

36. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
Had- és Rendészettudományi Szekció
Budapest, 2023. április 18-20.
Nemzeti Közszolgálati Egyetem
Rendészettudományi Kar

**A Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság múltja, jelene és
jövője**

Jelige: *Dunázás*

Pályamunka lezárásának időpontja: 2022.09.

2023.

Tartalomjegyzék

Rövidítések jegyzéke.....	4
Bevezetés.....	5
1. Duna.....	6
2. Dunai Vízürendészet története.....	6
2.1. Dunai Kerületi Kapitányság (1897-1940).....	7
2.2. Magyar Királyi Folyamőrség (1921-1939)	8
2.3. Dunai Motoros Mentőőrség (1926-1944)	8
2.4. Magyar Királyi Rendőrség Révkapitányságai (1939-1945)	9
2.5. Újra szervezés (1945-1966).....	9
2.6. Vízürendészeti Rendőrkapitányság (1966-tól)	10
3. Dunai Vízürendészet napjainkban	11
3.1. DVRK szervezeti felépítése és területmeghatározása	11
3.2. A DVRK állománya.....	13
4. A vízürendészet feladatkörei	14
4.1. Vízből mentés	16
4.2. Víziholttest kifogás	17
4.3. Fürdőzés és jégen való tartózkodás	18
4.4. Horgász-halász ellenőrzés.....	19
4.5. Helyszín és rendezvénybiztosítás.....	20
4.6. Vízi járművek ellenőrzése	21
5. Modern víziközeledés	23
5.1. Csónak	23
5.2. SUP (Stand-Up-Paddling)	24
5.3. Kajak-Kenu	25
5.4. Jet-ski	26
5.4.1. Motoros vízi sporteszköz	27

5.4.2. Motoros kishajó	28
5.5. Kiséphajó	29
6. A Dunai közbiztonság jövője	32
6.1. Technikai eszközök és speciális ruhák a DVRK-n	32
6.2. Képzési rendszer újragondolása	34
6.3. Szervezeti felépítés nehézségei	35
7. Fejlesztési javaslatok.....	37
8. Összegzés	41
<i>Irodalomjegyzék</i>	<i>42</i>
<i>Ábrajegyzék</i>	<i>43</i>
<i>Melléklet.....</i>	<i>44</i>

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

DKK - Dunai Kerületi Kapitányság

BM ÁVH - Belügyminisztérium Államvédelmi Hatóság

DVRK - Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság

BM - Belügyminisztérium

ORFK - Országos Rendőr-főkapitányság

BRFK - Budapesti Rendőr-főkapitányság

FKM - folyamikilométer

KMB - körzeti megbízott

SUP - Stand-Up-Paddling

BEVEZETÉS

A Tudományos Diákköri Konferenciára készített dolgozatommal kívánom bemutatni a Magyar Rendőrség egyik „speciális” szolgálatát a Vízirendészetet. Ezen belül is a Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság kialakulásáról, szervezeti felépítéséről, feladatairól szeretnék egy átfogó képet mutatni, valamint a jövőben várható és felmerülő nehézségeket feltérképezni.

Célom, hogy az állampolgárok megismerjék a rendőri szervezet ezen szakágát is, továbbá fel kívánom hívni a figyelmet a hozzá tartozó feladatkörökre és a jogszabályokra. Ugyanakkor kiemelten fontosnak érzem azt is, hogy az emberek ne féljenek az élővizeinktől, a folyótól és mellékágaitól, de tiszteletben tartsák annak természeti erejét és jelenségeit.

2016-ban szereltem fel a Rendőrség kötelékébe a Szolnoki Rendőrkapitányságra, mint közrendvédelmi járőr és 2018 óta vagyok vízirendőr. Először a Tiszai Vízirendészetnél motorcsónakvezetői beosztásban láttam el a szolgálataimat, majd a Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság Paksi Vízirendészeti Rendőrőrsén lettem hajóvezető, melyet jelenleg is betöltök.

Az így a megszerzett tapasztalataim segítségével kívánom szemléltetni, mennyire fontos szerepet kell betöltenünk a vízen és annak környezetében. Milyen gyönyörű történelmi múlttal rendelkezünk és a felgyorsult világban hogyan tudunk hatékonyabbak és ismertebbek lenni az állampolgárok által. Rendszerint szembesülök azzal a „problémával”, hogy sem a rendészetben dolgozók, sem pedig a civilek nincsenek tisztában azzal, hogy mit tevékenykedik valójában egy vízirendőr.

Hiszen a „Dunázás” egy relatívan zárt közösséget érint. Ennek ellenére meggyőződésem szerint a társadalom nyitott a folyó megismerésére és szabályozására. Ezáltal arra az elhatározásra jutottam, hogy ismertetem szeretett hívatásomat. A jelenünket annak 125 éves történelmi múltjára vezetem vissza, míg a jövőnket a rendőrség és a polgárok perspektíváik alapján kutatom.

1. DUNA

Egy folyó, mely tíz országot gazdagít meg jelenlétével, csodálatos természeti adottságaival és kulturális örökségeivel ajándékozta meg Európát. Sok esetben emlegetik a világon a „legnemzetközibb” folyójának. Németországban lévő Fekete-erdőtől 2857 kilométeren keresztül a Fekete-tengerig folyik. Magyarországot 417 kilométer hosszan szeli keresztül a főága.¹ Hazánkat tekintve kiemelkedően fontos szerepet tölt be a Duna. Lehetővé teszi a nemzetközi hajózást, így gazdasági és turisztikai szempontból is esszenciális. Kialakulása az Ókorra tekinthető vissza, ennek ellenére a XIX. századi változások következtében lett számomra érdekelt a történeti része. Mivel a folyó igénybevétele lényegesen felerősödött, így szükség lett annak szabályozására. Így nem csak magát a Dunát kellett kontrollálni, hanem a rajta lévő közlekedést és munkavégzést is indokoltá vált ellenőrizni és koordinálni.

2. DUNAI VÍZIRENDÉSZET HISTÓRIÁJA

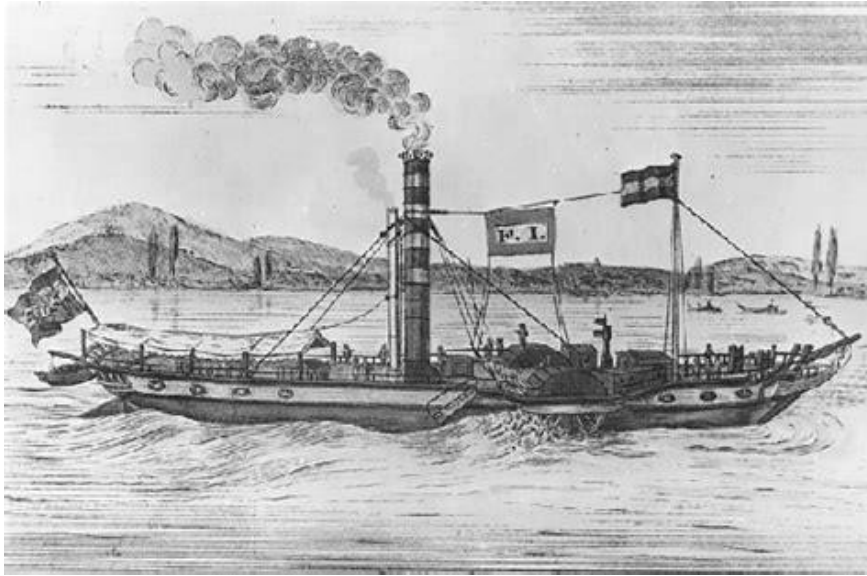
A XIX. század szerteágazó jogszabályrendszerének köszönhetően Magyarországon a hajózás jogilag nehézségekbe ütközött. A kiegyezést követően viszont a Vasúti és Gőzhajózási Főfelügyelőségnek egyik osztályát Magyarországra helyezték,² ezáltal kiadásra került egy kezdetleges vízirendészeti rendelet. Mindenképpen szükség volt az állami irányításra, amely a vízen való tartózkodást és közlekedést ellenőrizte, annak rendjét fenntartotta és biztosította. Hiszen az 1885. évi XXIII. tc., amely a vízjogról szólt kimondta, hogy a hajózás a szabályok és a rendeletek betartásával mindenkinek szabad, ellenben a vízhasználat csak akkor gyakorolható, ha ezzel a hajózás nem sérül.³ Elsődleges megoldásként Partkapitányság és Révkapitányságok alakultak meg.

Magyarország 1896-ban egy nagy fordulóponthoz ért, mikor a Vaskapu szabályozását elvégezték. Lehetőség nyílt a Felső-Duna és az Alduna biztonságos gőzhajózására, így a dunai víziközlekedés is jelentősen fellendült. Ezzel együtt létfontosságúvá vált, hogy létrehozzák annak rendészeti szabályozását. Ennek köszönhetően a Dunai Vízi (Folyam) Rendészet 125 éves történelmi múltját ismertethetem.

¹ [Európa folyója, a Duna \(klimapolitikaiintezet.hu\)](https://www.klimapolitikaiintezet.hu) (Letöltés ideje: 2022.08.03.)

² TÓTH István (1993): A magyar közlekedési hatóság jubileumai, Közlekedéstudományi Szemle XLIII. évf. (1993.) 10. szám 368-376. oldal

³ 1885. évi XXIII. törvénycikk a vízjogról 19., 27. §



1. sz. ábra: Első gőzhajó a Dunán

Forrás: [R.2d73acf8e167234e6c0256eba7423414 \(474×313\) \(bing.com\)](https://www.bing.com/images/ck?ui=ck&uiid=167234e6c0256eba7423414)
(Letöltés ideje: 2022. 09. 12.)

2.1. Dunai Kerületi Kapitányság (1897-1940)

1897-ben Megalakult a Dunai Kerületi Kapitányság (továbbiakban: DKK), amely a Budapesti Fő- és Székvárosi Állami Rendőrség alá tartozott.⁴ Ezt követően egy részletes szabályozás került kiadásra, amely a kapitányság szervezetét, hatásköri területét és eljárási szabályzatát tartalmazta.⁵ Fő feladatai közé tartozott a közrend és vagyonbiztonság megóvása, a szabad közlekedés biztosítása, az uszodák és a fürdők felügyelete. Kiterjedt a Dunai balesetek megelőzésére és egy esetleges árvízveszélynél az élet- és vagyon mentésére és igyekeztek megakadályozni a vízbe ugrást is. Ha viszont mégis bekövetkezett, tudásukhoz és eszközeikhez mérten a vízből mentést alkalmazták. Ez a feladatkör nehézségeket okozott, mivel nem rendelkeztek megfelelően kiképzett állománnyal és technikával. A sikeres vízből mentések száma minimális volt. 1908-ban az alapvető problémával egyidejűleg tovább nehezedett a DKK élete. Szervezeti változásoknak köszönhetően a „Gyermekbíróság” a fiatakorúak kihágási ügyeinek elbírálása, mint szerv a DKK lett. Tehát a vízirendészettel kapcsolatos tevékenység még inkább korlátozásra került.

⁴ 1896. évi 78544. számú rendelet (kelt: 1897.01.15.)

⁵ Főkapitányság kiadja (1898): Budapest Fő- és Székvárosi Állami Rendőrség 1897. évi működése, Rózsa Kálmán és Neje Könyvnyomdája Budapest 64-73. oldal

2.2. Magyar Királyi Folyamőrség (1921-1939)

1919-ben párhuzamosan a DKK-val létrejött a Budapesti Állami Révkapitányság, mely kifejezetten csak folyamrendészeti feladatokat látott el. Ezzel segítve a Kapitányságot, mivel a Révkapitányság állománya megfelelő szakmai tudással rendelkezett a folyóval és a hajózással kapcsolatban.

Mindeközben a Trianoni békeszerződés miatt a katonai hadihajózás teljes korlátozására került sor, ellenben lehetőség nyílt rendvédelmi célú fegyveres hajók üzemeltetésére. Így létrehoztak egy országos szervezetet, hogy megmentsék a dunai flottillákat. Elvették az Önkormányzatoktól a folyamrendészeti hatáskört, beolvasztották a Révkapitányságot és átszervezték Magyar Királyi Folyamőrségre. Így alakult meg egy rejtett haderő fejlesztés, amely országos hatáskörrel rendelkezett és fegyveres vízrendészeti szervként működött tovább.⁶ Az általános feladatokon kívül, itt már komolyabban foglalkoztak a kémkedés és a csempészet megakadályozásában is, továbbá a halászat is jelentős szerepet kapott ezen feladatkörben.

