

	javaslat	javaslattevő szervezet	indoklás/vélemény
1.	<p>azoknak a külföldi állampolgároknak, akik az ENSZ EGB Belvízi Közlekedési Munkacsoportjának 40. számú határozata szerinti nemzetközi okmány bevezetése előtt tettek le sikeres vizsgát, és ezzel szereztek kedvezményes célú kishajó vezetői képesítést, nem lehet okmány kiállítani (elvesztik a szerzett jogukat).</p> <p>Javaslat: A nemzetközi bizonyítvány mellett egy nemzeti képesítő okmány bevezetése, mely csak Magyarországon érvényes, de bármely képesített személy számára kiadható.</p>	ITM Hajózási Hatósági Főosztály (a továbbiakban: ITM HHF)	
2.	<p>A belvízi hajózási rádiótelefon kezelő képesítést megosztani egy nemzeti képesítésre, melyhez nem lenne előfeltétel az idegen nyelv ismerete és csak nemzetközi forgalmat nem bonyolító vízterületeken jogosítana rádiótelefon kezelésére és egy nemzetközi képesítésre, melynek része lenne a hajós szakmai nyelvismereti vizsga és amely jogosítaná használóját a nemzetközi vízi utakon a rádiótelefon kezelésére. Továbbá mivel a kommunikáció és ezzel együtt a közös nyelv alkalmazásképes tudása kiemelt fontosságú biztonsági tényező a hajózásban is, a nemzetközi rádiós képesítés 5 évenkénti megújítását indokoltnak tartjuk. A jelenleg kiadott képesítések érvénytelenítésére lenne szükség határidő tűzése mellett. Megújításukat a következők szerint lenne jó szabályozni: akik jelenleg rendelkeznek rádiótelefon kezelői képesítéssel, azok vizsga nélkül megkaphassák a nemzeti rádiótelefon kezelői képesítést; a nemzetközi rádiótelefon-kezelői képesítést pedig különbözeti vagy ismeretfelújító vizsgához kötni, melyet utána rendszeres időközönként meg kell újítani.</p>	ITM HHF	<p>Jelenleg a belvízi hajózási szakmai nyelvismereti vizsga letétele (német vagy orosz nyelvből) a megszerezni kívánt vízterülethez van kötve úgy, hogy nemzetközi vízi útra csak sikeres szakmai nyelvismereti vizsgát követően lehet vizsgát tenni. Az idegen nyelv ismeretének főleg a rádió használatakor van jelentősége. Azokon a hajókon, melyeken nincs kötelező rádió használat előírva az ilyen vizsga előírása felesleges.</p> <p>Az új rádiós szabályzat – Körzeti megállapodás a belvízi hajózás rádiótávközlő-szolgálatáról (RAINWAT) – a közös kommunikációs nyelvként az angol nyelvet preferálja.</p>
3.	<p>Az STCW legújabb verziójának meghirdetése és a tengerészek képesítése vonatkozásában a többi hajózási képesítéstől elkülönülő új joganyag bevezetése, amely teljes körűen feldolgozza az egyezmény és az említett irányelv előírásait.</p>	ITM HHF	<p>A tengerészek képesítésével és az őrszolgálat ellátásával kapcsolatos 1978 évi nemzetközi egyezményt, az STCW-t több alkalommal módosították. Az egyezményt meghirdető hazai jogszabály, a 2012. évi XIX. törvény, az STCW 2010-es verzióját tartalmazza. Ismereteink szerint jelenleg a 2017-es STCW a hatályos verzió. A tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló 2008/106/EK irányelvet is időközben módosította az (EU) 2019/1159 irányelv, amelynek átültetése 2020. augusztusáig szükséges. A közelmúltban lebonyolított EMSA</p>

			<p>virtuális audit pedig több olyan dologra irányította rá figyelmünket, amely azt mutatta, hogy az említett irányelv, illetve az STCW egyezmény és szabályzat nem teljes körűen került átültetésre. Átültetés végrehajtása folyamatban (belső egyeztetés előtt)</p>
4.	<p>A jogharmonizációhoz szükséges átültető rendelkezések szövegezése sürgősséggel történjen meg, élvezzen prioritást úgy, hogy 2021 első félévében meg is jelenhessen.</p>	<p>ITM HHF</p>	<p>A belvízi nagyhajó személyzetére vonatkozó képesítések, a hajós szolgálati könyv és a belvízi hajónapló kiadásával kapcsolatos jogszabályok teljes körű megújítása, nagyon rövid időn belül szükséges, mert az Európai Tanács és a Parlament (EU) 2017/2397 számú irányelve 2022. január 17-től tekintetben teljesen új és egységes követelményrendszert vezet be a tagállamok számára. A nagyon jelentős változásokra való felkészülés jelentős időszükségletet is igényel a jogalkalmazók részéről. Új képzési tematikát, új okmányokat, új nyilvántartó rendszert, új vizsgarendszert szükséges alkalmazni, amelyek megfelelő bevezetéséhez a nemzeti joganyagban több hónapos átmeneti időszakot szükséges biztosítani a jogalkalmazók számára.</p>

<p>5. A nagy teljesítményű elektromos motorral hajtott vízi sporteszközök esetében szakmailag indokolt a fogalom meghatározás a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (továbbiakban Vkt.) 87. § 44. pontjában, és a védett vizeken való közlekedésük Vkt. 58. §-ban történő szabályozása.</p> <p>A motoros vízi sporteszköz fogalmát jelenleg két azonos szintű jogszabály [21/2016. (VII. 12.) NFM rendelet a kedvtelési célú vízi járművek és a motoros vízi sporteszközök alapvető biztonsági követelményeiről, a víziközlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet (a továbbiakban: Hajózási Szabályzat)] is meghatározza, amelyeknek nem azonos a tartalmuk.</p> <p>A Vkt.-ben történő definiálás esetén a rendeleti szintű szabályozás már nem lenne indokolt.</p> <p>A motoros vízi sporteszközök csak korlátozottan (az erre kijelölt vízterületen) közlekedhetnek, továbbá a Vkt. szerinti védett vizeken nem közlekedhetnek, mivel számukra pályát kijelölni tilos.</p> <p>A belsőégésű motorral hajtott kishajók a folyókon korlátozás nélkül, a védett vizeken üzemeltetési engedély birtokában közlekedhetnek, míg az elektromos motorral hajtott kishajók valamennyi belvízen korlátozás nélkül közlekedhetnek.</p> <p>Ahhoz, hogy a közlekedési tilalom ne vonatkozzon az adott vízijárműre, továbbá az üzemeltetési engedélyt megkaphassa a védett vízterületre, az eszközt nem motoros vízi sporteszközként, hanem kishajóként kell lajstromba vetetni. Ez jelenleg egy módon lehetséges, mégpedig a hajótest hosszának a 4 métert elérő vagy azt meghaladó kialakításával.</p> <p>Álláspontom szerint a víziközlekedés biztonsága érdekében sem a magyarországi folyókon, sem a védett vizeken nem kívánatos, hogy ezek az "ál-kishajók" szabadon közlekedjenek nagy sebességgel, hirtelen irányváltoztatásokkal és állj-manőverekkel, kiemelt zaj- és hullámkeltéssel.</p> <p>A sebességgel együtt járó szívó- és hullámhatás által kiváltott kedvezőtlen vízmozgás ártalmaira figyelemmel, egy új szabályozás esetében is a védett vizek közül a Ráckevei (Soroksári)-Dunaág területén nem javasoljuk az elektromos motorral hajtott vízi sporteszközök üzemeltetésének engedélyezését.</p>	<p>vízirendészet (a továbbiakban: VR)</p>	<p>58. § (1) A Balatonon, a Velencei-tó és a Fertő tó teljes területén, továbbá a Ráckevei (Soroksári)-Dunaágnak és a Tisza-tónak a víziközlekedés egyes belvízi utakon környezetvédelmi okokból való korlátozásáról és a korlátozás alá eső területeken kiadható üzemeltetési engedélyről szóló kormányrendeletben meghatározott részein belső égésű motorral hajtott kishajót és csónakot üzemeltetni tilos.</p> <p>(2) Motoros vízi sporteszközt a hajózási hatóság által - az illetékes települési önkormányzat egyetértésével - kijelölt pálya kivételével tilos üzemeltetni. Az (1) bekezdésben feltüntetett belvízi utakon, továbbá a határvízen motoros vízi sporteszköz pályát kijelölni tilos.</p> <p>44. vízi sporteszköz: vízen való közlekedésre alkalmas, rendeltetésszerű használata esetén úszóképes és kormányozható, kedvtelési rendeltetésű hajónak, csónaknak nem minősülő vízijármű;</p>
<p>6. A motoros vízi sporteszközöket jelenleg is a kishajók nyilvántartásában – elkülönítetten – rendszerezik, és a vezetésükhöz sport és kedvtelési célú vezetői képesítés szükséges, azonban ez a hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendeletben (a továbbiakban: képesítési Rendelet) nincs megfogalmazva. A képesítési Rendelet 4. melléklete szerint „A belvízi kedvtelési célú kishajó-vezetői képesítés belvízen – beltenger kivételével – kedvtelési céllal közlekedő kishajó vezetésére és gépi berendezéseinek kezelésére jogosít.”. E meghatározást, illetve a képesítési Rendelet 8. § (2) bekezdését „Az úszólétesítményen szolgálatot teljesítő személynek, továbbá a kedvtelési célú hajó vezetőjének a hajón a képesítő okmányát magánál kell tartania.” a motoros vízi sporteszközöket nevesítve szükséges kiegészíteni.</p>	<p>VR</p>	<p>hiányzik 8. § (2) Az úszólétesítményen szolgálatot teljesítő személynek, továbbá a kedvtelési célú hajó vezetőjének a hajón a képesítő okmányát magánál kell tartania.</p>

7.	<p>A Hajózási Szabályzat II. részében ellentmondás tapasztalható a mentőmellény viselésével kapcsolatosan: „A 4.07 cikk – A csónak és a vízi sporteszköz használata 3. Vízen levő (közlekedő vagy veszteglő) csónakban tartózkodó úszni nem tudó, valamint 14 évnél fiatalabb személy, továbbá vízi sporteszközön közlekedő minden személy köteles mentőmellényt viselni.”. Ugyanakkor a csónaknál előírt kötelező felszerelésnél a csónakban tartózkodó 16. életévüket be nem töltött személyek és úszni nem tudó felnőttek együttes számának megfelelő, de legalább 1 db kötelező.</p>	VR	ellentét
8.	<p>A víziközlekedés egyes belvízi utakon környezetvédelmi okokból való korlátozásáról és a korlátozás alá eső területeken kiadható üzemeltetési engedélyről szóló 30/2003. (III. 18.) Korm. rendelet (továbbiakban Korm. rendelet) 3. §-ában meghatározott belső égésű motor teljesítményét indokolt (4 kW-ról) 7,5 kW teljesítményre megemelni. A Vkt. 87. § 3. pontja határozza meg a csónak fogalmát, mely szerint „3. csónak: a hajónak, kompnak, vízi sporteszköznek nem minősülő a) emberi erővel hajtott, felépítménnyel nem rendelkező vízijármű, amelynek testhossza nem haladja meg a kishajóra megállapított mértéket, b) szélerővel vagy gépi berendezéssel hajtott vízijármű, amelynek hossza a 7 métert, névleges vitorlafelülete a 10 m²-t nem éri el, vagy motorteljesítménye legfeljebb 7,5 kW, ide nem értve az építése, berendezése és felszerelése alapján vízen való közlekedésre nem szolgáló úszóeszközt;”. Fentiekre tekintettel, a motorral hajtott csónak esetében a maximálisan megengedett motorteljesítmény jelen Vkt. szabályozásnál 7,5 kW, ami nincs összhangban a Korm. rendeletben foglaltakkal.</p>	VR	összhang hiánya 3. § (1) A Hortobágyi Nemzeti Parknak a Tisza-tóra eső területeirészein a vízi közlekedés 4 kW-nál nagyobb teljesítményű belső égésű motorral hajtott kishajóval és csónakkal - a (3) és (4) bekezdésben foglalt kivételekkel - tilos.
9.	<p>A kikötő, komp- és révátkelőhely, továbbá más hajózási létesítmény létesítéséről, használatbavételéről, üzemben tartásáról és megszüntetéséről szóló 510/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban: kikötői Korm. rendelet) 4. § (1) bekezdés d) pontjának szabályozása szerint engedélyezési eljárást nem kell lefolytatni, kizárólag bejelentési kötelezettsége van a tulajdonosnak arra vonatkozóan, hogy hová, és milyen úszóműállást kíván létesíteni. Az úszóműhöz – engedélyezési eljárás lefolytatása nélkül – csak csónak köthető ki, illetve az úszóműállás csak csónak úszóműre emelésére használható. Ezzel szemben a kikötői Korm. rendelet 2. melléklete létesítési és használatba vételi eljárást említ a nyilvántartásba vételre nem kötelezett úszóműállásokkal kapcsolatban. Ennek pontosítása szükséges az egységes jogalkalmazás érdekében. Az úszóműállások körében engedélyezhetőnek, egyben kívánatosnak is tartanánk, hogy az úszómű tulajdonosa, vagy üzemeltetője nem csak csónakot, hanem saját tulajdonú-, vagy üzemeltetésű kishajóját, motoros vízi sporteszközét, sporteszközét az úszóművéhez kiköthesse. Szakmai álláspontunk szerint a szóban forgó vízi járművek méretére is figyelemmel nem tartjuk veszélyesnek ezt a tevékenységi kört a víziközlekedés más résztvevőire és a környezetre, így hatósági engedélyhez való kötése indokolatlan. Az úszóműállással rendelkező kishajó tulajdonosok – a jelenlegi szabályokat betartva – az úszóműtől eltávolodva, horgonyon, vagy koloncon tartják vesztegelve ezeket a járműveket, amely a gyakori vízállásmozgások eredményeként rendszeres elsodródással jár, ami viszont kifejezetten veszélyes a víziközlekedésben résztvevőkre, illetőleg sok esetben anyagi kárt is okoz.</p>	VR	4. § (1) A hajózási hatóság engedélye nélkül végezhető:d) a 25 m ² alatti fedélzeti területű úszóműállás létesítése és használatba vétele.

