

A Balaton vízi közlekedését érintő változások és kezelésükre javasolható intézkedések

1. MVSZ kompetenciák és igények

- A versenyekre érkező és onnan távozó hajók használhassák a segédmotorjaikat. Ehhez a 30/2003. Korm. rendelet módosítása szükséges.
- Külföldi tulajdonban és/vagy lajstromban szereplő hajók üzemképessége, ennek tanúsítására szolgáló okmány megléte, annak tartalma, elfogadhatósága, a felszerelés és a befogadóképesség, illetve az ellenőrzésük megoldása.
- Magyar Vitorlás Szövetség hajózási hatósági jogkörnek rendezése a kizárólag edzésre és versenyzésre használt kishajók üzemképességének tanúsítása érdekében.
- A VIHAR rendszerben, illetve az MVSZ szabályzataiban a versenyző kategória egyértelmű tisztázása, a jogosultság és kötelezettség meghatározására. (Pl. jelenleg a 484/2020. Korm. rendeletnek megfelelő besorolásra.)
- VIHAR rendszer korszerűsítése keretében a Biztonsági Szabályzat módosítása. Az edzői bejelentés egyszerűsítése, digitalizálása és az adatokhoz történő hozzáférések szabályozása.
- A Vktv. hatálya a Magyarország területén folytatott hajózási tevékenységre, úszólétesítményekre, kedvtelési célú hajózásra, a kedvtelési célú hajózásban részt vevő személyekre terjed ki. Ennek egyértelmű alkalmazása miatt a vitorlás kishajó – még a gépnélküli vitorlás kishajó – nyilvántartásba vételét meg kell oldani. Úszólétesítmény (pl. kishajónak, versenyhajónak, csónaknak vagy vízi sporteszköznek) besorolásának pontosítása a vízijárművek kategóriába sorolása, nyilvántartásba vétele és a műszaki megfelelés ellenőrzése érdekében – amely a Hajózási Hatóság hatáskörébe tartozik.
- A kizárólag edzésre és versenyzésre szolgáló vitorlás kishajók időközi üzemképességének megállapításával és tanúsításával kapcsolatos feladatokat – a 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 8. § (1) bekezdés d) pont alapján – a Magyar Vitorlás Szövetség látná el. Ennek feltételrendszerét és szabályozását ki kell dolgozni.
- A magyarországi belvizeken minden vízijárműnek, amelyik a kishajó kategóriába tartozik, rendelkeznie kell hajóokmánnyal, és ennek az okmánynak tartalmaznia kell az üzemképesség érvényességét. Ezt azoknak a hajóknak is biztosítani kell, amelyek egyébként külföldön – az adott ország belvízi szabályai szerint – nyilvántartásba vétel és hajóokmány nélkül is használhatók.

2. BFT KT irányába megfogalmazott igények és javaslatok

- Nem csak a charterhajókkal, hanem minden vitorlás hajóval, amely rendelkezik AIS berendezéssel lehessen a kikötőbe, illetve kikötő-kikötő közti legrövidebb útvonalon motorozni.
- A hajózási engedéllyel (HE.-vel) rendelkező hajó eleve legyen AIS kötelezett, és használhassa a motorját a honi kikötőbe visszatéréskor, illetve közvetlen kikötő-kikötő útvonalon. Ezzel egy időben a nem gazdasági célú hajózási tevékenységet végző, így HE.-re nem kötelezett, ezzel azonos feltételekkel használhassa a motorját, ha saját elhatározásból rendelkezik AIS készülékkel és azt használja.

