

## NYERGES ZSANETT

# A Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság múltja, jelene és jövője <sup>1</sup>

### Bevezetés

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

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

2016-ban szereltem fel a Szolnoki Rendőrkapitányságra mint közrendvédelmi járőr, és 2018 óta vagyok vízürendőr. Először a Tiszai Vízürendészetnél motorcsónakvezetői beosztásban láttam el a szolgálataimat, majd a Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság Paksi Vízürendészeti Rendőrőrsén lettem hajóvezető, s máig is az vagyok.

Az ezúton megszerzett tapasztalati tudásom segítségével kívánom szemléltetni, hogy szolgálati feladataink ellátásával mennyire fontos szerepet töltenünk be a vízen és annak környezetében. Bemutatni azt, hogy milyen gyönyörű történelmi múlttal rendelkezünk, és felgyorsult világunkban hogyan tudunk egyre hatékonyabbak és ismertebbek lenni. Rámutatva arra a

---

<sup>1</sup> A tanulmány a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Kari Tudományos Diákköri Konferencia 2022. évi őszi pályázatán közrendészeti szekcióban Lippai Zsolt r. alezredes egyetemi tanársegéd témavezetésével I. helyezést elért pályamű szerkesztett változata.

problémára is, hogy sem a rendészetben dolgozók, sem pedig a civilek nincsenek tisztában azzal, hogy mit is csinál valójában egy vízirendőr.

Erre magyarázat lehet, hogy a szakzsargon szerinti „Dunázás” egy relatíve zárt közösséget érint. Ennek ellenére meggyőződésem, hogy a társadalom nyitott a folyó megismerésére és az azt érintő normatív szabályozásra. Ezáltal arra az elhatározásra jutottam, hogy másokkal is megismertetem szeretett hivatásomat. Jelenünket annak 125 éves történelmi múltjára vezetem vissza, míg a jövőnket a rendőrség és a polgárok perspektívái alapján kutatom.

## Duna

A Duna tíz országot gazdagít jelenlétével, ugyanakkor csodálatos természeti adottságaival és kulturális örökségeivel ajándékozza meg Európát. Sok esetben a világ „*legnemzetközibb*” folyójaként<sup>2</sup> emlegetik, amely a Németországban lévő Fekete-erdőtől 2 857 kilométeren keresztül a Fekete-tengerig folyik, míg hazánkat 417 kilométer hosszan szeli keresztül a főága.<sup>3</sup> Magyarországot tekintve kiemelkedően fontos szerepet tölt be, hiszen lehetővé teszi a nemzetközi hajózást, így gazdasági és turisztikai szempontból is esszenciális. Hajózásának története egészen az ókorig vezethető vissza, ennek ellenére a 21. századi változások következtében lett számomra érdekes. Mivel a folyó igénybevétele ekkorra már lényegesen felerősödött, szükségessé vált annak szabályozása is. Így nem csak magát a Dunát kellett kontrollálni, hanem a rajta történő közlekedést és munkavégzést is indokoltá vált ellenőrizni és koordinálni.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> 12 érdekesség Európa gyöngyszemeről, a Dunáról.

Forrás: <https://sokszinuvidek.24.hu/viragzo-videkunk/2016/10/20/12-erdekesség-europa-gyongyszemerol-a-dunarol/>

Letöltés ideje: 2022.08.03.

<sup>3</sup> Európa folyója, a Duna.

Forrás: <https://klimapolitikaiintezet.hu/cikk/europa-folyo-duna>

Letöltés ideje: 2022.08.03.

<sup>4</sup> A Duna és szabályozása történetéről bővebben, lásd Tőry, Kálmán: A Duna és szabályozása. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1952.

## A Dunai Vízügyi Rendészet története

A 19. század szerteágazó jogszabályrendszerének köszönhetően Magyarországon a hajózás számtalan jogi nehézségbe ütközött. A kiegyezést követően viszont a Vasúti és Gőzhajózási Főfelügyelőség egyik osztályát Magyarországra helyezték,<sup>5</sup> aminek hatására kiadtak egy kezdetleges vízügyi rendeletet. Mindenképpen szükség volt egy olyan állami szintű irányításra, amely a vízen való tartózkodást és közlekedést ellenőrizte, annak rendjét fenntartotta és biztosította. Az 1885. évi XXIII. tc., amely a vízjogról szólt, kimondta, hogy a hajózás a szabályok és a rendeletek betartásával mindenki számára szabad lehetőség, ellenben a vízhasználat csak akkor gyakorolható, ha ezzel a hajózási jog nem sérül.<sup>6</sup> Elsődleges megoldásként pedig a part- és révkapitányságok alakultak meg.<sup>7</sup>

Magyarország 1896-ban újabb nagy fordulóponthoz ért, mikor a Vas-kapu szabályozását elvégezték, ami által lehetőség nyílt a Felső-Duna és az Al-Duna biztonságos gőzhajózására<sup>8</sup>, így a dunai vízi közlekedés is jelentősen fellendült. Ezzel együtt létfontosságúvá vált, hogy létrehozzák annak rendészeti szabályozását. Mindezek alapján a továbbiakban a Dunai Vízi (Folyam) Rendészet napjainkra már 125 éves történelmi múltját ismertethetem.

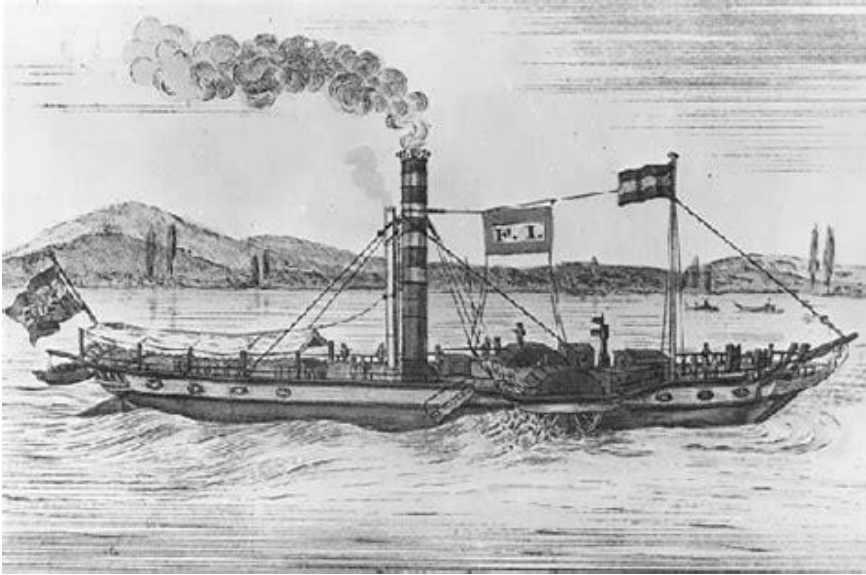
---

<sup>5</sup> Tóth István: A magyar közlekedési hatóság jubileumai. Közlekedéstudományi Szemle 1993/10. szám. 368-376. oldal

<sup>6</sup> 1885. évi XXIII. törvénycikk a vízjogról 19., 27. §

<sup>7</sup> A Magyar Királyi Folyamőrségről bővebben, lásd: Parádi, Ákos: A Magyar Királyi Folyamőrség. Salutem. 2019. 85-112. o.

<sup>8</sup> Deák Antal András: „Gőzhajón egy új világba.”. 2006. 71-74. o.



2. számú ábra  
Első gőzhajó a Dunán <sup>9</sup>

### *Dunai Kerületi Kapitányság (1897–1940)*

1897-ben megalakult a Dunai Kerületi Kapitányság (továbbiakban: DKK), amely a Budapesti Fő- és Székvárosi Állami Rendőrség alá tartozott.<sup>10</sup> Ezt követően megjelent egy részletes szabályozás, amely a kapitányság szervezetét, hatásköri területét és eljárási szabályzatát tartalmazta.<sup>11</sup> Fő feladatai közé tartozott a közrend és vagyonbiztonság megóvása, a szabad közlekedés biztosítása, az uszodák és a fürdők felügyelete. A szabályozás kiterjedt a dunai balesetek megelőzésére, egy esetleges árvízveszélynél az élet- és vagyon mentésére, és igyekeztek megakadályozni a vízbe ugrást is. Ha viszont az mégis bekövetkezett, tudásukhoz és eszközeikhez mérten a vízből mentést alkalmazták, amely feladatkör számos nehézséget is okozott, mivel

---

<sup>9</sup> Forrás: <http://users.atw.hu/sry/franz.htm>

Letöltés ideje: 2022.09.12.

<sup>10</sup> 1896. évi 78544. számú rendelet (kelt: 1897.01.15.)

