



Arrabona
EGTC



Rekreációs célú vízi közlekedéssel és vízi turizmussal kapcsolatos jogszabályok elemzése magyarországi és szlovákiai összehasonlításban



2026

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS	4
1.1. A vizsgálat tárgya és célja	4
1.2. A legfontosabb megállapítások	5
1.3. A főbb ajánlási irányok	6
2. NEMZETKÖZI ÉS UNIÓS HÁTTÉR	7
2.1. Európai uniós jogi háttér	7
2.2. CEVNI – európai belvízi hajózási szabályzat	8
2.3. A CEVNI kapcsolata a magyar és a szlovák szabályozással	9
2.4. Határvizek és határon átnyúló túrák gyakorlati szabályai	10
3. MAGYARORSZÁGI JOGI SZABÁLYOZÁS	11
3.1. A magyar szabályozási rendszer és a főbb jogforrások	11
3.2. Víziközlekedési alapfogalmak és járműkategóriák, nyilvántartásba vétel	12
3.3. Alapvető biztonsági és rögzítő felszerelések	14
3.4. Egyéb hajózási és biztonsági előírások	16
3.5. Vezetési jogosultságok és életkori feltételek	17
3.6. A szervezett vízi túrák és a túravezetés szabályai	19
3.7. Rekreatív használatra vonatkozó közlekedési és területhasználati szabályok	20
3.8. A túraútvonal és programtervezés természetvédelmi és területi korlátai	22
4. SZLOVÁKIAI JOGI SZABÁLYOZÁS	26
4.1. A szlovák szabályozási rendszer és a főbb jogforrások	26
4.2. Víziközlekedési alapfogalmak és járműkategóriák	27
4.3. Alapvető biztonsági és rögzítő felszerelések	28
4.4. Egyéb hajózási és biztonsági előírások	29
4.5. Vezetési jogosultságok és életkori feltételek	31
4.6. A szervezett vízi túrák és a túravezetés szabályai	34
4.7. Rekreatív használatra vonatkozó közlekedési és területhasználati szabályok	35
4.8. Természetvédelmi és területi korlátozások	37



5. ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉS	40
5.1. Fogalmi és kategóriabeli eltérések	40
5.1. táblázat: A felszerelési összehasonlításban használt vízitúra-eszközök kategóriái.....	41
5.2. Víziközeledési szabályok összehasonlítása	44
5.3. Alapvető biztonsági és rögzítő felszerelések összehasonlítása	44
5.4. Egyéb hajózási és biztonsági előírások összehasonlítása	49
5.5. Vezetési jogosultságok és életkori feltételek összehasonlítása	49
5.6. A szervezett vízi túrák és a túravezetés szabályainak összehasonlítása	51
5.7. Túravezetéshez kapcsolódó szakmai és képzési keretek összehasonlítása.....	52
5.8. Természetvédelmi és területi korlátozások összehasonlítása	52
6. JOGHARMONIZÁCIÓS ÉS GYAKORLATI KÖZELÍTÉSI JAVASLATOK.....	54
6.1. Bevezetés.....	54
6.2. Javaslatok, amelyek közös tájékoztatási eszközökkel és a tervezett online platform tartalmaival kezelhetők.....	58
6.3. Olyan javaslatok, amelyek szakmai együttműködéssel és közös ajánlásokkal mozdíthatók elő ...	59
6.4. Olyan javaslatok, amelyek hatósági vagy intézményi együttműködést igényelnek.....	60
6.5. Olyan területek, ahol nemzeti szabályozási vagy jogalkalmazási fejlesztés indokolt	61
6.6. A javaslatok végrehajtási szintjei és a további intézkedések szempontjai	62
FELHASZNÁLT JOGFORRÁSOK	63
Nemzetközi és uniós háttér	63
Magyar jogszabályok	63
Szlovák jogszabályok	63

Készült a WATREG projekthez

2026. április

A projekt a b-solutions program keretében valósul meg, az Európai Unió finanszírozásával, az AEBR – Association of European Border Regions szakmai koordinációja mellett. A kifejezett nézetek és vélemények azonban kizárólag a szerző(k) nézeteit és véleményét tükrözik, és nem feltétlenül egyeznek meg az Európai Unió vagy az Európai Határvidéki Régiók Szövetségének (AEBR) nézeteivel és véleményével. Sem az Európai Unió, sem az Európai Határvidéki Régiók Szövetsége (AEBR) nem tehető felelőssé azokért.

1. BEVEZETÉS

1.1. A VIZSGÁLAT TÁRGYA ÉS CÉLJA

Az elemzés a **rekreációs célú vízi közlekedés és vízi turizmus** magyarországi és szlovákiai szabályozását vizsgálja, kifejezetten a **Szigetköz–Csallóköz térségben** szervezett vagy egyéni vízitúrák szempontjából.

A vizsgálat fókusza különösen az alábbi területekre terjed ki:

- a kisebb, emberi erővel hajtott, tipikusan nem regisztrációköteles vízi járművek szabályozása,
- a szervezett vízitúrák gyakorlati feltételei,
- a vezetési és felszerelési követelmények,
- a természetvédelmi és területhasználati korlátozások.

Az elemzés célja:

- jól használható képet adni a két ország szabályozásáról,
- azonosítani azokat a pontokat, ahol a különbségek a gyakorlatban bizonytalanságot vagy többletterhet okoznak,
- megalapozni a későbbi gyakorlati, szakmai és szabályozási javaslatokat.

Az elemzés előzményének tekinthető a *Comparison of water tourism regulations on the SK-HU border* (készítette: Central European Service for Cross-border Initiatives / dr. Jankai Norbert, 2023. szeptember 04.) **(CESCI-jelentés)**. A jelen elemzéshez hasonlóan ez a munka is a **b-solutions** kezdeményezés keretében készült.¹ A **2023-as AEBR / CESCI elemzés** a jelen vizsgálat kiindulópontja: a workshopokon is bemutatásra került, a WATREG pedig ezt nem újrírja, hanem aktuális tapasztalatokkal, gyakorlati visszajelzésekkel és azóta bekövetkezett változásokkal egészíti ki. A CESCI-jelentés már rámutatott arra, hogy a magyar és a szlovák szabályozás eltérő logikája bizonytalanságot okoz a szolgáltatók és a túraszervezők számára, valamint arra is, hogy a másik ország szabályainak hiányos ismerete a határon átnyúló szolgáltatások egyik fő akadálya.

A WATREG projekt keretében az érintettek bevonásával két workshop zajlott:

- 2026. február 18-án Somorján (Šamorín), elsősorban túraszervező vállalkozók és a vízisportban érintett szereplők részvételével;
- 2026. február 19-én Győrben, ahol a vállalkozók és sportszervezetek mellett jelen volt a hatósági szint (ORFK Dunai Vízügyi Igazgatóság), az Aktív Magyarország Nonprofit Kft., valamint oktatási és turizmusfejlesztési szereplők is.

A workshopok lehetőséget adtak a jelen elemzés megállapításainak és információinak validálására. A visszajelzések megerősítették többek között, hogy sem a magyar, sem a szlovák oldalon nincs megfelelő, egységes tájékoztató forrás a vízitúrázást érintő szabályokról, és hogy a túraszervezést adminisztratív akadályok is nehezítik. A workshopok így nemcsak visszaigazolták a CESCI-jelentés több megállapítását, hanem pontosabban megmutatták azt is, hogy a szabályozási különbségek a napi szervezési gyakorlatban hol jelentenek tényleges akadályt.¹

¹ [A b-solutions az Európai Bizottság Regionális és Várospolitikai Főigazgatóságának \(DG REGIO\) támogatásával, az Európai Határmenti Régiók Szövetsége \(AEBR\) irányításával működő pilot kezdeményezés az Európai Unió belső szárazföldi határain jelentkező jogi és adminisztratív akadályok kezelésére.](#)

1.2. A LEGFONTOSABB MEGÁLLAPÍTÁSOK

Az elemzés alapján a magyar és a szlovák szabályozás közötti legfontosabb eltérések az alábbi területeken jelentkeznek:

A **fogalmi és kategóriabeli eltérések** körében a legfontosabb különbség, hogy a magyar rendszer elkülönítetten kezeli a kishajó, a csónak (ide tartozik a túrakajak, kenu, evezős hajók) és a vízi sporteszköz (pl. SUP) kategóriáját, míg a szlovák szabályozásban a kisebb rekreációs járművek értelmezésének fő kiindulópontja a kishajó fogalma. Ez a különbség a gyakorlatban azért jelentős, mert ugyanazon eszköz jogi besorolása kihat a későbbi felszerelési, vezetési és használati feltételekre is.



A gyakorlati elemzés ezért elsősorban azokra az eszközökre összpontosít, amelyeket a vízitúra-szervezők és túravezetők a térségben jellemzően használnak: a túrakenukra, túrakajakokra, több személyes evezős csónakokra, valamint a SUP-okra. A magyar szabályozásban a túrakajak és a túrakenu a csónak kategóriájába tartozik, míg a SUP a vízi sporteszközök körében releváns. Minden esetben a jogszabály szerinti kategóriából kell kiindulni, nem a köznyelvi megnevezésből.

A **felszerelési és szervezési szabályok** terén az látszik, hogy a kötelező és ajánlott felszerelések köre, a mellényhasználat szabályozása, valamint a szervezett vízitúrák formai követelményei nem azonos logika szerint épülnek fel. Magyarországon a nagyobb, együtt haladó evezős túrákra külön szabályok vonatkoznak, míg Szlovákiában a szervezett vízitúrák megítélése elsősorban a kishajóvezetés általános szabályaihoz kapcsolódik. Fontos megállapítás az is, hogy egyik országban sincs egységes, akkreditált **vízitúra-vezető képzés**.

A természetvédelmi és területhasználati korlátozások esetében a vizsgálat arra jutott, hogy a hajózási szabályok ismerete önmagában nem elegendő. A jogszerű útvonal- és programtervezéshez külön figyelmet kell fordítani:

- a védett területekre,
- az időszakos korlátozásokra,
- a partot érés feltételeire,
- valamint az egyéb helyi előírásokra.

Az elemzés egyik fő következtetése, hogy **nem minden eltérés igényel jogharmonizációt**. Több probléma kezelhető közös definíciós és fogalmi keretekkel, egységesebb információs struktúrával, valamint gyakorlati segédanyagokkal. Más területeken ugyanakkor indokolt lehet további szakmai, intézményi vagy szabályozási közelítés.

1.3. A FŐBB AJÁNLÁSI IRÁNYOK

Az elemzés alapján három fő ajánlási irány rajzolódik ki.

Közös definíciós és fogalmi keretek kialakítása

Erre elsősorban a járműkategóriák eltérő logikája miatt van szükség, mert ez több további részterületen is bizonytalanságot okoz. A cél olyan, többnyelvű értelmezési segédanyagok kialakítása, amelyek a két rendszer közötti megfeleléseket és eltéréseket világosan bemutatják.

Egységesített információs struktúra kialakítása

Ide tartoznak különösen:

- a többnyelvű tájékoztatók,
- a fogalommagyarázók,
- a felszerelésekre vonatkozó ellenőrzőlisták,
- nyilvántartással és vezetői engedélyekkel kapcsolatos tájékoztatás,
- a szervezett vízitúrákhoz kapcsolódó szervezői ellenőrzőlisták,
- az útvonaltervezés során figyelembe veendő korlátozásokhoz készített segédanyagok.

Ezek közvetlenül hasznosíthatók egy online platform szakmai tartalmának kialakításában.

Szabályozási és jogalkalmazási közelítés lehetőségeinek kijelölése

Ez különösen az alábbi területeken lehet indokolt:

- a szervezett vízitúrák formai szabályai,
- a vízitúra-vezetőhöz kapcsolódó szakmai minimumok,
- egyes fogalmi és eljárási bizonytalanságok.

Az elemzés alapján a továbblépés nem egyetlen megoldásra épül, hanem egymásra épülő intézkedésekre:

- rövid távon az információs és gyakorlati eszközök fejlesztésére,
- középtávon a szakmai együttműködés erősítésére,
- hosszabb távon pedig egyes kérdések szabályozási pontosítására.

2. NEMZETKÖZI ÉS UNIÓS HÁTTÉR

2.1. EURÓPAI UNIÓS JOGI HÁTTÉR

Az európai uniós jog nem tartalmaz egységes, kifejezetten a rekreációs célú vízi turizmusra szabott részletes szabályozást. Az uniós jogi környezet ezen a területen elsősorban általános keretet ad: meghatározza a belvízi hajózás egyes szakmai, műszaki, termékbiztonsági és környezeti feltételeit, miközben a rekreációs célú, jellemzően kis méretű, emberi erővel hajtott vagy nem lajstromköteles vízi járművek használatának részletszabályait alapvetően a tagállamokra bízta.¹²³⁴



A belvízi hajózás uniós szabályozásában meghatározó szerepet játszik **a belvízi hajózásban dolgozó személyek képesítéseinek elismeréséről szóló (EU) 2017/2397 irányelv**². Ez az irányelv a hivatásszerű és szakmai hajózási tevékenységekhez kapcsolódó képesítések összehangolását szolgálja, ezért közvetlenül nem a rekreációs vízi turizmusra irányul. Jelentősége e tanulmány szempontjából mégis abban áll, hogy jól mutatja az uniós szabályozás fókuszát: az Európai Unió elsősorban a biztonságos és egységes belvízi hajózási működés szakmai feltételeit harmonizálja, nem pedig a vízitúrázás részletszabályait.

A műszaki követelmények körében hasonló logika érvényesül. A **belvízi hajók műszaki követelményeiről szóló (EU) 2016/1629 irányelv**³ részletes előírásokat állapít meg a belvízi hajók műszaki megfelelőségére vonatkozóan. E szabályozás elsődleges tárgya szintén nem a kajakos, kenus vagy

² [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2017/2397 irányelve \(2017. december 12.\) a belvízi hajózásban dolgozó személyek képesítéseinek elismeréséről, valamint a 96/50/EK tanácsi irányelv és a 91/672/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről.](#)

³ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2016/1629 irányelve \(2016. szeptember 14.\) a belvízi hajók műszaki követelményeinek megállapításáról.](#)

egyéb kis léptékű rekreációs vízi turizmus, hanem a belvízi hajózás általános műszaki biztonsági rendszere. Ennek ellenére közvetve mégis meghatározza azt a szabályozási környezetet, amelyben a nemzeti jogalkotók a saját vízi közlekedési kategóriáikat, műszaki követelményeiket és biztonsági szabályait kialakítják.

A rekreációs használat szempontjából közvetlenebb jelentősége van **a kedvtelési célú vízi járművekről és a személyi vízi járművekről szóló 2013/53/EU irányelvnek**⁴. Ez az irányelv a kedvtelési célú vízi járművek tervezésére, gyártására és forgalomba hozatalára állapít meg alapvető követelményeket. A szabályozás azonban itt sem a vízitúrázás gyakorlati lebonyolítására, hanem a termékbiztonsági és megfelelőségi keretekre koncentrál. A rekreációs vízi turizmus szempontjából ezért e jogi aktus leginkább annyiban releváns, hogy a piacon forgalomba kerülő egyes vízi járművek műszaki és biztonsági minimumszintjét közvetve befolyásolja.