Évekkel később megjelent a hajóforgalom ellenőrzésről szóló rendelet⁷ is, amely már az akkori idők komplementer rendészetét is magába foglalta, ami az együtt működésről szólt. Egységesen vettek részt az ellenőrző hatóságok ezekben az ellenőrzési tevékenységekben.⁸

2.3. Dunai Motoros Mentőőrség (1926-1944)

A DKK és a Folyamőrség részben azonos hatáskörrel és a Folyamőrségnek a Budapesti Révkapitánysága ugyanazzal az illetékességi területtel rendelkezett. Ennek ellenére a DKK a szárazföldön, mint hajóállomásokon, rakpartokon és a folyó parti területeken végezte aktívan a teendőket. A Folyamőrség viszont a csak víziközlekedéssel emelkedett ki.

1926-ban felállításra került egy motoros mentőőrség, amit a DKK alá rendeltek el. Ennek köszönhetően a Kapitányság megfelelő technikával rendelkezett, így a vízen is ideálisan tudták végezni a feladatkörüket. Elsősorban öngyilkossági szándékkal vízbeugró személyek és a valamilyen okból a folyóba került emberek kimentésére és elsősegély nyújtására hozták létre.

⁶ 1922. évi XIV. törvénycikk a magyar királyi folyamőrség szervezéséről, létszámának kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról

⁷ Magyar Királyi Kormány 1,862/1023. M. E. számú rendelet

⁸ Belügyi Közlöny XXVIII. évfolyam Budapest, 1923. március 26. 14.szám

Nagy eredménynek örvendhetett, mivel a hasznosítható képzések miatt a Dunai rendőrök 95%-ban sikeres mentést tudhattak a magukénak.

2.4. Magyar Királyi Rendőrség Révkapitányságai (1939-1945)

A folyamőrség és a határőrség beolvadt a honvédség kötelékébe és átszervezésre kényszerült a folyamrendészeti feladatkör is, amely a rendőrséghez integrálódott. Abban az időben még a rendőrség nem volt országos hatáskörű, így a végrehajtói állomány a vízirendészet részéről a területi Révkapitányságokhoz csoportosult át, a DKK megszüntetésre került.

2.5. Újra szervezés (1945-1966)

A rendőrséget katonailag szervezett testületté alakították át.⁹ A háború után igyekeztek helyreállítani a révkapitányságokat. Elsődlegesen az Államrendőrség kötelékén belül létrehozták a Folyamrendőrséget és azon belül annak révkapitányságait, majd 1947-re sikerült részben helyreállítani és kis létszámmal üzemeltetni a révkapitányságokat.

1948-ban a rendőrség osztályait és a határ, légi és folyamrendészeti szerveit a Belügyminisztérium Államvédelmi Hatósággá egyesítették (továbbiakban: BM ÁVH), ezáltal a Révkapitányságok is a BM ÁVH alárendeltségévé váltak.

1950-ben a Honvéd Határőrség is az ÁVH kötelékébe olvadt, így a Vízirendészeti Révkapitányságok az ÁVH Határőrségéhez átkerültek, amely nem volt túl optimális döntés, mivel a feladataik nagy részét nem tudták megfelelően ellátni. A BM emiatt felállított 3 db vízi rendőrőrsöt. Egy év elteltével azonban a légi és folyamrendészet újra a rendőrséghez került vissza. Így Budapesten, Siófokon és Szolnokon a Duna, Balaton és Tisza vízterületéhez állították fel a vízi rendőrőrsöket.¹⁰

Az 1956-os forradalom után a Minisztertanács úgy döntött, hogy a lakossági elégedetlenség által és a gyenge teljesítmény miatt a folyamrendészeti feladatokat ismételten a Belügyminisztérium alá helyezze vissza. Ezáltal olyan új szabályozást dolgoztak ki erre a feladatkörre, ami a jelenlegi jól működő szabályozásunkra lényeges hasonlít.

⁹ A Magyar Királyi Minisztérium 2.300/1944. M. E. számú rendelete

¹⁰ 2. sz. melléklet a 3280/1950. B. M. számú rendelet

2.6. Vízürendészeti Rendőrkapitányság (1966-tól)

1966-ban kialakult az a szervezeti felépítés, mely a mai napig is életben van. A Révkapitányságot felváltotta a Vízürendészeti Rendőrkapitányság. Felosztásra kerültek a hatáskörök, hogy mi tartozik a Hajózási Hatósághoz és mi az, ami kifejezetten a rendőri szervhez köthető. A szervek kölcsönösen együttműködnek és segítik egymás munkáját.

A vízürendészeti feladatrendszer 125 év alatt folyamatosan alakult, de a cél ugyan az maradt.

3. DUNAI VÍZIRENDÉSZET NAPJAINKBAN

A Duna főága 417 km hosszú Magyarország területén, így 150 Önkormányzati területen keresztül szeli át magát, az 7 megyei jogú, 142 területi és a Fővárosi Önkormányzatokra terjed ki, 210 kikötőt, 24 kompot és révátkelőhelyet foglal magába. A legjelentősebb kikötő Mohácson található az EU-Schengeni külső határánál, ami egyben az Európai Unió vízi határállomása is. A folyót körül öleli tömérdek Nemzeti Park, táj- és természetvédelmi körzet és terület.

3.1. DVRK szervezeti felépítése és területmeghatározása

Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság (továbbiakban: DVRK) irányítási rendszere a Belügyminisztérium (továbbiakban: BM), Országos Rendőr-főkapitányság (továbbiakban: ORFK) és a Budapesti Rendőr-főkapitányság (továbbiakban: BRFK) alá tartozik. Ezáltal a DVRK a BRFK-nak az egyik helyi besorolású szerve.

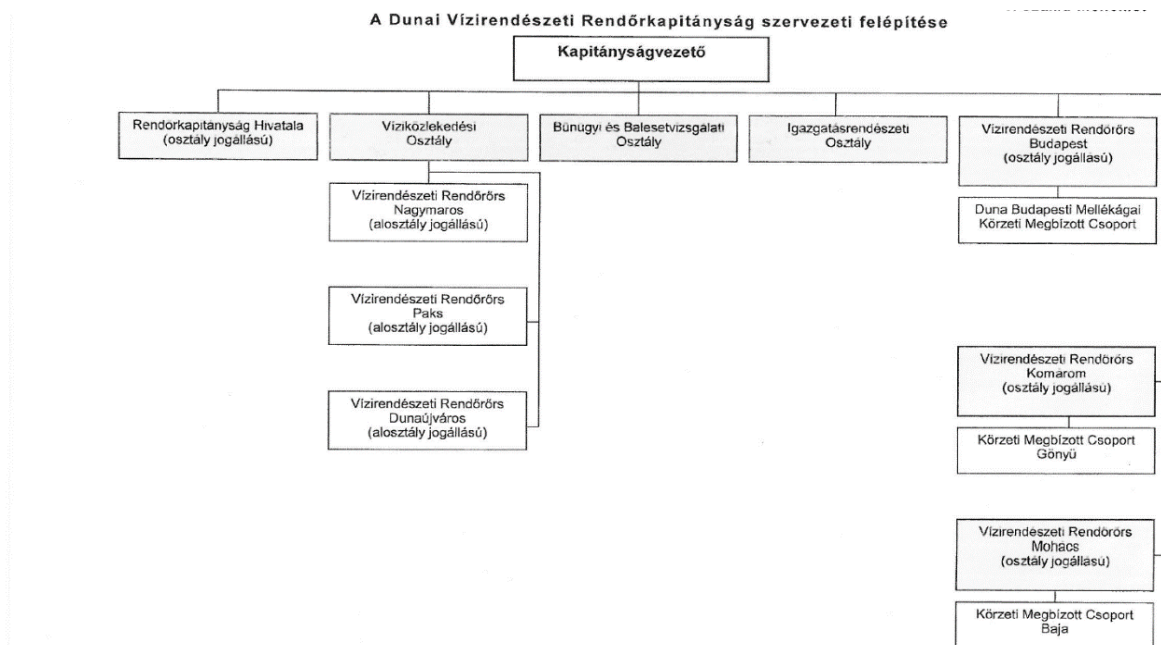
A DVRK Intézkedés a Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság Ügyrendjéről kimondja, hogy a DVRK mint Hatóság ez magába foglalja a nyomozói, szabálysértési, illetve a közigazgatási hatóságot is első fokon jár el. Ezek az eljárások kiegészülnek a Rendőrség hatásköréhez hozzátartozó rendészeti jogkörben eljáráshoz is.¹¹ Alapfeladatai mellett a víziközlekedés rendőrhatóági igazgatásáról szóló rendeltben¹² leírtak szerint látja el.

A Duna főágának és mellékágainak összessége Magyarországon belül majdnem eléri a 800 folyamkilométert (továbbiakban: fkm.), ez nagyon nagy területet foglal magába, amit a vízürendészetnek felügyelni kell. Így hat vízürendészeti őrsre osztották szét a területet. Ezen belül még 3 körzeti megbízotti (továbbiakban: KMB) csoportot is kialakítottak a teljes terület lefedése érdekében. Az őrsök általános feladata azonos, mégis minden őrsnek eltérő a mindennapi tevékenysége, ami a területi nagyságoknak, azok elhelyezkedésének és a területi sajátosságainak tudható be. Minden őrs meghatározott illetékességi területtel rendelkezik. A Duna 1850,3 fkm. és az 1726 fkm. közötti területet a Komáromi Vízürendészeti Rendőrőrs felügyeli és az Órshöz tartozó Gönyői KMB csoport a Mosoni Dunáért felel. A Nagymarosi

¹¹ 2/2018 (VI.12) DVRK Intézkedés a Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság Ügyrendjéről, III. fejezet 6. pont

¹² 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet a víziközlekedés rendőrhatóági igazgatásáról

Vízirendészeti Rendőrőrs a Duna 1726-1674 fkm. között és a Szentendrei Dunaágban végzi mindennapi teendőit. A Budapesti Vízirendészeti Rendőrsnek a Duna 1674-1613 fkm. között van az illetékességi területe. A Pesti Őrs rendelkezik egy KMB csoporttal is, ami Duna Budapesti mellékágai rendjéért felel. A Szentendrei és a Ráckeve-Soroksári Duna tartozik a területükhöz. A Dunaújvárosi Vízirendészeti Rendőrőrs a Duna 1613-1562 fkm. között tevékenykedik és ha szükséges besegít a Ráckeve-Soroksári-Duna rendfenntartásába is. A Paksi Vízirendészeti Rendőrőrs, ami egyben a saját illetékességi területem a Duna 1562-1492 fkm. közötti területre terjed ki. A déli szakaszhatárunktól a Bajai KMB csoport veszi át az ellenőrzést a Duna 1492-1562 fkm. között. A Mohácsi Vízirendészeti Rendőrőrs területe Duna 1465-1433 fkm. közötti folyószakasz foglalja magába.¹³



2. sz. ábra: A DVRK szervezeti felépítése

Forrás: [dvrk.szervezeti.felepites.pdf \(police.hu\)](https://dvrk.szervezeti.felepites.pdf(police.hu))
(Letöltés ideje: 2022.08.25.)

¹³ 2/2018 (VI.12) DVRK Intézkedés a Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság Ügyrendjéről, III. fejezet 12. pont

3.2. A DVRK állománya

A szervezeti felépítésből is látszik, hogy mennyire szerteágazó és nagy területtel rendelkezünk. Ennek ellenére sok esetben együtt és egy csapatként dolgozunk. A Kapitányság aktív hivatásos végrehajtói állománya, akik hadra foghatóak jelenleg 92 fő. Dolgozatom elkészítéséhez segítséget kértem a kollégáimtól, akik számára egy kérdőívet készítettem. Kollégáim összetartozását példázandó, az állomány 76%-a segítette a munkámat válaszaikkal, így hitelesebbé tudom tenni a kutatásomat és a gondolataimat a jelennel és a jövővel kapcsolatban. Az állomány 52,9%-a több mint 20 éve hivatásos és abból 35,7%-a több mint 20 éve vízirendészeti feladatokat lát el. Ami azt jelenti, hogy az állományunk tapasztalt rendőrökkel van feltöltve. Mivel egy relatívan zárt közösség, nagyon hosszú ideig tart elsajátítani a vízirendészeti feladatköröket és tapasztalatot szerezni intézkedések terén. Az utánpótlás a Magyar Rendőrséghez szemmel láthatóan kevés, mivel az öt évnél fiatalabb szolgálati viszonyal rendelkező kollégáim százaléka csak 8,6%. Ellenben a már állományban lévő rendőröket vonzza ez a szakterület, mivel a válaszadóim 21,4%-a 5 éven belül került a vízirendészet kötelékébe. Véleményem szerint egyre több hivatásos nyit a vízirendészet felé, hogy megismerhesse ezt a speciális szolgálati ágat.