- Ne csak a HE. köteles hajókra, hanem ezen felül minden üzemeltetési engedélyre kötelezett hajóra (ilyen módon a mentő-, edző-, kísérő és más motoros hajókra) is legyen előírva az AIS berendezés használata.
- Az „élményhajózás” ugyanolyan gazdasági célú hajózási tevékenység, mint a menetrend szerinti belvízi személyszállítás vagy a kikötés nélküli sétahajózás, illetőleg a „kijelölt fürdőhelyen kívüli, közforgalmú személyszállítással egybekötött idegenforgalmi szolgáltatást nyújtó vállalkozás” vízijárművéről történő fürdetés. Ebből következően az élményhajózást végző vízijárművek közlekedését támogatjuk, de kizárólag az AIS kötelezettség mellett üzemelhessenek.
- A Vízirendészet adja az útvonalengedélyt a vízimentő szolgálatok mentőmotorosainak, a működési engedélyük előfeltétele együttműködési megállapodás a két szervezet között. Ehhez hasonlóan – amennyiben vízen tevékenykednek - a polgárőr szervezeteknek is be kelljen jelentkezniük a Vízirendészetre. Esetükben is legyen előfeltétel a szervezetek közötti érvényes együttműködési megállapodás.
- Az „OP és azonos kategóriájú vitorlások” a jelenlegi besorolás szerint NEM vízi sporteszközök, hanem vitorlás csónakok. Ezeknek a közlekedése (és a kísérésük lehetősége is) jól szabályozott a HSZ.-ben és a 30/2003.-as Kr. rendeletben. Megfelelő biztonsági rendszabályok mellett a teljes tóterületen közlekedhetnek. A kíséretüket végző motoros hajók közlekedése az un. „kíméleti területeken” másfajta szabályozást igényel.
- Hiányosság, hogy az egyre többfajta újonnan megjelenő vízi sporteszköz (melyek nem tekinthetők sem fürdőeszköznek sem csónaknak vagy kishajónak) közlekedése nem szabályozott a Balatonon.
- Az emberi erővel vagy gépi berendezéssel (pl. kis teljesítményű villanymotorral) hajtott vízi sporteszközök, melyek megjelentek a tavakon, korlátozás nélkül átkelhetnek a két part között akár másodfokú viharjelzésben is. Ez jelentős veszélyforrás lehet. Közlekedésük szabályozása időszerű.
- A vízijárművel/vízijárműről történő horgásztatást a HE.-köteles gazdasági célú hajózási tevékenységek közé kellene sorolni, így ebben az esetben viszont – függetlenül a hajtás (belsőégésű, elektromos vagy vitorlás) módjától – az AIS berendezés ezeken a hajókon szintén kötelező lehetne.
- Szükséges a vízfelületi használati lehetőségek (tevékenységek) kategorizálása, az egyes kiemelt és/vagy korlátozottan használható területek, sávok egyértelmű kijelölése és ennek tudatosítása és alkalmazása a vízi rendezvények engedélyezése során.
- A nyilvántartásba vételre kötelezett kishajók (pl. az elektromos hajtású kishajók) használatba-, vagy bérbeadása, kölcsönzése HE.-köteles tevékenység, és ezáltal ezekre a hajókra – javaslatunk szerint – kötelező lehetne az AIS. Ezeknek a vezetése legalább kedvtelési célú kishajóvezető képesítéshez legyen kötött, ezáltal biztosítható a jogszabályok ismerete és elérhető a betartatásuk.

3. BVRK által kezdeményezett és a mielőbbi rendezést támogató javaslatai

- Nem egyértelmű a motoros {a.m. „GÉPI MEGHAJTÁSÚ”} vízi sporteszköz fogalma, és nincs egyértelműen szabályozva, hogy ezek a vízi sporteszközök milyen feltételekkel használhatók.

