

Lévai Zsolt¹

A HATÁRVÉDELMI KÖVETELMÉNYEKNEK VALÓ MEGFELELÉS VIZSGÁLATA ÉS TOVÁBBFEJLESZTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI A VASÚTI HATÁRÁLLOMÁSOKON

I. rész

Általános határvédelmi követelmények és a vasúti határállomások üzemi folyamatai

THE INQUIRY AND THE DEVELOPMENT POSSIBILITIES OF THE
CONVENIENCE OF BORDER PROTECTION REQUIREMENTS AT
RAILWAY BORDER STATIONS

Part I.

General border protection requirements and the operational
processes of the rail border stations

<https://doi.org/10.30583/2020.3.114>

Absztrakt

Magyarország védelmi felkészítése során kiemelt jelentőségű határaink megfelelő védelmének megszervezése. A határvédelem ellátása a rendőrség és a határvédelmi szervek feladata, ugyanakkor vannak olyan határpontok, ahol a sikeres védekezés elérése az adott határponton feladatot ellátó (szolgálatot teljesítő) más szervekkel való együttműködéstől is függ. Tipikusan ilyenek a vasúti határállomások, ahol a védelmi feladatok mellett vasútüzemi feladatok elvégzése is szükséges. Az egymás mellett működő szervezetek együttműködése elengedhetetlen feltétele a védekezésnek és a menetrend betartásának is.

¹ Lévai Zsolt, tudományos munkatárs, KTI – Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft, mesteroktató Széchenyi István Egyetem ÉÉKK Közlekedési Tanszék, doktorandusz hallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katonai Műszaki Doktori Iskola, ORCID: 0000-0003-2410-1730, levai.zsolt@kti.hu, levai.zsolt@uni-nke.hu

Cikkemben azt vizsgálom, hogy a vasúti határállomásokon hogyan lehet a vasútüzemi munka megfelelő szervezésével az alágazattal szemben támasztott védelmi követelményeknek megfelelni a versenyképesség megtartása mellett, valamint javaslatokat teszek annak érdekében, hogy a vasúti szolgáltatásfejlesztés és a védelmi követelmények is érvényesülhessenek a határállomásokon.

Cikkem a katonai logisztika határterületén mozog. A határvédelmi felkészítés vizsgálata mellett kiemelt hangsúlyt kap a vasúti versenyképesség elemzése is. Ugyanakkor a cikkben leírtak hasznosak lehetnek a védelmi szakemberek számára is a vasút területén alkalmazható olyan megoldások ismertetése révén, melyekkel a szektor jövője is értelmezhető marad.

Kulcsszavak: *vasúti közlekedés, védelmi követelmények, vasúti határállomások, versenyképesség, befogadó nemzeti támogatás*

Abstract

The organisation of the sufficient border-protection has a high importance in Hungary's defence preparation. The provision of border protection is the responsibility of the police and border protection bodies; however, there are border-crossing points where the achievement of successful defence also depends on co-operation with other bodies performing tasks (performing service) at the given border crossing point. Typically, such the points are railway border stations, where, in addition to security tasks, it is also necessary to fulfill railway operational tasks. The cooperation between side-by-side organisations is also a necessary requirement for defence and adherence to the timetable.

In my article, I examine how to meet the defence requirements of the sub-sector at railway border stations by properly organizing railway works while maintaining competitiveness and make suggestions for the development of railway services and defence requirements at border stations.

My article moves on the edge of military logistics. In addition to the examination of border protection preparation, special emphasis will be placed on the analysis of railway competitiveness. At the same time, what is described in the article can also be useful for security professionals by describing solutions that can be applied in the field of railways, which the future of the sector can be interpreted with.

Keywords: *railway transport, defence requirements, railway border stations, competitiveness, Host Nation Support*

Bevezetés

A vasúti közlekedés nem áll meg az országhatároknál. Már a XIX. század végére kiépültek azok a vasúti pályák a kontinensen, melyeken az európai vasúti közlekedés jelentős hányada zajlik. E mellett a XX. század vége, illetve a XXI. század első fele a sebesség emeléséről szól: a vasút jövője leginkább a gyorsaságban rejlik. A megfelelő gyorsaság azonban nem csak sebesség növelésével érhető el, ugyanilyen fontos lehet az állásidők csökkentése is. Az áruszállítás területén, ahova a legtöbb katonai szállítás is sorolható, különösen fontos ez utóbbi csökkentése, mert a tehervonatok egy jó ideig nem fogják megközelíteni a 200 km/h sebességet, így ezeknél a vonatoknál az állásidők csökkentése hathat jelentős mértékben a gyorsaságra. A teherkocsi a legtöbb állásidőt a rendező-pályaudvarokon töltik, de jelentős a határállomásokon eltöltött idő mennyisége is.

A vasúti határállomásokon történik a nemzetközi vonatok ki- és beléptetése az országba. Ilyen műveletek ma már csak a schengeni külső határokon történnek, így Ausztria, Szlovákia és Szlovénia felé a vonatok már akadálytalanul közlekedhetnek. A többi határon azonban szükséges a határellenőrzés, továbbá a nem EU-határokon a vámellenőrzés lefolytatása is.

A határellenőrzés során érvényesülnie kell a rendvédelmi követelményeknek annak érdekében, hogy az ország területére csak a belépésre jogosultak léphessenek, illetve csak a megfelelő engedélyekkel rendelkező áruk juthassanak be.

A cikk azt vizsgálja, hogy az országvédelmi követelményekkel összefüggő határvédelmi követelmények mennyire teljesíthetők úgy, hogy közben a vasút versenyképessége nem romlik, illetve milyen fejlesztésekkel valósítható meg, hogy a versenyképesség növekedjen, ugyanakkor a védelmi követelmények továbbra is érvényesüljenek.

A téma nagysága és átfogó elemzése érdekében a cikk két részből áll. Az első részben az általános határvédelmi követelményekkel és a határállomási üzemi folyamatokkal foglalkozom, míg második részben a személy- és teherszállítást, valamint a katonai szállítási feladatokat vizsgálom. A cikksorozat végén javaslatokat teszek a vasúti határállomások üzemi folyamatainak hatékonyabbá tételére.

1. A határvédelmi követelmények közlekedési aspektusai

Általános védelmi követelmények

A határvédelem sikeressége része az ország védelmi képességének, mellyel behatóan Horváth Attila tanulmánya² foglalkozik. Írásában a szerző kijelenti, hogy egy ország védelmi képességét befolyásolja a közlekedési rendszer fejlettsége is. A vasúti alágazatra vetítve a szektor fejlettségét a következőkben lehet mérni:

- két- és többvágányú vonalak, vonalszakaszok hossza és aránya a teljes hálózathoz;
- villamosított vonalak, vonalszakaszok hossza és aránya a teljes hálózathoz;
- központi forgalomirányításra (KÖFI) vagy forgalomellenőrzésre (KÖFE) berendezett vonalszakaszok hossza és aránya a teljes hálózathoz;
- biztosított állomások³ száma és aránya a hálózat összes állomásának számához;
- korszerű, számítógép által vezérelt biztosítóberendezéssel felszerelt állomások száma és aránya a hálózat összes állomásának számához.