4. A VÍZIRENDÉSZET FELADATKÖREI

„A vízirendészet rendőri szervei

- *lefolytatják az eljárást a hajózással összefüggő, valamint a vízi közlekedési szabályok megszegésével elkövetett szabálysértések esetén, és intézkedéseket foganatosítanak a bűncselekmények és szabálysértések megelőzése érdekében;*
- *vizsgálják a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló törvényben meghatározott vízi közlekedési baleseteket és a vízi közlekedés biztonságát veszélyeztető vízi közlekedési eseményeket a felelősség és vétkesség megállapítása céljából. Az eljáró rendőri szerv az eseményről haladéktalanul értesíti a hajózási hatóságot, amely három órán belül nyilatkozik a vizsgálaton való részvételi szándékáról és az úszólétesítmény visszatartásának szükségességéről.*

A vizsgálatot a nagyhajókon (beleértve az úszó munkagépet és az önjáró kompot) a nagyhajók által okozott, vagy sérelmére történt, illetve a hajóút forgalmának korlátozását eredményező baleset (havaria) esetében Budapest Főváros Kormányhivatala bevonásával végzik;

Ellenőrzik:

- *a vízi közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok és a kiadott hatósági döntések megtartását,*
- *az úszó létesítmények hajózásra alkalmasságának tárgyi feltételeit, okmányait,*
- *a kötelező felszerelések és berendezések meglétét és állapotát, jeleit, jelzéseit, hajózási és egyéb engedélyeit, a megengedett legnagyobb terhelés és utaslétszám, illetve a megengedett legnagyobb merülés megtartását, a személyzet képesítéseit és engedélyeit, azok érvényességét és hatályosságát, a kötelező legkisebb hajózó létszám meglétét, az egészségi alkalmassági igazolásokat,*
- *a külföldi hajósok és hozzátartozóik partra lépésére és tartózkodására, valamint a külföldi hajókon a hajóra lépésre vonatkozó szabályok megtartását,*
- *a hajóutat jelző úszó és parti jelek, valamint a vízi közlekedés irányítására szolgáló egyéb jelzések meglétét, helyét és állapotát, a jelzések megóvására vonatkozó szabályok megtartását az illetékes hajózási és vízügyi szervekkel együttműködve. Rendellenesség észlelése esetén haladéktalanul értesítik az illetékes hajózási és vízügyi szerveket,*
- *a vízhasználatokkal és vízi munkákkal (vízilétesítmény építése, átalakítása, megszüntetése stb.) kapcsolatos vízjogi engedélyek meglétét és az azokban foglaltak megtartását,*

- *a halászatra, horgászatra, a vízen történő vadászatra, különös tekintettel a halgazdálkodásra, valamint a vízi növényzet kitermelésére, irtására vonatkozó jogszabályi előírások megtartását,*
- *a szabad vizekben való fürdés és azok jegén való tartózkodás szabályainak megtartását,*
- *a komp és révátkelőhelyek üzemeltetésének személyi és tárgyi feltételeit,*
- *a hajózási hatóság engedélyében és a hajózási létesítmények üzemeltetési szabályzataiban foglalt előírások megtartását,*
- *az engedély-, illetve a nem engedélyköteles hajózási tevékenységet, továbbá a hajózási tevékenység korlátozásával kapcsolatos rendelkezések megtartását,*
- *a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításáról szóló szabályok betartását,*
- *a szabad vizek és annak mindenkori vízállásától függő parti sávja környezetvédelmére (vízminőség, állatvilág, természetvédelem) vonatkozó jogszabályok betartását,*
- *együttműködve az illetékes hatóságokkal, részt vesznek a vízszennyezések megelőzésére, megszüntetésére és az elkövetők felderítésére, valamint a vizek lefolyását gátló, vagy az úszó létesítményekre és a fürdőzőkre veszélyt jelentő akadályok elhelyezésének, a vizek medrét és az árvízvédelmi művek épségét veszélyeztető jogsértések megakadályozására, illetve megszüntetésére irányuló tevékenységben.*

Ellátják:

- *a nemzetközi forgalomban közlekedő hajók és személyzetük határkikötőkben történő ellenőrzését a be- és kiléptetés során, együttműködve a Nemzeti Adó- és Vámhivatallal, valamint a népegészségügyi feladatkörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatallal,*
- *a fontosabb vízi személy- és áruszállítások biztosítását,*
- *a kijelölt fürdőhelyeken foglalkoztatott mentőőrök, valamint a társadalmi szervezetek és sportegyesületek vízi mentő tevékenységének ellenőrzését,*
- *vízi életmentést saját eszközeikkel is folytatnak;*
- *közigazgatási hatósági jogkörben kiadják a vízi rendezvényekre vonatkozó engedélyeket, és azok végrehajtását ellenőrzik;*
- *közreműködnek az árvíz- és belvízveszély, valamint a vízminőségi kárelhárítás színhelyén a közbiztonság és a rend fenntartásában, illetve a helyreállításában, az élet- és vagyonmentésben;*
- *ismeretterjesztő tevékenységet fejtenek ki - az országos és helyi tapasztalatok felhasználásával - a hajózással összefüggő, valamint a vízi közlekedési szabályok*

megszegésével elkövetett bűncselekmények és szabálysértések, a vízi közlekedési balesetek és vízbefulladások megelőzése érdekében az állami és társadalmi szervezetek, egyesületek bevonásával.”¹⁴

A fenti jogszabályi hely – meglehetősen bőséges tartalmú és terjedelmű – idézését elengedhetetlenül fontosnak tartom dolgozatomban, ugyanis ezáltal nyílt és nyílik lehetőségem a továbbiakban is rámutatni a tevékenység összetett mivoltára és részletesen elemezni annak mindennapi cselekvéseit. Míg a BM rendelet alapján ismerteti, mi is a feladata egy vízirendőrnek, azokból mégis kiemelnék néhányat, ami meghatározza a mindennapjainkat a Dunán.

4.1. Vízből mentés

A 125 éves múlttal rendelkező kutatásom alapján kijelenthetem, hogy a legfontosabb és legkiemelkedőbb vízirendészeti feladat a vízből mentés, amivel a válaszadóim 61,4%-a is egyetértett. Természetesen sok más feladat is fontos és nélkülözhetetlen a mindennapjainkban, ennek ellenére abszolút elsőbbséget élvez a bajbajutott, vízbe esett személynek az azonnali segítségnyújtása. Az idei évben már kilenc sikeres vízből mentést tudhat maga mögött a Dunai Vízirendészet állománya, míg az előző évekre visszamenőleg átlagosan 21-27 fő személy esetében záródott sikerrel.¹⁵ Sajnálatos módon a mai napig sok ember választja végelkeseredésében öngyilkossági szándékkal a vízbeugrást, amelynek leggyakoribb módja a hidakról való leugrás. Természetesen vannak olyan esetek is, amikor nem öngyilkossági szándék vezérli a bajbajutottat, ugyanis sokan nem jól mérik fel az úszástudásukat és fáradtságuk vagy egy egészségügyi rosszullét miatt sodorja el őket a folyó. Víziközlekedési baleseteknél is van, hogy vízbe kerül az ember és mentésre szorul. A legtöbb felsorolt eset Budapest közigazgatási területén következik be. Így a Pesti Őrsön a nap 24 órájában van egy úgynevezett „mentős járőrpár”, akiknek kifejezetten az a feladatuk, hogy Budapest belterületén tartózkodjanak. Így van a legtöbb esély arra, hogy időben odaérjenek és segítséget tudjanak nyújtani minden vízbe került személynek. Ez a vidéki Őrsökön sokkal nehezebben kivitelezhető a felügyelt terület nagysága miatt.

¹⁴ 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet a vízi közlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról 2. §. (Letöltés ideje: 2022.09.03.)

¹⁵ DVRK Bűnügyi és Balesetvizsgáló Osztály manuálisan gyűjtött adatai, mely nem képezik a hiteles nyilvántartás részét.

Ahhoz, hogy egy vízből mentés sikeres legyen, nagyon sok tapasztalattal és gyakorlattal kell rendelkeznie a vízirendőrnek, ugyanis ekkor minden másodperc számít. Jól kell tudni odaállni a szolgálati kishéjához, hogy segíteni tudjon a bajbajutottnak. Fontos, hogy a vízirendészet csak eszközzel menthet, ami azt jelenti, hogy egy adott tárggyal, mint pl.: mentőpatkó vagy mentőkocka és a hozzá rögzített elegendő hosszúságú kötéllel vagy csáklyával, evezővel vagy bármilyen más egyéb tárggyal próbálunk segítséget nyújtani, amit a bajba jutott meg tud fogni. Ha a személy olyan sokkos vagy magatehetetlen állapotba kerül, hogy nem tudja megfogni az eszközt, abban az esetben csak a manőverezésen múlik, hogy tudunk-e segíteni rajta és betudjuk-e emelni a hajóba. Ha ez sikerrel záródik, akkor következik a szakszerű elsősegélynyújtás. Sajnos a vízirendészet nem rendelkezik defibrillátorral, ami segíthetne az újraélesztésben, ennek ellenére minden évben van sikeres újraélesztés.

A válaszadóim 48,6%-a szükségesnek tartja, hogy rendszeresen legyen képzés, ahol a vízből mentést és a szakszerű elsősegélynyújtást gyakorolhatjuk, hiszen minden élet számít. A Dunán biztosan a vízirendőr fog leghamarabb odaérni, hogy segíthessen a vízben lévő személynek, így a legfelkészültebbnek kell lennünk.

4.2.Víziholttest kifogás

Az egyik leghálátlanabb feladat, egy már élettelen testet kiemelni a vízből. Ha a vízből mentés nem jár sikerrel és az öngyilkossági szándékkal vagy más egyéb körülmények között vízbe került személy elmerül a sodrás miatt nagy esetek számában már nem lehet rajtuk segíteni. Természetesen egy ilyen bejelentést vagy saját észlelést követően kutatót, terület átvizsgálást végzünk egy úgynevezett „Sonar” radarszközzel. Amíg nincs meg a test, az elsődleges feladatunk, hogy a bekövetkezett cselekmény helyszínétől pásztázzuk az adott szakaszt. Ekkor a folyó mindkét part közeli részét, illetve az úszóműveket, veszteglő egységeket részletesen átvizsgáljuk. Ha az élettelen test a víz felszínére kerül vagy megakad egy nagyobb uszadékon vagy egy veszteglő egységen nekünk szakszerűen egy olyan partszakaszra kell elszállítanunk vagy vontatnunk, ahová az adott település bűnügyi bizottsága az orvos és a temetkezési vállalat meg tud közelíteni.

Előírás, hogy a test lehetőség szerint a derék részénél legyen megkötve, abban az esetben, ha ez nem kivitelezhető a végtagnál kell rögzíteni a kötelet. Budapest belterületén kegyeleti okokból nem lehet vontatni a testet. Így a hajótestbe kell beemelni és letakarni azt. Minden esetben dokumentálni kell fényképfelvétellel a holttestet a feltalálás helyénél, a rögzítésnél, illetve a

partra helyezésénél is. Így lehet kizárni azt, hogy a vontatás közben a kötéllel szerzett sérülést ne vegyék számításba, amikor az idegenkezűség, ami a bűncselekmény kizárását vagy megállapítását vizsgálják. Miután a partra vontatás megtörtént a szemle lefolytatásáig és az élettelen test elszállításaig a helyszínt biztosítjuk és minden adatot dokumentálunk, amiről később egy részletes rendőri jelentés készül.

A DVRK statisztikai adatai alapján az idei évben január és augusztus közötti időszakban 36 holttest került kifogásra, ami megegyezik a vízbe fulladtak számával is.¹⁶ Sajnálatos módon már most majdnem eléri az előző évek számait. 2017-2021 között átlagosan 45 élettelen testet emeltek ki a folyóból, ahol vízbefulladás okozta a halált. Fontosnak tartom, hogy az állampolgárok részletesebben megismerjék a fürdőzés veszélyeit és annak tiltó szabályozását. A cél, hogy minél kevesebb ember fulladjon bele a folyóba, így a legfontosabb tudnivalókat és tiltó helyeket ismertetem.

4.3.Fürdőzés és jégen való tartózkodás

Magyarország területén lévő „szabad vizekben”, ami magába foglalja a Duna fő és mellégágait is szabad azokon a helyeken a fürdőzés, amelyek nem esnek tiltó rendelkezések alá.¹⁷ Tehát nem csak a kijelölt fürdőhelyeken, hanem bárhol lehet fürdeni, ahol a jogszabály nem tiltja. Elég gyakori probléma, hogy az állampolgárok nincsennek tisztában azzal, hol nem lehet fürdőzésre használni a folyót. Amit talán a legfontosabb, nem lehet fürdőzni a hajózóútban, tehát nem lehet azt keresztezni (átúszni). A kijelölt fürdőhelyek kivételével határvizekben és lakott területen belül, éjszaka és korlátozott látási viszonyok között sem szabad fürdőzni a Dunában és annak mellékágaiban. A hajózóutak, az azt jelző bóják, az úszóművek, a kikötők, komp-és révátkelőhelyek, a hidak, a veszteglőhelyek és a vízisportpályák százméteres körzetében tilos a fürdőzés. Illetve ahol a tiltótábla jelzi. Természetesen a rendeletben még több esetben részletezi a fürdőzés tilalmát, de a dolgozatomra nézve a további pontok nem relevánsak.