A környezeti kereteket uniós szinten elsősorban a vízpolitika területén kialakított szabályozás adja meg. A **2000/60/EK irányelv a felszíni és felszín alatti vizek jó állapotának elérésére és megőrzésére**⁵ épülő rendszert hozott létre, amely a vízhasználatok, a víztestek védelme és az ökológiai szempontok miatt a rekreációs célú vízi turizmusra is hatással van. E tanulmány tárgya szempontjából ennek azért van jelentősége, mert a természetvédelmi és vízhasználati korlátozások nem elszigetelt nemzeti szabályokként jelennek meg, hanem egy tágabb uniós környezetpolitikai kerethez kapcsolódnak.

2.2. CEVNI – EURÓPAI BELVÍZI HAJÓZÁSI SZABÁLYZAT

Az európai belvízi hajózás közlekedési és biztonsági alapelveinek egyik legfontosabb nemzetközi referenciadokumentuma a CEVNI, vagyis a *Code Européen des Voies de Navigation Intérieure* (a belvízi hajóutak európai kódexe)⁶. A szabályzatot az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága dolgozta ki abból a célból, hogy közös elvi és gyakorlati alapot adjon a belvízi hajózás szabályozásához az európai térségben. A CEVNI nem uniós jogforrás, hanem olyan nemzetközi mintaszabályzat, amelyet az egyes államok saját jogrendjükbe eltérő módon építenek be.

A CEVNI tematikája széles körű. A szabályzat az alapfogalmak és általános rendelkezések mellett foglalkozik az azonosító jelzésekkel, a vizuális és hangjelzésekkel, a víziúti jelzésekkel, a hajózási szabályokkal, a veszteglés rendjével, valamint a vízszennyezés megelőzésének egyes kérdéseivel. A rekreációs célú vízi turizmus szempontjából ennek elsősorban azért van jelentősége, mert meghatározza azokat az alapvető közlekedési és biztonsági elveket, amelyekre a nemzeti szabályozás is épülhet.

A vizsgált téma szempontjából ugyanakkor lényeges, hogy a CEVNI súlypontja nem a rekreációs célú, kézi hajtású vízitúrázásra esik. A szabályzat szerkezete és részletezettsége inkább a belvízi hajózás általános rendjéhez igazodik. A kishajók és egyéb kisebb járművek tekintetében jellemzően olyan minimális, alapvető kötelezettségeket és közlekedési elveket rögzít, amelyeknél a nemzeti szabályozás részletesebb vagy szigorúbb lehet. Ez a sajátosság a rekreációs vízi turizmus elemzésekor különösen fontos, mert önmagában a CEVNI nem ad teljes választ a túraszervezés, a kötelező felszerelések vagy az életkori feltételek kérdéseire.

4 [Az Európai Parlament és a Tanács 2013/53/EU irányelve \(2013. november 20.\) a kedvtelési célú vízi járművekről és a személyi vízi járművekről.](#)

5 [Az Európai Parlament és a Tanács 2000/60/EK irányelve \(2000. október 23.\) a vízpolitika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról.](#)

6 [CEVNI](#)



2.3. A CEVNI KAPCSOLATA A MAGYAR ÉS A SZLOVÁK SZABÁLYOZÁSSAL

A CEVNI és a nemzeti jog viszonya Magyarország és Szlovákia esetében eltérő szabályozási logikát mutat. Magyarországon a belvízi hajózás részletes rendjét a Hajózási Szabályzat rögzíti, amely a közlekedési, biztonsági és egyes technikai kérdéseket viszonylag részletezett formában szabályozza. Ebben a rendszerben a CEVNI alapelvei közvetetten érvényesülnek, de a gyakorlati kötelezettségeket a hazai normák bontják ki.

Szlovákiában a belvízi hajózás törvényi és végrehajtási kerete általánosabb jellegű, és a szabályozás a CEVNI-re közvetlenebb módon is támaszkodik. A rekreációs célú vízi turizmus szempontjából ez azért bír jelentőséggel, mert a magyar szabályozás egyes kérdésekben részletesebben, kategóriákra és kötelezettségekre bontva ad eligazítást, míg a szlovák rendszerben nagyobb szerep juthat az általános szabályozási keretnek és a jogértelmezésnek.

A két megközelítés közötti különbség a rekreációs célú vízi turizmusban gyakorlati következményekkel jár. Ez különösen a kötelező felszerelések, a járműkategóriák elhatárolása, az életkori és vezetési feltételek, valamint a szervezett túrák szabályozása terén válik jelentőssé. A további fejezetek ezért már kifejezetten a magyar és a szlovák belső szabályozás részleteire, illetve azok eltéréseire koncentrálnak.

2.4. HATÁRVIZEK ÉS HATÁRON ÁTNYÚLÓ TÚRÁK GYAKORLATI SZABÁLYAI

A határvíz olyan folyó, patak, tó, csatorna vagy más víztest, amelynek egy része vagy egésze államhatárhoz kapcsolódik: vagy maga a víz képezi az államhatárt, vagy a vízfolyás metszi, érinti az államhatárt. A Dunára és más magyar–szlovák határvizekre nincs külön, egységes, a két ország szabályait felváltó szabályozás. A határvízi jelleg tehát önmagában nem jelent mentességet a nemzeti előírások alól. **Ha a túra magyar és szlovák vízterületet is érint, a szervezőnek mindkét ország szabályait külön kell figyelembe vennie.**

A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a túra előtt ellenőrizni kell, hogy az adott jármű – például kajak, kenu, SUP vagy kísérő motorcsónak – az érintett országban milyen kategóriába tartozik, milyen felszerelést kell vinni, kell-e hozzá vezetői jogosultság, szükséges-e bármilyen nyilvántartási vagy azonosítási dokumentum, és milyen okmányokat kérhet a hatóság ellenőrzéskor. Külön figyelmet érdemelnek a kísérő motorcsónakok, mert egy Magyarországon egyszerűbben használható motoros csónak Szlovákiában már eltérő nyilvántartási és vezetési jogosultsági követelmények alá eshet.

A hajózási szabályok mellett a területi és természetvédelmi korlátozásokat is előre ellenőrizni kell. Nem mindenhol lehet kikötni, partra szállni, pihenőt tartani vagy fürdeni. Magyar szabály szerint a határvizekben a kijelölt fürdőhelyek kivételével tilos fürdeni, ezért a vízbe szállást, a megállóhelyeket és a pihenőpontokat is előre kell tervezni. Határon átnyúló túráknál célszerű indulás előtt ellenőrizni az aktuális hajósoknak szóló hirdetményeket, helyi korlátozásokat, természetvédelmi térképeket és szükség esetén az illetékes hatóságok tájékoztatását.



3. MAGYARORSZÁGI JOGI SZABÁLYOZÁS

3.1. A MAGYAR SZABÁLYOZÁSI RENDSZER ÉS A FŐBB JOGFORRÁSOK

A rekreációs célú vízi turizmus magyar szabályozása több, egymásra épülő jogszabályból áll. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy egy vízitúra-szervezőnek nem elég egyetlen szabályt ismernie: a közlekedési szabályokat, a biztonsági előírásokat, a vízben tartózkodás szabályait, és bizonyos esetekben a természetvédelmi korlátozásokat együtt kell néznie.

A rendszer alapját a **2000. évi XLII. törvény a víziközeledésről**⁷ adja. Ez határozza meg a legfontosabb fogalmakat, így többek között azt is, hogy mi minősül csónaknak és vízi sporteszköznek. A rekreációs célú vízi turizmus szempontjából ennek különös jelentősége van, mert a későbbi szabályok nagy része ezekre a kategóriákra épül. A közös szabályozási helyzet azonban nem jelenti a kategóriák azonosságát. Más előírások vonatkoznak például egy csónakra, és mások egy olyan vízi sporteszköze, amely jogilag nem tartozik a csónakok közé.

A részletes közlekedési és biztonsági szabályokat a **57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközeledés rendjéről**⁸ tartalmazza. Ez a rendelet mondja ki azt is, hogy a víziközeledés rendjét az 1. mellékletben foglalt Hajózási Szabályzat (HSZ) állapítja meg. A vízitúra-szervezés napi gyakorlata szempontjából ez az egyik legfontosabb jogszabály, mert ebből derül ki többek között, hogy milyen alapvető magatartási szabályokat kell követni a vízben, és milyen biztonsági előírásokra kell figyelni. A HSZ az általános víziközeledési szabályok mellett a tíznél több evezős vízijárművel zajló szervezett vízitúra speciális szabályait határozza meg (pl. a tíznél több evezős jármű részvételével szervezett túra esetén kijelölendő túravezetőt).

A szabad vizeken való tartózkodás szabályait a **46/2001. (XII. 27.) BM rendelet a szabad vízben való tartózkodás alapvető szabályairól**⁹ rendezi. Ez elsősorban nem a hajózás egészét szabályozza, hanem azokat a helyzeteket, amikor a víz használata már részben a fürdéshez, úszáshoz vagy más szabadidős tevékenységhez kapcsolódik. A vízitúra-szervezők számára ez főként azért fontos, mert segít elválasztani egymástól a hajózási jellegű használatot és a fürdésnek minősülő tevékenységeket.

A magyar szabályozás sajátossága, hogy a vízitúrázásra vonatkozó gyakorlati feltételek nem egyetlen, kizárólag vízitúrákra szabott jogszabályban jelennek meg. A vízitúrák lebonyolítása során ugyanakkor nemcsak a kifejezetten vízitúrára vonatkozó rendelkezéseket kell figyelembe venni, hanem azokat az általános víziközeledési, csónakhasználati, felszerelési és biztonsági szabályokat is, amelyek a vízitúráról függetlenül minden érintett vízijárműre és használati helyzetre alkalmazandók. Ezért a túraszervezőnek a tervezés során azt kell ellenőriznie, hogy az adott eszköz milyen jogi kategóriába tartozik, milyen felszerelési és vezetési feltételek vonatkoznak rá, valamint van-e az útvonalon olyan helyi, vízterületi vagy természetvédelmi korlátozás, amely a közlekedést, a megállást vagy a part használatát befolyásolja.

Ehhez járulnak még azok a külön szabályok, amelyek egy adott vízterülethez, természetvédelmi terület-hez vagy helyi használati rendhez kapcsolódnak, ideértve különösen a természetvédelmi korlátozásokat is. A vízitúra-szervezés szempontjából ezért nemcsak az általános hajózási szabályokat kell ismerni, hanem azt is meg kell nézni, van-e az adott útvonalra olyan további korlátozás, amely a közlekedést, a megállást vagy a part használatát befolyásolja. A további alfejezetek ezért először a fogalmi és kategóriabeli kérdéseket tisztázzák, majd külön tárgyalják a felszerelési szabályokat, a vezetés feltételeit, a túravezetéshez kapcsolódó előírásokat, valamint a rekreációs és természetvédelmi korlátozásokat.

7 [2000. évi XLII. törvény a víziközeledésről](#)

8 [57/2011. \(XI. 22.\) NFM rendelet a víziközeledés rendjéről.](#)

9 [46/2001. \(XII. 27.\) BM rendelet a szabad vízben való tartózkodás alapvető szabályairól.](#)

3.2. VÍZIKÖZLEKEDÉSI ALAPFOGALMAK ÉS JÁRMŰKATEGÓRIÁK, NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL

A rekreációs célú vízi turizmusban az egyik legfontosabb kiindulópont az, hogy az adott eszköz jogilag milyen kategóriába tartozik. Magyarországon ennek azért van nagy jelentősége, mert a vezetésre, a kötelező felszerelésre és egyes használati szabályokra nem ugyanazok az előírások vonatkoznak minden járműre.

A vízitúrák szempontjából a legfontosabb kategóriák a következők:

Kishajó

Kishajónak¹⁰ minősül:

- a hajótesten, a kormány és az orrsudár nélkül mért 7-20 méter közötti hosszúságú, emberi erővel hajtott vízijármű, vagy
- a 20 méternél rövidebb, 10m²-nél nagyobb vitorlafelületű vagy a legalább 14,7 kW (20 LE) teljesítményt elérő motorral hajtott vízijármű.

Nem minősül azonban kishajónak az a hajó, amelyet más, kishajónak nem minősülő hajók vontatására, tolására vagy mellévett alakzatban való továbbítására építettek vagy szereltek fel, továbbá az sem, amelyen 12 főnél több utas szállítását engedélyezték, valamint a komp és a tolt bárka sem.

Csónak

Csónaknak¹¹ minősül:

- az emberi erővel hajtott, felépítménnyel nem rendelkező vízijármű, ha a testhossza 20 méternél kisebb,
- a szélérővel hajtott vízijármű, ha a hossza 7 méternél kisebb, vitorlafelülete pedig 10 m²-nél kisebb,
- a gépi berendezéssel hajtott vízijármű, ha a hossza 7 méternél kisebb, és a motorjának teljesítménye legfeljebb 14,7 kW (20 LE).

A vízitúrázás szempontjából a csónak kategóriáján belül elsősorban az **emberi erővel hajtott, felépítménnyel nem rendelkező járművek bírnak jelentőséggel. Ebbe a körbe tartoznak a tipikus túraeszközök, így különösen a kajakok, a kenuk és az egyéb evezős csónakok.** A csónak fogalma ugyanakkor nem kizárólag ezeket fedi le, hanem – a jogszabályban meghatározott méret- és teljesítményhatárok mellett – egyes kis vitorlás és kisképes vízijárműveket is.

Vízi sporteszköz

Vízi sporteszköz¹² az a vízen való közlekedésre alkalmas, rendeltetésszerű használat esetén úszóképessé és kormányozható vízijármű, amely nem minősül kedvtelési rendeltetésű hajónak és nem minősül csónaknak.

10 2000. évi XLII. törvény 87. § 21.pont.

11 2000. évi XLII. törvény 87. § 3.pont.

12 2000. évi XLII. törvény 87. § 44. pont



Motoros vízi sporteszköz

A Hajózási Szabályzat külön nevesíti a motoros vízi sporteszközt¹³ is. Ide tartozik az a sport- és szabadidős célú vízi jármű, amelynek hossza 4 méternél kisebb, elsődleges meghajtását vízsugárszivattyúval ellátott belső égésű motor biztosítja, és amelyet a használó a hajótesten ülve, állva vagy térdelve működtet.

A vízitúrázásban használt eszközök közül a klasszikus túrakenu, túrakajak és evezős csónak a gyakorlatban jellemzően a csónakokra vonatkozó szabályok felől közelíthető meg. Ugyanakkor a Hajózási Szabályzat egyes helyeken külön említi a vízi sporteszközt is, ezért a konkrét szabály alkalmazásánál mindig azt kell megnézni, hogy az adott előírás pontosan melyik kategóriára vonatkozik. A kajakok, kenuk és evezős vízijárművek a köztudatban sokszor vízi sporteszközként jelennek meg, de jogilag csónaknak minősülnek, ezért a csónakokra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.