<sup>11</sup> Főkapitányság kiadja: Budapest Fő- és Székvárosi Állami Rendőrség 1897. évi működése. Rózsa Kálmán és Neje Könyvnyomdája. Budapest, 1898. 64-73. o.

nem rendelkeztek a megfelelően kiképzett állománnyal és technikával, így a sikeres vízből mentések száma is csak minimális volt. 1908-ban az alapvető problémával egyidejűleg tovább nehezedett a DKK élete, ugyanis szervezeti változásoknak köszönhetően a „*Gyermekbíróság*”, mint a fiatalok kihágási ügyeinek elbírálása, mint szerv, szintén a DKK lett. Mindezekkel együtt pedig a vízügyi rendőrséggel kapcsolatos tevékenység még inkább háttérbe került.

### ***Magyar Királyi Folyamőrség (1921–1939)***

1919-ben a DKK-val párhuzamosan létrejött a Budapesti Állami Révkapitányság,<sup>12</sup> mely kifejezetten folyamrendészeti feladatokat látott el, ezzel is segítve a kapitányságot, mivel a Révkapitányság állománya már 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 flotillákat. Elvették az önkormányzatoktól a folyamrendészeti hatáskört, beolvasztották a Révkapitányságot, és létrehozták a Magyar Királyi Folyamőrséget. Ezáltal alakult meg egy rejtett haderőfejlesztés, amely országos hatáskörrel rendelkezett, és fegyveres vízügyi szervként működött tovább.<sup>13</sup> Az általános feladatokon kívül ekkor már komolyan foglalkoztak a kémkedés és a csempészet megakadályozásával, továbbá a halászat is jelentős szerepet kapott.

Évekkel később megjelent a hajóforgalom ellenőrzéséről szóló rendelet<sup>14</sup> is, amely már az akkori idők komplementer rendészetét is magába foglalta, ami az együttműködésről szólt, ugyanis az ellenőrzési tevékenységekben már egységesen vettek részt az egyes ellenőrző hatóságok.<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup> Vedó Attila: A magyar vízügyi rendészet szervezetrendszerének fejlődéstörténete 1945 előtt. 2020. 281-297. o.

<sup>13</sup> 1922. évi XIV. törvénycikk a magyar királyi folyamőrség szervezéséről, létszámának kiegészítési módjainak és felfegyverzésének megállapításáról

<sup>14</sup> Magyar Királyi Kormány 1,862/1023. M. E. számú rendelet

<sup>15</sup> Belügyi Közlöny XXVIII. évfolyam 14. szám. Budapest, 1923. március 26.

### ***Dunai Motoros Mentőőrség (1926–1944)***

A DKK és a Folyamőrség részben azonos hatáskörrel, míg a Folyamőrség és a Budapesti Révkapitányság ugyanazzal az illetékességi területtel rendelkezett. Ennek ellenére a DKK a szárazföldön, a hajóállomásokon, a rakpartokon és a folyóparti területeken végezte aktívan a teendőket, a Folyamőrség viszont csak a vízi közlekedéssel foglalkozott.

1926-ban felállítottak egy motoros mentőőrséget, amit a DKK alá rendeltek. Ennek köszönhetően már a kapitányság is megfelelő technikával rendelkezett, így a vízen is ideálisan tudta végezni a feladatkörét. Célja elsősorban az öngyilkossági szándékkal vízbe ugró és a valamilyen okból a folyóba került emberek kimentése és az elsősegély nyújtása volt. Működése során a jól hasznosítható képzeteknek köszönhetően a dunai rendőrök 95%-ban sikeres mentési statisztikát tudhattak magukénak.

### ***A Magyar Királyi Rendőrség Révkapitányságai (1939–1945)***

A folyamőrség és a határőrség beolvadt a honvédség kötelékébe, és átszervezésre kényszerült a folyamrendészeti feladatkör is, amely a rendőrségbe 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-t megszüntették.

### ***Újjászervezés (1945–1966)***

1945-ben a rendőrséget katonailag szervezett testületté alakították át.<sup>16</sup> 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.

---

<sup>16</sup> A Magyar Királyi Minisztérium 2.300/1944. M. E. számú rendelete.

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

1950-ben a Honvéd Határőrség is az ÁVH kötelékébe olvadt, így a Vízügyi Rendészeti Révkapitányságok az ÁVH Határőrségéhez kerültek át, ami nem bizonyult optimális döntésnek, mivel a feladataik nagy részét nem tudták megfelelően ellátni. A BM emiatt felállított három 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.<sup>17</sup>

Az 1956-os forradalom után a Minisztertanács úgy döntött, hogy lakossági elégedetlenség és a kimondhatóan gyenge szolgálati teljesítmény okán a folyamrendészeti feladatokat ismét a Belügyminisztérium alá helyezi vissza. Olyan új szabályozást dolgoztak ki erre a feladatkörre, ami a jelenleg is jól működő szabályozásunk lényeges elemeivel nagyrészt megegyezik.

### ***Vízügyi Rendőrkapitányság (1966-tól)***

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

A vízügyi feladatrendszer 125 év alatt folyamatosan alakult, de a cél mindig ugyanaz maradt.

---

<sup>17</sup> 2. sz. melléklet a 3280/1950. B. M. számú rendelet.

## **A Dunai Vízügyi Rendszer napjainkban**

A Duna főága Magyarország területét 417 km hosszan 150 önkormányzati területen keresztül szeli át, ami összesen hét megyei jogú, 142 területi és fővárosi önkormányzatra terjed ki, magába foglalva további 210 kikötőt, 24 kompot és révátkelőhelyet. Mindezekből a legjelentősebb kikötő Mohácson található az EU-Schengeni külső határánál, ami egyben az EU vízi határállomása is. A folyót körülöleli tömérdek nemzeti park, táj- és természetvédelmi körzet és terület is.

### ***A Dunai Vízügyi Rendszeri Rendőrkapitányság szervezeti felépítése és területmeghatározása***

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

A DVRK Intézkedés a Dunai Vízügyi Rendszeri 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 pedig kiegészülnek a Rendőrség hatásköréhez tartozó rendszeri jogkörben történő eljárások szabályaival is.<sup>18</sup> Továbbá, alapfeladatai mellett ellátja a vízi közlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról szóló rendeletben<sup>19</sup> leírtakat is.

A Duna főágának és mellékágainak összessége Magyarországon belül majdnem eléri a 800 folyamkilométert (továbbiakban: fkm.). Ez nagyon nagy területet foglal magába, amit a vízügyi rendszernek kell felügyelnie. Így hat vízügyi rendszeri őrsre osztották szét a területet. Ezen belül még három

---

<sup>18</sup> 2/2018 (VI.12) DVRK Intézkedés a Dunai Vízügyi Rendszeri Rendőrkapitányság Ügyrendjéről, III. fejezet 6. pont

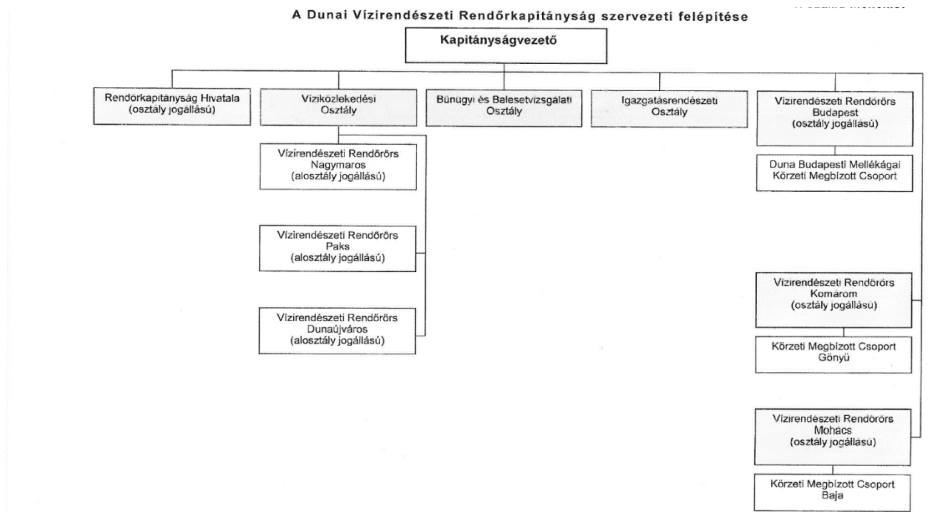
<sup>19</sup> 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet a víziközlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról



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 területek nagyságának, azok elhelyezkedésének és területi sajátosságainak tudható be. Minden őrs meghatározott illetékességi területtel rendelkezik. A Duna 1 850,3 fkm. és 1 726 fkm. közötti területét a Komáromi Vízügyi Rendőrőrs felügyeli, míg az őrshöz tartozó Gönyői KMB csoport a Mosoni Dunáért felel. A Nagymarosi Vízügyi Rendőrőrs a Duna 1 726–1 674 fkm. között és a Szentendrei Duna-ágban végzi mindennapi teendőit. A Budapesti Vízügyi Rendőrőrsnek a Duna 1 674–1 613 fkm. között van az illetékességi területe. A Pesti Őrs rendelkezik egy KMB csoporttal is, amely a Duna Budapesti mellékágainak rendjéért felel, továbbá a Szentendrei és a Ráckeve–Soroksári-Duna tartozik a területükhöz. A Dunaújvárosi Vízügyi Rendőrőrs a Duna 1 613–1 562 fkm. közötti szakaszon tevékenykedik, és ha szükséges, besegít a Ráckeve–Soroksári-Duna rendfenntartásába is. A Paksi Vízügyi Rendőrőrs, ami egyben a saját illetékességi területem, a Duna 1 562–1 492 fkm. közötti területre terjed ki. A déli szakaszhatárunktól a Bajai KMB csoport veszi át az ellenőrzést a Duna 1 492–1 562 fkm. között. A Mohácsi Vízügyi Rendőrőrs területe a Duna 1 465–1 433 fkm. közötti folyószakaszt foglalja magába.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> 2/2018 (VI.12) DVRK Intézkedés a Dunai Vízügyi Rendőrkapitányság Ügyrendjéről, III. fejezet 12. pont.



**2. számú ábra**  
**A DVRK szervezeti felépítése.**

### ***A DVRK állománya***

A szervezeti felépítésből is látszik, hogy mennyire szerteágazó és nagy területtel rendelkezünk. Ennek ellenére együtt és egy csapatként dolgozunk, megjegyezve azt is, hogy a kapitányság aktív hivatásos végrehajtói állományából jelenleg 92 fő a hadra fogható létszáma. Dolgozatom elkészítéséhez segítséget kértem a kollégáimtól, akik számára egy kérdőívet készítettem. Összetartozásunk példaértékét jó mutatja, hogy a felkért állomány 76%-a segítette a munkámat válaszaival, így hitelesebbé tudtam tenni a kutatásomat és a gondolataimat a jelennel és a jövővel kapcsolatban.

Az állomány 52,9%-a több mint húsz éve hivatásos, és 35,7%-uk több mint húsz éve vízrendészeti feladatokat lát el, ami azt jelenti, hogy állományunk tapasztalt rendőrökkel van feltöltve. Kijelenthető az is, hogy ez egy relatívan zárt közösség, hiszen nagyon hosszú ideig tart elsajátítani a vízrendészeti feladatköröket és tapasztalatot szerezni az 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 ténylegesen is vonzza ez a szakterület, mivel a válaszadók 21,4%-a öt éven belül került a vízügyi rendőrség kötelékébe. Véleményem szerint az is megállapítható, hogy napjainkra már egyre több hivatásos nyitja a vízügyi rendőrség felé, hogy megismerhesse ezt a speciális szolgálati ágat.

## **A vízügyi rendőrség feladatkörei**

A vízügyi rendőrség alapvető feladatainak felsorolásához a továbbiakban a 13/1996. (VI. 28.) BM rendeletet hívom segítségül, amely a vízi közlekedés rendőrhatalmának igazgatásáról szól.

*„A vízügyi rendőrség 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 vízi közlekedési 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 hajózási 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 vízben 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.<sup>21</sup>

A fenti jogszabályi hely – meglehetősen bőséges tartalmú és terjedelmű – idézését, kérem nézzék el nekem, ugyanis azt elengedhetetlenül fontosnak tartom dolgozatomban, hiszen ezáltal nyílt és nyílik lehetőségem a továbbiakban is rámutatni a tevékenység összetett mivoltára és részletesen elemezni annak mindennapi cselekvéseit. Míg a BM rendelet alapjában ismerteti, mik is a feladatai egy vízirendőrnek, azokból a továbbiakban kiemelek néhányat, ami alapjaiban határozza meg a Dunán eltöltött mindennapjainkat.

### ***Vízből mentés***

A 125 éves múltra visszatekintő 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 bajba jutott, vízbe esett személynek nyújtott azonnali segítség. 2022-ben kilenc sikeres vízből mentést tudhat maga mögött a Dunai Vízirendészet állománya, míg az előző évekre visszamenőleg átlagosan 21–27 fő esetében záródott sikerrel a mentés.<sup>22</sup> Sajnálatos módon a mai napig sok embertársunk választja végső elkeseredésében öngyilkossági szándékkal a vízbe ugrást, amelynek leggyakoribb módja a hidakról való leugrás. Természetesen vannak olyan esetek is, amikor nem öngyilkossági szándék vezérli a bajba jutottat, ugyanis sokan egyszerűen csak

---

<sup>21</sup> 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet a vízi közlekedés rendőrhatósági igazgatásáról 2.§.

<sup>22</sup> DVRK Bűnügyi és Balesetvizsgálati Osztály manuálisan gyűjtött adatai, mely nem képezik a hiteles nyilvántartás részét.

nem jól mérik fel az úszástudásukat, fáradtságuk vagy egy egészségügyi rosszulletük miatt sodorja el őket a folyó. Vízi közlekedési baleseteknél is van, hogy vízbe kerül az ember és mentésre szorul. A legtöbb felsorolt eset Budapest közigazgatási területén következik be. Így a Pesti őrön a nap 24 órájában van egy úgynevezett „*mentős járőrpar*”, akiknek kifejezetten az a feladatuk, hogy Budapest belterületén tartózkodjanak. Így nyílik a legtöbb esély arra, hogy időben odaérjenek, és segítséget tudjanak nyújtani minden vízbe került személynek (megjegyzem, ez a vidéki őrökön sokkal nehezebben kivitelezhető a felügyelt terület rendkívüli nagysága miatt).

Ahhoz, hogy egy vízből mentés sikeres legyen, nagyon sok tapasztalattal és gyakorlattal kell rendelkeznie a vízirendőrnek, ugyanis ilyenkor szinte minden másodperc számíthat. Gondolva például olyan tényezőkre is, hogy jól kell tudni odaállni a szolgálati kiséghajóval, hogy segíteni tudjon a bajba jutottnak. Fontos az is, hogy a vízirendészet csak eszközzel menthet. Ez azt jelenti, hogy egy adott tárggyal – mint például a mentőpatkó vagy mentőkocka és a hozzá rögzített elegendő hosszúságú kötéllel vagy csáklával, 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, akkor csak a manőverezésen múlik, hogy tudunk-e segíteni rajta, és be tudjuk-e emelni a hajóba. Ha pedig mindez sikerrel záródik, akkor következik a szakszerű elsősegélynyújtás. Sajnos a vízirendészet jelenleg még nem rendelkezik defibrillátorral, ami szintén segíthetne az újraélesztésben. Ennek ellenére minden évben van sikeres újraélesztés.

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

### *Vízi holttest kiemelése*

Munkánkban talán az egyik leghálátlanabb feladat egy már élettelen test vízből történő kiemelése. Ha a vízből mentés nem jár sikerrel, és az öngyilkossági szándékkal vagy más egyéb körülmények között vízbe került személy elmerül, a sodrás miatt sokszor már nem lehet rajta segíteni. Természetesen egy ilyen bejelentést vagy saját észlelést követően kutatást, területátvizsgálást végzünk egy úgynevezett „*Sonar*” radareszközzel. 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 is részletesen átvizsgáljuk. Ha az élettelen test a víz felszínére kerül, megakad egy nagyobb uszadékon vagy egy veszteglő egységen, akkor nekünk szakszerűen egy olyan partszakaszra kell elszállítanunk vagy vontatnunk, amelyet az adott település bűnügyi bizottsága, az orvos és a temetkezési vállalat meg tud közelíteni.

Előírás, hogy a test lehetőség szerint a derékrésznél legyen megkötve, ha pedig ez nem kivitelezhető, akkor a végtagnál kell rögzíteni a kötelet. Budapest belterületén kegyeleti okokból nem lehet vontatni a testet, így ott 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, az esetleges bűncselekmény kizárását vagy megállapítását vizsgálják. Miután a partra vontatás megtörtént, a szemle lefolytatásáig és az élettelen test elszállításáig a helyszínt biztosítjuk, és minden adatot dokumentálunk, amiről később részletes rendőri jelentés készül.

A DVRK statisztikai adatai alapján 2022. január és augusztus között 36 holttestet fogtunk ki, ami megegyezik a vízbe fulladtak számával is.<sup>23</sup> Sajnálatos módon ez a szám már augusztusban majdnem elérte az előző évek

---

<sup>23</sup> DVRK Bűnügyi és Balesetvizsgálati Osztály manuálisan gyűjtött adatai, mely nem képezik a hiteles nyilvántartás részét.



számait, míg 2017–2021 között átlagosan 45 élettelen testet emeltek ki a folyóból, ahol vízbefulladás okozta a halált. Mindezek alapján is kiemelten fontosnak tartom, hogy az állampolgárok részletesebben megismerjék a fürdőzés veszélyeit és annak tiltó szabályozását. A cél, hogy minél kevesebb ember fulladjon bele a folyóba, ezért az alábbiakban a legfontosabb tudnivalókat és tiltó helyeket ismertetem.