Az ilyen úszóműállások úszóműves kikötővé nyilvánítása, időszakos felülvizsgálata a Hajózási Hatóság lehetőségeit nagymértékben kimerítené úgy, hogy szakmailag nem indokolt a hatósági felügyeletük.		
---	--	--

10.	<p>A vízi sporteszközök Balatonon, Velencei-tavon és Fertő tavon történő közlekedésével kapcsolatos szabályok módosítása a Hajózási Szabályzatban [II. rész 4.13 cikk (1) bekezdés kiegészítése].Az egyéb vízi sporteszközök közlekedése a nagy kiterjedésű tavakon (Balaton, Velencei-tó, Fertő-tó) jelenleg szabályozatlan, ami azt jelenti, hogy nappal és jó látási viszonyok között akár a tavak közepén is használhatók minden biztosítás nélkül, és kiemelt viharban sem tiltja semmi a kifutásukat. Ezért meg kell határozni, hogy a partéltől számítva milyen széles vízterületen, és a viharjelzések mely fokában, milyen mértékben közlekedhetnek.</p>	VR	<p>4.13 cikk - A vízi sporteszköz használatára vonatkozó korlátozások1. Az e Szabályzat és más jogszabály rendelkezésein túlmenően tilos a vízi sporteszköz használataa) ott, ahol ezt az 1-7. mellékletben meghatározott A.13, A.17 és A.20 jelzés jelzi,b) a kijelölt veszteglőhelyen, ha ott úszólétesítmény tartózkodik (kivéve az elindulást és kikötést legfeljebb 5 km/h sebességgel),c) a fürdésre kijelölt vízterületen (kivéve a nem gépi meghajtású vízi sporteszköz elindulását és kikötését legfeljebb 5 km/h sebességgel),d) személyhajó- és komp kikötő 100 m-es körzetében (ha a víziút méretei ezt nem teszik lehetővé, akkor a lehető legnagyobb távolságot kell ezektől tartania úgy, hogy a személyhajó és komp kikötését vagy közlekedését nem zavarhatja),e) tavakon, kivéve a Balatonon és a Velencei-tavon, valamint a Fertő tavon, a partéltől számított 500 m széles vízterületen kívül, amennyiben a hajózási hatóság másképpen nem rendelkezik.a) hajóútszűkületben,b) hídnyílásban,c) kikötőben (kivéve a vízi sporteszközök kikötőit), továbbá azok bejárata előtti 200 m-es vízterületen,d) vízi utak keresztezésében vagy találkozásánál.3. Az e Szabályzat egyéb rendelkezésein túlmenően tilos a vitorlás vízi sporteszköz használata:a) ott, ahol ezt az 1-7. mellékletben meghatározott A.17. jelű tábla jelzi,b) hajóútszűkületben,c) zsilipben, továbbá</p>
-----	---	----	---

			annak 200 m-es körzetében, valamintd) schengeni határon lévő határvízen.
--	--	--	--

<p>11. A környezetvédelmi okból korlátozás alá eső vízterületek közlekedésével kapcsolatos szabályok módosítása a Hajózási Szabályzatban (II. rész 9.12, 9.31 cikkek kiegészítése). A Balaton, a Velencei-tó, és a Fertő-tó esetében úgynevezett "kíméleti" terület meghatározása, ahol a fürdőzők, és csónakkal, vízi sporteszközzel közlekedők biztonsága érdekében csak csökkentett sebességgel és hullámkeltés nélkül lehet haladni (part menti sáv), illetve a nagy sebességű hajók és élményhajók közlekedési területének kijelölését szolgáló szabály beiktatása. 9.12 cikk - Vízijárművek közlekedése és veszteglése 1. Csónak - a 2. és 3. bekezdésben foglaltak kivételével - a parttól számított legfeljebb 1500 m széles vízterületen közlekedhet. Ez a tilalom nagyhajó vagy úszó munkagép tartozékát képező munkát végző, illetve nagyhajó vagy úszó munkagép személyzetét és a munkavégző személyeket szállító csónakra nem vonatkozik. 2. Csónak - a sükséghelyzet kivételével - „Figyelmeztetés az elővigyázatosság betartására” jelzésnél (I. fokú viharjelzésnél) csak a parttól számított 500 m távolságon belül közlekedhet. 3. Csónak - a sükséghelyzet kivételével - „Figyelmeztetés a fenyegető veszélyre” jelzésnél (II. fokú viharjelzésnél) nem közlekedhet. 4. Vitorlás vízi sporteszköze) a Beaufort-skála szerinti 6. fokozatot el nem érő szélnél a parttól számított legfeljebb 1500 m, b) a Beaufort-skála szerinti 6. fokozatot elérő, de a 8 fokozatot el nem érő szél esetén a parttól számított legfeljebb 200 m széles vízterületen - kivéve a kijelölt fürdőhely területét - közlekedhet, c) a Beaufort-skála szerinti 8. fokozatot elérő vagy azt meghaladó szél esetében - a sükséghelyzet kivételével - nem közlekedhet. 5. A tengeri hajózásra való alkalmasságot tanúsító bizonyítvánnyal rendelkező vízijárművek kivételével, azt a nyilvántartásba vett vagy nyilvántartásba vételre kötelezett vízijárművet, amelynek hajóokmánya nem tartalmazza, hogy milyen zónájú belvizeken közlekedhet, - e cikk alkalmazása szempontjából - úgy kell tekinteni, hogy 2. zónájú belvizeken történő közlekedésre nem alkalmas. 6. A szervezett oktatás, gyakorlás (edzés) és verseny sportegyesületi igazolvánnyal rendelkező résztvevői - az illetékes országos sportági szakszövetség által szabályozott és a vízirendészet rendőri szerve által jóváhagyott, a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben közzétett biztonsági szabályban, továbbá jogszabályban előírt egyéb feltételek mellett - mentesülnek az 1. és a 4. bekezdésben foglalt korlátozások alól. Az első mondatban meghatározottakon túl a vitorlás csónakkal való szervezett oktatás, gyakorlás (edzés) és verseny sportegyesületi igazolvánnyal rendelkező résztvevői - az illetékes országos sportági szakszövetség által szabályozott és a vízirendészet rendőri szerve által jóváhagyott, a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben közzétett biztonsági szabályban, továbbá jogszabályban előírt egyéb feltételek mellett - a 2. és a 3. bekezdésben foglalt korlátozások alól is mentesülnek. 7. A vízijármű vezetője az e Szabályzatban foglaltakon túlmenően köteles megtartani a vízi közlekedés egyes belvízi utakon környezetvédelmi okokból való korlátozásáról és a korlátozás alá eső területeken kiadható üzemeltetési engedélyről szóló jogszabályban</p>	<p>VR</p>	
---	-----------	--

	<p>meghatározott szabályait is.8. Kikötőn kívül vízijármű a nádas állományának károsítása nélkül vesztegelhet. Amennyiben a vízijármű karóhoz kikötve vesztegel, a veszteglő vízijárművön lévő adatokat a karón is - tartósan rögzítve vagy jelölve - fel kell tüntetni. A veszteglést követően a karót a mederből el kell távolítani.9.3 Fertő tó9.31 cikk - Vízijárművek közlekedése1. Csónak - a süszéghelyzet kivételével - a Beaufort-skála (II-7. melléklet) szerinti 6. fokozatot meghaladó szél esetében nem közlekedhet.2. Vitorlás vízi sporteszköz a Beaufort-skála szerinti 6. fokozatot elérő, de a 8 fokozatot el nem érő szél esetén a parttól számított legfeljebb 200 m széles vízterületen - kivéve a kijelölt fürdőhely területét - közlekedhet.3. Szervezett oktatás, gyakorlás (edzés) és verseny sportegyesületi igazolvánnyal rendelkező résztvevői - az illetékes országos sportági szakszövetség által szabályozott biztonsági és külön jogszabályban előírt egyéb feltételek mellett - mentesek az 1. bekezdésben foglalt korlátozások alól.4. A csónak és a kishajó legkisebb biztonsági távolságára a II-2. melléklet előírásait kell alkalmazni.5. A vízijármű vezetője az e Szabályzatban foglaltakon túlmenően köteles megtartani a vízi közlekedés egyes belvízi utakon környezetvédelmi okokból való korlátozásáról és a korlátozás alá eső területeken kiadható üzemeltetési engedélyről szóló jogszabályban meghatározott szabályait is.6. A tengeri hajózásra való alkalmasságot tanúsító bizonyítvánnyal rendelkező vízijárművek kivételével, azt a nyilvántartásba vett vagy nyilvántartásba vételre kötelezett vízijárművet, amelynek hajóokmánya nem tartalmazza, hogy milyen zónájú belvizeken közlekedhet, - e cikk alkalmazása szempontjából - úgy kell tekinteni, hogy 3. zónájú belvizeken történő közlekedésre nem alkalmas.</p>		
12.	<p>Vkt.) 4.§ (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „(6) A kikötő létesítésével, fennmaradásával, továbbá az úszólétesítmény építési (átépítési) terveinek felülvizsgálatával és jóváhagyásával, valamint a komp- és révátkelőhely létesítésével és fennmaradásával kapcsolatos ügyekben az ügyintézési határidő 30 nap.”</p> <p>8. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „(3) A révhajót és révcsónakot a hajózási hatóság a kompok lajstromában tartja nyilván. Amennyiben a révhajó építési módjánál és egyéb feltételek alapján alkalmas belvízi kis-, vagy nagyhajókénti üzemelésre is, akkor azt a lajstromban jelezni kell.”</p> <p>átkelési holtidőben a sétahajózási, rendezvényhajózási funkció ellátása, amely az egyes térségekben jelenleg ellátatlan igény. Biztonsági kockázata a kettős használatnak nincs, természetesen betartva a személyzet képesítésére vonatkozó eltérő szabályokat.</p>	<p>MAHOSZ</p>	<p>A hajózás igazgatása 4. § (6) A kikötő létesítésével, fennmaradásával, továbbá az úszólétesítmény építési (átépítési) terveinek felülvizsgálatával és jóváhagyásával, valamint a komp- és révátkelőhely létesítésével és fennmaradásával, üzemben tartásával kapcsolatos ügyekben az ügyintézési határidő 30 nap. 8. § (3) A révhajót és révcsónakot a hajózási hatóság a kompok lajstromában tartja nyilván.</p>

13.	Vkt. 51. § (5) bekezdésének e) pontja hatályát veszíti. Indokolás: a hajózási engedély időbeli korlátozása kizárólag egy felesleges - gyakorlatilag értelmetlen korlátozás.	MAHOSZ	51. § (5) A hajózási hatóság a kiadott hajózási engedélyekről nyilvántartást vezet, amely tartalmazza: e) a hajózási engedély időbeli hatályát,
14.	Vkt. 52/A. § (1) bekezdése hatályát veszíti. Indokolás: a hajózási engedély időbeli korlátozása és egy 5 éves periódust követő ismételt kiadása kizárólag egy felesleges - gyakorlatilag értelmetlen - eljárás.	MAHOSZ	52/A. § (1) A hajózási engedélyt a hajózási hatóság öt évre adja ki. A hajózási engedély érvényességi idejét - az érvényességi idő lejártá előtti benyújtott kérelem alapján - a hatóság meghosszabbítja, ha annak jogszabályi akadálya nincs, és a hajózási engedély kiadásához az e törvényben és a hajózási tevékenység engedélyezésére vonatkozó előírt feltételek továbbra is fennállnak.
15.	Vkt 85. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „(1) Kikötő - ideértve a veszteglőhelyet is - a hajózási hatóság engedélyével létesíthető, bővíthető, helyezhető üzembe és szüntethető meg.” Indokolás: a kikötő és más hajózási létesítmények esetében azok üzembe helyezését követően felesleges a meghatározott időszakonkénti szemlék végzése	MAHOSZ	85. § (1) Kikötő - ideértve a veszteglőhelyet is - a hajózási hatóság engedélyével létesíthető, bővíthető, tartható üzemben és szüntethető meg.
16.	885.§ (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „(3) A közforgalmú kikötő jóváhagyott kikötőrendjét a kikötő üzemben tartójának nyilvános internetes honlapján kell hozzáférhetővé tenni magyar nyelven - nemzetközi víziút mentén elhelyezkedő kikötő esetében német vagy angol nyelven is. A kikötőrend hajóforgalmat érintő részét hajósoknak szóló hirdetményben is közzé kell tenni.” Indokolás: a kikötőket használó, jelentős arányban külföldi, hajózási vállalkozások hajóvezetői számára a Magyar Közlöny magyar nyelvű hozzáférése nem segíti a jogkövetést,	MAHOSZ	(3) A közforgalmú kikötő kikötőrendjét a kikötő üzemben tartójának a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben kell hirdetnie. A kikötőrend hajóforgalmat érintő részét hajósoknak szóló hirdetményben is közzé kell tenni.
17.	510/2017. (XII. 29.) Kormányrendelet (a továbbiakban: Klr.) 1.§ (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „(1) E rendelet hatálya a kikötő, úszóműves kikötőhely, komp- és révátkelőhely, úszóműállítás, hajóhíd, veszteglőhely, vízisportpálya, vízi repülőter, hajókiemelő berendezés (a továbbiakban együtt: hajózási létesítmény) létesítésére, használatbavételére, fennmaradására, átalakítására, a rendeltetéstől eltérő használatára, megszüntetésére terjed ki.” Indokolás: a jogszabály hatálya alá tartozó hajózási létesítmények esetében az időszakos szemle (üzemben tartási engedélyezési eljárás) teljesen felesleges, az üzemeltetőt és a hatóságot is terhelő eljárás	MAHOSZ	1. § (1) E rendelet hatálya a kikötő, úszóműves kikötőhely, komp- és révátkelőhely, úszóműállítás, hajóhíd, veszteglőhely, vízisportpálya, vízi repülőter, hajókiemelő berendezés (a továbbiakban együtt: hajózási létesítmény) létesítésére, használatbavételére, fennmaradására, üzemben tartására, átalakítására, a