Fenti jellemzők meghatározzák a vasúti közlekedési rendszer teljesítőképességét is, mely a haderő mozgatási képességének szempontjából is kiemelt jelentőségű. A szövetségesi feladatainkból adódó, a későbbiekben részletezendő Befogadó Nemzeti Támogatási feladatok ellátásában fontos szerep jut a vasúti fuvarozásnak. A vasúti pályahálózatnak mindig készen kell állnia arra, hogy biztosítani tudja a haderő kulcsfontosságú elemeinek gyors felvonulását. A mozgási-szállítási feladatok nemzetközi szintű ellátása során kaphatnak kiemelt szerepet a vasúti határállomások.

² Horváth Attila: Közlekedési hálózat és az ország védelmi képesség kapcsolata (védelmi követelmények a közlekedésfejlesztésben), Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Budapest, 2005., pp 1-9.

³ Biztosítottnak nevezünk egy vasútállomást, ha az állomás kitérői (váltói) és az állomás jelzői között szerkezeti függést alakítottak ki, azaz csak olyan vágányra vezérelhető ki szabad jelzés, amelyikről a kitérők állása szerint ki lehet haladni.

A vasúti pályák védelmét tehát biztosítani kell, melynek egyik lehetséges módja, hogy megakadályozzuk a vasúti infrastruktúrák rombolásakor a vonatok eszközként való felhasználását (például egy vonat nyílt pályán vagy állomáson történő felrobbantásával). A másik lehetséges mód a kritikus infrastruktúra-elemek közvetlen fizikai vagy informatikai védelme, de ez utóbbi ennek a cikknek nem témája.

A védelmi követelményeknek való megfelelés már csak azért is kiemelkedő jelentőségű, mert a vasúti közlekedés, mint közlekedési alrendszer terrorfenyegetettsége nem elhanyagolható⁴. A vasút könnyen támadható, és viszonylag kis kockázat mellett súlyos következményekkel járó akciók hajthatók végre. A megfelelő határvédelem tehát az esetlegesen tervezett terrorcselekmények megelőzését is szolgálja.

A vasúti alágazatban tevékenykedőknek folyamatosan készülni kell arra, hogy a védelmi követelmények szerinti feladatvégrehajtásban kell részt venniük, amely kiterjed:

- a hálózati infrastruktúra védelmi igény szerinti üzemeltetésére;
- a szállítójárművek folyamatos biztosítására;
- karbantartó, javító és hálózatépítő kapacitások igénybevételére;
- a humánerőforrás felkészítésére, folyamatos biztosítására.

Határvédelmi követelmények

A hon- és rendvédelmi követelményekben és célokban megfogalmazott és az ennek megfelelően kialakított szabályozókban első rangú elemként jelenik meg Magyarország területének és állampolgárainak (fegyveres) védelme⁵, melynek fontos szerepe a határállomási ellenőrzések lefolytatása. A rendészeti és rendvédelmi szerveknek (azaz az országnak) tehát érdekük, hogy a vasúti határállomásokon a vonatok megfelelő ideig tartózkodjanak annak érdekében, hogy a szükséges ellenőrzéseket és vizsgálatokat le lehessen folytatni és az illegálisan belépni szándékozókat ki lehessen szűrni.

⁴ Horváth Attila: A közúti, vasúti és vízi közlekedés terrorfenyegetettségének jellemzői, In: Tóth Péter (szerk.): Válaszok a terrorizmusra II. – A politikai marketing csapdájában, Mágustudió, Budapest, 2006., pp. 321-336, 324. o.

⁵ Szász Gábor: Katonai logisztika, In: Lakatos Péter (szerk.): Logisztika a közszolgálatban, Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 2018., 165. o.

Az Alaptörvény értelmében Magyarország független, és mint ilyen állam, jogszerűen védi határait külső erőktől⁶. A határok katonai védelme a Magyar Honvédség, a határok rendjének védelme a rendőrség feladata.

A határellenőrzés, mint feladat két részből tevődik össze. Egyik része a határforgalom-ellenőrzés, a másik pedig a határőrizet. A fogalmakat az Európai Parlament és Tanács 562/2006/EK rendelete tisztázza. A cikk szempontjából elsődlegesen a határforgalom-ellenőrzés fogalmát szükséges idézni: „*a határátkelőhelyeken végzett ellenőrzés annak megállapítására, hogy a személyek, beleértve az azok birtokában lévő közlekedési eszközöket és tárgyakat, beléptethetőek-e a tagállamok területére, illetve elhagyhatják-e azt*”⁷. A határőrizet pedig a határok és a határátkelőhelyek nyitvatartási időn túli őrizetét jelenti.

Határbiztonság

A rendőrségi törvény rendelkezései szerint a rendőrség feladata a határforgalom ellenőrzése, melynek keretében ellenőrzi a határátlépés feltételeit és az ellenőrzés eredményeként engedélyezi vagy megtagadja a belépést az adott személy részére⁸.

Az európai unió és a schengeni övezeti tagságból adódóan a határellenőrzés csak arra a határszakaszra terjed ki, amely nem schengeni tagországgal közös, azaz a Horvátországgal (az ország státusza a feltételek teljesítése okán hamarosan megváltozhat schengeni tagállamra), Szerbiával, Romániával és Ukrajnával közös határszakaszokra. A schengeni övezethez való csatlakozásnak és a zónában történő maradásnak is komoly feltételei vannak. A felkészültséget uniós szakértők ellenőrzik, és tanácsi döntés szükséges a tagság elnyeréséhez, valamint határellenőrzési informatikai rendszernek is kapcsolódnia kell a schengeni információs rendszerhez. A schengeni övezeten belül már nincs határellenőrzés, így Ausztria, Szlovákia és Szlovénia felé az országhatárok átlépése szabadon biztosított. Ez azonban

⁶ Magyarország Alaptörvénye 45. cikk, <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100425.atv>, letöltve: 2019. 12. 27.

⁷ az Európai Parlament és Tanács 562/2006/EK Rendelete (2006. március 15.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok közösségi kódexének (Schengeni határellenőrzési kódex) létrehozásáról, 2. cikk, 10. pont, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R0562&from=HU>, letöltve: 2020. 12. 03.

⁸ 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről 1. § (1), 35/A. § (3)., <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99400034.tv>, letöltve: 2020. 02. 10.

nagyobb terhet ró az ún. schengeni külső határok védelmére, ugyanis ezen átjutva szabad az út egész Nyugat-Európába.