A Dunán és mellékágaiban is vannak kijelölt fürdőző helyek, ahol az állampolgárok biztonságosabban tudják élvezni a fürdőzést. Ennek kijelölését és feltételeit a 78/2008. (IV. 3.) Kormányrendelet határozza meg. A vízirendészetnek minden évben a szezon kezdete előtt le

¹⁶ DVRK Bűnügyi és Balesetvizsgálati Osztály manuálisan gyűjtött adatai, mely nem képezik a hiteles nyilvántartás részét.

¹⁷ 46/2001. (XII. 27.) BM rendelet a szabad vízen való tartózkodás alapvető szabályairól

kell ellenőriznie, hogy a kijelölt fürdőzőhely megfelelően üzemel. Ez azt takarja, hogy a parton jól látható módon ki kell helyezni a strand határainak bójáit és a parton elhelyezkedő határjelző táblát is. A mélyvíz határjelző tábla megfelelően el van e helyezve. A szezonban visszatérően kell ellenőrizni ezeknek a meglétét. A szezon végén pedig azt kell ellenőrizni, hogy a táblák, bóják eltávolítására kerültek-e az engedélyben meghatározott üzemeltetési idő lejártával.

Szabad vizeken csak abban az esetben lehet jégen tartózkodni, ha azok nem esnek tiltó rendelkezés alá, ha a jég már kellően megszilárdult, nincs olvadásban és nem mozog. Ugyanakkor a rendelet kimondja, hogy folyóvizeken és azok mellékágain tilos jégen tartózkodni így az egész illetékességi területünkre kiterjed ez szabályozás.

4.4.Horgász-halász ellenőrzés

Az év összes évszakában jelen vannak a horgászok az illetékességi területeinken. Vannak, akik hobbi szinten végzik ezt a tevékenységet, de sokan sporthorgászat céljából használják ki a Duna adottságait. Partról és csónakból is egyaránt kiélvezik ezt a szabadidős tevékenységet. Ehhez egy Állami és egy Területi Horgászengedély szükséges. Figyelünk a természet és környezetvédelemre és a meglévő halállományra. Mindezek alapján, joggal merül fel a kérdés, hogy ez miként kapcsolódik ez a vízirendészethez?

Az állami és hivatásos halőrökkel együttműködve végzünk ellenőrzéseket és szerzünk információkat az illegálisan horgászó vagy halászatot végző személyekről. Magyarország területén, aki jogosulatlanul végez halászhálóval vagy más halászati eszközzel halfogásra irányuló tevékenységet bűncselekményt követ el. Tiltott eszközzel, tiltott módon vagy kéméleti területen végez halfogásra irányuló tevékenységet orvhalászat bűncselekményt követ el.¹⁸ A Paksi Őrs illetékességi területén a Paksi Atomerőmű melegvizes kifolyójánál, ami a Duna 1526 fkm. jobb partjában található úgynevezett „*kiskőtől*” kéméleti területté van nyilvánítva az év összes napján. A „*kiskő*” alatt lévő partszakasz egy frekventált terület a horgászok számára. A „*kiskő*” a válaszvonal a kéméleti terület és a szabad horgásztevékenység között. Ha valaki a kövezés végéről „*felfelé*” dobál, már elköveti az orvhorgászatot. Ez miatt visszatérően kiemelt figyelmet szentelünk az adott területre és „*akciókat*” szervezünk rá, ahol társszervekkel együtt egy úgynevezett „*figyelő tevékenységet*” folytatunk és a cselekmény észlelésekor tetten érjük

¹⁸ Bérces Viktor (2017): Az orvhalászat szabályozási módszerei és dogmatikai kérdései Miskolci Jogi Szemle 12. évfolyam (2017) 1. szám. 80-85. oldal

az elkövetőt, személyes szabadságában korlátozzuk és vele szemben büntetőfeljelentéssel és a horgász készség lefoglalásával élünk. Megjegyezni kívánom, hogy egy ilyen sikeres elfogást, különösen nagy háttérmunka előz meg, ami több hetes előszervezést és információgyűjtést igényel.

4.5.Helyszín és rendezvénybiztosítás

Ahhoz, hogy egy vízirendezvény lebonyolításra kerüljön minden esetben kérelmet kell benyújtani a hatóság részére, ahol egy engedély kerül kiadásra, amin minden feltétel szerepel. Mielőtt a rendezvény elkezdődik a vízirendészet részéről egy részletes ellenőrzés kerül végrehajtásra, hogy minden feltételnek eleget tett-e a rendezvényszervező. Ha hiányosság kerül feltárára, még a megkezdés előtt pótolni szükséges azokat. Általában egy nagyobb rendezvénynél, mint például a Sziget fesztivál, vagy az augusztus 20-i tűzijáték mind az előkészületnél mind magánál a rendezvénynél folyamatosan jelen kell lenni. Ilyen esetben a DVRK állománya elég nagy százalékban részt vesz az adott eseményen. Biztosítani kell, hogy a Hajósóknak Szóló Hirdetményben kihirdetett korlátozások, esetleg a teljes vagy részleges hajózási zárlat betartásra kerüljön. Folyamatosan tájékoztatni kell az állampolgárokat, hogy mettől meddig és hogyan közlekedhetnek a vízen. Kiemelten fontos, hogy figyelemmel kísérjük a parton tartózkodókat. Egy ennyire nagy rendezvényen megnövekedik annak a kockázata, hogy egy alkoholos vagy más egyéb tudatmódosító szert befolyása alatt lévő személy ne kerüljön vízbe, vagy ha ez bekövetkezett minél előbb egy biztonsági intézkedés keretein belül kiemelésre kerüljön a személy.

Sok más jellegű vízibiztosításban is részt vesz a vízirendészet. Legyen szó egy védett személy őrzéséről, horgászversenyről, evezős vagy úszóversenyek lebonyolításáról, vagy éppen munkavégzésről, ami a Dunához köthető. Ilyen eseteknél is biztosítanunk kell, hogy megfelelően és biztonságosan kerül megrendezésre az esemény. Ha a Duna-parton vagy egy munkavégzés során a vízben feltalálásra kerül egy bomba, vagy annak látszó tárgya a Tűzszerészek kiérkezéséig azt is biztosítani szükséges.

Dolgozatom terjedelme ugyanakkor sajnos nem teszi lehetővé, hogy valamennyi példát felsoroljak, ami a szolgálati munkaidőnk nagy részét kitölti, amely helyekről csak életmentésnél vagyunk elvonhatóak. A védett személy eseténél még nagyobb hangsúlyt fektetnek a biztonsági kockázatokra. Ebben az esetben nem vagyunk elvonhatóak a feladat alól.

4.6. Vízijárművek ellenőrzése

Ahogy egy közlekedési vagy közrendes járőr közúti ellenőrzést hajt végre, mi vízirendőrök is ugyan ezt tesszük csak vízen. Itt is meg van határozva, hogy miket kell ellenőrizni az adott vízijárművön és hogy mit kell ellenőrizni a járművezetőnél. Amit mindenképp kiemelnék, az az ittasság ellenőrzés. Nem csak közúton, hanem a vízen is ugyan úgy zero alkoholtolerancia van érvényben. Ha egy vízijárművel vagy vízisporteszközzel közlekednek annak vezetője nem lehet alkoholos és más egyéb tudatmódosítószer befolyása alatt.

Az ellenőrzést két részre kategorizálom. Vannak a gazdasági céllal közlekedő hajók és vannak a sport és kedvtelés céljából közlekedő kishajók vagy vízisporteszközök.

A gazdasági célú hajók közé sorolom a szállodahajókat, a tolóhajókat, önjárókat, úszómunkagépeket, munkavégzésre használt „mentőcsónakokat” és a kompokat. Ezeknek a vízijárműveknek hosszadalmasabb és részletesebb az ellenőrzése. Ilyen esetben egy hajózási jegyzőkönyvet töltünk ki és annak pontjai alapján végezzük a hajó és a hozzátartozó bizonyítványok és engedélyek ellenőrzését, illetve a kapitány (hajóvezető) és személyzetének érvényes és beosztásához szükséges képesítéseket. A szállodahajók esetében az utasjegyzéket is. Mi saját határozásból vagy szabálysértés, bűncselekmény észlelésénél kezdeményezünk intézkedést ezeknél a hajóknál. A Mohácsi Őrs ezt minden esetben megteszi, amikor az adott vízijármű a Határkikötőben be vagy kiléptetést kér. Ilyenkor a társszervekkel együtt tüzetesen átvizsgálják a hajót, és csak abban az esetben léphet be vagy ki Magyarország területére/ről, ha mindent rendben találunk.

Mivel dolgozatomban turisztikai szempont alapján végeztem kutatást, így a sport és kedvtelés céljából résztvevő víziközlekedési eszközök bemutatására egy külön részt szenteltem. Kifejezetten fontosnak tartom, hogy a Duna szerelmesei tisztában legyenek azokkal a jogszabályokkal, amik az ő biztonságukat védik. Miket ellenőrzünk és mit várunk el tőlük. Milyen praktikákat lehet alkalmazni, hogy minél kisebb legyen a kockázata egy balesetnek. A DVRK statisztikai adatai alapján a hajózási balesetek száma javuló tendenciát mutat, ettől függetlenül még mindig magas. 2017 évében a balesetek száma összesen 58 esetben következett be, míg 2021-ben 40-re redukálódott¹⁹. Sajnálatos módon minden évben legalább egy emberi életet követelt egy ilyen figyelmetlenség. Erről minden magyar állampolgárnak a 2019-es

¹⁹ DVRK Bűnügyi és Balesetvizsgálati Osztály manuálisan gyűjtött adatai, mely nem képezik a hiteles nyilvántartás részét.

Hableány katasztrófa jut eszébe, ahol 27 fő vesztette életét.²⁰ Elég egy figyelmetlenség vagy bizonytalanság és már be is következett egy nem kívánt esemény. Mivel mindenkit hazavárnak, úgy gondolom, hogy ismertetnem szükséges az összes olyan vízzel kapcsolatos lehetőséget és annak eszközi bemutatását. Ezért a legkisebb eszköztől a legerősebb adrenalin növelő vízijárművet is részletezem.

²⁰ [2019-es budapesti hajókatasztrófa – Wikipédia \(wikipedia.org\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/2019-es_budapesti_hajókatasztrófa) (Letöltés ideje: 2022.09.10.)

5. MODERN VÍZIKÖZLEKEDÉS

A Dunán nem csak gazdasági céllal közlekednek a vízijárművek, hanem egy nagy részét a magáncélú hobbiként fellelhető turizmus teszi ki. Mindig is vonzotta az embereket a folyó. Van, akit a horgászat érdekel, vannak, akik kifejezetten az evezős sportok miatt kedvelik a folyót. Vannak, akik a nagy teljesítményű sport és kedvtelési céllal rendelkező kiséphajókat szereti és vannak, akiket a motoros vízisportok kötnek le. Ezekhez kapcsolódnak még vízi sportok, mint például a vízisíelés, fánkozás vagy a wakeboardozás, így mindenki megtalálja számára a legideálisabb szabadidős tevékenységet, ezáltal folyamatosan gyarapodik a dunai járművek száma. Illetőleg a Covid-19 világjárványnak köszönhetően még inkább megnövekedett a Dunát látogatók száma is.

Azonban, hiába a nagy érdeklődés a szeretett folyó iránt, az ezekhez köthető szabályzat felé már közel sem annyi. A kérdőívemben a válaszadóim véleménye szerint az állampolgárok egyáltalán nem ismerik, vagy csak részben ismerik a fürdőzéshez és víziközlekedéshez kapcsolódó szabályokat, ezáltal nem is tartják be azokat. Természetesen ez nem csak a hiányos ismereteknek köszönhető, részben az emberek hozzáállása és nemtörődése is nagy szerepet tölt be egy esetleges szabálysértésnél, így nagyobb a kockázata annak, hogy egy nemkívánatos hajózási baleset, vagy vízbefulladás következik be. A tragédiák megelőzése érdekében fontosnak tartom, hogy kifejezetten turisztikai szempontok alapján a leggyakrabban használt víziközlekedési eszközöket és a hozzájuk tartozó legfontosabb szabályozásokat ismertessem.