			rendeltetéstől eltérő használatára, megszüntetésére terjed ki.
18.	A 3.§ (1) bekezdésének bevezető szövege helyébe a következő rendelkezés lép, továbbá a (2) bekezdés d pontja hatályát veszíti: „(1) A hajózási létesítmények létesítéséhez, használatbavételéhez, fennmaradásához, átalakításához, rendeltetéstől eltérő használatához, továbbá megszüntetéséhez - a 4. § (1) bekezdésében meghatározott kivétellel - a hajózási hatóság engedélye szükséges.” Indokolás: a jogszabály hatálya alá tartozó hajózási létesítmények esetében az időszakos szemle (üzemben tartási engedélyezési eljárás) teljesen felesleges, az üzemeltetőt és a hatóságot is terhelő eljárás	MAHOSZ	3. § (1) A hajózási létesítmények létesítéséhez, használatbavételéhez, üzemben tartásához, fennmaradásához, átalakításához, rendeltetéstől eltérő használatához, továbbá megszüntetéséhez - a 4. § (1) bekezdésében meghatározott kivétellel - a hajózási hatóság engedélye szükséges.
19.	5. § (1) és (2) bekezdés bevezető szövege helyébe a következő rendelkezés lép: „(1) Az engedély iránti kérelmet a kérelmező szándéka szerint írásban vagy elektronikus úton terjeszti elő. A hatóság az elektronikus formában történő benyújtást nem utasíthatja el. (2) A kérelmet a hajózási hatóság által rendszeresített elektronikus formanyomtatványon a következő adattartalommal kell benyújtani.” Indokolás: a mai korszerű informatikai lehetőségek okafogyottá teszik az írásos formához való ragaszkodást.	MAHOSZ	5. § (1) Az engedély iránti kérelmet a kérelmező írásban vagy elektronikus úton terjeszti elő. (2) A kérelmet a hajózási hatóság által rendszeresített formanyomtatványon a következő adattartalommal kell benyújtani a) kérelmező értesítési címe (telefon/fax, e-mail-cím), b) kérelemmel érintett, illetve szomszédos ingatlan ingatlan-nyilvántartási adatai (tulajdoni lap, helyszínrajz), c) a 2. pont szerinti ingatlanok földrajzi koordinátái (EOV, GPS, folyamkilométer), d) korábbi hatósági eljárásokra utalás (eljáró hatóság megnevezése, eljárás tárgya, határozat száma),

			e) tervdokumentációt készítő tervező adatai, amennyiben tervdokumentáció kerül benyújtásra (neve, címe, tervezői jogosultságának száma), f) mellékletek felsorolása.
20.	<p>Klr. 7.§ (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „(2) A hajózási létesítményt, illetőleg annak bármely részét csak a létesítési (fennmaradási) és használatbavételi engedélyben meghatározott, továbbá a rendeltetésének megfelelő célra és úgy szabad használni, hogy az egészséget, az élet- vagy közbiztonságot, a vízi közlekedés biztonságát ne veszélyeztesse, biztosítsa a vízi közlekedés akadálytalanságát és a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő.” Indokolás: a jogszabály hatálya alá tartozó hajózási létesítmények esetében az időszakos szemle (üzemben tartási engedélyezési eljárás) teljesen felesleges,</p>	MAHOSZ	7. § (2) A hajózási létesítményt, illetőleg annak bármely részét csak a létesítési (fennmaradási) és használatbavételi, üzemben tartási engedélyben meghatározott, továbbá a rendeltetésének megfelelő célra és úgy szabad használni, hogy az egészséget, az élet- vagy közbiztonságot, a vízi közlekedés biztonságát ne veszélyeztesse, biztosítsa a vízi közlekedés akadálytalanságát és a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő.
21.	<p>A Klr. 13.§ (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:„(4) A műszaki tervdokumentációt a kérelmező szándéka szerint elektronikus kapcsolattartás esetén is papír alapon kell benyújtani. A számítógépes adatrögzítés módjáról a hajózási hatóság honlapján közleményt tesz közzé, a közleményt a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben is közzé kell tenni.”Indokolás: a mai korszerű informatikai lehetőségek okafogyottá teszik az írásos formához való ragaszkodást.</p>	MAHOSZ	13. § (4) A műszaki tervdokumentációt a hajózási hatóság felhívására elektronikus kapcsolattartás esetén is papír alapon kell benyújtani. A számítógépes adatrögzítés módjáról a hajózási hatóság honlapján közleményt

			tesz közzé, a közleményt a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben is közzé kell tenni.
22.	Klr. 19.§ (2) bekezdése hatályát veszíti. Indokolás: a jogszabály hatálya alá tartozó hajózási létesítmények esetében az időszakos szemle (üzemben tartási engedélyezési eljárás) teljesen felesleges, az üzemeltetőt és a hatóságot is terhelő eljárás.	MAHOSZ	19. § (2) A hajózási hatóság a használatbavételi engedélyben a hajózási létesítmény üzemben tartását az alábbi időtartamra engedélyezi: a) hajóállomásnál, egyéb úszóműves kikötőhelynél, vízisportpályánál, vízi repülőtérenél, úszóműállásnál és hajóhídnál 5 évre, b) kiépített partfalú kikötőnél, komp- és révátkelőhelynél, csónakkikötőnél és veszteglőhelynél 10 évre.
23.	Hajózási létesítmények üzemeltetési engedélyek meghosszabbítása A kikötő, komp- és révátkelőhely, továbbá más hajózási létesítmény létesítéséről, használatbavételéről, üzemben tartásáról és megszüntetéséről szóló 510/2017. (XII. 29.) Kormányrendelet (a továbbiakban: Klr.) hatálya alá tartozó összes hajózási létesítménnyel kapcsolatos különböző hatósági eljárásai közül azok üzemben tartási engedélyezésének megszüntetése merült fel többször is javaslatként. Megítélésünk szerint ésszerű lenne megvizsgálni, hogy mely hajózási létesítménynél lenne lehetőség az üzemeltetési engedély típus megszüntetésére.	MAHOSZ	
24.	Klr. 20.§ (3) bekezdés (a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép: „a) a megvalósulási tervdokumentációt írásos kérelem esetén 3 példányban, valamint az engedélyezési eljárásba bevonandó szakhatóságok száma szerint további 1-1 példányban, elektronikus formában 2 példányban, Indokolás: a mai korszerű informatikai lehetőségek okafogyottá teszik az írásos formához való ragaszkodást.	MAHOSZ	20. § (3) A kérelemhez mellékelni kell a) a megvalósulási tervdokumentációt 3 példányban, valamint az engedélyezési eljárásba bevonandó szakhatóságok száma szerint további 1-1 példányban, b) azoknál a hajózási létesítményeknél, amelyekre jogszabály üzemeltetési szabályzatot vagy kikötőrendet (együtt szabályzat) ír elő, a kérelemhez csatolni

			kell a jóváhagyott szabályzatot vagy annak tervezetét.
25.	Klr. 22.§ (1) bekezdés b) pontja hatályát veszíti.Indokolás: a b) pont jelenlegi szövege ellent mond a 21.§ (3) pontjának, amely a használatba vételt visszavonásig rendeli engedélyezni. A megszüntetni javasolt „üzemben tartási engedély”-ezési eljárás hiányában nincs is értelme határidő szabásának..	MAHOSZ	22. § (1) A használatbavételi engedély megadásáról hozott határozatnak tartalmaznia kell:b) az üzemben tartási jogosultság időtartamát, valamint annak meghosszabbítására való kötelezettséget.

26.	<p>Klr. 8. fejezete (27-30.§) hatályát veszíti.</p> <p>Indokolás: a jogszabály hatálya alá tartozó hajózási létesítmények esetében az időszakos szemle (üzemben tartási engedélyezési eljárás) teljesen felesleges, az üzemeltetőt és a hatóságot is terhelő eljárás</p>	<p>MAHOSZ</p>	<p>8. Az üzemben tartási engedély</p> <p>27. § (1) A hajózási létesítmény a használatbavételi engedélyben meghatározott időszak lejártát követően csak üzemben tartási engedély birtokában üzemeltethető.</p> <p>(2) A hajózási hatóság az üzemben tartási engedélyt a 19. § (2) bekezdésében foglalt időtartamra adja ki.</p> <p>(3) A hajózási hatóság - a hajózási létesítmény műszaki állapotától és üzemeltetési körülményeitől függően - rövidebb üzemben tartási határidőt állapíthat meg.</p> <p>(4) A létesítmény vizsgálatának eredményeként a hajózási hatóság a hajózási létesítmény üzemben tartásának további engedélyezéséről dönt.</p> <p>(5) Ha az üzemben tartási engedély időbeli hatálya lejárt, illetőleg az ellenőrzés során a hajózási hatóság az üzemben tartást megtiltotta, a hajózási létesítmény üzemét mindaddig szüneteltetni kell, amíg a hajózási hatóság - újabb vizsgálat eredményeként - a további üzemelést engedélyezi.</p> <p>28. § (1) Az üzemben tartási</p>
-----	--	----------------------	--

	<p>engedélyezési eljárás kérelemre indul.</p> <p>(2) Az üzemben tartási engedély iránti kérelemnek az 5. § (2) bekezdésében foglaltakon kívül tartalmaznia kell a használatbavételi, illetve - ha ilyen már kiadásra került - a legutóbbi üzemben tartási engedély kiadása óta elvégzett engedélyhez és bejelentéshez nem kötött munkálatok rövid leírását.</p> <p>29. § A kérelem elbírálása során a hajózási hatóság vizsgálja, hogy</p> <p>a) a hajózási létesítmény megfelel-e a korábbi engedélyben foglaltaknak,</p> <p>b) történt-e engedélyköteles átalakítás vagy rendeltetéstől eltérő használat,</p> <p>c) a létesítmény egyes elemeinek műszaki állapota megfelel-e a további biztonságos üzemelés feltételeinek,</p> <p>d) a létesítmény megfelel-e az egyéb hatályos jogszabályokban előírt feltételeknek.</p> <p>30. § (1) A hajózási hatóság határozatának tartalmaznia kell</p> <p>a) mely elemek esetében szükséges - műszaki, biztonsági okokból - felújítás, átalakítás, javítás, valamint az arra megállapított határidőt, továbbá a létesítményre előírt munkálatok befejezéséig - szükség esetén - előírt korlátozásokat,</p> <p>b) az engedély időbeli hatályát.</p> <p>(2) Ha a létesítmény nem felel meg a hatályos jogszabályokban előírt és egyéb biztonsági feltételeknek, a hajózási hatóság a további üzemeltetés feltételeinek megállapításával a létesítmény üzemeltetését az észlelt</p>
--	--

			hiányosságok megszüntetéséig megtiltja.
27.	<p>Klr. 42.§ helyébe a következő rendelkezés lép: „42. § A 28. §-ban foglaltaktól eltérően az úszóműves rakodóhely, a hajóállomás, a nyilvántartásba vételre kötelezett úszóművekből álló úszóműállás, a hajóhíd, a vízisportpálya és a vízi repülőtér üzemeltetőjének be kell jelentenie a hajózási hatóságnak, ha az engedélyezett létesítmény</p> <p>a) megbontást, vagy eltávolítást követően - a használatbavételi engedélyben foglaltak szerint - ismételtlen visszahelyezésre kerül, a létesítmény területén történt hajózási balesetet követően 8 napon belül.”</p> <p>Indokolás: a szöveg „illetve ismételt visszahelyezése”-vel való kiegészítése biztosítja a hatóság kellő rálátását a folyamatok egészére és biztosítja az ellenőrzések szükségességének eldönthetőségét (számos esetben egyszerű rutin tevékenységről van szó), feleslegessé teszi bonyolult engedélyezési eljárás lefolytatását, jelentős adminisztratív terhet levéve a hatóságról és az üzemeltetőről is.</p>	MAHOSZ	<p>42. § A 28. §-ban foglaltaktól eltérően az úszóműves rakodóhely, a hajóállomás, a nyilvántartásba vételre kötelezett úszóművekből álló úszóműállás, a hajóhíd, a vízisportpálya és a vízi repülőtér üzemben tartási engedélyének (időszakos szemle) kiadását kell kérelmeznie a létesítmény üzemben tartójának akkor is, ha az engedélyezett létesítmény</p> <p>a) megbontást, vagy eltávolítást követően - a használatbavételi engedélyben foglaltak szerint - visszahelyezésre kerül, b) a létesítmény területén történt hajózási balesetet követően 8 napon belül.</p>

