósági struktúrájához, valamint a Duna folyamnak az adott országban betöltött gazdaságpolitikai és geopolitikai szerepéhez – az egyes országokban eltérő előírásokat tartalmaznak a hatósági ellenőrzési tevékenység végrehajtására, így különböző módon és mértékben történik például a szabálytalan szállítások szankcionálása

is. A veszélyes áru belvízi szállításának hatósági ellenőrzése a Duna menti országok tekintetében tehát rendkívül heterogén, így a hajósok és a veszélyesáru-szállításban érintett más szervezetek (ADN szerinti résztvevők) országonként más-más hatósági elvárásokkal, más hatósági fellépéssel találkoznak. Ez bizonyos mértékig megnehezíti a veszélyes áru belvízi szállításában résztvevők felkészülését a hatósági ellenőrzésben történő közreműködésre.

2. A dunai veszélyesáru-szállítás biztonságaért felelős nemzeti rendészeti szervek és hatóságok feltérképezése:

A veszélyes áruk belvízi szállításának hatósági felügyelete az egyes országokban mind az ellenőrzésre jogosult hatóságok, szervek, mind pedig az ellenőrzések módszere, részletessége és hatékonysága tekintetében sokrétű. A téma vizsgálata során megállapításra került, hogy jelentős eltérés mutatkozik a munkacsoportba delegált országokban a dunai veszélyes áru szállítás biztonságaért, hatósági felügyelet alatt tartásaért felelős nemzeti rendészeti szervek és hatóságok szervezeti felépítésében. (6. számú melléklet)

A Dunán végzett veszélyesáru-szállítás ellenőrzésére és az azokkal kapcsolatos hatósági feladatok ellátására **Magyarországon** a vízi rendészet, és a Nemzeti Közlekedési Hatóság mellett a katasztrófavédelmi hatóság jogosult. Ehhez hasonló hatósági felügyeleti struktúra Szerbiában valósul meg, ahol a Közlekedési Minisztérium által irányított igazgatóság mellett a Belügyminisztérium irányításával működő katasztrófavédelmi és rendőri szervek, valamint a külön minisztérium alá tartozó vámhatóság végzi az ellenőrzéseket. **Németországban** a Bajor Vízi Rendőrség, **Bulgáriában** a Közlekedési Minisztérium Tengeri Igazgatási Hivatala, **Romániában** pedig a hajózási hatóság végzi ezt a tevékenységet. **Horvátországban** az ellenőrzéseket a határrendészet – a Belügyminisztérium egyéb ellenőrzési szerveivel összehangoltan –, a Hajózás-biztonsági felügyelet, a Vámhatóság és a Vízügyi felügyelet hajtja végre. **Ukrajnában** a veszélyesáru-szállítás hatósági ellenőrzését az Infrastruktúráért felelős Minisztérium felügyeli.

A veszélyes áru szállításának ellenőrzési gyakorlatát illetően **Szerbiában** a belvízi utakon a Közlekedési Minisztérium a fő illetékes, ha azonban robbanószerekről van szó, akkor az ellenőrzés a Belügyminisztérium hatásköre.

Romániában a veszélyesáru-szállítás ellenőrzése rendszerint a kikötőkben történik be-, illetve kirakodás közben. Menet közbeni ellenőrzések végrehajtására szintén van lehetőség, de ezt a módszert csak vészhelyzet esetén alkalmazzák. Szabálysértés esetén a szankció visszatartás, a ki-vagy berakodás leállítás, vagy akár 50 ezer euró pénzbírság is lehet.

Horvátországban – hasonlóan a román gyakorlathoz – csak gyanú esetén kerül sor menet közbeni ellenőrzésre, ha azt a határrendészet elrendeli. Jellemzően a kikötőkben folynak az ilyen irányú ellenőrzések, egyéb szervekkel (Belügyminisztérium, vámhatóság stb.) összehangban.

Németországban a veszélyes áruszállításának mind menet közbeni, mind pedig a kikötőkben történő ellenőrzése a napi feladat részét képezi.

Bulgáriában a hajózási hatóság koordinálja az ellenőrzéseket, melyben a kikötők üzemeltetői és a vámhatóságok is részt vesznek.

Magyarországon az ellenőrzéseket elsősorban a katasztrófavédelmi hatóság végzi, részben előre tervezett módon, részben pedig soron kívül, egyrészt menet közben a közlekedő hajókon, másrészt a kikötőkben és a veszteség helyeken, valamint a veszélyes áruk belvízi szállításában érintett egyéb telephelyeken. A magyar katasztrófavédelmi hatóság továbbá 24 órás állandó ellenőri szolgálatot működtet Mohács Határkikötőben, ahol minden ki- és belépő hajó ellenőrzése megtörténik.

3. Megvizsgálta a dunai vízi biztonságot veszélyeztető áruk szállításának ellenőrzését segítő adatcsere lehetőségét:

A veszélyes áruk szállításának ellenőrzését segítő tagországok közötti adatcsere lehetőségének elemzése során a munkacsoport a szakértői ülések alkalmával megvizsgálta a RIS-rendszerben jelenleg rendelkezésre álló rendészeti, katasztrófavédelmi szempontból releváns adatokat, az adatok körének bővítési aspektusait – különösen a veszélyes árut szállító hajók és a szállításban résztvevők „előéleti” adataira vonatkozóan –, valamint a kinyerhető statisztikák felhasználási lehetőségeit. A vizsgált adatok között szerepeltek például az AIS-rendszer hajóforgalmi adatai, a hajók műszaki állapotára utaló adatok, és a jóváhagyási bizonyítvány adatai is.

A munkacsoporti üléseken javaslatként felmerült, egy a veszélyes árut szállító hajók ellenőrzése során keletkezett adatokról szóló központi adatbázis létrehozásának szükségessége, annak érdekében, hogy az egyes tagországok hatóságai hozzáférhessenek egymás ellenőrzési eredményeihez, illetve az éppen ellenőrzés alá vont hajót érintően korábban végrehajtott ellenőrzések eredményeihez. Ez a lehetőség azonban jelenleg adatvédelmi okok miatt sok tagországban jogszerűen nem biztosítható.

4. A veszélyes áru szállítására vonatkozó tagállami szabályzók összehangolása, egységes ellenőrzési metodika és okmányrendszer kidolgozása:

A projekt során a munkacsoport tagok áttekintették az egyes tagországokban a veszélyes árut szállító vízi járművek ellenőrzéséhez használt okmányok körét és megállapodtak a veszélyes árut szállító vízi járművek ellenőrzéséhez alkalmazható egységes okmányminta elkészítésében, és elektronikus közzétételében.

A Közös Műveletek során végrehajtott ellenőrzések alkalmával több országban is kipróbálásra került a magyarországi Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság által kidolgozott és az ellenőrzések során már több éve használt iratminta (7. számú melléklet). A fentiekén kívül az ADN Megállapodás 4. cikk 3. bekezdésében meghatározott feladat szerint figyelemmel kísérték a veszélyes áruk szállítására előírt tilalmak és feltételek megtartását. Az előzőek végrehajtásának elősegítése érdekében a Harmadik Közös Művelet során próbaként alkalmazták az ENSZ EGB által, az ADN Szabályzat 1.8.1.2.1 pontjának előírásai alapján kidolgozott iratmintákat is, melyek használata jelenleg nem kötelező érvényű. (8. számú melléklet)

A projekt során három Közös Művelet került lebonyolításra az érintett országokból a Mohácsi Ideiglenes Koordinációs Központba delegált összekötő tisztek közreműködésével. A Közös Műveletek során valamennyi érintett ország rendészeti szerve és hatósága a saját illetékességi

területén egyidejűleg, összehangolt ellenőrzéseket hajtott végre a Duna folyamon közlekedő hajókon, kikötőkben, a part menti közúti közlekedési utakon és a belvízi veszélyesáru-szállításban érintett telephelyeken. A Közös Műveletek során a bünyügyi felderítéseket célzó rendészeti ellenőrzések mellett kiemelt hangsúlyt kapott a veszélyesáru-szállítás ellenőrzése. A Közös Műveletek során a magyar BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság által ellenőrzött vízi járművek száma és a veszélyes anyagok mennyisége a 9. számú mellékletben található. Az akciók konklúzióit illetően megállapítást nyert, hogy sok esetben ugyanazon vízi járművet és rakományát több országban, sőt esetenként ugyanazon országon belül több hatóság ismételt ellenőrzi. Ez a hajók főleg visszatartásával jár és jelentős anyagi veszteséget okozhat a vállalkozásoknak. A visszajelzések alapján a kitöltendő nyomtatványok sokféleségén túl esetenként a hosszú várakozási idő okoz hátrányt a szállításban érintett vállalkozásoknak. A menet közbeni ellenőrzések, amit a magyar és a német hatóságok is alkalmaznak, csökkentik az időkiegészítést. Az egységes, harmonizált ellenőrzési lista és az elektronikus hajóellenőrzési rendszer bevezetése távlati célként megnyugtató megoldást jelenthet.

A Közös Műveletek eredményei rávilágítottak arra, hogy a Duna folyamon közlekedő, veszélyes árut szállító hajók hatósági ellenőrzése mellett kiemelt figyelmet szükséges fordítani a szállítások telephelyi előkészítésének, valamint a veszélyes áru be- és kirakodási, az olajszármazékok töltési és lefejtési folyamatának kikötőkben történő ellenőrzésére. A szállítás biztonságát alapvetően meghatározza annak megfelelő előkészítése, az előírt dokumentumok megléte, a veszélyes áruk előírás szerinti be- és kirakása, valamint töltése, lefejtése. Emellett szükséges meggyőződni arról, hogy a szállítási folyamatban részt vevő vállalkozások rendelkeznek-e veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadóval, és a tanácsadó végrehajtja-e az ADN Szabályzatban számára előírt feladatokat, valamint ezeknél a vállalkozásoknál megtörténtek-e az ADN Szabályzat által előírt kötelező képzések.

ÖSSZEGZÉS

A dunai veszélyesáru-szállítás hatósági ellenőrzésének rendszere, az ellenőrzésre jogosult hatóságok köre az egyes tagországokban igen összetett. Ezt a sokrétűséget szükséges összefogni az ellenőrzések során kialakított azonos követelményrendszerrel, amelynek legfőbb eszköze az ellenőrzések dokumentálására létrehozandó egységes ellenőrzési lista. A veszélyes áruk hatósági ellenőrzése vonatkozásában, a közös ellenőrzési iratminta előrevetíti az egységes dunai ellenőrzési követelményrendszer és ellenőrzési gyakorlat kialakítását is.

Ezen túl a hatósági tevékenységet és az ellenőrzött járműszemélyzet feladatait is nagymértékben megkönnyítené egy közös ellenőrzési metodika, módszertan kidolgozása. A fentiek egy „Módszertani Útmutató” kiadványba foglalva, a hatósági ellenőrzések során segédletként állnának a kollégák rendelkezésére. Ez hatékonyabbá, biztonságosabbá, szakszerűbbé és – ami az ügyfelek számára is kiemelt szempont – gyorsabbá tenné az ellenőrzések lefolytatását.

Ugyanazon vízi jármű és rakományának ismételt hatósági ellenőrzése elkerülhető lenne egy, a veszélyes árut szállító hajók ellenőrzése során keletkezett adatokat tartalmazó központi adatbázis létrehozásával, és ahhoz az egyes tagországok illetékes hatóságai részére történő hozzáférés biztosításával, annak érdekében, hogy megismerhessék egymás ellenőrzési eredményeit. Ehhez azonban a jelenlegi adatvédelmi korlátok elhárítására nemzetközi szintű szabályozásra van szükség.

A Mohács Határkikötőben felállított Ideiglenes Koordinációs Központ állandó működésével lehetőség nyílt arra, hogy a hatóságok a veszélyes árut szállító úszólétesítményekről, személyzetük képesítéséről, a szállított veszélyes árukról és mennyiségükről, valamint a szállítás módjáról egymás között közvetlenül hiteles adatokat osszanak meg.

KÖVETKEZTETÉSEK

A Vízi közlekedés és vízi biztonság munkacsoport DARIF projektbe delegált szakértői rámutattak arra, hogy a fedélzeti élet- és munkakörülmények hatékony javításához, a nemzetközi követelményeknek nem megfelelő hajók számának közösségi vizeken történő csökkentéséhez, a haváriák, természeti katasztrófák és a szennyezések megelőzéséhez, vagyis a vízi közlekedés biztonságának és a biztonságos szállítás feltételeinek megteremtéséhez, a Duna menti országok közös fellépésére van szükség.

Célszerűnek tartják, egy a hatósági ellenőrzésekre vonatkozó közös módszertan kidolgozását.

Javasolják a vízi közlekedésen belül a veszélyes áruk szállítására vonatkozó legjobb gyakorlat kialakítását.

A munkacsoport úgy véli, hogy a hajózásban használt úszólétesítmények-, és személyzeti nemzeti okmányok mintáit valamennyi tagállam rendészeti feladatot ellátó munkatársa részére elektronikusan hozzáférhetővé kell tenni.

Szükségessnek tartják a veszélyes árut szállító vízi járművek ellenőrzéséhez egységes ellenőrzési listák létrehozását.

A munkacsoport szerint vizsgálni kell az új, modern rendészeti és katasztrófavédelmi célú műszaki eszközök, megoldások, információs rendszerek és technológiák felhasználásának lehetőségét, melyek segítik a dunai országok hatóságainak napi munkáját. Ilyenek lehetnek például a sugárkapuk, járműfedélzeti sugárfelderítő rendszerek, radar-hőkamera-infra megfigyelési rendszerek, speciális bevetési, illetve ellenőri hajók, valamint hajófelszerelések, továbbá vegyianyag-vizsgálati gyorsesztek, melyek egy-egy ellenőrzött hajó fedélzetén is gyorsan és biztonságosan alkalmazhatóak.

Javasolja a Duna menti országok közötti információcsere biztosítását szolgáló nemzetközi norma kidolgozását és egy egységes adatbázis létrehozását.



IV. FEJEZET: **KÖZÖS MŰVELETEK ÉS KÉPZÉSEK** **MUNKACSOPORT**



HÁTTÉR

Az Európa határain belül és kívül egyaránt jelen lévő egyre rugalmasabb szervezett bűnözés továbbra is fontos kockázati tényező az EU belső biztonságára nézve, és a harmadik országokra is destabilizáló hatással van. Az Európai Bizottság külön jelentésben is megfogalmazta, hogy az EU-nak folytatnia kell a helyzethez való alkalmazkodást, határozottabb válaszokat kell adnia ezekre a kihívásokra és össze kell hangolnia az Unión belül és az Unión túl végzett tevékenységeit. Ehhez az erőfeszítéshez kulcsfontosságú a tagállami hatóságok közötti operatív együttműködés, amely a szervezett és súlyos bűnözésre vonatkozó uniós szakpolitikai ciklus keretében uniós szinten elfogadott prioritásokra összpontosul. Az eredményes fellépés érdekében el kell mélyíteni a kölcsönös bizalmat, és fokozni kell az uniós alapokon, illetve ügynökségeken keresztül támogatásban részesülő közös nyomozócsoportok és egyéb Közös Műveletek alkalmazását.

A KÖZÖS MŰVELETEK ÉS KÉPZÉSEK MUNKACSOPORT CÉLJA

Egyrészt a DARIF projekt keretében a tagállamok igényei alapján végrehajtott Közös Műveletek tervezése és szervezése, az összehangolt és pontos végrehajtást elősegítő művelati tervek elkészítése, és az információgyűjtéshez nélkülözhetetlen egységes adatcsere formanyomtatvány kidolgozása és alkalmazása. Másrészt a tíz DARIF tagállamban egyidőben végrehajtott közös rendészeti műveletek összehangolása, a művelati információcsere lebonyolítása. Harmadrészt, hogy a Közös Műveletek eredményeinek összegzésével adatot szolgáltatson a részt vevő tagországok rendvédelmi szervei részére, hozzájárulva ezzel a dunai hajózásban rejlő rendészeti kockázatok korábbinál pontosabb elemzéséhez és értékeléséhez, valamint a hatékonyabb határrendészeti-, vízirendészeti-, vámhatósági-, katasztrófavédelmi ellenőrzések végrehajtásához.

A fenti célok minél magasabb szintű megvalósítása érdekében a munkacsoport felvállalta, hogy egy közös dunai kockázat-elemző anyag elkészítésével segíti a dunai hajózás rendészeti célú ellenőrzésében részt vevők munkájának hatékonyabbá tételét. Ez a törekvés illeszkedett a Bűnügyi kockázatelemző munkacsoport kockázati profilok megalkotását célzó törekvésehez, mintegy kiegészítve azt.

A munkacsoport ezen felül célul tűzte ki, hogy a műveletek során összegyűjtött tapasztalatok alapján javaslatot tesz a jövőben tervezett hasonló közös akciók és képzések végrehajtására, ezzel együtt pedig az együttműködés hosszú távú fenntartásának lehetséges formáira is.

A MUNKACSOPORT TEVÉKENYSÉGE

A munkacsoportba minden DARIF tagállam, valamint az EU Ügynökségei, úgymint az EUROPOL, a FRONTEX, az AQUAPOL és EUBAM is delegált szakértőt, akik a munkát a közösen elfogadott munkaterv és ügyrend alapján hajtották végre. A második és harmadik művelet végrehajtásába az INTERPOL is bevonásra került. A munkacsoportba a projektben résztvevő tagállamok és a már említett nemzetközi szervezetek részéről a közös rendészeti műveletek, akciók megszervezése és összehangolása területén jártas szakértők kerültek delegálásra.

A munkacsoport tematikus megbeszélései során a szakértők megosztották egymással tapasztalataikat, véleményüket és javaslataikat a saját nemzeti Duna szakaszukon a hajóforgalomból adódó rendészeti kockázati tényezőkről, a korábban végrehajtott nemzeti- és nemzetközi rendészeti akcióik, műveleteik eredményeiről és azok megszervezésének gyakorlati kérdéseiről.

1. A Közös Műveletek előkészítése:

A szakértők egyet értettek abban, hogy a Duna szakaszukon eddig végrehajtott összehangolt ellenőrzések – bár több hatóságot vagy esetleg több országot is bevontak – a szervezett bűnözés legjelentősebb formáival kapcsolatosan vagy kismértékű kockázatot azonosítottak, vagy nem állt rendelkezésre megbízható információ a kockázat értékeléséhez, tehát a jogsértő cselekmények egy része látens maradt. Az elemzésből az is kiderült, hogy a Fekete-tenger térsége – és így a Duna-delta – magasabb kockázati tényezőt jelent az illegális migráció és a jövedéki termékek csempészete szempontjából. Ezen kockázatok a Duna középső és felső szakaszain ritkábban jelennek meg. Tekintettel arra, hogy kevés volt a kézzelfogható bizonyíték a vízi szállítással végzett szervezett bűnözés jelenlétére, a tagállami szakértők egyetértettek abban, hogy a célállomások kikötőit a jövőben alaposabb ellenőrzés alá kell vonni, nagyobb hangsúlyt kell fektetni az áru ki- és berakodásakor történő ellenőrzésére.

Az illegális migráció tekintetében előfordult, hogy esetenként szíriai állampolgárokat csempészték a Fekete-tenger térsége felől az EU területére, mely információ szükségessé teszi a vízi járművek alaposabb ellenőrzését is. A tapasztalatok szerint ezen migránsok Romániát elérve folytatják útjukat a magyar szárazföldi határok felé és erre – adatok szerint főként a román folyamszakaszon – hajókat is használnak. A szerb-magyar szárazföldi határ kiemelt kockázatú térség az illegális migráció tekintetében, de az Oroszországból Ukrajnába és Moldovába, majd onnan az EU irányába vezető illegális migrációs csatornát is figyelembe kell venni a Duna Folyam rendészeti célú ellenőrzésekor.

A munkacsoportba delegált szakértők fontosnak tartották, hogy a DARIF projekt során végrehajtandó Közös Műveletek többcélú akcióként legyenek megszervezve legalább addig, amíg megbízható adatok nem állnak rendelkezésre a kockázati tényezőket érintően. A Közös Műveleteknek elsősorban a hajósok úti és egyéb okmányainak ellenőrzésére, az illegális migrációs cselekmények és a körözött személyek felfedezésére, a hajók kutatására, illetve a veszélyesáru-szállításra vonatkozó szabályok ellenőrzésére kell összpontosítani.

A munkacsoport tagjai egyetértettek abban is, hogy az első művelet az összehangolt együttműködés egyfajta próbája lesz, mely információkkal szolgál majd a kockázati tényezőkre vonatkozóan, és megfelelő elemzéssel segíti majd a felkészülést a következő közös akciókra. Hiszen a Második Közös Művelet során – a turistaszezon csúcán – már nagyszámú személyhajó közlekedik a folyón, így kiemelendő azok utasainak EUROPOL és INTERPOL adatbázisokban történő ellenőrzése, illetve a személyzet jogszerű munkavállalásának vizsgálata is. A szakértők kiemelték, hogy a kedvtelési célú kishajók (motorcsónakok, jachtok) tulajdonjogát is alaposan kell ellenőrizni, hiszen ezeket esetenként az Unió területén eltulajdonítják, majd a schengeni területen kívülre csempészik, és ott adják el. A harmadik és egyben utolsó művelet során kiemelten kell kezelni egyes kockázatot jelentő teherszállító hajók kirakodásának, vagyis a célországi kikötők ellenőrzésének megszervezését, melyet előzetes forgalom-elemzéssel vagy bűnügyi információval szükséges támogatni.

A szakértők megállapították, hogy a műveletek sikeres végrehajtása érdekében minden elérhető adatbázist használni kell, így a tagországok nemzeti adatbázisait, a második generációs Schengeni Információs Rendszert, az INTERPOL és EUROPOL lekérdezések lehetőségét, a FRONTEX kontaktpontok rendszerén keresztül beszerezhető adatokat és az AQUAPOL hajós- és vízirendészeti

okmány-adatbázisát. Ezek akkor működhetnek hatékonyan, ha a műveletek során a tagországok összekötő tisztjei a nemzetközi szervezetek vendégtisztjeinek segítségével azonnali lekérdezéseket, szabályozott, gyors és dokumentált bűnügyi információcserét valósítanak meg.

A fenti célok és a jól szervezett közös rendészeti műveletek nem valósíthatók meg pontos tervezés nélkül, melynek érdekében minden akció előtt egy Keret Műveleti Tervet kell kidolgozni és elfogadni, melyet a tagállamok közösen töltenek meg tartalommal. A műveletek során egységes adatcsere és eseményjelentési formanyomtatvány alkalmazása szükséges. A műveleteket végrehajtó szervek felkészülését és munkáját olyan kockázatelemzési táblázattal kell segíteni, melyet a tagországok közösen állítanak össze az általuk felfedett jogsértő cselekmények adataira támaszkodva, majd később ez a Dunán „Gyanús Hajók Adatbázisaként” is funkcionálhat, mely támogatja a helyzet tudatosságot és a profilalkotást is. Az EUBAM és a FRONTEX korábbi műveleti terv mintákkal is segítette a felkészülést, melyek jó alapot szolgáltattak a DARIF műveletek pontos és részletes megtervezéséhez.

2. A Közös Műveletek végrehajtása:

Az Első DARIF Közös Művelet végrehajtásának megszervezése 2014 januárjában kezdődött. A munkacsoport koordinátora megtervezte az Ideiglenes Koordinációs Központ technikai eszköz- és bútorzatigényét, majd részt vett annak kialakításában. Ezt követően kidolgozásra került a Keret Műveleti Terv első változata, mely elektronikus koordináció segítségével a tagállami szakértőkkel is egyeztetésre került. A Keret Műveleti Terv azáltal, hogy csak a legfontosabb végrehajtási kérdéseket szabályozta, megfelelő rugalmasságot biztosított a tagországoknak a saját nemzeti műveleti terveik előkészítéséhez. A terv világos, egyszerű, de ugyanakkor szakmai nyelvezete biztosította a különböző tagállamok közötti egységes értelmezést, logikus felépítése elősegítette a legfontosabb információk átadását, annak érdekében, hogy azok a nemzeti részműveletek eligazításába is beépülhessenek.

A Keret Műveleti Terv részei voltak a DARIF művelet alapvető célját megfogalmazó „Bevezető”, a „Műveletkód”, a prioritásokat tartalmazó „Célok és Feladatok”, a „Területi hatály” és az „Időtartam”, valamint a „Művelet végrehajtása és összehangolása” alcímek alatt azok lényeges kérdései. A terv külön fejezetben írta le a „Mohácsi Ideiglenes Koordinációs Központ” működésének részleteit, az „Információgyűjtés, jelentések és értékelés” feladatait, a „Bűnügyi információcsere” mikéntjét, illetve foglalkozott annak finanszírozásával és tartalmazta az információcsere biztosításáért felelős szervezeti egységek elérhetőségeit is. Mellékleteit képezték a tagállamok rész-műveleti tervei, a Központba delegált összekötő tisztek listája valamint az adatcsere formanyomtatvány első változata is. A Keret Műveleti Tervet a tagállami szakértők elfogadták. *(10. számú melléklet)*

Az **Első Közös Művelet** – a magyar Belügyminisztérium koordinálásával – Ausztria, Bulgária, Horvátország, Németország, Bajor Tartománya, Magyarország, Moldova, Románia, Szerbia, Szlovákia és Ukrajna bevont hatóságainak, valamint a FRONTEX, az EUROPOL és az EUBAM közreműködésével 2014. április 7–11. között került végrehajtásra. A tagállamok ellenőrzéseiket saját nemzeti Duna folyamszakaszukon – az igényeiknek, a kialakult rendészeti helyzetnek, saját kockázat-értékelésüknek és megerősítési lehetőségeiknek megfelelően – a tervben felsorolt célok és feladatok közül választva, prioritásaikat felállítva hajtották végre. A művelet fő céljai között szerepelt az embercsempészás, az emberkereskedelem, az illegális migrációval kapcsolatos jogellenes cselekmények, az okmányhamisítások, valamint a kábítószer-, cigaretta- és egyéb

áru csempészetére irányuló tevékenységek felfedése, körözött személyek felkutatása, általános vízirendészeti ellenőrzések, fokozott munkaügyi ellenőrzések végrehajtása és a veszélyesáruszállítás ellenőrzése a hajókon és a kikötőkben.

A művelet során az információáramlás és a reagáló képesség növelése érdekében minden részt vevő tagország saját nemzeti kontaktpontot működtetett és egy-egy összekötő tisztet delegált Mohácsra, akik aktívan részt vettek az itt felállított Ideiglenes Koordinációs Központ munkájában, és folyamatos kapcsolatot tartottak a nemzeti hatóságaikkal. A Központ munkáját a munkacsoport magyar koordinátora irányította, ahol részt vett továbbá a felsorolt nemzetközi ügynökségek egy-egy összekötő tisztje is. A Központ munkanyelve az angol volt, feladatai közé tartozott a napi szintű kapcsolattartás a műveletben részt vevő tagállamok kapcsolattartási pontjaival, az azonnali és kölcsönös adatcsere, az információgyűjtés és információtovábbítás a tagországok rész műveleteinek állásáról, a műveleti támogatás az EUROPOL adatbázisainak segítségével, valamint a szükséges statisztikai adatok gyűjtése, értékelése. A Központ a műveleti napokon 08.00 és 16.00 óra között működött a határkikötőben kialakított helyiségben, de az összekötő tisztek ezen időszakot követően is biztosították elérhetőségüket, lehetővé téve a folyamatos kapcsolattartást. A Központba beérkező információkat az összekötő tisztek a mobil kommunikációs lehetőségek maximális kihasználásával, vezetékes és vezeték nélküli internetkapcsolat, laptopok és szolgálati mobiltelefonok segítségével fogadták, majd a válaszokat lehető legrövidebb időn belül továbbították.

A Közös Műveletek eredményes lebonyolításának elengedhetetlen kelléke az információáramlást biztosító adatcsere formanyomtatvány közös kidolgozása és elfogadása volt. Az elektronikusan kitölthető nyomtatvány kidolgozására a számok könnyű kezelését biztosító többlapos excel formátumú táblázat bizonyult a legjobb megoldásnak. A végleges Adatcsere Formanyomtatvány a Keret Műveleti Terv 3. számú mellékletében kapott helyet. A művelet végrehajtása során a tagországok nemzeti kontaktpontjai a statisztikai adatszolgáltatási kötelezettségüket ezen egységes formanyomtatvány kitöltésével és naponta történő megküldésével 24 órás összesítéssel a műveleti napot követő napon 10.00 óráig elektronikus úton teljesítették a Központ felé. Itt az összekötő tisztek a megadott adatokat ellenőrizték, majd megtörtént ezek összesítése és a tagországoknak való kiküldése is. A jól kidolgozott adatcsere formanyomtatvány pontos adatokat rögzített a műveletbe bevont személyzet és járművek, a végrehajtott ellenőrzések és a kicserélt információk adatai, valamint a felfedett jogellenes cselekmények tekintetében. A legjelentősebb napi eredményekről a tagországok, személyes adatok nélkül, részleteket közöltek az exceltáblázat második és harmadik lapján, mely így elősegítette az elemző-értékelő munkát, és a „Gyanús Hajók Adatbázisának” bővítését is.