A vízitúra-szervezésben ezért különösen fontos, hogy már a tervezés elején egyértelmű legyen, hogy az adott eszköz **kishajó**, **csónak** vagy **vízi sporteszköz**. Ettől függ ugyanis, hogy milyen felszerelést kell biztosítani, ki vezetheti az eszközt, és mely külön szabályokra kell még figyelni.

Nyilvántartásba vétel (lajstromozás)

A magyar szabályozás a vízi járművek lajstromozását a víziközlekedésről szóló törvényben az úszólétesítmények nyilvántartásba vételéhez kapcsolja. A főszabály szerint a nyilvántartásba vételre kötelezett úszólétesítményeket a hajózási hatóság a megfelelő lajstromban tartja nyilván, így különösen a tengeri nagyhajók, belvízi nagyhajók, kishajók, kompok, úszómunkagépek és egyes úszóművek tartozhatnak lajstromozási kötelezettség alá. A törvény ugyanakkor kifejezetten kivonja a nyilvántartásba vételi kötelezettség alól a csónakot, a nem gépi hajtású vízi sporteszközt, a gépnélküli kishajót – a vitorlás kishajó kivételével –, továbbá a lakótéri felépítmény nélküli, 25 m²-nél kisebb fedélzeti területű úszóművet és az egyéb úszólétesítményt.

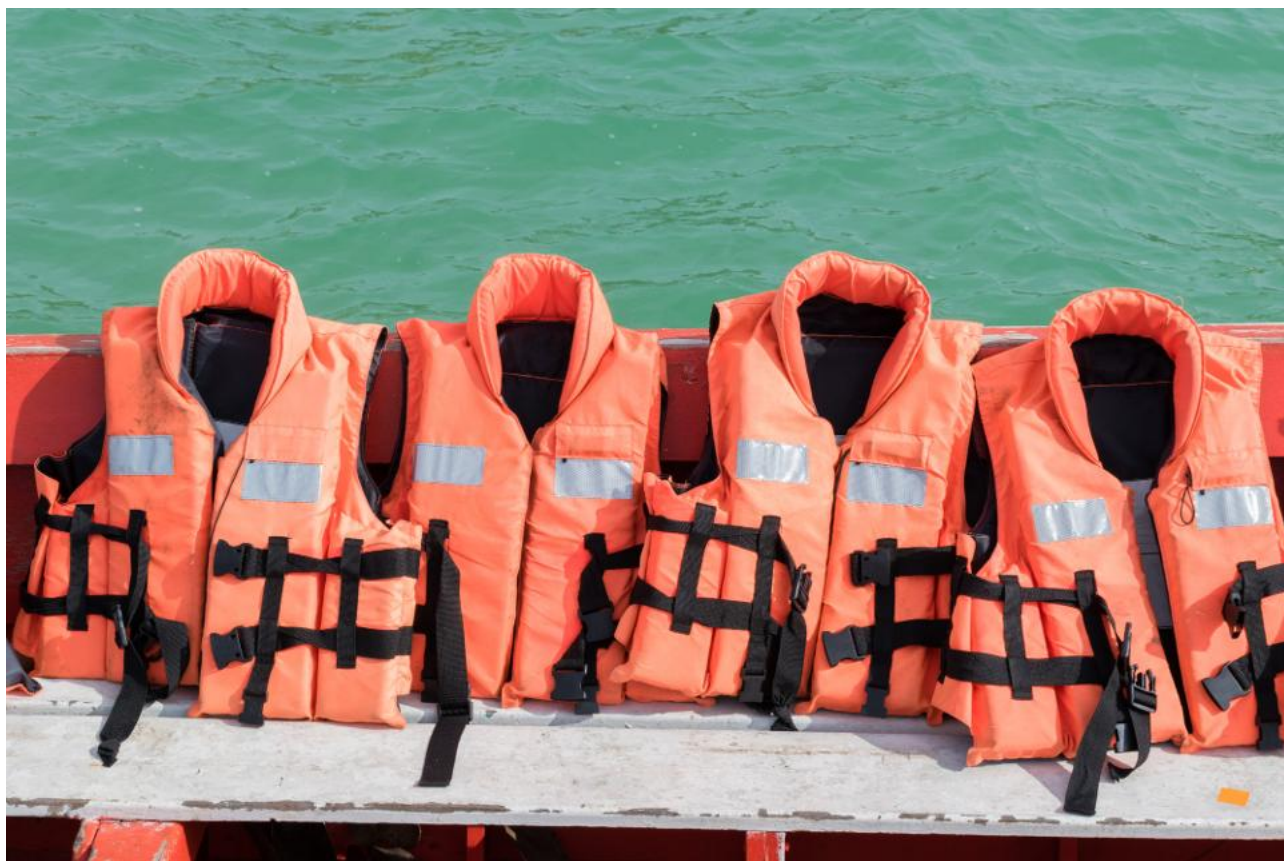
Ez a WATREG szempontjából azt jelenti, hogy a tipikus túrakajakok és túrakenuk, amennyiben a csónak jogszabályi fogalmának megfelelnek, nem lajstromkötelesek; ugyanígy a SUP-ok sem igényelnek nyilvántartásba vételt, ha hajónak vagy csónaknak nem minősülő, nem gépi hajtású vízi sporteszköz-

¹³ 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet 1. melléklet (Hajózási Szabályzat, HSZ) 1.01. cikk. 11. pont

ként használják őket. Más a helyzet a túrákat kísérő motoros egységeknél: ha a kísérő jármű a törvényi méret- és teljesítményhatárokon belül csónaknak minősül, a törvény alapján nem kell nyilvántartásba venni, de ha a jármű már kiséphajóként vagy más lajstromköteles úszólétesítményként sorolható be, lajstromozásra és az ehhez kapcsolódó hajóokmányokra lehet szükség.

3.3. ALAPVETŐ BIZTONSÁGI ÉS RÖGZÍTŐ FELSZERELÉSEK

A felszerelési előírások nem kifejezetten vízitúra-specifikus szabályok, hanem az érintett vízijárművekre általánosan alkalmazandó közlekedési és biztonsági feltételek. Ezek értelmezésénél külön kell kezelni azt, hogy minek kell a vízijárműben lennie, és azt, hogy mely esetekben kell az adott eszközt viselni vagy ténylegesen használni.



Mentőmellény

A csónak kötelező alapfelszereléséhez annyi mentőmellény tartozik, ahány 14 év alatti és úszni nem tudó felnőtt tartózkodik benne, de legalább **1 darabnak** minden esetben lennie kell.

A vízben lévő csónakban mentőmellényt kell viselnie:

- a 14 év alatti személynek (úszni tudástól függetlenül),
- az úszni nem tudó személynek,
- az állva evező személynek.

A mentőmellény viselése akkor is kötelező, ha a csónak vagy kishajó használatakor a megengedett legkisebb biztonsági távolság, valamint a szabad oldalmagasság (magyarországi és szlovákiai folyóvizeken 25 cm, a Balatonon 30 cm) ideiglenesen nem tartható meg.

A mentőmellényre vonatkozó szabályoknál a **kajakot és a kenut** is a csónakokra vonatkozó előírások szerint kell kezelni. Ennek megfelelően ezekben a vízijárművekben is rendelkezésre kell állnia a kötelező felszerelésként előírt mentőmellénynek: legalább annyi mentőmellény szükséges, ahány 14. életévét be nem töltött személy és úszni nem tudó felnőtt tartózkodik a vízijárműben, de legalább 1 darab mentőmellény minden esetben kötelező.

Vízi sporteszközön a használó főszabály szerint mentőmellényt visel. Emberi erővel hajtott vízi sporteszközön (pl. SUP) azonban a 14. életévét betöltött, úszni tudó személy esetében a mentőmellény helyett legalább **úszást segítő mellény** vagy **biztonsági bokapánt** (leash) is elegendő.

Fontos megkülönböztetés: Az **úszást segítő mellény** jellemzően **50-75 N** felhajtóerejű, mozgékonyabb, de nem arra készült, hogy eszméletlen viselőt biztonságos helyzetbe fordítson. A **mentőmellény** legalább **100 N** felhajtóerejű eszköz, nagyobb biztonságot ad, és a vízfelszínen maradást jobban segíti.

Evező

A csónak (beleértve a kajakot és kenut is) kötelező felszereléséhez evező is tartozik. A csónakban **annyi evezőnek kell lennie, ahányan a csónakban tartózkodnak**, de **legalább 1 darab evező** minden esetben kötelező.

Horgony vagy más rögzítő eszköz

Az általános csónakfelszerelés része **1 darab horgony** vagy más, a mederhez való ideiglenes rögzítésre alkalmas és veszélytelen eszköz. A horgony tömege a csónak horgony nélküli tömegének legalább **5%-a** kell legyen.

Ez a követelmény nem vonatkozik:

- a kajakra,
- a kenura,
- a kielboatra,
- a 2,5 méternél rövidebb csónakra,
- valamint az evezős sport- és versenyhajóra.

Kötél vagy lánc

Az általános csónakfelszereléshez legalább 10 folyóméter kikötésre és horgonyzásra alkalmas kötélt vagy lánc tartozik. Ez az előírás szintén nem kötelező a kajak, kenu, a kielboat, a 2,5 méternél rövidebb csónak, valamint az evezős sport- és versenyhajó esetében.

Merőedény

A csónak általános kötelező felszereléséhez 1 darab, legalább 1 liter űrméretű vízmerő eszköz is tartozik. A magyar HSZ ebben a körben nem szivacsot, hanem vízmerő eszközt nevesít. Ez az előírás nem vonatkozik a kajakra, a kenura, a kielboatra, az evezős sport- és versenyhajókra, valamint a 2,5 méternél kisebb testhosszúságú csónakokra, mert ezeknél a HSZ csak a mentőmellényre, az evezőre és a fehér fényű fényforrásra vonatkozó csónakfelszerelési előírásokat rendeli alkalmazni.

3.4. EGYÉB HAJÓZÁSI ÉS BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

Az alapfelszerelésen túl a vízitúrázásban több olyan szabály is van, amely közvetlenül a biztonságos közlekedést szolgálja. Ezek közül a legfontosabbak a vezető alkalmasságára, a csónakban tartózkodók magatartására, valamint az éjszakai vagy korlátozott látási viszonyok közötti közlekedésre vonatkoznak.

Alkohol és bódult állapot

A vízi jármű vezetésében részt vevő személy nem lehet kimerült, kialvatlan, alkohol által befolyásolt vagy bódult állapotban, illetve tilos a vezetés nagyfokú fáradtság esetén is. Ez nemcsak a vezetőre, hanem a szolgálatban lévő személyzet tagjaira és azokra is vonatkozik, akik a vezetésben ideiglenesen részt vesznek.

A magyarországi belvizeken a szabály ennél szigorúbb: úszólétesítményt csak olyan személy vezethet, illetve a vezetésként csak olyan személynek lehet átengedni, akinek a szervezetében **nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol**, illetve más hasonlóan ható szer. Ez a tilalom azokra is kiterjed, akik a jármű vezetésében és működtetésében ténylegesen egyidejűleg részt vesznek (nem evező utasokra tehát nem vonatkozik a tilalom).

Állás menet közben

A menetben lévő csónakban tartózkodóknak főszabály szerint **tilos állni**. Kivételt jelent többek között a csóváló evezés, a csáklázás, más munka, valamint a sportág sajátosságainak megfelelő tevékenység (pl. SUP-on való állva evezés). Ez azért fontos, mert a vízitúrázásban nem minden állva végzett mozdulat jogellenes, de általános közlekedési helyzetben az ülő vagy stabil testhelyzet az elvárt.

A vezető utasításai

A csónakban tartózkodó személyek kötelesek a vezetőnek a biztonságra és a rend fenntartására vonatkozó utasításait követni. A gyakorlatban ez különösen beszálláskor, kikötéskor, szűk vízterületen, átemelésnél vagy kedvezőtlen időjárási helyzetben bír jelentőséggel.

Éjszakai és korlátozott látási viszonyok közötti közlekedés

Éjszakai vagy korlátozott látási viszonyok közötti közlekedés esetén a csónakban önálló, működőképes, irányítható fehér fényű lámpát kell tartani. A mobiltelefon fénye nem tekinthető megfelelő, elsődleges felszerelésnek; legfeljebb tartalék vagy vészhelyzeti fényforrásként vehető figyelembe. A túraszervezés során ezért külön lámpa biztosítása javasolt minden érintett csónakhoz vagy kisebb vízi járműhöz.

Gyakorlati következmény a túraszervezésben

A vízitúra-szervező szempontjából ezek a szabályok azt jelentik, hogy a biztonság nem merül ki a kötelező felszerelés ellenőrzésében. Ugyanilyen fontos annak figyelése is, hogy a vezető és a közreműködők alkalmas állapotban legyenek, a résztvevők tartsák be a testhelyzetre és fegyelemre vonatkozó szabályokat, és az adott vízterületre érvényes külön korlátozások is ismertek legyenek.

3.5. VEZETÉSI JOGOSULTSÁGOK ÉS ÉLETKORI FELTÉTELEK

A rekreációs célú vízi turizmusban alapvető kérdés, hogy az adott eszköz vezetéséhez kell-e hatósági képesítés. A főszabály az, hogy a csónak és a nyilvántartásba vételre nem kötelezett, emberi erővel hajtott vízi sporteszköz vezetése általában nem engedélyköteles, de a vezetővel szemben így is több személyi feltétel fennáll. A túrakenut, túrakajakok és más evezős túraeszközök jellemzően a csónak kategóriájába tartoznak, ha emberi erővel hajtott, felépítménnyel nem rendelkező, 20 méternél rövidebb vízijárművek.

Csónakot, valamint nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszközt az vezethet, aki:

- a 14. életévét betöltötte,
- tud úszni,
- a vezetésben kellő gyakorlattal rendelkezik,
- ismeri a vízterület sajátosságait,
- és ismeri a rá vonatkozó hajózási szabályokat.²

Ha a csónakban - ideértve a kajakot és a kenut is - vagy a nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszközön **több személy tartózkodik**, vezetőt kell kijelölni. Ilyenkor a vezetőnek legalább **16 évesnek** kell lennie. Több személy esetén a Hajózási Szabályzat alapján a vezető felel a szabályok megtartásáért, a hajón tartózkodó személyek pedig kötelesek végrehajtani a vezető hajózásbiztonsági és rendfenntartási utasításait. A szabályzat azt is rögzíti, hogy azok a személyek, akik ideiglenesen maguk határozzák meg a hajó útvonalát és sebességét, szintén felelősséget viselnek a szabályok megtartásáért.



Gépi hajtású csónakot az vezethet, aki **legalább 17 éves**, úszni tud, a vezetésben kellő gyakorlattal rendelkezik, ismeri a Hajózási Szabályzat rá vonatkozó rendelkezéseit, valamint az igénybe vett vízterület sajátosságait. A csónak fogalmi körébe a gépi berendezéssel hajtott vízijármű akkor tartozhat, ha 7 méternél rövidebb, és motorjának teljesítménye legfeljebb 14,7 kW (20 LE). Ebből következően egy 7 méternél rövidebb, legfeljebb 14,7 kW (20 LE) teljesítményű motorral hajtott vízijármű a csónakra vonatkozó vezetési feltételek mellett vezethető, ha egyéb jellemzői alapján is csónaknak minősül.