### ***Fürdőzés és jégen való tartózkodás***

A Magyarország területén lévő „szabad vizekben”, ami magába foglalja a Duna fő- és mellégágait is, szabad a fürdőzés azokon a helyeken, amelyek nem esnek tiltó rendelkezések alá.<sup>24</sup> Tehát nem csak a kijelölt fürdőhelyeken, hanem bárhol lehet fürdeni, ahol azt jogszabály meg nem tiltja. Elég gyakori probléma ugyanakkor, hogy az állampolgárok nincsenek tisztában azzal, hol nem lehet fürdőzésre használni a folyót. Ami pedig talán a legfontosabb, hogy nem lehet fürdőzni a hajózóútban, tehát nem lehet azt keresztezni (értsd: 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, a komp- és révátkelőhelyek, a hidak, a veszteglőhelyek és a vízi sportpályák százméteres körzetében is tilos a fürdőzés, illetve ott is, ahol azt a kihelyezett tiltótábla jelzi. Természetesen a rendelet még több esetben részletezi a fürdőzés tilalmát, de a dolgozatomra nézve a további pontok nem tekinthetők relevánsnak.

A Dunán és mellékágaiban is vannak olyan kijelölt fürdőzőhelyek, ahol az állampolgárok biztonságosabban tudják élvezni a fürdőzést (ennek kijelölését és feltételeit a 78/2008. (IV. 3.) kormányrendelet határozza meg). Itt jegyzem meg, hogy a vízügyi rendszertnek minden évben a szezon kezdete előtt le kell ellenőriznie, hogy a kijelölt fürdőzőhely megfelelően üzemel. Ez azt takarja, hogy a parton jól látható módon ki kell helyezni a strand

---

<sup>24</sup> 46/2001. (XII. 27.) BM rendelet a szabad vízen való tartózkodás alapvető szabályairól

határainak bójáit és a parton elhelyezkedő határjelző táblát is, valamint ellenőrizni kell, hogy a mélyvíz határjelző táblája is megfelelően van-e elhelyezve (a szezonban visszatérően kell ellenőrizni ezeknek a meglétét). A szezon végén pedig azt kell ellenőrizni, hogy a táblákat, bójákat eltávolították-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 azt is kimondja, hogy folyóvizeken és azok mellékágain tilos jégen tartózkodni, így az egész illetékességi területünkre kiterjed ez a szabályozás.

### ***Horgász, halász ellenőrzés***

A horgászok az összes évszakban jelen vannak az illetékességi területeinken. Vannak, akik hobbi szinten végzik ezt a tevékenységet, de sokan sport-horgászat céljából használják ki a Duna adottságait. A partról és csónakból is egyaránt élvezett szabadidős tevékenységhez viszont egy állami és egy területi horgászengedély is szükséges. Mindezek alapján joggal merül fel a kérdés, hogy ez miként kapcsolódik a vízirendészethez.

A természet- és környezetvédelemre, valamint a meglévő halállományra figyelve, 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. Aki tiltott eszközzel, tiltott módon vagy kíméleti területen végez halfogásra irányuló tevékenységet, orvhalászat bűncselekményt követ el.<sup>25</sup>

Érdekes példaként említem, hogy a Paksi őrς illetékességi területén a Paksi Atomerőmű melegvízes kifolyójánál, ami a Duna 1 526 fkm. jobb

---

<sup>25</sup> Bérces Viktor: Az orvhalászat szabályozási módszerei és dogmatikai kérdései. Miskolci Jogi Szemle 2017/1. szám. 80-85. o.

partjában található úgynevezett „*kiskőtől*” kíméleti területté van nyilvánítva az év összes napján. A „*kiskő*” alatt lévő partszakasz egy frekventált terület a horgászok számára. A „*kiskő*” a válaszvonal a kíméleti terület és a szabad horgásztevékenység között. Ha valaki a kövezés végéről „*felfelé*” dobál, már elköveti az orvhorgászatot. Emiatt visszatérően kiemelt figyelmet szentelünk az adott területre, és „*akciókat*” szervezünk rá, ahol a társzervekkel együtt egy úgynevezett „*figyelő tevékenységet*” folytatunk, és a cselekmény észlelésekor tetten érjük az elkövetőt, személyes szabadságában korlátozzuk, vele szemben büntetőfeljelentéssel és a horgászszekőzei lefoglalásával élünk. Megjegyzem, hogy egy ilyen sikeres elfogást különösen nagy háttérmunka előz meg, ami többhetes előszervezést és információgyűjtést igényel.

### ***Helyszín- és rendezvénybiztosítás***

Ahhoz, hogy egy vízi rendezvényt lebonyolítsanak, minden esetben kérelmet kell benyújtani a hatósághoz, aki engedélyezi azt. Ezen minden feltétel szerepel. Mielőtt a rendezvény elkezdődik, a vízügyi rendészet részletes ellenőrzést végez, hogy minden feltételnek eleget tett-e a rendezvényszervező. Ha hiányosságot találunk, 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 lennünk. Ilyen esetben a DVRK állománya elég nagy százalékban részt vesz az adott eseményen. Biztosítani kell, hogy a Hajósoknak Szóló Hirdetményben kihirdetett korlátozásokat, esetleg a teljes vagy részleges hajózási zárlatot betartsák. Folyamatosan tájékoztatni kell az állampolgárokat, hogy mettől meddig és hogyan közlekedhetnek a vízen, illetve az is kiemelten fontos, hogy figyelemmel kísérjük a parton tartózkodókat. Egy ennyire nagy rendezvényen ugyanis megnövekedik annak a kockázata, hogy egy alkoholos vagy más tudatmódosító szer befolyása alatt lévő személy a vízbe kerül, vagy ha ez bekövetkezett, akkor minél előbb, biztonsági intézkedés keretein belül ki tudjuk őt emelni.

Sok más jellegű vízi biztosításban is részt vesz a vízirendészet. Legyen szó védett személy őrzéséről, horgászversenyről, evezős vagy úszóversenyek lebonyolításáról, vagy olyan munkavégzésről, ami a Dunához köthető. Ilyen eseteknél is biztosítanunk kell, hogy megfelelően és biztonságosan meg lehessen rendezni az eseményt. Ha a Duna-parton vagy egy munkavégzés során a vízben bombát vagy annak látszó tárgyat találnak, akkor a helyszínt a tűzszerészek kiérkezéséig szintén biztosítanunk kell.

Dolgozatom terjedelme ugyanakkor sajnos nem teszi lehetővé, hogy valamennyi példát felsoroljak, ami a munkaidőnk nagy részét kitölti. Ezekről a helyekről csak életmentés miatt vagyunk elvonhatók. A védett személynél még nagyobb hangsúlyt fektetnek a biztonsági kockázatokra, ilyenkor nem vagyunk elvonhatók a feladat végrehajtásától.

### ***Vízi járművek ellenőrzése***

Ahogy egy közlekedési vagy közrendes járőr közúti ellenőrzést hajt végre, mi vízirendőrök is ugyanezt tesszük, csak vízen. Ez esetben is meg van határozva, hogy miket kell ellenőrizni az adott vízi járművön és a járművezetőnél. Amit mindenképp kiemelnék, az az ittasság, megjegyezve, hogy nem csak közúton, hanem a vízen is ugyanúgy zéró alkoholtolerancia van érvényben. Ha egy vízi járművel vagy vízi sporteszközzel közlekednek, annak vezetője nem lehet alkohol és más tudatmódosítószer befolyása alatt.

Ugyanakkor az ellenőrzéseket két részre kell osztani. Vannak a gazdasági céllal közlekedő hajók, illetve a sport és kedvtelés céljából közlekedő kishajók vagy vízi sporteszközök.

A gazdasági célú hajók közé sorolom a szállodahajókat, tolóhajókat, önjárókat, úszómunkagépeket, munkavégzésre használt „mentőcsónakokat” és a kompokat. Ezeknek a vízi járműveknek hosszadalmasabb és részletesebb az ellenőrzése. Ilyen esetben egy hajózási jegyzőkönyvet töltünk ki, és annak pontjai alapján végezzük a hajó és a hozzá tartozó bizonyítványok és engedélyek ellenőrzését, illetve a kapitány (hajóvezető) és személyzetének érvényes és beosztásához szükséges képesítéseit. A szállodahajók esetében az utasjegyzéket is ellenőrizzük. A vízirendőr saját elhatározásból

vagy szabálysértés, bűncselekmény észlelésénél kezdeményezhet intézkedést ezeknél a hajóknál. A Mohácsi Őrs ezt minden esetben megteszi, amikor az adott vízi jármű 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 találtnak.