Az Első Közös Művelet végrehajtásában a tagországok bevont hatóságainak több mint 650 tisztviselője vett részt, akik naponta átlagosan 25 szolgálati hajóval és ugyanennyi gépkocsival látták el feladataikat és ellenőrizték a személyhajókat, teherszállító hajókat, sport-és kedvtelési célú vízi járműveket, konténereket és kirakodási kikötőket. A Központba megküldött információk száma a műveleti napok során 30 alatt volt. Az információáramlás közvetlenül a delegált vendégtiszteken keresztül valósult meg.

A legtöbb intézkedés Ausztriában, a Bécsben horgonyzó folyami személyszállító hajók harmadik országbeli személyzetével szemben került foganatosításra, akik rendelkeztek érvényes útlevéllel,

de megfelelő vízum, illetve tartózkodási engedély hiányában, az ausztriai tartózkodásuk és munkavállalásuk nem volt jogszerű. Bulgáriában, Somovit kikötőjében és Magyarországon, Mohács Határkikötőben román teherszállító hajókon kisebb mennyiségű cigarettacsempészet került felfedésre. Ezen kívül a magyar hatóságok egy körözött személyt is megtaláltak, valamint nagyobb összegben szabtak ki munkaügyi-, közigazgatási-, szabálysértési-, és helyszíni bírságot. A bajor rendőrség jelentős számban intézkedett különböző vízi közlekedéssel kapcsolatos adminisztratív hiányosságok felfedése miatt a dunai hajókon.

A sikeres **Első Közös Művelet** után 2014. május 13–14. között Budapesten egy Extra Szakértői Ülés megtartására került sor, ahol megtárgyalták a végrehajtott műveletből levonható következtetéseket. A megbeszélés során a tagországok képviselői megosztották egymással véleményüket arról, hogyan tehető hatékonyabbá a 2014 júliusára tervezett **Második Közös Művelet**, milyen feladatok kerüljenek végrehajtásra annak során, illetve hogy hogyan fejleszthető a mohácsi Ideiglenes Koordinációs Központ munkája és hogyan tehető hatékonyabbá az információáramlás. A részt vevők ezen felül megbeszélést folytattak a Keret Műveleti Terv és mellékletei – különös tekintettel az adatcsere formanyomtatvány – továbbfejlesztése érdekében. A munkacsoport konstruktív javaslatokat dolgozott ki a **Második Közös Művelet** még hatékonyabbá tételére.

A szakértők javasolták, hogy a **Második Közös Művelet** céljai és feladatai ismét tágabb körben kerüljenek megfogalmazásra, illetve a Rajna–Majna–Duna-csatornára is terjedjen ki annak végrehajtása. A tapasztalatok alapján döntés született arról, hogy az ellenőrzések során a tagállamok nagyobb hangsúlyt fektetnek az illegális foglalkoztatás (munkaerő-kizsákmányolás) és a szállított konténerek ellenőrzésére. Ennek érdekében az érintett tagországokban több humánerőforrás és technikai eszköz biztosítására van szükség, továbbá hasznos lehet az előzetes szállítási információk beszerzése is. Fontosnak tartották az EUROPOL adatbázisainak sokkal hatékonyabb alkalmazását, az elérhető előzetes utas- és személyzeti listák ellenőrzését, mely során a határkikötő elektronikus rendszerén beérkezett listák az EUROPOL vendégtisztnek továbbíthatóak, adatbázisaikban tömegesen és gyorsan ellenőrizhetők. A rendelkezésre álló adatbázisok és lekérdezések adta lehetőségek még szélesebb körű kiterjesztése érdekében, szükségesnek látták az INTERPOL műveletekbe történő bevonását.

Az Ideiglenes Koordinációs Központ információtovábitása hatékonyabbá tehető a magyar személyzet megerősítésével, tekintettel arra, hogy a nyári forgalomban az adatbázisokból való tömeges adatlekérdezések több találatot generálhatnak, mely megköveteli a tagállamok közötti gyors és szakszerű intézkedéseket, melyet mindenképp koordinálni szükséges. Ezen felül igényként merült fel a napi eredmények beérkezés utáni gyorsabb összesítése és továbbítása is. A szakértők javasolták a Keret Műveleti Terv kiegészítését a tagállamok folyamatszakaszairól készített helyzetképek beillesztésével. Az Adatcsere Formanyomtatványon javasolt kisebb változtatásokkal pedig a statisztikai adatok gyűjtése tehető még pontosabbá. (11. számú melléklet)

A **Második Közös Művelet** 2014. július 21–25. között került végrehajtásra. A továbbfejlesztett Keret Műveleti Terv mellékletei kibővültek az országok egyes folyamatszakaszainak földrajzi-, hajóforgalmi- és bűnügyi jellemzőit leíró melléklettel. (12. számú melléklet) Az adatcsere nyomtatvány kettévált, első része a statisztikai adatgyűjtést szolgálta, míg második része külön álló táblázatként jelenítette

meg a legjelentősebb hajókon felfedett jogsértő cselekményeket annak érdekében, hogy adattartalma igazodjék a kockázatelemzési táblázathoz.

A **Második Közös Művelet**, az elsőhöz hasonlóan szintén többcélú műveletként került végrehajtásra, célja és feladatai megegyeztek az első műveletével, de az ellenőrzések kiterjesztésre kerültek a Rajna–Majna–Duna-csatornára is. A DARIF tagországok a rendészeti műveleti tevékenységüket három műveleti napon, 2014. július 22–23–24-én, a nemzeti terveikben meghatározott helyszíneken és időszakokban összehangoltan hajtották végre.

A korábbihoz hasonlóan a művelet során minden résztvevő tagország egy-egy összekötő tisztet delegált Mohácsra az Ideiglenes Koordinációs Központba. A Központ munkáját a DARIF projekt-menedzsere irányította, abban részt vett még a Bűnügyi Kockázatelemző munkacsoport, valamint a Közös Műveletek munkacsoport magyar koordinátora, továbbá első alkalommal az INTERPOL tisztje is. A műveleti információcsera mértéke a műveleti napok során jelentősen nőtt, konkrét bűnügyi információcserére több esetben került sor. A schengeni külső határon áthaladó összes hajó személyzete és utasai, azok okmányai, valamint a jachtok is ellenőrzésre kerültek mind az INTERPOL, mind pedig az EUROPOL adatbázisaiban. Ezekben összesen három találat került realizálásra, melyek során a szükséges eljárásokat az illetékes hatóságok a Központ információja alapján saját hatáskörben, nemzeti jogszabályuknak megfelelően folytatták le.

A **Második Közös Művelet** végrehajtásában három nap alatt a tíz tagország több mint 860 határrendészeti-, vízürendészeti- vámhatósági-, katasztrófavédelmi és más közreműködő hatóságok tisztviselői vettek részt hajókkal, gépkocsikkal és technikai eszközökkel, illetve kábítószer- és cigarettakereső kutyákkal megerősítve. A művelet során kockázatértékelésük alapján résztervekben megadott helyszíneken ellenőrizték a vízi járműveket és a kikötőket. A legtöbb jogsértés felfedésére Romániában, Sulina kikötőjében illegális migrációval kapcsolatban, valamint Ausztriában, a Bécsben horgonyzó hajók harmadik országbeli személyzete által elkövetett jogsértések, és a kirakodási területen történt kábítószer csempészet bűncselekmény elkövetése miatt került sor. Emellett Moldovában, Szerbiában és Ukrajnában is nagyszámú jogellenes cselekmény került realizálásra. A sikeres akció során az INTERPOL és az EUROPOL vendégtisztjei egyenként több mint 4000 lekérdezést végeztek adatbázisaikban személyekre, okmányokra és járművekre vonatkozóan.

A **Harmadik Közös Művelet** előtt a német és a magyar vámszervek egy korai műveleti fázist hajtottak végre az akció előtti héten, mely a schengeni külső határon belépő és a bajor Duna szakaszra irányuló teherszállítási információk előzetes begyűjtését és továbbítását szolgálta a német kikötők célirányosabb ellenőrzéséhez. A 2014. november 10–14. közötti művelet megszervezése a korábbi tapasztalatokra alapozva gördülékenyen zajlott. Célja, feladatai és területi hatálya megegyezett az előző műveletével. A DARIF tagországok a konkrét dunai műveleti tevékenységüket 2014. november 11–12–13-án a nemzeti terveikben meghatározott helyszíneken és időszakokban összehangoltan hajtották végre.

A mohácsi Ideiglenes Koordinációs Központ a korábbiakhoz hasonlóan hatékonyan működött. Az ellenőrzésekben a tíz tagország közel 900 tisztviselője vett részt szolgálati hajókkal, gépkocsikkal és technikai eszközökkel, illetve kereső kutyákkal megerősítve. A nyárinál jóval kisebb vízi forgalom

mellett, a résztervekben megadott helyszíneken ellenőrizték a vízi járműveket és kikötőket. A legtöbb elfogás Ausztriában és Szlovákiában történt, azonban megfigyelhető volt, hogy a korábbi akciókkal ellentétben elsősorban a vízi közlekedés rendje elleni jogsértések miatt indítottak eljárásokat, de továbbra is jellemző volt a személyzeti tagok illegális foglalkoztatása, esetenként a hajókon vagy kikötők körzetében a körözött személyek elfogása is. A sikeres akció során az INTERPOL vendégtisztje közel 2000, míg az EUROPOL vendégtisztje 800 lekérdezést végzett összesen egy találat mellett. A Közös Műveletek eredményeit a *13. számú melléklet* tartalmazza.

ÖSSZEGZÉS

A Közös Műveletek és Képzések munkacsoport tagjai – tartva a projekt időtervét – a tagállamok szakértőinek javaslatai alapján sikeresen megtervezték, megszervezték mindhárom Közös Műveletet. Elkészítették a Keret Műveleti Terveket és megtörtént a szükséges adatcsere formanyomtatvány közös kidolgozása és elfogadása is. A munkacsoport tagjai tevékenyen részt vettek a műveletek konkrét végrehajtásának összehangolásában, a műveleti információcsere lebonyolításában, a Mohács Határkikötőben létrehozott Ideiglenes Koordinációs Központ munkájában.

A munkacsoport legjelentősebb eredményei közé tartozik a DARIF Kockázatelemzési Táblázat elkészítése, mely a második műveletet megelőzően már a tagállamok rendelkezésére állt. A táblázat magába foglalja a hajók fedélzetén az elmúlt 3–5 évben felfedett legjelentősebb jogsértő cselekmények részleteit, a felfedő rendészeti szerv megnevezését, a hajó nevét és azonosító számát, zászlaját, típusát, a jogsértés megállapításának idejét és részleteit, csempészet esetén kitérve például az elrejtés helyére is. A táblázat tíz tagország hatékony együttműködésének kiváló példája, mely első változatában már mintegy 70 db hajón történt jogsértést rögzített, jól segítve ezzel az eligazításokat és a profilalkotást.

Hatékonyabb együttműködés alakult ki a dunai tagállamok rendvédelmi szervei között, a tagállamok a közös feladatok végrehajtása során megosztották egymással műveleti tapasztalataikat, és a hajók ellenőrzésével kapcsolatos rendészeti információikat, betekintést nyertek egymás munkájába, valamint megismerték egymás Duna szakaszainak bűnügyi-rendészeti sajátosságait. A három Közös Művelet sikeres megszervezése és végrehajtása által kialakult a hasonló nagyszabású rendészeti műveletek megszervezésének képessége, annak megfelelő metodikája, összehangolásának legjobb gyakorlata.

Összefoglalva elmondható, hogy a munkacsoport az eredmények terén a várakozásokat felülmúlóan teljesített, hiszen nemcsak megszervezte és koordinálta a nagyszabású folyami rendészeti akciókat, de egyre hatékonyabbá tette az információáramlást és növelte az elemző-értékelő munka és a helyzettudatosság szintjét, elősegítette a profilalkotás pontosságát is. Tevékenysége megfelelt a belvízi hajózás ellenőrzésére vonatkozó európai uniós legjobb gyakorlatoknak és ajánlásoknak is. Az Ideiglenes Koordinációs Központ működtetése során szerzett tapasztalatok pedig hozzá járulhatnak a jövőben létrehozásra kerülő állandó jelleggel működő Dunai Rendészeti Koordinációs Központ felállításához.

KÖVETKEZTETÉSEK

A projekt kertében végrehajtott Közös Műveletek rámutattak arra, hogy a dunai biztonság, a csempészet és a növekvő illegális migráció visszaszorítása érdekében, hasonló közös fellépésekre továbbra is szükség van. A munkacsoport javasolja legalább évi egy korai műveleti fázissal együtt végrehajtott rövid Közös Művelet megszervezését. Ezt az összehangolását felelős csoport szervezné, melynek vezetését a dunai tagországok éves váltásban végeznék. A műveletek céljainak eléréséhez szükséges csoportmunka fenntartásához a „Duna Munkacsoport” felállítása szükséges.

A hatékonyabb információcsere érdekében szükség van egy speciális informatikai alkalmazás vagy platform kifejlesztésére, mely alkalmas az ellenőrzött hajókkal kapcsolatos valós idejű információtovábbításra, statisztikai adatgyűjtésre, a kockázatelemzés támogatására, a teherhajók kirakodási kikötőivel kapcsolatos információk cseréjére és a tagországok által készített kockázatelemzésekben álló dunai helyzetkép megosztására.

A rendészeti együttműködés további fokozása érdekében a munkacsoport szükségesnek tartja közös képzésekkel kapcsolatos tevékenységek (szakmai képzések, új technológiák megismerését célzó tanulmányutak, és tengeri koordinációs és információs központokba történő látogatások) szervezését a tagországokban. A műveletekbe bevont vendégtisztek tudását kiaknázó rövid helyszíni képzések szintén hasznosak lehetnek.

A munkacsoport szerint továbbra is vizsgálni kell, hogy milyen bűncselekmény típusok megjelenésére lehet számítani a dunai hajózás terén, és hogy a határon átnyúló szervezett bűnözés aktuális tendenciái alapján a közös kockázati profilok folyamatos frissítésével hogyan fokozható a közös ellenőrzések hatékonysága.

A munkacsoport célszerűnek tartaná, hogy a dunai tagállamok rendvédelmi szervei között a projektet követően is megmaradjon a hatékony együttműködés képessége, a kialakított információs csatornák segítségével gyorsan és összehangoltan tudjanak fellépni olyan nagy horderejű – a teljes európai vízi úthálózatot érintő és biztonsági kockázatokat jelentő eseménysorozat megjelenésekor – mint például a hajókon megvalósuló szervezett embercsempészet vagy emberkereskedelem.

A Dunán közlekedő vízi járműveken elkövetett jogellenes foglalkoztatáshoz kapcsolódó bűncselekmények elleni küzdelem érdekében szükségesnek tartja egy, a tagországok részvételével, folyamatosan működő közös munkacsoport felállítását.

A munkacsoport végezetül szükségesnek tartja a kísérleti projektben létrehozott Fórumrendszer fenntartását és egy nemzetközi memorandum aláírásával, annak további működéséhez szükséges jogi keret megteremtését. Ezen kívül javasolja – a tengeri központok mintájára – egy állandó Dunai Rendészeti Koordinációs Központ, és minden tagországban egy-egy folyami kapcsolattartási pont felállítását és az ehhez szükséges további projekttervek kidolgozását, megfelelő pénzügyi források megszerzését is.



V. FEJEZET: **ADATCSERE ÉS INFORMÁCIÓS** **RENDSZEREK MUNKACSOPORT**



HÁTTÉR

A Duna, mint transz-európai közlekedési folyosó, különböző jogi berendezkedéssel és rendészeti eljárásokkal rendelkező országokon halad keresztül. A DARIF határon átnyúló és transznacionális együttműködés fő célja, az eljárások harmonizációja és az illetékes rendészeti szervek közötti együttműködés erősítése.

Az Adatcsere és információs rendszerek munkacsoport a dunai rendvédelmi szervek számára nyújtott modern és hatékonyan felhasználható, határon átnyúló információs szolgáltatások harmonizálásával és fejlesztésével járult hozzá a DARIF projekthez.

AZ ADATCSERE ÉS INFORMÁCIÓS RENDSZEREK MUNKACSOPORT CÉLJA

A munkacsoport céljai között szerepelt a 2005/44/EK irányelv alapján megvalósult RIS szolgáltatások aktuális helyzetének elemzése és felmérése a Duna menti országokban, valamint ezzel párhuzamosan a RIS szerepének vizsgálata a dunai rendészeti szervek munkájában. További cél volt a dunai hajózás szempontjából releváns rendészeti információs rendszerek, megfigyelőrendszerek elemzése, valamint szoros kapcsolattartás a harmonizációért és szabványosításért felelős európai RIS szakértői csoportokkal (ERI EG, VTT EG, NtS EG, Inland ECDIS EG), a nemzeti RIS szolgáltatások üzemeltetőivel és más nemzetközi szervezetekkel.

A rendészeti információs rendszerek szempontjából meghatározó fejlesztési projektek megismerése, közvetítés a hatósági felhasználók és a projektet végrehajtott között annak érdekében, hogy a projektek a rendészeti felhasználók igényei szerint valósulhassanak meg.

A RIS és egyéb információk dunai országok közötti rendészeti célú adatcsere keretében történő megosztása lehetőségének vizsgálata, az esetleges jogi és műszaki problémák feltárása a közös megoldások keresése érdekében.

Új, modern rendészeti célú műszaki eszközök, megoldások, információs rendszerek és technológiák (mint például radar-hőkamera-infra megfigyelési rendszerek, speciális bevetési, illetve ellenőri hajók, valamint hajófelszerelések vagy a GNSS technológia felhasználása) bemutatása. A RIS-rendszerben rendelkezésre álló rendészeti szempontból releváns statisztikák, adatok (mint például a dunai AIS-rendszerek hajóforgalmi adatai) összegyűjtése és annak a Fórum egyéb szervei számára elemzési célra való biztosítása.

A MUNKACSOPORT TEVÉKENYSÉGE

A munkacsoport munkatervének előkészítése és kidolgozása után a részletek a DARIF Nyitókonferencia második napján kerültek bemutatásra. A résztvevők és szakértők kérdéseket tettek fel a témában az előadások után és a szünetekben.

Az Első Szakértői Ülés során a párhuzamos munkacsoporti üléseken vitatták meg a dunai országok által delegált szakértők a felvetett témákat.

1. A RIS és egyéb információk dunai országok közötti rendészeti célú adatcsere keretében történő megosztása lehetőségének vizsgálata, az esetleges jogi és műszaki problémák feltárása közös megoldások keresése érdekében:

Bemutatásra kerültek a RIS főbb szolgáltatásai és annak áttekintő táblázata. Szakértői javaslatra a témához kapcsolódó korábbi projektek közül az FP7-es PLATINA projekt eredményei is felhasználásra kerültek. A RIS statisztikák vonatkozásában az a döntés született, hogy ez ügyben a többi DARIF munkacsoporttal szükséges egyeztetni, továbbá tisztázni, hogy az érintett hatóságok milyen adatokat, milyen célokra szeretnének felhasználni.

2. A rendészeti információs rendszerek szempontjából meghatározó fejlesztési projektek megismerése:

A munkacsoport behatóan foglalkozott a szabványos elektronikus utaslista témájával, a DARIF Közös Műveletek jó lehetőséget biztosítottak arra, hogy a magyarországi Mohács Határkikötőben eddig egyedülállóan alkalmazott informatikai alkalmazás tapasztalatait összegyűjtsék. Kiemelt figyelmet fordítottak az adminisztrációs terhek csökkentésére, ennek érdekében elkezdődött a párhuzamos dokumentumok és eljárások elemzése. A szakértők áttekintették a releváns rendészeti információs rendszereket, és megállapították, hogy az Utas Adat Információs Rendszer – PNR jelentősége a dunai együttműködés szempontjából is kiemelt. Az információcsere jogi hátterével a dunai országok belügyi jogi szakértői kell, hogy foglalkozzanak. Felvetődött a Salzburg Fórum, mint együttműködési fórum használata a dunai együttműködés céljára is.

3. A dunai hajózás szempontjából releváns rendészeti információs rendszerek, megfigyelőrendszerek elemzése:

A szakértők egyetértettek abban a kérdésben is, hogy meg kell vizsgálni a lehetőségét egy közös informatikai megoldásnak, mely egymás értesítésére szolgál és fórumot teremt a dunai rendészeti együttműködés kiteljesedéséhez. Az új és innovatív technológiák közreadása nagy hangsúlyt kapott megbeszélésen. Bemutatásra kell, hogy kerüljenek olyan műszaki megoldások is, mint a drónok, tranzisztoros radarok, kódolt AIS és VTS eszközök. A szakértői ülésen Románia ismertette a román RIS rendszer legújabb fejlesztéseit és eszközeit. A modern technológiák jobb megismerése céljából elengedhetetlenül szükséges, hogy a gyártók és forgalmazók bevonásával a hatóságok szakmai előadásokon és kiállításokon ismerjék meg a műszaki újításokat.

A tagállamokat tájékoztatták arról, hogy a 2005-ben alapított főleg felső-dunai országok közötti, az emberkereskedelem elleni küzdelem célját szolgáló együttműködési platform (AG Donauregion) releváns lehet a projekt szempontjából. A DARIF műveletek során hasznos tapasztalattal szolgált a magyar-horvát közös hajós járőrszolgálat eredményei is. Egyetértettek abban, hogy a munkacsoport heterogén összetételű, különböző szakértőkkel hatékonyabban működik. A tapasztalatok alapján a dunai rendészeti együttműködésben az egyik legfőbb probléma a kommunikációban használt nyelv kérdése, ezért törekedni kell az olyan informatikai többnyelvű megoldások kialakítására, mint például a kategorizált esemény-értesítések.

Németország szakértője szerint jogi akadályokba ütközik a dunai rendészeti adatcsere, ezért a közös kapcsolattartási pontok, úgymint Mohács KKSZH és Giurgiu KKSZH tapasztalatait is érdemes felhasználni a DARIF együttműködés során.

Romániában működik egy folyami hajózási dokumentumok érvényességét vizsgáló webes szolgáltatás, mely képes az okmányszám alapján a dokumentum érvényességének ellenőrzésére. A munkacsoport javasolta ennek használatát a DARIF műveletek során. 2015-ben fejeződik be az Európai Hajóadatbázis feltöltése, mely eszköz alkalmazása ugyancsak hasznos lehet. A szakértők ugyancsak szükségesnek vélték a kötelező belvízi AIS használat bevezetését a teljes Duna szakaszon.

4. Új, modern rendészeti célú műszaki eszközök, megoldások, információs rendszerek és technológiák bemutatása:

Az **Extra Szakértői Ülés** plenáris ülésén a DARIF Adatcsere munkacsoport tevékenységéhez illeszkedően az EU DRS belvízi hajózásiért felelős 1a Prioritási Terület koordinátora ismertette az adminisztratív dokumentumok elemzésében elért eredményeiket. A témához kapcsolódóan a résztvevők megállapodtak abban, hogy a DARIF projekt során készített sablonokat az IMO szervezet tengerészeti dokumentumai alapján dolgozzák ki.

Továbbfolytatódtek a megbeszélések az információcseréről, új technológiákról és projektekről. A partnerekkel közösen áttekintés készült a RIS rendészeti felhasználásáról. Fontos téma a közös folyamatszakaszok ellenőrzése és a „gázolaj-jelentések” használata, mely a tengeri területeken nem ismert.

A munkacsoport javasolta, hogy a későbbiekben megrendezésre kerülő szakértői ülésekre a magánszektorból technológiai cégek is meghívásra kerüljenek, hogy a legújabb fejlesztéseikről, termékeikről tájékoztathassák a rendészeti szerveket. A munkacsoport koordinátor továbbította ezt a javaslatot a DARIF projektmenedzsment felé.

A RIS statisztikák további elemzésénél megállapításra került, hogy azok a rendészeti szervek számára fontos szerepet játszanak:

- ◆ a hajóforgalom alapján az erőforrás-menedzsment kialakításában,
- ◆ a kockázatelemzésben,
- ◆ és a gyanús útvonalak ellenőrzésében.

A három DARIF Közös Művelet eredményeit a munkacsoport tagjai a megismerést követően értékelték, majd az ezzel kapcsolatos javaslatokat, mint például a Románia által alkalmazott dokumentum érvényességi ellenőrzést lehetővé tevő applikáció használatát, megküldték a Közös Műveletek munkacsoport részére.

ÖSSZEGZÉS

Az eredményes megbeszélések során a résztvevők több témát is a jövőbeli együttműködés területeként határoztak meg. A dokumentumok elemzése volt az egyik legfontosabb téma, mely a hajózási szektor számára is releváns kérdés. Az első lépéseket megtették a szakértők, de szükség van annak továbbfolytatására.

A kulcsfontosságú RIS technológia megbeszélése és használata rendkívül fontos a dunai rendészeti szervek napi munkavégzésében. A függőben lévő RIS nemzetközi adatcsere lassítja a napi munkavégzést.

A dunai rendészeti szervek közötti adatcsere jogi háttérével kapcsolatban a munkacsoport tagjai megegyeztek, hogy szakértői szinten kell megoldást keresni. Műszakilag az adatcsere nem bonyolult, de a jogi kérdések valódi akadályokat jelentenek. A munkacsoport javaslatot tett a DARIF Közös Műveletek során használandó alkalmazásokra.

KÖVETKEZTETÉSEK

A dunai rendészeti hatóságok napi munkájában elengedhetetlen a RIS használata. A RIS statisztikák használatával lehetőség nyílik egy hatékonyabb erőforrás-menedzsment és kockázatelemzés végrehajtására.

A hajók jobb azonosítása és nyomon követése érdekében a munkacsoport a Duna teljes szakaszán szükségességnek tartja az AIS kötelező használatának bevezetését.

Fontos feladat az egységes dokumentumsablonok kialakítása és az elektronikus hajójelentés jövőbeli bevezetése.

A dunai országok jogi szakértőinek bevonásával fel kell térképezni a RIS és egyéb adatok cseréjének jogi háttérét.

Rendezvények és fórumok szervezésével lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a dunai országok megosszák egymás között a legújabb innovatív technológiák, fejlesztések és futó projektek eredményeit, hogy azokat felhasználhassák a dunai rendészeti szervek napi munkájához.

A munkacsoport javasolja egy a DARIF együttműködés alapjául szolgáló informatikai platform megtervezését és megvalósítását.

A szakértők, a mohácsi tapasztalatok alapján, célszerűnek tartják egy egységes európai elektronikus utaslista (PAXLST) használatát a Dunán.



AJÁNLÁSOK



A Magyarország koordinálásával, a Bolgár Köztársasággal és a Német Szövetségi Köztársasággal partnerségben az Európai Unió „Bűnmegelőzés és a bűnözés elleni küzdelem” programja (ISEC) pénzügyi támogatásával 2013. július 1. és 2015. június 30. között megvalósult „Duna Folyami Fórum struktúrájának létrehozása” című projekt (a továbbiakban: DARIF projekt) Zárókonferenciája 2015. május 12–13. napján került megrendezésre Budapesten.

A Zárókonferenciát a DARIF projektben résztvevő országok belügyminisztériumai és rendészeti szervei magas szintű képviselőinek és szakértőinek részvételével tartották meg. A konferencián az Európai Bizottság, az Európai Unió Duna Régió Stratégia, az EUBAM, az EUROPOL, az INTERPOL, az AQUAPOL, a Duna Bizottság és az érintett magyar kormányzati és nem kormányzati szervek képviselői is meghívást kaptak. Az esemény célja az volt, hogy a projektben résztvevő országok magas szintű képviselői a projekt eredményeinek áttekintése alapján kiértékeljék a kísérleti működés tapasztalatait és megvitassák a jövőbeni együttműködés koncepcióját.

