Jogszabálymódosítás ajánlatok - munkaanyag

Belső égésű motorhasználat a Balatonon

A vitorlástársadalom visszajelzéséből egyértelmű, hogy változtatni kell a motorhasználat jelenleg igen szigorú szabályozásán. A vitorlás hajók esetén megfontolandó a korlátozás feloldása, amennyiben a motorok megfelelő minősítéssel rendelkeznek, bizonyíthatóan évente szervizelt, a hajóméretthez arányos motorral rendelkezik. A vitorlás hajókon jelenleg is használják a belső égésű motorokat, ezt a szabálytalanságot pedig a vízirendészet kiemelt figyelemmel kezeli, és szabálysértési bírsággal jár el. A szennyezés, zaj és egyéb ártalom kiküszöbölhető lenne a rendszeres szervizeléssel, és akár egy Boden tavi szabályozás irányába is el lehetne indulni.

- A versenyekre érkező és onnan távozó hajók használhassák a segédmotorjaikat.
- A vitorlás kishajó belső égésű segédmotorját ne csak viharjelzés esetén kizárólag a legközelebbi kikötőbe történő behajózásig, továbbá, ha a szél ereje nem éri el a Beaufort-skála szerinti 1. szélerősséget, kizárólag a legközelebbi kikötőbe történő behajózásig használhassa, hanem az anyakikötőig, tartózkodási helyéig motorozhasson.
- CHARTER hajókat a bérleti idő lejárata előtt vissza kell vinni az átvételre kijelölt kikötőbe. Szélcsendben, illetve viharban azonban erre nem lenne lehetőség motor használata nélkül. Életszerű tehát úgy alakítani a szabályozást, hogy azok a hajók, amelyek hajózási engedéllyel közlekednek, szükség esetén a rendeltetési helyükre visszatérhessenek.

Hajózás vitorlás csónakkal, vízisporteszközzel

A vitorlás csónakok számára előírt korlátozásokat legalizálni kell a viharjelzésen kívüli esetekben.

- amennyiben nincs viharjelzés, szűnjön meg a 1500 méteres korlát, biztosítva a Balaton Északi-Déli partja közötti áthajózást, túrázást
- 1. fokú viharjelzés esetén a jelenlegi parttól való távolság 1500 méterre módosuljon

Kikötési lehetőségek

Visszajelzések alapján igény lenne a kikötőn kívüli, vagyis bóján tárolás lehetőségének szabályozott biztosítását.

- 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

Mentőmellény

Mentőmellény használatának liberalizálását magam részéről nem támogatnám, továbbra is a viharjelzéshez kötném kötelezővé tételét. Ugyanakkor a korábban beérkezett javaslatokat figyelembe véve az alábbiakban módosítanám / egészíteném ki:

- 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 jelzősíppal 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

Lajstromozás egyszerűsítése

- Az úszólétesítmények lajstromozásáról szóló rendelet a jelenlegi formájában képes arra, hogy a hajótulajdonosok és gazdasági szervezetek (értsd finanszírozó cégek) érdekeit képviselje. Egy vízi járműre bejegyezhető elidegenítési tilalom, jelzálog stb., megfelel a piacot serkentő finanszírozással foglalkozó cégek érdekeinek, védik a magántulajdont.
- Ugyanakkor vannak olyan úszólétesítmények, amelyek részére felesleges a sok jogszabályi és alaki kötöttség, lévén egyszerűsített a tulajdonuk (kishajók). Számukra lenne lehetőség egy egyszerűsített lajstrom lehetőségének megteremtése, ahol kizárólag tulajdonjogot és jelzálogjogot lehetne bejegyezni, a közúti gépjárművekhez hasonló egyszerűsített formában.

Kötelező felszerelésjegyzék

- Szakmailag elavult lista, túl nagy a kategórián belüli szórás (6-12 méter), mind hajóméret, mind felszerelés mérete között (horgony súlya 10-20 kg?).
- A napi szinten működő a hajózásba részt vevő szakma bevonásával kell a felszerelésjegyzéket kialakítani.

Fekáliatartályok használata, ürítése

- Az érvényben lévő szabályozás szerint minden újonnan forgalomba helyezett hajónak zárt rendszerű szennyvíztartállyal kell rendelkeznie melyeket 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.

Hibrid hajtású hajók

- Rögzíteni 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 engedélyeztethetőek legyenek a Balatonra. Erre vonatkozóan az EU megfelelő szerve már készíti elő a szabályozást

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.

Környezetvédelmi szabályok

- Alapvetően át kell gondolni a vízterületek védelmét, a vízterületen és közvetlen környezetében az anyagfelhasználást, és munkavégzéseket.

Egyéb javaslatok

- Kedvtelési hajóvezetői vizsga megszerzésénél kapjon nagyobb súlyt a gyakorlati hajóvezetés a kedvtelési hajózásban soha elő nem forduló szabályok ismeretével szemben.
- a HSZ egy német elsősorban folyami hajózási szabályzat fordításaként indult – ezért a bonyolultság – a HSZ-t a hazai vizekre, kiemelten a Balatonra hangolva „ésszerűsíteni" kellene
- Tisztázni és rendezni szükséges a HYPERJET hajó és más gyors élményhajók besorolását, működési engedélyét – szerintem a szabályozás ebben az estben tiszta, a hajó a jelenlegi szabályozási környezetben mehet.
- Tisztázni kell az egyre népszerűbb nagy sebesség elérésére alkalmas elektromos jetski-k használhatóságát, működési területét
- hajózási útvonalakat kellene meghatározni a Balatonon