<p>28. 13/2001. (IV.10) KöViM rendelet (a továbbiakban: Szemleszabályzat) 6.§ (1) bekezdés a és b pontja, (3) és (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:„6. § (1) Az úszólétesítmény üzemeltetése során a hajózási hatóság az üzemképességet„a) kompnál és díj ellenében történő személyszállításra szolgáló - de személyhajónak nem minősülő - belvízi kishajónál, személyhajónál, veszélyes árut szállító hajónál, valamint kereskedelmi szolgáltató úszóműnél ötévenként,b) hatályát veszette ”Indokolás: az előre tervezett hatósági szemlék nem hatékonyak a biztonság szempontjából, ezért a hajózási hatóságnak nem (az 1. bekezdésben foglaltaktól rövidebb időszakot követően) előre tervezett időpontokban kell az úszólétesítmények üzemképességét vizsgálni (időszakos szemle), hanem kiterjedt - előre be nem jelentett - ellenőrzések során. Az a és b pontban szereplő úszólétesítmények tervezett időszakos szemléit egységesen javasoljuk alkalmazni, ami csökkenti a hatóság munkaterheit, a biztonságot érdemben nem befolyásolja az egyébként szabadon választható „lecsapó jellegű” ellenőrzés lehetősége miatt, és költségcsökkentést jelent az üzemeltetők egy részénél. „A hajózási hatóság az úszólétesítmény üzemképességét az (1) és a (2) bekezdéstől eltérően - az úszólétesítmény műszaki állapotától, korától és üzemeltetési körülményeitől függően, bármely időpontban ellenőrizheti.”Indokolás: az előre tervezett hatósági szemlék nem hatékonyak a biztonság szempontjából, ezért a hajózási hatóságnak nem (az 1. bekezdésben foglaltaktól rövidebb időszakot követően) előre tervezett időpontokban kell az úszólétesítmények üzemképességét vizsgálni (időszakos szemle) hanem kiterjedt - előre be nem jelentett - ellenőrzések során. Ha ezen ellenőrzések súlyos hiányosságot állapítanak meg, akkor a hajózási hatóságnak rendelkezésre áll szankcionálás lehetősége. Az (1) bekezdésben foglalt időszakos szemlék az átfogóbb vizsgálatra elegendők. Más államok gyakorlata ezt mutatja.</p>	<p>MAHOSZ</p>	<p>6. § (1) Az úszólétesítmény üzemeltetése során a hajózási hatóság az üzemképességeta) kompnál és díj ellenében történő személyszállításra szolgáló - de személyhajónak nem minősülő - belvízi kishajónál háromévenként,b) személyhajónál, veszélyes árut szállító hajónál, valamint kereskedelmi szolgáltató úszóműnél ötévenként,c) minden egyéb úszólétesítménynél tízévenkéntvizsgálja meg (időszakos vizsgálat).(2) Az időszakos vizsgálatot az úszólétesítmény vízből kiemelt, vagy partra húzott állapotában tízévenként kell elvégezni. A kiemelésről, valamint a partra húzásról az úszólétesítmény üzemben tartója köteles gondoskodni.(3) A hajózási hatóság az úszólétesítmény üzemképességét az (1) és a (2) bekezdéstől eltérően - az úszólétesítmény műszaki állapotától, korától és üzemeltetési körülményeitől függően, az úszólétesítmény bizonyítványába tett bejegyzésnek megfelelően - gyakrabban is ellenőrizheti.(5) Kizárólag Magyarország víziútjain vagy víziútnak nem minősülő vízterületein üzemelő úszólétesítmények esetében a parti szemlét a parti ellenőrzéssel egyenértékű, tervjávahagyásban elfogadott vizsgálati módszer helyettesítheti.</p>
--	----------------------	--

29.	<p>„5. A parti szemlét a parti ellenőrzéssel egyenértékű, tervjövahagyásban elfogadott vizsgálati módszer helyettesítheti.”</p> <p>Indokolás: a parti szemlék kiváltására speciális eszközök alkalmazásával ma már széles körben van lehetőség, ezért nem tartjuk indokoltnak, hogy csak a jelen szövegben megjelölt esetekben teszi alkalmazhatóvá a jogszabály ezeket. Mivel a szöveg ezt csak lehetőségként említi, ezért a hatóságnak van lehetősége arra, hogy egy úszólétesítmény láthatóan rossz állapota esetén ezt ne alkalmazza.</p>	MAHOSZ	<p>(5) Kizárólag Magyarország víziútjain vagy víziútnak nem minősülő vízterületein üzemelő úszólétesítmények esetében a parti szemlét a parti ellenőrzéssel egyenértékű, tervjövahagyásban elfogadott vizsgálati módszer helyettesítheti.</p>
30.	<p>8.§-a a következő 3b) bekezdéssel egészül ki:„3b) Ha az úszólétesítményt belvízi nagyhajó vagy kishajó lajstromban tartják nyilván és azok a hajózási hatóság vizsgálata alapján révhajóként is alkalmazhatók, akkor a hajózási hatóság az úszólétesítmény hajóokmányában mindkét üzemmódra meghatározza a személyzeti létszámot és összetételt. Az úszólétesítmény az aktuális üzemmódnak megfelelő azonosító jeleket köteles viselni.”Indokolás: az úszólétesítmények egy része változó funkciót lát el, egyrészt alap funkciója szerint alkalmas hosszirányú közlekedésre és ilyen módon a keresztirányú (átkelő) feladatra is. A kisebb igényű átkelő hajózáshoz alkalmazkodást a személyzet összetételében a jelenlegi szabályok nem érintik, ezért látjuk szükségét a fenti módosításnak, mivel a révész „A” képesítés vizsgakövetelményei eltérnek a többi képesítés (kisgéphajó-vezető, kisgéphajó- vezető „A”, „C” kategóriás hajóvezető) követelményeitől;</p>	MAHOSZ	<p>8. § (1) A hajózási hatóság, a 7. melléklet szerint elismert hajóosztályozó társaság osztályozási bizonyítványát vagy az osztályozási szemle jegyzőkönyvét is figyelembe véve, - az üzemképesség vizsgálatának eredményeként - az 5. mellékletben foglalt következő hajóokmányokat állítja ki:(3a) A kizárólag magyarországi belvizeken üzemelő hajók üzemképességét a hajózási hatóság az (1) bekezdés j) pontja szerinti okmányban tanúsítja.</p>
31.	<p>2. mellékletének 23.10 cikkében található táblázat alatti 7. megjegyzés helyébe a következő rendelkezés lép: „7. Legalább „B” kategóriás hajóvezető”</p> <p>Indokolás: a jelenlegi szövegben szereplő képesítés már nem létezik;</p>	MAHOSZ	<p>Megjegyzés:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. „A” , „B” vagy „C” kategóriájú hajóvezető 2. „A” vagy „B” kategóriájú hajóvezető 3. A matrózt két tanulómatróz vagy két gyakornok helyettesítheti, akik közül legalább az egyiknek második szakmai évében kell lennie. 4. A tanulómatróz legalább 18 éves legyen, őt két gyakornok helyettesítheti, akik közül legalább az egyiknek második szakmai évében kell lennie. 5. A tanulómatróz legalább 18 éves legyen. 6. Az egyik matrózt legalább második

			évben foglalkoztatott, legalább 18 éves gyakornok helyettesítheti. 7. Legalább hajóvezető „B”.
32.	<p>2. mellékletének 23.11 cikkében található táblázatban a hajóvezető elnevezéshez csatolt „2” felső index helyébe „6” felsőindex lép. A táblázat alatti megjegyzések közül a jelenlegi 6. és 7. megjegyzés hatályát veszíti. A táblázat alatti 5. megjegyzés helyébe a következő rendelkezés lép: „5. „A”, „B” vagy „C” kategóriás hajóvezető képesítéssel (a vonalvizsga területi hatályától függetlenül). A 6. megjegyzés helyébe a következő rendelkezés lép: „6. A hajózási képesítésekről szóló jogszabály szerint.” Indokolás: A táblázat alatti megjegyzések nincsenek szinkronban a táblázatban megjelölt hivatkozásokkal (pl. a táblázatban a hajóvezető megjelölésnél alkalmazott 2 felső indexre a megjegyzésnél a matróz helyettesíthetősége szerepel, az 5. pontban a jelenlegi szövegben szereplő képesítés már nem létezik; A megjegyzésekben szereplő jelenlegi 6. és 7. indexre a táblázatban nincs hivatkozás, ezért javasoljuk törölni és a sorszámokat ennek megfelelően korrigálni.</p>	MAHOSZ	<p>pontosítás</p> <p>Megjegyzés: 1. E cikk alkalmazásában a bárka fogalma géphajót és uszályt is jelent. A hajón szállítható bárkákra a következő egyenértékek érvényesek: 1 bárka = 4 LASH-bárka = 2 Likes-bárka; vagy SeaBee- (Lighter) bárka = 3 Baco Liner-bárka. 2. A matrózt két tanulómatróz vagy két gyakornok helyettesítheti, akik közül az egyik legalább második szakmai évében van. 3. A tanulómatróz legalább 18 éves legyen, és az egy éllemezővel vagy szakáccsal helyettesíthető. 4. E matrózok egyikét helyettesítheti egy gépész, matróz-gépkezelő vagy olyan gyakornok, aki legalább 18 éves és második szakmai évében van. 5. Legalább hajóvezető „B” képesítéssel (a vonalvizsga területi hatályától függetlenül). 6. „A” vagy „B” kategóriájú hajóvezető. 7. „A” vagy „B” kategóriájú hajóvezető. 8. A hajózási képesítésekről szóló jogszabály szerint</p>

33.	<p>2. mellékletének 23.12 cikkében található 1. táblázat alatti 1. megjegyzés helyébe a következő rendelkezés lép: „1. A hajózási képesítésekről szóló jogszabály szerint.” Indokolás: a jelenlegi szövegben szereplő egyik képesítés már nem is létezik, másrészt a jelenlegi szöveg ellentmond a 15/2001.(IV.27) KöViM rendelet 6.D pontjának, ami a kiséphajó-vezető „A” és vitorlaskishajó-vezető „A” képesítéssel vezethető hajókat határozza meg. A jelenlegi bejegyzés szerint az egyik szabály szerint kishajókat vezethetnek, a másik szerint pedig 2000 főnél nagyobb befogadó képességű termes nagyhajót is (ez durva ellentmondás). A hivatkozással módosított jogszabályváltozás esetén bekövetkező újabb jogszabályi ellentmondásokat;</p>	MAHOSZ	<p>ellentmondás</p> <p>Megjegyzés: 1. Kiséphajó-vezető „A”, vitorlás kishajó-vezető „A” hajóvezető „B”, hajóvezető „A” (vitorlásra csak „vitorlás hajó vezetésére” bejegyzéssel) vagy „A” vagy „B” kategóriájú hajóvezetői képesítéssel. 2. Egy matróz-gépkezelő vagy egy matróz helyettesíthető két tanulómatrózzal vagy két gyakornokkal, akik közül az egyik legalább 18 éves és második szakmai évében van. 3. A tanulómatróz legalább 18 éves legyen. 4. A hajózási képesítésekről szóló jogszabály szerint.</p>
34.	<p>2. mellékletének 23.12 cikkében található 2. táblázat alatti 1. megjegyzés helyébe a következő rendelkezés lép: „1. A hajózási képesítésekről szóló jogszabály szerint.” Indokolás: a jelenlegi szöveg ellentmond a 15/2001.(IV.27) KöViM rendelet 6.D pontjának, ami a kiséphajó-vezető „A” és vitorlás kishajó-vezető „A” képesítéssel vezethető hajókat határozza meg. A jelenlegi bejegyzés szerint az egyik szabály szerint kishajókat vezethetnek, a másik szerint pedig 100 fekvőhelyesnél nagyobb szállodahajót is (ez durva ellentmondás). A hivatkozással módosított jogszabályváltozás esetén bekövetkező újabb jogszabályi ellentmondásokat.</p>	MAHOSZ	<p>ellentmondás Megjegyzés: 1. Kiséphajó-vezető „A”, vitorlás kishajó-vezető „A”, „B” vagy „C” kategóriájú hajóvezetői (vitorlásra csak „vitorlás hajó vezetésére” bejegyzéssel) képesítéssel. 4. A hajózási képesítésekről szóló jogszabály szerint. 5. Egy matróz helyettesíthető két, legalább 18 éves tanulómatrózzal vagy gyakornokkal, akik közül az egyik legalább második szakmai évében legyen.</p>
35.	<p>15/2001.(IV.27.) KöViM rendeletre vonatkozó módosításokat a képesítési irányelv jogharmonizációja során kezeljük</p>	MAHOSZ	