- A hatályos hajózási szabályzat nem tartalmaz a vízi sporteszközök közlekedésével kapcsolatban a Balatonon, továbbá a Velencei-tavon és a Fertő tavon a parttól való eltávolodásra és a viharjelzésre vonatkozó részletszabályokat.
- A nagy teljesítményű elektromos motorral hajtott vízi sporteszközök esetében szakmailag indokolt a nyilvántartásba vétel szükségessége, valamint a vezetés képesítési előíráshoz társítása.
- Tiltott legyen a vízi sporteszköz használata a Balatonon – viharjelzésen kívül – a parttól számított 1500 méter széles vízterületen kívül, I. fokú viharjelzésnél a parttól számított 500 méter széles vízterületen kívül, II. fokú viharjelzésnél a vízterület egészén.
- A külön jogszabályban meghatározott üzemeltetési engedély birtokában közlekedő közforgalmú személyszállítást végző hajót Automatikus Hajóazonosító Rendszerrel (AIS) kell felszerelni, és azt a közlekedés során üzemeltetni kell.
- A parttól számított 1000 méter széles vízterületen – szükséghelyzet kivételével – minden vízijármű köteles a lehető legkisebb sebességgel, indokolatlan hullámkeltés és zajkeltés nélkül közlekedni.
- Élmenyhajózást (pl. nagy sebességgel történő haladást, hirtelen irányváltásokat, vízisi-, banánhajó- vagy más úszóeszköz vontatást) folytatni kizárólag a parttól számított 1500 méter széles vízterületen kívül, a hajózási hatóság által GPS koordinátákkal meghatározott és kijelölt területen, a víziközlekedők indokolatlan zavarása nélkül legyen szabad végezni.
- A motoros vízi sporteszközök csak korlátozottan (az erre kijelölt vízterületen) közlekedhetnek, továbbá a Vktv. szerinti védett vizeken nem közlekedhetnek, mivel ezeken a tavakon számukra pályát kijelölni tilos.
- Elektromos motorral hajtott kisgéphajók valamennyi belvízen korlátozás nélkül közlekedhetnek. 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 KISGÉPHAJÓ-ként kell lajstromba vetetni. Ez jelenleg egy módon lehetséges, mégpedig a hajótest hosszának a 4 métert elérő vagy azt meghaladó kialakításával. Ez számos visszaélésre ad lehetőséget, amelyet rendezni szükséges.
- A jelenlegi szabályozás a motoros vízi sporteszköz esetében a „kijelölt pálya” fogalmát használja, de a valóságban több folyón is vannak (folyamkilométertől folyamkilométerig) kijelölt víziutak, ahol a normál közlekedés mellett a motoros vízi sporteszközök közlekedése engedélyezett. Megfontolandó a szabályozás átdolgozása.
- Az Országos Mentőszolgálat hajóinak, valamint a sürgősségi mentőhajóknak biztosítani kell alanyi jogon a közlekedésük engedélyezése.
- Ki kell jelölni a vízfelületen a védett területet, a „kíméleti” sávot.
- CHARTER hajókat a bérleti idő lejáratá 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.