A belvízi kedvtelési célú kiscgéphajó vezetéséhez **kiscgéphajó-vezetői engedély** szükséges, ha a gépi hajtású vízijármű hossza eléri vagy meghaladja a 7 métert, vagy a motor teljesítménye meghaladja a 14,7 kW (20 LE) értéket. Ilyen eset például egy 7,2 méter hosszú gépi hajtású vízijármű, illetve egy 6 méter hosszú, de 14,7 kW (20 LE) feletti motorteljesítményű vízijármű.

Vitorlás vízijárművek esetében szintén a jogszabályi mérethatárok alapján kell megítélni, hogy az adott eszköz csónaknak vagy vitorlás kishajónak minősül-e. A csónak fogalmi körébe a szélerővel hajtott vízijármű akkor tartozhat, ha 7 méternél rövidebb, és vitorlafelülete 10 m²-nél kisebb. Ha a vitorlás vízijármű hossza eléri vagy meghaladja a 7 métert, vagy vitorlafelülete eléri vagy meghaladja a 10 m²-t, akkor a csónakra vonatkozó egyszerűbb vezetési feltételek nem alkalmazhatók, és a vezetéshez a vitorlás kishajóra vonatkozó képesítési szabályokat kell figyelembe venni.

A nyilvántartásba vételre nem kötelezett **vízi sporteszköz** vezetésére a csónak vezetéséhez hasonló személyi feltételek vonatkoznak: a vezetőnek be kell töltenie a 14. életévét, tudnia kell úszni, kellő gyakorlattal kell rendelkeznie, valamint ismernie kell a Hajózási Szabályzat rá vonatkozó rendelkezéseit és az igénybe vett vízterület sajátosságait. Ha a vízi sporteszközön több személy tartózkodik, indulás előtt legalább 16 éves vezetőt kell kijelölni. Gépi hajtású vízi sporteszköz esetében a vezető alsó korhatára 17 év.

A motoros vízi sporteszközöket el kell határolni az emberi erővel hajtott vízitúras eszközöktől. A Hajózási Szabályzat e körbe sorolja például a 4 méternél rövidebb, vízszugárszivattyús belső égésű motorral hajtott, sport- és szabadidős célú eszközöket, amelyeket a használó a hajótesten ülve, állva vagy térdelve működtet; ide tartozhat például a waterbob, a waterscooter, a jetbike és a jetski. Ha a gépi meghajtású vízi sporteszköz teljesítménye meghaladja a 14,7 kW (20 LE) értéket, vezetéséhez belvízi kedvtelési célú kiscgéphajó-vezetői képesítés szükséges.

Kiskorú személy által vezetett csónak vagy vízi sporteszköz esetében a Hajózási Szabályzat külön felelősségi szabályt tartalmaz. Eszerint a **sportegyesület edzője, illetve a vízitúrázó csoport vezetője** felel a felügyelete alatt csónakot vagy vízi sporteszközt vezető, képesítéssel nem rendelkező kiskorú személy közlekedésben tanúsított magatartásáért, valamint a Hajózási Szabályzat előírásainak megtartásáért. Ez a rendelkezés nem azonos a tíznél több evezős vízijárművel zajló szervezett vízitúrákra vonatkozó külön túravezetői szabállyal. A tíznél több evezős vízijármű esetén alkalmazandó szabály kifejezetten a szervezett, csoportosan haladó vízitúra lebonyolításához írja elő a vízitúra vezető vezetését; ennél kisebb csoport esetén is be kell tartani az egyes csónakok és vízi sporteszközök vezetésére, valamint a kiskorúak felügyeletére vonatkozó szabályokat. A csónak vagy vízi sporteszköz vezetését csak a Hajózási Szabályzat egyéb rendelkezéseinek megtartásával, partközelsben, hajóúton kívül, kikötőben pedig az üzemeltető által kijelölt részen szabad oktatni és gyakorolni. Motoros vízi sporteszköz vezetését csak a hajózási hatóság által engedélyezett zárt vízi sportpályán szabad oktatni és gyakorolni.

A vízitúra-vezető jelenléte nem mentesít az egyes járművek vezetésére vonatkozó, fentebb említett személyi feltételek alól! Ezért szervezett túra esetén is minden csónak, kajak, kenu vagy vízi sporteszköz vezetőjének meg kell felelnie az adott jármű vezetésére előírt életkori, úszástudási, gyakorlati és szabályismereti feltételeknek. A túravezető feladata a csoport haladásának és biztonságos lebonyolításának irányítása, de ez nem helyettesíti az egyes járművek vezetőinek jogszabály szerinti alkalmasságát. Kiskorú résztvevő esetén a túravezető vagy edző felelőssége külön is felmerülhet a felügyelete alatt vezető, képesítéssel nem rendelkező kiskorú közlekedési magatartásáért és a Hajózási Szabályzat előírásainak betartásáért.

A képesítés szükségességét minden esetben az adott vízijármű jogi kategóriája, hajtásmódja, testhossza, motorteljesítménye vagy vitorlafelülete alapján kell megítélni. Tekintettel arra, hogy Szlovákiában ettől eltérő a szabályozás és már olyan vízijárművek vezetéséhez is szükséges lehet vezetői engedély, amelyekre Magyarországon még nem kell, a két országbeli szabályozás összehasonlítását az 5.5. fejezet tartalmazza.

3.6. A SZERVEZETT VÍZI TÚRÁK ÉS A TÚRAVEZETÉS SZABÁLYAI

A magyar szabályozás a szervezett vízi túrákat külön kezeli. Ez a gyakorlatban azért fontos, mert nagyobb, együtt haladó csoportnál nem elég az egyes járművek szabályszerű közlekedése, a csoport biztonságos vezetését is biztosítani kell.

Mikor kell vízitúra-vezető

Ha a túrán **tíznel több evezős vízijármű** vesz részt, és a csoport **szervezetten, együtt halad**, a túra csak **vízitúra-vezető vezetésével** bonyolítható le.



Bejelentési kötelezettség

Az ilyen túra elindulását, a túravezető személyét és a tervezett útvonalat a túravezetőnek **indulás előtt be kell jelentenie** a területileg illetékes vízrendészeti szervnek. Ez a szabály nem minden vízitúrára vonatkozik, hanem kifejezetten a tíznél több evezős vízijárművel zajló, szervezett túrákra.

A túravezető megjelölése

A vízitúra vezetőjének vízijárművét **„U” kódlobogóval** kell megjelölni. A lobogó oldalélének legalább **0,3 méternek** kell lennie. A szabály azt is megengedi, hogy ezt azonos megjelenésű táblával, felfestéssel vagy ragasztással helyettesítsék.

A túravezető utasításai

A túravezető jogosult a túra résztvevőinek **közlekedési magatartására vonatkozó utasítást adni**, és ezeket az utasításokat a résztvevők kötelesek végrehajtani. Ez különösen induláskor, áthaladáskor, szűkebb szakaszokon, kikötéskor vagy rendkívüli helyzetben fontos.

Időjárási és látási korlát

Szervezett vízitúra **korlátozott látási viszonyok között nem folytatható**. Ez egyértelmű tiltás, ezért ködben, sűrű csapadékban vagy más, erősen korlátozott látási helyzetben a túra nem indítható el, illetve nem folytatható.

A résztvevők kötelezettsége

A szervezett túrán részt vevő személyek nemcsak a saját járművük vezetőjének, hanem a túravezetőnek a közlekedéssel összefüggő utasításait is kötelesek követni.

Túravezetői képesítés

A jelenlegi magyar szabályozás meghatározza, hogy mikor kell vízitúra-vezető, és milyen feladatokat lát el, de nem ír elő külön, egységes állami képesítést a túravezetői szerephez. A gyakorlatban ezért a felkészülést főként szakmai szervezetek és tagszervezeteik által kínált képzések segítik. Ezek között vannak elismert és széles körben használt tanfolyamok, de a rendelkezésre álló források alapján ezek nem azonosak egy jogszabályban nevesített, önálló állami képesítéssel.¹⁴

3.7. REKREÁCIÓS HASZNÁLATRA VONATKOZÓ KÖZLEKEDÉSI ÉS TERÜLETHASZNÁLATI SZABÁLYOK

A rekreációs célú vízi használatnál nemcsak az számít, hogy a jármű megfelel-e a műszaki és felszerelési előírásoknak, hanem az is, hogy hol, milyen körülmények között és milyen más használatok mellett közlekedik. A vízitúrázásban ezért különösen fontos a fürdőzés, a megállás, a kikötés, a nagyhajó-forgalom, valamint a helyi vagy időszakos korlátozások figyelembevétele.

Fürdőzés

Magyarországon folyóvízben (pl. Duna, Rába) fürödni főszabály szerint ott szabad, ahol azt jogszabály kifejezetten nem tiltja.

Tilos fürdeni:

- a hajóútban;
- a hajóutat és hajózási akadályt jelző bóják, nagyhajók, úszó munkagépek és a fürdés célját nem szolgáló úszóművek 100 méteres körzetében;
- a vízlépcsők és a vízi munkák 300 méteres körzetében;
- a hidak, a vízkivételi művek, az egyéb vízi műtárgyak, a komp- és révátkelőhelyek 100 méteres körzetében;
- a kikötők, úszóműves kikötőhelyek, úszóműállások, hajóhidak, veszteglőhelyek, vízisportpályák, vízi repülőterek és hajókiemelő berendezések területén és 100 méteres körzetében;
- éjszaka és korlátozott látási viszonyok között, ha a vízfelület nincs megvilágítva.

¹⁴ Hajózási Szabályzat meghatározza a vízitúra-vezető szerepét és kötelezettségeit, de nem tartalmaz külön állami képesítési előírást. A Magyar Vízitúra Szövetség oldalán elérhető képzések és tananyagok szakmai felkészítést nyújtanak; a tanfolyamok oklevelet, képesítést adnak, de a jelenlegi szabályozás szerint ez nem jogosít fel munkavégzésre. A Nemzeti víziturisztikai stratégia külön célként fogalmazza meg egy többszintű, moduláris túravezető-képzés kialakítását.



A felsorolt tilalmakon túl mindig ellenőrizni kell az adott vízterületre vonatkozó külön szabályokat is. Határvizekben és a városok belterületén lévő szabad vizekben – a kijelölt fürdőhelyek kivételével – fürdeni tilos.

Fürdőzés és közlekedési célú használat elhatárolása

Fürdésnek minősül az olyan úszóeszközök vízen történő használata is, amelyek a víziközlekedési szabályok szerint nem minősülnek csónaknak vagy vízi sporteszköznek. Ilyen lehet például a játékcsónak, a vízibicikli, a banánhajó vagy más felfújható eszköz, például a gumimatrac. A gépi berendezéssel vagy más módon meghajtott vízi sporteszköz használata viszont nem minősül fürdésnek. A motoros vízi sporteszközök körébe a Hajózási Szabályzat példálózó felsorolása szerint olyan eszközök tartoznak, mint a waterbob, a waterscooter, a jetbike vagy a jetski.

Megállás, kikötés és tiltott közlekedési helyek

Tilos közlekedni:

- a kikötött úszólétesítmény és a part közötti vízterületen;
- a kötelek, támdorongok és kikötői eszközök között;
- az alacsonyvezetésű köteles komp kifeszített kötele alatt.

A köteles komp kötelét mindkét irányból 50 méternél kisebb távolságra megközelíteni is tilos. Vízi sporteszközzel tilos közlekedni a kijelölt veszteglőhelyen, ha ott úszólétesítmény tartózkodik, kivéve az elindulást és a kikötést, legfeljebb 5 km/h sebességgel. Kikötőben – a vízi sporteszközök kikötői kivételével – és azok bejárata előtti 200 méteres vízterületen a vízi sporteszköz csak más úszólétesítmény zavarása nélkül, biztonságos sebességgel, a legrövidebb idő alatt haladhat át.

Nagyhajókhoz kapcsolódó tilalmak

Csónakkal, kishajóval és vízi sporteszközzel tilos:

- a menetben lévő nagyhajó útvonalát a haladási irányában 1000 méternél kisebb távolságon belül keresztezni;
- a menetben lévő gyorsjáratú hajó útvonalát a haladási irányában 1500 méternél kisebb távolságon belül keresztezni;
- az ilyen hajókat hátulról 60 méternél, oldalról pedig – ha a víziút méretei ezt lehetővé teszik – 30 méternél kisebb távolságra megközelíteni.

A gépi erővel hajtott kishajó, csónak és vízi sporteszköz találkozaskor és keresztezéskor köteles kitérni a nem gépi erővel és nem vitorlával hajtott csónak és vízi sporteszköz útjából, és – ha a víz szélessége és mélysége ezt lehetővé teszi – legalább 30 méter távolságot kell tartania tőle.

Fürdés, vízben tartózkodás és vízben tartózkodó személy megközelítése

Ha a tervezett megálló vagy kikötési pont fürdéssel, vízbe szállással vagy más vízben tartózkodással is jár, előzetesen ellenőrizni kell, hogy az adott helyen a fürdés megengedett-e. Határvizekben és a városok belterületén lévő szabad vizekben – a kijelölt fürdőhelyek kivételével – fürdeni tilos. Ha a vízi jármű vízben tartózkodó személy közelében halad el, a vízben tartózkodó személyt – a mentés esetét kivéve – vitorlával haladó kishajóval, csónakkal és vízi sporteszközzel, valamint nem vitorlával és nem gépi erővel haladó csónakkal legalább 10 méter távolságban kell kikerülni. Gépi erővel hajtott kishajóval, csónakkal és vízi sporteszközzel, valamint nem vitorlával és nem gépi erővel haladó vízi sporteszközzel legalább 30 méter távolságot kell tartani. A kikerülést úgy kell végrehajtani, hogy a vízben tartózkodó személy a vízijármű és a közelebbi part vagy az őt kísérő vízijármű között maradjon. Szükség esetén a vízben tartózkodó személyt kiáltással is figyelmeztetni kell, és a vízijármű sebességét olyan mértékre kell csökkenteni, hogy az ne okozzon hullámozást a közelében. Ha a megközelítési szabály a vízterület méretei miatt nem tartható meg, a vízben tartózkodó személy körüli 30 méter sugarú körben legfeljebb 5 km/h sebességgel, a vízben tartózkodó személy zavarása nélkül szabad elhaladni.

Helyi és időszakos korlátozások

A hajózási hatóság hajósoknak szóló hirdetményben átmeneti közlekedési rendet állapíthat meg, és vízirendezvény hajózást korlátozó esetben a rendezvény csak a szükséges hatósági közreműködéssel tartható meg. Túraszervezés előtt ezért ellenőrizni kell, hogy az adott útvonalra van-e érvényes hirdetmény vagy meghirdetett rendezvény, vízi munkálatok, hídépítések. Az ellenőrzés hivatalos helye a közlekedési hatóság dokumentumtára, ahol a hajósoknak szóló hirdetmények közzétételre kerülnek.