36.	<p>28/2000. (XII. 18.) KöViM rendelet (a továbbiakban: Her.) 6.§ (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „(2) A vizsga követelményszintjét, a vizsgáztatás módszereit és a vizsgakérdéseket a közlekedésért felelős miniszter vizsgaszabályzatban állapítja meg, amelyet az közlekedésért felelős miniszter által vezetett minisztérium honlapján közzé kell tenni” Indokolás: „a tananyagát” szövegrész törlését az indokolja, hogy a hatóság nem kötelezett tananyagok létrehozására; „a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben” való megjelentetés külön kiemelése felesleges, hiszen a vizsgaszabályzat a 15/2001. (IV.27.) KöViM rendelet része, azaz jogszabály.</p>	MAHOSZ	<p>6. § (2) A vizsga követelményszintjét és tananyagát, a vizsgáztatás módszereit és a vizsgakérdéseket a közlekedésért felelős miniszter vizsgaszabályzatban állapítja meg, amelyet a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben és az közlekedésért felelős miniszter által vezetett minisztérium honlapján közzé kell tenni.</p>
37.	<p>6.§ 5a pontjának helyébe a következő rendelkezés lép: (5) Nem szükséges vizsgát tennie annak a személynek, „a) akinek aa) - ab) „A” kategóriás hajóvezető, vagy hajóskapitány, ac) fedélzeti tengerésztiszt, illetve ad) a hajózási képesítésekről szóló rendelet szerint az ab) pontban meghatározottnál magasabb képesítése van; vagy” Indokolás: a 2/1995. (II. 24.) KHVM rendeletre való hivatkozás 2001. óta hibás, mivel azóta hatályon kívül van; a tengerésztiszt fogalom valamennyi (a továbbiakban fedélzeti) tengerésztiszt képesítést takarja, azaz ott nem értelmezhető az annál magasabb képesítés. Az üzemeltetési vezető feladatát elsődlegesen fedélzeti végzettségű személy képes elvégezni, ezért javasoljuk az ac. pont módosítását. A fedélzeti tiszt képesítés a gyakorlatban már évtizede nem létezik, azaz az alapján felmenteni valakit téves.</p>	MAHOSZ	<p>téves hivatkozás 6. § (5) Nem szükséges vizsgát tennie annak a személynek, a) akinek ad) a hajózási képesítésekről szóló 2/1995. (II. 24.) KHVM rendelet szerint az aa)-ac) pontokban meghatározottnál magasabb</p>
38.	<p>9.§ (1) bekezdése hatályát veszíti.Indokolás: a Vkt. módosításában a hajózási engedélyt határidő nélkül adja ki a hajózási hatóság, amely az engedélyben foglalt feltételek meglétét bármikor ellenőrizheti és jogsértés esetén szankcionálhatja. Értelmetlen az ilyen típusú engedélyek bármilyen határidőhöz kötése. A törlés csökkenti a hatóság munkaterhét.</p>	MAHOSZ	<p>9. § (1) A hajózási engedélyt a hatóság 5 évre adja ki. A hajózási engedély érvényességi idejét - az érvényességi idő lejártá előtt benyújtott kérelem alapján - a hatóság meghosszabbítja, ha annak jogszabályi akadálya nincs, és a hajózási engedély megadásához e rendeletben előírt feltételek továbbra is fennállnak.</p>

39.	<p>10.§ f) pontja hatályát veszíti.</p> <p>Indokolás: a Vkt. módosításában a hajózási engedélyt határidő nélkül adja ki a hajózási hatóság, amely az engedélyben foglalt feltételek meglétét bármikor ellenőrizheti és jogsértés esetén szankcionálhatja. Értelmetlen az ilyen típusú engedélyek bármilyen határidőhöz kötése, mivel változatlan tartalom esetén csak adatok egyik papírról a másikra másolása történik jelenleg. A törlés csökkenti a hatóság munkaterhét.</p>	MAHOSZ	<p>10. § (1) A hajózási engedélynek tartalmaznia kell</p> <p>f) a hajózási engedély időbeli hatályát,</p>
40.	<p>15. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:</p> <p>„(2) A hajózási hatóság a hajózási engedélyt visszavonhatja, ha az engedélyes a 10. § (3) bekezdésében meghatározott bejelentési kötelezettségének nem tesz eleget, továbbá abban az esetben is, ha az engedélyes akadályozza a hajózási hatóságnak a hajózási tevékenység ellenőrzésével kapcsolatos eljárását.”</p> <p>Indokolás: a jelenlegi szövegből törölni javasolt „vagy a 14. § (1), illetve (3) bekezdésében meghatározott meghirdetési kötelezettségének” szöveg korábban hatályon kívül helyezett jogszabályhelyre hivatkozik.</p>	MAHOSZ	<p>ellentmondás/téves hivatkozás</p> <p>15. § (2) A hajózási hatóság a hajózási engedélyt visszavonhatja, ha az engedélyes a 10. § (3) bekezdésében meghatározott bejelentési kötelezettségének vagy a 14. § (1), illetve (3) bekezdésében meghatározott meghirdetési kötelezettségének nem tesz eleget, továbbá abban az esetben is, ha az engedélyes akadályozza a hajózási hatóságnak a hajózási tevékenység ellenőrzésével kapcsolatos eljárását.</p>
41.	<p>49/2002. (XII. 28.) GKM rendelet (a továbbiakban: Küzr.) 4.§ (2) bekezdésébe a következő rendelkezés lép:</p> <p>„(2) A kikötő, úszóműves kikötőhely üzemeltetője kikötőkapitányt, illetve kikötőmestert köteles foglalkoztatni az a-c bekezdés szerint. A kikötőkapitány vagy kikötőmester felelős a kikötő és az ott tevékenységet folytató hajók hajózásbiztonsági felügyeletéért:</p> <p>a) A nagyhajók fogadására engedélyezett kikötő üzemeltetője köteles kikötőkapitányt alkalmazni, A kikötőkapitány feladatát legalább „C” kategóriás hajóvezetői képesítéssel rendelkező személy láthatja el.</p> <p>b) A nagyhajók fogadására engedélyezett úszóműves kikötőhely kikötőkapitányi feladatait az üzemeltetési vezető, vagy legalább hivatásos kisgéphajó-vezető képesítésű személy láthatja el. A kikötőkapitányi funkció azonos üzemeltető úszóműves kikötőhelyei tekintetében összevontan is ellátható.</p> <p>c) Kishajók, csónakok fogadására engedélyezett kikötők kikötőmestert kötelesek alkalmazni, amely funkciót legalább szolgálati célú kishajó-vezető képesítésű személy láthatja el. A kikötőmesteri funkció más olyan tevékenységgel összevontan is ellátható, amely nem gátolja a feladat ellátását.”</p> <p>Indokolás: a kikötők és az ott tevékenységet végző hajók biztonsága, az előírások betartatása szükségessé teszi egy a hajózásban jártas személy felügyeleti, irányító tevékenységét.</p>	MAHOSZ	<p>A hajózási létesítmény üzemeltetési szabályaival kapcsolatos általános rendelkezések</p> <p>4. § (1) A hajózási létesítmények az e rendeletben meghatározott feltételek szerint használhatók.</p> <p>Jelenleg a (2) bekezdés nem tartalmaz rendelkezést.</p>

42.	5.§(1) bekezdése hatályát veszti.Indokolás: a szabályozás idejét túlta mára, mivel interneten bárki megtekintheti a hirdeményeket	MAHOSZ	5. § (1) A kikötőben az üzemen tartó köteles a kikötőhöz közvetlenül csatlakozó vízterület magyarországi szakaszára, illetve területére kiadott hatályos hajósoknak szóló hirdeményeket a kikötő használói részére jól látható módon kifüggeszteni.
43.	13.§ (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „(6) Utasok fogadását végző személykikötőben az utasok ki- és beszállítása csak az úszóműre elsőként rákötött személyszállító hajóról közvetlenül történhet, illetve más személyszállító hajón keresztül csak abban az esetben szabad, ha az egymás mellett kikötött személyszállító hajók között azonos fedélzeti szinten történhet az utasforgalom és a hajók között zárt a járófelület vagy mindkét oldalán korláttal zárt járó biztosított.” Indokolás: a kiegészítés egy szokásos és veszélytelen élethelyzet alkalmazását fogadja el, amikor két hajó között nincs vízbeesési lehetőség az egymáshoz szorosan (rés nélkül) csatlakozó felületek miatt. Ilyen esetben felesleges járó megkövetelni;	MAHOSZ	13. § (6) Utasok fogadását végző személykikötőben az utasok ki- és beszállítása csak az úszóműre elsőként rákötött személyszállító hajóról közvetlenül történhet, illetve más személyszállító hajón keresztül csak abban az esetben szabad, ha az egymás mellett kikötött személyszállító hajók között azonos fedélzeti szinten történhet az utasforgalom és mindkét oldalán korláttal zárt járó biztosított.
44.	13.§ (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „(7) Szabadfolyású folyón található úszóműves kikötőhelyen az áruszállító hajók, úszómunkagépek minden esetben, egyéb úszólétesítmények - más úszólétesítményre történő rákötés esetén - a létesítményre vonatkozó Szabályzatban foglaltak szerint kötelesek a kikötőhelyet használni.” Indokolás: a kiegészítés célja a tavakon vagy csatornákon található személykikötők kivonása a szabályozás alól, mivel ott abszolút felesleges, továbbá az általánosító, a helyi körülményeket nem mérlegelő szabályozást kiváltani a létesítményre a hatóság által jóváhagyott szabályzatra alapozni. Ebben van lehetőség a helyi viszonyok figyelembe vételére.	MAHOSZ	(7) Személykikötőben az áruszállító hajók, úszómunkagépek minden esetben, egyéb úszólétesítmények - más úszólétesítményre történő rákötés esetén - minden másodikként horgonyozni kötelesek, illetve orrhorgonnyal nem rendelkező úszólétesítményekről parti kötelelet kell kiadni.
45.	egyres hajózási hatósági díjakra vonatkozó javaslatok külön OPERATÍV/STRATÉGIAI JELLEGŰ JAVASLATOK elvi vélemények, normaszöveg kidolgozása szükséges	MAHOSZ	
46.	AIS készülékek használatára oktatás - nagyhajósok számára, nem csak a hatóság felé történő adatszolgáltatást javítaná, hanem az AIS és a RIS szolgáltatásainak jobb kihasználását is rádiókészülékek használatának ellenőrzése (16-os csatorna - felhívás h. jelentkezzen be a másikon... ha nem bírság (A, D))	RSOE	
47.	Baseli belvízi URH rádiós Egyezmény magyarországi kihirdetése, végrehajtása (Hableány baleset)	RSOE	

48.	szimulátoros képzés és a szimulátoros gyakorlati idő elismerése	RSOE	
49.	képzési rendszerben a kedvtelési és a szolgálati kishajós képzés anyaga lényegében egyezik, a szolgálati idő igazolását el lehetne törölni	RSOE	
50.	E-bejelentők kötelező használata a PannonRIS oldalon (ADN köteles hajók, szállodahajók, különleges engedélyes hajók)	RSOE	
51.	Pannon-RIS alkalmas a fővárosi szakaszon a forgalomirányításra Megyeri híd és a Déli M0 híd között - ehhez jogi szabályozás szükséges	RSOE	
52.	fővárosi szállodahajó forgalom (városnézések) szabályozása	RSOE	
53.	vízügyi igazgatáshoz kapcsolódó javaslatok:csatorna bejáratánál horgonyzás tilalma hiányzik (behajózás akadályozása)különböző érdekek vízisportok, horgászok, sup-osok esetén (ahol ez megoldható táblákkal elhatárolni, kijelölni)duzzasztott területek és a folyó eltérő minősítése (vízügy - környezetvédelmi hatóság), mederkarbantartásukvíziút és mederfelmérés - digitális térképi állomány frissítése szükséges (későbbi jogi szabályozáshoz célszerű)	MAHART Nyaraló- hajózás	
54.	hajózási hatósághoz kapcsolódó javaslatok: engedély nélküli úszómű esetében eljáró (ellenőrző) hatóság kérdéses szűk meder esetén úszómű helyett medencés kikötő kialakítása célszerű	MAHART Nyaraló- hajózás	
	hajózási hatósági tevékenységhez kapcsolódik	hajózási áruszállító cég javaslata	
55.	HSZH tiltotta 2018-ban az alacsony vízállás miatt a napnyugtától napkelteig történő hajózást, míg a németországi szakaszon ez nem volt tilos, radarral lehetett közlekedni a magyarországi tiltás mögött a tapasztalatlan hajóvezetők, illetve a hajók és a cégek biztosításának hiányát vélik, ezért a rendszeres ellenőrzést szorgalmazzák	hajózási áruszállító cég javaslata	
56.	Mohács térségében a veszteglőhely kedvezőtlen kijelölése a ki- és berakodások elhúzódtását okozza, ezzel meghosszabbítja a kapcsolódó közúti fuvarozás időtartamát is (legalább egy veszteglő úszóegység maradjon a kikötő körzetében)	hajózási áruszállító cég javaslata	
57.	Megítélésünk szerint párhuzamosan a hajózási stratégia átgondolása elengedhetetlen, mert ennek mentén lesz lehetőség a hajózási részletszabályok meghatározására. Ezzel biztosítható koherens és korszerű szabályrendszer, amely egyszerre szolgálja a vízi közlekedés biztonságát és a versenyképes hajózást.	BFKH	