A Zárókonferencián a DARIF projekt tíz tagországának (Ausztria, Bulgária, Horvátország, Magyarország, Moldova, Németország, Románia, Szerbia, Szlovákia és Ukrajna) képviselői

- ◆ azzal a szándékkal, hogy folytassák a dunai közeledési folyosó biztonságának megerősítését,
- ◆ tudatában annak, hogy az országaik rendészeti hatóságai közötti hatékony együttműködés kiemelkedő jelentőséggel bír a vízi közlekedéshez kötődő bűncselekmények elleni küzdelemben,
- ◆ áttekintve a projekt keretében végzett szakértői munka és Közös Műveletek eredményeit, valamint megismerve a szakértői munkacsoportok ajánlásait,
- ◆ felidézvén a 2013. szeptember 17–19. között Budapesten és Mohácson tartott Nyitókonferencián elfogadott, a projekt keretében történő együttműködés alapjául szolgáló Közös Nyilatkozatban foglaltakat
- ◆ megállapítva a „Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása” című projekt sikeres megvalósítását,
- ◆ fontosnak tartva a Duna menti országok közös fellépését az illegális migráció, a határon átnyúló súlyos szervezett bűnözés ellen, valamint a Duna folyamat eszközül használó gazdasági bűncselekmények, a Duna folyam vízi közlekedését, a vízminőségét, valamint a part mentén élő lakosok biztonságát veszélyeztető cselekményekkel szemben,
- ◆ elismerve, hogy a projekt megvalósításában kifejtett aktív közreműködésük semmilyen jövőbeni kötelezettséget nem keletkeztet,

egybehangzóan a következő ajánlásokat fogalmazzák meg:

1. Törekedni kell a jövőben a projektben megkezdett és elmélyített sikeres nemzetközi együttműködés folytatására, amelyhez jó kiindulási alapként szolgálhat a Dunai Folyami Fórum néven létrejött rendszeres együttműködési platform, amely lehetővé tette a dunai közlekedés biztonságával kapcsolatos ügyek megtárgyalását stratégiai és szakértői szinten.
2. Szorgalmazni kell, az együttműködés fokozása érdekében, külön a víz út biztonságát szolgáló nemzeti kapcsolattartási pontok felállítását a tagállamokban, valamint a gyors és valós idejű információcseréért érdekében egy állandó jelleggel működő Koordinációs Központ kialakítását.
3. Hozzá kell járulni a projekt során feltárt, a tagországok szorosabb és hatékonyabb együttműködését, valamint a közöttük megvalósuló hatékonyabb információcserét nehezítő nemzetközi jogi hiányosságok kiküszöböléséhez, és a valamennyi felet kötelező nemzetközi előírások alkalmazásának összehangolásához, ennek érdekében megvizsgálandó egy új nemzetközi szerződés vagy együttműködési nyilatkozat létrehozásának lehetősége vagy már létező nemzetközi szerződések hatékonyabb alkalmazása.
4. Támogatni szükséges a jövőben a dunai közlekedés biztonságát tovább erősítő közös rendészeti műveletek megszervezését, felhasználva a projekt keretében sikeresen végrehajtott három Közös Művelet eredményeit. Ezeket kiegészíthetik a tagországok szakértői, valamint a Közös Műveletekben résztvevő rendészeti és más tisztviselők számára szervezett képzések.
5. Célul kell tűzni a jövőben a Dunán történő ellenőrzések hatékonyabb végrehajtását, az ellenőrzések idejének csökkentését, amelynek eszközeként szolgálhat a dunai hajózás rendészeti célú ellenőrzése során alkalmazott dokumentumok és eljárásrendek egységesítése és egyszerűsítése, a tapasztalatcsere folytatása, a legjobb gyakorlatok kidolgozása és megosztása, a modern technikai eszközök alkalmazásának elősegítése, az ellenőrzéseket végző hatóságok tevékenységét támogató informatikai rendszer és adatbázis kiépítési lehetőségének vizsgálata.



A PROJEKT MENEDZSMENTJE ÉS SZAKÉRTŐI



PROJEKTMENEDZSMENT



Herczeg Mónika a DARIF projekt szakmai projektmenedzsere. A főiskolai tanulmányait befejezve 1996-ban került kinevezésre a Rendőrség majd a Határőrség hivatásos állományába, ahol számos vezetői beosztást töltött be. 2011 óta dolgozik a Belügyminisztérium Európai Együttműködési Főosztályán határigazgatási referensként, fő feladata közé tartozik a határigazgatással és vízum ügyekkel kapcsolatos feladatok koordinálása. Nagy elméleti és gyakorlati tapasztalattal rendelkezik a határrendészeti és idegengazdasági ügyek területén. Szakértőként részt vett több jelentős nemzetközi projekt végrehajtásában. A Belügyminisztériumban az Európai Unió Határok és Vízum Munkacsoportjainak nemzeti képviselője, valamint helyettes megbízottként tagja az Európai Unió Duna Stratégia 11. Prioritási Terület Irányító Csoportjának. A DARIF projektben szakmai menedzserként irányítja a munkacsoport koordinátorok tevékenységét és felel a projekt eredményes végrehajtásáért.



Kocsis Gabriella a DARIF projekt pénzügyi projektmenedzsere. Tanulmányait nemzetközi kapcsolatok és nemzetközi tanulmányok szakon, Európa szakirányon végezte. 2005 óta dolgozik a Belügyminisztériumban a belügyi területhez kapcsolódó európai uniós és egyéb nemzetközi támogatásokkal foglalkozó főosztályon. Jelentős tapasztalata van projektek tervezésében és megvalósításában, a költségvetés tervezésétől, a beszerzési eljárások lebonyolításán át, a pénzügyi beszámolók készítéséig és projektek zárásában. Jelenleg is több nemzetközi projekt pénzügyi projektmenedzsere. A DARIF projektben elkészítette a projekt költségvetését és módosításait, felelős a források szabályszerű felhasználásáért, a megrendelések, szerződések, teljesítési igazolások elkészítéséért. Nyomon követi a kifizetéseket és felelős a pénzügyi jelentések elkészítéséért.

Polgár Péter a DARIF projekt szakmai asszisztense. Tanulmányait a Budapesti Corvinus Egyetemen kezdte, majd a Közép-európai Egyetem Nemzetközi Kapcsolatok és Európa Tanulmányok mesterszakán szerzett MA diplomát 2013-ban. Ugyanebben az évben került a Belügyminisztérium Európai Együttműködési Főosztályára, ahol fő feladata a projekthez kötődő különböző adminisztrációs tevékenységek végrehajtása, rendezvények előkészítése, szervezése, úgymint meghívók elkészítése, résztvevői listák és a rendezvényhez kötődő gyakorlati információk összeállítása. Támogatást nyújt a szakmai projektmenedzsernek a keletkezett anyagok köröztetésében, felel a projekt időtartama alatt elkészült dokumentumok összegyűjtéséért.



Deák Beáta a DARIF projekt pénzügyi asszisztense. Közgazdász pénzügy szakon végzett a Tessedik Sámuel Főiskolán, Békéscsabán, majd nemzetközi kapcsolatok szakon tanult a Nyíregyházi Főiskolán. 2007 óta dolgozik a magyar Belügyminisztériumban, tapasztalata van protokoll és rendezvényszervezési területen. 2012-ben kezdett európai uniós és nemzetközi projekteken dolgozni, jelenleg két nemzetközi projekt pénzügyi projektasszisztense. A projektben segíti a pénzügyi menedzser munkáját, nyilvántartásokat vezet, megrendeléseket, szerződéseket készít elő, számlákat ellenőriz, kapcsolatot tart a projekthez kötődő társszervekkel.



A PROJEKT SZAKÉRTŐI



Dr. Vörös-Gyöngy Anna a DARIF projekt jogi szakértője. Jelenleg jogi szakreferensként dolgozik a Belügyminisztérium Európai Együttműködési Főosztályán, ahol fő feladatai közé tartozik a minisztérium hatáskörébe tartozó területeket érintő, elsősorban a rendőri együttműködéshez kapcsolódó két- és többoldalú nemzetközi szerződések kidolgozása, valamint a kapcsolódó előterjesztések és jogszabálytervezetek előkészítése és kidolgozása. A projekt keretében felelős a Dunai Rendészeti Koordinációs Fórum kialakításához szükséges nemzetközi jogi háttér feltérképezéséért, a szakértői munkacsoportokban kidolgozott dokumentumok tartalmának jogszerűségéért, iránymutatást ad a tagállamok közötti adatcserére vonatkozó nemzetközi jogi és európai uniós rendelkezésekről, valamint ajánlást tesz a hosszú távú együttműködés jogi kereteire.



Balog Gábor a DARIF projekt Bűnügyi kockázatelemző munkacsoportjának koordinátora. Felsőfokú tanulmányait a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen végezte, ahol MA diplomát szerzett. Számos nemzetközi projektben vett részt. A Nemzeti Nyomozó Iroda Illegális Migráció Elleni Osztály Felderítő Alosztályának vezetőjeként irányítása alá tartozik az illegális migrációhoz kötődő nemzetközi vonatkozású nyomozások és bűnügyi eljárások lefolytatása, az ehhez kötődő bűnügyi hírszerzési elemzések elkészítése, az EU-s és nem EU-s szervekkel való együttműködés, valamint a határon átnyúló műveletek és közös nyomozások irányítása és titkos műveletek vezetése. A projektben fő feladata, hogy a résztvevő országok szakértőivel közösen feltérképezze a Duna folyamhoz köthető bűncselekmények elkövetési módszereit, elkövetői körét. A Közös Műveletek végrehajtásához szükséges kockázatelemzések elkészítése, a legjobb gyakorlatok bemutatása, a bűnügyi munkából származó adatok alapján.

Dr. Vas Gizella a DARIF projekt Személy- és áruszállítás rendészeti célú ellenőrzése munkacsoport társkoordinátora a határigazgatás területén. Egyetemi tanulmányait a József Attila Tudomány Egyetem Állam- és Jogtudományi Karán folytatta, ahol jogász végzettséget szerzett. A határrendészet és a migráció területén széleskörű szakmai ismerettel és vezetői tapasztalattal rendelkezik. Pályája során számos bilaterális és nemzetközi projekt részese és irányítója volt. Magyarország Brüsszeli Állandó Képviselőtén a határok, migráció és a schengeni szakterületeken szakdiplomata feladatokat látott el. Jelenleg az Országos Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Főosztályának vezetője. A projektben fő feladata, hogy a munkacsoportba delegált szakértőkkel közösen a jelenlegi gyakorlatot felmérve határrendészeti szempontból egy olyan egységes ellenőrzési gyakorlatot alakítsanak ki a dunai személy- és áruforgalmat érintő határ-, és mélységi ellenőrzések során, amely megfelel a biztonság és a gyorsaság követelményeinek.



Czuczor Ákos a DARIF projekt Személy- és áruszállítás rendészeti célú ellenőrzése munkacsoport társkoordinátora a vámigazgatás területén. Főiskolai, majd egyetemi tanulmányait a Pannon Agrártudományi Egyetemen végezte Kaposváron, majd a Budapesti Corvinus Egyetemen vámigazgatás szervezőként diplomázott. 1999-ben csatlakozott a Vám- és Pénzügyőrséghez, ahol járőrszolgálathoz kapcsolódóan számos pozíciót töltött be, széleskörű tapasztalattal rendelkezik rendészeti és folyami járőrszolgálati területen. Jelenleg a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Bevetési Főigazgatóság főigazgató helyettese. A projektben fő feladata, a személy- és áruforgalom vámrendészeti ellenőrzésének gyorsítása mellett a tagállami tapasztalatok feldolgozásával olyan legjobb gyakorlatok kidolgozása, mely támogatást nyújt az ellenőrzésben résztvevő hatóságoknak a szállított áru gyors áruátvizsgálására, az adómentes üzemanyag-felhasználás ellenőrzésére.





Barnácz István a DARIF projekt Vízi közlekedés és vízi biztonság munkacsoport társkoordinátora a víziközlekedés szakterületen. Több évtizedes szakmai tapasztalattal rendelkezik a dunai víziközlekedés és vízbiztonság területén. 1979 óta a Rendőrség hivatásos állományú tagja, jelenleg a Dunai Vízrendészeti Rendőrkapitányság vezetője. Az elmúlt évek során behatóan tanulmányozta a Duna kialakulásával, multimodális hasznosíthatóságával, természeti értékeivel, valamint a Duna kártételei elleni védekezéssel kapcsolatos témaköröket. 2006 óta figyelemmel kíséri a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet, Az Európai Tengerészeti Biztonsági Hivatal, a Rajnai Központi Hajózási Hivatal, valamint a Duna Bizottság munkáját. Tagja a tengeri és belvízi hajózást tömörítő AQUAPOL rendvédelmi szervezetnek. A projektben felelős a Víziközlekedési al csoport munkájának irányításáért, a dunai vízi közlekedést veszélyeztető jelenségek közös feltérképezéséért, valamint egy olyan egységes dunai rendszeti rendszer kialakításáért, amely elősegíti a vízi közlekedés biztonságának megteremtését, fenntartását, elkerülve a már meglévő együttműködési formák közötti átfedéseket.



Kozma Sándor a DARIF projekt Vízi közlekedés és vízi biztonság munkacsoport társkoordinátora a katasztrófavédelem szakterületen. A Veszprémi Vegyipari Egyetemen végzett 1991-ben, majd különböző vegyipari vállalatoknál és környezetvédelmi ügynökségeknél szerzett szakmai tapasztalatot, a veszélyes hulladékok szállítása, ártalmatlanítása, szennyvíz-kezelés, légszennyezés, valamint a talajszennyezések mérése, felszámolása terén. 2001 óta dolgozik a Belügyminisztérium Katasztrófavédelmi Főigazgatóságán, jelenleg a Veszélyes Szállítmányok Főosztály vezetője. A több mint tízéves katasztrófavédelmi munkássága során részt vett a Seveso II. EU irányelv hatálya alá tartozó magyarországi veszélyes üzemek ellenőrzésében, illetve abban, hogy a katasztrófavédelmi szervek önálló hatósági jogkört kapjanak a veszélyesáru-szállítás valamennyi szállítási alágazatában történő ellenőrzésre. Felügyelete alá tartozik a belvízi veszélyesáru-szállítás ellenőrzése, és az ahhoz kapcsolódó jogalkotás szakmai véleményezése. A projektben felelős a belvízi veszélyesáru-szállításra vonatkozó témák koordinálásáért és feldolgozásáért, és az egységes dunai ellenőrzés kialakításáért.

Kalmár Ádám a DARIF projekt Közös Műveletek és képzések munkacsoport koordinátora. 1997-ben végzett a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetemen, ahol 2006-ban MA diplomát szerzett. 1997 óta a Határőrség, majd a Rendőrség hivatásos állományú tagja. Az elmúlt időszakban több beosztásban szolgált, jelenleg a Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság Idegenrendészeti Osztály vezetője. A határigazgatás, a migráció, a schengeni értékelés és a közös rendészeti műveletek területén széleskörű szakmai tapasztalattal rendelkezik. Számos nemzetközi projektben szakértőként és projektvezetőként vett részt. A projektben feladata a tagállamok igényei alapján végrehajtott Közös Műveletek tervezése és szervezése, a közös rendészeti műveletek összehangolása, a műveleti információcseré lebonyolítása, valamint a Közös Műveletek eredményeinek összegzése. A rendészeti szervek képzésére vonatkozó javaslatok összefogása.



Mező Gergely a DARIF projekt Adatcsere és információs rendszerek munkacsoport koordinátora. Jelenleg a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesületnél dolgozik, mint projektmenedzser és a Projektmenedzsment Csoport vezetője. Sokéves tapasztalata van európai uniós együttműködési projektek tervezése, főként Folyami Információs Szolgáltatások – RIS – témában, és megvalósítása területén a Duna-régióban. Számos olyan projekten dolgozott, amely az egységes határon átnyúló RIS fejlesztésekkel és RIS rendészeti alkalmazásokkal foglalkozott. A projektben felelős a munkacsoport tevékenységének koordinálásáért, a dunai országok közötti rendészeti célú adatcsere lehetőségének vizsgálatáért, és az esetleges jogi és műszaki problémák feltárásáért.





MELLÉKLETEK



1. SZÁMÚ MELLÉKLET: KÖZÖS NYILATKOZAT	73
2. SZÁMÚ MELLÉKLET: BŰNÜGYI KOCKÁZATELEMZÉSEK	75
3. SZÁMÚ MELLÉKLET: LEVÉL A DUNA BIZOTTSÁGNAK	90
4. SZÁMÚ MELLÉKLET: A HAJÓK VISSZATARTÁSA	92
5. SZÁMÚ MELLÉKLET: A HAJÓBIZTONSÁGI ELLENŐRZÉS	93
6. SZÁMÚ MELLÉKLET: A VESZÉLYESÁRU-SZÁLLÍTÁS BIZTONSÁGÁÉRT FELELŐS HATÓSÁGOK	94
7. SZÁMÚ MELLÉKLET: ELLENŐRZÉSI JEGYZŐKÖNYV	96
8. SZÁMÚ MELLÉKLET: ELLENŐRZÉSI LISTÁK	102
9. SZÁMÚ MELLÉKLET: KÖZÖS MŰVELETEK EREDMÉNYE (VESZÉLYESÁRU-SZÁLLÍTÁS)	120
10. SZÁMÚ MELLÉKLET: KERET MŰVELETI TERV	121
11. SZÁMÚ MELLÉKLET: ADATCSERE FORMANYOMTATVÁNYOK	127
12. SZÁMÚ MELLÉKLET: AZ EGYES FOLYAMSZAKASZOK JELLEMZŐI	129
13. SZÁMÚ MELLÉKLET: STATISZTIKÁK	134

KÖZÖS NYILATKOZAT

„A DUNAI FOLYAMI FÓRUM STRUKTÚRÁJÁNAK LÉTREHOZÁSA” NYITÓKONFERENCIA

2013. szeptember 17–19., Budapest/Mohács (Magyarország)

KÖZÖS NYILATKOZAT

„A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása” című projekt nyitókonferenciája 2013. szeptember 17–19. napján került megrendezésre Budapesten és Mohácson (Magyarország). A konferencia célja az volt, hogy bemutassa a projekt fő célkitűzéseit és a megvalósítás lépéseit.

A konferenciát az Európai Unió Duna Régió Stratégia 11. Prioritási Területében (A biztonság javítása a súlyos bűncselekmények és a szervezett bűnözés jelentette kihívásokkal való megküzdés közös munkával; a továbbiakban: PT 11) résztvevő országok belügyminisztériumai és rendészeti szervei magas szintű képviselőinek és szakértőinek részvételével tartották meg. Az Európai Bizottság, az Európai Unió Duna Régió Stratégia, az EUBAM, az Europol, a Balti-tengeri Fórum, a Fekete-tengeri Fórum, az Aquapol, a Délkelet-európai Transznacionális Együttműködési Program, a Duna Bizottság és az érintett magyar kormányzati és nem kormányzati szervek képviselői is részt vettek a konferencián.

A PT 11 tagországainak (Ausztria, Bulgária, Horvátország, Magyarország, Moldova, Németország, Románia, Szerbia, Szlovákia és Ukrajna) képviselői,

azzal a szándékkal, hogy megerősítsék a dunai közlekedési folyosó biztonságát;

tudatában lévén annak, hogy az országaik rendészeti hatóságai közötti hatékony együttműködés kiemelkedő jelentőséggel bír a vízi közlekedéshez kötődő bűncselekmények elleni küzdelemben;

felidézvén a 2013. május 6–7-én Münchenben az Európai Unió Duna Régió Stratégiájának keretében megtartott Dunai Biztonsági Konferenciát, ahol a résztvevő országok belügyminiszterei megerősítették, hogy a magyarországi (mohácsi) központ koordinációs központtá történő továbbfejlesztését hozzáadott értéket képviselő stratégiai projektnek tekintik;

a következők kinyilvánításában állapodtak meg:

1. A PT 11 tagországai kifejezték erős elkötelezettségüket „A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása” című projekt támogatása iránt annak kétéves megvalósítási időtartama alatt. A projektet Magyarország koordinálja, a Bolgár Köztársasággal és a Német Szövetségi Köztársasággal partnerségben és az Európai Unió „Bűnmegelőzés és bűnözés elleni küzdelem” programja (ISEC) pénzügyi támogatásával.

2. Tudomásul vették, hogy a projekt fő célja egy rendszeres együttműködési platform, a Dunai Folyami Fórum (DARIF) felállítása 2015 közepére. A DARIF lehetővé teszi a résztvevő országok számára, hogy a dunai folyami közlekedés biztonságával kapcsolatban felmerülő ügyeket megtárgyalják, és, hogy összehangolt műveleteket hajtsanak végre a jobb együttműködés érdekében. A DARIF-ban létrejövő együttműködés két szinten valósul meg: a stratégiai döntéseket a nemzeti rendészeti hatóságok vezetőiből álló Vezetői Tanács hozza meg, míg a gyakorlati együttműködést a tematikus szakértői csoportok végzik. A DARIF részletes feladatait és működési szabályait a résztvevő országok határozzák meg a projekt végén.

3. A PT 11 tagországai a projekt második céljának fontosságát is elismerték, azaz a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ felállítását a magyarországi Mohácson. A tagországok ösztönzik a Duna régió országaiban működő közös kapcsolattartási szolgálati helyek és koordinációs központok közötti nagyobb összhang kialakítását, az átfedések elkerülése mellett. A Koordinációs Központ célja, hogy a vízi közlekedéshez kötődő rendészeti tevékenységeket (vízi- és határrendszet, vámigazgatás és katasztrófavédelem) koordinálja, és, hogy információcserével fejlessze azok hatékonyságát. A résztvevő országok a Koordinációs Központ működéséhez rendészeti tisztviselők kiküldésével vagy a Koordinációs Központtal való közvetlen kapcsolattartás útján járulhatnak hozzá.

4. Annak érdekében, hogy a projekt megvalósítását biztosítsák, a PT 11 tagországai illetékes nemzeti hatóságaik képviselőinek delegálásával támogatják az öt szakértői csoport működését (Bűnügyi kockázatelemző munkacsoport, Személy- és áruszállítás rendészeti célú ellenőrzése munkacsoport, Vízi közlekedés és vízi biztonság munkacsoport, Közös műveletek és képzések munkacsoport, Adatszere és információs rendszerek munkacsoport). Mindegyik munkacsoport két találkozót tart (2013 végén és 2015 elején), melyek során a résztvevők megoszthatják véleményüket és legjobb tapasztalataikat, meghatározhatják a közös érdekeiket és az együttműködés fejlesztésének lehetőségeit. Emellett 2014-ben három közös művelet is megrendezésre kerül.

5. A PT 11 tagországai hangsúlyozták, hogy a projekt megvalósításában kifejtett aktív közreműködésük semmilyen jövőbeli kötelezettséget nem keletkeztet. A projekt 2015 második negyedévében megrendezésre kerülő zárókonferenciáján kiértékelik a kísérleti működés tapasztalatait, valamint kidolgozzák és megvitatják a jövőbeli együttműködés koncepcióját.

BŰNÜGYI KOCKÁZATELEMZÉSEK

Illegális migráció

Általános összefoglaló:

Az illegális migráció egy bonyolult, globális jelenség, ami jelentősen befolyásolja az emberek életét a származási, tranzit- és célországokban. A szervezett bűnözői csoportok egyre növekvő mértékben ajánlanak kiegészítő intézkedéseket a törvényes csatornák kihasználásával kapcsolatban, ami segít a migránsoknak az EU-ba lépni, illetve érkezésük után tartózkodásukat legalizálni. A szervezett bűnözői csoportok képzettek a menekültügyi törvényhozás kiskapuinak és gyengéinek kihasználásában, és az elkövetők utasítják a migránsokat, hogy kövessenek egy, már kialakított eljárásmódot.

A rendészeti szervek és a politikai irányelvek szemszögéből az illegális migráció több szinten is kihívást jelent, az EU külső határain történő rendőri intézkedések befolyásolásától a migránsok szervezett bűnözői csoportok által történő kihasználása elleni harcig.

- ◆ A legtöbb illegális migráns (81%-uk) már megpróbálta átlépni a határokat a szárazföldi vagy vízi határon, hogy elkerüljék a vizsgálatokat.
- ◆ A migránsok leginkább gyalog vagy jármű használatával lépték át illegálisan a határokat, míg a tengeri határ átlépéséhez hajókat, jachtokat használtak, vagy a rakomány között rejtőztek el.
- ◆ A leleplezett migránsok legnagyobb része **afrikai és ázsiai** országokból érkezett.

Útvonalak:

- ◆ Földrajzi helyzetükből fakadóan Törökország és Görögország több útvonalnak is otthont ad Délkelet-Európába, ami főként tranzit terület Nyugat-Európába.
- ◆ Az illegális migránsok útvonala leggyakrabban **Törökország–Görögország–Macedónia–Szerbia–Magyarország** a nyugat-európai országok felé, míg az Ázsiából (Szíria, Irán stb.) érkezettek főleg **Törökország–Görögország–Bulgária–Románia–Magyarország** útvonalat részesítik előnyben Nyugat-Európába.
- ◆ Románia fontos kapocs a Szíriából, Pakisztánból, Afganisztánból és Marokkóból való migránsok csempészésének szempontjából, továbbá a legfőbb útvonal Törökországból Közép-Európába, és fontos szerepe van annak, hogy közvetlenül Magyarországra vezet innen az út Törökországból a Fekete-tengeren át; ez az útvonal lerövidíti a távolságot az EU és nem EU országok között legalább egy határral.
- ◆ Szerbiából a migránsok tovább mennek Magyarországra és kisebb mértékben Horvátországba.
- ◆ **Célországok** – nyugat-európai országok, mint **Németország, Ausztria**;
- ◆ Leszámítva a Nyugat-Balkánra vezető utat Görögországon át, a közvetlen útvonal Bulgáriába Törökországon át nagy jelentőséggel bír; ez az út látszólag egyaránt tovább tart Romániába és/vagy Szerbiába.

- ◆ A migránsok és lehetséges menedékkérők Horvátországba és Szerbiába a keleti határokról érkeznek. A fő csatorna közvetlenül Szerbiából tart Magyarorszáig, de egy részük Horvátországból próbál az EU-ba jutni.
- ◆ Egy újfajta módszer, hogy a migránsok hamis útleveleket szereznek, és úgy próbálnak utazni a külső kikötőkből, melyeknek alkalmi vagy szezonális kapcsolata van európai célállomásokkal, főleg nyáron.
- ◆ A migránsok száma csökkent a szárazföldi határokon köszönhetően a szigorúbb előírásoknak, de ez valószínűleg fokozni fogja számukat a tengeren és folyóhatárokon.
- ◆ Újra aktiválódhatnak a keleti szárazföldi útvonalak (beleértve Moldovát és Ukrainát); másfelől a szigorúbb görög előírásoknak köszönhetően várhatóan nagyobb lesz a fekete-tengeri útvonal kihasználtsága.
- ◆ Egy újfajta módszer – a migránsok személyzetként való feltüntetése; a migránsok be vannak jegyezve a személyzeti listára, de nincsen hivatalos dokumentumuk (tengerészigazolvány, végzettséget igazoló okmány, egyéb a képességet igazoló dokumentum).
- ◆ 2014 márciusától napjainkig, a tengerparton kis hajókkal történő illegális migráción felül a román határőrség egy másik típusú migrációval is találkozott: migránsok úgy is érkeznek Romániába, hogy különböző típusú hajókon (teherhajó, élőállat-szállító hajó) a legénység részeként jönnek, és ezután menedéket kérnek Romániában. Ugyanakkor Románia csak az egyik útja annak, hogy a migránsok az EU-ba kerüljenek és ez általában nem is a végcél. Az alábbi esetek történtek:
 - ◆ **2014. március 8-án Constanta** kikötőben a **Lady Didem** általános teherhajó (IMO: 8516598), panamai zászló alatt, hajótulajdonos: TEAM CHARTERING ISTANBUL, Törökország; a Constantában történő kikötés után a hajó kapitánya, egy szír állampolgár menedékjogot kért Romániában és leszállították a hajóról;
 - ◆ **2014. június 7-én Braila** kikötőben a **Lady Azza** élőállat-szállító hajó (IMO: 6518425), moldáv zászló alatt, hajótulajdonos: Mina Shipping Co; a Braila határkikötőben dolgozók arra lettek figyelmesek, hogy a 15 névből álló személyzeti listán hattal több név volt feltüntetve, akiket a lista végére írtak. Ez a hat személy nem felelt meg a listában való szereplés feltételeinek, ahogy azt az 1965-ös a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a nemzetközi tengeri forgalom elősegítéséről szóló, a tengeri közlekedés és szállítás elősegítéséről szóló egyezménye előírja. A személyzeti lista „Sorrend” oszlopában volt felsorolva ez a hat személy, melyek közül négyről állították, hogy a hajótulajdonos lányai, a másik kettőről pedig, hogy a tulajdonos testvérei;
 - ◆ **2014. június 20-án, Midia** kikötőben, **Omega** élőállat-szállító hajó (IMO: 6401218), kambodzsai zászló alatt; a legénységben szakácsként feltüntetett személy elhagyta a hajó fedélzetét anélkül, hogy erről a kapitányt értesítette volna és érvényes, Romániába szóló vízum nélkül;
 - ◆ **2014. június 23-án Constanta** kikötőben, **Captain Omar** általános teherhajó (IMO: 7396654), togói zászló alatt; hajótulajdonos: Nawal Imp Exp; ebben az esetben két legénységi tag (szír állampolgárok) elhagyták a hajó fedélzetét anélkül, hogy érvényes román vízumuk lett volna;
 - ◆ **2014. július 15-én, Constanta** kikötőben, **Marzuk** általános teherhajó (IMO: 7396666), tanzániai zászló alatt; hajótulajdonos: Marzuk Shipping Co. LTD. S.A.; egy legénységi tag elhagyta a hajó fedélzetét anélkül, hogy érvényes román vízuma lett volna;
 - ◆ **2014. augusztus 20-án, Midia** kikötőben **First Bridge** (ömlasztottáru-szállító hajó IMO: 9197129), belize-i zászló alatt; hajótulajdonos: Overseas Maritime Carrier S.A.; egy legénységi

tag elhagyta a hajó fedélzetét anélkül, hogy megfelelt volna a Románia területére történő belépés feltételeinek;

- ♦ **2014. augusztus 23-án, Midia** kikötőben, **Karazi** élőállat-szállító hajó (IMO: 8215807), Sierra Leonei zászló alatt; egy legénységi tag elhagyta a hajó fedélzetét anélkül, hogy megfelelt volna a Románia területére történő belépés feltételeinek;
- ♦ **2014. szeptember 9-én, Constanta** kikötőben **Nadalina** általános teherhajó (IMO: 8215754), Sierra Leone-i zászló alatt; 2014. szeptember 10-én a román parti őrséget értesítette a Menedékkérők Számára Elhelyezés és Eljárás Céljából Fenntartott Regionális Központ Galatiban, hogy egy szír állampolgár kért ott menedékjogot. A Nadalina legénységének tagja volt, ami Constantában kötött ki, 200 km-re Galatitól;
- ♦ 2014. október 29-én, **Constanta** kikötőben, **Christina** általános teherhajó (IMO: 7615036), moldáv zászló alatt; egy legénységi tag elhagyta a hajó fedélzetét anélkül, hogy megfelelt volna a Románia területére történő belépés feltételeinek. A legénységi listában szakácsként volt feltüntetve.