Éppen ezért fontos fogalom a határbiztonság. Ez olyan állapotot, helyzetet takar, amely „*megelőző, visszatartó, szabályozó és ellenőrző jellegű, nem csak az államhatárhoz köthető koordinált, komplex tevékenységek, intézkedések és magatartások által létrejövő, létező állapot, helyzet, amely az érintett országra, ill. a közösségre nézve potenciális veszélyt jelentő vagy nemkívánatos személyek, tárgyak, technológiák be- (át-) jutási esélyének szintjét mutatja*”⁹. Másképpen fogalmazva, az államhatárok védelméhez köthető rendvédelmi tevékenységek összességét értjük alatta. Lipics László doktori értekezésében a határbiztonságot már a közbiztonság meghatározó elemeként írja le, és a felértékelődés okaként a terrorizmust jelöli meg¹⁰. A terrorizmus tehát megjelenik, mint a határvédelem szükségességének egyik fő kiváltó oka.

Az Európai Biztonsági Stratégia a terrorizmus mellett a nemzetközi szervezett bűnözést, az illegális migrációt és a kalózkodást említi meg, mint fő veszélyforrásokat, melyek elleni fő és hosszútávú védekezési eszköz az integrált határbiztonsági rendszer megfelelő működése¹¹.

Fentiek miatt az ország schengeni külső határainak védelme fontos és szükséges, melynek a vasúti határállásokon történő megjelenése a vonatok vizsgálata és a személyek ellenőrzésének lefolytatása, valamint a vasúti pályán való bejutás megakadályozása. A hatósági vizsgálatok azonban nem csak az előbb említettekre terjednek ki, hanem ide értjük a nem EU-tagállami határok esetén felmerülő vámhatósági, valamint növény- és állategészségügyi vizsgálatokat is.

Határigazgatási stratégiai védelmi célok

A határvédelem legfontosabb célkitűzései a *Magyarország nemzeti integrált határigazgatási stratégiája 2019-2021* című dokumentumban található¹². A stratégia leszögezi, hogy Magyarországon nagy

⁹ Boda József (főszerk.): Rendészettudományi szaklexikon, Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest, 2019, 230. o.

¹⁰ Lipics László: Az integrált határbiztonsági rendszer fejlesztésének lehetőségei, doktori (PhD) értekezés, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Hadtudományi Doktori Iskola, Budapest, 2013. DOI: 10.17625/NKE.2013.022, 17. o.

¹¹ Európai Biztonsági Stratégia – Biztonságos Európa egy jobb világban, Luxembourg, 2009, 7. o.

¹² Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021, <https://www.kormany.hu/download/6/eb/a1000/Magyarorsz%C3%A1g%20Nemz>

hatékonyaságú határellenőrzési rendszernek kell működnie a schengeni külső határokon. E stratégiai cél elérése érdekében a dokumentumban SWOT-analízis is szerepel, ahol lehetőségként találjuk a szorosabb együttműködés kialakítását más szolgálati ágakkal központi, területi és helyi szinten.

A **határellenőrzés** tekintetében a dokumentum az alábbi célokat határozza meg:

- *„A legnagyobb forgalmú határátkelőhelyek folyamatos, az átmenő forgalommal arányos működtetéséhez szükséges előerő (útlevélkezelő) biztosításának megteremtése,*
- *a meglévő határátkelőhelyek fejlesztése a gyors és biztonságos határátlépés feltételeinek kialakítása érdekében, az automatizált rendszerek minél szélesebb körű bevezetésének vizsgálata és forrásarányos megvalósítása,*
- *fejleszteni a szomszédos országokkal fennálló kétoldalú, valamint a nemzeti szervekkel fennálló két- és többoldalú határforgalom-ellenőrzésre vonatkozó együttműködést az integrált határbiztonsági modell megvalósítása érdekében.”*

A **bűnmegelőzés** területén – mely szintén kapcsolódik a határellenőrzési tevékenységhez – a dokumentum az alábbi cselekményeket nevesíti, melyek mindegyike jelentőséggel bír a cikk témájával kapcsolatban, mert mindegyik cselekmény megvalósulhat vasúti határátlépéskor.

„A határon átnyúló bűnözés tekintetében az alábbi kiemelt elkövetési módszerekkel számolunk:

- a) *embercsempészás;*
- b) *emberkereskedelem, kábítószer-csempészás, fegyvercsempészás, védett állat- és növényfajok illegális kereskedelme, egyéb, az államhatárhoz kapcsolódó bűncselekmények;*
- c) *külföldi terrorista harcosok, terrorizmussal érintett személyek megjelenése;*
- d) *hamis okiratokkal elkövetett tiltott határátlépés, jogellenes tartózkodás, továbbutazás;*

- e) *gépjárművekben, vasúti szerelvényekben megbújva elkövetett tiltott határátlépés és továbbutazás;*
- f) *államhatár védelmét biztosító berendezések rongálása, azon való tiltott átjutás.”*

A bűnüldözés stratégiai céljai közül az alábbi hozható összefüggésbe a cikkel:

„A terrorista bűncselekmények vagy egyéb súlyos bűncselekmények megelőzése, felderítése és nyomozása céljából növelni a személyek utazásával kapcsolatba hozható uniós és hazai adatbázisokban elérhető adatokon alapuló szűrő-ellenőrző kapacitásokat.”

A kockázatelemzés stratégiai célkitűzése:

„Fejleszteni a Rendőrség és a határellenőrzésben érintett más szervek közötti adat- és információcserét, a közös kockázatelemzés rendszerét és módszertanát.”

A határbiztonság és a határigazgatási stratégiai célok értékelése

A határbiztonság érdekében végzendő és a stratégiai célokban megfogalmazott feladatok értékelhetők határvédelmi követelményekként is, ugyanis ezeket a feladatokat az ország biztonsága érdekében el kell végezni, így azok nem elhagyhatók. Vizsgálatom arra terjed ki, hogy mit jelentenek ezek a célok a vasúti határellenőrzésre nézve.

A legerősebb cél a megfelelően hatékony határellenőrzési rendszer működtetésének megfogalmazása. Ha e mellé tesszük a bűnüldözési stratégiai célokat, akkor ennek a vasúti szerelvények és utasok legalaposabb vizsgálatát kell jelentenie.

A határellenőrzési célok között szerepel a forgalommal arányos élőerő biztosításának megteremtése, ugyanakkor a SWOT-analízis gyengeségek oldalán a személyi állomány fluktuációját és annak megfelelő ütemben történő pótlását találjuk, vagyis ez azt jelenti, hogy nem minden esetben lehetséges a vizsgálathoz a forgalom megkívánta megfelelő létszám biztosítása. A vizsgálatok elvégzése azonban szükséges, így a határállomási tartózkodási időt a folyamatosan biztosítható létszám függvényében kell meghatározni.

A többi stratégiai cél az ellenőrzés gyorsabbá tételére irányul, és mint ilyenek, teljes mértékben találkoznak a vasútvállalatok szolgáltatásfejlesztési igényeivel.

2. A nemzetközi vasúti közlekedés

A vasúti határállomások üzemi folyamatainak elemzése előtt szükségesnek tartom bemutatni a nemzetközi vasúti közlekedés főbb jellemzőit: a szereplőket, a használt járműveket, illetve a teherszállítás területén kiemelten fontos áruszállítási folyosókat, mert ezek mindegyike hatással van a határállomások üzemi folyamataira.