Mivel dolgozatomban turisztikai szempont alapján végeztem kutatást, így a sport és kedvtelés céljából részt vevő vízi közlekedési eszközök bemutatására külön részt szenteltem. Kifejezetten fontosnak tartom ugyanis, hogy a Duna szerelmesei tisztában legyenek azokkal a jogszabályokkal, amelyek az ő biztonságukat védik, hogy pontosan miket ellenőrzi, és mit is várunk el tőlük; milyen praktikákat lehet alkalmazni, hogy minél kisebb legyen egy baleset kockázata.

A DVRK statisztikai adatai alapján a hajózási balesetek száma javuló tendenciát mutat, ettől függetlenül még mindig magas. 2017-ben összesen 58 baleset következett be, ami 2021-ben 40-re redukálódott,<sup>26</sup> megjegyezve azt is, hogy sajnálatos módon minden évben legalább egy emberi életet követel az ilyen irányú figyelmetlenség. Erről minden magyar állampolgárnak a 2019-es Hableány-katasztrófa jut eszébe, ahol 27 fő vesztette életét.<sup>27</sup> Elég egy figyelmetlenség vagy bizonytalanság, és már be is következett egy nem kívánt esemény. Mivel mindenkit hazavárnak, úgy gondolom, hogy ismertetnem szükséges az összes vízzel kapcsolatos lehetőséget és azok eszközi bemutatását. Ezért a legkisebb eszköztől kezdve a legerősebb, adrenalinnövelő vízi jármű bemutatását is részletezem.

---

<sup>26</sup> DVRK Bűnügyi és Balesetvizsgáló Osztály manuálisan gyűjtött adatai, mely nem képezik a hiteles nyilvántartás részét.

<sup>27</sup> Hableány-katasztrófa: három év után sincs ítélet.

Forrás: <https://magyarnemzet.hu/belfold/2022/05/hableany-katasztrofa-harom-ev-utan-sincs-itelet>

Letöltés ideje: 2022.09.10.

## **Modern vízi közlekedés**

A Dunán nem csak gazdasági céllal közlekednek a vízi járművek, hanem a magáncélú hobbi turizmus is megfigyelhető. Az embereket mindig is vonzotta a folyó. Van, akit a horgászat érdekel, mások pedig kifejezetten az evezős sportok miatt kedvelik a folyót. Továbbá vannak, akik a nagy teljesítményű, sportolási és kedvtelési célra használható kiséghajókat szeretik, és vannak, akiket a motoros vízi sportok kötnek le. Ezekhez kapcsolódnak még egyéb vízi sportok, úgymint a vízisíelés, fánkózás vagy a wakeboardozás. Így mindenki megtalálja a számára legideálisabb szabadidős tevékenységet, ezáltal folyamatosan gyarapodik a dunai járművek száma. Érdekességként jegyzem meg, hogy a Covid-19 világjárvány miatt még inkább megnövekedett a Dunát látogatók száma, hiszen a bezárás alatt a víz remek alkalom volt a szabadban tartózkodásra.

Am hiába a nagy érdeklődés a szeretett folyó iránt, a vízi sportoláshoz köthető szabályozók irányában már közel sem mutatkozik meg mindez. Kutatási kérdőívemben a válaszadóim véleménye szerint az állampolgárok egyáltalán nem ismerik, vagy csak részben ismerik a fürdőzéshez és vízi közlekedéshez kapcsolódó szabályokat, ezáltal nem is tartják be azokat. Természetesen ez nem csak a hiányos ismereteknek köszönhető. Az emberek hozzáállása és nemtörődömsége is nagy szerepet tölt be egy esetleges szabálysértésnél, így nagyobb a kockázata annak, hogy egy nemkívánatos hajózási baleset vagy vízbe fulladás következik be. A tragédiák megelőzése érdekében fontosnak tartom, hogy kifejezetten turisztikai szempontok alapján a leggyakrabban használt vízi közlekedési eszközöket és a hozzájuk tartozó legfontosabb szabályozásokat ismertessem.

### ***Csónak***

A Duna egyik leggyakoribb vízi közlekedésre használt eszköze a csónak. Általánosan elmondható, hogy még egy átlagkeresettel rendelkező állampolgár is megengedheti magának, hogy egy ilyen vízi jármű 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 hajta (értsd: evez), de legtöbben gépi meghajtású erővel használják a csónakot. 2022-től a 9.9 lóerő teljesítményképességet megemelték 20 lóerőre, ami lehetőséget biztosított a stabilabb csónaktestek megmozgatására. Emberi erővel a 14. életévét, míg gépi meghajtással kizárólag a 17. életévét betöltött személy vezethet csónakot. Nem kell hozzá semmilyen képesítés. A feltétel, hogy úszni tudjon, gyakorlattal rendelkezzen a csónakvezetés terén, és ismerje a szabályzat rendelkezéseit.

A csónaknak is vannak kötelezően előírt felszerelései. Mielőtt az egyén útnak indul, fontos, hogy a csónakba tegye a mentőmellényt, mégpedig a csónakban tartózkodók együttes számának megfelelően, de legalább egy darabot. Ellenben, ha a csónakban tartózkodik 16 év alatti és a 16. életévét betöltött, úszni nem tudó személy, akkor számukra kötelező a mentőmellény viselése is. A csónakban kell tartani legalább egy darab, a csónak hajtásának megfelelő evezőt, egy kézi fehérfénnel rendelkező jelzőlámpát és legalább egy literes kézi vízmérőt, valamint egy 10 méter hosszúságú és megfelelő állapotú kötelet vagy láncot, amely horgonyzásra vagy kikötésre alkalmas. További tartozék a horgony, ami a csónak tömegének legalább öt százalékával egyenlő tömegű. Ezen felül rögzíteni kell a csónaktestben jól látható helyen egy táblát, amin az üzemben tartó neve, címe és elérhetősége található. Ha a csónakban van tűz- és robbanásveszélyes anyag, akkor tűzoltó készüléket is tartani kell a csónaktestben. Bármelyik erővel van hajtva a csónak, mindkét esetben a zéró alkoholtolerancia vonatkozik annak vezetőjére.

### ***SUP (Stand-Up-Paddling)***

Hazánkban egyre nagyobb divatja van a SUP használatának, ami nagyjából 10 éve jelent meg a magyar vizeken, és a világ legdinamikusabban fejlődő vízi sportjaként emlegetik. Ez tulajdonképpen egy „szörfdeszka” és egy hozzá tartozó speciális evező.

Legtöbb esetben hobbiból állnak fel rá az emberek, és végeznek vele vízi fitnesztréninget vagy éppen egy „laza” baráti vagy családi kirándulást.

Mindez fejleszti a koordinációs képességeket, az erőt, a kitartást, és növeli a fizikális állóképességet.

Szolgálati tapasztalatom, hogy 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 vízi közlekedésről, az 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a vízi közlekedés rendjéről, illetőleg a 46/2001. (XII. 27.) BM rendelet a szabad vízen való tartózkodás alapvető szabályairól kimondja, hogy a SUP vízi sporteszköznek minősül, kivéve olyan helyen, ahol van fürdőzésre kijelölt hely. További tény, hogy a Dunán egyaránt kötelező a mentőmellény használata, és nem lehet a hajózóútban evezni. A hajózóutat kizárólag úgy szabad keresztezni, hogy azt a lehető legrövidebb időn belül elhagyjuk. Érdemes partközelségben úgy tréningezni, hogy az ne legyen zavaró a csónakok, a motoros vízi sporteszközök és a kedvtelési célú kishajók számára. Ajánlott a „leash” használata, ami egy póráznak minősül, és egy esetleges vízbeesés következtében nem hagyja, hogy a deszka elsodródjon, mert biztosítja az összeköttetést a deszka és az ember között. Fontos az is, hogy sötétedés után már nem lehet SUP-pal a vízen tartózkodni, valamint megfelelő úszótudással kell rendelkezni, hogy azzal biztonságosan lehessen evezni. Javaslom azt is, hogy mielőtt valaki vízre száll, tájékozódjon az adott terület sajátosságairól, és minden esetben legyen egy vízálló kistáska vagy tok a sportolni vágyónál, amibe elhelyezhet egy működő mobiltelefont. Ha valaki bajba kerül, akkor azonnal hívjon segítséget.