Az esetek általános adatai

Kikötő neve	Esetek száma	Migránsok száma
Constanta	5	6
Midia	3	3
Braila	1	6
ÖSSZES	9	15

Összesen tizenöt migráns kért menedéket kilenc hónap alatt Romániában, miután hajón elérte az országot, mint a legénység egy tagja. Mindannyian szír állampolgárok voltak. Öt eset történt Constantában, három Midiában, egy Brailában, ami a Duna tengeri részén található.

Minden hajónak bejáratott újtai vannak román kikötőkbe, különösen az élőállat-szállító hajóknak. Általánosságban elmondható, hogy a fő migrációs utak ezekben az esetekben Szíriából indulnak és török vagy görög kikötőkön keresztül érnek Romániába.

A kiváltó oka ezeknek a migrációs trendeknek az utóbbi időben annak köszönhető, hogy arab országokban, elsősorban Szíriában társadalmi problémák és katonai összecsapások történtek. Néhány migráns, aki menedékjogot kért Romániában a legénység tagjainak vagy a hajó tulajdonosának volt a rokona.

Fő nemzetiségek:

- ♦ Főleg Szíriából, Afganisztánból, Koszovóból, Pakisztánból, Mianmarból, Eritreából.
- ♦ Kiutasításukat megakadályozandó a legtöbb bevándorló palesztinnak vallja magát.
- ♦ A csempészek legtöbbször török, szerb, román és szír állampolgárságúak, de előfordul német is.

Elkövetési módszerek:

A csempészek magánszemélyektől kezdve jól szervezett, határokon átvelő bűnügyi hálózat tagjai lehetnek. Európában az illegális migráns hazájától függően előfordulnak sajátosságok. A migránsok csempészésében részt vevő szervezett bűnözői csoportok egy nagyobb, nemzetközi hálózat részei.

Általában úgy építik ki nemzeti határaikon belül a tevékenységüket, hogy együtt dolgoznak a szomszédos országok csempészeivel. Főleg a logisztikai tevékenységekben vesznek részt, mint a migránsok szállítása, segítségnyújtás az illegális határátkelésnél, stb., és el is látják a migránsokat hamis dokumentumokkal.

A migrációval kapcsolatos bűncselekményeket a szervezett bűnözői csoportok jól szervezik meg, nagyon szervezetten működnek és jól ismerik a helyi és külföldi törvénykezéseket és procedúrákat. Legtöbbjük ellenintézkedéseket is tesz a bűnüldöző hatóságok erőfeszítéseivel szemben. Rugalmasan alkalmazkodnak és a helyzettől függően megváltoztatják műveleti módszerüket, kihasználva a törvénykezési kiskapukat.

A vízi határ átlépése különböző vízi járművekkel:

- ◆ Moldovában az embercsempészek átszállították a migránsokat a határon, ahol más csempészek már megszervezték az illegális határátkelést hajóval a Moldova – Románia folyami határon.
- ◆ 2013-ban és 2014-ben Romániában felfigyeltek Törökországból jövő illegális vízi határátkelésre halász- vagy turistahajók által, amelyeken szíriai, afganisztáni vagy pakisztáni személyeket szállítottak.
- ◆ Jövőbeni kockázati tényező az afrikai/ázsiai migránsok nagy száma a Duna déli partján Romániában.

Visszaélés a menekültügyi eljárással:

- ◆ Gyakori módszer a tranzitországokban való legális tartózkodás biztosítására a menekültügyi kérelem benyújtása. A procedura alatt próbálnak a migránsok illegálisan átkelni a határon és folytatni útjukat.
- ◆ A határon illegálisan átkelő migránsok fő állampolgársága afgán, szír, algériai, marokkói, mali, iraki, szudáni, palesztin és eritreai volt.

Vízumcsalás:

- ◆ Egyre növekvő jelenség a támogató dokumentumok hamisítása, hogy a migránsok eredeti vízumot szerezzenek, aztán túltartózkodjanak az EU-ban. Ez az úgynevezett intellektuális hamisítás.
- ◆ Roppant nehéz felismerni ezt a törvényteleniséget az ellenőrzések során, mert a dokumentumokban nincs fizikai változás.
- ◆ A vízummal való visszaélések elkövetői leginkább egyiptomi, eritreai, vietnámi, indiai, pakisztáni, afgán, Fülöp-szigeteki, nepáli és sri-lankai állampolgárságúak.

Érdekházasság:

A színlelt, pénzügyi érdekből történő házasságot nehéz bizonyítani a bíróságon. A megházasodott bevándorlók a tartózkodási jogot megszerezve eltűnnek az EU területén, és nincs adat tartózkodási helyükről. A hamisan szerzett családi állapot felmenti őket az elszámoltatástól.

Járművekben való elrejtőzés:

A különböző nemzetiségű illegális migránsok megpróbálnak EU-s vagy török rendszámú kamionokban, teherautókban, teherszállító kocsikban elrejtőzni. Ezen gépkocsivezetők gyakran segítik és felszállítják a migránsokat a járművekre, főleg speciálisan e célból készített titkos részekben.

Azonban előfordulnak esetek, amikor a vezető nincs tudatában annak, hogy illegális migránsok vannak elrejtve járművében.

- ◆ Kis számban, egy vagy két migránst szállítottak EU-s vagy török rendszámtáblájú kocsival.
- ◆ Horvátországban illegális migránsok 50 fős csoportját fedezték fel egy vasúti vagonban elrejtőzve. Ez mutat rá a horvát migrációs mozgásra.
- ◆ Előfordul, hogy a felfedezett migránsok a gépkocsiban vagy tengeri járműben azok vezetőjének tudta nélkül rejtőznek el.

Hamis-hamisított dokumentumok használata:

- ◆ Az albánok eredeti útlevéllel érik el a Schengeni határt (személycsere).
- ◆ A migránsok által használt hamis dokumentumok nagy része olasz, görög, bolgár, román, svéd.
- ◆ Sok hamis dokumentum valójában eredeti bolgár dokumentum (személyi igazolványok). A migránsok személycseréhez használják azokat.
- ◆ Moldovában a Szíriából, Pakisztánból és Indiából érkezett migránsoknál hamisított dokumentumok (török és izraeli útlevél) használatára figyeltek fel a határellenőrzés során.
- ◆ Néhány esetben román nemzetiségűek értesítették a magyar hatóságokat ellopott/elvesztett személyi igazolványukról, amiket később moldáv nemzetiségű személyek fényképcserével használtak fel.
- ◆ Előfordult, hogy török, marokkói és tunéziai migránsok hivatalos bolgár dokumentumokkal (személyi igazolvány, útlevél, jogosítvány) próbáltak tartózkodási és munkavállalási engedélyt szerezni.

KOCKÁZATI MUTATÓK ÉS FELISMERÉSÜK:

Országok közötti vízi közlekedés ellenőrzése:

- ◆ A kis méretű, felfújható csónakok és fa csónakok átvizsgálása a Dunai átkelés során a bolgár-román és román-szerb határokon.
- ◆ A gyanús **halászhajók** vagy **turistahajók** fokozott ellenőrzése a Duna déli szakaszán Romániában, különösen az **afrikai és/vagy ázsiai származású** migránsok felfedése érdekében.
- ◆ A Szerbiából Horvátországba tartó hajók (főleg az 1339 fkm-től az 1347 fkm-ig tartó szakaszon) fokozott ellenőrzése.

SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ HAJÓK ELLENŐRZÉSE:

Gyanús körülmények:

- ◆ A legénység furcsa vagy ideges viselkedése.
- ◆ Több útlevél, mint utas.
- ◆ Útlevél a legénység birtokában.
- ◆ Az utasok helyett a legénység beszél.
- ◆ Az utaslista és utasok száma közötti különbségek.
- ◆ Útlevél főleg azon országokból valók, ahonnan érkeznek a migránsok (Szíria, Afganisztán, Koszovó, Eritrea, Pakisztán, Mianmar) vagy a leggyakrabban hamisított EU-dokumentumok (személyi igazolványok, olasz, görög, bolgár, román, svéd útlevél).
- ◆ A török és izraeli útlevél fokozott ellenőrzése.
- ◆ Azon külső kikötőkből érkező hajók fokozott ellenőrzése, amelyek alkalmi vagy szezonális kapcsolattal rendelkeznek európai célállomásokra.

- ◆ A Fekete-tengeri vízi forgalomban gyakran résztvevő hajók ellenőrzése (beleértve Moldovát, Ukrajnát, Romániát, Bulgáriát).
- ◆ Azon hajók fokozott ellenőrzése, amelyek utasai az államhatár közelében humanitárius tartózkodási engedéllyel igazolják magukat (*afgán, szír, algériai, marokkói, mali, iraki, szudáni, palesztin, eritreai*).
- ◆ A harmadik országbeli, schengeni vízummal rendelkező, főleg egyiptomi, eritreai, vietnámi, indiai, pakisztáni, afgán, Fülöp-szigeteki, nepáli vagy sri-lankai munkások fokozott ellenőrzése.
- ◆ A belépési feltételek (úti okmányok, vízum/tartózkodási engedély, pénzügyi eszközök, belépés okainak igazolása, támogató dokumentumok, adatbázisból hiányzó adatok) és érvényes vízummal rendelkező utasok (*egyiptomi, eritreai, vietnámi, indiai, pakisztáni, afgán, Fülöp-szigeteki, nepáli vagy sri-lankai*) részletes ellenőrzése.
- ◆ Azon harmadik országbeli személyek fokozott ellenőrzése, akik a belépést EU-s házassági anyakönyvi kivonat alapján kérik.

Teherhajók ellenőrzése:

- ◆ Teherautókat és tehergépkocsikat szállító Ro-Ro hajók fokozott ellenőrzése.
- ◆ Azon teherhajók fokozott ellenőrzése, amelyek kiindulási vagy átszállítási pontja (*Szíria, Afganisztán, Koszovó, Eritrea, Pakisztán, Mianmar*) olyan országot érint (*Törökország, Görögország, Bulgária, Románia, Szerbia, Magyarország*), ahonnan a legtöbb migráns érkezik.
- ◆ **A fent említett országokból érkező hajók, vagy onnan rakományt átrakodó hajók.**
- ◆ Legénység dokumentumainak fokozott ellenőrzése (képesítési bizonyítvány, képesítésről szóló dokumentum).

További, ajánlott intézkedések:

- ◆ Minden útiokmány ellenőrzése az INTERPOL SLTD adatbázisában a Mohácsra delegált összekötőtisztten keresztül.
- ◆ Minden gyanús személy ellenőrzése (személyzet vagy utas) az EUROPOL AWF adatbázisában a Mohácsra delegált összekötőtisztten keresztül.
- ◆ Minden kedvtelési célú kishajó ellenőrzése az INTERPOL SV adatbázisában a Mohácsra delegált összekötőtisztten keresztül.

Emberkereskedelem

Általános összefoglaló:

A jelenleg elhúzódó gazdasági válság, munkanélküliség és az illegális munkaerőpiac, a növekvő vágy a gazdagabb országok felé és a feketemunka által elért nagyobb fizetés mind-mind fontos tényező, ami meghatározza az emberkereskedelem (THB) jelenségét.

A jelenség definíciója magában foglalja a toborzást, szállítást, átszállást, szállásadást és fogadást, beleértve a csere vagy szállítás feletti ellenőrzés kikényszerítését erővel, fenyegetésekkel. Szó lehet kényszerről, emberrablásról, csalásról vagy tévedésről, anyagi ellenszolgáltatásról, amivel az adott személy beleegyezését elérték, hogy a másik kihasználhassa.

A nők gyakran prostitúcióval egészítik ki fizetésüket, helyettesítik elveszett állásukat vagy fizetik vissza tartozásaikat. Ez az áldozatok számának növekedéséhez vezet, ami megkönnyíti az emberkereskedőknek a toborzás folyamatát. Jellegzetes a szexuális kizsákmányolás, de az áldozatokat leginkább munkára vagy utcai bűncselekményekre kényszerítik, de ismerünk eseteket gyermekpornográfiáról, házasságra kényszerítésről, szerv- és szövetkereskedelemtől.

Útvonalak/Célországok:

- ◆ A szexuális kizsákmányolás fő célországai között nyugat-európaiak vannak, ahol a prostitúció legális (Ausztria, Belgium, Hollandia, Olaszország, Franciaország, Németország, Spanyolország, Svájc, néhány esetben Lengyelország, Ciprus és Görögország).
- ◆ A munkaerő kizsákmányolás célországai: Görögország, Ciprus, Olaszország és Spanyolország.
- ◆ A Moldáv Köztársaság (ugyanakkor Moldovánek nevezik Románia egyik régióját is) áldozatainak célállomásai Oroszország, Ciprus és Törökország.
- ◆ Zsebtolvajlás és koldulás céljából Nyugat-Európa a célállomás (főleg Franciaország, Hollandia, Belgium, Ausztria).
- ◆ Abűnszövetkezetekkülönféleútvonalakon tevékenykednek: Románia – Lengyelország, Románia – Németország (szexuális kizsákmányolás), Hollandia, Dél-Korea, Szerbia és Görögország.
- ◆ A schengeni határral való kapcsolata miatt Magyarország főleg tranzitország, illetve szexuális kizsákmányolás céljából elrabolt nők és gyerekek forrása.

Az áldozatok fő nemzetisége:

- ◆ 2013-ban a legtöbben románok (896, ebből 300 kiskorú), bolgárok (538) és moldávok (262).
- ◆ Görögországban nagy számban voltak bangladesi felnőttek.
- ◆ Egyre nagyobb számban kényszerítenek gyermekeket (bolgárokat) koldulásra.
- ◆ Az albán lányokat szexuálisan zsákmányolják ki, őket legtöbbször a valamilyen szórakozóhelyen történő táncos munka ígéretével toborozzák.

Elkövetési módszer:

- ◆ Jellegzetes a szexuális kizsákmányolás, de az áldozatokat leginkább munkára vagy utcai bűncselekményekre kényszerítik.

- ◆ Az erőszakkal kényszerített prostitúció esetében a módszer klasszikus: hamis ígéretek jól fizető külföldi munkával, mint pl. pincérnő, táncos, bébiszitter, hostess stb.
- ◆ Ismerünk eseteket gyermekpornográfiáról, házasságra kényszerítésről, szerv- és szövet-kereskedelemtől.
- ◆ A munkaerő kizsákmányolás áldozatai a legtöbb esetben agrár, építőipari és erdészeti munkakörben történik, vagy hajón szolgálnak.
- ◆ Családi/kláni elvek alapján történik a szervezett bűnözői csoportok azon tevékenysége, mely során terhes nőket szállítanak, hogy eladják az újszülöttüket.
- ◆ A bűnelkövetők gyakrabban használnak „kifinomultabb” (pl. fizikai manipuláció, pénzügyi machináció) módszereket, mint erőszakot.
- ◆ Egyre több nő kerül emberkereskedők közé, szerepük is egyre nő az áldozatok toborzása, átszállása és megfigyelése terén.
- ◆ Az áldozatok ellenőrzését azok útiokmányának elvételével kezdik.
- ◆ A szállítók a kiskorúakat főleg szexuális kizsákmányolás miatt választják, de nem ritka a koldulás, illetve zsebtolvajlás sem, mint cél.
- ◆ A fiatalabb lányokat (törvényileg kiskorúak) szexuálisan zsákmányolják ki, a gyermekeket inkább koldulásra használják.
- ◆ Fiatal lányokat korábban már szerveztek be külföldi házassággal, turistautakkal vagy jobb életre vonatkozó ígéretekkel.

VESZÉLYJELZŐK ÉS FELISMERÉSÜK:

Utasszállító hajók ellenőrzése:

- ◆ Az osztrák, holland és németországi céllal rendelkező utasszállító hajók fokozott ellenőrzésére van szükség.
- ◆ Azon hajók fokozott ellenőrzésére van szükség, melyeknek közvetlen kapcsolata (nem csak vízi kapcsolat) van más célországokkal (Belgium, Franciaország, Spanyolország, Svájc és Németország).
- ◆ A hajón tartózkodó személyzet fokozott ellenőrzésére van szükség, hogy ki lehessen szűrni az illegálisan foglalkoztatottakat (főleg indonézeket és Fülöp-szigeteket).

Utasok kockázati kategóriái:

- ◆ Román, bolgár, ukrán, moldáv, albán származású, egyedül utazó fiatal lányok szegény anyagi körülményekkel és alacsony oktatási háttérrel.
- ◆ Más nemzetiségek áldozatai Oroszországban, Ukrajnában, Romániában, Moldovában és Bulgáriában lehetnek magyarországi szervezés alanyai, mielőtt elszállítják őket Ausztriába, Németországba, Spanyolországba, Hollandiába, Olaszországba, Franciaországba, Svájcba vagy az Egyesült Államokba. Férfiakat Irakból, Bangladesből és Afganisztánból Magyarországon keresztül szállítanak az EU országaiba és az Egyesült Államokba munkacélú kizsákmányolás céljából.
- ◆ Egyedül utazó bolgár fiatal fiúk.
- ◆ Bangladesi fiatal nők.

Gyanús körülmények:

- ◆ A személyzet durva és ideges viselkedése.
- ◆ Több útlevél vagy hajóskönyv, mint utas vagy személyzet (képzettség vagy fedélzeten végzett feladatok nélkül).
- ◆ Idegen útlevelek személyzet vagy valaki más tulajdonában.
- ◆ Szállítóeszközök (hajók, csónakok, utasszállító hajók) az alábbi országok zászlaja alatt: Oroszország, Ukrajna, Románia, Moldávia és Bulgária, melyek szerepelnek a Fekete-tengeren és/ vagy Dunán a gyanús hajók listáján.
- ◆ Előző, a használóra hasonlító áldozatok útlevelének használata, hamisított vízumok.
- ◆ A személyzet beszél az utasok helyett.
- ◆ Nő van vezető szerepben (a többiek félnek tőle).
- ◆ A női vezetőhöz intézett kérdéseket más válaszolja meg.
- ◆ Az áldozatok nem vagy csak alig működnek együtt a bűnüldöző szervekkel.
- ◆ Az utasok szégyenlősek és bizalmatlanok a hatóságokkal szemben.



Kábítószer-kereskedelem

Általános összefoglaló:

Az EU összes szervezett bűnözői csoportjának harmada köthető tiltott drogok készítéséhez és terjesztéséhez. A drog előállítása és terjesztése a szervezett bűnözés egyik legjobban profitáló része. A szintetikus és pszichoaktív vegyületeket (NPS) felügyelet nélküli bonyolult folyamatok során készítik. A kender (marihuána, hasis) a legtöbbször, illetve a legnagyobb mennyiségben lefoglalt drog.

Útvonalak:

Több mint 2000 kilogramm heroin és 260 kilogramm kokain volt közvetlenül köthető határon átvelő kereskedelemhez. A lefoglalások 70%-a a határátkelőhelyeken történt.

- ◆ A heroin legtöbbször Bulgárián keresztül jut az EU-ba. Bulgária nemcsak tranzitország, hanem raktár és terjesztési központ.
- ◆ Kokain Várna kikötőjéből érkezik tengeri, és Görögországból szárazföldi úton.
- ◆ A tengeri szállítás fő tranzitpontja Latin-Amerikából a Fekete-tenger; az EU-ba a fő útvonalak a Balkánon keresztül vezetnek.
- ◆ Ami a heroint illeti, Szlovákia a fő tranzitország az EU tagállamaiba.
- ◆ Magyarország egyszerre cél- és tranzitország a heroin és kender tekintetében.
- ◆ A szintetikus drogok kereskedelmének jól ismert útvonala Bulgária–Románia–Magyarország–Ausztria–Németország.
- ◆ A kokain és heroin tekintetében Románia tranzitország, a drogok Constanta kikötőjén, és Bulgáriából a Dunán keresztül érkeznek (többek között határátkelőhelyeken is, pl. Giurgiu–Ruse határátkelőhelyen 55 kilogramm heroint foglaltak le 2014. május 16-án, 1,4 millió euro értékben).
- ◆ Törökországnak továbbra is nagy szerepe van a heroin szállításában Afganisztánból Délkelet- és Nyugat-Európába.
- ◆ A kokain szállításának 79%-a tengeren keresztül történt.
- ◆ Az elkövetők kapcsolataik és hasznuk szerint változtatják útvonalait és a határátkelőhelyeket.
- ◆ Az ecstasyt, etnobotanikus/szintetikus drogokat, kendert és marihuánát Hollandiából és Belgiumból Bulgárián és Törökországon át a „Balkán-útvonalon” keresztül és Kínából Nyugat-Európába szállítják.

Jelentős nemzetiségek:

- ◆ Az albán ajkú népesség komoly szerepet játszik a heroin, kokain és szintetikus drogok szállításában.
- ◆ A vietnámiak a kender és szintetikus drogok szállításában aktívak.
- ◆ A török csoportok a bolgár nemzetiségűekkel együttműködve főleg heroint és szintetikus drogokat szállítanak. Ezek egy része kettős állampolgársággal rendelkezik (török és bolgár).
- ◆ A nyugat-afrikai bűnözői csoportok gyakrabban kokain szállításában vesznek részt
- ◆ Roma származású szlovák nemzetiségűek, bolgárok dolgoznak együtt törökökkel, románokkal és albánokkal.
- ◆ A heroin szállításában résztvevő szervezett bűnözői csoportok roma származású csehekből és vietnámiakból állnak.

- ◆ A heroint és kokaint szállító elkövetők nagy része görög, albán, horvát, bolgár, román, átlag-életkoruk 35–40 év, és többnyire férfiak.
- ◆ Azon szervezett bűnözői csoportok, melyek a szintetikus drogok szállításának megszervezői, főleg a forrásországban (Hollandia, Belgium) élő törökök. A futárok főleg török, holland vagy bolgár állampolgárok.

Elkövetési módszer:

- ◆ A legtöbbször használt módszer a járművekben, titkos rekeszekben való elrejtés.
- ◆ A szállítók a heroint saját csomagjaikban rejtik el.
- ◆ Újfajta tendencia, hogy a heroin és kokain szállítására bolgár nemzetiségűeket, mint futárokat használnak a nyugat-afrikai szervezett bűnözői csoportok.
- ◆ Bulgáriában, Várna nyugati konténerkikötőjében foglaltak le kokaint; a rakományban 12 kokaincsomagot találtak 2 jet ski-be rejtve.
- ◆ Görögországban, Thesszaloniki kikötőjében foglaltak le kokaint, banánrakományban rejtettek el 120 kilogramm kokaint. *(a kiindulási ország Ecuador volt, az útvonal pedig Panama–Málta–Görögország–Belgium).*
- ◆ 2013-ban Szerbiában foglalták le az év legnagyobb kender adagját, 908, 364 kilogrammot, egy konyhai bútorokat szállító macedón teherautóban. Az elvámolt áruk mögött 17 nagyobb faládában és négy kicsiben találták meg. A kendert csomagokban tárolták barna és ezüst szigetelőszalaggal átkötve. Célállomása Svájc volt.
- ◆ 2014-ben Romániában kokaint foglaltak le Constanta kikötőjében, amit onnan szállítottak volna Libanonba. Értékük minimum 3 millió euró volt, mivel háromszoros tisztaságú volt a kokain, amit festékes dobozokban rejtettek el.
- ◆ A leggyakrabban használt módszer a kender szállítására személygépkocsikban, buszokon és teherautókon való elrejtés, de 12 esetben (Albániában) halászhajók/ motoros csónakok voltak a szállítás eszközei.

VESZÉLYJELZŐK:

Az elrejtés lehetséges fajtái:

- ◆ „szállítás közben” – A drogokat üregekben vagy kiépített titkos rekeszekben, üzemanyagtartályokban rejtik el;
- ◆ „rakományban” – A drogot a legális rakományban, néha tárolókban helyezik el;
- ◆ „poggyászbán” – A drogokat a poggyászbán rejtik el;
- ◆ Fokozott ellenőrzés szükséges a gyanús halászhajók/motorcsónakok/hajóvontatók/bárkák esetében a Dunán való átkelésük (Bulgária és Románia, illetve Magyarország és Szlovákia között) során;
- ◆ Fokozott ellenőrzésre van szükség a Dunán Bulgáriából, Romániából, Szerbiából és Magyarországról érkező hajóvontatók és bárkák esetében; az együttműködő központok információcseréje útján.

Utasszállító hajók ellenőrzése:

Fokozott ellenőrzésre van szükség azon utasszállító hajók esetében, amelyeknek közvetlen kapcsolata (nem feltétlenül vízi) van Nyugat-Európával, kiemelt figyelemmel a szintetikus drogok csempészetére.

Utasok/legénység kockázati kategóriái:

- ◆ Albán származású utasok vagy legénység, mint futárok (*heroin, kokain, szintetikus drogok*).
- ◆ Vietnámi származású utasok vagy legénység, mint futárok (*kender és szintetikus drogok*).
- ◆ Bolgár és török utasok, kiváltképp a kettős állampolgársággal rendelkezők (*heroin és szintetikus drogok*).
- ◆ Nyugat-afrikai származású utasok, mint futárok.
- ◆ Roma származású cseh és szlovák nemzetiségiek albán nemzetiségiekkel együtt utazva.
- ◆ Török állampolgárok, akik kapcsolatban vannak (pl. tartózkodási engedély) Hollandiával vagy Belgiummal.
- ◆ A kábítószeres bűnelkövetők többnyire 35-40 évesek és férfiak.
- ◆ Fokozott ellenőrzésre van szükség személyes poggyászukkal kapcsolatban.
- ◆ Az alacsony pénzügyi vagy társadalmi helyzet fontos szempont a kábítószerrel kapcsolatos ügyekben való részvétel tekintetében.