Szereplők

A társadalmi, gazdasági élet szinte valamennyi megnyilvánulása közlekedési igényeket, szükségleteket támaszt. Ennek oka, hogy a termelés és a fogyasztás időben és térben nem esik egybe, valamint, hogy a társadalom tagjai a különböző szükségleteiket csak különböző helyeken tudják kielégíteni. A mai, globális világban ezek a szükségletek nem állnak meg az országhatároknál, hanem egész Európára és a világra kiterjednek.

A közlekedési szükségletek egyik kielégítési módja a vasúti közlekedés, mely egyszerre sok személy és nagy tömegű áru szállítását teszi lehetővé viszonylag gyorsan és gördülékenyen. Emiatt Európában jelentős számú nemzetközi személy- és tehervonat közlekedik.

A nemzetközi vasúti közlekedés tervezése és lebonyolítása során több szereplőnek kell egyezsége jutnia egy-egy vonat leközlekedtetésére érdekében. Az igények és a lehetőségek összhangja biztosítja azt, hogy a nemzetközi vonatok közlekedhessenek.

Az igények felmérése a **vasútvállalatok** feladata, ők egyeznek meg az egyes vonatok közlekedéséről, legyen szó személyszállító vagy akár tehervonatról. A vasútvállalatok különböző nemzetközi fórumokon állapodnak meg a vonatokról, azok közlekedési napjairól, összeállításáról, menetrendi fekvéséről. A közlekedtetni kívánt vonatokról ún. menetvonaligényt nyújtanak be a kapacitáselosztó szervezet felé.

A vasútvállalatok nem rendelkeznek vasútpálya-kapacitással, az az adott állam tulajdonában van. A szűkös kapacitások elosztását egy erre hivatott szerv végzi minden európai országban. A

kapacitáselosztó szervezet a hozzá befutó vasútvállalati igénylések és az érvényes előírások szerint végzi el a vasúti pályakapacitás elosztását, azaz készíti el a vonatok menetrendjét. Nemzetközi vonatok esetében a kapacitáselosztó szervezetek nemzetközi együttműködése keretében készül el a menetrend.

Egyes országokban – így Magyarországon is – külön szervezet létezik az állami tulajdonú vasúti pálya fenntartására és kezelésére. Az **infrastruktúra-kezelő szervezet** (pályavasút) azon kívül, hogy felel a vasúti pálya állapotáért, leközlekedteteti a vasútvállalatok által megrendelt vonatok a kapacitáselosztó által készített menetrend alapján. Nemzetközi vonatok esetében az egyes határármenetekben folyamatos kapcsolatot tart a szomszédos infrastruktúra-kezelő szervezettel a vonatok közlekedtetése érdekében.

A nemzetközi vonatok közlekedésük során átlépnek egy, esetenként több államhatárt. Az egyes határszakaszokon – így az adott vasúti határállomáson is – történő határrendészeti feladatok az adott ország EU-hoz való viszonyától függnnek (schengeni határ, schengeni külső határ, nem schengeni határ). A határállomásokon szükséges feladatok elvégzése tekintetében az illetékes **határrendészeti szervekkel** szükséges az egyeztetés.

Az áruk vasúti szállítási piaca szinte egész Európában liberalizált, így elmondható, hogy nagyon sok szállítató cég van jelen, és a vasúti áruszállításokat jelentős számú vasútvállalat végzi. A közlekedő nemzetközi tehervonatok száma egyre nő, ezért már külön vasúti áruszállítási folyosók kialakítása is szükségessé vált.

Nemzetközi forgalomban közlekedő vasúti kocsik

RIC/AVV (RIV)

A vasutak nemzetközi szervezete, az UIC¹³ által kiadott szabályozásoknak megfelelő vasúti kocsik közlekedhetnek nemzetközi forgalomban. A személykocsikra a RIC¹⁴, a teherkocsikra a RIV¹⁵ szabályzatot felváltó AVV¹⁶ előírás vonatkozik.

¹³ UIC – Union Internationale des Chemins de Fer

¹⁴ RIC – Regolamento Internazionale Carozze

¹⁵ RIV – Regolamento Internazionale Veicoli

¹⁶ AVV – Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen

RIC forgalomnak megfelelő vasúti személykocsi látható az 1. ábrán, valamint RIV forgalomnak megfelelő teherkocsi látható a 2. ábrán (a teherkocsikon meghagyták a RIV jelet).

A kocsik nemzetközi forgalma négy alapelv szerint zajlik¹⁷:

1. kölcsönös együttműködés;
2. kölcsönös elismerés (vizsgálatok, műszaki feltételek, felelősség átvétele);
3. kötelező továbbítás;
4. természetbeni kiegyenlítés.



1. számú ábra. RIC forgalmú személykocsi (forrás: <https://hiveminer.com/Tags/bpmz%2Cdb/Recent>)

Az első alapelv lényege a tájékoztatási kötelezettség. A vonatok közlekedésével kapcsolatos információkat a társvasutak megosztják egymással, így különösen a rakományok, járművek, illetve azok műszaki kérdéseinek információit.

A második alapelv lényegében egy kölcsönös minősítési eljárás, mely kiterjed a műszaki előírásokra, vizsgálati módszerekre és technológiákra, valamint a karbantartási rendszerekre. Ebben az esetben a

¹⁷ Dr. Gitta Ferenc: A három betű hatalma, Indóház Extra, VIII. évf., 2013/3 szám, pp. 7-10., 10. o.

határállomáson a vasúti átvételi eljárás elmarad, erre nem kell időt tervezni a technológiában. Ez az alapelv a határtartózkodások rövidítésére irányul, amely egyes esetekben ellentétes irányú lehet a védelmi alapelvekkel.



2. számú ábra: RIV forgalmú teherkocsi
(forrás: [https://rch.railcargo.com/file_source/rail-cargo/rch/downloads/leistungen/waggon/office%20wagen/5958_Eas\(-x\).pdf](https://rch.railcargo.com/file_source/rail-cargo/rch/downloads/leistungen/waggon/office%20wagen/5958_Eas(-x).pdf))

A harmadik alapelv az utasok és a fuvaroztatók érdekeit szolgálja. Célja, hogy a használó vasút tegyen meg minden tőle telhetőt a kocsi továbbításáért, és csak a legszükségesebb esetekben sorozza ki a kocsit a vonatból.

A negyedik alapelv a vasútállatok egymás közötti kocsifutás-teljesítmények elszámolását szolgálja.

TAP/TAF TSI

A TAF/TAP TSI¹⁸ olyan vasúti interoperabilitást elősegítő szabályrendszerek, melyek a nemzetközi vonatok közlekedését hivatottak támogatni.

¹⁸ TAF/TAP TSI – Technical Specification for Interoperability relating to Telematics Applications for Freight/Passenger Services

A TAP/TAF személy- és áruszállítási szabályrendszerek kiterjednek többek között a kocsikra, a szolgáltatásokra és a vonatok közlekedésére. Alkalmazásuk az európai vasutak számára kötelező.