3. számú ábra  
Supozás a Dunán<sup>28</sup>

### ***Kajak, kenu***

Itt kiemelem a kajakozás és a kenuzás szabályait, mivel a Dunán a nyári szezonban megerősödik a túrázók száma. Mielőtt útnak indul egy csapat, érdemes tájékozódni az adott terület sajátosságairól és az aktuális vízállásról, ami a HYDROINFO oldalon található. Ahhoz, hogy biztonságosan útra keljenek, mindenképpen az alábbi kötelező felszereléseket kell beszerezni. Ahány fő tartózkodik a járműben, annyi mentőmellénnyel kell, hogy rendelkezzenek. Legalább öt folyóméter hosszúságú kötelet kell a vízi járműben tartani. Túrázásukat úgy kell megtervezni, hogy nappali fényben jó látási viszonyok között evezzenek A-ból B pontba. Folyamatosan kövessék az időjárás előrejelzését. Sötétedéskor érjenek partot, és napfelkeltéig ne induljanak útnak. Partközelen evezzenek, és csak szükség esetén keresszék a hajóútut.

---

<sup>28</sup> Forrás: [https://www.bonuszbrigad.hu/Content/bonuszbrigad\\_offer\\_attachments/-124681/att\\_00017\\_71890.jpg](https://www.bonuszbrigad.hu/Content/bonuszbrigad_offer_attachments/-124681/att_00017_71890.jpg)  
Letöltés ideje: 2022.09.12.

Az evezősökre is a zéró alkoholtolerancia vonatkozik, ellenkező esetben a személy a hiteles légalkoholmérő készülék megfűjtása céljából személyi szabadságában korlátozható. 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.<sup>29</sup>

### ***Jet-ski***

A Duna egyik legnagyobb adrenalinnövelő vízi sportja a jetelés, ami a fiataloktól kezdve az idősebb korosztály körében is nagy sikert arat. Ez egy olyan motoros vízi jármű, amelynek a meghajtása belső vízszugaras rendszerrel működik. Teljesítménye 90 lóerőtől 300 lóerőig terjedhet. Több típust fejlesztettek ki, így mindenki megtalálja a számára legalkalmasabb kialakítást. Ellenben a jet-skivel kapcsolatban megannyi kérdés merülhet fel az állampolgárok szemszögéből.

Véleményen szerint a legtöbb problémát ez a vízi sport okozza. Gyors, hangos és látványos, így megoszlik az emberek hozzá való viszonya. Vannak, akiknek kifejezetten tetszik, de vannak, akiket zavar. Rendszerint bejelentés érkezik, hogy egy adott szakaszon jettel közlekednek, ami nagymértékben zavarja a pihenni vágyókat. A következő kérdések fogalmazódnak meg ilyenkor az állampolgárokban: Miért nem intézkedik a vízirendőr? Miért nincs erre megoldás?

Ha ránézek az adott vízi járműre, egyértelműen meg tudom állapítani, hogy ez egy jet-ski. Egy szakember számára mégis nagy különbség van jet és jet között. Az egyik J-s nyilvántartási számú, míg a másik H-s nyilván-

---

<sup>29</sup> 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről, 236. § (1) bek.

tartási számú. A J-s motoros vízi sporteszköznek minősül, míg a H-s motoros kishajónak. A motoros vízi sporteszközt is a Hajózási Hatóság a kishajók lajstromában tartja 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 vízi jármű vezetőjének és utasának is kötelező a sportmellény (CE 50) használata. Zéró alkoholtolerancia vonatkozik a vezetőre. Minden másban viszont eltérnek egymástól.

### *Motoros vízi sporteszköz*

A víziközlekedés 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 négy méter hosszúságot. Többnyire egy belső égésű motorral van ellátva, amely egy vízszöglet hajtóművet hajt meg, ezzel lehetővé téve a sporteszköz mozgását, illetve irányítását. Vezetőjének és utasainak nem a testben kell helyet foglalniuk, hanem úgy kell elhelyezkedniük az eszközön, hogy azon a személyek ülő, álló vagy térdelő tevékenységet tudjanak végezni. Ez lehet jet-ski, jet-bike, waterbob, waterscooter és más hasonló kialakítású vízi jármű.<sup>30</sup>

Tehát a jogszabály egyértelműen leírja, hogy minden négy métert meg nem haladó jet-ski motoros vízi sporteszköznek minősül, ami kiterjed más honosságú 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 táblákon, hogy mettől meddig tart az erre kijelölt folyamszakasz.

---

<sup>30</sup> 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről.



**4. számú ábra**  
**Motoros vízi sporteszköz közlekedését engedélyező tábla<sup>31</sup>**



**5. számú ábra**  
**Motoros vízi sporteszköz J-s nyilvántartású jet-ski.**

---

<sup>31</sup> Forrás: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100057.nfm>  
Letöltés ideje: 2022.08.31.

### *Motoros kishajó*

A vízi közlekedés 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 lehet). 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 használják.<sup>32</sup>

Tehát a H-s nyilvántartású jet-ski Nemzetközi Hajólevéllel rendelkezik, ami azt jelenti, hogy a Duna főágának magyarországi szakaszán bárhol lehet vele közlekedni. A hajólevélben meghatározott kötelezően előírt felszereléseknek a jetben kell lenniük. A test hosszának pedig meg kell haladnia a négy métert (ezt toldásokkal is meg lehet oldani). Ha egy ellenőrzés során a jogszabályban leírtak alapján minden rendben van, a H-s nyilvántartási jet-skikkel szemben a hatóság nem tud szankciót alkalmazni.



**6. számú ábra**  
**Motoros kishajó, H-s nyilvántartású jet-ski**

<sup>32</sup> 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről.

Meglátásom szerint nehezen kezelhető ez a jogszabályi elkülönítés. A jet-ski számomra mindkét esetben ugyanazt az eszközt jelenti, és a jet szerelmesei sem fogadják el a korlátozásokat, és többnyire 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 nem minden esetben valósítható meg. A DVRK gépparkja 2022-ben három 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 vízi sporteszköz használata, így folyamatosan konfliktusba kerülünk a pihenni vágyó emberekkel és a sport szerelmeseivel. Hiszen az állampolgárok nem ismerik jól az ezekhez kapcsolódó jogszabályokat, és gyakran nem is érdeklik őket. Bízom benne, hogy a jövőben a hatóságok találnak egy köztes megoldást, ami csökkenteni fogja a szabálysértések és a bejelentések számát.

### ***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, befogadó képessége maximum 12 fő és H-s nyilvántartási számmal rendelkezik. 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 kisgéphajónak minősülnek. Legalább kedvtelési célú hajóvezetői képesítéssel kell rendelkeznie a kishajó vezetőjének. Itt is kiemelten fontos, hogy csak abban az esetben lehet közlekedni a vízi járművel, ha annak vezetője nem fogyasztott szeszesitalt vagy egyéb más tudatmódosító szert, tehát zéró alkoholtolerancia vonatkozik rá. Mivel 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	Négykapás horgonyok (kg) Danforth, Bass és egyéb lemez horgonyok, CQR, Bruce és eke horgonyok	7-10 -10%	10-20 -10%	20-40 -15%	40-50 -20%						
2	Tartálék 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						
3	Horgonykötél	Tengeri üzemeltetésnél a lánc hosszt 50%-al meg kell növelni.										
		átmérő (mm)	8-10	10-16	16-20	20-24						
4	Kikötőkötél	hossz (m)	5	9	13	19						
		száma (db)	2	2	2	3						
5	Csáklya (vízmerő) 1m merületől a nyelet dm-es beosztással kell ellátni!	1										
5	Evező 2 db. (1 pár)	1										
6	Mentőeszközök	mentőgyűrű, vagy mentőpatkó 8. vagy 25 m hosszú felúzó 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 tűzoltó alkalmas porral öltő (db/ke)	1/1		2/4	3/6						
8	Elsősegély felszerelés	„I” számú egészségügyi mentődoboz (MSZ 13553 szerint) (db)	1									
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		Egyszólamú, 350 Hz frekvenciát meghaladó tartományban működő beépített, vagy kézi kúrt									
11	Hangjelző készülék	Küpnátmérő, küpnagyság minimum: 0,4 x 0,4 m										
		A Hajózási Szabályzat szerint, fix szerelési kivételben										
12	Nappali jelzések és azonosító jeltek	Felülről fekete kúp motorral is rendelkező vitorlás hajón	Küpnátmérő minimum: 0,5 m; kettős kúp magasság legalább 0,8 m									
		Sárga kettős kúp (12 fő befogadó képeség felett)	Gömbhátmérő minimum: 0,4 m									
13	Fürediőtra (vagy lépcső, hágszó)	Fekete gömb (hátsóként kívülről visszatükröző jelzésre)	A hajón legalább 1 db. megfelelő eszközt kell biztosítani!									
		0,5 m-t meghaladó szabadoldalon esetén										
Vízbe esés 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						>8	>8	>8			
	600mm	x	x	x	x	x					>12	>12
Rögzítőkötél		x	x	x	x	x	x	x	x	x	>8	x
Hátléc ami megakadályozza a lecsúszást		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Rögzítő pontok bizt. kitél befűzéséhez		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Csúszásmentes felület		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Védőháló				x			x			x		x

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

## 7. számú ábra 5. számú felszerelési jegyzék<sup>33</sup>

Ezek a sport és jet-hajók általában nagy farhullámokat húznak maguk után, így nagyrészt szórakozás és sportolás céljából látható mögöttük egy wakeboardos, vagy éppen 4–5 fánk is. Fontos, hogy ilyenkor a hajóvezetőn kívül egy figyelő személy is tartózkodjon a hajóban, akinek az a feladata, hogy figyelje a húzott személy(ek)e)t, és borulás esetén tájékoztassa a

<sup>33</sup> Forrás: [http://www.kapitanyhajosiskola.hu/wp-content/uploads/2017/03/5sz\\_felszerelési\\_jegyzek.jpg](http://www.kapitanyhajosiskola.hu/wp-content/uploads/2017/03/5sz_felszerelési_jegyzek.jpg)

Letöltés ideje: 2022.09.12.



vezetőt. A vízben lévő személynek ilyen esetben kötelező a sportmellény használata.