3.8. A TÚRAÚTVONAL ÉS PROGRAMTERVEZÉS TERMÉSZETVÉDELMI ÉS TERÜLETI KORLÁTAI

A rekreációs célú vízi turizmusnál nem elég a hajózási szabályokat ismerni. A túraútvonal és a program jogszerűsége attól is függ, hogy az érintett vízszakasz vagy partszakasz áll-e természetvédelmi oltalom alatt, kapcsolódik-e hozzá időszakos korlátozás, és érint-e olyan területet, ahol a halállomány vagy az élőhelyek védelme miatt külön szabályok vannak érvényben. A magyar természetvédelmi rendszerben¹⁵ ezért a vízitúra tervezésekor elsősorban azt kell ellenőrizni, hogy az útvonal védett természeti területet vagy fokozottan védett részt érint-e, és van-e az adott helyszínre vonatkozó aktuális kezelői vagy hatósági korlátozás.

15 [1996. évi LIII. törvény a természet védelméről](#)

Védett és fokozottan védett területek

A természetvédelmi hatóság korlátozhatja, felfüggesztheti vagy megtilthatja a védett természeti értéket vagy területet károsító, illetve súlyosan veszélyeztető tevékenységeket. Ez a vízi turizmusban azt jelenti, hogy egyes szakaszokon a közlekedés, a kikötés, a parthasználat vagy a kapcsolódó tevékenységek időben vagy térben korlátozhatók. Ezek a tilalmak jellemzően nem általános országos szabályként jelennek meg, hanem konkrét területhez kapcsolódó előírásként, kezelési szabályként vagy hatósági döntésként.

Időszakos lezárások és tilalmak

A természetvédelmi célú korlátozások gyakran **időszakosak**. Ilyen lehet például a madarak költési időszakához, érzékeny élőhelyek védelméhez vagy más szezonális természetvédelmi szempontokhoz kapcsolódó lezárás. A gyakorlatban ezért nem lehet abból kiindulni, hogy minden hasonló területen ugyanaz a tilalom érvényes: az útvonal tényleges használhatóságát mindig az adott terület aktuális hivatalos tájékoztatása alapján kell ellenőrizni.

Halgazdálkodási kíméleti területek

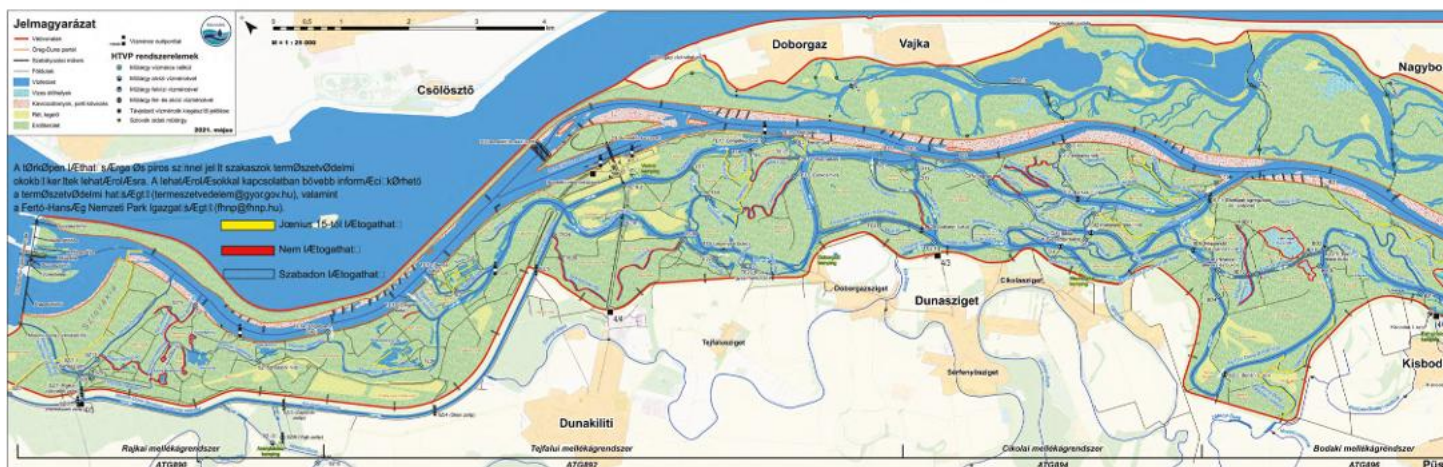
A halállományok telelő és szaporodó helyeinek védelméről külön kell gondoskodni. Ha ennek ökológiai indoka van, a **halgazdálkodási hatóság** az érintett helyet **halgazdálkodási kíméleti területnek** jelöli ki, és ehhez halfogási tilalmat rendel el. A kíméleti területen a tilalom ideje alatt nem végezhető a hal szaporodását és fejlődését zavaró tevékenység; a szabályozás ebbe a körbe kifejezetten beemeli a **gépi meghajtású vízi jármű használatát** és a **fürdözést** is. A kíméleti terület meghatározott vízterületszakaszra vagy részre, **ötéves időtartamra** jelölhet ki, és a halgazdálkodásra jogosult köteles gondoskodni a tilalmak és korlátozások megismertetéséről.

A Szigetközben alkalmazott konkrét korlátozások

A Szigetközben a természetvédelmi korlátozások nemcsak általános jogszabályi szinten jelennek meg, hanem a terület használatára vonatkozó konkrét gyakorlati szabályok formájában is. A hivatalos tájékoztatás szerint a **hallépcsők fürdőzés céljára nem használhatók**, a **zátonyokon kikötni tilos**, és **vadkempingezni sem szabad**. A vízen tartózkodás főszabály szerint **08:00 és 18:00 óra között** lehetséges, az **Öregszigeti-tó** esetében pedig **10:00 és 18:00 óra között**. Gépjárművel közlekedni és parkolni csak meglévő aszfaltos vagy kijelölt szilárd burkolatú felületen lehet; a vízi járműveket a vízre bocsátás helyszínére gyalogosan, szükség szerint emberi erővel kell eljuttatni. A vízen a lehető legkisebb zavarással szabad közlekedni: **tilos a zajkeltés, hangoskodás és zenehallgatás**. Szervezett vízitúrához természetvédelmi engedély szükséges, Natura 2000 területen pedig **100 fő felett** a vízitúrák és más közösségi események is engedélykötelesek.

Hol kell tájékozódni

A túra előtt nem elég csak a hajózási szabályokat ellenőrizni. Elsődleges tájékozódási forrásnak a Fertő-Hanság Nemzeti Park honlapja a Magyar Vízitúra Portálon elérhető térképet javasolja, amely teljes méretben itt található: [Szigetközi túraútvonalak térképe](#)



Ezen felül, illetve más területeken meg kell nézni:

- az adott vízszakasz szerint illetékes természetvédelmi kezelő vagy nemzeti park hivatalos tájékoztatását, különösen akkor, ha a túra védett vagy Natura 2000 területet érint;¹⁶
- a Hajósoknak szóló hirdetményeket, ha útvonali korlátozás, zárlat vagy vízirendezvény lehet érvényben¹⁷;
- az érintett halgazdálkodási vízterület helyi horgászrendjét és a kapcsolódó térképes tájékoztatókat, ha a szakaszon kíméleti terület vagy más halvédelmi korlátozás merülhet fel.¹⁸

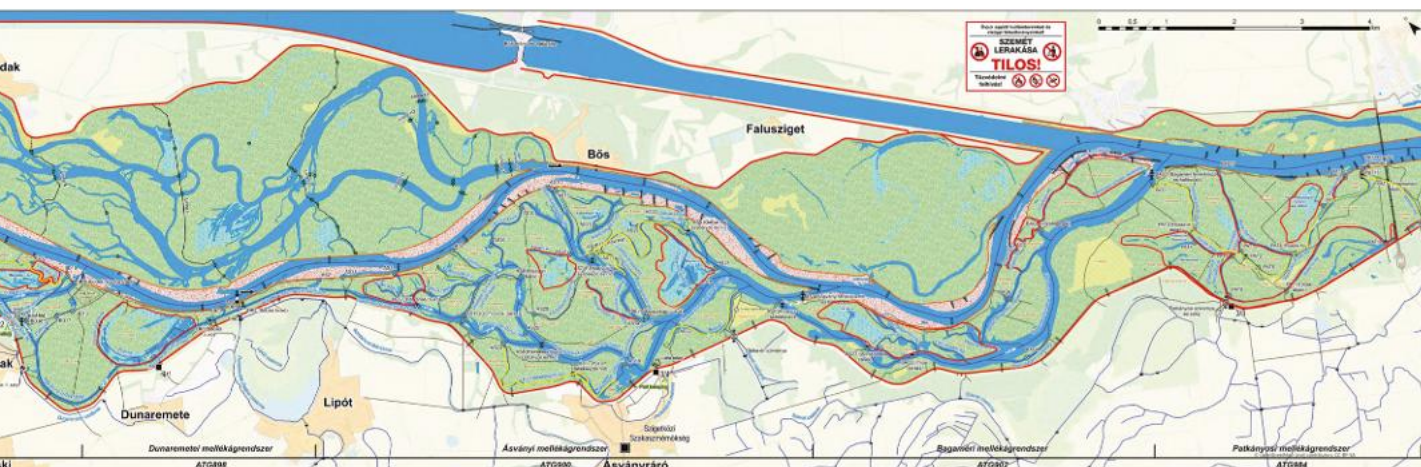
¹⁶ <https://www.ferto-hansag.hu/hu/hirek/884-altalanos-informaciok-a-szigetkozi-tajvedelmi-korzet-területen-valo-tartozkodas-hoz-es-szervezett-turakhoz.html>

¹⁷ A hajósoknak szóló hirdetmények és az útvonali korlátozások, illetve vízirendezvények hivatalos ellenőrzési helye: <https://kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentum/753697>

¹⁸ A Szigetköz és a Mosoni-Duna térségében a helyi halvédelmi és kíméleti korlátozások gyakorlati ellenőrzéséhez a **Sporthorgász Egyesületek Győr–Moson–Sopron megyei Szövetségének 2026-os egységes horgászrendje**, valamint a szövetség **megyei horgásztérképe** használható. Ezek a felületek a **Szigetközi hullámtéri ágrendszert** és a **Mosoni Duna folyó és vízrendszere** vízterületeit is lefedik.

Horgászrend: <https://www.horgaszovgyor.hu/horgaszrend/egyseges-horgaszrend/>

Horgásztérkép: <https://www.horgaszovgyor.hu/megyei-horgasztérkep/>



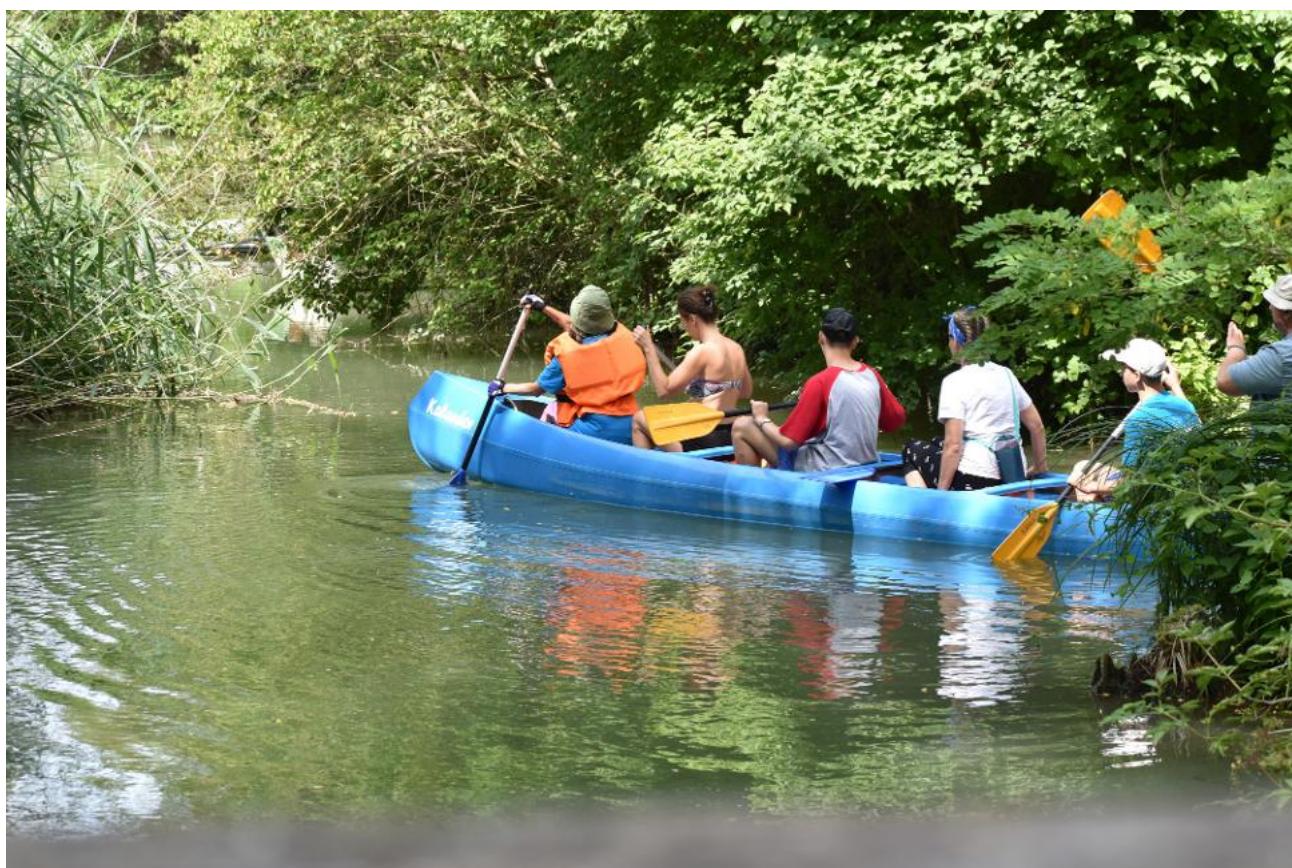
4. SZLOVÁKIAI JOGI SZABÁLYOZÁS

4.1. A SZLOVÁK SZABÁLYOZÁSI RENDSZER ÉS A FŐBB JOGFORRÁSOK

A szlovák szabályozás a rekreációs célú vízi közlekedésnél jóval kevésbé részletező, mint a magyar. A rendszer alapját a **338/2000. sz. szlovák törvény a belvízi hajózásról**¹⁹ (zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe) adja, de ez sok kérdésben inkább a kereteket rögzíti, és nem bontja ki olyan részletességgel a kis vízi járművekre vonatkozó szabályokat, mint a magyar szabályozás.

A szlovák belvízi hajózási törvény külön jelentősége, hogy a hajózásbiztonsági részletszabályok körében a **CEVNI-re** támaszkodik. Ez a tanulmány szempontjából azért fontos, mert a közlekedési és biztonsági előírások egy része nem magában a törvényben jelenik meg részletesen, hanem a törvényi utalás révén a CEVNI szabályrendszeréből vezethető le. A CEVNI általános szerepét a **2.2–2.3. alfejezet** már bemutatta, ezért itt csak ott szükséges rá külön hivatkozni, ahol a konkrét szlovák szabályozási megoldás enélkül nem érthető meg.