3. A vasúti határállomások üzemi folyamatai

Az előző fejezetben bemutatott nemzetközi vasúti közlekedés egyik legfontosabb kérdése a vonatok határállomási tartózkodásnak meghatározása. Az időszükséglet meghatározását vasúti és rendészeti oldalról is vizsgálni kell. Ebben a fejezetben a két szektor feladatait elemzem abból a célból, hogy a szükséges időfelhasználások optimumait meg tudjuk állapítani.

Vasúti határállomások kijelölése, típusai és kialakítása

A határállomások üzemi folyamatait nagymértékben befolyásolja, hogy az adott vasútállomás melyik határállomás-típusba tartozik. A határállomás típusát államközi és kétoldalú infrastruktúra-kezelői megállapodások határozzák meg. Ilyen szabályozások¹⁹:

- államközi egyezmény a vasúti határforgalomról,
- infrastruktúra-kezelő társaságok közötti határforgalmi megállapodás,
- helyi szintű szabályozás minden határállomásra külön-külön elkészítve.

A határállomásoknak már csak schengeni külső határok esetén van szerepe. A schengeni határokon belül ezeken az állomásokon már csak az esetleges vasúti üzemváltással kapcsolatos feladatokat végzik. Az egyes határállomások elnevezése a vasútüzemi és a hatósági folyamatok végzésének helyére utal²⁰.

Közös határállomás

¹⁹ Lévai Zsolt: Vasúti határállomások és munkafolyamataik, egyetemi tansegédlet, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, RTK, 2018., 11. o.

²⁰ Harmatos János – Kárpáti László – Lévai Zsolt: Állomási és forgalmi technológiák, MÁV Rt. Tisztképző Intézetének jegyzete, Budapest, 2004., 95. o.

Itt mindkét állam hatóságai és vasúti szervei jelen vannak, mindkét állam és vasút részéről a határállomási folyamatok itt realizálódnak. Ilyen állomás Gyékényes és Murakeresztúr.

Üzemváltó állomás

A vasutak közötti átadás-átvétel ezen az állomáson történik, valamint az adott ország hatóságai is itt végzik az ellenőrzéseket.

Ilyen: Nyírábrány, Biharkeresztes.

Határállomás

Csak a területi állam hatóságai vannak jelen, és az ellenőrzéseket itt végzik el. Ilyen állomás Magyarbóly, Kelebia, Lőkősháza.

A vasúti határállomások kialakítása eltérhet a többi vasútállomás kialakításától. Ennek fő oka, hogy ezeken az állomásokon a vasútüzemi mellett hatósági műveletek is felmerülnek, melyek ellátásához esetlegesen külön berendezések és helyiségek szükségesek.

A határállomásokon lehetővé kell tenni az oda érkező vonatok hatósági vizsgálatát, ezért vágányhálózatukat úgy kell kialakítani, hogy megfelelő számú vágány álljon rendelkezésre a vonatforgalom lebonyolításához és a vizsgálatok lefolytatásához. Egyes esetekben elképzelhető, hogy a vizsgálat helye nem azon a vágánycsoporton van, amelyet a belföldi vonatok is használnak, ilyen esetekben egy külön, vizsgáló vágánycsoportot kell kialakítani a nemzetközi vonatok részére. Ezt a vágánycsoportot az állomás határ felőli végén kell kialakítani. A biztonság miatt az ilyen vágányok mellett is célszerű peronokat kialakítani.

Az állomásokon ki kell jelölni azokat a területeket, ahol a különböző vizsgálóberendezéseket és technikai eszközöket (például hőkamera) fel lehet állítani.

Ugyancsak fontos kialakítási szempont a határállomásokon, hogy azokat a személyeket, akik valamilyen oknál fogva nem léphetik át a határt és ellenük hatósági intézkedés szükséges, megfelelő helyen tudják őrizni addig, amíg el nem szállítják a megfelelő helyre. Ezért a határállomásokon szükséges előállító-helyiség kialakítása, mely rendelkezik minden olyan felszereléssel, amellyel a feltartóztatott személyek biztonságos őrzése megvalósítható.

A határállomáson szolgálatot teljesítő rendészeti állomány részére szükséges külön tartózkodóhelyiségek, illetve tisztálkodási lehetőségek kialakítása. Amennyiben az állomány nem tartózkodik folyamatosan a határállomáson, szükséges lehet megfelelő számú parkolóhely kijelölése az állomás előterében a gyaloglási távolságokat figyelembe véve.

A magyarországi vasúti határállomásokat vizsgálva kijelenthető, hogy a legtöbb határállomás kialakítása nem felel meg ezeknek a követelményeknek. Ennek oka lehet, hogy ezek az állomások építésükor nem határállomásnak készültek, csak az idők folyamán váltak azzá.

Határállomásokon végzendő vasútüzemi műveletek

A határállomásokon természetesen a **forgalmi tevékenységek** ugyanazok, mint más vasútállomásokon. Ilyen feladatok lehetnek:

- vonatok fogadása és indítása;
- vonatok keresztezésének lebonyolítása;
- tolatások megszervezése és lebonyolítása.

Ezekon kívül a forgalmi műveletek közé sorolják a szükséges mozdonycserék lebonyolítását is. Ez akkor válik szükségessé, ha a vasútállomások nem állapodnak meg az egy vonatgéppel történő továbbításban (ennek lehetnek adminisztratív, kereskedelmi és fizikai akadályai is).

Ugyancsak forgalmi tevékenység a vasutak közötti átadás-átvétel lebonyolítása. Ez a feladatcsoport csak közös és üzemváltó állomásokon merül fel. Az átadás-átvétel folyamata a személy- és tehervonatok esetében eltérő lehet. Ebbe a folyamatba tartozik a vonatfelvétel és a fékpróba, melyet az átvevő pályavasút személyzete végez el.

A vonatok közlekedtetése a két ország infrastruktúra-kezelőjének együttműködésével valósul meg. A vonatok indítása csak az ellenőrzés befejezése után történhet meg, melyre az engedélyt az ellenőrzést végző hatóság adja meg a pályavasút részére. A vonat közlekedtetésének feltétele, hogy a szomszéd vasút fogadja azt. A két határállomás között a vonatokat nem lehet feltartóztatni (kivéve üzembiztonsági okból).

A határállomási **kereskedelmi műveletek** közé személyvonatok esetében az utasforgalmi és a személykocsikkal, tehervonatok

esetében az árukkal, kocsikkal és a fuvarokmányokkal végzendő műveletek tartoznak.

Az utasforgalmi műveletek az utasok ki- és beszállásából, illetve a szükséges utastájékoztatási műveletekből állnak.