5.1. Csónak

A Duna egyik leggyakoribb víziközlekedésre használt eszköze a csónak. Általánosan elmondható, hogy még egy átlagkeresettel rendelkező állampolgár is megengedheti magának, hogy egy ilyen vízijármű a tulajdonában legyen. Vannak, akik horgászatra, kirándulásra, vagy csak fürdőzés céljára használják. Nagy előnye pedig, hogy nem kell nyilvántartásba venni. Van, aki csak emberi erővel hajtja (evez), de legtöbbször gépi meghajtású erővel használják a csónakot. Az idei évtől a 9.9 lóerő teljesítményképességét megemelték 20 lóerőre, ami lehetőséget biztosított a stabilabb csónaktestek megmozgatására. Emberi erővel 14. életévét még gépi meghajtásával a 17. életévét betöltött személy is vezetheti a csónakot. Nem kell hozzá

semmilyen képesítés. A feltétele, hogy úszni tudjon, gyakorlattal rendelkezzen vezetés tekintetében és ismerje a szabályzat rendelkezéseit.

A csónaknak is vannak előírt kötelező felszerelései. Mielőtt útnak indul fontos, hogy ezeket az eszközöket a csónakba tegye. Mentőmellényt a csónakban tartózkodók együttes számának megfelelően, de legalább egy darabot. Ellenben, ha a csónakban tartózkodik 16 év alatti személy és 16. életévét betöltött úszni nem tudó személy akkor számukra kötelező a mentőmellény viselése is. Legalább egy darab, a csónak hajtásának megfelelő evezőt, egy kézi fehérfénnyel rendelkező jelzőlámpát és legalább egy literes kézi vízmérőt. 10 méter hosszúságú és megfelelő állapotú kötelet vagy láncot, amely horgonyzásra vagy kikötésre alkalmas. Horgonyt, ami a csónak tömegének legalább öt százalékával egyenlő tömegű. Ezen felül rögzíteni kell a csónaktestben jól látható helyen egy táblát, amin az üzembe tartó neve, címe és elérhetősége található. Ha a csónakban van tűz- és robbanásveszélyes anyag, tűzoltó készüléket is tartani kell a csónaktestben. Bármelyik erővel van használva a csónak, mind két esetben a zéró alkohol tolerancia vonatkozik rá.

5.2. SUP (Stand-Up-Paddling)

Hazánkban egyre nagyobb divatja van a SUP használatának, ami hellyel-közzel 10 éve jelent meg a magyar vizeken és a világ legdinamikusabban fejlődő vízisportjaként emlegetik. Ez egy „szörfdeszka” és egy hozzátartozó speciális evező.

Legtöbb esetben hobbiból állnak fel rá az emberek és végeznek vele vízi fitnesztréninget, vagy éppen egy „laza” baráti vagy családi kirándulást. Fejleszti a koordinációs képességeket, az erőt, a kitartást és növeli a fizikális állóképességet.

Ellenben az állampolgárok nem ismerik jól és nem alkalmazzák a megfelelő rá vonatkozó szabályozást. Az első és legfontosabb kérdés „*minek minősül a SUP*”?

A 2000. évi XLII. törvény a víziközeledésről, az 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközeledési rendjéről, illetőleg a 46/2001. (XII. 27.) BM rendelet a szabad vízen való tartózkodás alapvető szabályairól kimondja, hogy a SUP vízisporteszköznek minősül, kivéve olyan helyen, ahol van fürdőzésre kijelölt hely. A Dunán egyaránt kötelező a mentőmellény használata. Nem lehet a hajóútban evezni. A hajóútotat úgy szabad keresztezni, hogy az a lehető legrövidebb időn belül elhagyásra kerüljön. Érdemes partközelsben tréningezni, hogy ne legyen zavaró a csónakok, a motoros vízi sporteszközök és a kedvtelési célú kisgéphajók

számára. Ajánlott a „leash” használata, ami egy póráznak minősül. Egy esetleges vízbeesés következtében nem hagyja, hogy a deszka elsodródjon és biztosítja az összeköttetést. Fontos, hogy sötétedés után nem lehet SUP-pal a vízen tartózkodni. Megfelelő úszótudással kell rendelkezni, hogy biztonságosan lehessen evezni. Mielőtt valaki vízre száll, tájékozódjon az adott terület sajátosságairól. Minden esetben legyen egy vízálló kistáska vagy tok a sportolni vágyónál, amibe elhelyezésre kerül a mobiltelefon. Ha bajba kerül egy személy, azonnal hívjon segítséget.



3.sz. ábra: Suppozás a Dunán

Forrás: att.00017.71890.jpg (880×534) (bonuszbrigad.hu)

(Letöltés ideje: 2022. 09. 12.)

5.3. Kajak-Kenu

Itt kiemelem kajak-kenu szabályait, mivel a Dunán a nyári szezonban megerősödik a túrázók száma. Mielőtt útnak indul egy csapat, érdemes tájékozódni az adott terület sajátosságaival, az aktuális vízállással, ami a HYDROINFO oldalon található. Ahhoz, hogy biztonságosan útra keljenek, mindenképpen a következő kötelező felszereléseket be kell szerezni.

Ahány fő tartózkodik a kajak-kenuba, annyi mentőmellénnyel kell, hogy rendelkezzenek. Legalább 5 folyóméter hosszúságú kötelet kell az a vízijárműben tartani. Túrázásukat úgy kell megtervezni, hogy nappali fényben jó látási viszonyok között evezzenek A-B pontba. Folyamatosan kövessék az időjáráselőrejelzést. Sötétedéskor tűzzenek partot és napfelkeltéig ne induljanak útnak. Partközelen evezzenek és csak szükség esetén keresztezzék a hajóútakat.

Az evezősök részére is a zéró alkoholtolerancia vonatkozik, ellenkező esetben hiteles légalkoholmérő készülék megfújtatása céljából személyi szabadságában korlátozásra kerül. Mivel nem gépi meghajtású a vízi jármű, ezért pozitív eredmény esetén szabálysértési eljárás keretein belül van szankcionálva. A hiteles légalkoholmérő készülék eredményétől függően kerül kiszabásra a kötelező összegű helyszínbírság, ami vagy 15 ezer Ft (0.01-0.15 mg/l), vagy 20 ezer Ft (0.151-0.25 mg/l), vagy 25 ezer (0.251- mg/l). Ezt azért emelem ki, mert a többi vízijármű esetében, mint például a motoros vízisporteszköz és a kishajó 0.25 mg/l-értéktől már bűncselekmény tényét képezi.²¹

5.4. Jet-ski

A Duna egyik legnagyobb adrenalin növelő vízisportja a Jetelés, ami a fiataloktól kezdve az idősebb korosztályig is nagy sikert arat. Ez egy olyan motoros vízi jármű, amelynek a meghajtása belső vízsugaras rendszerrel működik. Teljesítményük a 90 lóerőtől 300 lóerőig terjedhetnek. Több típust fejlesztettek ki, így mindenki megtalálja a számára legalkalmasabb kialakítást. Ellenben a Jet-skivel kapcsolatban megannyi kérdés merül fel az állampolgárok szemszögéből.

Véleményem szerint, a legtöbb problémát ez a vízisport okozza. Gyors, hangos és látványos. Így megoszlik az emberek állásfoglalása a sport iránt. Vannak, akiknek kifejezetten tetszik, de van, akiket zavar. Rendszerint bejelentés érkezik, hogy egy adott szakaszon Jettel közlekednek, ami zavarja a pihenni vágyókat. A következő kérdések fogalmazódnak meg ilyenkor az állampolgároknál. Miért nem intézkedik a vízirendőr? Miért nincs erre megoldás?

Ha ránézek az adott vízijárműre egyértelműen meg tudom állapítani, hogy ez egy Jet-ski. Mégis nagy különbség van Jet és Jet között. Az egyik egy J-s nyilvántartási számú, még a másik H-s nyilvántartási számú. A J-s motoros vízi sporteszköznek minősül még a H-s a motoros kishajónak. A motoros vízi sporteszközt is a Hajózási Hatóság kishajók lajstromába tartaja nyilván. Ezáltal a motoros vízi sporteszköz is kötelezett a nyilvántartásba vételre. Fontos tudni, hogy mind a két esetben kedvtelési célú hajóvezetői képesítésre van szükség. A vízijármű vezetőjének és utasának is kötelező a sportmellény (CE 50) használata. Zéró alkohol tolerancia vonatkozik annak vezetőjére. Minden másban viszont eltérnek egymástól.

²¹ 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről, 236. § (1) bek.

5.4.1. Motoros vízi sporteszköz

A víziközeledés rendjéről szóló rendelet kimondja, hogy a motoros vízi sporteszköz egy olyan eszköz, amit az állampolgárok sportolásra és szabadidős tevékenységre használnak. Az eszköz nem érheti el a 4 méter hosszúságot. Többnyire egy belső égésű motorral van ellátva, amely egy vízszögár hajtóművet hajt meg, ezzel lehetővé téve a sporteszköz mozgását, illetve irányítását. Vezetőjének és utasainak nem a testben kell helyet foglalnia, hanem úgy kell elhelyezkedni az eszközön, hogy azon a személyek ülő, álló vagy térdelő tevékenységet tudjanak végezni. Ez lehet jet-ski, jet-bike, waterbob, waterscooter és más egyéb hasonló kialakítású vízijármű.²²

Tehát a jogszabály egyértelműen leírja, hogy minden négy métert meg nem haladó Jet-ski motoros vízi sporteszköznek minősül. Ez kiterjed más hosszágú Jet-skikre is. Ezáltal a Duna folyón csak azokon a területeken közlekedhetnek és sportolhatnak vele, ami erre a célra van kijelölve. Ezt a Hajózási Hatóság és a területileg illetékes Önkormányzat közös megállapodásával jelölik ki. Ezek a kijelölt helyek az 50/Du/2020. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény 2. bekezdésében található, illetve a parton is feltüntetik a táblákat mettől-meddig tart az erre kijelölt folyamszakasz.



4 .sz. ábra: Motoros vízi sporteszköz közlekedésére engedélyezett tábla

Forrás: [57/2011. \(XI. 22.\) NFM rendelet a víziközeledés rendjéről - Hatályos Jogszabályok Gyűjteménye \(jogtar.hu\)](#)

(Letöltés ideje: 2022.08.31.)

²² 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközeledés rendjéről (Letöltés ideje: 2022.08.31.)



5. ábra: Motoros vízi sporteszköz J-s nyilvántartású Jet-ski

Forrás: saját készítésű kép

(Készült: 2020. 06. 18.)

5.4.2. Motoros kishajó

A víziközeledés rendjéről szóló rendelet kimondja, hogy az a hajó, amelynek a hossza nem éri el a 20 métert, ide nem számítva a kormányt, illetve az orrsudárt motoros kishajónak minősül. A befogadó képessége maximum 12 személy. Ez alól kivételt képez a komp és azok a hajók, amelyek hossza nem éri el a 20 métert, de azt hajók vontatására, tolására, illetve maga mellé véve továbbításra használnak.²³

Tehát a H-s nyilvántartású Jet-ski egy Nemzetközi Hajólevéllel rendelkezik. Ez azt jelenti, hogy a Duna főágának magyarországi szakaszán bárhol lehet vele közlekedni. A hajólevélben meghatározott kötelezően előírt felszereléseknek a Jetben kell lennie. A test hosszának meg kell haladnia 4 métert. Ezt toldásokkal lehet megoldani. Ha egy ellenőrzés során a jogszabályban leírtak alapján minden rendben van, a H-s nyilvántartási Jet-skikkel szemben a Hatóság nem tud szankciót alkalmazni.

²³ 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközeledés rendjéről, (Letöltés ideje: 2022.08.31.)



6.sz. ábra. Motoros kishajó H-s nyilvántartású Jet-ski

Forrás: saját készítésű kép

(Készült: 2021.09.20.)

Meglátásom szerint nehezen kezelhető ez a jogszabályi elkülönítés. A Jet-ski számomra mindkét esetben ugyanazt az eszközt jelenti. A Jet szerelmesei sem fogadják el a korlátozásokat, és nem is tartják be azokat. Folyamatosan keresik a kikapukat és nagyon nehezen lehet őket intézkedés alá vonni szolgálati hajóval. Gyorsabbak és a kis merülésük miatt szinte bárhol partot tudnak tűzni, ami a mi hajóinkkal ez nem minden esetben valósítható meg. A DVRK gépparkja az ide évben három darab Jet-skivel bővült, így a jövőre nézve nagy előrelépés lesz intézkedések kezdeményezése terén. Saját tapasztalataim alapján kijelenthetem, hogy a Covid-19 világjárvány ideje alatt a Paksi szakaszon duplájára nőtt a sportolni vágyók száma. Ellenben a két legfrekvenciáltabb szakaszon Kalocsán és Hartán nem megengedett a motoros vízisporteszköz használata, így folyamatosan konfliktusba kerülünk a pihenni vágyó emberekkel és a sport szerelmeseivel szemben. Hiszen az állampolgárok nem ismerik jól az ezekhez kapcsolódó jogszabályokat és nem is érdekli őket. Bízom benne, hogy a jövőben a Hatóságok találnak egy köztes megoldást, ami csökkenteni fogja a szabálysértések és a bejelentések számát.