A rekreációs célú vízi turizmus szempontjából különösen fontos, hogy a szlovák rendszer más logikával kezeli a járműkategóriákat, és a nyilvántartásba vételi szabályok is eltérnek a magyar megoldástól.



Ez a magyar és a szlovák vízitúraszervezők számára egyaránt lényeges, mert ugyanaz a jármű a két oldalon eltérő kategóriába eshet, illetve más adminisztratív megítélés alá tartozhat. A járműkategóriák és a nyilvántartásba vételi szabályok részleteit a **4.2. alfejezet** mutatja be.

¹⁹ [Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe](#).

A vezetési jogosultságok és az alkalmassági feltételek szintén külön szabályozási körbe tartoznak. A szlovák oldalon ezek a rekreációs célú használatnál is fontosak, de a rendszer itt sem a magyarhoz hasonló kategóriákból indul ki. A vezetési feltételek részletes ismertetése ezért a **4.5. alfejezetben** szerepel.

A természetvédelmi korlátozásoknál a szlovák oldalon a fő háttérjogszabály a **543/2002. sz. szlovák törvény a természet és a táj védelméről**²⁰ (zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny). A vízitúrázás szempontjából ennek azért van jelentősége, mert a használati korlátok, időszakos lezárások és egyes védett területekre vonatkozó tilalmak nem feltétlenül a belvízi hajózási törvényben jelennek meg, hanem természetvédelmi oldalon, külön kezelési vagy területvédelmi logika szerint. Ez a Csallóköz térségében különösen fontos.

A szlovák szabályozás sajátossága tehát az, hogy a rekreációs vízi turizmusra vonatkozó előírások több forrásból állnak össze, és a rendszer kevésbé részletezett, mint a magyar. A további alfejezetek ezért ott lesznek rövidebbek, ahol a szlovák jog nem ad külön részletes szabályt, és ott támaszkodnak erősebben a CEVNI-re, ahol a 338/2000. sz. szlovák törvény a hajóásbiztonsági kereteket erre építi.

4.2. VÍZIKÖZLEKEDÉSI ALAPFOGALMAK ÉS JÁRMŰKATEGÓRIÁK

A szlovák szabályozás a magyarhoz képest egyszerűbb kategóriarendszerrel dolgozik. A rekreációs célú vízi turizmus szempontjából a legfontosabb kiindulópont az, hogy az adott eszköz a szlovák jog szerint **kishajónak** minősül-e, és kapcsolódik-e hozzá nyilvántartásba vételi vagy vezetési kötelezettség. A szlovák rendszerben ugyanis nem a magyarhoz hasonló, külön csónak–vízi sporteszköz logika a meghatározó, hanem elsősorban az, hogy az adott jármű beleesik-e a kishajó körébe.

Kishajó

Kishajó (malé plavidlo) az a vízi jármű, amelynek a hajótesthossza 20 méternél kisebb, és legfeljebb 12 utas szállítására szolgál. Nem minősül azonban kishajónak az a jármű, amelyet más, nem kishajónak minősülő járművek vontatására, tolására vagy mellévett alakzatban való továbbítására építettek vagy szereltek fel, továbbá a komp és az úszómunkagép sem.

Nyilvántartásba vétel

A szlovák szabályozás a nyilvántartásba vételnél külön küszöböket alkalmaz, amelyek eltérnek a magyarországi szabálytól. Nem kell nyilvántartásba venni azt a vízi járművet, amelynek

- az össztömege 1000 kg alatt van,
- a motorteljesítménye 11 kW (15 LE) alatt marad,
- a vitorlafelülete 12 m² alatt van.

Szlovákiában a gyakorlatban először mindig azt kell tisztázni, hogy az adott eszköz a kishajó kategóriájába tartozik-e, és nyilvántartásba vételre kötelezett-e.

Fontos tudni, hogy a magyar nyilvántartás alóli mentesség nem jelenti automatikusan azt, hogy szlovák vizeken nem merülhet fel dokumentációs vagy megfelelőségi kérdés. Szlovákiában a 11 kW feletti motorteljesítmény nyilvántartási kötelezettséget vethet fel, ezért egy 14,7–15 kW-os (kb. 20 LE-s) motorral felszerelt csónak ellenőrzésekor a szlovák vízirendészet kérheti a jármű jogszerű használatát, műszaki adatait és nyilvántartási státuszát igazoló dokumentumokat. A fedélzeten célszerű tartani a tulajdonjo-

²⁰ [Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny](#)

got vagy használati jogot igazoló iratot, a motor teljesítményét igazoló dokumentumot, valamint lehetőség szerint magyar jog szerinti igazolást arról, hogy a jármű Magyarországon nem lajstromköteles. Rendszeres szlovákiai használat előtt javasolt előzetes egyeztetés a szlovák hajózási hatósággal.

A vezetési feltételek részletesen a **4.5. alfejezetben** szerepelnek.

4.3. ALAPVETŐ BIZTONSÁGI ÉS RÖGZÍTŐ FELSZERELÉSEK

A szlovák szabályozás ezen a területen kevésbé részletező, mint a magyar, és a felszerelési előírásokat elsősorban a **nyilvántartási státusz** és a **jármű típusa** szerint rendezi. A rekreációs célú használatnál ezért nem elég azt tudni, hogy egy eszköz kishajónak minősül-e, azt is meg kell nézni, hogy **nyilvántartásba vételre kötelezett-e**, és ha igen, melyik alkategóriába tartozik. A szlovák vizeken hajózó vízi járművektől ellenőrzéskor kérhetik az alábbi eszközöket.

Nyilvántartásba nem tartozó, 500 kg alatti, gépi hajtás nélküli vízi járművek

A szlovák oldalon külön jelennek meg a nyilvántartásba nem tartozó, 500 kg alatti, saját gépi hajtással nem rendelkező hajók, például a vitorlások és a csónakok (kajak, kenu). Ezeknél a szabályozás nem kötelező, hanem ajánlott felszerelést ad meg. Az ajánlott felszerelés:

- 2 darab evező vagy 1 darab lapát,
- 1 darab víztávolításra alkalmas eszköz vagy szivacs,
- 1 darab, 5 méternél hosszabb kikötőkötél vagy lánc.

Ennél a hajó kategóriánál ajánlás a mentőmellény. Ezeknek a vízi járműveknek nemzeti zászlót nem kell kitűzniük, ugyanakkor a hajón jól látható helyen fel kell tüntetni a tulajdonos nevét és állandó lakcímét.



Nyilvántartott, kabin nélküli kishajók

A nyilvántartott, kabin nélküli nyitott kishajóknál már kötelező felszerelési lista van. A kötelező felszerelés része:

- mentőmellény a hajón szállítható legnagyobb megengedett személyszámnak megfelelő darabszámban,
- 1 darab mentőgyűrű, legalább 15 méter hosszú kötéllel, vagy más mentőeszköz,
- 1 darab víztávoltításra alkalmas eszköz vagy szivacs, illetve szivattyú,
- 2 darab lapát vagy 2 darab evező,
- 2 darab, legalább 15 méter hosszú kikötőkötél,
- 1 darab csáklya,
- 1 darab elsősegélycsomag,
- 1 darab horgony, láncsal vagy legalább 20 méter hosszú kötéllel.

Ezeket a hajókat nyilvántartási jelöléssel kell ellátni, és állami zászlót is ki kell tűzni.

Vízi robogók / jetskik

A vízi robogók a szlovák szabályozás szerint a nyilvántartásba tartozó kishajók közé tartoznak. Ezeknél a kötelező felszerelés jóval szűkebb:

- mentőmellény a legnagyobb megengedett személyszámnak megfelelő darabszámban, vagyis jellemzően 1–2 darab.

A vízi robogókat nyilvántartási jelöléssel kell ellátni, és állami zászlót is viselniük kell.

Gyakorlati következmény a vízitúrázásban

Szlovákiában tehát a felszerelési szabályoknál az első kérdés nem az, hogy az adott eszköz evezős vagy motoros-e, hanem az, hogy **nyilvántartott vagy nem nyilvántartott vízi járműről** van-e szó. (A nyilvántartásba vétel feltételeit ld. a 4.2. fejezetben.) A nyilvántartásba nem tartozó, könnyű, gépi hajtás nélküli hajóknál a szabályozás inkább ajánlott felszerelést ad meg, míg a nyilvántartott kishajóknál már tételes kötelező lista érvényes. Ez a magyar gyakorlathoz képest más logika, ezért a határon átnyúló vízitúrák szervezésénél külön ellenőrzést igényel.²¹

4.4. EGYÉB HAJÓZÁSI ÉS BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

Az alapfelszerelésen túl Szlovákiában a biztonságos közlekedést olyan további szabályok is befolyásolják, amelyek a vezető állapotára, a kishajón tartózkodók magatartására, a vezető utasításaira, valamint az éjszakai vagy korlátozott látási viszonyok közötti közlekedésre vonatkoznak. Ezek egy része közvetlenül a CEVNI-ből, más része pedig egyes vízterületekre kiadott hajózási intézkedésekből következik.

Figyelt és nem figyelt víziutak

Egyes hajózási szabályok eltérhetnek attól függően, hogy figyelt vagy nem figyelt víziutakról van szó. A szlovák szabályozásban a figyelt víziutak azok a víziútszakaszok, amelyeken az illetékes szervek a

²¹ A kishajók kötelező, illetve ajánlott felszerelését a szlovák hajózási hatóság külön bontásban teszi közzé a nyilvántartásba nem tartozó hajókra, a kabin nélküli kishajókra és a vízi robogókra. A forrás a [teljes felszerelési listát és a jelölési szabályokat is tartalmazza](#).

hajózhatóságot nyomon követik és fenntartják, ezért a hajózási feltételekről, korlátozásokról és víziúti jelzésekről rendszeresebb hivatalos tájékoztatás érhető el; a nem figyelt víziutakon ilyen rendszeres hajózhatósági felügyelet és fenntartás nem biztosított, ezért a közlekedés nagyobb előzetes tájékozódást és körültekintést igényel. A szlovák Közlekedési Hatóság (Dopravný úrad) oldalán elérhető egy „Víziutak áttekintése” (Prehľad – vodné cesty) című táblázat, amely az alábbi linken érhető el: <https://plavba.nsaf.sk/vodne-cesty/moznosti-plavby-malych-plavidiel/prehľad-vodne-cesty/>. A táblázat víziút-szakaszonként tartalmazza többek között a víziút nevét, az érintett folyamkilométer-szakaszt, a vonatkozó hajózási intézkedést (plavebné opatrenie), a víziút figyelt vagy nem figyelt jellegére vonatkozó besorolást (sledovanost'), valamint a víziút osztályát.

Ez a legjobban használható forrás annak megállapítására, hogy egy adott szakasz figyelt víziút (sledovaná vodná cesta), távlati szempontból figyelt víziút (výhládovo sledovaná vodná cesta) vagy más besorolású víziút-e. A táblázatban például a Duna 1880,20–1708,20 fkm közötti szakasza (beletartozik a magyar-szlovák határszakasz) figyelt víziútként (sledovaná vodná cesta) szerepel; ez a szlovákiai Duna-szakaszt jelöli, nagyjából Pozsony/Dévény térségétől (Bratislava/Devín) Helemba térségéig (Chľaba), ahol a magyar oldalon a határszakaszon többek között Rajka, Dunakiliti, Medve, Komárom, Esztergom és Szob térsége érintett.

Pontosításként fontos jelezni, hogy a teljes 1880,20–1708,20 fkm közötti szakasz nem kizárólag magyar-szlovák határszakasz: a magyar-szlovák közös Duna-szakaszt a vízügyi dokumentumok jellemzően az 1850,20–1708,20 fkm közötti szakasszal azonosítják.



Alkohol és bódult állapot

A CEVNI kifejezetten előírja, hogy a hajó vezetőjének, valamint a hajó irányításában közreműködő személyeknek olyan fizikai és szellemi állapotban kell lenniük, amelyet nem befolyásol hátrányosan

fáradtság vagy intoxikált állapot. **Ez a tilalom az alkohol, a kábítószer, a gyógyszer vagy más anyag hatására kialakuló, a biztonságos hajóvezetést rontó állapotra egyaránt kiterjed.**

A kishajón tartózkodók magatartása

A CEVNI alapján a kishajón tartózkodó személyek magatartása nem veszélyeztetheti sem a hajót, sem a hajózást, és nem akadályozhatja a vezetőt a biztonságos közlekedésben.

A vezető utasításai

A CEVNI kimondja, hogy a kishajón tartózkodó más személyek kötelesek eleget tenni a hajó vezetője által a biztonságos hajózás és a fedélzeti rend érdekében adott utasításoknak.

Éjszakai és korlátozott látási viszonyok közötti közlekedés

A kishajókra éjszaka is vonatkoznak a CEVNI fényjelzési szabályai. Korlátozott látási viszonyok között a szabályozás még szigorúbb: a kishajó csak akkor közlekedhet, ha a szükséges technikai és kommunikációs feltételek teljesülnek. A rekreációs célú, egyszerűbb felszereltségű járműveknél ez a gyakorlatban rendszerint azt jelenti, hogy az ilyen körülmények közötti közlekedés nem reális.

Külön hajózási intézkedések

Szlovákiában egyes vízterületekre külön hajózási intézkedések is vonatkozhatnak. A Dunacsún–Bős (Gabčíkovo) rendszerben például a kishajónak az áthaladási szándékát még a csatornába való belépés előtt jeleznie kell a zsilipirányító központnak. Ugyanakkor a bevezető csatornában tilos a közlekedés a saját gépi hajtással nem rendelkező kishajóknak. Ez azt jelenti, hogy a tipikus evezős vízitúrás eszközök számára ez a szakasz nem használható, és az útvonaltervezésnél külön ellenőrzést igényel.

4.5. VEZETÉSI JOGOSULTSÁGOK ÉS ÉLETKORI FELTÉTELEK

A magyar és a szlovák szabályozás közötti fő különbség

A szlovák szabályozásban a rekreációs célú vízi járművek vezetésénél nem a magyar csónak–vízi sporteszköz felosztás a meghatározó, hanem az, hogy az adott kishajó vezetése képesítéshez kötött-e. A szabályozás középpontjában ezért nem a tipikus evezős túraeszközök vezetőjére vonatkozó általános személyi feltételrendszer áll, hanem a képesítésköteles járművek köre, a hozzájuk kapcsolódó kategóriák, valamint az életkori és kivételi szabályok.

Mikor kell képesítés?

Kishajó-vezetői szakmai képesítés szükséges, ha a jármű össztömege a megengedett hasznos terheléssel együtt meghaladja az 1 000 kg-ot, vagy a motor teljesítménye legalább 4 kW (5,4 LE), vagy a vitorlafelület nagyobb 12 m²-nél. A szlovák oldalon tehát a vezetési jogosultságot elsősorban ezek a műszaki küszöbértékek határozzák meg. A szlovák szabályozásban külön kell kezelni a vezetői képesítés és a nyilvántartásba vétel küszöbeit. Kishajó-vezetői képesítés szükséges, ha a kishajó gépi hajtóberendezésének teljesítménye 4 kW vagy annál nagyobb, miközben a nyilvántartásba vételi kötelezettség motoros jármű esetében főszabály szerint csak 11 kW feletti teljesítménynél merül fel. Ezért egy 4–11 kW közötti motorral hajtott kishajó vezetése Szlovákiában képesítésköteles lehet akkor is, ha a jármű a teljesítménye alapján nem esik nyilvántartásba vételi kötelezettség alá.