A személykocsikkal kapcsolatos műveletek nagyban függnnek az előzőkben már ismertetett RIC, illetve TAP TSI megállapodások alkalmazásától, illetve az ún. bizalmi elv bevezetésétől (RIC 2. alapelv). Alapesetben az átvevő vasút tételesen megvizsgálja a szerelvénybe besorozott összes kocsi, és csak a vizsgálat befejezése után adja meg a hálózatra való belépési jogosultságot. Ez természetesen jelentős állásidőt eredményez az állomáson. Bizalmi elv bevezetésekor ez a vizsgálat elmarad, ennek időszükségletével a technológia készítésekor nem kell számolni. A vasútállatok érdeke, hogy az átadás-átvétel folyamata bizalmi elv alapján működjön, mert így a határállomási tartózkodás jelentősen rövidíthető. Ennek feltétele az RIC/TAP TSI szabályok elfogadása és kölcsönös alkalmazása.

A tehervonatoknál az áruk vizsgálata szintén a bizalmi elv kérdése. A fuvarozás folyamán az árukban bekövetkezett kárért a vasútállalat a felelős, amennyiben az árut nem megfelelően helyezték el, illetve rögzítették a vasúti kocsiiban. Az átvevő vasút vizsgálhatja ezek megfelelőségét a károk megelőzése érdekében. Bizalmi elv alkalmazása esetén bízunk az átadó vasútban, hogy ezeket a feladatokat megfelelően oldotta meg.

A teherkocsik vizsgálata hasonlós a személykocsikéhoz. Amennyiben a kocsi RIV jellel ellátott vagy megfelel a TAF TSI előírásoknak, akkor alkalmazható a bizalmi elv, és a vizsgálat mellőzhető.

A fuvarokmányok kezelése egyre inkább az informatika feladata. A fuvarlevelek és egyéb dokumentumok, valamint a fuvarozáshoz használt rakszerek átadása-átvétele, valamint az adatok vizsgálata informatikai úton valósul meg.

Különleges határállomás Záhony. Az előző feladatokon túl a nyomtávsváltásból adódó többletfeladatokat is el kell látnia. Az Európában használatos normál nyomtáv (1435 mm) és a volt Szovjetunió területén alkalmazott széles nyomtáv (1520 mm) miatt a keletről érkező szerelvények nem tudják közvetlenül folytatni útjukat Ukrajnából Magyarországra. A probléma vasútüzemi megoldása a nyomtávsváltás, melynek háromféle megoldása létezik.

Az egyik megoldás a vasúti kerékpárok nyomtávolságának átállítása (állítható nyomtávolságú kerékpárok alkalmazása). Ehhez speciális nyomtávvaltó berendezés szükséges. Ilyen található például a lengyel-fehérorosz határon Brestben.

A másik megoldás a vasúti kerékpárok cseréje. Ezt a megoldást alkalmazzák a magyar-ukrán határon is a személykocsik esetében. A kerékpárcsere a határ ukrán oldalán, Csap állomáson történik.

Végül a harmadik megoldás az átrakás a széles nyomtávú kocsikból a normál nyomtávú kocsikba. Ezt az eljárást a teherkocsik esetében alkalmazzák. Ez a művelet a magyarországi oldalon, Záhonyban történik. Ebben az esetben biztosítani kell, hogy a széles és normál nyomtávú kocsik egymás mellé tudjanak állni, és különféle rakodó berendezésekkel (targoncák, daruk stb.) történik az áruk átrakása. A határelenőrzési műveleteket még az átrakás megkezdése előtt el kell végezni, hogy maga a művelet ne váljék feleslegessé.

4. A rendvédelmi hatóságok műveletei

A vasúti határállomásokon a vasútüzemi feladatok mellett a rendvédelmi feladatokat is el kell látni. Ebben a fejezetben ezeket a feladatokat vizsgálom abból a célból, hogy megállapítható legyen a határállomási tartózkodási időkre gyakorolt hatásuk.

Személyek ellenőrzése

A határállomásra érkező kilépő vonat esetében először megtörténik az utascsere, leszállnak azok, akik csak eddig utaztak, és felszállnak, akik innen akarnak külföldre utazni. Így a vonaton már csak nemzetközi utasok tartózkodnak.

Belépő vonat esetében a helyzet pont fordított: először következik a belépő utasok ellenőrzése, és utána következik az utascsere: érkező utasok leszállása, belföldre induló utasok felszállása.

Az ellenőrzést mobil okmány- és ujjnyomatolvasó eszközök használatával kell végrehajtani. Ennek során az alábbi feladatokat az alábbi sorrendben kell végrehajtani²¹:

²¹ 24/2015 (X. 15.) ORFK Utasítás a Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról, 193. pont,

- a) a vonat ellenőrzési ponton történő fogadása;
- b) a vonatra történő felszállás, napszaknak megfelelő köszönés;
- c) a vonaton a személyek egyesével történő ellenőrzése a minimum ellenőrzés vagy az alapos ellenőrzés során meghatározottak szerint;
- d) a vonatról történő leszállás.

Általános előírás, hogy amennyiben a ki- és beléptetés bélyegzőlenyomattal történik (3. ábra), akkor a vasúti határátkelőhelyre kiadott **bélyegzőket** a munkaközi szünetre érkezéskor és távozáskor, továbbá minden nemzetközi vonat érkezése előtt és indulása után is ellenőrizni kell.



3. számú ábra. Ellenőrzés vasúti személykocsiban (forrás: <https://www.lokal.hu/2017-08-korozott-szir-ferfit-fogtak-el-a-magyar-hataron/>)

A szerelvényt a személyek ellenőrzésének megkezdésétől annak menesztéséig (indulásra történő felhatalmazásáig) két oldalról az

https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=A15U0024.ORF&targetdate=ffffff4&printTitle=24/2015.+%28X.+15.%29+ORFK+utas%C3%ADt%C3%A1s&referer=http%3A//net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi%3Fdocid%3D00000001.TXT,
letöltve: 2018. 08. 27.

illetéktelen le- és felszállások megakadályozása céljából biztosítani kell (4. ábra).

A biztosító felelős:

- a határforgalom-ellenőrzés megkerülésének megakadályozásáért;
- a vasúti járművek és szállítmányok biztosításáért;
- a biztosítás alatt lévő járművekre illetéktelen személyek felszállásának megakadályozásáért;
- annak engedély nélküli elhagyásának megakadályozásáért;
- valamint tárgyak, értékek, iratok, tiltott anyagok az ellenőrzésen kívül álló vagy már ellenőrzött személyek részére történő átadásának megakadályozásáért.

A határforgalom ellenőrzését támogató informatikai rendszerek leállása esetén a vasúti határforgalom ellenőrzése során – a mobil okmányolvasó eszközök működésképtelensége esetén – rádió segítségével az ügyeleti szolgálaton keresztül kell a személyeket ellenőrizni. A járművekről az utasokat leszállítani, azok okmányait összegyűjteni nem lehet, kivéve, ha elkülönített helyen történik az ellenőrzés.