Teherhajók ellenőrzése:

- ◆ A tartály- és teherhajók fokozott ellenőrzésére van szükség, amennyiben közvetlen kapcsolatban állnak a görög- vagy fekete-tengeri (főleg Várna) szállítmányozással, mert a kokaint főleg Dél-Amerikából küldik, például Argentínából, Braziliából, Costa Ricából és Ecuadorból.
- ◆ Azon teherhajók fokozott ellenőrzésére van szükség, amik közvetlen kapcsolatban állnak fekete-tengeri vízi szállítmányozással, főleg Constantával.

További javasolt intézkedések:

- ◆ Különlegesen képzett kábítószer-kereső kutyák használata a gyanús hajókon.
- ◆ Speciális technikai eszközök használata.

Konténerbiztonság

Általános összefoglaló:

A vízi teherszállítás a kereskedelmi árucikkek egyik helyről másikra juttatásának legfontosabb módja az egész világon. Sajnos, ugyanezen útvonalakat használva a konténerek illegális árucikkeket is tartalmazhatnak, mint pl. drogok, csempészett cigaretta, hamisított áruk, veszélyes hulladék, fegyverek, kettős felhasználású árucikkek stb. A pénzügyi növekedés és a kereslet növekedése magában hordozza az importált/exportált/átrakodott áruk forgalmának gyarapodását.

A világ rakományainak 90%-át vízi úton szállítják, de ennek csak 2%-át vizsgálják át a vámügyi hatóságok fizikailag, így könnyen teret engedve az illegális tevékenységeknek. A vizsgálat, mely felmérte, hogy mekkora fenyegetést jelenthetnek konténerekbe rejtett árucikkek, kimutatta, hogy Délkelet-Európába igen nagymértékben érkeztek illegális áruk. A lefoglalt áruk 17%-a hamisított áru, 15 %-a dohánytermék, 14%-a drogok/előanyagok voltak.

Constanta (Románia) kikötője a konténerpiacon mindmáig megtartotta első helyét, 684 059 kompenzált bruttó úrtartalommal (TEU) 2012-ben, ezt Novorosszijszk követte 623 700 TEU-val.

A Duna nem feltétlenül jobb összekötő. A Dunán kialakuló gátló tényezők a száraz és hideg telek alkalmával meggátolják az áruszállítást, illetve a speciális terminálok hiánya akadályozza a közlekedést Constanta kikötőjébe.

Útvonalak:

Románia az Ázsiából EU-ba tartó árucikkek kapuja, az állomásokat elárasztják az illegális rakományok. A hamisított áruk legnagyobb forrása Kína. Nem múlik el úgy hét, hogy a határőrök vagy vámtisztek ne találjanak Constantában konténerekbe rejtett csempészárut. Az ellenőrzések 90%-a, amely a konténerek felnyitásával jár, csempészárut tár fel. Belgrád és Budapest is a konténerek kedvelt központja.

A folyami szállítást használva a konténerek közvetlen kapcsolatban lehetnek Giurgiu, Turnu Severin és Ruse kikötőivel, oroszországi, belgrádi, budapesti és egyéb kikötőkkel, követve a megrendelők expressz igényeit. A belvízi konténerszállítás előnye, hogy alacsonyabb költségen lehet szállítani Belgrádba és Budapestre, de más kikötőkbe is (Rijeka, Thesszaloniki, Bar és Koper), közvetlen kapcsolatot hozva így létre Kína és a Fekete-tenger között.

Elkövetési módszer:

A szállítás leghétköznapiabb módja a konténerek „kibélelése” hasonlóan a kinézetben és súlyban már elvámoltakra. A bűnözők számba veszik a veszélyt, hogy a rakományt felfedezik, így gyakran küldenek csempészárúval rakott konténereket ugyanazon célállomásra. Egy konténerbe akár 50 000 pár cipő is elférhet, amit piaci áron nagyjából 120 000 euróért értékesíthetnek. Szakértők szerint nem minden konténer megy át a mélységi ellenőrzésen. A csempészek könnyen pénzzé tudják tenni a piacon az ott

értékesített konténer tartalmát. Egy EU-s jelentés szerint Románia a hamisított árucikkek számának tekintetében az első tíz ország között van.

Teherhajók ellenőrzése:

- ♦ A konténerbiztonságot érintő leginkább veszélyeztető országok leggyakrabban Ázsiából és Dél-Amerikából kerülnek ki.
- ♦ Fokozott ellenőrzésre van szükség a konténerek és teherhajók tekintetében, amennyiben tengeri közlekedésük nagy részét a görög tengereken vagy a Fekete-tengeren, főleg Várna felé bonyolítják le.
- ♦ Három auto-szkennert (mobil laborok a vámvizsgálatokhoz röntgennel és gamma sugarakkal) van elhelyezve a román vámhatáron: Giurgiulești-ben, a Vaskapunál, és Constanta Agígea déli részénél. Ezeket a partraszállás után lehet használni a konténerek átvizsgálásához.
- ♦ Fokozott ellenőrzésre van szükség a konténerek és teherhajók tekintetében a célkikötőkben.

További ajánlott intézkedések:

- ♦ Az illegális szállítmányok leleplezéséhez további lépésekre van szükség, mint pl. kábítószer-kereső kutyák, különleges képzések, további hordozható berendezések, átvizsgáló berendezések (mobil röntgenegységek) és hírszerzési adatok gyűjtése az illegális rakományok észlelésére.
- ♦ Fel kell állítani egy szkennert, ami pár percen belül képes háromdimenziós röntgenanalízist végrehajtani.
- ♦ Fokozott figyelem szükséges a tengeri és folyami kikötők körzetében.
- ♦ Roppanó fontossággal bír a konténerekben tartott rakomány ellenőrzése információs alapú kockázatelemzéssel.

A fentieket figyelembe véve a következőkre van szükség:

- ♦ Fokozott nemzetközi együttműködés, kölcsönös információ-megosztás.
- ♦ Gyors kommunikáció együttműködő központokon keresztül.
- ♦ Minél pontosabb és megbízhatóbb kereskedelmi adat az indulási és érkezési folyamatok előtt.
- ♦ A konténerek kevesebb számban történő fizikai és technikai vizsgálata.
- ♦ Az érkezés előtti adatok segíthetik a vámigazgatásokat, hogy „kijebbné a határt” virtuálisan és eldönthessék, szükséges-e a rakományt megállítani vagy segíteni állomása elérése előtt.

VESZÉLYJELZŐK:

A konténerek vizsgálata a vízi kereskedelmet ellenőrző bűnüldöző szervezeteknek kihívást jelentenek. Ennél fogva komoly hangsúlyt kell fektetni a sebezhetőségre, nevezetesen a feltöltésre és kirakodásra, illetve a szállítás helyére vagy a tároló újratöltésére.

Felügyelet és fizikai (szem) ellenőrzés kikötői környezetben:

- ♦ Bélelóanyag (képek/feljegyzések a mozgásokról);
- ♦ Alkalmazottak követése;
- ♦ Útvonalak tanulmányozása;
- ♦ Ipari kémkedés/lopás.

Gyanús körülmények:

- ◆ Elveszett/lopott egyenruhák;
- ◆ Elveszett/lopott személyzeti igazolványok;
- ◆ Kiemelt biztonsági jelzés hiánya;
- ◆ Használt jelzések gyűjtése;
- ◆ Címkezett dobozok/csomagolóanyag hiánya;
- ◆ Tároló felvétele megfelelő dokumentum hiányában;
- ◆ Gyanús háttérű üres tároló;
- ◆ Hamis hajózási dokumentumok/szellemcég;
- ◆ Hajórakomány hamis címre való szállítása;
- ◆ Egy jelenségre adott reakcióidő ellenőrzése;
- ◆ Felesleges vagy hajórakomány jegyzékében nem szereplő áru szállítása;
- ◆ Rutin során előforduló váratlan problémák;
- ◆ Viselkedésben vagy külsőben való változás;
- ◆ Szokatlan kérelem vagy a rutintól való elszakadás;
- ◆ Készpénzben való fizetés;
- ◆ A súly, érték, mennyiség nem azonos a hajórakomány jegyzékével.

Gyanús személyek:

- ◆ Első alkalmas hajós;
- ◆ Legénységhez nem tartozó személyek;
- ◆ A viselkedése idegen a környezettől;
- ◆ A feltett kérdések fajtái;
- ◆ Bárki, aki sok kérdést tesz fel, főleg az útvonalakról vagy feltöltő/learkó helyekről;
- ◆ Bárki, aki figyeli a cégintézkedéseket;
- ◆ Szokatlanul barátságos próbál lenni az alkalmazottakkal;
- ◆ Vizsgálja a biztonsági rendszert;
- ◆ Alkalmazottnak/kereskedőnek mutatkozik;
- ◆ Érdeklődik a hajó biztonsági terve, tervrajza és lerakodási terve iránt;
- ◆ Vizsgálja a bejáratokat és kijáratokat;
- ◆ Információt gyűjt a kikötői munkások mozgásairól és időrendjéről.



LEVÉL A DUNA-BIZOTTSÁGNAK



Biserka Benisheva Elnök Asszony

Duna Bizottság

Budapest

Benczúr utca 25.
1068

Tisztelt Elnök Asszony!

Mint az mindnyájunk számára ismeretes a Duna régió az elmúlt években jelentős mértékben átalakult. A Duna folyamán az elmúlt 20 évben a turisztikai és áruszállítási-forgalomban bekövetkezett jelentős növekedés azonban annak a veszélyét is magában hordozza, hogy a régióban nő a szervezett bűnözés és a súlyos bűncselekmények száma (csempészet, emberkereskedelem, feketepiac.) Ezen a területen jelentkező problémák közös kihívást jelentenek az egész régióban, illetve hatással van az egész régióra.

Magyarország Belügyminisztériuma felismerve a kockázatokat az Európai Unió Duna Régió Stratégia 11. Prioritási Területének támogatásával Dunai Rendészeti Koordinációs Központ címmel egy olyan projekt javaslatot dolgozott ki, melynek célja a dunai vízi út biztonságának megerősítése, a vízi úthoz köthető bűnözés és szervezett bűnözés elleni hatékony, összehangolt fellépés, valamint határokon átnyúló rendészeti együttműködés kialakítása. A projektben kezdeményeztük a vízi közlekedésben résztvevő nemzeti és nemzetközi hatóságok (határrendészet, vízügy, büntető- és polgári védelem, közlekedési hatóságok stb.) együttműködési fórumrendszerének felállítását és a közös nemzetközi tevékenységek koordinálására egy mohácsi székhelyű Koordinációs Központ létrehozását.

A dunai folyami fórum létrehozása kapcsán „Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása” – DARIF projekt keretében, 2013. szeptember 17-19. között Budapesten megrendezett nyitó konferencián 10 Duna-menti ország rendészeti hatóságai, és különböző nemzetközi szervezetek – többek közt a Duna Bizottság – vettek részt.

A munka ezt követően 2013. december 9-10-én szakértői munkacsoporti kereteken belül folytatódott. A „Vízi közlekedés és vízi biztonság munkacsoport” egyik célja, hogy a rendészeti ellenőrzések során egységes ellenőrzési követelmény rendszert és gyakorlatot alakítsanak ki a hatóságok, melyhez hozzá tartozik bizonyos okmányok, formanyomtatványok egységesítése a Dunán hajózó társaságok adminisztrációs terheinek csökkentése érdekében.

Munkacsoportba delegált tagállami szakértők az ülésen jelezték, hogy elmúlt évben az ukrán és bolgár lobogó alatt közlekedő hajók ellenőrzése során a problémával találták szemben magukat, hogy az illetékes hajózási hatóságok hajóokmányait csak cirill betűs írással töltötték ki, illetve tettek bejegyzéseket, így az ellenőrzés jelentős nehézségeket okozott a hatóságok számára, mely gyakran növelte az állásidőt.



Co-funded by the Prevention of and Fight against Crime Programme of the European Union.

Ennek feloldására a szakértők egyhangúan kezdeményezték, hogy a munkacsoport „tegyen javaslatot a Duna Bizottságnak arra, hogy adjon ki ajánlást, hogy a hajóokmányok a jövőben a lobogó szerinti nyelv mellett valamely, hivatalos a latin betűrendszert használó nyelven is kerüljenek kibocsátásra oly módon, hogy elkerülhető legyen a két cirill betűket használó nyelven történő kibocsátás”.

Természetesen a Dunán való hajózás rendjének szabályozása tárgyában a szakértők elfogadják a Belgrádban 1948. évi augusztus hó 18. napján kelt nemzetközi Egyezmény, valamint a nemzeti jogszabályokban meghatározott hajóbizonyítványokat, a gyakorlati munkát azonban ez a változás nagyban megkönnyítené számunkra.

Fentiek fényében, mint a „Vízi közlekedés és vízi biztonság munkacsoport” koordinátora, javasolom Elnök asszonynak, hogy a Duna Bizottság soron következő ülésén a hajóbizonyítványok kiállításával és annak ellenőrizhetőségével kapcsolatban tett javaslatunkat vitassa meg és tegyen ajánlást – ahogyan az a hajóazonosító jelek esetében már megvalósult – arra vonatkozóan, hogy a hajóbizonyítványba történő bejegyzések latin és cirill betűkkel egyaránt kerüljenek feltüntetésre.

Ezt megerősítendően kérem figyelembe venni, hogy az Európai Parlament és a Tanács belvízi hajókra vonatkozó hajóbizonyítványok kölcsönös elismeréséről szóló 2009/100/EK Irányelve 2. cikk (3) bekezdésében foglaltakat, miszerint a hajóbizonyítványt az Európai Unió intézményeinek egyik hivatalos nyelvén kell kiállítani.

Ezúton szeretném megragadni az alkalmat, hogy Önt és munkatársait őszinte nagyrabecsüléséről biztosítsam és munkájukhoz további sok sikert kívánjak.

Támogató és segítő együttműködését köszönöm!

Budapest, 2014. március 6.

Tisztelettel:



Barnác István r. alezredes
Vízi közlekedés és vízi biztonság
munkacsoport koordinátor



Co-funded by the Prevention of and Fight against Crime Programme of the European Union.

A HAJÓK VISSZATARTÁSA

Azokat a hajókat, amelyek állapota nem teszi lehetővé a biztonságos kifutását, haladását vissza kell tartani. Annak eldöntésére, hogy a hajón talált hiányosságok elég súlyosak-e ahhoz, hogy indokolttá tegyék a visszatartását, az ellenőrzést végzőknek fel kell mérnie, a hajók biztonságát, a szennyezések megelőzését és a fedélzeti élet- és munkakörülményeket.

A hajó visszatartását, továbbhaladásának megakadályozását indokolttá tevő az ellenőrzés során feltárt súlyos hiányosságok:

1. a hajó nem rendelkezik a szükséges:
 - a. érvényes okmányokkal,
 - b. az előírt összetételű, létszámú és kötelező pihenőidőt betartott személyzettel,
 - c. a biztonságos üzemeléshez megállapított felszereléssel,
 - d. a tervezett út megtételéhez elegendő készletekkel.

A hajó visszatartását, továbbhaladásának megakadályozását több hiányosság együttes fennállása indokolja:

2. a hajó és/vagy a hajószemélyzet a tervezett út során nem képes:
 - a. biztonságosan hajózni,
 - b. biztonságosan kezelni, szállítani a rakományt, figyelemmel kísérni annak állapotát,
 - c. biztonságosan üzemeltetni a géptéri berendezéseket,
 - d. az úszólétesítmény haladásához szükséges géperőt és kormányhatást fenntartani,
 - e. elhárítani a hajó bármely részén keletkező tüzeket,
 - f. a hajót biztonságosan és gyorsan elhagyni, és a mentési intézkedéseket megtenni,
 - g. megakadályozni a környezet szennyezését,
 - h. fenntartani a hajó megfelelő stabilitását,
 - i. fenntartani a hajó megfelelő vízmentességét,
 - j. szükség esetén vészhelyzetekben kommunikálni,
 - k. a fedélzeten biztonságos és egészséges körülményeket biztosítani és fenntartani,
 - l. baleset esetén maximális tájékoztatást biztosítani.

Azon hiányosságok, amelyek indokolttá tehetik a hajó visszatartását.

3. Azok a hajók, amelyek haladásuk során:
 - a. ütköztek, zátonyra futottak, megfeneklettek vagy lékesedtek,
 - b. a személyzet tagja ellen az úszólétesítménnyel kapcsolatos büntetőeljárás folyik,
 - c. a káros anyagok, szennyvizek kibocsátásával kapcsolatos rendelkezéseket megsértették.

A HAJÓZÁSBIZTONSÁGI ELLENŐRZÉS

Célja a vízi közlekedés biztonságának és a környezetvédelem magas szintjének megvalósítása, amely értelmében a dunai közlekedésben részt vevő valamennyi fél felelős annak biztosításáért, hogy a használt hajók megfeleljenek a vonatkozó szabályoknak és előírásoknak. Az ellenőrzések végrehajtása terén eltérés mutatkozik a tagállamok között, ezért szükség van annak harmonizálására.

Az ellenőrzésekhez szükséges szakmai szabályokat ezért egységesen kell megalkotni és alkalmazni valamennyi tagállamban, amelyhez az ellenőrzésekre vonatkozóan minimumkövetelményeket kell megállapítani a hajók biztonságának növelése és a hajók által okozott környezetszennyezés megelőzése érdekében biztosítani kell a meghatározott minimumkövetelmények egységes alkalmazásával az ellenőrzések hatékonyságát.

Az ellenőrzés részeként elengedhetetlen, hogy az ellenőrzés során a hajó lobogójára való tekintet nélkül hozzáférésük legyen a hajókhoz és a hajózási dokumentumokhoz.

Javaslat az ellenőrzés szempontrendszerének kialakításához:

1. A hajó okmányainak ellenőrzése;
2. Személyzet képzésének ellenőrzése;
3. Vezetésre való alkalmasságának (alkohol-, drog fogyasztás, kimerültség) ellenőrzése;
4. Pihenőidők betartásának ellenőrzése;
5. Hajó technikai állapotának ellenőrzése;
6. Biztonsági felszerelés ellenőrzése;
7. Környezetvédelmi, illegális szemétszállítás ellenőrzése;
8. Járműlopás és járműcsempészet (ezekhez kapcsolódó orgazdaság);
9. Rakománnyal kapcsolatos lopások, árudézmálás;
10. Illegális migráció, embercsempészet elleni fellépés;
11. Kábítószer-bűnözés, termékhamisítás, csempészet, vámorgazdaság elleni fellépés.

A VESZÉLYESÁRU-SZÁLLÍTÁS BIZTONSÁGÁÉRT FELELŐS HATÓSÁGOK

Románia	Hajózási Hatóság Románia: 1, Constantza Port Precinct 900900 Constantza Romania Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium 38 Dinicu Golescu Blvd., Sector 1 RO-010873 Bucharest, Romania
Ukrajna	Infrastruktúra Minisztérium Biztonsági és Védelmi Főosztály Közlekedésbiztonsági és Veszélyes Szállítmányok Osztály 14, Peremohy avenue 01135 Kyiv, Ukraine
Németország	Bajorországi Vízi rendészet / Bajor Vízirendészet Központi Hivatala Friedrich-Ebert-Straße 10 91126 Schwabach, Germany
Horvátország	Belügyminisztérium Határrendészeti Igazgatóság Vukovarska 33, 10000 Zagreb Croatia Tengerészeti Ügyek, és Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium Belső Hajózási Ügyek Főosztály Prisavlje 14, 10 000 Zagreb Croatia
Bulgária	Belügyminisztérium Határrendészeti Főigazgatóság Sofia 1000 29, Shesti Septemvri Str. Bulgaria

Szerbia	Belügyminisztérium Kereskedelem és Veszélyes Áru Szállítás Felügyeleti Főosztály Blvd. Mihaila Pupina 2 11070 Novi Belgrade Belgrade Serbia Infrastruktúra Minisztérium, Belvízi Hajózási Biztonsági és Szállítási Szektor, Kikötő Mesteri Hivatal, Novi Sad Beogradski kej 11, 21000 Novi Sad, Serbia
Magyarország	Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, Veszélyes Szállítmányok Főosztály 1149 Budapest, Mogyoródi út 43. Hungary

ELLENŐRZÉSI JEGYZŐKÖNYV

Veszélyes árut szállító vízi járművek ellenőrzéséhez

Szám:/.....

(TÖRZSADATOK)

1.	Ellenőrzés helye:		folyamkilométer:	
2.	Ellenőrzés dátuma:		3.	Ellenőrzés időpontja: órától óráig
	20 év hó nap			
4.	Tárgy: A víziközlékedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 5/A. § (1)-(2) bekezdés szerinti ellenőrzés lefolytatása a hivatásos katasztrófavédelmi szerv eljárásai során a veszélyes áruk vasúti és belvízi szállításának ellenőrzésére és a bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályairól, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól szóló 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet rendelkezései alapján.			
	Ellenőrző hatóság: Katasztrófavédelmi Igazgatóság			
	név	beosztás	rendfokozat	
5.	.....	.....	.....	
				
				
6.	Az ellenőrző hatóság képviselője figyelmezteti az ügyfele(ke)t és az eljárás más résztvevőit* a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (Ket.) 5. § (1) bekezdésében foglaltaknak megfelelően jogaira és kötelezettségeire:			

A GÉPHAJÓRA VONATKOZÓ ADATOK

7.	Államjelzése:	8.	Neve vagy száma:	9.	Lajstromszáma:
10.	ADN jóváhagyási bizonyítvány száma:	11.	Típusa:		
12.	Személyzet létszáma:	13.	Hajón tartózkodó egyéb személyek létszáma:		
14.	Géphajó által vontatott/tolt/mellévelt vízi járművek száma: db	15.	Veszélyes árut szállító vontatott/tolt/mellévelt vízi járművek száma: db		
16.	A géphajó rakományában van-e veszélyes áru?	☐ igen		☐ nem	
17.	A RIS rendszerbe való bejelentkezési kötelezettségnek eleget tett:	☐ igen		☐ nem	☐ tárgyaltan

A HAJÓ FELELŐS VEZETŐJÉRE VONATKOZÓ ADATOK

18.	Állampolgársága:	19.	Neve:	
20.	Születési helye, ideje:	21.	ADN bizonyítvány száma:	
22.	Hajóvezetői képesítés száma:	23.	Személyi igazolvány/útlevél száma:	
24.	Lakcíme (irányítószám, ország, település, cím):			

SZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ ADATOK				
25.	A szállítást, fuvarozást végző neve:			
26.	Székhelye/címe (irányítószám, ország, település, cím):			
KÉPZÉSEKET IGAZOLÓ OKMÁNYOK				
27.	A személyzet munkakörre szakosodott képzését igazoló bizonyítvány:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
28.	Szakértő képzését igazoló bizonyítvány (ADN 8.2.1.3):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
29.	Gázszállítási szakértői képesítés (ADN 8.2.1.5):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
30.	Vegyí anyag szállítási szakértői képesítés (ADN 8.2.1.7):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
31.	Minimális biztonságos személyzet létszámát igazoló okmány:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
32.	Minimális biztonságos személyzet létszáma:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
OKMÁNYOK, JÁRMŰ/KÖTELEK JELÖLÉSE				
33.	Hajónapló:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
34.	ADN szabályzat:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
35.	Írásbeli utasítás:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
36.	Mérési eredményeket rögzítő napló:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
37.	Vészhelyzeti lékesedési riadó terv:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
38.	Gyűlékony gáz detektor bizonyítvány:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
39.	Kék kúp (kék lámpa):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
40.	Az ellenőrzést végző részéről az ellenőrzés során tapasztalt lényeges körülmények és megállapítások (pl. tények, tapasztalatok, szabálytalanságok részletezése, hiányosságok felsorolása stb.):			
41.	Az ügyfél nyilatkozata:			
42.	Jelen lévő más személyek nyilatkozata:			
43.	Az ellenőrzésbe bevont, megtekintett dokumentumok, okmányok:			

44.	A megtekintett dokumentumokról, okmányokról másolat készítés: (Hivatalos másolat készítésénél a másolatra rá kell vezetni „a másolat hiteles” szöveget, alá kell írni és bélyegzővel ellátni.)		
	Okmány, dokumentum megnevezése	Azonosítója (sorszáma)	Másolt példányszám
			
			

45.	Az ellenőrzésről fényképfelvétel	☐ készült	☐ nem készült
	A fényképfelvétel azonosítója		

46.	Az ellenőrzésről videófelvétel	☐ készült	☐ nem készült
	A videófelvétel azonosítója		

47.	Egyéb: (pl. lefoglalt iratok vagy egyéb tárgyi bizonyítékok megnevezése, felsorolása, a hiányosság helyszínen történő kijavítására, pótlására utalás, visszatartásról történő intézkedés, mintavétel stb.):
	
	
	

Jegyzőkönyvhöz mellékelve:	Fénykép, videófelvétel	(db)
	Egyéb dokumentumok, okmányok másolata	 db okmány/ (oldal)
	Kiegészítő adatlap veszélyes áru és vízi jármű adatainak rögzítéséhez: db	azonosítója:

A jegyzőkönyv tartalmát megismertem, az abban foglaltakkal egyetértek, illetve tudomásul veszem, és jóváhagyólag aláírom.

..... (hely) (dátum)

Ellenőrző hatóság részéről:	.....	.....	.....
Ügyfél részéről:	.....	.....	.....
Jelen lévő más személy(ek):	.....	.....	.....

JEGYZŐKÖNYVI ZÁRADÉK: **

A hatósági ellenőrzésről készült jegyzőkönyv, valamint
(dokumentum, okmány megnevezése) hivatalos másolatának 1-1 példányát átvettem.

....., 201...... hó-n

.....
Ügyfél aláírása

Megjegyzés: * Tolmács közreműködése esetén a Ket. 60.§-ában foglaltakat figyelembe véve a tolmácsként igénybe vett személyt tájékoztatni kell a tolmács jogairól és kötelezettségeiről, és ennek tényét, valamint a tolmácsként igénybe vett személy nyilatkozatát a helyszíni ellenőrzés jegyzőkönyvében rögzíteni kell.

Megjegyzés: ** Amennyiben az ellenőrzött Ügyfél illetve képviselője az ellenőrzés helyszínén tartózkodik, akkor a helyszínen a hatóság átadja a jegyzőkönyvet, minden egyéb esetben megküldi (a jegyzőkönyvi záradék kitöltetlen marad) az ellenőrzésben érintett Ügyfelek részére.

KIEGÉSZÍTŐ ADATLAP

Veszélyes árut szállító vízi jármű és rakománya adatai*

Szám:/.....

GÉPHAJÓ/..... SZÁMÚ VONTATMÁNY **

A HAJÓRA VONATKOZÓ ADATOK				
48.	Államjelzése:	49.	Neve vagy száma:	50. Lajstromszáma:
51.	ADN jóváhagyási bizonyítvány száma:	52.	Típusa:	
53.	Személyzet létszáma:	54.	Hajón tartózkodó egyéb személyek létszáma:	
A SZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ ADATOK				
55.	Feladó neve:			
56.	Címe (irányítószám, ország, település, cím):			
57.	Címzett neve:			
58.	Címe (irányítószám, ország, település, cím):			
59.	Berakás helye:	Átrakás helye:	Kirakás helye:	
60.	A veszélyes áruk összes tömege a szállítóegységen:			
61.	A szállított áru(k) UN száma:	A szállított áru(k) megnevezése(i):	A szállított áru(k) mennyisége:	
				
				
A HAJÓ ÉS RAKOMÁNY OKMÁNYOK				
62.	Jóváhagyási (ideiglenes jóváhagyási) bizonyítvány:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
63.	Villamos berendezések ellenőrzési bizonyítványa:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
64.	Tűzoltó készülékek és tűzoltó tömlők ellenőrzési bizonyítványa:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
65.	Hajóosztályozási bizonyítvány:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
66.	Fuvarokmány(ok):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
67.	ADN ellenőrzési jegyzék:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
68.	Veszélyes áruk rakodási terve:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
69.	Konténermegrakási bizonyítvány:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
70.	Melegedési utasítás:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan

A RAKOMÁNY				
71.	Szállítás módja: ☐ tartályhajó ☐ ömlesztett szállítás	☐ küldeménydarabos szállítás: ☐ küldeménydarabok ☐ mobiltartány ☐ szárazáru konténer ☐ közúti jármű ☐ MEG-konténer ☐ vasúti jármű ☐ tankkonténer ☐ egyéb		
72.	Az áruk vízi szállításának engedélyezettisége:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
JELÖLÉSRE ÉS BÁRCÁZÁSRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK				
73.	Hatósági engedély (ADN 5.1.5):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
74.	Küldeménydarabok, csomagolóeszközök jelölése (UN szám, bárca stb.):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
75.	Kiegészítő jelölésekre vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
76.	Közúti, vasúti járművek, konténerek, MEG-konténerek, tankkonténerek, mobil tartányok jelölése (nagybárca, narancssárga tábla):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
SZÁLLÍTÁSRA, BERAKÁSRA, KIRAKÁSRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK				
77.	Áru kezelése és tárolása:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
78.	Szivárgó vagy sérült küldeménydarab:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
79.	Szivárgó vagy sérült tartályhajó:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
80.	Rakomány elrendezettsége:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
81.	Együvérekási tilalom:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
82.	Dohányzás és nyílt láng használati tilalom betartása:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
CSOMAGOLÁSRA ÉS TARTÁNYOKRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK				
83.	Csomagolóeszközök, nagyméretű csomagolóeszközök, nagycsomagolások megfelelőségére és vizsgálatára vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
84.	Tartányok megfelelőségére és vizsgálatára vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
85.	Egyesítőcsomagolás használatára vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
86.	Egybecsomagolásra vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan
87.	Ömlesztettáru-konténerek megfelelőségére és vizsgálatára vonatkozó előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgyaltan

FELSZERELÉSEK, HASZNÁLATI ELŐÍRÁSOK

88.	Tűzoltó készülék(ek):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
89.	Tűzoltóberendezés:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
90.	Vízpermet rendszer:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
91.	Hajókötelek (acélsodrony):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
92.	Egyéni védőfelszerelések:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
93.	Különleges felszerelések:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
94.	Veszélyes hulladék tárolására, gyűjtésére alkalmas edény(ek):	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
95.	Anyag specifikus felitató-, mentesítő anyag:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
96.	ADN 9. részben szereplő használati előírások:	☐ megvizsgálva	☐ szabálytalan	☐ tárgytalan
Ellenőrzés eredménye:		☐ megfelel	☐ nem felel meg	

A jegyzőkönyv kiegészítő adatlapjának tartalmát megismertem, az abban foglaltakkal egyetértek, illetve tudomásul veszem, és jóváhagyólag aláírom.