A képesítés kategóriái

A szlovák rendszer a vezetési jogosultságot több kategóriára bontja. Az A kategória a 4–20 kW teljesítményű, saját gépi meghajtású kishajókra, a B kategória a 20 kW feletti saját gépi meghajtású kishajókra, a C kategória a 12 m²-nél nagyobb vitorlafelületű vitorlás kishajókra, a D kategória pedig a saját gépi meghajtás nélküli, személyszállításra szolgáló, 1 000 kg-ot meghaladó kishajókra vonatkozik.

Életkori feltételek

Az A kategóriánál a vizsgára bocsátás alsó korhatára 15 év, a B, C és D kategóriáknál 18 év. A jelentkezőnek képesítő tanfolyamot kell elvégeznie, vizsgát kell tennie, és három hónapnál nem régebbi orvosi alkalmassági vélemény is csatolnia kell.

Képesítés nélküli vezetés kivételes esetei

A törvény két kifejezett kivételt ismer. Az egyik a sportcélú kishajókra vonatkozik: vezetői bizonyítvány nélkül is használható a kizárólag sportcélú, saját gépi meghajtású kishajó, ha a motor teljesítménye legalább 4 kW, a hajótest hossza legfeljebb 20 m, a használó regisztrált sportoló, legalább 8 éves, és a használat a hajózási intézkedésben kijelölt vízfelületen, sporttevékenység keretében történik. A 15 év alatti személyek esetében emellett irányadó az a szabály is, hogy kishajót csak olyan személy kíséretében vezethetnek, aki ismeri a járművezetési technikát és a vonatkozó szabályokat.

A képesítéshez nem kötött vezetés szabályozási sajátossága

A szlovák szabályozás nem tartalmaz a magyar rendszerhez hasonló, külön felsorolt általános személyi feltételrendszert a képesítéshez nem kötött, tipikus kis rekreációs vízi járművek vezetőjére. A hangsúly azon van, hogy az adott jármű a képesítésköteles körbe tartozik-e, és ha igen, milyen kategóriájú jogosultság szükséges hozzá.

Gyakorlati jelentőség a vízitúra-szervezésben

A Csallóköz térségében szervezett túráknál ezért elsőként mindig azt kell tisztázni, hogy az adott jármű beleesik-e a képesítésköteles körbe. A tipikus, kézi hajtású, nyilvántartásba nem tartozó túraeszközöknél általában nem a vezetői engedély megléte a központi kérdés, míg motoros, vitorlás vagy nagyobb személyszállító kishajóknál a kategória, az életkor és az esetleges kivételek pontos ellenőrzése is szükséges.²²

Külföldi vezető esetében a szlovák hatósági tájékoztatás alapján az UNECE 40. sz. határozata szerinti, arra jogosult hatóság által kiadott nemzetközi kedvtelési célú kishajó-vezetői okmány Szlovákia területén elfogadott. Ezért a határon átnyúló túrákban vagy szlovák vízen használt, képesítésköteles motoros vagy vitorlás járművek vezetőinél olyan okmány megléte szükséges, amely a szlovák képesítési követelmények szempontjából is elfogadható.

22 [A Szlovák Közlekedési Hatóság 1/2022. számú vizsgaszabályzata a kishajó-vezetői szakmai vizsgákról](#)



Magyarországon az UNECE 40. sz. határozata szerinti nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői okmánnyal kapcsolatban a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont ad hivatalos tájékoztatást. Az okmány igénylésére, cseréjére, pótlására, az ügyintézési helyszínekre és a szükséges mellékletekre vonatkozó gyakorlati információk a Vizsgaközpont „Kedvtelési célú hajósok okmányai (belvízi, tengeri)” című oldalán érhetők el:

<https://vizsgakozpont.hu/hajozas/kedvtelesi-celu-hajosok-okmanyai-belvizi-tengeri>

Határvízen, így különösen a Duna magyar–szlovák közös szakaszán a helyzet külön ellenőrzést igényel. A Duna nemzetközi víziút, de a szabad hajózás elve nem jelenti azt, hogy a hajós mentesülne az érintett államok által megállapított hajózási, biztonsági vagy képesítési szabályok alól. Ha egy magyar hajós olyan járművel lép szlovák vízterületre vagy olyan közös szakaszon közlekedik, ahol a szlovák szabályok alkalmazása felmerülhet, akkor nem elegendő a magyar képesítési küszöbökből kiindulni. Magyarországon egy 7 méternél rövidebb, legfeljebb 14,7 kW-os (kb. 20 LE-s) motorral hajtott csónak - ha egyéb feltételei alapján is csónaknak minősül - nem igényel kishajó-vezetői engedélyt, de a csónakvezetés személyi feltételeinek teljesülniük kell. Szlovákiában viszont a 4 kW feletti saját gépi meghajtású kishajók vezetése már képesítési kategóriához kapcsolódhat, ezért egy 14,7–15 kW-os (kb. 20 LE-s) motoros csónak vezetőjének jogosultságát a szlovák hatóság ellenőrizheti. A gyakorlatban célszerű a hajóban tartani a motor teljesítményét igazoló dokumentumot és lehetőség szerint olyan magyar jog szerinti igazolást vagy tájékoztatást, amely bemutatja, hogy az adott jármű Magyarországon milyen feltételekkel vezethető engedély nélkül.

4.6. A SZERVEZETT VÍZI TÚRÁK ÉS A TÚRAVEZETÉS SZABÁLYAI

A szlovák szabályozás a szervezett vízi túrák esetében nem külön, önálló túravezetői képesítésre épül. A jogi keretet a kishajók vezetésére, a vezető szakmai alkalmasságára, valamint a vízi közlekedés biztonságára vonatkozó általános szabályok alkotják. A szervezett túrák megítélésénél ezért elsősorban annak van jelentősége, hogy az adott jármű vezetése képesítéshez kötött-e, ki vezeti ténylegesen a járművet, és vannak-e az érintett vízterületre vonatkozó külön közlekedési vagy használati feltételek.

Vízitúra-vezetői képesítés

A szlovák általános szabályozás nem határoz meg önálló vízitúra-vezetői képesítést a szervezett evezős túrák vezetésére. Ha a használt jármű vezetése képesítéshez kötött, a vezetőnek a megfelelő kishajó-vezetői jogosultsággal kell rendelkeznie. Ha a jármű nem tartozik a képesítésköteles körbe, a szabályozás nem ír elő külön túravezetői képesítést.

Bejelentési kötelezettség

A szervezett evezős vízitúrákhoz a szlovák általános szabályozás nem kapcsol külön, általános bejelentési kötelezettséget. Ettől függetlenül egyes vízterületeken vagy egyes tevékenységeknél a Közlekedési hatóság (Dopravný úrad) hajózási intézkedései (hajósoknak szóló hirdetmények) további feltételeket, korlátozásokat vagy tilalmakat állapíthatnak meg, ezért az útvonal megtervezésekor mindig ellenőrizni kell, hogy az adott vízterületre van-e hatályos külön intézkedés.

A túravezető megjelölése

A szlovák szabályozás nem ír elő külön megjelölést a szervezett vízitúrát vezető személy járművére. A kishajók vezetésére vonatkozó szabályok a vezető szakmai alkalmasságát és a jármű üzemeltetésének feltételeit rendezik, de nem kapcsolnak ehhez külön, a csoportot vezető járműre vonatkozó jelzési kötelezettséget.

A vezető felelőssége

A szervezett túrán a csoport irányítását végző személy szerepe abból következik, hogy ő vezeti a járművet, illetve felel a biztonságos közlekedésért. A szlovák törvény a hajó vezetőjét teszi felelőssé a hajózással összefüggő kötelezettségek teljesítéséért, és ezt a felelősségi logikát a kishajók vezetésére is kiterjeszti. Ennek gyakorlati jelentősége az, hogy szervezett program esetén is egyértelműen meg kell határozni, ki minősül a jármű vezetőjének, és ki felel a résztvevők biztonságáért.

Gyakorlati jelentőség a vízitúra-szervezésben

A szervezett túrák előkészítésénél ezért elsősorban azt kell tisztázni, hogy az adott jármű vezetése képesítéshez kötött-e, és ki vezeti ténylegesen a járművet. Ha a jármű képesítésköteles, a vezetőnek a megfelelő kishajó-vezetői jogosultsággal kell rendelkeznie. Az adott vízterületre vonatkozó hajózási intézkedések és helyi használati korlátozások ellenőrzését a 4.7. alfejezet tárgyalja.²³

23 Közlekedési hatóság (Dopravný úrad): Plavebné opatrenia. <https://playba.nsaf.sk/plavebna-bezpecnost/plavebne-opatrenia/>

4.7. REKREÁCIÓS HASZNÁLATRA VONATKOZÓ KÖZLEKEDÉSI ÉS TERÜLETHASZNÁLATI SZABÁLYOK

A rekreációs célú vízi használatnál nem elegendő a jármű kategóriáját és a vezetésre vonatkozó szabályokat ellenőrizni. A használat jogszerűsége attól is függ, hogy az adott vízterület meg van-e nyitva kishajók számára, vonatkozik-e rá hatályos hajózási intézkedés, és vannak-e olyan helyi korlátozások, amelyek a vízfelület használatát időben, térben vagy rendeltetés szerint korlátozzák.



A használható vízterületek ellenőrzése

A Közlekedési hatóság (Dopravný úrad) külön hivatalos áttekintő felületeken teszi közzé, hogy mely víziutak és mely zárt vízterületek használhatók kishajóval. A zárt vízterületek körébe jellemzően tavak, víztározók és más, a folyami fő víziutaktól elkülönülő állóvizek tartoznak. Ezeknél a vízfelületeknél a használati feltételek sok esetben eltérnek a nyílt víziutak szabályaitól, ezért a rekreációs program megtervezésekor külön kell ellenőrizni a rájuk vonatkozó előírásokat. Ezekről ezen az oldalon lehet tájékozódni: <https://plavba.nsaf.sk/vodne-cesty/moznosti-plavby-malych-plavidiel/prehľad-uzavreté-vodne-cesty/>, illetve itt: <https://plavba.nsaf.sk/wp-content/uploads/sites/4/2014/07/PO42-2019-UVC.pdf>

Hajózási intézkedések és helyi korlátozások

A szlovák vízterületeken a rekreációs használat feltételeit nemcsak a jármű kategóriája és a vezetésre vonatkozó szabályok határozzák meg, hanem az adott vízterületre kiadott hajózási intézkedések is. Ezek időszakos korlátozásokat, tilalmakat, eltérő közlekedési rendet vagy egyes tevékenységekre vonatkozó külön feltételeket állapíthatnak meg. Ezért a túra megtervezésekor minden esetben ellenőrizni kell, hogy az érintett víziútra vagy zárt vízterületre vonatkozik-e hatályos hajózási intézkedés. A hivatalos információk a Közlekedési hatóság hajózásbiztonsági felületén érhetők el: <https://plavba.nsaf.sk/plavebna-bezpecnost/>.



Fürdőzés

Szlovákiában a szabad vízben való fürdőzésre nem található a magyar 46/2001. (XII. 27.) BM rendelethez hasonló, egységes, általános tiltási listát tartalmazó szabályozás. A fürdés jogszerűsége és biztonságossága elsősorban az adott vízterület státuszától, a vízminőségi besorolástól, a természetes fürdőhely kijelölésétől, a közegészségügyi hatóság aktuális tájékoztatásától, valamint a hajózási és természetvédelmi korlátozásoktól függ. Közforgalmú kikötőben a szlovák belvízi hajózási törvény kifejezetten tiltja a kijelölt helyeken kívüli fürdést. Ezért túraszervezői gyakorlatban Szlovákiában csak olyan helyen célszerű fürdőzést tervezni, ahol a fürdés nem tiltott, a vízminőségről van aktuális tájékoztatás, és a helyszín nem ütközik hajózási, kikötői vagy természetvédelmi korlátozásba.

A gyakorlati tájékozódás elsődleges forrása a szlovák közegészségügyi hivatal (Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky – ÚVZ SR) felülete, ahol a természetes fürdővizekre és fürdőhelyekre vonatkozó aktuális vízminőségi információk, térképes kereső és szezonális tájékoztatók érhetők el. A vízminőség térképes megjelenítője külön jelzi a természetes vízfelületeket és a mesterséges fürdőhelyeket, valamint azokat a helyeket is, amelyeket a lakosság fürdésre használ. (<https://www.uvzsr.sk/web/uvz/kvalita-vody-na-kupanie-v-mapach>)

Hajózási szempontból a szlovák közlekedési hatóság (Dopravný úrad), illetve annak belvízi hajózási területén közzétett hajózási intézkedések (plavebné opatrenia) ellenőrzése indokolt, mert ezek a vízi közlekedés biztonsága, a vízi járművek használata, rendezvények, kikötők vagy egyes vízszakaszok ideiglenes korlátozása miatt a fürdőzésre is hatással lehetnek.

(<https://plavba.nsat.sk/plavebna-bezpecnost/plavebne-opatrenia/>)

Természetvédelmi érintettség esetén a szlovák állami természetvédelmi szervezet (Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky – ŠOP SR) térképes felületén, illetve a szlovák természetvédelmi geoportálon célszerű ellenőrizni, hogy az adott partszakasz vagy víztest védett területen, Natura 2000 területen vagy más korlátozással érintett övezetben található-e. (<https://maps.sopsr.sk/>)

Helyi szinten emellett az érintett település, a fürdőhely vagy a vízterület üzemeltetőjének honlapját, valamint a helyszíni tájékoztató táblákat is ellenőrizni kell, mert a fürdőzés, vízre szállás, partot érés vagy parkolás feltételeit helyi szabályok, üzemeltetői előírások vagy ideiglenes korlátozások is befolyásolhatják.

4.8. TERMÉSZETVÉDELMI ÉS TERÜLETI KORLÁTOZÁSOK

A Csallóköz térségében a vízitúrázás természetvédelmi szempontból eltérő védettségű területeket is érinthet. A védelmi fokozat a térségen belül nem egységes, ezért a túra tervezésekor mindig az adott útvonalszakaszt, partszakaszt vagy mellékágot kell vizsgálni. A **543/2002. sz. szlovák törvény a természet és a táj védelméről** (zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny) alapján³ a **Dunai ártér (Dunajské luhy)** térségében¹ a vízitúrázás során nem elegendő annak ellenőrzése, hogy az adott vízfelületen lehetséges-e a közlekedés: azt is vizsgálni kell, hogy az útvonal milyen védelmi fokozatú területet érint, megengedett-e a partot érés, a pihenő, a táborozás vagy más kísérőtevékenység, és vonatkozik-e a területre aktuális kezelői vagy természetvédelmi korlátozás. A Dunai ártér védett tájvédelmi körzetében általában a második védelmi fokozat az irányadó, de a körzeten belül **természetvédelmi rezervátumok** (prírodné rezervácie), **nemzeti természetvédelmi rezervátumok** (národné prírodné rezervácie), **természeti emlékek** (prírodné pamiatky) és **nemzeti természeti emlékek** (národné prírodné pamiatky) is találhatóak, ahol magasabb, negyedik vagy ötödik fokozat érvényesülhet.