4. számú ábra: Biztosító személyzet (forrás: <https://www.baon.hu/kek-hirek/helyi-kek-hirek/ittasan-vezette-a-vonatot-kunszentmiklosrol-a-mozdonyvezeto-1308963/>)

Menet közbeni ellenőrzés

Amennyiben a határforgalmi szerződésben a felek rögzítik, a menetrend szerint közlekedő vonatokon lehetséges az úti okmányok menet közbeni ellenőrzése is. Ez kilépő vonatok esetében praktikusán a határállomás előtti utolsó megállási helytől kezdődik, illetve belépő vonatoknál a határállomás utáni első megállásig tart. Amennyiben a határállomás utasforgalma jelentős, nem célszerű alkalmazni, mert az ott felszálló utasokat ugyanazok vizsgálják, akik a vonaton is ellenőriznek, mivel külön állomási vizsgáló személyzet nincs, így a határállomási utasok vizsgálata csak a vonat megérkezése után lehetséges, amely ilyen esetben sok időt vesz igénybe. Azt mindenképpen biztosítani kell, hogy ellenőrzés nélkül senki se szállhasson fel a vonatra, illetve ne szállhasson le arról.

A menet közbeni ellenőrzés alatt nem lehet csak a határátlépő utasokat ellenőrizni, mert ez könnyen kikerülhető lenne, ezért minden, a vonaton utazó átveszi a procedúrán, amelyet a törvények értelmében minden állampolgárnak tőnie kell.

A menet közbeni ellenőrzést is mobil okmány- és ujjnyomatolvasó eszközök használatával, valamint annak az ellenőrzési folyamatba történő beépítésével kell végrehajtani.

A vasúti járművek ellenőrzése, a kutatás technológiája

A vasúti kocsik szerkezeti kialakítása lehetőséget nyújt csempészésre is. Ez jelenthet áruk csempészését, de embercsempészetet is. Ezért a határállomásokon szükséges a kocsik átvizsgálása, azaz kutatása. Ezt a műveletet minden nemzetközi személyszállító, teherszállító és Ro-La²²-vonattal kapcsolatos járműellenőrzési feladatok végrehajtásával párhuzamosan kell elvégezni. A feladat elvégzése előtt fel kell venni a kapcsolatot a pályavasút illetékesével, és tájékoztatást kell adni²³:

²² Rollende Landstrasse – gördülő országút, speciális vasúti kocsikkal közlekedő kamionszállító vonat

²³ 24/2015 (X. 15.) ORFK Utasítás a Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról, 197. pont, <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=A15U0024.ORF&targetdate=ffffff4&printTitle=>

- a) a kutatási feladat megkezdéséről,
- b) a kutatást végrehajtó személy tartózkodási helyéről,
- c) a feladatvégrehajtás tervezett időtartamáról.

A vizsgálat befejezését szintén be kell jelenteni a pályavasút alkalmazottjának.

A kutatás kiterjed valamennyi, utasok által használt helyiségre (például: fülkék, mosdók, illemhelyiségek), valamint egyéb olyan helyekre, ahová az elrejtőzés gyanúja felmerülhet (például: mennyezeti üregek, akkumulátorládák stb.). Amennyiben ez szükséges, az utasfülkéket a kutatás idejére ki lehet üríteni.

Tehervonatok esetében a vizsgálat elsősorban a vasúti és vámzárak épségére és érintetlenségére terjed ki, illetve itt is ellenőrizni kell azokat a helyeket, ahova illetéktelenek elrejtőzhetnek (például: alvázkeret, fékezőállás stb.).

Amennyiben a csempészésről konkrét információ van, illetve a zárak épsége sérült, a kocsit a vasút képviselőjével közösen fel kell nyitni, melyet jegyzőkönyvezni kell.

Kábítószer- és személykereső kutyák alkalmazása

A vasúti járművek ellenőrzése történhet kábítószer- vagy személykereső kutya igénybevételével is (5. ábra). A jogszabályok felhatalmazták a rendészeti szerveket, hogy a határátlépő személyek testét, ruházatát, csomagjait és az átlépésre használt járművet (ebben az esetben: vasúti kocsit) kutya segítségével átkutassák.



5. számú ábra: Keresőkutya alkalmazása (forrás: police.hu)

A keresőkutyák tiltott anyagokat, illetve illegális határátlépőket keresnek. Ilyen esetben az ellenőrzés ideje tovább tart, mint az általános esetekben.

A kutyák alkalmazásának fontos kritériuma, hogy ne legyenek agresszívok, támadó jellegűek, mert a vasúti kocsik viszonylag szűk zárt tere (fülke) negatívan hathat egyes emberek viselkedésére, amikor még a fülkébe egy nagyobb testű kutya is bejön. A kevés mozgástér és a kutya agresszív viselkedése félelemmel töltheti el az utast, ezért fontos az állat nyugodtsága. A szűk terek miatt vasúti kutatásra kisebb termetű kutya igénybevétele ajánlott²⁴.

Előfordulhat, hogy a fülkében már tartózkodik egy kutya vagy egyéb, szállítható háziállat. A keresőkutyák viselkedése más kutyák részéről agresszivitást válthat ki, ugyanakkor például gyermekek részéről barátkozás nyilvánulhat meg feléjük. A szolgálati kutyákat az ilyen szituációkra képezni kell²⁵.

A határok védelme a vasúti pályák mentén

²⁴ Éberhardt Gábor: Határrendészeti kérdések, In: Rácz József (szerk.): Rendészeti ismeretek a kábítószer-problémával kapcsolatban, pp. 364-411, 383-384. o., IRM Büntetőpolitikai Főosztály, Budapest, 2009

²⁵ uo.



6. számú ábra: Határkapu (forrás: https://nepszava.hu/3025226_a-nemet-kormanypart-szerint-a-hatar-lezarasa-is-merlegelhető-egy-ujabb-menekultvalság-eseten)

Az 1. fejezetben meghatározott határőrizet feladata a határok védelme. A déli határszakaszon bevezetett szigorúbb védelem megköveteli, hogy a határ teljes hosszában fizikai akadállyal legyen védve. Ez alól a határt átszelő vasútvonalak sem kivételek. Ezért Magyarország egyes vasúti határain kapu védi az ország területét (6. ábra). Ilyen esetben a vonat csak akkor indulhat el, ha a kaput kinyitották, és annak őrzése megoldott. A vonatok a nyitott kapun áthaladhatnak, mellettük nem szükséges megállni. A vonatok elhaladása után a kaput haladéktalanul zárni kell. A kapuk nyitási idejét be kell építeni az állomási tartózkodási időbe.

Összefoglalás

Az Európai Unió egyik alapjoga a mozgás szabadságának joga²⁶. Ez azt jelenti, hogy az uniós polgárokat nem lehet korlátozni mozgásukban. Elvi síkon maradva, a vasúti határállomási hatósági vizsgálat a személyi szabadság korlátozását jelenti. Ezt Balla József is

²⁶ Az Európai Unió alapjogi chartája (2016/C 202/02), 45. cikk, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:12016P/TXT&from=EN>, letöltve: 2019. 12. 27.

megerősíti 2010-es tanulmányában²⁷. Bárki és bármi miatt feltartóztatott vonat korlátozhatja a többi utast mozgásában, különösképpen akkor, ha a feltartóztatás miatt bekövetkező késésből adódóan időt, illetve csatlakozásokat veszít az illető polgár. Éppen ezért szükségesek olyan megoldások, melyek az esetek döntő többségében garantálják, hogy a vonatok határvizsgálata miatt késés nem keletkezik, a mozgás szabadsága az azt megilletők számára biztosítható.