58.	Magyarországon jelenleg mintegy 70 hazai jogszabály van hatályban a hajózás területén a közvetlenül alkalmazandó EU rendeletek nélkül. A jogszabályok többsége 18-20 évvel ezelőtt került megalkotásra, - és csak abban az esetben kerültek időközi módosításra, ha azt kapcsolódó uniós jog harmonizálása indokolta. Időközben a külső- és belső körülményekben számos változás zajlott le, a mai viszonyok nem azonosak a két évtizeddel ezelőtti állapotokkal. Az előbbieket miatt véljük szükségesnek a hajózásra vonatkozó teljes jogszabályi spektrum áttekintését, a jelenlegi jórészt belvíz centrikus hajózás helyzetén javít-e ilyen mennyiségű és ilyen mértékben időtálló jogszabályi környezet konzerválása, nem jelenti-e gátját a fejlődésnek.	BFKH	
59.	A Vkt. időközi módosításai és azok beépítése egyre nehezebben kezelhető jogszabályt eredményezett, példaként csak említés szinten jelöljük a 44. §-t, majd annak A, B, C és D kiegészítéseit, ahol a 44/D § szokatlan módon önmagában tartalmaz fogalommagyarázatokat, holott a 87. § az értelmező rendelkezések helye.	BFKH	igen, mert csak ezekben a szakaszokban szükséges ez a fogalomhasználat
60.	A növekvő nemzetközi feladatok áttekintése is fontos adalék lehet a jogszabály felülvizsgálathoz. A hajózás uniós és más nemzetközi szervezetei (pld. IMO, DB, stb.) rendszeresen egy-egy új témában megalakuló munkacsoportban való részvételhez keresik a magyar kontaktot, és számukra nem egyszerűen értelmezhető, hogy pld. hajózási infrastrukturális ügyekben mely közigazgatási szervezetbe tagozódott hajózási hatósággal szervvel kerülhetnek kapcsolatba. A szervezetrendszer áttekintése ebben a körben is indokolt, mivel a három hajózási hatóság létrehozásától várt előnyök a gyakorlatban nem mutatkoznak és az ügyfelek számára egyre nehezebben lekövethető milyen ügýtípusokra nézve kihez fordulhatnak.	BFKH	

<p>61. Új járművek, elektromos meghajtás térnyerése: A gépjármű közlekedéshez hasonlóan a vízi közlekedésben is egyre inkább előtérbe kerülnek az elektromos hajtási módok és egyre másra bukkannak fel más alternatív hajtások a hibridtől a sűrített, cseppfolyósított gázig. Véleményünk szerint szükséges ezek szabályozásának mielőbbi megalkotása.</p> <p>A víziközlekedés egyes belvízi utakon környezetvédelmi okokból való korlátozásáról és a korlátozás alá eső területeken kiadható üzemeltetési engedélytől szóló 30/2003. (III.18.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 30/2003. (III.18.) Korm. rendelet) megalkotása óta eltelt csaknem két évtizedben - alapvetően a technikai fejlődésből adódóan - jelentősen megváltoztak a korlátozás alá eső vízterületeken a közlekedési viszonyok. A vízi közlekedés biztonságának növelése, a biztonságos vízi közlekedés fenntartása társadalmi irányából érkező olyan elvárás, amely alapvető érdeke vízi közlekedési alágazat minden szereplőjének.</p> <p>A jelenlegi jogszabályi környezet több ellentmondást is tartalmaz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nincs konkrét környezetvédelmi előírás. Emellett • bizonyos a turizmussal, vendéglátással, egyes vízterületeken megjelenő, külföldi példák alapján megvalósítani tervezett és a szezon meghosszabbítására irányuló új eszközök, tevékenységek besorolása a hatályos jogszabályi környezet alkalmazásával nehézséget jelent például a fürdés és az úszóeszközök használata, a vízi sporteszköz fogalom értelmezésének tágítása vagy szűkítése, a vízi közlekedés elválasztása a vízi sportpályák kijelölése kapcsán (Vkt., 46/2001. (XII.27.) BM rendelet és a vízi közlekedés rendjének szabályai, 57/2011. (XI.22.) NFM rendelet melléklete, a Hajózási Szabályzat). • a nyaralóhajózás beépítése a hatályos jogszabályi környezetbe, különösen a képesítés nélküli vezetés és a sajátos tevékenységi engedély és feltételei miatt a nem ilyen hajózási tevékenységet végző vállalkozók és vállalkozások, de a kedvtelési hajósok körében is kérdéseket vetett fel, miért kell számunkra képesítés, miért nem lehet részükre is a nyaralóhajózás engedélyezéséhez hasonló követelményrendszert kialakítani? A hajózási engedélyezésre vonatkozó jogszabályok (515/2017. (XII.29.) Korm. és a 28/2000. (XII.18.) KöViM rendelet) áttekintése, egységes szerkezetbe foglalása és kapcsolata a hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV.27.) KöViM rendelettel) ilyen nézőpontból való áttekintése időszerű és a társadalom irányából érkező jelzések alapján, kívánatos. 	<p>BFKH</p>	
--	--------------------	--

<p>62. Ellenőrzés, bírságolás;A vízi közlekedés biztonságának növelése, a vízben és a vízben tartózkodók magatartási szabályainak betartása megköveteli az ellenőrzési tevékenység aktivitásának növelését. A vízterületeken a helyszíni ellenőrzések végrehajtása alapvetően a 24 órás szolgálati rendben e tevékenységet ellátó vízirendészeti rendőri szervezet feladata, de számos olyan ellenőrizendő tevékenységet végeznek a vízi utakon és vízi útnak nem minősülő vízterületeken, ahol szükséges az engedélyező hajózási hatóság ellenőrzési tevékenységének megerősítése. A közigazgatási eljárásokban mindinkább előtérbe kerülő ellenőrzött bejelentések csak abban az esetben működnek hatékonyan és érvényesül a jogalkotói szándék, ha a tényleges ellenőrzés is megtörténik. E célból Budapest Főváros Kormányhivatala, mint hajózási hatóság fokozni kívánja jelenlétét a hazai vizeken, bővíteni szándékozik ellenőrzési tevékenységét, ezzel párhuzamosan azonban szükséges az ilyen irányú hajózási hatósági tevékenység jogszabályi környezetének áttekintése, az ellenőrzési tevékenység bővítése útjába álló akadályok lebontása, egy hatékony akciócsoport létrehozása, tevékenységük megszervezése és eszközökkel való ellátása. Az ellenőrzés előtérbe kerülésével szükséges a Vkt. 60. §-a alapján történő bírságolási tevékenység egyértelmű jogszabályi környezetének megteremtése, hogy 60. § (1) bekezdésében foglalt jogsértő magatartások szankcionálása miatt kiszabható, öt millió forintig terjedő bírság jogszabályi alapja, a bírságkezelés és a kapcsolódó nyilvántartások a tevékenység támogatói, ne akadályozói legyenek.</p>	<p>BFKH</p>	<p>új Korm. rendelet szükséges</p>
<p>63. Ellenőrzött bejelentés alkalmazhatósága a hajózási hatósági ügyekben: Az ellenőrzött bejelentés részletes szabályairól a veszélyhelyzet megszűnésével összefüggő átmeneti szabályokról és a járványügyi készületségről szóló 2020. évi LVIII. törvény (a továbbiakban: Törvény) 398-407. §-a rendelkezik, lényeges eleme, hogy a bejelentésért az engedélyezésért, valamint a kapcsolódó szakhatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjának 50%-át kell megfizetni. A tevékenységet az ügyfél a bejelentést követő 15. napot követő naptól jogosult megkezdeni, amennyiben a kérelme hiánytalan. A jogszabály hatályba lépése óta, az ellenőrzött bejelentés jogintézményének mélyebb megismerése, elemzése alapján, egy esetleges kodifikáció során hasznosítható szakmai tapasztalatokat az alábbiak szerint összegezhethetjük:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bizonyos esetekben a vízi közlekedésből fakadó sajátosságok (pl. vízállás), illetve a gyors beavatkozás szükségessége miatt, amennyiben az ügyfél a bejelentést és annak mellékleteit hiánytalanul nyújtja be, az ügyfélre nézve kifejezetten hátrányos az, hogy a tevékenység gyakorlására csak a bejelentést követő tizenötödik napot követő naptól szerez jogosultságot, holott az engedélyezési eljárásnak sommás eljárás keretében történő lefolytatása esetén jogainak gyakorlására 8 napon belül lenne lehetősége. • Általában a hatóságnak engedélyezési eljárásra kell áttérnie a kérelem hiányosságai vagy a közlekedés biztonsága védelme érdekében. • A mindennapi életben a leggyakoribb veszélyes üzem a közlekedés, amely az engedélyköteles tevékenységet közterületen végzőktől, illetve az állami szervektől egyaránt fokozott figyelmet és körültekintést kíván meg. • A társadalom érdekét és a közlekedés biztonságát alapvetően az szolgálná, ha a közúti és a hajózási igazgatás területén végzett engedélyköteles tevékenységek maximális, megelőző hatósági kontroll mellett lennének végezhetőek. 	<p>BFKH</p>	

64.	<p>A budapesti kikötők helyzete:A vízen érkező turizmus legfrekvenciáltabb célpontja Budapest (ez csak az elmúlt félévben, a járványos időszakban változott és helyeződött át a Duna-kanyarba), ugyanakkor a kikötőhelyek, hajóállomások helyzete a többszereplős fennmaradási, engedélyezési eljárások nem biztosítja az azokat üzemeltető vállalkozók, vállalkozások közép- és hosszú távú céljait. Megítélésünk szerint szükséges a kikötő- és más hajózási létesítményekkel kapcsolatos jogszabályi környezet olyan értelmű áttekintése, hogy megjelölésre kerülhessenek a helyi önkormányzatokkal, a fővárossal és a társadalmi szervezetek képviselőivel azok a helyszínek, ahol a fejlesztési elképzelésekben a kikötők jelenléte biztosnak és évtizedekre nézve tartósnak tervezett, és azon helyszínek, ahol szándék van a hajók jelenlétének korlátozására.Vízi közlekedés biztonsági szempontból előnyös és könnyebben kezelhető, ha nem kis területre koncentrálódik nagyobb hajóállomány előfordulása, utasok kezelése, a felszíni parkolók és más kiszolgáló létesítmények üzemeltetése, energia biztosítása. Ezen szempontok mentén, de az új keretek között a jogszabályi környezet is változtatható.</p>	BFKH	
65.	<p>A halgazdálkodást támogató hajók definiálása és tevékenységének szabályozása</p> <p>A balatoni horgászturizmus fellendülése magával hozta annak egy sajátos ága, a horgásztatás előtérbe kerülését, azaz a helyszínt ismerő, engedéllyel rendelkező szakember által vezetett vagy bérbe adott, horgászatra felkészített vízi járművel gazdasági tevékenység keretében, szolgáltatást nyújtanak idegen (esetenként külföldi), a helyi adottságokat nem ismerő horgászok részére, akikkel az előre bevetett horgász helyre kihajóznak és a vendéget ellentételezés fejében, sporthorgász tevékenységében segítik.</p> <p>A hatályos jogszabályi környezetben ez a tevékenység már túlmutat a kedvtelési célú hajózáson, ez olyan gazdasági célú hajózási tevékenység, amely engedélyköteles, továbbá ha a horgászatra használt vízi jármű belsőégésű motorral hajtott, a Vkt. 58. § és a külön jogszabály, a 30/2003. (III.18.) Korm. rendelet értelmében a környezetvédelmi okokból korlátozás alá eső vízterületeken (Balatonon, a Velencei és a Fertő-tavon, illetve a Tisza-tó meghatározott részén, valamint a Ráckevei-Soroksári Duna ágban) csak üzemeltetési engedély birtokában közlekedhet. Az üzemeltetési engedély megadására azonban nincs mód, mert az említett külön jogszabály szerinti célok és feltételek között a horgászat nem szerepel, így arra üzemeltetési engedélyt sem lehet kérni. További nehézséget jelent a szolgálati célú kishajó-vezetői képesítés, amely miatt horgászati célból a személyzet nélküli vízi jármű bérbeadás nem valósítható meg.</p>	BFKH	