5.5. Kisgéphajó

A kisgéphajó definícióját már ismertettem a H-s nyilvántartási számú Jet-ski bemutatásánál, tehát az a hajótest, amely a 20 métert nem haladja meg, és befogadó képessége maximum 12

fő. H-s nyilvántartási számmal rendelkeznek. A motor teljesítményképessége a 9.9 lóerőtől a hajótesthez előírt maximális teljesítményig bármennyi lehet. Amikor egy laikus meglát a Dunán egy sporthajót vagy egy Jet-hajót általában úgy definiálja, hogy milyen gyönyörű „Jacht”. Miközben az ilyen típusú hajók, úgyszintén kiséphajónak minősülnek. Legalább kedvtelési célú hajóvezetői képesítéssel kell rendelkeznie a kishajóvezetőjének. Itt is kiemelten fontos, hogy csak abban az esetben lehet közlekedni a vízijárművel, ha annak vezetője nem fogyasztott szeszestalt vagy egyéb más tudatmódosító szert. Tehát zero alkoholtolerancia vonatkozik rá. A „tehetősebb emberek” hobbija a sporthajózás. Minden évben egyre nagyobb és erősebb teljesítményű, ezáltal gyorsabb hajókat lehet látni a Dunán. Sok esetben inkább tengerekre gyártott hajótestek gyarapodnak a kikötőkben. A hajólevélben meghatározott kötelező felszerelési jegyzék alapján kell a felszerelést a hajóban tartani.

Általános rész													
A hajótest hossza (m)				0-6	6-12	12-15	15-20						
1	Főhorgony	Négycapás horgonyok (kg)		7-10	10-20	20-40	40-50						
		Danforth, Bass és egyéb lemez horgonyok, CQR, Bruce és ekehorgonyok		-10%	-10%	-15%	-20%						
2	Tartalék horgony (kg)	A választott főhorgony súlyának min 80 %-a, de maximum 25 kg tömegű legyen.											
3	Horgonylánc	átmérő (mm)		4	6	8	10						
		hossz (m)		13	18	22	25						
	Horgonykötél	Tengeri üzemeletésnél a lánc hosszt 50%-al meg kell növelni.											
		átmérő (mm)		8-10	10-16	16-20	20-24						
		hossz, mint a lánc esetében, de legalább (m)		5-7	9-11	13-15	17-19						
		Tengeri üzemeletésnél 10 m hosszú előtöltőt kell alkalmazni!											
4	Kikötőkötél	átmérője (mm)		10	10-15	15-20	20-24						
		hossza (m)		5	9	13	19						
		száma (db)		2	2	2	3						
5	Csáklya (vízmérő)	1m merüléstől a nyelet dm-es beosztással kell ellátni!				1							
	Evező 2 db. (1 pár)	1											
6	Mentőeszközök	mentőgyűrű, vagy mentőpatkó 8, vagy 25 m hosszú felúszó kötéllal (db)		1 (8 m kötéllal)		2 (25 m kötéllal)							
		EN 395 (ISO 12402-4), illetve EN 396 (ISO 12402-3) számú szabványoknak megfelelő mentőmellény, teljesítmény szint: legalább 100, illetve 150		a személy befogadóképességnek megfelelő számú									
7	Tűzoltó készülék	A, B, C osztályba sorolt tűzok oltására alkalmas porral oltó (db/kg)		1/1	2/4		3/6						
8	Elsősegély felszerelés	„I” számú egészségügyi mentődoboz /MSZ 13553 szerint (db)		1									
		„II” számú egészségügyi mentődoboz /MSZ 13553 szerint (db)											
9	Vízmentes kézi lámpa	tartalék izzóval és tartalék elemmel		Független áramforrással működő vízmentes kézi lámpa, 1 db, minimum 2,5 W teljesítményű									
10	Belvízi navigációs fények	A Hajózási Szabályzat szerint, fix szerelésű kivitelben											
11	Hangjelző készülék	Egyszólamú, 350 Hz frekvenciát meghaladó tartományban működő beépített, vagy kézi kúrt											
12	Nappali jelzések és azonosító jelek	Felhúzható fekete kúp motorral is rendelkező vitorlás hajón		Kúpátmérő, kúpmagasság minimum: 0,4 x 0,4 m									
		Sárga kettős kúp (12 fő befogadó képesség felett)		Kúpátmérő minimum: 0,5 m; kettős kúp magasság legalább 0,8 m									
		Fekete gömb (hajóúton kívüli veszélyes jelzésére)		Gömbátmérő minimum: 0,4 m									
		0,5 m-t meghaladó szabadoldai esetén		A hajón legalább 1 db. megfelelő eszközt kell biztosítani!									
13	Füüdőletra (vagy lépcső, hágsó)												
Vízbe és elleni védelem													
Védelem, védőfelszerelés		A kategória			B kategória			C kategória		D kategória			
		M	V	T	M	V	T	M	V	T	M	V	T
Védőkötél/korlát a munkafelület felett:	450 mm	x	x	x	x	x	x	>8	>8	>8			>8
	600mm	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	>12
Kapaszkodó		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Hábléc ami megakadályozza a lecsúszást		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Rögzítő pontok bizt. köté befűzéséhez		x	x	x	x	x	x	x	x	xt	xt		
Csúszásmentes felület		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Védőháló				x			x			x			x

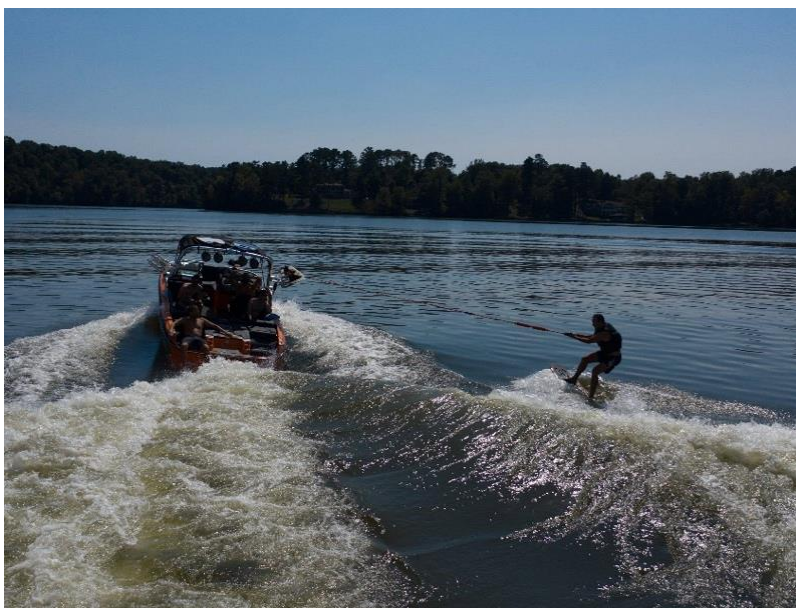
M: motoros; V: vitorlás és motoros vitorlás; T: többtestű (katamarán, trimarán) kedvtelési célú vízijármű; t: csak tengeri vízijárműnél kötelező; >8 - >12: 8, ill. 12 métert meghaladó hajótesten mért hosszal kötelező; x: kötelező;

7.sz. ábra: 5. számú felszerelési jegyzék

Forrás: [5sz_felszerelési_jegyzek.jpg \(1024x598\) \(kapitanyhajosiskola.hu\)](#)

(Letöltés ideje: 2022. 09. 12.)

Ezek a sport és jet-hajók általában nagy farhullámokat húznak maguk után. Így nagyrészt szórakozás és sportolás céljából látható mögötte egy wakeboardos, vagy éppen 4-5 fánk is. Fontos, hogy ilyenkor a hajóvezetőn kívül egy figyelő személy is tartózkodjon a hajóban, akinek az a feladatköre, hogy figyelje a húzott személyt/eket és borulás esetén tájékoztassa a vezetőt. A vízben lévő személynek ilyen esetben kötelező a sportmellény használata.



8.sz. ábra: Wakeboardozás

Forrás: [pexels-kelly-lacy-5330029-4x3-1-scaled.jpg \(2560×1920\) \(discoversullivan.com\)](https://pexels-kelly-lacy-5330029-4x3-1-scaled.jpg)

(Letöltés ideje: 2022. 09. 12.)

Amilyen közkedvelt hobbi, olyan veszélyes is. Az emberek nem rendelkeznek elég tapasztalattal hajóvezetés terén és nem ismerik jól a Dunát, így azt is gondolhatják, hogy egy úszómedence vagy egy fürdőkád a folyó medre és nincsenek tisztában a Duna aktuális vízállásával. Meggondolatlan sebességgel és manőverezésekkel vesznek részt a víziközlekedésben. Nem veszik figyelembe a hajózóutat jelző bójákat és a parti jelzéseket. Lehet, hogy ahol az előző hétvégén még biztonságosan tudott közlekedni a hajóval, a vízszint változás miatt már csak 20-30 cm víz fedi a zátonyt vagy éppen a kövezést. Ilyenkor szokott hajózási baleset történni. Mederfeneket érint, fennakad egy homokzátonyon. Jobb esetben az ijedtségen kívül nem történik nagyobb baj, de általában anyagi kár keletkezik a hajóban és van, hogy személyi sérüléssel is jár egy ilyen baleset. Fontosnak tartom, hogy az emberekben tudatosuljon, hogy a Duna folyamatosan változik és alkalmazkodni kell az adott természeti állapothoz. Véleményem szerint szükség lenne szigorításra a hajós jogosítvány megszerzése terén. Nagyon sokáig bizonytalan volt, hogy a horvát képesítést ellehet-e fogadni Magyarországon. Sajnálatos módon az idei évtől az a döntés született, hogy el kell fogadnunk. A kint megszerzett papírok nem alkalmasak arra, hogy ezen a veszélyes folyón biztonságosan tudjon a vezető közlekedni. Bízom benne, hogy ettől függetlenül nem fog nőni a balesetek száma a jövőre nézve.

6. A DUNAI KÖZBIZTONSÁG JÖVŐJE

Ahhoz, hogy a Dunai közbiztonság fejlődhessen, az állampolgárok és a rendőrség részéről is egy úgynevezett „együttműködés” szükséges. Mindenki érdeke, hogy a folyó és annak környezete biztonságot nyújthasson a használóinak és élvezőinek egyaránt. Véleményem szerint egy intenzív innováció vette kezdetét akár a vízirendészet akár a civil emberek részéről. Ebben a fejezetben mindkét oldal szemszögét figyelembe véve részletezem, hogyan tartható fent és miként lehet még jobbra tenni a biztonságot. Dolgozatom első részében bemutatásra került, honnan indult és miként alakult ki a Dunai vízirendészet. Az ott meglévő problémák napjainkban is jelen vannak, ellenben folyamatosan dolgozunk rajta, hogy kiküszöbölésre kerüljenek. A Tiszai Vízirendészeten szerzett tapasztalataimmal és az általam felvetett hipotézisekkel részletezem, hogyan lehetne a már pozitív irányba fejlődő folyamat még sikeresebb eredményt produkálhasson.

6.1. Technikai eszközök és speciális ruhák a DVRK-n

A XXI. század felgyorsult világában élünk. A minket kiszolgáló eszközök világkorában szükséges, hogy felvegyük a versenyt a külvilággal. Ahhoz, hogy a munkánkban sikeresek legyünk, talán mindig egy lépéssel előrébb kell járnunk a magánszemélyekhez képest. Az előző fejezetben részletesen kielemeztem azokat az eszközöket, amikkel napi szinten találkozunk a folyón és partszakaszain. Mivel intézkedést kezdeményezünk velük szemben, nem árt, ha egyenértékű vagy még jobb eszközökkel rendelkezünk. Nagy előre lépést jelentett számunkra, hogy az idei évtől három darab szolgálati Jet-ski-vel bővült a gépparkunk, így feltudtuk venni a versenyt a gyorsabb és technikailag ügyesebb szabálysértőinkkel szemben.



9.sz. ábra: Jet-skis járőrszolgálat a Dunán

Forrás: Saját készítésű kép

(Készült: 2022.09.04.)

A 2021-es évben az a Buster típusú szolgálati kisgéphajóinkon lecserlésre került a 175 lóerős külmotor és helyette egy 250 lóerős motor került felszerelésre. Ezek a hajók a fejlesztés által gyorsabbá és irányíthatóbbá váltak, ezzel elősegítve a gyors reagálást egy esetleges mentésnél. Beszerzésre került minden őr részére Alukin alumínium testű 350 lóerős teljesítményű hajó, ami ismételten a munkánkat segíti elő. Ezekkel a hajótestekkel a gazdasági célú hajóellenőrzést teszi egyszerűbbé, ha esetleg menetben lévő hajóra kell ráállni és felmenni annak fedélzetére.