..... (hely) (dátum)

Ellenőrző hatóság részéről:	.....	.....	.....
Ügyfél részéről:	.....	.....	.....
Jelen lévő más személy(ek):	.....	.....	.....

Megjegyzés: * Géphajóra (amennyiben veszélyes árut szállít), illetve ellenőrzött vontatmányonként kitöltendő.

** A nem kívánt rész törölendő.

8. SZÁMÚ MELLÉKLET

SZÁRAZÁRUT SZÁLLÍTÓ HAJÓ ELLENŐRZÉSI LISTA

Standardisierte Schiffskontrolle gemäß 1.8.1.2.1 ADN für Trockengüterschiffe

Standardized vessel check in accordance with 1.8.1.2.1 of ADN for dry cargo vessels

Стандартизованная проверка сухогрузных судов в соответствии с 1.8.1.2.1 ВОПОГ

Contrôle standard des bateaux à marchandises sèches conformément à l'ADN 1.8.1.2.1

Kontrollierende Behörde / Controlling authority / Орган, проводящий проверку / Autorité effectuant le contrôle	
1. Name / name / фамилия / nom:	2. Liste Nr. / list No. / список № / liste No:
3. Anschrift / Address / адрес / adresse:	
4. Tel.Nr. / Tel. No. / № тел. / no de téléphone:	5. E-Mail / e-mail / e-mail / e-mail:
Ort und Zeit der Kontrolle / Location and time of the check / Место и время проведения проверки / Lieu et date du contrôle	
6. Datum / date / дата / date:	7. Uhrzeit / time / время / heure:
8. Wasserstraße / waterway / водный путь/ voie navigable: km/км:	9. Ortslage / location / место / lieu:
Schiffsdaten / Vessel data / Сведения о судне / Données relatives au bateau	
10. Amtl. Schiffsnummer / official vessel number / официальный № судна / no officiel du bateau:	11. Schiffsname / vessel name / название судна / nom du bateau:
12. Schiffstyp / type of vessel / тип судна / type du bateau ☐ Motortrockengüterschiff / motorized dry cargo vessel / самоходное сухогрузное судно / bateau automateur à marchandises sèches ☐ Trockengüterschubleichter / dry cargo barge / сухогрузная толкаемая баржа / barge de poussage à marchandises sèches ☐ Schubschiff / pusher / толкач / pousseur ☐	13. Nummer des ADN-Zulassungszeugnisses und ausstellende Behörde / number of the ADN certificate of approval and issuing authority / номер свидетельства о допущении ВОПОГ и выдавший его орган / numéro du certificat d'agrément ADN et l'autorité l'ayant délivré:
14. Eintragungen im Zulassungszeugnis / entries in the certificate of approval / записи в свидетельстве о допущении / inscriptions dans le certificat d'agrément ☐ 7.1.2.19.1 ☐ 7.2.2.19.3 ☐ Doppelhüllenschiff / double hull vessel / судно с двойным корпусом / bateau à double coque	
15. ☐ Einzelfahrer / single vessel / одиночное судно / bateau isolé ☐ Verbandsführendes Fahrzeug / vessel leading a convoy / судно, ведущее состав / bateau conduisant un convoi ☐ Im Verband mitgeführtes Fahrzeug / vessel moved in a convoy / судно, включенное в состав / bateau compris dans un convoi Amtl. Schiffsnummer und Name des verbandsführenden Fahrzeugs / official number and name of the leading vessel / официальный номер и название судна, ведущего состав / N° officiel et nom du bateau conduisant le convoi:	
16. auf der Fahrt von / coming from / рейс из / en provenance de:	17. nach / to / до / à:
18. Beförderer / carrier / перевозчик / transporteur:	
19. Beförperte gefährliche Güter (UN-/Stoffnr.) / dangerous goods carried (UN-/substance No.) / перевозимые опасные грузы (№ ООН для веществ) / marchandises dangereuses transportées (No Onu/d'identification): oder Kopie Beförderungspapier / or copy of transport document / или копия транспортного документа / ou copie du document de transport	

	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
Dokumente / documents / документы / documents						
20.	Hauptverantwortlicher Schiffsführer besitzt eine gültige ADN-Sachkundebescheinigung / responsible master has a certificate of special knowledge of ADN / несущий общую ответственность судоводитель имеет действительное свидетельство о владении специальными знаниями в области ВОПОГ / le conducteur de bateau assumant la responsabilité générale est titulaire d'une attestation d'expert ADN					1.6.8 7.1.3.15 7.1.5.4.2 8.1.2.2 (b) 8.2.1.2 8.6.2
21.	Lichtbildausweis für jedes Mitglied der Besatzung (sofern zutreffend) / means of identification for each crew member (if applicable) / удостоверение личности с фотографией для каждого члена экипажа (в соответствующих случаях) / document d'identification comportant une photographie pour chaque membre de l'équipage (le cas échéant)					1.10.1.4 1.10.4 8.1.2.1 (i) 8.1.2.8
22.	Beförderungspapier(e) / Transport document(s) / транспортные документы / Document(s) de transport					5.4.1 5.4.5 8.1.2.1 (b)
23.	Gültiges Zulassungszeugnis (für alle Schiffe in einem Schubverband oder gekuppelte Schiffe) vorhanden? / is there a valid certificate of approval (for all vessels in a pushed convoy or side-by-side formation) on board? / Действительное Свидетельство о допущении имеется на борту (для всех судов в толкаемом составе или счаленной группе)? / Le certificat d'agrément valide (pour tous les bateaux des convois poussés et formations à couple) existe-t-il à bord ?					7.1.2.19 8.1.2.1 (a) 8.1.2.6 8.1.2.7 8.1.8 8.1.9 8.6.1.1 8.6.1.2
24.	Stauplan / loading plan / Грузовой план / plan de chargement					7.1.4.11 8.1.2.2 (a) 8.1.2.8
25.	Weitere Dokumente vorhanden / other documents on board / Другие документы имеются на борту / Autres documents se trouvant à bord [siehe optionale Anlage / see optional annex / см. факультативное приложение / voir annexe optionnelle]					8.1.2

	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / n'appllicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
Beförderungsbestimmungen / transport regulations / правила перевозки / opération de transport						
26.	Beförderung zugelassen / transport permitted / Перевозка разрешена / Le transport est-il permis					1.5 3.2.1 Tab. A (8) 7.1.1.11
27.	Freistellungen zutreffend / exemptions applicable / применимые исключения / exemptions applicables					1.1.3
28.	Höchstmengen eingehalten (ausgenommen Doppelhüllenschiffe) / limitation of quantities (except double hull vessels) / Соблюдены максимальные количества (кроме судов с двойным корпусом) / limitation des quantités transportées (à l'exception des bateaux à double coque)					7.1.2.0 7.1.4.1
29.	Bei Containern auf Doppelhüllenschiffen: Stabilitätsbestimmungen eingehalten / in case of containers on a double hull vessel: stability requirements fulfilled / При перевозке контейнеров на судах с двойным корпусом: требования по остойчивости соблюдены / Lorsque des conteneurs sont transportés à bord de bateaux à double coque, les règles en matière de stabilité sont-elles observées [z.B. 1.07 der Verkehrsvorschriften / i.e. 1.07 of the traffic regulations / например, статья 1.07 Правил плавания / ex. art. 1.07 du Règlement de navigation]					9.1.0.94.2
30.	Zusammenladeverbote beachtet / prohibition of mixed loading obeyed / Запрет на совместную погрузку соблюден / interdiction de chargement en commun appliquée					7.1.4.2 7.1.4.3 7.1.4.4 7.1.4.10
31.	Nur autorisierte Personen an Bord / only authorized persons on board / только авторизованный персонал на борту / seules les personnes autorisées à bord					8.3.1
32.	Feuerlöscheinrichtung vorhanden / fire-extinguishing system available / система пожаротушения имеется / Système d'extinction disponible					1.6.7.2.1.1 9.1.0.40.1
33.	Feuerlöscheinrichtung im Maschinenraum / fixed fire-extinguishing system in the engine room / стационарная система пожаротушения в машинном отделении / système d'extinction fixé à demeure dans le compartiment des machines					1.6.7.2.1.1 9.1.0.40.2
34.	Elektrische Einrichtungen im geschützten Bereich an Deck mindestens „begrenzte Explosionsgefahr“ (z.B. Rettungsringleuchten, Beleuchtung) / electrical equipment in the protected area on the deck of at least limited explosion risk type / Электрическое оборудование в защищенной зоне на палубе по крайней мере с „ограниченной опасностью взрыва“ (например, подсветка спасательных кругов, освещение) / Equipement électrique dans la zone protégée du pont au moins avec « danger d'explosion limité » (ex. éclairage des bouées de sauvetage, installation d'éclairage)					1.2.1 9.1.0.52.1

	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
Beförderungsbestimmungen / transport regulations / правила перевозки / opération de transport						
35.	Zutrittsverbotszeichen / notice boards prohibiting admittance on board / табличка „запрещен вход на борт“ / panneaux interdisant la montée à bord					8.3.3 9.1.0.71 9.2.0.71
36.	Rauchverbotszeichen / notice boards prohibiting smoking / табличка „курить запрещено“ / panneaux « interdit de fumer »					8.3.4 9.1.0.74 9.2.0.74
37.	Abdeckung der Laderäume / protection of holds / защита трюмов / protection des cales					7.1.3.22
38.	Lüftung der Laderäume / ventilation of the holds / Вентиляция трюмов / ventilation des cales					3.2.1 Tab. A (10) 7.1.1.12 7.1.4.12 7.1.6.12 9.1.0.12
40.	Stoffe mit HA10 an Deck im geschützten Bereich gestaut / substances with HA10 stowed on deck in the protected area / на палубе в защищенной зоне размещены вещества с HA10 / des matières contenant HA10 sont entreposées dans la zone protégée du pont					3.2.1 Tab. A (11) 7.1.6.14
41.	Versandstücke korrekt gestaut und gesichert / packages correctly stowed and secured / Упаковки правильно уложены и закреплены / emballages correctement stockés et fixés					7.1.4.14
42.	Kennzeichnung und Bezettelung von Versandstücken (Stichproben, Sichtprüfung) / marking and labelling of packages (sample, visual inspection) / маркировка и знаки опасности на упаковках (выборочная проверка, внешний осмотр) / marquage et étiquetage des colis (vérification par sondage, examen extérieur)					3.4 3.5 5.2 5.3
43.	Keine beweglichen elektrischen Leitungen im geschützten Bereich außer eigensichere Stromkreise und Kabel zum Anschluss von Signal- und Landstegbeleuchtung, Containern, Lukendeckelwagen, Tauchpumpen und Laderaumventilatoren / no movable electric cables in the prohibited area except intrinsically safe electric circuits and electric cables for connecting signal lights, gangway lighting, containers, hatch cover gantries, submerged pumps and hold ventilators / В защищенной зоне нет переносных электрических кабелей, кроме принципиально безопасных электрических цепей и кабелей для подсоединения сигнальных огней и ламп для освещения сходного трапа, контейнеров, рам люковых закрытий, погружных насосов и трюмовых вентиляторов / Dans la zone protégée il n'existe pas de câbles électriques portables en dehors de circuits électriques et de câbles de contact en principe sûrs pour les feux de signalisation et les lampes d'échelle de coupée, de conteneurs, de cadres d'écotilles, de pompes d'avitaillement et de ventilateurs de cale					7.1.3.51.2

	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / n'applique	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
Beförderungsbestimmungen / transport regulations / правила перевозки / opération de transport						
44.	Bezeichnung / marking / маркировка / signalisation					3.2.1 Tab. A (12) 7.1.5.0
45.	Während des Ladens und Löschens: Evakuierungsmittel vorhanden (ab 1.7.2015) / during loading and unloading: means of evacuation available (from 1.7.2015) / Во время погрузки и разгрузки: имеются средства эвакуации (после 1.7.2015 г.) / au cours du chargement et du déchargement il existe de moyens d'évacuation (à partir du 1er juillet 2015)					14.3 7.1.4.77
Ausrüstung / equipment / оборудование / équipements						
46.	Persönliche Schutzausrüstung PP für jedes Besatzungsmitglied / personal protection PP for each crew member / Персональное защитное оборудование PP имеется для каждого члена экипажа / des équipements de protection personnelle PP existent pour chaque membre d'équipage					1.2.1 3.2.1 Tab. A (9) 8.1.5 8.1.6.3
47.	Geeignetes Fluchtgerät EP für jede Person an Bord / suitable escape device for each person on board / для каждого человека на борту имеется соответствующее спасательное устройство EP / des dispositifs de sauvetage EP existent pour chaque personne se trouvant à bord					1.2.1 3.2.1 Tab. A (9) 8.1.5 8.1.6.3
48.	Gasspürgerät EX mit Gebrauchsanweisung / flammable gas detector EX with instructions for its use / индикатор легковоспламеняющихся газов EX с инструкциями по его эксплуатации / détecteur de gaz inflammable EX avec sa notice					1.2.1 3.2.1 Tab. A (9) 7.1.2.5 8.1.5 8.1.6.3
49.	Toximeter TOX mit Gebrauchsanweisung / toximeter TOX with instructions for its use / токсиметр TOX с инструкциями по его эксплуатации / toximètre TOX avec sa notice					1.2.1 3.2.1 Tab. A (9) 7.1.2.5 8.1.5 8.1.6.3
50.	Geeignetes umluftabhängiges Atemschutzgerät A / breathing apparatus ambient air-dependent A / подходящий фильтрующий дыхательный аппарат A / appareil de protection respiratoire A					1.2.1 3.2.1 Tab. A (9) 8.1.5 8.1.6.3
51.	Zwei zusätzliche Handfeuerlöscher / two additional hand fire-extinguishers / два дополнительных переносных огнетушителя / deux extincteurs portables additionnels					8.1.4 8.1.6.1 9.1.0.40.3

Anlage zur standardisierten Schiffskontrollliste gemäß 1.8.1.2.1 ADN für Trockengüterschiffe

Annex to the standardized vessel checklist in accordance with 1.8.1.2.1 of ADN for dry cargo vessels

Приложение к стандартизованному перечню проверок сухогрузных судов в соответствии с 1.8.1.2.1 ВОПОГ

Annexe à la liste de contrôle standard des bateaux à marchandises sèches conformément à l'ADN 1.8.1.2.1

Optionale Kontrollliste für Dokumente in Ergänzung zu Z 25 der standardisierten Schiffskontrolle

Optional checklist for documents in addition to No. 25 of the standardized vessel check

Факультативный перечень проверок документов в дополнение к пункту 25 стандартизированной проверки судов

Liste optionnelle de contrôle des documents en addition au point 25 du contrôle standard des bateaux

	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
25.1	Großcontainer-, Fahrzeug- und Wagenpackzertifikate / large container, vehicle and wagon packing certificate / Свидетельство о загрузке большого контейнера, транспортного средства и вагона / certificat d'empotage du grand conteneur, du véhicule et du wagon					5.4.2 8.1.2.1 (b)
25.2	Schriftliche Weisungen / instructions in writing / письменные инструкции / consignes écrites					5.4.3 8.1.2.1 (c) 8.1.2.4
25.3	Abdruck oder elektronische Version des ADN mit der beigefügten Verordnung in der jeweils gültigen Fassung / paper copy or electronic version of the ADN with the latest version of its annexed Regulations / печатная или электронная версия ВОПОГ с прилагаемыми Правилами в действующей в соответствующее время редакции / un exemplaire sur papier ou une version électronique de l'ADN avec la dernière version en vigueur de son Règlement annexé					8.1.2.1 (d) 8.1.2.8
25.4	<i>(Deleted)</i>					
25.5	Gültige Prüfbescheinigung für Feuerlöschschläuche / valid inspection certificate for fire-extinguishing hoses / действительное свидетельство о проверке пригодности для пожарных гидрантов / certificat de vérification des dispositifs d'extinction d'incendie et des tuyaux valide					8.1.2.1 (f) 8.1.2.8 8.1.6.1
25.6	Prüfbuch für Gasmessungen, wenn in 3.2.1, Tabelle A, Spalte 9 ein Gasspürgerät (EX) oder ein Toximeter (TOX) gefordert wird / record of measurements if a flammable gas detector (EX) or a toximeter (TOX) is required in 3.2.1 table A column 9 / журнал проведения проверок состава газа, если в 3.2.1, таблица А, графа 9 требуется индикатор легковоспламеняющихся газов (EX) или токсикометр (TOX) / enregistrement des mesures si un détecteur de gaz inflammables (EX) ou un toximètre (TOX) est requis dans 3.2.1, tableau A, colonne 9					7.1.3.1.3 7.1.3.1.4 7.1.3.1.5 7.1.6.12 7.1.6.16 8.1.2.1 (g)

	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
25.7	Abdruck der bi- oder multilateralen Vereinbarungen, die bei einem Transport in Anspruch genommen werden / copy of the bi- or multilateral agreements which are used for a transport / распечатка двусторонних или многосторонних соглашений, которые используются для перевозки / copie des accords bilatéraux ou multilatéraux appliqués pour le transport					1.5.1 8.1.2.1 (h) 8.1.2.8
25.8	Für Doppelhüllenschiffe: Lecksicherheitsplan / for double hull vessels: damage control plan / для судов с двойным корпусом: план борьбы за живучесть судна / pour les bateaux à double coque: plan de sécurité en cas d'avarie					8.1.2.2 (c) 8.1.2.8 9.1.0.93 9.1.0.95 9.2.0.93 9.2.0.95
25.9	Für Doppelhüllenschiffe: Stabilitätsunterlagen / for double hull vessels: documents concerning stability / для судов с двойным корпусом: документы об остойчивости судна / pour les bateaux à double coque: documents relatifs à la stabilité					8.1.2.2 (c) 9.1.0.93 9.1.0.94 9.1.0.95 9.2.0.93 9.2.0.94 9.2.0.95
25.10	Für Doppelhüllenschiffe: gültiges Klassifikationszeugnis / for double hull vessels: valid classification certificate / для судов с двойным корпусом: действительное классификационное свидетельство / pour les bateaux à double coque: attestation de classification valide					1.6.7.3 8.1.2.2 (c) 8.1.2.8 9.1.0.88 9.2.0.88
25.11	Prüfbescheinigungen über die fest installierten Feuerlöscheinrichtungen / inspection certificates concerning the fixed fire extinguishing systems / свидетельства о проверке пригодности для стационарных установок пожаротушения / attestations d'inspection relatives aux installations d'incendie fixées à demeure					1.6.7.2.1.1 8.1.2.2 (d) 8.1.2.8 9.1.0.40.2.9

TARTÁLYHAJÓ ELLENŐRZÉSI LISTA

Standardisierte Schiffskontrolle gemäß 1.8.1.2.1 ADN für Tankschiffe

Standardized vessel check in accordance with 1.8.1.2.1 of ADN for tank vessels

Стандартизованная проверка судов в соответствии с 1.8.1.2.1 ВОПОГ для танкеров

Contrôle standard des bateaux conformément à l'ADN 1.8.1.2.1 pour les bateaux-citernes

Kontrollierende Behörde / Controlling authority / Орган, проводящий проверку / Autorité effectuant le contrôle	
1. Name / name / фамилия / nom:	2. Liste Nr. / list No. / список № / liste No:
3. Anschrift / Address / адрес / adresse:	
4. Tel.Nr. / Tel. No. / № тел. / no de téléphone:	5. E-Mail / e-mail / e-mail / e-mail:
Ort und Zeit der Kontrolle / Location and time of the check / Место и время проведения проверки / Lieu et date du contrôle	
6. Datum / date / дата / date:	7. Uhrzeit / time / время / heure:
8. Wasserstraße / waterway / водный путь / voie navigable: km/км:	9. Ortslage / location / место / lieu:
Schiffsdaten / Vessel data / Сведения о судне / Données relatives au bateau	
10. Amtl. Schiffsnummer / official vessel number / официальный № судна / no officiel du bateau:	11. Schiffsname / vessel name / название судна / nom du bateau:
12. Schiffstyp / type of vessel / тип судна / type du bateau ☐ Motortankschiff / motorized tank vessel / самоходный танкер / bateau-citerne motorisé ☐ Tankschubleichter / tank barge / наливная толкаемая баржа / barge-citerne	13. Nummer des ADN-Zulassungszeugnisses und ausstellende Behörde / number of the ADN certificate of approval and issuing authority / номер свидетельства о допущении ВОПОГ и выдавший его орган / numéro du certificat d'agrément ADN et l'autorité l'ayant délivré:
14. Eintragungen im Zulassungszeugnis / entries in the certificate of approval / записи в свидетельстве о допущении / inscriptions dans le certificat d'agrément	
14.1 Tankschiff des Typs / type of tank vessel / тип судна-танкера / type du bateau-citerne: ☐ G ☐ C ☐ N	
14.2 Ladetankzustand / cargo tank design / конструкция грузовых танков / construction des citernes à marchandises: ☐ 1. Drucktank / pressure cargo tanks / танк для перевозки грузов под давлением / bateau-citerne pour le transport de marchandises sous pression ☐ 2. Ladetank, geschlossen / closed cargo tanks / закрытый грузовой танк / bateau-citerne à marchandises fermé ☐ 3. Ladetank, offen mit Flammendurchschlagsicherung / open cargo tanks with flame arresters / открытый грузовой танк с пламегасителями / bateau-citerne à marchandises ouvert avec coupe-flammes ☐ 4. Ladetank, offen / open cargo tanks / открытый грузовой танк / bateau-citerne à marchandises ouvert	
14.3 Ladetanktyp / type of cargo tank / тип грузовых танков / type des citernes à marchandises: ☐ 1. unabhängiger Ladetank / independent cargo tanks / танк грузовой вкладной / citerne à marchandises indépendante ☐ 2. integraler Ladetank / integral cargo tanks / танк грузовой встроенный / citerne à marchandises intégrée ☐ 3. Ladetankwandung nicht Außenhaut / cargo tank wall distinct from the hull / стенки грузового танка не являются наружной обшивкой судна / les parois de la citerne à marchandises sont distincts de la coque extérieure	

15. ☐ Einzelfahrer / single vessel / одиночное судно / bateau isolé
☐ Verbandsführendes Fahrzeug / vessel leading a convoy / судно, ведущее состав / bateau conduisant un convoi
☐ Im Verband mitgeführtes Fahrzeug / vessel moved in a convoy / судно, включенное в состав / bateau compris dans un convoi

Amtl. Schiffsnummer und Name des verbandsführenden Fahrzeugs / official number and name of the leading vessel / официальный номер и название судна, ведущего состав / N° officiel et nom du bateau conduisant le convoi:

16. auf der Fahrt von / coming from / рейс из / en provenance de: 17. nach / to / до / à:

18. Beförderer / carrier / перевозчик / transporteur:

19. Beförderte gefährliche Güter (UN-/Stoffnr.) / dangerous goods carried (UN-/substance No.) / перевозимые опасные грузы (№ ООН для веществ) / marchandises dangereuses transportées (No Onu/d'identification):
oder Kopie Beförderungspapier / or copy of transport document / или копия транспортного документа / ou copie du document de transport

		(a)	(b)	(c)	(d)	
	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	in Ordnung / in order в порядке / en ordre	nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
Dokumente /documents / документы / documents						
20.	Hauptverantwortlicher Schiffsführer besitzt eine gültige ADN-Sachkundebescheinigung / responsible master has certificate of special knowledge of ADN / несущий общую ответственность судоводитель имеет действительное свидетельство о владении специальными знаниями в области ВОПОГ / le conducteur de bateau assumant la responsabilité générale est titulaire d'une attestation d'expert ADN					1.6.8 7.2.3.15 7.2.5.4.2 8.1.2.3 (b) 8.2.1.2 8.2.1.5 8.2.1.7 8.6.2
21.	Lichtbildausweis für jedes Mitglied der Besatzung (sofern zutreffend) / means of identification for each crew member (if applicable) / удостоверение личности с фотографией для каждого члена экипажа (в соответствующих случаях) / document d'identification comportant une photographie pour chaque membre de l'équipage (le cas échéant)					1.10.14 1.10.4 8.1.2.1 (i) 8.1.2.8
22.	Beförderungspapier(e) / Transport document(s) / транспортные документы / Document(s) de transport					5.4.1 5.4.5 8.1.2.1 (b) 8.1.2.9
23.	Gültiges Zulassungszeugnis (für alle Schiffe in einem Schubverband oder gekuppelte Schiffe) vorhanden? / valid certificate of approval (for all vessels in a pushed convoy or side-by-side formation) on board? / Действительное Свидетельство о допущении имеется на борту (для всех судов в толкаемом составе или счаленной группе)? / Le certificat d'agrément valide (pour tous les bateaux des convois poussés et formations à couple) existe-t-il à bord ?					8.1.2.1 (a) 8.1.2.7 8.1.8 8.1.9 8.6.1.3 8.6.1.4
24.	Aktuelle Schiffsstoffliste vorhanden / up-to-date vessel substance list on board / На борту находится актуализированный список веществ, допускаемых к перевозке / La liste des matières transportables actualisée existe-t-elle à bord					8.1.2.1 (a) 1.16.1.2.5 7.2.2.0.1

25.	Weitere Dokumente vorhanden / other documents on board / Другие документы имеются на борту / Autres documents se trouvant à bord [siehe optionale Anlage / see optional annex / см. факультативное приложение / voir annexe optionnelle]					8.1.2
	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применимы / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверено / non contrôlé	
Dokumente / documents / документы / documents						
26.	Während des Ladens und Löschens: Prüfliste vollständig ausgefüllt / during loading and unloading: checklist completed / Во время погрузки и разгрузки: перечень обязательных проверок заполнен полностью? / au cours du chargement et du déchargement: la liste de contrôle est-elle complètement remplie ?					1.4.3.3 1.4.3.7.1 7.2.4.10 8.6.3
Beförderungsbestimmungen / transport regulations / правила перевозки / opération de transport						
27.	Produkt(e) in der Schiffsstoffliste enthalten / product(s) listed in the vessel substance list / Включен ли продукт в судовой перечень веществ / Le produit est-il inclus dans la liste de bord des substances					1.16.1.2.5 7.2.2.0.1
28.	Vorbehalte aus der Schiffsstoffliste für das beförderte Produkt berücksichtigt / reservations in the vessel substance list regarding the transported goods observed / Учтены ли оговорки из судового перечня веществ для перевозимого продукта / Les exemptions de la liste de bord des substances ont-elles été observées					1.16.1.2.5
29.	Ladefall und Ballastfall gemäß Stabilitätshandbuch bzw. zugelassenem Ladungsrechner zulässig / loading and ballast condition allowed in accordance with the stability booklet on the approved loading instrument / Допустим ли данный вариант загрузки и балластировки согласно информации об остойчивости или утвержденным расчетам остойчивости при загрузке / Conditions de chargement et de ballastage autorisées conformément au livret de stabilité et aux calculs de stabilité approuvés lors du chargement					1.6.7.2.2.2 1.6.7.2.4 9.3.x.13.3
30.	Nur autorisierte Personen an Bord / only authorized persons on board / только авторизованный персонал на борту / seules les personnes autorisées à bord					8.3.1
31.	Feuerlöscheinrichtung vorhanden (und während des Ladens und Löschens in Einsatzbereitschaft) / fire-extinguishing system available (and ready for operation during loading and unloading)/ система пожаротушения имеется (и готова к использованию во время погрузки и разгрузки) / Système d'extinction disponible et prêt à fonctionner lors du chargement/déchargement					1.6.7.2.2.2 7.2.4.40 9.3.x.40.1
32.	Feuerlöscheinrichtung im Maschinenraum / fixed fire-extinguishing system in the engine room / стационарная система пожаротушения в машинном отделении / système d'extinction fixé à demeure dans la salle des machines					1.6.7.2.2.2 9.3.x.40.2