<p>66. Az elmúlt 30 évben számos próbálkozás volt Magyarországon a vízirepülés elindítására, melyek végül mind sikertelennek bizonyultak, ismereteink szerint még az a kísérlet sem tudott valódi eredményt elérni, ahol már a vízi repülőtér kijelölése is megtörtént. Ennek ismeretében különös gonddal tanulmányoztuk ennek okait, a fő és potenciális akadályozó tényezőket, és arra a megállapításra jutottunk, hogy az 510/2017 (XII. 29.) Korm. rendeletben meghatározott vízi repülőtér fogalma, az abból való kiindulás zsákutcának bizonyult. A jelenleg hatályos jogi környezet tehát nem teszi lehetővé a megvalósítást, ezért a legkisebb operációhoz is jogszabály-módosító munkára van szükség. Az EASA (Európai Repülésbiztonsági Ügynökség) nemzeti hatáskörbe sorolja a vízirepülés szabályozását. Megállapítható, hogy a tevékenység megkezdéséhez az 510/2017 (XII. 29.) kormányrendelet módosítására, vagy azzal párhuzamos új rendelet megalkotására van szükség, mely a fenti jogszabályban meghatározott vízi repülőtér fogalma helyett – nemzetközi példákkal összhangban, vagy speciális hazai szabályokat alkotva – új jogi megközelítésbe helyezi vízi repülőgép megjelenését a meghatározott vízfelületeken. Meglátásunk szerint alapvetően három irányból közelíthetünk a kérdéshez: 1. a meglévő 510/2017 (XII.29.) kormányrendeletben foglaltak szerinti "vízirepülőtér" létesítéséhez való ragaszkodás 2. szabad szabályozási háttér a vízirepülést tevékenységet világszerte aktívan gyakorló országok mintájára (a parancsnok pilóta maga választja ki az aktuális le- és felszállás helyszínét, a tiltott területek kivételével) 3. olyan speciális hazai szabályrendszer megalkotása, amely fenti két pont értékeit a hajózás és a repülés biztonságának figyelembevételével, magas színvonalon egyesíti 2019 őszén intenzív tárgyalásokat folytattunk a Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Főosztály Hajózási Engedélyezési és Ellenőrzési Osztály, Kikötői Osztály és Hajóüzem Biztonsági és Regiszteri Osztály munkatársaival, melynek eredményeképpen meg is született egy új megközelítés, melyen „Nyíltvízi fel- és leszállóhelyek” munkanéven dolgozunk. Az akkor a hajózási hatósági kollégák által korrektúrázott, számukra és számunkra is elfogadható, referenciának tekintett megközelítés tervezetét jelen kérelmem mellékleteként küldjük. A megközelítés lényege, hogy az egyeztetett fel- és leszálló területeket az illetékes hatóság olyan nem zárt helyszíneként jelöli ki, ahol „vízi légi jármű megjelenése előfordulhat”, a fel- és leszállások idejére a területet figyelemfelkeltő jelzéssel ellátott kisgéphajó biztosítja (gyorsmotorcsónak, safety boat). Meglátásunk szerint akár az 510/2017 rendeletbe beágyazva, akár azzal párhuzamos rendelkezést megalkotva olyan szabályozás hozható létre, mely megteremti a vízi repülések biztonságos végrehajtásának lehetőségét és ezáltal hozzájárul egy közel 100 éves, markáns turisztikai attrakció újrafarmálásához. 2. 2021 bevezető, „pilot” év céljai Alapvető célunk az első vízi repüléseket 2021-ben végrehajtani Magyarországon. Ennek érdekében a következő tényezők mentén haladunk: - Cessna 206 Amphibian EASA tagországból való beszerzése és magyar lajtsromba helyezésével tervezünk - EASA seaplane ratinggel rendelkezünk, további 2 vízi repülőgépvezető tavaszi kiképzése tervezett - első lépésben dunai fel- és leszállásokkal tervezünk, következő lépésben vizsgáljuk a balatoni és további magyarországi fel- és leszállások lehetőségét - kikötőhelyet turisztikai szempontból a Bálina térségében célszerű kialakítani, alternatív esetben a Kopaszi-gát területével tervezünk 2021-ben kiinduló helyszíneként - első dunai fel- és leszállóhely tekintetében a Duna 1642 - 1640 folyamkilométer között szeretnénk a le-és felszállásokat végrehajtani. Ez földrajzi koordinátákat illetően 47° 27.50'N 19° 3.67'E - 47° 26.6'N 19° 3.15'E szakaszt jelenti, egy kilométerre a Rákóczi hídtól délre kezdődően 2 kilométer hosszan déli irányba. A terület előzetes felmérésünk alapján eltolt futópálya</p>	<p>Aero-express Kft</p>	<p>normaszöveg-tervezet mellékletben</p>
--	--------------------------------	--

<p>küszöb alkalmazásával akadályosít, megközelíthetőség és zajvédelem szempontjából egyaránt megfelelőnek látszik. - párhuzamosan dolgozunk azon, hogy milyen AOC alatt tudunk mielőbb utast szállítani, ennek rendelkezésre állásáig gyakorló-, oktató és demonstrációs repüléseket tervezünk végrehajtani 2022-től az utasszállítást és további magyarországi fel- és leszálló területek kijelölését, esetlegesen nagyobb légi járművek beszerzését tűztük ki célul.</p>		
<p>67. Jogszábmódosítási javaslat a jelenleg hatályos 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet II/2. Melléklet I.. bekezdés 2. pontjában előírt és a II. bekezdésben részletezett, a kajakokra is vonatkozó, elfogadható mentőmellény szabvány módosításhoz A kajakos horgászat Magyarországon is egyre népszerűbb formája az aktív, sporthorgászatnak. Mivel különleges élményt nyújt, és egyszerűbb hozzáférést biztosít a horgászvizekhez, ezért országosan mind több horgász, mind több vízen hódol a sporthorgászat ezen módjának. A horgász kajakok kiképzése speciális, 99%-ban úgynevezett sit-on-top, műanyag kajakok, melyek sajátossága, hogy zárt testen felülről helyezkedik el a horgász. A testbe, a zárt fedelek mellett nem tud víz bejutni, így elsüllyedni sem tud. A testre kerülő víz a beépített vízleeresztő lyukakon el is távozik. Talán a legsportosabb nyílt vízi horgász módszer. A kajak besorolása lehet vízi sporteszköz, vagy csónak a hajózási szabályzat értelmében. A siófoki Vízügyi rendőrségtől kért információ alapján akkor minősül vízi sporteszköznek, ha erre vonatkozó igazolást a gyártó, vagy a forgalmazó ki tud állítani, egyéb esetben csónaknak minősül, így a csónakos közlekedési szabályok és a csónakos kötelező felszerelések az irányadóak, a kötelező felszerelést tekintve némi könnyítéssel. Mindemellett egyenrangú megoldást kínál a csónakos horgászat által kínált lehetőségekkel, sok esetben túlszárnyalva azokat. Nincs szükség utánfutóra a szállításhoz. A személyautó tetőcsomagtartóján egyszerűen és biztonságosan szállítható, így a vízparti parkolás is lényegesen leegyszerűsödik. Nincs szükség sólyára, hogy vízre tegyék. Nincs szükség kikötőre a tárolásához, és nincs szükség sem alagátlóra, sem más kemikáliára a kezeléséhez. Sebességük eléri, sok esetben meghaladja egy hagyományos, 12 Voltos villanymotorral hajtott csónak sebességét. Sekély merülésük olyan vízterületek elérését is lehetővé teszi, ami csónakkal nem megoldható. A kötelező felszerelések között szerepel a mentőmellény, és ez az a pont, melynél a hajózási szabályzat sajnos nem tesz különbséget a kajakból, vagy a csónakból történő horgászatra vonatkozó előírásokban, pedig e két módszer lényegesen eltérő mentőmellény igényekkel bír. Jelenleg a szabályzat előírja az ISO 12402-4 szabványú mentőmellény meglétét, viszont nem teszi kötelezővé a viselését. Ezzel alapvetően két probléma van. Az egyik, hogy ha a kajakból vízbe kerül a horgász, hiába van a kajakban egy a jogszabálynak megfelelő mentőmellény, ha nem viseli, semmit sem segít. A vízben a mentőmellényt felvenni szinte lehetetlen, így gyakorlatilag semmi haszna. A másik probléma, hogy ezek a szabványban megfelelő mentőmellények alkalmatlanok a sportolásra, kiképzésükből adódóan zavarják az evezést és a horgászatot is, így a kajakos horgászok jelenleg ezen mentőmellények helyett az ISO 12402-5, illetve az ISO 12402-6 szabványban megfelelő úszást segítő mellényeket viselik. Ezek azonban nem felelnek meg a jogszabályban előírtaknak. Jelenleg akkor jár el a kajakos horgász a jogszabályoknak is megfelelően, ha a rajta lévő úszást segítő mellényen kívül tart még egy, a jogszabálynak is megfelelő mentőmellényt is a kajakban. Ezek az úszást segítő mellények speciálisan a kajakozáshoz, evezéshez, és horgászathoz vannak kiképezve, viselésük nem akadályoz a mozgásban,</p>	<p>Siófoki Horgász Egyesület</p>	<p>A mentőmellény feladata a biztonság növelése, adott esetben az életmentés, de ezt semmiképpen sem szolgálja egy olyan mentőmellény, ami a jelenlegi jogszabálynak megfelel, de kajakban akadályoz, viselhetetlen, viselése nem kötelező, (elég, ha a kajaktestben el van rejtve, és ellenőrzéskor fel tudjuk mutatni) így senki sem hordja. Sokkal nagyobb biztonságot nyújt az úszást segítő mellény, amelynek viselésével a fent nevezett problémák elkerülhetőek. Jelenleg a vízügyi rendőrség munkatársai a jogszabályok betartatása érdekében joggal kérik számon a kajakból horgászokon is a megfelelő mentőmellényt, aminek hiányában akár büntetést is kiszabhatnak, még akkor is, ha a horgászon egyébként rajta van egy úszást segítő mellény, de az nem rendelkezik a jogszabály által előírt tanúsítvánnyal. Ellenben, ha nincs mellény a kajakos horgászon, de a kajak egyik rekeszéből előveszi a még kicsomagolatlan szabványos mellényt, akkor megfelel a szabályozásnak. Az úszást segítő mellény, viselőjét meggátolja vízbeeséskor, hogy a nyári melegben a hidegebb vízrétegekbe süllyedjen, így a „hidegsokk” következtében esetlegesen felmerülő hirtelen szívmegeállás esélye is</p>

	<p>minőségükben és ezért árukban is sokszorosán meghaladják a jelen szabályzat szerinti hagyományos mentőmellényeket. Mivel viselhetőek, ezért baj, baleset esetén segítik a viselőjüket fennmaradni a víz tetején, visszajutni a kajakra. Ezek a mellények 50N, illetve 70N felhajtó erővel rendelkeznek, melyek egyébként szintén a felszínen tartják az embert.</p>		<p>gyakorlatilag nulla. jelenlegi szabályozás nem megfelelő, módosításra szorul. Mivel ez a szabályozás országosan érvényes, vonatkozik az összes hajóforgalommal, csónakos horgászattal is érintett vizeinkre, így a törvény módosítása jelenti a megoldást. A megoldás az lenne, ha a jogszabály a kajakos horgászathoz megengedné az úszást segítő mellényeket is (ISO 12402-5, illetve az ISO 12402-6), mindamelllett kötelezővé tenné a viselésüket. (Eddig is ilyen mellényeket viseltünk, így ez a módosítás jogszabályba foglalná a jelenlegi, praktikus, működőképés és a funkcióját is ellátó nemzetközileg is elfogadott gyakorlatot, és feloldaná a jelenlegi jogszabályi anomáliát a mentőmellényekkel kapcsolatosan a kajakos horgászat területén.) Így egyszerre lehet garantálni a biztonságot, a használhatóságot és az ésszerűséget.</p>
68.	<p>Belső égésű motorhasználat a Balatonon - versenyekre érkező és onnan távozó hajók használhassák a segédmotorjaikat. - például a vitorlás kishajó belső égésű segédmotorját ne csak viharjelzés esetén kizárólag a legközelebbi kikötőbe történő behajózásig használhassa- ha a szél ereje nem éri el a Beaufort-skála szerinti 1. szélerősséget az anyakikötőig, tartózkodási helyéig motorozhasson - bérelt hajókat a bérleti idő lejáratá előtt vissza kell vinni az átvételre kijelölt kikötőbe. Szélcsendben, illetve viharban azonban erre nem lenne lehetőség motor használata nélkül, tehát azok a hajók, amelyek hajózási engedéllyel közlekednek, szükség esetén a rendeltetési helyükre visszatérhessenek</p>	<p>Magyar Vitorlás Szövetség</p>	

69.	vitorlás csónakok számára előírt korlátozások módosítása viharjelzésen kívüli esetekben. - amennyiben nincs viharjelzés, szűnjön meg az 1500 méteres korlát, biztosítva a Balaton Északi-Déli partja közötti áthajózást, túrázást- 1. fokú viharjelzés esetén a jelenlegi parttól való távolság 1500 méterre módosuljon	Magyar Vitorlás Szövetség	A BVRK az általános 1500 méteres, és az I. fokú viharjelzéshez kapcsolódó 500 méteres parttávolság eltörlését vagy módosítását jelenleg NEM TÁMOGATJA. Ennek elsődleges oka a vitorlás csónakokkal sportolók, közlekedők, és összességében a vízi közlekedés biztonságának szavatolása. A Balatonon váratlanul kialakuló viharok esetén sokszor az 500 méterről történő partra jutás sem megoldott, különösen elfújó szél esetén. Tapasztalataink szerint azok a széles tömegek, akik NEM VERSENYSZERŰEN használják ezeket a vízijárműveket, nem rendelkeznek olyan tapasztalattal, hogy az ilyen helyzetekre biztonságosan reagálhassanak. Sem az 1500 méteren túli közlekedést, sem a déli és északi partok közötti közvetlen átkelést nem tartjuk biztonságosnak. A vitorlás csónakkal VERSENYSZERŰEN sportolók szervezett edzésére, oktatására és versenyek lebonyolítására ma is van legális lehetőség parttávolságtól függetlenül a BALATON TELJES VÍZTERÜLETÉN, hiszen ezt – a BVRK hathatós közreműködésére – már 2008-ban lehetővé tette a jogalkotó, és a ma hatályos Hajózási Szabályzatban is így szerepel. A megfelelő felelős edzői
-----	---	----------------------------------	---