- Emberi erővel hajtott (vagyis evezős) csónak és vízi sporteszköz verseny, és kiemelkedő úszóversenyek (edzések, oktatások, egyéb rendezvények) is vannak a tavon. Az ezeken részt vevő személyek életének és testi épségének, valamint a hajózás biztonságának a szavatolása megköveteli az újra szabályozást, számukra kísérő- rendező- és mentőhajó előírását, illetve az erre alkalmas hajók esetén a biztosításban (rendezésben) való részvételt.
- A Polgárőrség és a rendészeti feladatot ellátó szervezetek hajóinak cél szerinti és ellenőrzött közlekedését egyértelmű szabályozással kell biztosítani.
- A vízi mentőszolgálatok hajóinak kifutása az engedélyezett rendezvényekre, mentésekhez, műszaki mentésekhez, különleges szállításokhoz, stb. is indokolt, azonban ezt eddig a rendelet nem szabályozta megfelelően. Ezt a szabályozásban tisztázni szükséges.
- Mellékletben kell pontosítani és szabályozni a közforgalmú személyszállító hajókra, a HE-köteles tevékenységekre és az önkéntesen vállalható ellenőrizhetőségre vonatkozó AIS (Automatikus Hajóazonosító Rendszer) előírásait, valamint a funkcióknak megfelelő engedélyezés lehetőségeit.
- A Balatonon, Velencei tavon és Fertő tavon szabályozni szükséges a (csónaknak, kishajónak, vitorlás vízi sporteszköznek nem tekinthető minden egyéb) vízi sporteszközzel a parttól történő eltávolodás, valamint a viharjelzésben történő közlekedés szabályait.
- Ki kell dolgozni a Balatonra, a Velencei tóra és a Fertő tóra az úgynevezett „kíméleti” terület bevezetésének szabályait, ahol a fürdőzők és csónakkal, vízi sporteszközzel közlekedők biztonsága érdekében csak csökkentett sebességgel és hullámkeltés nélkül lehet haladni
- Ki kell dolgozni a nagy sebességű hajók és élményhajók közlekedési területének kijelölését szolgáló szabályt.
- A motoros vízi sporteszközöket – elkülönítetten – jelenleg is a kishajók nyilvántartásában rendszerezik, és a vezetésükhöz kedvtelési célú kishajó-vezetői képzés szükséges, azonban ez nem szerepel a képzésekről szóló rendeletben. Ezt pótolni szükséges.
- Tisztázni és rendezni szükséges a HYPERJET hajó besorolását. (A Korm. R. 10. § (1) bekezdése alapján személyhajóként ellenőrizhető, vagy jogszerű-e a hajót a Vkt. 87. § 21. pontja alapján kishajóként besorolni.)
- További jogalkalmazási problémát a mentőszolgálati hajók és sürgősségi mentőhajók, a vízimentő szolgálat, a sportrendezvények biztosító- vagy kísérő kishajói, és a különféle attrakív szolgáltatásokat is nyújtó személyszállító hajók és kishajók közlekedésének újraszabályozása jelenti, kibővítve a lehetőségeket a polgárőrök és egyes rendészeti feladatokat ellátók (pl. halőrök) hajóinak a közlekedésével.
- Szintén fontos kérdés az új vízi eszközök és járművek, mint például a nagy sebességgel elektromos hajtással közlekedő kishajók, NARKE Elektro-Jetek, az egyéb elektromos jetskik, az élményhajók és horgászhajók, elektromos motorral hajtott szörfdeszkák (JetBoard-ok, JetSurf-ök) besorolása, valamint ezek közlekedési területeinek a kijelölési lehetősége.
- A veszélyeztetett vízterületeken az indokolatlanul nagy sebességgel történő haladás nem kívánatos, ezért abban látjuk a lehetséges megoldást, hogyha a part menti, és a fürdésre

engedélyezett vízterületeken kívüli vízterületeket kijelölve lehetővé teszi a jogalkotó e nagy sebességű járművek közlekedését, a közlekedés többi résztvevőjének zavarása nélkül.

- Ahhoz, hogy a hajók sebességét, útvonalát és tartózkodási helyét ellenőrizni lehessen, olyan nautikai segédberendezés használata szükséges, ami lehetővé teszi a valós idejű „online” nyomon követhetőséget, és egyben rögzíti is ezeket az adatokat. Ilyen eszköz az Automatikus Hajóazonosító Rendszer.
- A vízi közlekedésellenőrzési tapasztalataink alapján - a nemzetközi gyakorlatot is figyelembe véve - az a javaslatunk, hogy a fürdésre, valamint csónak- és vitorlás vízi sporteszköz közlekedésre engedélyezett területet, vagyis a Balaton esetében a part menti 1500 méter, a Velencei-tó és a Fertő-tó esetében 500 méter széles sávot egyfajta „kíméleti terület”-té kell tenni. A közlekedést úgy kell szabályozni, hogy a gyorsan haladó járművek csak ezeken a területeken kívül közlekedhessenek magasabb sebességgel és hullámkeltéssel, és csak itt lehessen „élményhajózás”-t folytatni, különleges attrakciókat, mutatványokat végrehajtani. Ennek azonban meg kell teremteni a valós idejű folyamatos nyomon követését az AIS rendszer bevezetésével.
- Ahhoz, hogy a BVRK szolgálatparancsnoki rendszere teljes-körűen megfeleljen az engedélyezési-, ellenőrzési- és mentési követelményeknek, az adatfogadási-, feldolgozási és adatszolgáltatási feltételeknek, meg kell valósítani a Balatonon veszélyhelyzeti irányító központ műszaki fejlesztését is.