**8. számú ábra**  
**Wakeboardozás<sup>34</sup>**

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 a folyó medre egy úszómedence vagy egy fürdőkád, és nincsenek tisztában a Duna aktuális vízállásával. Meggondolatlan sebességgel és manőverezésekkel vesznek részt a vízi közlekedésben. Nem veszik figyelembe a hajózóutat jelző bójákat és a parti jelzéseket. Lehet, hogy ahol az előző hétvégén még biztonságosan tudott közlekedni a hajóval, a vízszintváltozás miatt már csak 20–30 cm víz fedti a zátonyt vagy

---

<sup>34</sup> Forrás: <https://discoversullivan.com/wp-content/uploads/2020/10/pexels-kelly-lacy-5330029-4x3-1-scaled.jpg>  
Letöltés ideje: 2022.09.12.



éppen a kövezést. Ilyenkor szokott hajózási baleset történni, az eszköz mederfeneket érint, fennakad egy homokzátanyon. Jobb esetben az ijedtségen kívül nem történik nagyobb baj, de általában jelentős 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 is, megjegyezve, hogy nagyon sokáig bizonytalan volt, hogy a horvát képezést el lehet-e fogadni hazánkban. Sajnálatos módon az idei évtől az a döntés született, hogy el kell fogadnunk, pedig 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 jövőben.

### **A Dunai közbiztonság jövője**

Ahhoz, hogy a Dunai közbiztonság fejlődhessen, az állampolgárok és a rendőrség részéről is együttműködés szükséges. Mindenki érdeke, hogy a folyó és annak környezete biztonságot nyújthasson a használóinak és élvezőinek egyaránt. Véleményem szerint egy intenzív innováció vette kezdetét mind a vízügy, mind a civilek részéről. Ebben a fejezetben mindkét oldal szemszögét figyelembe véve részletezem, hogyan tartható fenn a biztonság, és miként lehet még jobbra tenni. Dolgozatomban első részében bemutattam, honnan indult és miként alakult ki a Dunai Vízügyi Rendőrség, rámutatva, hogy az ott meglévő problémák napjainkban is jelen vannak, ellenben folyamatosan dolgozunk azok kiküszöbölésén. A Tiszai Vízügyi Rendőrségen szerzett tapasztalataimmal és az általam felvetett hipotézisekkel pedig azt részletezem, hogyan lehetne elérni, hogy a már pozitív irányba fejlődő folyamat még sikeresebb eredményt produkálhasson.

## ***Technikai eszközök és speciális ruhák a DVRK-n***

A 21. század felgyorsult világában élünk. A minket kiszolgáló eszközök virágkorában 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 elemeztem azokat az eszközöket, amelyekkel 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 2022-től három szolgálati jetski-vel bővült a gépparkunk, így fel tudtuk venni a versenyt a gyorsabb és technikailag ügyesebb szabálysértőinkkel szemben.



**9. számú ábra**  
**Jet-skis járőrszolgálat a Dunán**

2021-ben a Buster típusú szolgálati kisgéphajóinkon a 175 lóerős külmotorokat 250 lóerősre cserélték. Ezek a hajók a fejlesztés által gyorsabbá és irányíthatóbbá váltak, ezzel elősegítve a gyors reagálást egy esetleges mentésnél. Minden órs Alukin alumíniumtestű 350 lóerős teljesítményű hajókat kapott, ami szintén munkánkat segíti elő. Ezekkel a hajótestekkel a gazdasági célú hajóellenőrzés válik egyszerűbbé, ha esetleg menetben lévő hajóra kell ráállni és felmenni annak fedélzetére.

A fejlesztéseknek nagyon 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 őrs 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 csak a főág hajóútvonalában tudunk biztonságosan közlekedni. Válaszadóim 45,7%-a megerősített abban, hogy figyelembe kellene venni a beszerzéseknél ezeket a szempontokat.

A gépjárműparkunk is növekedett. A vízügyi rendészetünk két darab Volkswagen Amarokkal bővült, ami segítséget nyújt a hajók és jetek vízből való kiszedésénél vagy éppen vízbe tételénél. Eléggé színes felhozatalunk van a gépjárművekből is (Audi A3, Skoda Octavia, Skoda Yeti, Suzuki Vitara és Volkswagen Caddy is megtalálható nálunk). Válaszadóim 50%-a ezen változtatni szeretne a jövőre nézve. Szolgálatunk során nem csak vízen tevékenykedünk. Sok esetben adunk gépkocsizó járőrszolgálatot is. Ilyenkor a Duna menti településeket és a Duna-partot ellenőrizzük. Egy Audi A3 típusú autóval pedig ez csak részben kivitelezhető. Ha a települések külterületén az árvízvédelmi töltésen vagy a folyó és töltés közötti területen tevékenykedünk, az esetek 90%-ában rossz minőségű földutakon, erdőkben és szűk részeken kell közlekedünk, amire ezek az autók sajnos már nem alkalmasak. Tehát több olyan beruházásra lenne szükség, ahol a területekhez illő gépjárművet szereznek be.

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

### ***A 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 három képzési formát emeltek ki a válaszadóim, amelyek a munkánk szakszerűségét és jogszerűségét fejleszthetnék tovább. Legtöbb esetben az intézkedéstaktikai képzést választották. A szárazföldön évek óta ki van dolgozva egy intézkedéstaktikai útmutató, ami alapján szakszerű intézkedéseket tudunk abszolválni. Ellenben a vízen még nincs pontosítva, hogyan is kellene az intézkedést szakszerűen lefolytatni.

Egy vízi ellenőrzés sokkal összetettebb, mint egy szárazföldi. Itt nincs olyan lehetőség, mint a közúti ellenőrzéskor, hogy a járművet és annak vezetőjét intézkedés alá vonva félrehúzódom, kézfék segítségével fix és biztonságos helyzetben hagyom a szolgálati gépjárművet, és kiszállok a járőrtársammal együtt, hogy megkezdjük az intézkedést. Ugyanis a Duna folyamatos mozgásban van. A hajóvezető az intézkedés alá vont vízi jármű mellé áll, az időjárás és a hajó kialakításának lehetőségéhez mérten a járőrtárs 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 részt vevő vízi járműben helyet foglaló utasaival. Véleményem szerint már ez is egy nagy problémát jelent. Ha az intézkedés közben felmerül egy jogsértés, ami személyi szabadságot korlátozó intézkedéssé válik, igen nehezen oldható meg a személy előállítás. Az előállított személy által vezetett vízi járművet biztonságba kell helyezni, ami nagy részben ugyancsak nem megoldható. Hiába együttműködő az intézkedés alá vont személy, mivel a hajóban lehetőség van a szabad mozgásra, és csak a járőrpár egyik tagja tud rá figyelni. Tehát mindenféleképpen szükséges lenne alkalmazni bilincset, ami sajnos nem lehetséges azzal az indokkal, hogy egy esetleges hajózási baleset bekövetkezésénél a személy kezeinek összebilincselése miatt korlátozva lenne az úszókészsége. Itt meg kell jegyezni, hogy véleményem szerint egy ilyen rendkívüli esemény bekövetkezésénél sem lehetne ez probléma, mivel a CE100-as minősítéssel rendelkező mentőmellény a galéria által egy ájult személyt is a víz felszínén tart.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Mentőmellények

Egy agresszív állampolgárnál szintén fokozódik a kockázata annak, hogy vele szemben kényszerítő eszközt kell alkalmazni. A jogszabályok, amelyek alapján intézkedünk, egyszerre nem kezelhetők jól. Bízom benne, hogy hamarosan születik egy olyan útmutató vagy ajánlás, amely alapján egyértelmű lesz, mit hogyan kell végrehajtani. Ez az útmutató jelentősen megkönnyítené az intézkedéseink szakszerű lebonyolítását.