A fejlesztéseknek rendkívül örülünk, ellenben a válaszadóim 41,4%-a van csak megelégedve a jelenlegi technikai eszközökkel. Ez arra vezethető vissza, hogy a területi sajátosságokra nem fektettek elég hangsúlyt a technikai eszközök beszerzéseinél. Fontos lenne, hogy egy ilyen beruházásnál figyelembe vegyék az adott őr igényeit is. Saját tapasztalataim alapján a paksi illetékességi területen szükség lenne olyan kis merüléssel rendelkező hajóra, amivel a Duna mellékágaiba is könnyedén hajózhatunk. A fent említett hajókkal a mi területünkön körülbelül csak a főág hajózóútjában tudunk biztonságosan közlekedni. Válaszadóim 45,7%-a megerősített abban, hogy figyelembe kellene venni a beszerzéseknél ezeket a szempontokat.

A gépjármű parkunk is növekedett. A vízirendészetünk két darab Volkswagen Amarokkal bővült, ami segítséget nyújt a hajók és jetek vízből kiszedésénél, vagy éppen vízbetételénél. Eléggé színes felhozatalunk van a gépjárművekkel kapcsolatban. Audi A3, Skoda Octavia, Skoda Yeti, Suzuki Vitara és Volkswagen Caddy is megtalálható nálunk. Válaszadóim 50% ezen változtatni szeretne a jövőre nézve. Szolgálatunk során nem csak vízen tevékenykedünk sok esetben adunk ki gépkocsizó járőrszolgálatot is. Ilyenkor a Dunamenti településeket és a Dunapartot ellenőrizzük. Egy Audi A3 típusú autóval ez csak részben kivitelezhető. Ha a települések külterületén az árvízvédelmi töltésen, vagy a folyó és töltés közötti területen tevékenykedünk, az esetek 90%-ban rossz minőségű földutakon, erdőkben és szűk részeken kell közlekedünk, amire ezek az autók nem alkalmasak. Tehát több olyan beruházásra lenne szükség, ahol a területekhez megfelelő gépjárművet szereznek be.

2021-es évben megújult a speciális szolgálati egyenruhánk. A Helly Hansen támogatásával egy modern, technikai szempontból kiváló minőséggel ruháztak fel minket. Télen és nyáron is egy 12 órás szolgálat 11. órájában is egyaránt tökéletes komfortérzetünk van ezekben a ruházatokban. Egy ilyen jellegű leghétköznapibb dolog is nagymértékben megkönnyíti a munkánkat.

6.2. Képzési rendszer újragondolása

Nem csak megfelelő technikai eszközökkel kell rendelkezünk, hogy fejlődni tudjunk. Fontosnak tartom a képzések rendszerességét és átalakítását is. Válaszadóim 68.6 %-a nincs megelégedve a jelenlegi képzési rendszerrel. Felmérésem alapján 3 képzési formát emeltek ki a válaszadóim, amik a munkánk szakszerűségét és jogszerűségét fejleszthetné tovább. Legtöbb esetben az intézkedéstaktikai képzést választották. A szárazföldön évek óta kivan dolgozva egy intézkedéstaktikai útmutató, ami alapján szakszerű intézkedéseket tudunk abszolválni. Ellenben a vízen még nincs pontosítva, hogyan kellene az intézkedést szakszerűen lefolytatni.

Egy vízi ellenőrzés sokkal összetettebb és komplikáltabb, mint egy szárazföldi. Itt nincs olyan lehetőség, hogy adott járművet és annak vezetőjét mikor intézkedés alá kívánom vonni, hogy félrehúzódnók, kézifék segítségével fix biztonságos helyzetbe hagyom a szolgálati gépjárművet és kiszállok a járőrtársammal együtt, hogy megkezdjük az intézkedést. A Duna folyamatos mozgásban van. A hajóvezető az intézkedés alá vont vízijármű mellé áll. Az időjárás és a hajó kialakításának lehetőségéhez mérten a járőtárs összeköti a két testet és elkéri a szükséges papírokat. A hajóvezetőnek a sodrás miatt meg kell tartania mind két hajótestet így az intézkedő rendőr egyedül van az intézkedés alá vont személlyel és az ellenőrzésben részvevő vízijárműben helyet foglaló utasaival is. Véleményem szerint már ez is egy nagy problémát jelent. Ha az intézkedés közben felmerül egy jogsértés, ami személyi szabadságot korlátozó intézkedéssé válik nehezen megoldható a személy előállítása. Az előállított személy által vezetett vízijárművet biztonságba kell helyezni, ami nagy részben nem megoldható. Hiába együttműködő az intézkedés alá vont személy, mivel a hajóban lehetőség van a szabad mozgásra és csak a járőrpár egyik személye tud rá figyelni. Tehát mindenféleképpen szükség lenne alkalmazni bilincset. Ellenben ez nem lehetséges azzal az indokkal, hogy egy esetleges hajózási baleset bekövetkezésénél a személy kezeinek összebilincselése miatt korlátozva lenne az úszókészsége. Itt megjegyezni kívánom, hogy véleményem szerint egy ilyen rendkívüli esemény bekövetkezésénél sem lehetne ez probléma, mivel a CE100-as minősítéssel rendelkező mentőmellény viselésénél a gallérja által egy ájult személyt is a víz felszínén tart.²⁴ Egy agresszív állampolgárnál fokozódik a kockázata annak, hogy vele szemben kényszerítő eszközt kell alkalmazni. A jogszabályok, amik alapján intézkedünk egyszerre nem kezelhetőek jól. Bízom benne, hogy hamarosan kidolgozásra kerül egy ilyen útmutató vagy ajánlás, ami

²⁴ [Mentőmellények - Hajófelszerelés, mentőmellény, Vízisport bolt, Vízvonal Kft. \(vizvonal.hu\)](#) (Letöltés ideje: 2022.09.14.)

alapján egyértelmű állásfoglalás lesz, mit hogyan kell végrehajtani. Ez az útmutató megkönnyítené az intézkedéseink szakszerű lebonyolítását.

A vízből mentés részletes bemutatásra került az előző fejezetnél, így már ismertette lett, mennyire kiemelkedően fontos a vízrendészet életében. Ahhoz, hogy minél gyorsabban és szakszerűbben segítséget tudjunk nyújtani egy vízben lévő személynek, szükség van a rendszeres gyakorlásra. Folyamatos gyakorlati képzésekkel lehetne fejleszteni a tudásunkat, hogy egy éles helyzetben is higgadtan mentálisan és gyakorlatban is felkészülten tudjunk szakszerű mentést és elsősegélynyújtást végezni. Véleményem szerint minden vízrendőrnek lehetőséget kellene biztosítani a Police Medic képzés elvégzésre. Ne csak a mentés legyen sikeres, az elsődleges ellátást is maximális eredménnyel záródjon.

A jogszabályok folyamatos módosítása miatt elméleti oktatásra is igényt tartana válaszadóim 50%-a. Egy-egy szabályozásnál kikapuk nyílnak ki, amit az állampolgárok előszeretettel ki is használnak. Sok esetben nem kapunk megfelelő állásfoglalást, hogyan kell értelmeznünk és alkalmaznunk a továbbiakban egy újabb szabályozást. Az a tapasztalatom, hogy ugyanannál a jogsértésnél minden megyében másként intézkednek és szankcionálnak a lefolytatásért felelős Hatóság. Egy megállapodással ez kiküszöbölhető lehetne. Véleményem szerint havi rendszerességgel ismétlődő képzési napot tartana 1-1 felsővezető, naprakészek lehetnének jogiszempontok tekintetében. Egy ilyen kezdeményezés hosszútávon megkönnyítené a területi és az írásos munkánkat is.

6.3. Szervezeti felépítés nehézségei

A DVRK a BRFK egyik helyi szervét képezi. Ami azt jelenti, hogy a Budapesthez tartozó csapaterős tevékenységekben és kiemelt akciókban rendszeresen részt kell venni. Itt kiemelném a focimeccsbiztosításokat, a demonstrációk és tömegrendezvények biztosítását, a belvárosi akciókat és a kirendeltségek őrzését. Általában ezekre a tevékenységekre 10-12 fő vízrendőrt von el a saját illetékességi területéről. Heti szinten több berendelő is érkezik az ilyen eseményekre. Ez negatív hatással van az állományra és a közbiztonságra is egyaránt. A válaszadóim 25,7%-a jövőben nem tervez a vízrendészet kötelekében maradni legfőképpen a csapaterős tevékenységnek nevezett problémák miatt. Ha nem vagyunk láthatóak a folyón vagy a Dunához tartozó partokon, az állampolgárok szubjektív biztonságérzete csökken. Amíg Budapest területén végzünk csapaterős tevékenységet a saját illetékességi területünkön megemelkedhet a jogsértések száma. Válaszadóim 77,1%-a örülne, ha nem a BRFK alá

tartoznánk. Véleményem szerint a Dunai, Tisza és a Balatoni Vízürendészeti Rendőrkapitányságokat össze lehetne vonni és az ORFK-n belül egy egységes vízürendészetet kialakítani. Erre a speciális szakterületre 100 %-os feltöltöttség és aktív jelenlét szükséges. Egyre népszerűbb a szabad vizek használata. Az állampolgárok nyitnak folyók megismerése felé. Ahhoz, hogy a közbiztonság fejlődni tudjon és felügyelni tudjuk a jogszabályok betartását a vízürendészet állományának is jelen kell lennie és az állampolgároknak is együttműködniük kell lenni. Válaszadóim 94,3%-a szükségesnek tartja, hogy népszerűsítve legyen a vízürendészet. A civil emberek látóterébe kell férközzünk. Célunk, hogy a kisgyermektől kezdve az idősebb korosztályig egyaránt tudatos legyen miként kell együtt élni természetes vizeinken és milyen alapvető szabályozásokat kell megismerni.

7. FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

2022-ben az online térben kell megfogni egy adott mondanivaló hirdetését, reklámozását. Az emberek kényelmi szintjük megemelkedett. A monitor vagy telefonképernyő előtt akarnak mindent elintézni vagy információt szerezni. Kutatásom során viszont nehézségekbe ütköztem, mivel az online térben nehezen található meg a pontos tájékozódás víziközeledés szempontjából. Nagyon sok órát vett igénybe, hogy egy adott témáról pontos jogszabályi háttérrel alátámasztva egy teljes képet tudjak megalkotni. Nem várható el, hogy egy laikus ezeket az információkat begyűjtse mielőtt családjával, baráti társaságával együtt lelátogat a Dunára.

Ahhoz, hogy a népszerűségünket növelni tudjuk, célszerű lenne egy saját Dunai Vízügyi rendészeti weboldalt vagy egy facebook profilt létrehozni. Ez az oldal nem kifejezetten rólunk szólna, hanem az állampolgárokról és a közös célokról, hogy miként tudnánk nekik segíteni és növelni a szubjektív biztonságérzetüket. Minden héten ismertetni lehetne egy adott eszközt, vízijárművet vagy éppen egy jogszabályváltozást. Az év minden évszakában lehetne egy aktuális témát ismertetni. A dolgozatomban bemutatott részeket is örömmel fogadnák és olvasnák a Duna szerelmesei. Ezeket egy rövid videóban és hozzá írásos magyarázatokkal, források megjelölésével lehetne feltölteni. Az online tér lehetőséget biztosít egy közösség létrehozásában. Akit érdekel a Duna folyó, követni tudná annak rendjét és biztonsági kockázatát. Lehetőség nyílna, hogy megismerjék az állományt és bátrabban tudnának segítséget és tanácsot kérni.

A jövőnk az utánpótlásról is szól. Fontosnak tartom, hogy minél korábban, akár már bölcsődés vagy óvodás kórtól játékosan ismertessük az alapvető tudnivalókat a vízről. A gyermekek érdeklődőek és nyitottak az új dolgok megismerésére. Minden fiatal számára izgalmas, ha találkozik egy egyenruhában lévő rendőrrel. A Tiszai Vízügyi rendészetenél a Bünt megelőzési Osztállyal együtt rendszeresen eleget tettünk az óvodák és általános iskolák megkereséseinek. Ilyenkor kérdéseket tehetnek fel a fiatalok és megnézhetik a kényeszerítőeszközeinket. Beülhetnek a rendőrautókba és a kiállított rendőrhajókba. Kisérőkkel együtt szórakoztató játékokban vehetnek részt, ahol kifejezetten vízbiztonságra irányuló feladatokat kell megoldaniuk. Ha jól megfejtik a válaszaikat, jutalomból ajándéktárgyakat kapnak és természetesen dicséretben részesülnek. Az ilyen rendezvények által már kiskortól kialakul a gyermekben, hogy a rendőr nem ellenség, bármikor segítséget lehet kérni tőlük. Ismerni fogják a legalapvetőbb szabályokat, és be is fogják tartani azokat. Ha ennek mintája alapján a DVRK

is kezdeményezést indítana, a Duna iránt érdeklődő gyermekek és családtagjaik is örömmel fogadnák azt.