33.	Dusche und Augen- und Gesichtsbath an einer direkt vom Bereich der Ladung zugänglichen Stelle / shower and eye and face bath at a location directly accessible from the cargo area / Душевая и умывальник для ополаскивания лица и глаз в доступном прямо из грузовых отсеков месте / douches et installation pour le rinçage des yeux et visage avec accès direct depuis les compartiments à cargaison					7.2.4.60 9.3.x.60
	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
Beförderungsbestimmungen / transport regulations / правила перевозки / opération de transport						
34.	Sichtprüfung der Lade- und Löschleitungen einschließlich der Ventile / visual inspection of the loading and unloading piping / внешний осмотр грузовых трубопроводов погрузки и разгрузки, включая вентили / inspection visuelle des tuyaux de chargement/déchargement (soupapes y comprises)					1.6.7.2.2.2 9.3.x.25
35.	Sichtprüfung Flammendurchschlagsicherungen und Hochgeschwindigkeitsventile (sofern zutreffend) / visual inspection of flame arresters and high velocity vent valves (if applicable) / внешний осмотр пламегасителей и быстродействующих выпускных клапанов (в соответствующих случаях) / inspection extérieure des coupe-flammes et soupapes de dégagement à grande vitesse					7.2.1.21 7.2.4.22 9.3.x.22.4
36.	Elektrische Einrichtungen im Bereich der Ladung mindestens „bescheinigte Sicherheit“ (z.B. Rettungsringleuchten, Beleuchtung) / electrical equipment in the cargo area on deck at least of certified safe type / Электрическое оборудование в пределах грузового пространства по крайней мере „гарантированного типа безопасности“ (например, подсветка спасательных кругов, освещение) / équipement électrique dans la zone protégée du pont au moins avec « danger d'explosion limité » (ex. éclairage des bouées de sauvetage, installation d'éclairage)					1.2.1 1.6.7.2.2.2 9.3.x.52.1
37.	Zutrittsverbotszeichen / notice boards prohibiting admittance on board / табличка „запрещен вход на борт“ / panneau interdisant la montée à bord					8.3.3 9.3.x.71
38.	Rauchverbotszeichen / notice boards prohibiting smoking / табличка „курить запрещено“ / panneau « interdit de fumer »					8.3.4 9.3.x.74
39.	Verschluss der Ladetanks und anderer Räume / cargo tanks and other rooms closed / грузовые танки и другие помещения закрыты / les citernes à cargaison et les autres locaux sont fermés					7.2.3.22 7.2.4.22
40.	Füllungsgrad von Ladetanks / degree of filling of cargo tanks/ степень загрузки грузовых танков / degré de chargement des citernes à cargaison					3 . 2 . 3 . 2 Tab.C (11) 7.2.4.21
41.	Bezeichnung / marking / маркировка / signalisation					3 . 2 . 3 . 2 Tab. C (19)

42.	Bei Schiffen in Fahrt: alle Abschlussvorrichtungen der Lade- und Löschleitungen (d.h. Ventile und Blindflansche) geschlossen, alle Schrauben eingesetzt / for vessels under way: all shut-off devices and openings of the loading and unloading cargo piping closed, all screws fixed / для судов на ходу: все запорные устройства грузовых трубопроводов (то есть вентили и концевые фланши) закрыты, все болты использованы / pour les bateaux faisant route: tous les dispositifs de coupure des tuyauteries à cargaison (soupapes et brides) sont fermés, toutes les vis sont fixées					7.2.4.25.3
	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
Beförderungsbestimmungen / transport regulations / правила перевозки / opération de transport						
43.	Kofferdämme leer / cofferdams empty / кофердамы пусты / les cofferdams sont vides					7.2.3.1.1
44.	Keine Leckagen in Pumpenräumen unter Deck / no leaks in the cargo pump-rooms below deck / нет утечки в подпалубных отделениях грузовых насосов / il n'y a pas de fuite dans les compartiments des pompes à cargaison situées sous le pont					7.2.3.2.1
45.	Keine Lagerung von Versandstücken im Bereich der Ladung/ no carriage of packages in the cargo area / упаковки в пределах грузового пространства отсутствуют / il n'y a pas d'emballages dans la zone à cargaison					7.2.4.1.1
46.	Keine Motorboote oder Personenkraftwagen im Bereich der Ladung/ no carriage of passenger cars or motor boats in the cargo area / моторные лодки или легковые автомобили в пределах грузового пространства отсутствуют / il n'y a pas de canots à moteur ou de voitures dans la zone à cargaison					7.2.3.31.2
47.	Restebehälter und Slopbehälter / receptacles for residual products and receptacles for slops / емкости для остаточных продуктов и сосуды для отстоев / récipients pour des restes de cargaison et pour des slops					7.2.4.1.1 9.3.3.26
48.	Während des Ladens und Löschens: Evakuierungsmittel vorhanden (ab 1.7.2015) / during loading and unloading: means of evacuation available (from 1.7.2015) / Во время погрузки и разгрузки: имеются средства эвакуации (после 1.7.2015 г.) / au cours du chargement et du déchargement il existe de moyens d'évacuation (à partir du 1er juillet 2015)					1.4.3 7.2.4.77
Ausrüstung / equipment / оборудование / équipements						
49.	Persönliche Schutzausrüstung PP für jedes Besatzungsmitglied / personal protection PP for each crew member / Персональное защитное оборудование PP имеется для каждого члена экипажа / des équipements de protection personnelle PP existent pour chaque membre d'équipage					1.2.1 3.2.3 Tab. C (18) 8.1.5 8.1.6.3

50.	Geeignetes Fluchtgerät EP für jede Person an Bord / suitable escape device EP for each person on board / для каждого человека на борту имеется соответствующее спасательное устройство EP/ des dispositifs de sauvetage EP existent pour chaque personne se trouvant à bord					1.2.1 3.2.3 Tab. C (18) 8.1.5 8.1.6.3
51.	Gasspürgerät EX mit Gebrauchsanweisung / flammable gas detector EX with instructions for its use / индикатор легковоспламеняющихся газов EX с инструкциями по его эксплуатации / détecteur de gaz inflammable EX avec sa notice					1.2.1 3.2.3 Tab. C (18) 7.2.2.5 8.1.5 8.1.6.3
Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle		(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
Ausrüstung / equipment / оборудование / équipements						
52.	Toximeter TOX mit Gebrauchsanweisung / toximeter TOX with instructions for its use / токсикометр TOX с инструкциями по его эксплуатации / toximètre TOX avec sa notice					1.2.1 3.2.3 Tab. C (18) 7.2.2.5 8.1.5 8.1.6.3
53.	Geeignetes umluftabhängiges Atemschutzgerät A / breathing apparatus ambient air-dependent A / подходящий фильтрующий дыхательный аппарат A / appareil de protection respiratoire A					1.2.1 3.2.3 Tab. C (18) 8.1.5 8.1.6.3
54.	Zwei zusätzliche Handfeuerlöscher / two additional hand fire-extinguishers / два дополнительных переносных огнетушителя / deux extincteurs portables additionnels					8.1.4.8.1.6.1 9.3.x.40.3
55.	Ergänzende Angaben zu Verstößen / supplementary information on infringements / дополнительные сведения о нарушениях / informations complémentaires concernant les infractions					

Ausrüstung / equipment / оборудование / équipements			
52.	Ergänzende Angaben zu Verstößen / supplementary information on infringements / дополнительные сведения о нарушениях / informations complémentaires concernant des infractions		
	Sonstige Anmerkungen: Other observations: Другие замечания: Autres observations:		
53.	Die Kontrolle wurde gemäß standardisierter Kontrollliste durchgeführt / The check has been made according to the standardized checklist / Проверка проводилась согласно стандартизованному Перечню проверок / Le contrôle a été effectué conformément à la liste de contrôle standard.		
	Name / name / фамилия / Nom	Unterschrift / signature / подпись / Signature	
54.	Ich habe die Ergebnisse der Kontrolle zur Kenntnis genommen und eine Kopie der Kontrollliste erhalten / I have taken notice of the results of the check and have received a copy of the checklist / Я принял к сведению результаты проверки и получил копию Перечня проверок / J'ai pris note des résultats du contrôle et reçu copie de la Liste de contrôle.		
	Name (Schiffsführer) / name (master of the vessel) / фамилия (судоводитель) / Nom (conducteur)	Unterschrift / signature / подпись / Signature	

Anlage zur standardisierten Schiffskontrollliste gemäß 1.8.1.2.1 ADN für Tankschiffe

Annex to the standardized vessel check in accordance with 1.8.1.2.1 of ADN for tank vessels

Приложение к стандартизованному перечню проверок судов в соответствии с 1.8.1.2.1 ВОПОГ для танкеров

Annexe à la liste de contrôle standard des bateaux conformément à l'ADN 1.8.1.2.1 pour les bateaux-citernes

Optionale Kontrollliste für Dokumente in Ergänzung zu Z 25 der standardisierten Schiffskontrolle

Optional checklist for documents in addition to No. 25 of the standardized vessel check

Факультативный перечень проверок документов в дополнение к пункту 25 стандартизированной проверки судов

Liste optionnelle de contrôle des documents en addition au point 25 du contrôle standard des bateaux

	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôle	
25.1	Schriftliche Weisungen / instructions in writing / письменные инструкции / consignes écrites					5.4.3 8.1.2.1 (c) 8.1.2.4 8.1.2.9
25.2	Abdruck oder elektronische Version des ADN mit der beigefügten Verordnung in der jeweils gültigen Fassung / paper copy or electronic version of the ADN with the latest version of its annexed Regulations / печатная или электронная версия ВОПОГ с прилагаемыми Правилами в действующей в соответствующее время редакции / un exemplaire sur papier ou une version électronique de l'ADN avec la dernière version en vigueur de son Règlement annexé					8.1.2.1 (d) 8.1.2.8
25.3	Gültige Prüfbescheinigung für elektrische Einrichtungen / valid inspection certificate for electrical installations / действительное свидетельство о проверке пригодности для электрического оборудования / certificat de vérification des installations électriques valide					8.1.2.1 (e) 8.1.2.8 8.1.7
25.4	(Deleted)					
25.5	Gültige Prüfbescheinigung für Feuerlöschschläuche / valid inspection certificate for fire-extinguishing hoses / действительное свидетельство о проверке пригодности для пожарных гидрантов / certificat de vérification des dispositifs d'extinction d'incendie et des tuyaux valide					8.1.2.1 (f) 8.1.2.8 8.1.6.1
25.6	Prüfbuch für Gasmessungen, wenn in 3.2.3.2, Tabelle C, Spalte 18 ein Gasspürgerät (EX) oder ein Toximeter (TOX) gefordert wird / a control book if a flammable gas detector (EX) or a toximeter (TOX) is required in 3.2.3.2 Table C column 18 / журнал проведения проверок состава газа, если в 3.2.3.2, таблица C, графа 18 требуется индикатор легковоспламеняющихся газов (EX) или токсикометр (TOX) / carnet de controle si un détecteur de gaz inflammables (EX) ou un toximètre (TOX) est requis dans 3.2.3.2, tableau C, colonne 18					7.2.3.1.4 7.2.3.1.5 8.1.2.1 (g) 8.1.2.8

	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
25.7	Abdruck der bi- oder multilateralen Vereinbarungen, die bei einem Transport in Anspruch genommen werden / copy of the bi- or multilateral agreements which are used for a transport / распечатка двусторонних или многосторонних соглашений, которые используются для перевозки / copie des accords bilatéraux ou multilatéraux appliqués pour le transport					1.5.1 8.1.2.1 (h) 8.1.2.8
25.8	Stauplan / loading plan / Грузовой план / plan de chargement					7.2.4.11.2 8.1.2.3 (a) 8.1.2.8
25.9	Lecksicherheitsplan / damage control plan / план борьбы за живучесть судна / plan de sécurité en cas d'avarie					1.6.7.2.2.2 8.1.2.3 (c) 8.1.2.8 9.3.x.13 9.3.x.14 9.3.x.15
25.10	Unterlagen für die elektrischen Anlagen / documents concerning the electrical installations / документы на электрическое оборудование / documents relatifs aux installations électriques					8.1.2.3 (d) 8.1.2.8 9.3.x.50
25.11	Gültiges Klassifikationszeugnis / valid classification certificate / действительное классификационное свидетельство / attestation de classification valide					1.6.7.2.2.2 1.6.7.3 8.1.2.3 (e) 8.1.2.8 9.3.x.8
25.12	Bescheinigung über die Gasspüranlagen (sofern zutreffend) / flammable gas detector certificate (if applicable) / (в соответствующих случаях) свидетельство для индикаторов легковоспламеняющихся газов / attestation relative aux détecteurs de gaz inflammables (le cas échéant)					8.1.2.3 (f) 8.1.2.8 9.3.x.8.3 9.3.3.8.4 9.3.x.52.3
25.13	Gültige Prüfbescheinigung für die für das Laden und Löschen benutzten Schlauchleitungen / valid inspection certificate for hose assemblies used for loading and unloading / действительное свидетельство о проверке пригодности для грузовых трубопроводов погрузки и разгрузки / attestation relative au contrôle des tuyauteries flexibles utilisées pour le chargement et le déchargement valide					1.6.7.2.2.2 8.1.2.3 (h) 8.1.2.8 8.1.6.2
25.14	Ladeinstruktionen (sofern zutreffend)? / loading instructions (if applicable)? / Инструкции по загрузке имеются на борту (в соответствующих случаях) ? / Les instructions de chargement (le cas échéant)? [Nr. 10 des Zulassungszeugnisses / No. 10 of the certificate of approval / пункт 10 Свидетельства о допущении / point 10 du certificat d'agrément					8.1.2.3 (i) 8.1.2.8 9.3.2.25.9 9.3.3.25.9

	Gegenstand der Kontrolle / topic of the check / Объекты проверки / Objet du contrôle	(a) in Ordnung / in order в порядке / en ordre	(b) nicht in Ordnung / not in order не в порядке / pas en ordre	(c) nicht anwendbar / not applicable не применяется / inapplicable	(d) nicht geprüft / not checked не проверялось / non contrôlé	
25.15	Heizinstruktion bei der Beförderung von Stoffen mit einem Schmelzpunkt $\geq 0^{\circ}\text{C}$ / heating instruction in the event of carriage of goods having a melting point $\geq 0^{\circ}\text{C}$ / Инструкция по подогреву груза при перевозке веществ с температурой плавления $\geq 0^{\circ}\text{C}$ / instructions de chauffage lors du transport de matières dont le point de fusion $\geq 0^{\circ}\text{C}$					8.1.2.3 (k) 8.1.2.8
25.16	Gültige Prüfbescheinigung für Über- und Unterdruckventile (ausgenommen Typ N offen und N offen mit Flammendurchschlag-sicherung) / valid inspection certificate for pressure relief valves and vacuum relief valves (except type N open and type N open with flame arresters) / действительное свидетельство о проверке пригодности для предохранительных клапанов повышенного и пониженного давления (кроме типа N открытого и открытого типа N с пламегасителями) / attestation relative au contrôle des soupapes de surpression et de dépression (à l'exception du type N ouvert et du type N ouvert avec coupe-flammes)					8.1.2.3 (l) 8.1.2.8 8.1.6.5
25.17	Reiseregistrierung wenn das Fahrzeug für UN 1203 BENZIN oder OTTOKRAFTSTOFF zugelassen ist / register of operations, if the vessel is accepted for the carriage of UN 1203 MOTOR SPIRIT or GASOLINE or PETROL / регистрация рейса, если судно допущено к перевозке UN 1203 БЕНЗИН ИЛИ ТОПЛИВО ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ / document d'enregistrement d'opérations relatives au transport du No ONU 1203 ESSENCE OU COMBUSTIBLE POUR LES MOTEURS A COMBUSTION INTERNE					7.2.4.12 8.1.2.3 (m) 8.1.2.8 8.1.11
25.18	Kühlinstruktion bei der Beförderung von Stoffen in gekühlter Form / refrigeration instruction in the event of carriage of refrigerated substances / инструкция по охлаждению при перевозке веществ в замороженной форме / instructions de réfrigération en cas de transport de matières réfrigérées					7.2.3.28 8.1.2.3 (n) 8.1.2.8
25.19	Bescheinigung über die Kühlanlage / certificate concerning the refrigeration system / свидетельство для системы охлаждения / certificat relatif à l'installation de réfrigération					8.1.2.3 (o) 8.1.2.8 9.3.1.27.10
25.20	Prüfbescheinigungen über die fest installierten Feuerlöscheinrichtungen / inspection certificates concerning the fixed fire extinguishing systems / свидетельства о проверке пригодности для стационарных установок пожаротушения / attestations d'inspection relatives aux installations d'incendie fixées à demeure					1.6.7.2.2.2 8.1.2.3 (p) 8.1.2.8 9.3.x.40.2.9

KÖZÖS MŰVELETEK EREDMÉNYE 2014.

(Katasztrófavédelem, Magyarország)

ELLENŐRZÖTT VÍZI JÁRMŰVEK SZÁMA (ADN HAJÓK IS BELEÉRTVE)		
Honosság		Összesen
EU tagállam	Nem EU tagállam	
205	58	263
ELLENŐRZÖTT ADN HAJÓK SZÁMA		
Honosság		Összesen
EU tagállam	Nem EU tagállam	
27	32	59

ELLENŐRZÖTT VESZÉLYES ÁRUK

(Katasztrófavédelem, Magyarország)

UN SZÁM	HELYES SZÁLLÍTÁSI MEGNEVEZÉS	MENNYISÉG	
		kg	liter
1170	etanol	1 002 509	-
1202	gázolaj	10 784 008	9 155 586
1203	benzin	3 864 512	4 643 852
3077	környezetre veszélyes szilárd anyag m.n.n.	6 000	-
3082	környezetre veszélyes folyékony anyag m.n.n.	-	500 000
9006	környezetre veszélyes folyékony anyag m.n.n., (bázisolaj)	5 028 987	-
Teljes mennyiség		20 686 016	14 299 438

KERET MŰVELETI TERV

„1. DARIF KÖZÖS MŰVELET”

2014. ÁPRILIS 7–11.

„CSAK RENDÉSZETI HASZNÁLATRA”

1. BEVEZETŐ

Az Európai Unió Duna Régió Stratégia 11. Prioritási Területében *(A biztonság javítása a súlyos bűncselekmények és a szervezett bűnözés jelentette kihívásokkal való megküzdés közös munkával)* résztvevő tagállamok (Ausztria, Bulgária, Horvátország, Németország, Magyarország, Moldova, Románia, Szerbia, Szlovákia and Ukrajna) valamint egyéb közreműködő nemzetközi szervezetek (FRONTEX, EUROPOL, AQUAPOL és EUBAM), a Duna folyam biztonságának és védelmének növelését célozva egyet értettek abban, hogy 2014-ben közös rendészeti műveleteket szerveznek és hajtanak végre „A Dunai Folyami Fórum struktúrájának létrehozása” című projekt (DARIF projekt) keretén belül.

Ezek az összehangolt akciók a Duna régió országainak belső biztonságát is növelik. A magyar projekt-menedzsment a műveleteket komplex módok kívánja végrehajtani annak érdekében, hogy olyan jó gyakorlatot teremtsen, mely nemcsak a későbbi képzések, technikai fejlesztések, csereprogramok alapjául szolgálhat, hanem a Mohácsra tervezett Dunai Rendészeti Koordinációs Központ felállítását is megalapozza.

Jelen műveleti terv az első közös művelet végrehajtásának alapjául szolgál. A keret műveleti terven felül, a részt vevő tagországok a saját Duna szakaszukon a végrehajtás részleteire nemzeti műveleti terveket készítenek. A művelet során, Mohács Határkikötőben Ideiglenes Koordinációs Központ működik.

2. MŰVELETKÓD

Felismerve annak előnyeit, hogy a Duna vízi út rendészeti ellenőrzését végző szervek tevékenységüket összehangoltan végzik, az európai szintű együttműködés érdekében, tekintettel a 3. pontban megfogalmazott műveleti célokra, a projektmenedzsment kezdeményezi az 1. DARIF Közös Művelet végrehajtását.

3. CÉLOK ÉS FELADATOK

Az 1. DARIF Közös Művelet többcélú műveletként kerül végrehajtásra, tekintettel arra, hogy a kockázati tényezőkre megbízható adatok még nem állnak rendelkezésre.

A tagállamok ellenőrzéseiket – az igényeiknek, a nemzeti Duna szakaszukon kialakult helyzetnek, saját kockázatértékelésüknek és megerősítési lehetőségeiknek megfelelően – az alább felsorolt célok és feladatok közül választva, saját prioritásaikat felállítva hajtják végre. (Nem szükséges minden feladatra koncentrálni.)

1. Embercsempészás, emberkereskedelem, illegális migrációs jogellenes cselekmények felfedése;
2. Hamis áruk csempészete, melyek a közegészségre veszélyesek, mivel előállításuk biztonsági előírásokat sért;
3. Kábítószer csempészet felfedése, kiemelten a szintetikus drogokra ;
4. Veszélyes áruk szállítása, hulladékokkal kapcsolatos bűncselekmények;
5. Dohányárúk csempészetének felfedése;
6. A fedélzeten csempészett egyéb veszélyes áruk (fegyver, lőszer, robbanóanyag, radioaktív anyagok) felfedése;
7. Teherszállítványok szervezett lopása;
8. Általános vízi rendészeti ellenőrzések hajókon, kikötőkben, hidakon és navigációs szerkezetek terén (pl: gátak, komp átjárók stb...);
9. Okmányhamisítások felfedése;
10. Körözött személyek felkutatása a személyzetben vagy az utasok körében;
11. Illegális hulladék-szállítás felfedése, környezetvédelmi ellenőrzések;
12. Áruszállító hajók és a szállított áru kutatása, keresőkutyák alkalmazásával is (különös tekintettel a konténer és/vagy kamion-szállító hajókra);
13. Érkezési kikötők ellenőrzése (gyanús hajók kirakodásának vizsgálata);
14. Munkaügyi ellenőrzések végrehajtása a személyzet terén.

A fent felsorolt céloktól a tagállamok az operatív helyzet függvényében eltérhetnek.

4. TERÜLETI HATÁLY

A DARIF projekt tagországainak hatóságai (Ausztria, Bulgária, Horvátország, Németország, Magyarország, Moldova, Románia, Szerbia, Szlovákia és Ukrajna), a nemzetközi bűnügyi és rendészeti ellenőrzéseket a Duna folyamra, annak parti sávjaira, fontosabb kikötőire koncentrálják. A DARIF tagországok lehetőségeik függvényében önállóan döntenek a műveleti tevékenységek valós helyszínéről az 5. pontban meghatározott 3 műveleti napon belül.

Az 1. DARIF Közös Művelet nem terjed ki Rajna–Majna–Duna-csatornára mely ez idő alatt zárva lesz.

5. IDŐTARTAM

A teljes művelet 2014. április 7–11. között kerül végrehajtásra. Az első és az utolsó nap utazási napként szolgál a résztvevő tagállamokból delegált összekötő tisztek számára (beleértve a FRONTEX, EUROPOL és az EUBAM bevetésre kerülő vendég tiszteit is):

Április 7. hétfő	Április 8. kedd	Április 9. szerda	Április 10. csütörtök	Április 11. péntek
érkezés, eligazítás Budapesten	Közös műveleti nap minden tagországban	Közös műveleti nap minden tagországban	Közös műveleti nap minden tagországban	szállítás Budapestre
szállítás Mohácsra				Utazás vissza a tagországba

A DARIF tagországok a lehetőségek figyelembevételével a műveleti napokon (április 8–10.) önállóan döntenek a műveleti tevékenységek időtartamáról. A tervezett tevékenységek a nemzeti műveleti tervekben meghatározott időpontokban kerülnek végrehajtásra.

6. A MŰVELET VÉGREHAJTÁSA ÉS ÖSSZEHANGOLÁSA

A műveleti célok elérése érdekében minden csatlakozó tagország illetékes hatóságai fokozott ellenőrzéseket vezetnek be saját folyamatszakaszukon.

A nemzeti folyamatszakaszokon a részt vevő hatóságok, a határrendészeti, vízi rendészeti, vámellenőrzési, katasztrófavédelmi szervek, valamint a humán- növény- és állategészségügyi szolgálatok, hajózási (kikötői) hatóságok, más együttműködők (pl. környezetvédelmi és munkaügyi szervek) képviselői és egyéb megerősítő erők lehetnek (ezek országonként eltérhetnek). Minden ország bevont hatóságai és partnereik saját nemzeti műveleti terveikben kerülnek felsorolásra.

Ezen hatóságok és partnereik saját képességeikkel összhangban látják el feladataikat a vonatkozó nemzeti jogszabályaik keretein belül. A nemzeti műveleti tervek részletesen tartalmazzák, hogy melyik szervezet, mely időszakban, hol, milyen feladatot hajt végre. Ennek kivonataként a tagországok által megküldött résztervek a jelen terv 1. sz. mellékletét képezik.

A művelet ideje alatt a Duna folyamán és tengeri kijáratánál végzett fokozott ellenőrzéseken kívül kiemelt figyelmet kell fordítani a schengeni külső határon lévő határkikötőben (Mohács) végzett ellenőrzésekre különösen a körözött személyek felfedése, illegális migráció megakadályozása, kábítószer, dohányáru és egyéb tiltott áruk csempészete, hamis okmányok felfedése terén. A magyar Duna szakaszon a végrehajtásban részt vevő hatóságok elsősorban a rendőrség határrendészeti, vízi rendészeti és bünyügyi szervei valamint a vámellenőrzési szervek lesznek, a katasztrófavédelmi szerv, a humán-, növény- és állategészségügyi szolgálat, hajózási hatóság, környezetvédelmi és munkaügyi szerv és a Bevándorlási Hivatal képviselőinek aktív bevonásával.

A résztvevő tagállamok között a végrehajtás összehangolásáért Magyarország Belügyminisztériuma felel.

A tagországok visszajelzik Magyarország Belügyminisztériuma felé részvételüket a műveletben és meghatározzák, hogy a műveleti napokon mely időszakban hajtják végre akcióikat. Az országok a műveletre delegált összekötő tisztjeik elérhetőségeit is átadják. A tagországok – amelyek ezt még nem tették meg – részterveiket legkésőbb 2014. március 26-ig megküldik a DARIF projekt Közös Műveletek és Képzések munkacsoport koordinátorának a kalmara@baranya.police.hu email címre.

Magyarországon a művelet nemzeti részének megtervezéséért és összehangolásáért, valamint vezetéséért a vízi rendészet (Budapesti Rendőr-főkapitányság, Dunai Vizirendészeti Rendőrkapitányság) a felelős.

A művelet során az információ áramlás és a reagáló képesség növelése érdekében minden részt vevő tagország egy-egy összekötő tiszttel képviselteti magát Mohácson, akik aktívan részt vesznek az Ideiglenes Koordinációs Központ munkájában.

A részt vevő tagországok nemzeti szinten kijelölik a nemzeti művelet végrehajtásért felelős hatóságot vagy rendészeti szervet jelölnék ki és a művelet idejére nemzeti kontaktpontot hoznak (NCP) létre, mellyel a tagállamból delegált összekötő tiszt folyamatos kapcsolatot tart.

7. A MOHÁCSI IDEIGLENES KOORDINÁCIÓS KÖZPONT

A művelet ideje alatt a Mohács Határkikötő épületében Ideiglenes Koordinációs Központ kerül felállításra a műveleti napokon (április 8–10.) 08:00 és 16:00 óra közötti időben. A Központba delegált összekötő tisztek a fenti időponton túl mobiltelefonon tartják a kapcsolatot nemzeti kontaktpontjaikkal.