Magyarország védelmi felkészítésének keretében ugyanakkor a határokon meg kell felelni az országvédelmi követelményeknek is, mert jogos elvárás az ország polgáraitól, hogy az állam védje őket és az ország területét az idegen agressziótól.

Kétféle cikkem az ország védelmi felkészítésének egy speciális területével, a határvédelemmel foglalkozik. A publikáció célja olyan újfajta határellenőrzési eljárások adaptálhatósági vizsgálata, melyek elősegíthetik a védelmi-ellenőrzési feladatok és a vasúti versenyképesség egyidejű fejlesztését. A téma megfelelő körüljárhatósága indokolja a két részletben történő megjelenést.

A cikk első részében elemeztem a határőrizeti feladatokból és a stratégiai határigazgatási stratégiai célokból levezethető határvédelmi követelményeket. Ezután bemutattam a vasúti határállomásokat és az ott végzendő vasútüzemi és rendvédelmi feladatokat. A követelmények és feladatok elemzése alapvető a fejlesztési javaslatok megfogalmazásához, melyet a cikk második részében teszek meg.

Irodalomjegyzék

1. Balla József: A biztonság növelése a határforgalom-ellenőrzésben, Határrendészeti tanulmányok, VII. évf. 2010/1. szám, pp. 97-105, ISSN 2061-3997, http://rendeszet.hu/hatarrendeszetitagozat/2010_evi_1_szam.pdf, letöltve: 2019. 12. 27.
2. Boda József (főszerk.): Rendészettudományi szaklexikon, Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest, 2019, ISBN 978-963-531-093-7, <http://www.kiadvanyok.ludovika.hu/users/default/dialogcampus/eb>

²⁷ Balla József: A biztonság növelése a határforgalom-ellenőrzésben, Határrendészeti tanulmányok, VII. évf. 2010/1. szám, pp. 97-105, 104. o., ISSN 2061-3997, http://rendeszet.hu/hatarrendeszetitagozat/2010_evi_1_szam.pdf, letöltve: 2019. 12. 27.

- [ooks/978-963-5310-93-7/pdf/743_rendezettudomanyai_szaklexikon_e.pdf](https://books/978-963-5310-93-7/pdf/743_rendezettudomanyai_szaklexikon_e.pdf), letöltve: 2020. 05. 08.
3. Éberhardt Gábor: Határrendészeti kérdések, In: Rácz József (szerk.): Rendészeti ismeretek a kábítószer-problémával kapcsolatban, pp. 364-411, IRM Büntetőpolitikai Főosztály, Budapest, 2009, http://bunmegelozes.easyhosting.hu/dok/rendeszeti_ismeretek_a_kabitoszer_problemaival_kapcsolatban.pdf, letöltve: 2019. 12. 27.
 4. Európai Biztonsági Stratégia – Biztonságos Európa egy jobb világban, Luxembourg, 2009, ISBN 978-92-824-2427-8, <https://www.consilium.europa.eu/media/30811/qc7809568huc.pdf>, letöltve: 2019. 12. 27.
 5. Az Európai Parlament és Tanács 562/2006/EK Rendelete (2006. március 15.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok közösségi kódexének (Schengeni határellenőrzési kódex) létrehozásáról, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R0562&from=HU>, letöltve: 2020. 12. 03.
 6. Az Európai Unió alapjogi chartája (2016/C 202/02), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:12016P/TXT&from=EN>, letöltve: 2019. 12. 27.
 7. Dr. Gitta Ferenc: A három betű hatalma, Indóház Extra, VIII. évf., 2013/3 szám, pp. 7-10., ISSN 1788-3288
 8. Harmatos János – Kárpáti László – Lévai Zsolt: Állomási és forgalmi technológiák, MÁV Rt. Tisztképző Intézetének jegyzete, Budapest, 2004.
 9. Horváth Attila: Közlekedési hálózat és az ország védelmi képesség kapcsolata (védelmi követelmények a közlekedésfejlesztésben), Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Budapest, 2005., pp 1-9., http://old.biztonsagpolitika.hu/documents/1277414270_horvath_attila_kozlekedesi_halozat_es_az_orzag_vedelem_kepesseg_kapcsolata_-_biztonsagpolitika.hu.pdf, letöltve: 2020. 02. 10.
 10. Horváth Attila: A közúti, vasúti és vízi közlekedés terrorfenyegetettségének jellemzői, In: Tálás Péter (szerk.):

Válaszok a terrorizmusra II. – A politikai marketing csapdájában, Mágustudió, Budapest, 2006., pp. 321-336, ISBN 963-219-756-9

11. Lévai Zsolt: Vasúti határállomások és munkafolyamataik, egyetemi tansegédlet, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, RTK, 2018.
12. Lipics László: Az integrált határbiztonsági rendszer fejlesztésének lehetőségei, doktori (PhD) értekezés, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Hadtudományi Doktori Iskola, Budapest, 2013. DOI: 10.17625/NKE.2013.022, <http://m.ludita.uni-nke.hu/repozitorium/bitstream/handle/11410/9709/Lipics%20L%20C3%A1szl%C3%B3%20C3%A9rtekez%C3%A9s?sequence=1&isAllowed=y>, letöltve: 2019. 08. 22.
13. Magyarország Alaptörvénye, <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100425.atv>, letöltve: 2019. 12. 27.
14. Magyarország Nemzeti Integrált Határigazgatási Stratégiája 2019-2021, <https://www.kormany.hu/download/6/eb/a1000/Magyarorsz%C3%A1g%20Nemzeti%20Integr%C3%A1lt%20Hat%C3%A1rigazgat%C3%A1si%20Strat%C3%A9gi%C3%A1ja%202019-2021.pdf>, letöltve: 2019. 12. 27.
15. Szászi Gábor: Katonai logisztika, In: Lakatos Péter (szerk.): Logisztika a közszolgálatban, Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 2018., ISBN 978-615-5764-55-4, https://akfi-dl.uni-nke.hu/pdf_kiadvanyok/web_PDF_EKM_Logisztika_a_kozszolgalatban.pdf, letöltve: 2019. 12. 21.
16. 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről, <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99400034.tv>, letöltve: 2020. 02. 10.
17. 24/2015 (X. 15.) ORFK Utasítás a Határforgalom-ellenőrzési Szabályzatról, https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=A15U0024.ORF&targetdate=ffff4&printTitle=24/2015.+%28X.+15.%29+ORFK+utas%C3%ADt%C3%A1s&referer=http%3A//net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi%3Fdocid%3D00000001.TXT, letöltve: 2018. 08. 27.