10.sz. ábra: Jet-ski bemutatása a gyermekeknek

Forrás: 2019/6. Zsaru rendőrségi magazin

Kérjük, vigyázzanak a saját és gyermekeik életére, testi épségére és tartsák be a biztonsági szabályokat!



11.sz. ábra: Nyílt nap a Tiszai Vízürendészeten

Forrás: [Címlap | A Magyar Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\)](https://cimlap.hu/rendorsag)

(Letöltés ideje: 2022.09.05.)

Saját és válaszadóim véleménye szerint ez a két megfogható lehetőség van arra, hogy megismerhessenek az állampolgárok minket, mint vízirendőröket és a Dunához köthető alapvető szabályozást. A dunai szezon kezdete előtt óvodákban, iskolákban igény szerint érdemes lenne előadásokat tartani, ahol a gyermekek figyelmét felhívjuk a folyó veszélyeire. Ezen kívül táborokban és tömegrendezvényeken is rész lehetne venni. Ez mellett folyamatosan aktív jelenléttel szükséges tevékenykednünk az online térbe is egy saját DVRK profil formájában.

Ezek a platformok pozitív megjelenést biztosítanak a vízirendészet szemléltetésében. A sok felhívás és érdekesség miatt elképzelhetőnek tartom, hogy toborzás szempontjából is egy sikeres megmozdulás lenne. Saját tapasztalataim alapján az embereket érdekli a vízirendészeti munkánk. Vannak érdeklődők, akik szívesen ki is próbálnák magukat ebben a speciális szakágban vagy a vízhez köthető más egyéb rendészeti feladatokat ellátó szervek kötelékébe.

Az innováció részét képezi az is, hogy felismerésre került a tényleges együttműködés szükségessége. A sokrétegű feladatkörök miatt nem vagyunk elegendőek ahhoz, hogy egyedül fenntartsuk az állampolgárok szubjektív biztonságérzetét. A komplementer rendszet rendszere kiterjed a vízirendészet területére is, így kijelenthető, hogy tehermentesítik az állami és hivatásos halőrök, valamint a vízipolgárőrök a hivatásos állományt. Segítségünkre vannak még természetvédelmi őrk és közterületfelügyelők. Nélkülük nehezen lenne kivitelezhető a rend fenntartása. Az Együttműködési megállapodásnak ténylegesen van jelentősége. Ahhoz, hogy a munkánk sikeres legyen szükségünk van a felsorolt szervek együttműködésére. A saját illetékességi területemen kiemelkedő segítséget nyújt a Magyar Országos Horgász Szövetség alá tartozó Bács-Kiskun megyei és Tolna megyei Horgász Egyesületek Szövetségének hivatásos halőrei. 2021-es évben hat alkalommal végeztek olyan előkészítői figyelő munkát, amivel orvhorgászat vétsége elkövetésén tetten ért személlyel szemben tudtunk eljárást kezdeményezni. A jövőre nézve ez nem csak egy tehermentesítő megoldás, hanem egy lehetőség a víziközbiztonság erősítésére és az állampolgárok biztonságérzetének a növelésére.

8. ÖSSZEGZÉS

A Tudományos Diákköri Konferenciára készített dolgozatomban a Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság múltját, jelenét és jövőjét kívántam részletesen bemutatni. A vízürendészet történeti múltjának a felkutatása nagy kihívást jelentett számomra, mert nagyon kevés információ és forrás állt a rendelkezésemre, hiszen a vízürendészet nem túl gyakori téma napjainkban. Az idei évben a 125. „születésnapját” ünnepelte a DVRK. Dolgozatom történeti részében bemutattam, hogy már évszázadokkal ezelőtt is milyen kimagasló szerepe volt ennek a szakterületnek és a szervezeti felépítésen belül, milyen formában és területen alkalmazták. A rendfenntartásra nem csak a jelenben van szükség, a múltban is igényt tartottak a víziközközlés és víziközbiztonság szabályozására.

A Duna a mai napig egy zárt közösséget érint, mégis úgy gondolom, hogy szükséges foglalkozni ezzel a területtel is. Fontos, hogy a civil emberek és a más szakterületen dolgozó hivatásos kollégáim is betekintést nyerhessenek a mindennapjainkba. Ezzel kívánok rávilágítani a munkánk fontosságára és ennek a szakterületnek a kihívásaira. Írásomban bemutattam a DVRK szervezeti felépítését és részleteztem a hozzá tartozó feladatköröket. Vízürendőrként nagyon sokrétű feladatokkal rendelkezünk, ezért arra a döntésre jutottam, hogy a magáncélú víziközközlésre fektetek hangsúlyt a dolgozatomban. Céлом az volt, hogy minél részletesebben és populárisabban ismertessem a leggyakoribb eszközöket és szabályozásokat, így remélve, hogy minden olyan emberhez eljut a mondanivalóm, aki nyitott a Duna és annak jogszabályi hátterének a megismerésére.

A Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság hivatásos állományának a részére készítettem egy kérdőívet, melyben a jelenlegi problémákat kutattam. Ennek alapján is egyértelműen megállapítást nyert, hogy az állampolgárok nagyrésze csak részben, vagy egyáltalán nem ismeri a vízzel és a víziközközléssel kapcsolatos szabályozásokat, ezért dolgozatom végén javaslatot tettem arra, hogy hogyan lehetne a társadalmat közelebb hozni a vízürendészettel.

IRODALOMJEGYZÉK

- TÓTH István (1993): A magyar közlekedési hatóság jubileumai, Közlekedéstudományi Szemle XLIII. évf. (1993.) 10. szám
- BÉRCES Viktor (2017): Az orvhalászat szabályozási módszerei és dogmatikai kérdései Miskolci Jogi Szemle 12. évfolyam (2017) 1.szám.
- Főkapitányság kiadja (1898): Budapest Fő- és Székvárosi Állami Rendőrség 1897. évi működése, Rózsa Kálmán és Neje Könyvnyomdája Budapest
- 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről
- 1885. évi XXIII. törvénycikk a vízjogról
- 1922. évi XIV. törvénycikk a magyar királyi folyamőrség szervezéséről, létszámának kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról
- 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről
- A m. kir. minisztérium 2.300/1944. M. E. számú rendelete
- 2. sz. melléklet a 3280/1950. B. M. számú rendelet
- 1896. évi 78544. számú rendelet (kelt: 1897.01.15.)
- Magyar Királyi Kormány 1,862/1023. M. E. számú rendelet
- 46/2001. (XII. 27.) BM rendelet a szabad vízen való tartózkodás alapvető szabályairól
- Belügyi Közlöny XXVIII. évfolyam Budapest, 1923. március 26. 14.szám
- [Európa folyója, a Duna \(klimapolitikaiintezet.hu\)](#) (Letöltés ideje: 2022.08.03.)
- [2019-es budapesti hajókatasztrófa – Wikipédia \(wikipedia.org\)](#) (Letöltés ideje: 2022.09.10.)
- [Mentőmellények - Hajófelszerelés, mentőmellény, Vízisport bolt, Vízvonal Kft. \(vizvonal.hu\)](#) (Letöltés ideje: 2022.09.14.)
- DVRK Bűnügyi és Balesetvizsgálati Osztály manuálisan gyűjtött adatai, mely nem képezik a hiteles nyilvántartás részét
- 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet a vízi közlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: Első gőzhajó a Dunán
Forrás: [R.2d73acf8e167234e6c0256eba7423414 \(474×313\) \(bing.com\)](#) (Letöltés ideje: 2022.09.12.)
2. ábra: A DVRK szervezeti felépítése
Forrás: [dvrk_szervezeti_felepites.pdf \(police.hu\)](#) (Letöltés ideje: 2022.08.25.)
3. ábra: Suppozás a Dunán
Forrás: [att_00017_71890.jpg \(880×534\) \(bonuszbrigad.hu\)](#) (Letöltés ideje: 2022.09.12.)
4. ábra: Motoros vízi sporteszköz közlekedésére engedélyezett tábla
Forrás: [57/2011. \(XI. 22.\) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről - Hatályos Jogsabályok Gyűjteménye \(jogtar.hu\)](#) (Letöltés ideje: 2022.08.31.)
5. ábra: Motoros vízi sporteszköz J-s nyilvántartású Jet-ski
Forrás: saját készítésű kép (Készült: 2020.06.18.)
6. ábra: Motoros kishajó H-s nyilvántartású Jet-ski
Forrás: saját készítésű kép (Készült: 2021.09.20.)
7. ábra: 5. számú felszerelési jegyzék
Forrás: [5sz_felszerelési_jegyzek.jpg \(1024×598\) \(kapitanyhajosiskola.hu\)](#) (Letöltés ideje: 2022.09.12.)
8. ábra: Wakeboardozás
Forrás: [pexels-kelly-lacy-5330029-4x3-1-scaled.jpg \(2560×1920\) \(discoversullivan.com\)](#) (Letöltés ideje: 2022.09.12.)
9. ábra: Jet-skis járőrszolgálat a Dunán
Forrás: saját készítésű kép (Készült: 2022.09.04.)
10. ábra: Jet-ski bemutatása a gyermekeknek
Forrás: 2019/6. Zsarú rendőrségi magazin
11. ábra: Nyílt nap a Tiszai Vízügyirendészeten
Forrás: [Címlap | A Magyar Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\)](#) (Letöltés ideje: 2022.09.05.)

MELLÉKLET

Kérdőív keretein belül feltett kérdések:

1. Hány éve hivatásos?

0-5
5-10
10-15
15-20
20-25
25-

2. Hány éve dolgozik a vízirendészetnél?

0-5
5-10
10-15
15-20
20-25
25-

3. Mit tart a legfontosabb vízirendészeti feladatnak?

-vízből mentés/segítségnyújtás
-hajó/kisgéphajó/komp/csónak ellenőrzés
-horgász/halász ellenőrzés
-állampolgárok tájékoztatása (bűnmegelőzés)
-szankcionálás (HB, feljelentés)
-egyéb vízirendészeti feladatok (fürdőhely ellenőrzés, határ kikötőben hajók ki és beléptetése, természetvédelem)

4. Mit gondol, az állampolgárok mennyire vannak tisztában a víziközlekedés és a fürdőzés szabályaival?

- egyáltalán nem ismerik
- részben ismerik
- jól ismerik

5. Ha az előző kérdésre a válasz: legalább részben ismerik, milyen arányban tartják be azokat?

- egyáltalán nem tartják be
- csak részben tartják be, mert nem ismerik elég jól
- csak részben tartják be, mert nem érdekli őket
- betartják
- nem ismerik, ezáltal nem is tartják be

6. Meg van elégedve a jelenlegi szabályozásokkal? (vízrendészet tekintetében)

- igen
- nem

7. Ha az előző kérdésre a válasz: nem, mire fektetne nagyobb hangsúlyt szabályozás terén? (több válasz is lehetséges)

- fürdőzés/jégen tartózkodás
- fürdőeszköz
- vízisporteszköz
- motoros vízisporteszköz
- kedvtelési célú kisgéphajó
- csónak
- meg vagyok elégedve

8. Meg van elégedve a jelenlegi technikai eszközökkel?

- igen
- nem

9. Ha az előző kérdésre a válasz: nem, min változtatna? (több válasz is lehetséges)

- az adott terület sajátosságainak megfelelő gépjármű
- az adott terület sajátosságainak megfelelő kisgéphajó
- korszerű légalkoholmérő

- jó minőségű és korszerű számítástechnikai és okos eszközök
- megvagyok elégedve, így nincs szükségem új eszközökre

10. Meg van elégedve a jelenlegi képzési rendszerrel?

- igen
- nem

11. Ha az előző kérdésre a válasz: nem, mik azok a képzési modulok, melyre szüksége lenne? (több válasz is lehetséges)

- vízből mentés rendszeres gyakorlati képzése
- intézkedéstaktikai képzés (kifejezetten vízen)
- jogszabályi változások elméleti oktatása
- ittas ellenőrzés a vízen gyakorlati képzése
- megvagyok elégedve, nincs szükségem további képzésre

12. Fontosnak tartja a vízirendészet népszerűsítését?

- igen
- nem

13. Ha az előző kérdésre a válasz: igen, milyen formában tenné azt? (több válasz is lehetséges)

- óvodák, iskolák, tömegrendezvényeken való személyes részvétel
- social média (saját Dunai Vízirendészeti web, facebook és/vagy instagram oldal, melyen az állampolgárok napi szinten tájékozódhatnak)
- nem tartom fontosnak

14. Örülne, ha a Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság más szervezeti egység alá tartozna?

- igen
- nem

15. A jövőben a Vízirendészet kötelékében szeretne maradni?

- igen
- nem
- talán