Az Ideiglenes Koordinációs Központ állománya egy kijelölt magyar koordinátorból és a tagországok összekötő tisztjeiből, valamint a FRONTEX, EUROPOL és az EUBAM vendégtisztjeiből áll. A delegált szakértők országonként a 2. számú mellékletben kerülnek felsorolásra.

Az Ideiglenes Koordinációs Központ feladatai:

- ◆ napi szinten kapcsolattartás más, a műveletben részt vevő tagállamok kapcsolattartási pontjaival,
- ◆ az Ideiglenes Koordinációs Központba delegált tagállami összekötő tisztek kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak az adatkérésre irányuló megkeresésben,
- ◆ információgyűjtés a tagországok részműveleteinek állásáról és információtovábbítás,
- ◆ műveleti támogatás az EUROPOL segítségével (EUROPOL adatbázisból elérhető lekérdezések),
- ◆ műveleti tapasztalatcsere,
- ◆ a FRONTEX vendégtisztjének segítségével, kapcsolattartás más fókuszponti irodákkal,
- ◆ statisztikai adatok gyűjtése a művelet zárójelentéséhez .

A Közös Művelet statisztikai adatait a 3. sz. mellékletben megtalálható formanyomtatvány naponta történő megküldésével 24 órás összesítéssel a műveleti napot követő napon 10.00 óráig elektronikus úton teljesítik a résztvevő tagállamok a Központ fpomohacsrk@baranya.police.hu email címére.

Az Ideiglenes Koordinációs Központ munkanyelve az angol.

A Központ felállításáért és működtetéséért Magyarország Belügyminisztériuma felel. Az összekötő tisztek munkájához a Koordinációs Központban ingyenesen vezetékes vagy vezeték nélküli internet kapcsolat (WIFI) áll rendelkezésre.

Az összekötő tisztek és a delegált vendégtisztek a saját országuk illetékes hatóságaival való kapcsolattartáshoz szükséges eszközök biztosításáról (szolgálati mobiltelefon, laptop, levelező programok stb.) maguk gondoskodnak.

A Központ állománya a munkáját civil ruhában látja el. Az összekötő tisztek egyenruhát, fegyvert nem viselhetnek, intézkedésük kizárólag információcserére korlátozódik, rendészeti intézkedés fogantatására nem jogosultak.

8. INFORMÁCIÓGYŰJTÉS, JELENTÉSEK TOVÁBBÍTÁSA ÉS ÉRTÉKELÉS

Ezen tevékenységet – a 9. pontban írt kivételekkel – a következő szervezetek végzik:

- ◆ nemzetközi szinten: a Mohácsi Ideiglenes Koordinációs Központ,
- ◆ nemzeti szinten: a tagországok erre a célra létrehozott kontaktpontjai (NCP), amelyek a Mohácsra delegált összekötő tiszteiken keresztül érik el a Koordinációs Központot.

Magyarországon – mint nemzeti szintű kontaktpont – a Budapesti Rendőr-főkapitányság Dunai Vízügyi Rendészeti Rendőrkapitánysága a műveleti napokon a nap 24 órájában elérhető. Minden, a Magyarországon részt vevő hatóságtól érkező információ a Dunai Vízügyi Rendészeti Rendőrkapitányság műveleti ügyeletesének kerül továbbításra.

A nemzeti szintű kontaktpontok a részt vevő tagországokban is elérhetőek a műveleti napokon (április 8–10.) 24 órában.

A műveletet az eredmények értékelése és összefoglalása zárja. Ez az Ideiglenes Koordinációs Központ által összegyűjtött – a tagországok által kitöltött – statisztikai nyomtatványok és egyéb információk alapján történik. A zárójelentést a „DARIF projekt Közös Műveletek és Képzések” munkacsoport koordinátora készíti el és nyújtja be a projektmenedzsmenst részére. Az első DARIF Közös Művelet eredményei, a műveletet követő elemzések és értékelések valamint következtetések megfogalmazása a következő projekt workshop tárgyat képezik.

9. BŰNÜGYI INFORMÁCIÓCSERE

A közös művelet időtartama alatti bűnügyi információcsere végrehajtására a nemzetközi bűnügyi információcsere meglévő csatornáit kell alkalmazni az adott tagállamok sajátosságainak megfelelően az alábbiak szerint:

Szomszédos országok közötti bűnügyi információcsere esetén az erre a célra létrehozott kontaktpontokat vegyék igénybe. Az információátadás tényét a közös művelettel kapcsolatos adatszolgáltatás keretében az erre a célra készült statisztikai nyomtatványokon kell rögzíteni.

Nem szomszédos országot érintő bűnügyi információcsere végrehajtására a küldő/megkereső tagállam sajátosságaira figyelemmel az EUROPOL, illetve a SELEC, vagy INTERPOL csatornáit alkalmazzák, melynek tényét a közös művelettel kapcsolatos adatszolgáltatás keretében az erre a célra készült statisztikai nyomtatványokon kell rögzíteni.

A SELEC összekötő tiszteken, illetve EUROPOL vagy INTERPOL nemzeti irodákon keresztül végrehajtott információcsere:

- ◆ információkérések fogadása a részt vevő államok nemzeti irodái/összekötő tisztjei részéről,
- ◆ megkeresések, információkérések továbbítása a részt vevő államok nemzeti irodái/összekötő tisztjei részére,
- ◆ visszajelzés küldése a fogadott információk és bűnügyi adatok tekintetében az azt kérő államok nemzeti irodái/összekötő tisztjei részére.

A Magyarországot érintő bűnügyi információcsere biztosítása érdekében az ORFK Bűnügyi Főigazgatóság Nemzetközi Bűnügyi Együttműködési Központjában (NEBEK) ügyelet működik, mely a magyar fél és a résztvevő tagállamok közötti kapcsolattartást biztosítja az akció ideje alatt:

- ◆ a művelet során fogadja a résztvevő tagállamok részéről beérkező kéréseket, megkereséseket, és annak jellegétől függően továbbítja azt az illetékes szerv irányába,
- ◆ a művelet ideje alatt valamely résztvevő tagállamot érintő megkeresést, kérést – annak jellegétől függően – továbbítja a megfelelő csatornán (SELEC, EUROPOL, INTERPOL),
- ◆ az egyes megkeresések alapján a szükséges ellenőrzéseket elvégzi a nemzeti adatbázisokban.

10. A MŰVELET FINANSZÍROZÁSA

A DARIF projekt költségvetése fedezi a részt vevő tagországok, a FRONTEX, EUROPOL és EUBAM vendégtisztek étkezési, szállási és utazási költségeit a művelet során.

11. ELÉRHETŐSÉGEK:

NEMZETI KONTAKT PONT (NCP MAGYARORSZÁG):

Budapesti Rendőr-főkapitányság, Dunai Vízügyi Rendészeti Rendőrkapitányság

Telefon: +36 1 203 9132

E-mail: dunaivizirendeszetirk@budapest.police.hu

NEMZETKÖZI MŰVELETI EGYÜTTMŰKÖDÉS:

Ideiglenes Koordinációs Központ, Mohács

Cím: H-7700, Mohács, Budapesti út 14/B.

Mobil telefon: +36 30 936 8985 (magyar koordinátor)

Email: fpomohacsrk@baranya.police.hu

BŰNÜGYI INFORMÁCIÓ CSERE:

ORFK Nemzetközi Bűnügyi Együttműködési Központ (NEBEK – Magyarország),

Nemzetközi Információs Osztály

BM telefon: 33-766, 33-832

BM fax: 33-463

Telefon: +36 1 443 5557

Fax: +36 1 443 5815

E-mail: intercom@nebek.police.hu

Mellékletek:

1. sz. melléklet: A tagországok által megküldött résztervek
2. sz. melléklet: Az Ideiglenes Koordinációs Központba delegált összekötő tisztek listája
3. sz. melléklet: Statisztikai adatcsere formanyomtatvány

ADATCSERE FORMANYOMTATVÁNYOK

NAPI ÖSSZESÍTŐ

Dátum		
Ország		
BEVONT SZEMÉLYZET ÉS JÁRMŰVEK ÖSSZEFOGLALÁSA		
Bevont hatóságok száma		
Részt vevő tisztviselők száma		
Bevont hajók száma		
Bevont gépkocsik száma		
VÉGREHAJTOTT ELLENŐRZÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA		
Végrehajtott kutatások száma (db)		
	személyhajó	
	tolóhajó	
	uszály	
	csónak	
	szállított konténer	
	gépkocsi	
	kirakodási helyek (kikötők)	
	kutatások száma összesen	0
Ellenőrzött személyek, okmányok (fő/db)		
	Ellenőrzött személyek (fő)	
	Ellenőrzött okmányok (db)	
INFORMÁCIÓCSERÉK		
	Ideiglenes Koordinációs Központba megküldött információk száma	
	Bűnügyi információk száma	
NAPI EREDMÉNYESSÉG RÖVID ÖSSZEGZÉSE		

FELFEDÉSEK RÉSZLETEZÉSE

Szám	Ország /hatóság	A felfedett jogsértés típusa	A hajó neve és honossága (zászló)	A hajó típusa (személyszállító vagy teherszállító)	A felfedés helye (város)	A felfedés ideje (dátum, óra, perc)	A felfedés leírása (csempészett áru mennyisége vagy elfogott személyek száma, állampolgarsága)	Az elrejtés helye vagy egyéb megjegyzés
1.								
2.								
3.								
4.								
5.								
6.								
7.								
8.								

AZ EGYES FOLYAMSZAKASZOK JELLEMZŐI

AZ ORSZÁGOK EGYES FOLYAMSZAKASZAINAK FÖLDRAJZI JELLEMZŐI

A Duna Európa második leghosszabb folyója, nemzetközi besorolású vízi út. A folyam Donaueschingen városban ered — mely a német Fekete-erdőben található — a Brigach és a Breg folyók összefolyásánál. A Duna ezt követően délkeleti irányban 2,872 km (1,785 mérföld) hosszan folyik, áthalad négy fővároson mielőtt Románia és Ukrajna területén a Duna-deltánál a Fekete-tengerbe ömlik.

Ország	Jobb part		Bal part		Legfontosabb települések	Kikötők
	<i>fkm</i>	<i>hossz (km)</i>	<i>fkm</i>	<i>hossz (km)</i>		
DE	2414-2223,20	190,80	2414 - 2201,77	212,23	Regensburg, Deggendorf, Passau	Nürnberg (MDK), Kelheim, Regensburg, Passau, Straubing, Deggendorf
AT	2223,20-1872,70	351	2201,77-1880,26	322	Linz, Ibbs, Melk, Krems, Tulln an der Donau, Vienna, Hainburg,	Linz, Ennshafen, YBBS Schaufler, Mierka Donauhafen Krems, Korneuburg, Wiener Hafen
SK	1872,70-1850,20	22	1880,26-1708,20	172	Pozsony, Komarno, Sturovo	Pozsony, Komarno, Sturovo
HU	1850,20-1433,00	417	1708,20-1433,00	275	Győr, Komárom, Vác, Budapest, Dunaujváros, Paks, Kalocsa, Baja, Mohács	Győr-Gönyű, Budapest, Adony, Dunaujváros, Baja, Mohács
HR	1433,00-1295,50	138	nincs	nincs	Vukovar, Ilok	Eszék, Vukovár
RS	1295,50-845,65	450	1433,00-1075,00	358	Apatin, Bogojovo, Bezdan, Backa Palanka, Újvidék, Belgrade, Kovin, Smederevo, Veliko Gradiste, Kladovo	Apatin, Bogojovo, Backa Palanka, Újvidék, Belgrade, Pancevo, Smederevo, Prahovo

Ország	Jobb part		Bal part		Legfontosabb települések	Kikötők
	<i>fkm</i>	<i>hossz (km)</i>	<i>fkm</i>	<i>hossz (km)</i>		
RO	374,10–0,00 64,4–0,00 (Duna–Fekete tenger csatorna)	374 64,4	1075,00–134,14 79,63–0,00 64,4–0,00 (Duna–Fekete tenger csatorna)	1020 64,4	Moldova Veche, Orșova, Drobeta-Turnu Severin, Calafat, Corabia, Turnu-Măgurele, Zimnicea, Giurgiu, Oltenița, Călărași, Fetești, Cernavodă, Brăila, Galați, Tulcea, Sulina	Moldova Veche, Orșova, Drobeta-Turnu Severin, Calafat, Giurgiu, Cernavodă, Medgidia, Murfatlar, Constanta Sud, Tulcea, Sulina
BG	845,65–374,10	472	nincs	nincs	Vidin, Lom, Nikopol, Svistov, Rousse, Silistra	Vidin, Somovit, Belene, Svishatov, Rousse, Tutrakan, Silistra,
MD	nincs	nincs	134,14–133,57	0,6	Giurgiulesti	Giurgiulesti
UA	nincs	nincs	0-174	174	Vilkovo, Kilija, Ismail, Reni	Reni, Ismail

AZ ORSZÁGOK EGYES FOLYAMSZAKASZAINAK HAJÓFORGALMI ÉS BÜNYÜGI JELLEMZŐI

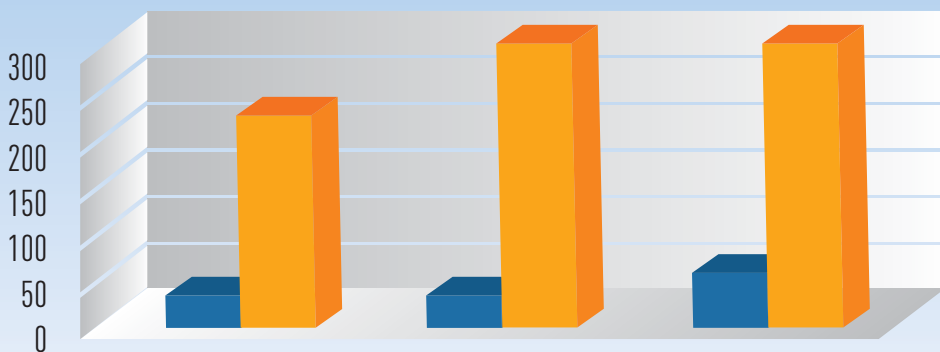
Ország	A hajóforgalom főbb jellemzői	A folyamszakasz fő bünyügi jellemzői
DE	– jelentős teherforgalom egész évben – jelentős személyhajó-forgalom április és december között minden évben főként EU, japán és USA állampolgárságú utasokkal, többnemzetiségű személyzettel	– jogellenes foglalkoztatás – a vízi közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények – csónakok és külmotorok lopása – közokirat és magánokirat hamisítás (személyzet képesítései, hajózási okmányok, ritkán útlevélek vonatkozásában)
AT	– jelentős teherforgalom egész évben – jelentős személyhajó-forgalom a nyári időszakban főként EU, japán és USA állampolgárságú utasokkal, többnemzetiségű személyzettel – Bécs és Pozsony között testvérvárosi személyhajó forgalom – menetrendszerinti járatok – kishajók, sportcélú vízi járművek	– közokirat és magánokirat hamisítás (személyzet képesítései, hajózási okmányok, úti okmányok vonatkozásában) – jogellenes tartózkodás – jogellenes foglalkoztatás – környezetkárosítás – árucsempészet (cigaretta, kábítószer) – csónakok és külmotorok lopása
SK	– jelentős teherforgalom (10–13 hajó naponta, nagyrészt nehézipari anyagok, gabona szállítása) – 2-3 személyhajó, nyári időszakban ez a szám emelkedik (Bécs és Pozsony között testvérvárosi forgalom napi ötször) – kishajók, sportcélú vízi járművek többnyire a nagyobb települések közelében	– hamisított okmány még nem került felfedésre – környezetkárosítás jelentős (főként vízszennyezés) – két jelentősebb esetben üzemanyaglopás hajókról (több ezer EUR kár) – orvhalászat nagyon jellemző – kevés a bűncselekmény (turistáktól zseblobás)

Ország	A hajóforgalom főbb jellemzői	A folyamatszaksz fő bűnügyi jellemzői
HU	– jelentős teherforgalom egész évben – főként ömlesztett áru-szállítás (érc, szén, természetes foszfát, fa, mezőgazdasági termékek) és tartályhajó forgalom – jelentős személyhajó-forgalom április és október között minden évben főként EU és USA állampolgárságú utasokkal, többnemzetiségű személyzettel – schengeni külső határ Horvátország és Szerbia felé	– a vízi közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények – csónakok és külmotorok lopása – orvhalászat – közokirat és magánokirat hamisítás (személyzet képesítései, hajózási okmányok, ritkán útlevelek vonatkozásában) – árucsempészet (főként cigaretta) – környezetkárosítás (víz-szennyezés, hajózási és parti létesítményekben okozott károk)
HR	– jelentős teherforgalom egész évben – főként tartályhajó és egyéb áruforgalom – jelentős személyhajó-forgalom április és szeptember között minden évben főként EU és USA állampolgárságú utasokkal, többnemzetiségű személyzettel – EU külső határ Szerbia felé	– csónakok és külmotorok lopása – orvhalászat – cigaretta- és dohánycsempészet – egyéb árucsempészet – környezetkárosítás (víz-szennyezés, hajózási és parti létesítményekben okozott károk)
RS	– jelentős teherforgalom egész évben – főként mezőgazdasági áruforgalom – jelentős személyhajó forgalom április és szeptember között minden évben főként EU és USA állampolgárságú utasokkal, többnemzetiségű személyzettel	– dízelolaj-csempészet – rablás a hajókon mozgásban vagy a fogva tartás során – utasok és személyzet okmányainak hamisítása nem gyakori
RO	– jelentős teherforgalom egész évben – célországok: Magyarország, Ausztria és Németország – főként ömlesztett áru-szállítás (érc, szén, természetes foszfát, fa, mezőgazdasági termékek) és tartályhajó-forgalom – jelentős személyhajó-forgalom április és szeptember között minden évben főként EU és USA állampolgárságú utasokkal, többnemzetiségű személyzettel	– Törökországból Bulgárián keresztül vagy közvetlenül Törökországból jövő migránsok tiltott határátlépései – a vízi közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények – orvhalászat – cigarettacsempészet tolóhajókon – környezetkárosítás (víz-szennyezés, hajózási és parti létesítményekben okozott károk) – áruk lopása teherszállító hajókról

Ország	A hajóforgalom főbb jellemzői	A folyamszakasz fő bűnügyi jellemzői
BG	– jelentős teherforgalom egész évben – főként ömlesztett áru-szállítás (érc, szén, mezőgazdasági termékek) és tartályhajó-forgalom – jelentős személyhajó-forgalom április és szeptember között minden évben	– cigaretta- és üzemanyag-csempészet – csónakok és külmotorok lopása – orvhalászat – horgászati szabályok megszegése – az okmányokkal kapcsolatos visszaélések jelentős része: a szükséges képesítések és hajózási okmányok hiánya
MD	– jelentős teherforgalom egész évben – főként tartályhajó- és egyéb áruforgalom – jelentős személyhajó-forgalom április és szeptember között minden évben főként EU és USA állampolgárságú utasokkal, többnemzetiségű személyzettel	– csónakok és külmotorok lopása – orvhalászat – cigaretta- és dohánycsempészet – egyéb árucsempészet – környezetkárosítás (vízszennyezés, hajózási és parti létesítményekben okozott károk)
UA	– közepes szintű teherforgalom egész évben (főként szén – 52%); – jelentős személyhajó-forgalom április és augusztus között minden évben főként EU és USA állampolgárságú utasokkal, többnemzetiségű személyzettel – jelentős tranzitforgalom, főként tankerek	– cigarettacsempészet – megbűjt személyek hajókon – közokirat és magánokirat hamisítás (személyzet képesítései, hajózási okmányok, ritkán útlevelek vonatkozásában) – környezetkárosítás (víz-szennyezés,) – üzemanyag-csempészet

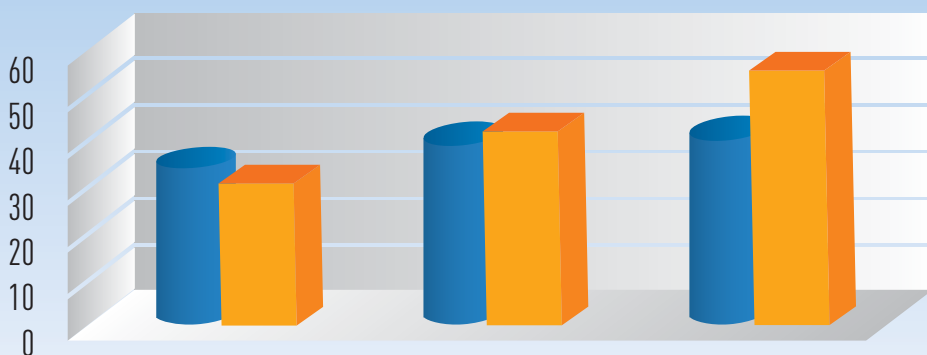
STATISZTIKÁK

Bevont hatóságok, tisztviselők és eszközök (napi átlag)



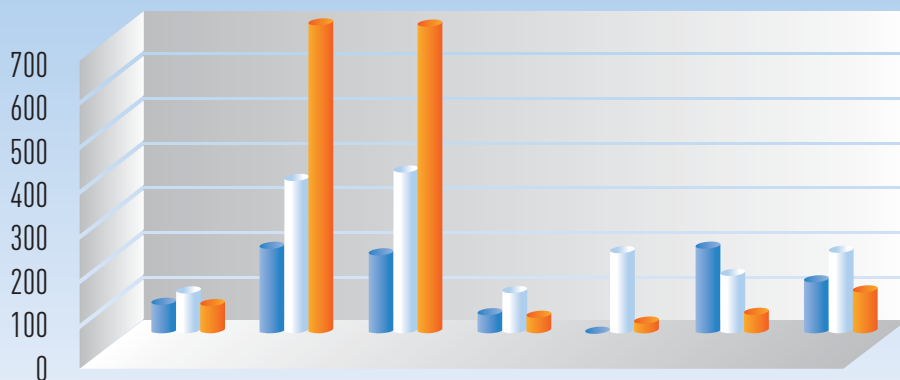
	1. MŰVELET	2. MŰVELET	3. MŰVELET
Bevont hatóságok száma	34	34	45
Bevont tisztviselők száma	218	290	291

Végrehajtott kutatások



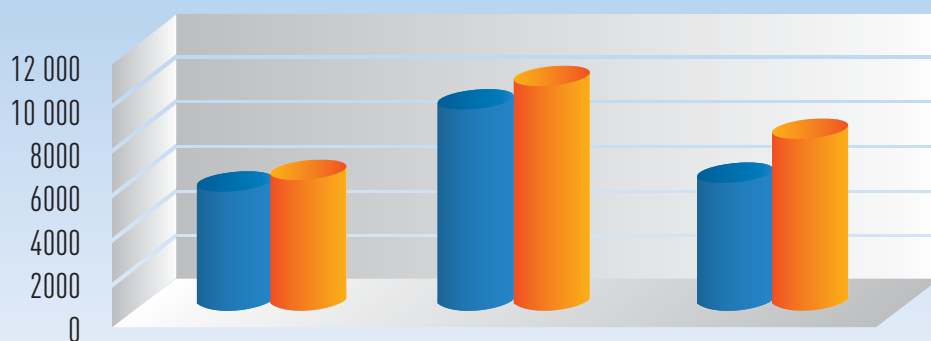
	1. MŰVELET	2. MŰVELET	3. MŰVELET
Bevont hajók száma	31	37	38
Bevont gépkocsik száma	28	39	51

Végrehajtott kutatások



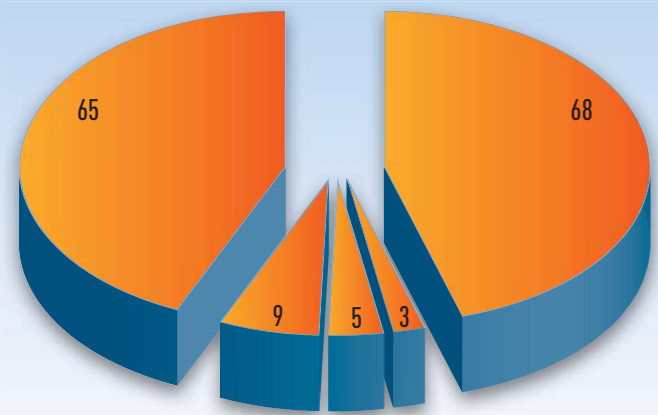
	SZEMÉLY-HAJÓ	SZEMÉLY-HAJÓ	USZÁLY	CSÓNAK	SZÁLLÍTOTT KONTÉNER	GÉPKOCSI	KIRAKODÁSI HELYEK (KIKÖTŐK)
Művelet	57	189	180	52	2	196	94
Művelet	91	341	373	99	187	119	179
Művelet	55	697	691	45	20	8	67

Ellenőrzött személyek és okmányok



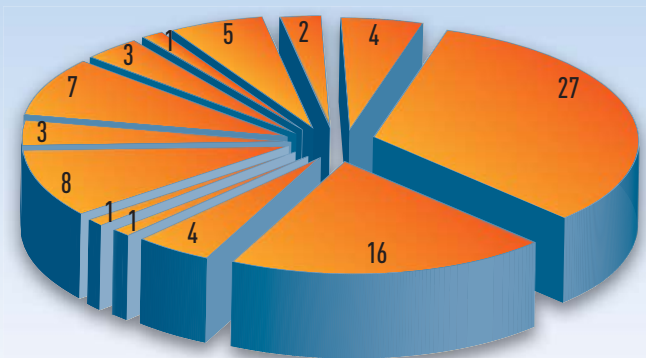
	1. MŰVELET	2. MŰVELET	3. MŰVELET
Ellenőrzött személyek (fő)	4755	8513	8787
Ellenőrzött okmányok (db)	5392	10 067	7937

A műveletek során felfedezett jogellenes cselekmények típusai (eset)



- 68 Illegális migráció/
tartózkodás/
foglalkoztatás
- 3 Körözött személyek
- 5 Csempészet
- 9 Egyéb
bűncselekmények
- 65 Szabálysértési
és közigazgatási
jogsértések

Az elfogott személyek állampolgári megoszlása



- 5 román
- 2 magyar
- 4 indonéz
- 27 Fülöp-szigeteki
- 16 szerb
- 4 bosnyák
- 1 macedon
- 1 bulgár
- 8 moldáv
- 3 szír
- 7 horvát
- 3 ukrán
- 1 török

„A miniszterek úgy gondolják, hogy a határon átívelő együttműködés és a hatékony információcsere alapvető fontosságú a közös célok elérésében. Ezen oknál fogva, a hosszú távú célkitűzés az, hogy kapcsolattartási pontok hálózatát hozzák létre a Duna mentén, és hogy továbbfejlesszék Magyarországon a mohácsi központot, mint koordinációs központ, melyet hozzáadott értékkel rendelkező stratégiai projektnek tekintenek ezen a területen.”

Zárónyilatkozat

*Az Európai Unió Duna Régió Stratégiájának keretében tartott
Dunai Biztonsági Konferencia, München, 2013. május 7.*



„Fölmerül a kérdés, hogy időszerű-e egy ilyen központnak a létrehozása? Meggyőződésem, hogy időszerű, hiszen túl vagyunk egy válságon, a válság után az áruforgalom, a személyszállítás megnövekszik a Dunán, és reményeink szerint a turistaforgalom is jelentős szerepet fog kapni. És nemcsak a jóérzésű emberek és pihenni vágyók fognak itt megjelenni, nemcsak a gazdaságot fejlesztő áruforgalom fog növekedni, hanem ezt nyilvánvalóan felismerik a szervezetbűnözői csoportok és ennek a felismerésnek megfelelően jelentősebb tevékenységet várhatunk.”

Pintér Sándor

belügyminiszter

DARIF Nyitókonferencia, Budapest, 2013. szeptember 17.



„Az újonnan létrehozott Dunai Folyami Fórum elnevezésű platform a folyó menti rendőri együttműködés megteremtésével járul hozzá a bűnözés csökkentéséhez. Az információcsere kulcsfontosságú a bűnözés elleni sikeres küzdelemben, legfőképp, ha különböző nemzetek hatóságai közötti együttműködésről van szó. A Duna Stratégiában megvalósuló határokon átívelő összefogás igazi változást indít el.”

Johannes Hahn

Regionális Politikáért Felelős Európai Biztos

*Az Európai Unió Duna Régiós Stratégiájának 2. Éves Fóruma,
Bukarest, 2013. október 28.*