		<p>kísérettel, biztosítással ez a tevékenység nem jelent kockázatot. A BVRK álláspontja, hogy a vízisporteszközöket ebben az értelmezésben két részre kell bontani. Vízisporteszköz / I.: A szélerőhöz kötött parttávolság jelenleg CSAK a vitorlás vízisporteszközökre vonatkozik. A BVRK a Beaufort-skála szerinti 6. fokozatot el nem érő szélnél a parttól számított legfeljebb 1500 méteres, és a 6. fokozatot elérő vagy meghaladó, de a 8. fokozatot el nem érő szél esetén a parttól számított legfeljebb 200 méteres parttávolság eltörlését vagy módosítását jelenleg NEM TÁMOGATJA, a vitorlás vízisporteszközzel VERSENYSZERŰEN sportolók szervezett edzésére, oktatására és versenyek lebonyolítására ma is van legális lehetőség parttávolságtól függetlenül a BALATON TELJES VÍZTERÜLETÉN. Vízisporteszköz/II.: A BVRK értelmezése szerint a vitorlás vízisporteszközök körén kívül eső MINDEN MÁS vízisporteszköz közlekedése a jelenleg hatályos szabályozás szerint nem esik a parttávolsághoz és a viharjelzéshez kapcsolódó korlátozás alá. Ez feltehetőleg a jogalkotónak az átgondolt szándékán alapul, hiszen az egyvel ezelőtti Hajózási Szabályzatban – kifejezetten a BVRK által kezdeményezett szövegezéssel – még szerepeltek ilyen korlátozások, azonban az 57/2011. (XI.22.) NFM rendeletből ezek kimaradtak. Minderre tekintettel ezen a téren a javaslat okafogyott.</p>
--	--	--

70	<p>kikötőn kívüli, vagyis bóján tárolás lehetőségének szabályozott biztosítása: - kishajó, csónak és egyéb nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi jármű a tómeder területén ne csak kiépített kikötőben, hanem a parttól, illetve a nádas szélétől számított 50 m távolságon belül legyen tárolható- javaslat bójamezők kiépítésére, ahol erre lehetőség van, sólyák közelében javaslat a segédcsónakok, úgynevezett „bocik” használhatósága, vontathatóságára ezen kikötésének lehetősége a partmenti területen – ezek használatán kívül jelenleg lehetetlen a kikötés kikötőn kívül - a parttól, illetve a nádas szélétől számított 50 m-es távolságon belül tárolt vízijárműre ne vonatkozzon az ügyeleti rendszer üzemeltetésének kötelezettsége</p>	<p>Magyar Vitorlás Szövetség</p>	<p>A BVRK a javaslatot ebben a formában NEM TÁMOGATJA, az alábbi indokok miatt:1./ Jelenleg nincs olyan jogszabály, ami előírja, hogy a felsorolt vízijárművek csak kiépített kikötőben tárolhatók. (Kizárólag az üzemeltetési engedélyre köteles kisgéphajók esetében kell igazolni a kikötőhely meglétét, de utána ezekkel is lehet a kikötőhelyen kívül vesztegelni.)2./ A „bójamezők” kiépítése nem javasolt sem vízi közlekedésbiztonsági szempontból, sem a helyi érdekek miatt. Azokon a területeken, ahol kialakult gyakorlata van a horgonyon veszteglésnek, a helyi lakosság ezt már megszokta és elfogadta, ahol viszont ez ellenérdekekbe ütközik, ott nem is alakult ki ez a szokás. A hajók biztonságos tárolása a kikötőkben szavatolható, továbbá a szabadon (érsd: NEM veszélytelen helyen) veszteglő vízijárművek további kockázatot jelentenek. A BVRK álláspontja, hogy ezeknek a kikötőn kívüli bójás veszteglőhelyeknek a bővítése vagy kiterjesztése NEM JAVASOLT!3./ A segédcsónakok vagy „bocik” használata, vagyis a nyílt vízén veszteglő hajó és a part közötti közlekedése, vontatása, vagy a hajó (helyben maradó) horgonyán és bójáján történő vesztegeltetése a hatályos Hajózási Szabályzatban megfelelően szabályozott, annak módosítása NEM INDOKOLT.4./ A part, illetve a nádas közelében veszteglő hajók felügyelete indokolt. Nem „ügyeleti rendszer”-t ír elő a Hajózási Szabályzat,</p>
----	---	---	---

			<p>hanem a veszteglő úszólétesítmények megfelelő őrzéséről és/vagy felügyeletéről rendelkezik. Ez a szabályozás kellően kiforrott, nagyon sok mindentől, kiemelten az úszólétesítmény jellegétől, rakományától, funkciójától, személyzetétől, stb. függően változik. A felügyelet lényege: A úszólétesítményeket olyan személy felügyelete alatt kell tartani, aki szükség esetén gyors intézkedésre képes. Ez a felügyelet álláspontunk szerint a kedvtelési célú kishajók, csónakok esetében ellátható a partról, napi rendszeres visszatérő megfigyeléssel/ellenőrzéssel is. Nyilvánvaló azonban, hogy egy nyílt vízben veszteglő vízijármű nem maradhat hetekre, hónapokra felügyelet nélkül, ezért a felügyelet eltörlésére vonatkozó javaslatot a BVRK NEM támogatja.</p>
71	<p>Mentőmellény használata továbbra is a viharjelzéshez igazodna. Ugyanakkor a korábban beérkezett javaslatokat figyelembe véve az alábbiakkal lehetne módosítani/kiegészíteni:- Kishajón a hajón tartózkodó személyek számának megfelelő számú, amennyiben lehetséges a viselője által kipróbált mentőmellényt/úszássegítőt kell tartani. A tengeri kishajó mentőmellényeit villanó fényforrással, fényvisszaverő csíkkal és jelzősípval kell felszerelni.- A csónakban tartózkodó személyek részére személyenként egy darab, amennyiben lehetséges a viselője által kipróbált mentőmellényt kell elhelyezni.- HSZ 100NE-s mentőmellényt ír elő – sportcélú felhasználásra vitorlázók jellemzően 50NE úszássegítő mellényt használnak – ezzel kapcsolatos változtatás kérése</p>		<p>A BVRK a mentőmellény használatának liberalizálását TÁMOGATJA, az alábbi kiegészítésekkel:Fontos kiemelni, hogy a hatályos HSZ:- a kishajók esetében általánosan NEM írja elő kötelezően a mentőmellény viselését, az csak a szakági szövetségek általános versenyutasításaiban (egyres esetekben az edzéstervben vagy versenykiírásban) szerepel, aminek az ellenőrzése és a betartatása nem a BVRK hatásköre;- vízben levő (közlekedő vagy veszteglő) csónakban tartózkodó úszni nem tudó, valamint 14 évnél fiatalabb személy, továbbá - vízi sporteszközön közlekedő</p>

			<p>minden személyköteles mentőmellényt viselni.1./ Egyetértünk azzal a javaslattal, hogy azok a – szakági szövetségek nyilvántartásában szereplő – versenyzők, akik bármilyen vízijármű vezetői képesítéssel rendelkeznek, vagy hivatalos okirattal igazolják, hogy tudnak úszni, a szervezett edzéseken, oktatásokon és engedélyezett versenyeken szabványos mentőmellény helyett viselhessenek 50N jelzésű úszássegítő mellényt.2./ Ugyanakkor a hajók kötelező felszerelését a jogszabályok megfelelően rendezik, a mentőeszközök szabványjelzése meghatározott, így minden más (pl. kedvtelési célú hajózás, családi vitorlázás, stb.) esetben az előírások betartása indokolt, a könnyítést NEM javasoljuk3./ Bármilyen munkavégzés során kizárólag szabványos mentőmellény alkalmazása és VISELÉSE fogadható el! Ezt kell alkalmazni az edző- kísérő-, rendező- vagy mentőmotorosokon is, tehát ezeken a hajókon csak a szabványnak megfelelő mentőmellény használatát támogatjuk.4./ Az „a viselője által kipróbált” kitételt egyik esetben sem javasoljuk, a mentőmellény előzetes kipróbálása nem életszerű.</p>
72	<p>Lajstromozás egyszerűsítése: - Szakmailag elavult lista, túl nagy a kategórián belüli szórás (6-12 méter), mind hajóméret, mind felszerelés mérete között (horgony súlya 10-20 kg?). - A hajózásban részt vevők, a szakma bevonásával kell a felszerelésjegyzéket kialakítani</p>	<p>Magyar Vitorlás Szövetség</p>	

<p>73 Fekáliatartályok használata, ürítése:- A hatályos szabályozás szerint minden újonnan forgalomba helyezett hajónak zárt rendszerű szennyvíztartállyal kell rendelkeznie, amelyeket tilos a vízbe üríteni. A kikötőkre vonatkozó kormányrendelet nem nevesíti konkrétan a fekáliatartályokat, csak „egyéb szennyvíz” van megfogalmazva, 510/2017 kormányrendelet I. sz. melléklet 5.24 pont, ami a kereskedelmi(!) kikötőkre vonatkozik. Javaslat: 5 éves türelmi időszakkal minden olyan kikötőben, amelynek befogadóképessége az xx hajót meghaladja kötelezővé kell tenni a zárt rendszerű szennyvíztartályok ürítésére szolgáló eszköz meglétét, az ürítések megfelelő dokumentálásával. Egyidejűleg és hasonló türelmi időszakkal, a már meglévő hajókat műszakilag ellenőrizhető módon kötelezni kell a fekáliatartályok beépítésére, ill. használatára, minden esetben, a már meglévő hajókon is, az ürítésre szolgáló váltószelepek plombálása.</p>	<p>Magyar Vitorlás Szövetség</p>	
<p>74 Hibrid hajtású hajók - szabályozni kell, hogy melyik hajtástípust fogadja el a hatóság hibridnek, a soros, vagy a párhuzamos rendszert. Az elektromos motorosoknál a kiegészítő generátort jelenleg csak a „fedélzeti” rendszerek működtetésére fogadja el a hatóság, a meghajtás kiegészítésére nem. Ezek a hajók, mint alternatív hajtással rendelkezők engedélyeztetettek legyenek a Balatonra. Erre vonatkozóan az EU megfelelő szerve már készíti elő a szabályozást</p>	<p>Magyar Vitorlás Szövetség</p>	
<p>75 Műszaki szemlék kiszervezése - A kicsi és terhelt, valamint egyre csökkenő apparátus megfelelő képzettség, továbbképzés, szaktudás nélkül végzi ezt. Nincsen egyértelmű szabályozás, hogy egy hajó mennyi időre kap műszaki érvényességet, ez a vizsgáztató személyén múlik. - A vizsgáztatás, akár kiszervezésével (pl. kikötők, szervizek), és az előírások módosításával lehetne és kell ezen a folyamaton változtatni, ill. a vizsgadíjak arányos díját beállítani. A kiszervezéssel akár a gépjárművek esetén csökkenthető lenne a díj, valamin a felelősség is áthárítható. - A gazdasági céllal üzemeltetett hajókat pl. oktatás, bérbeadás, charter, a tulajdonosok más személyeknek, gazdasági társaságoknak ellenszolgáltatás fejében biztosítják, így az ő esetükben elvárható az átlagosnál nagyobb gondosság, az ő esetükben évente lenne kötelező a műszaki szemle. - Minimális szakmai előírás lenne a vizsgáztató részére kishajók esetében az OKJ jegyzékben szereplő csónak és kishajóépítő képesítés, nagyhajók esetében a hajómérnöki végzettség</p>	<p>Magyar Vitorlás Szövetség</p>	<p>Megjegyzés: az edzésre és versenyzésre szolgáló hajók vizsgáztatására az MVSZ jelenleg is rendelkezik hatáskörrel: Lásd: A közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII.2.) Korm. rend. 8. § (8) bekezdés</p>

76	<p>Kedvtelési hajóvezetői vizsga megszerzésénél kapjon nagyobb súlyt a gyakorlati hajóvezetés a kedvtelési hajózásban soha elő nem forduló szabályok ismeretével szemben.</p> <p>a HSZ egy német elsősorban folyami hajózási szabályzat fordításaként indult, a HSZ-t a hazai vizekre, kiemelten a Balatonra hangolva „ésszerűsíteni” kellene</p> <p>tisztázni és rendezni szükséges a gyors élményhajók besorolását, működési engedélyét</p> <p>Tisztázni kell az egyre népszerűbb nagy sebesség elérésére alkalmas elektromos jetski-k használhatóságát, működési területét</p> <p>hajózási útvonalakat kellene meghatározni a Balatonon</p>	<p>Magyar Vitorlás Szövetség</p>	