A vízből mentést részletesen bemutattam az előző fejezetnél. Azt is elmondtam, milyen kiemelkedően fontos a vízügyi 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 és felkészülten tudjunk szakszerű mentést és elsősegélynyújtást végezni. Véleményem szerint minden vízügyi rendőrnek lehetőséget kellene biztosítani a Police Medic képzés elvégzésére, hogy ne csak a mentés legyen sikeres, hanem az elsődleges ellátás 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 másképpen szankcionál a lefolytatásért felelős hatóság (egy megállapodással pedig ez is kiküszöbölhető lehetne). Amennyiben havi rendszerességgel ismétlődő képzési napot tartana 1-1 felsővezető, naprakészek lehetnénk jogi szempontból is, ugyanakkor egy ilyen kezdeményezés hosszútávon könnyítené meg a területi és az írásos munkánkat is.

### *A 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 focimeccsek, a demonstrációk és tömegrendezvények biztosítását, a belvárosi akciókat és a kirendeltségek őrzését. Általában ezekre a tevékenységekre 10–12 fő vízirendőrt von el a saját illetékességi területéről (heti szinten több berendelő is érkezik az ilyen eseményekre), ami negatív hatással van az állományra és a közbiztonságra egyaránt. A válaszadóim 25,7%-a a jövőben nem tervezi, hogy a vízirendészetnél marad, legfőképpen a csapaterős tevékenységek 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, a Tiszai és a Balatoni Vízi-rendészeti Rendőrkapitányságokat össze lehetne vonni, és az ORFK-n belül egy egységes vízirendészetet kialakítani. Erre a speciális szakterületre 100%-os feltöltöttség és aktív jelenlét szükséges. Egyre népszerűbb a szabad vizek használata, és az állampolgárok is nyitnak folyóink megismerése felé. Ahhoz, hogy a közbiztonság fejlődni tudjon, és felügyelni tudjuk a jogszabályok betartását, a vízirendészet állományának is jelen kell lennie, és az állampolgároknak is együttműködőknek kell lenniük. Válaszadóim 94,3%-a szükségesnek tartja, hogy népszerűsítve legyen a vízirendészet. A civilek látóterébe kell férköznünk. Célunk, hogy a kisgyermektől kezdve az idősebb korosztályig mindenki tudatában legyen annak, miként kell használni természetes vizeinket, és milyen alapvető szabályokat kell megismerni és betartani.

## Fejlesztési javaslatok

Manapság az online tér használata magától értetődő. Az ottani platformokat is fel kell használni fontos üzenetek célba juttatásához. Az emberek kényelmi szintje megemelkedett, napjainkban mindent a monitor vagy a telefonképernyő előtt akarnak elintézni, információt szerezni. Kutatásom során viszont nehézségekbe ütköztem, mivel az online térben nehezen található meg a pontos tájékozódás a vízi közlekedésről. Nagyon sok órát vett igénybe, hogy egy adott témáról pontos jogszabályi háttérrel alátámasztva teljes képet tudjak alkotni. Nem várható el, hogy egy laikus ezeket az információkat begyűjtse, mielőtt családjával, baráti társaságával együtt ellátogat 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 biztonságukat. Minden héten ismertetni lehetne egy adott eszközt, vízi járművet vagy éppen egy jogszabályváltozást. Az év minden évszakában lehetne egy aktuális témát körbejárni, és talán a dolgozatomban bemutatott részeket is örömmel fogadnák és olvasnák a Duna szerelmesei (ezeket egy rövid videóban, írásos magyarázatokkal, források megjelölésével lehetne feltölteni). Az online tér további lehetőséget biztosít egy közösség létrehozására is, így akit érdekel a Duna folyó, követni tudná annak rendjét és biztonsági kockázatait. Valamint lehetőség nyílna arra, hogy megismerjék a vízirendőrköt, és bátrabban tudnának segítséget és tanácsot kérni tőlünk.

A jövőnk az utánpótlásról is szól. Fontosnak tartom, hogy minél korábban, akár már bölcsődés vagy óvodás kortól játékosan ismertessük meg az alapvető tudnivalókat a vízről. A gyermekek érdeklődőek és nyitottak az új dolgok megismerésére, és hiszek benne, hogy minden fiatal számára izgalmas lehet, ha találkozik egy egyenruhás rendőrrel. A Tiszai Vízügyi Rendészeti Bűnmegelőzési Osztállyal együtt rendszeresen eleget tettünk az óvodák és általános iskolák megkereséseinek. Ilyenkor kérdéseket tehetnek fel

a fiatalok, és megnézhetik a kényeszerítő eszközeinket, beleülhetnek a rendőrautókba és a kiállított rendőrhajókba. Kísérőikkel együtt szórakoztató játékokban vehetnek részt, ahol kifejezetten a vízi biztonságra irányuló feladatokat kell megoldaniuk. Jó válaszaikért ajándéktárgyakat kapnak, és természetesen dicséretben is részesülnek. Az ilyen rendezvények által már kiskortól kialakul a gyermekben, hogy a rendőr nem ellenség, és bármikor segítséget lehet kérni tőle. Ismerni fogják a legalapvetőbb szabályokat, és talán 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. számú ábra  
Jet-ski bemutatása a gyermekeknek<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> Forrás: Zsaru rendőrségi magazin 2019/6. szám.





**11. számú ábra**  
**Nyílt nap a Tiszai Vízügyi Rendészeten<sup>37</sup>**

Szerintem és válaszadóim véleménye szerint ez a két megfogható lehetőség van arra, hogy az állampolgárok megismerhessenek minket és a Dunához köthető alapvető szabályozást is. 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 vennünk. Emellett folyamatos aktív jelenléttel szükséges tevékenykednünk az online térben is egy saját DVRK profil formájában.

Ezek a platformok pozitív megjelenést biztosítanak a vízügyi rendészet számára. A sok felhívás és érdekesség miatt elképzelhetőnek tartom, hogy ez akár toborzás szempontjából is egy sikeres megmozdulás lenne. Saját tapasztalataim alapján az embereket érdekli a vízügyi rendészeti munkánk.

---

<sup>37</sup> Forrás: <https://www.police.hu/>  
Letöltés ideje: 2022.09.05.

Vannak érdeklődők, akik szívesen ki is próbálnák magukat ebben a speciális szakágban vagy a vízhez köthető más rendészeti feladatokat ellátó szervezetek kötelékében.

Az innováció részét képezheti a tényleges együttműködés szükségességének felismerése. 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 az állami és hivatásos halőrök, valamint a vízi polgárőrök tehermentesítik a hivatásos állományt, de a segítségünkre vannak a természetvédelmi őrök és a közterület-felügyelők is. Nélkülük nehezen lenne kivitelezhető a rend fenntartása. Az együttműködési megállapodásnak ténylegesen van jelentősége. Ahhoz, hogy a munkánk sikeres legyen, szükségünk van a felsorolt szervezetek együttműködésére. A saját illetékességi területemen kiemelkedő segítséget nyújtanak a Magyar Országos Horgász Szövetség alá tartozó Bács-Kiskun megyei és Tolna megyei Horgász Egyesületek Szövetségének hivatásos halőrei. 2021-ben 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 vízi közbiztonság erősítésére és az állampolgárok biztonságérzetének növelésére.

## **Összegzés**

A Tudományos Diákköri Konferenciára készített dolgozatomban – köszönetet mondva témavezetőm, Lippai Zsolt r. alezredes önzetlen segítségéért – a Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság múltját, jelenét és jövőjét kívántam részletesen bemutatni. A vízirendészet történeti múltjának felkutatása nagy kihívást jelentett számomra, mert nagyon kevés információ és forrás állt rendelkezésemre, hiszen a vízirendészet nem túl gyakori téma napjainkban. Jóllehet 2022-ben 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 vízi közlekedés és vízi közbiztonság 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. Vízügyi rendőrként nagyon sokrétű feladatokkal rendelkezünk, ezért arra a döntésre jutottam, hogy a magáncélú vízi közlekedésre 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 megismerésére.

A Dunai Vízügyi Rendőrkapitányság hivatásos állományának kérdőívet készítettem, melyben a jelenlegi problémákat kutattam. Ennek alapján is egyértelműen megállapítást nyert, hogy az állampolgárok nagy része csak részben vagy egyáltalán nem ismeri a vízzel és a vízi közlekedéssel kapcsolatos szabályozásokat, ezért dolgozatom végén javaslatot tettem arra, hogy hogyan lehetne a társadalmat közelebb hozni a vízügyi rendszethez.