A védelmi fokozatok rendszere

A szlovák természetvédelmi törvény öt védelmi fokozatot különböztet meg, és a korlátozások köre a fokozat emelkedésével szigorodik. Az első fokozat főszabály szerint egész Szlovákia területén érvényes, ha jogszabály vagy külön védetté nyilvánítás ettől eltérően nem rendelkezik.

1. védelmi fokozat: ez az általános, legalacsonyabb szintű védelem, és főszabály szerint egész Szlovákia területén érvényes. Itt a külön területi tilalmak helyett a természet és a táj általános védelmére vonatkozó szabályok alkalmazandók. A vízitúrázás szempontjából ez önmagában rendszerint nem zárja ki a rekreációs használatot, de más jogszabályok, helyi intézkedések vagy speciális védettségek ettől még korlátozhatják a tevékenységet.

2. védelmi fokozat: a vízen való egyszerű áthaladás önmagában nem hozzájárulásköteles tevékenység, ezért abból önmagában nem következik, hogy minden vízitúrához hatósági hozzájárulás kell. Természetvédelmi hozzájárulás akkor szükséges:

- ha a program jellege túlmutat a pusztá közlekedésen, és nyilvános sport- vagy turisztikai eseményként valósul meg,
- ha a programhoz ideiglenes eszköz vagy építmény elhelyezése kapcsolódik, valamint
- ha a vízfolyáson vagy más vízfelületen nem hajózási vagy vízgazdálkodási célú berendezést helyeznek el, illetve akkor is,
- ha a rendezvény hang- vagy fényhatással járó eszközök használatával jár.

Ez azt jelenti, hogy egy egyszerű, áthaladásra korlátozódó vízitúra és egy szervezett, nyilvános, kiegészítő elemekkel járó program nem azonos megítélés alá esik: az előbbi nem tartozik ebben a körben a hozzájárulásköteles tevékenységek közé, az utóbbi viszont igen, ha a felsorolt elemek valamelyikét magában foglalja.

3. védelmi fokozat: itt a mozgás és a területen tartózkodás jóval szigorúbban szabályozott. A vízitúrázás szempontjából ennek akkor van különös jelentősége, ha a program nemcsak áthaladást, hanem partot érést, pihenőt vagy táborozást is tartalmaz. E fokozattól kezdve különösen fontossá válik, hogy megengedett-e a kijelölt útvonalon kívüli mozgás, a táborozás, a sátorozás, a bivakolás, a tűzrakás vagy a nyilvános sport- és turisztikai esemény szervezése. A vízitúránál ez azt jelenti, hogy a part menti megállóhelyek és kiszállási pontok használhatóságát már külön ellenőrizni kell.

4. védelmi fokozat: ez jellemzően a természetvédelmi rezervátumokban (prírodné rezervácie), nemzeti természetvédelmi rezervátumokban (národné prírodné rezervácie), természeti emlékekben (prírodné pamiatky) és nemzeti természeti emlékekben (národné prírodné pamiatky) jelenik meg. A korlátozások itt tovább bővülnek. A törvény alapján többek között tiltott a kutyát szabadon engedni, a vadat etetni vagy csalogatni, és bizonyos tevékenységekhez külön hozzájárulás szükséges. A vízitúrázásban ez elsősorban azt jelenti, hogy a partot érés, a hosszabb pihenő, a csoportos jelenlét vagy a vízfelülethez kapcsolódó egyéb használat már fokozott kockázatot jelenthet, és az útvonalat mindig egyedileg kell ellenőrizni.

5. védelmi fokozat: ez a legszigorúbb védelmi szint. Itt a negyedik fokozat korlátozásai is fennmaradnak, és további tilalmak lépnek melléjük: tilos például az erdőállományba beavatkozni, a vegetáció- és talajtakarót megbontani, állatot legeltetni vagy itatni, erős fényforrással megvilágítani a területet, zavarni a csendet, állatot befogni vagy elejteni, a vizes élőhely állapotát megváltoztatni vagy a vízfolyás medrét módosítani, építményt elhelyezni vagy növényeket telepíteni. A vízitúrázásban ez azt jelenti, hogy az ilyen területekhez kapcsolódó partszakaszok, mellékágak vagy kiszállóhelyek használata külön vizsgálat nélkül nem tekinthető megengedettnek.

Tájékozódás a védettségről és az aktuális korlátozásokról

A túraútvonal tervezésekor a szlovákiai védettségi szintek ellenőrzéséhez a Szlovák Köztársaság Állami Természetvédelmi Hivatalának térképi felületét célszerű használni: <https://maps.soprs.sk/>. A térképen a védelmi fokozatok megjelenítéséhez a „stupne ochrany” réteget kell bekapcsolni a képernyő baloldalán az Ochrana Prírody alatt. Ekkor a képernyő jobboldalán a Legenda részen megjelennek az egyes védelmi fokozatokhoz tartozó színek kódok. A térkép használata azért fontos, mert a túraútvonal egyes szakaszain, mellékágain és megállóhelyein eltérő védettségi szint és eltérő használati feltétel lehet irányadó. A természetvédelmi szempontból érzékeny szakaszokon az, hogy a vízfelületen lehetséges az áthaladás, nem jelenti automatikusan azt, hogy a kapcsolódó partszakaszok is szabadon használhatók. A Csallóköz térségében a természetvédelmi védettség mozaikos, ezért ugyanazon túraútvonalon belül is eltérhet az egyes mellékágak, partszakaszok és megállóhelyek használhatósága. A természetvédelmi korlátozásokat nemcsak az útvonal kijelölésekor, hanem közvetlenül a túra előtt is célszerű ismét ellenőrizni.

Hol lehet engedélyt vagy hozzájárulást kérni?

Ha a tervezett tevékenység a természetvédelmi törvény alapján hozzájáruláshoz vagy engedélyhez kötött, a kérelmet az érintett terület szerint illetékes természetvédelmi hatósághoz kell benyújtani. A Dunai ártér térségében ez az útvonal pontos helyétől függően különösen a Pozsonyi járási hivatal (*Okresný úrad Bratislava*), a Dunaszerdahelyi járási hivatal (*Okresný úrad Dunajská Streda*) vagy a Komáromi járási hivatal (*Okresný úrad Komárno*) környezetvédelmi szervezeti egysége lehet.²⁴²⁵²⁶



24 Dunai ártér (Dunajské luhy) védett tájvédelmi körzet (Chránená krajinná oblasť Dunajské luhy), hivatalos kezelői oldal: <https://chkodunajskeluhy.sopsr.sk/>

25 543/2002. sz. szlovák törvény a természet és a táj védelméről (zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny), hatályos időállapot 2026. január 1-jétől: <https://static.slov-lex.sk/static/SK/ZZ/2002/543/20260101.html>

26 Az engedélyt vagy hozzájárulást az érintett terület szerint illetékes természetvédelmi hatóságnál kell kezdeményezni; a Dunai ártér térségében ez különösen a Pozsonyi járási hivatal (Okresný úrad Bratislava), a Dunaszerdahelyi járási hivatal (Okresný úrad Dunajská Streda) vagy a Komáromi járási hivatal (Okresný úrad Komárno) lehet.

5. ÖSSZEHAISONLÍTÓ ELEMZÉS

A magyar és a szlovák szabályozás összehasonlításánál általános tapasztalat, hogy a magyar rendszer a rekreációs célú vízi közlekedés és vízitúrázás szempontjából több területen részletesebb, tagoltabb és közvetlenebb eligazítást ad, míg a szlovák szabályozás több ponton általánosabb keret-szabályokra, illetve háttérnormákra épül. Ez nem feltétlenül jelent tartalmilag enyhébb vagy szigorúbb rendszert, de azt igen, hogy az egyes szabályozási kérdések nem azonos mélységben és nem azonos szerkezetben jelennek meg a két országban. Az alábbi alfejezetek ezért nem pusztán az egyes szabályok tartalmi eltéréseit mutatják be, hanem azt is, hogy ezek az eltérések milyen gyakorlati következménnyel járnak a határon átnyúló vízitúrák szervezése során.

5.1. FOGALMI ÉS KATEGÓRIABELI ELTÉRÉSEK

A két ország szabályozása közötti egyik legfontosabb eltérés a járműkategóriák szintjén jelenik meg. A magyar rendszer a rekreációs célú vízi járműveket több, egymástól elkülönített kategóriában kezeli, míg a szlovák szabályozás a vizsgált körben alapvetően a kishajó fogalmára épül. Ennek jelentősége túlmutat a terminológián, mert a besorolás kihat a későbbi felszerelési, vezetési és használati szabályokra is.

A gyakorlati különbség lényege az, hogy ugyanaz a jármű – különösen a kajak, a kenu vagy az evezős csónak – a két oldalon nem azonos jogi logika szerint kerül besorolásra. A határon átnyúló túrák szervezésénél ezért már a kiinduló kategorizálást is tudatosan kell kezelni, mert ez később a felszerelési követelményekre, a vezetési feltételekre és más biztonsági szabályokra is kihat. A fogalmi eltérések egyben azt is jelzik, hogy a két ország közötti közelítés egyik indokolt iránya a közös értelmezési keretek és az egységesebb tájékoztatási logika kialakítása lehet.

Fontos különbség még, hogy a nyilvántartási előírások eltérnek a két országban. Szlovákiában a 11 kW feletti motorteljesítmény már nyilvántartásba vételi kötelezettséggel járhat, míg Magyarországon csak 14,7 kW-tól (20 LE). A szlovák hatóságok kérhetik a nyilvántartás igazolását erre tekintettel. Szlovák vizekre történő átlépés előtt a 11 kW feletti motoros csónaknál célszerű előzetesen egyeztetni a szlovák hajózási hatósággal vagy vízirendészettel arról, hogy milyen okmányt, azonosítást vagy igazolást fogadnak el, ha a jármű Magyarországon nem lajstromköteles. A fedélzeten legalább a tulajdonjogot vagy használati jogot igazoló iratot, a motor teljesítményét igazoló dokumentumot, valamint lehetőség szerint egy magyar jog szerinti tájékoztatást vagy igazolást érdemes tartani arról, hogy az adott jármű Magyarországon csónakként nem nyilvántartásba vételre kötelezett.

5.1. TÁBLÁZAT: A FELSZERELÉSI ÖSSZEHASONLÍTÁSBAN HASZNÁLT VÍZITÚRA-ESZKÖZÖK KATEGÓRIÁI

Ez a táblázat az 5.3.HU és 5.3.SK táblázat oszlopait határozza meg. A kategóriák a vízitúrákban jellemzően használt eszközökre épülnek; ahol a magyar és a szlovák szabályozás eltérő fogalmi rendszert használ, a megnevezés az összehasonlíthatóságot szolgálja.

Kategória az 5.3. táblázatban	Jellemzők	A felszerelés-összehasonlító táblázatban való használat
HU csónak	• emberi erővel hajtott, felépítménnyel nem rendelkező vízijármű, ha a testhossza 20 m-nél kisebb • szélerővel hajtott vízijármű, ha a hossza 7 m-nél kisebb és a vitorlafelülete 10 m²-nél kisebb • gépi berendezéssel hajtott vízijármű, ha a hossza 7 m-nél kisebb és a motor teljesítménye legfeljebb 14,7 kW, azaz kb. 20 LE • ide tartoznak az egyéb evezős csónakok és túracsonakok is, ha a fenti feltételeknek megfelelnek • nyilvántartásba vétele nem kötelező, ha csónaknak minősül	Az általános magyar csónakszábályok kiinduló kategóriája. A táblázatban minden olyan esetben ezt kell alapul venni, amikor az adott eszközre nincs külön eltérő szabály.
HU kajak/kenu	• a magyar szabályozás szerint a csónak körébe tartozó, emberi erővel hajtott, felépítménnyel nem rendelkező vízitúra-eszköz • túrakajak: jellemzően 1-2 személyes, evezővel hajtott eszköz • túrakenu: jellemzően 2-7 személyes, evezővel hajtott eszköz • ide sorolhatók a vízitúrákon használt, a túrake-nukhoz hasonló nagyobb evezős csónakok is, ha a csónak feltételeinek megfelelnek • nyilvántartásba vétele nem kötelező, ha a csónak jogszabályi fogalmának megfelel	A HU csónak alkategóriájaként szerepel. A táblázatban csak ott tér el a HU csónak oszloptól, ahol a jogszabály a kajakra, kenura vagy hasonló evezős eszközre külön kivételt ad.
HU SUP	• állva evezős deszka, felfújható vagy merev testű kivitelben • vízen való közlekedésre alkalmas, rendeltetésszerű használat esetén úszóképes és kormányozható eszköz • nem csónakként, hanem vízi sporteszközként kezelendő • emberi erővel, lapáttal hajtott eszköz • nyilvántartásba vétele nem kötelező, ha nem gépi hajtású vízi sporteszközként használják	Külön oszlopban szerepel, mert a SUP-ra nem a HU csónak szerinti felszerelési logika alkalmazandó. A táblázat a vízi sporteszközre vonatkozó szabályokat tartalmazza.

Kategória az 5.3. táblázatban	Jellemzők	A felszerelés-összehasonlító táblázatban való használat
HU 20 LE alatti motorcsónak	- gépi berendezéssel hajtott csónak - hossza 7 m-nél kisebb - motorjának teljesítménye legfeljebb 14,7 kW, azaz kb. 20 LE - vízitúráknál jellemzően kísérő vagy biztosító célra használt kisebb motoros eszköz - nyilvántartásba vétele nem kötelező, ha a jármű a fenti méret- és teljesítményhatárokon belül csónaknak minősül	A magyar csónak kategória gépi hajtású változata. A táblázatban azért szerepel külön, mert a motoros jelleg miatt a felszerelési és használati szabályok több ponton eltérhetnek az evezős eszközöktől.
SK csónak megfelelője	- a szlovák szabályozásban jellemzően kishajóként értelmezhető - hajótesthossza 20 m-nél kisebb - legfeljebb 12 utas szállítására szolgál - nem más, nem kishajónak minősülő jármű vontatására, tolására vagy mellévett alakzatban való továbbítására építették - nem komp és nem úszómunkagép - vízitúrákban kézi hajtású, gépi hajtás nélküli evezős eszközként jelenik meg - az 5.2. táblázatban nyilvántartásba vételre nem kötelezett, 500 kg alatti, gépi hajtás nélküli kishajóként kezelendő	A magyar csónak gyakorlati szlovák megfelelője. Nem szó szerinti jogi megfeleltetés, hanem a vízitúrákban használt, kisebb kézi hajtású eszközök összehasonlító kategóriája.
SK kajak/kenu megfelelője	- a szlovák oldalon használt kajakok, kenuk és hasonló evezős túraeszközök - hajótesthosszuk jellemzően 20 m alatti - legfeljebb 12 utas szállítására alkalmasak - emberi erővel, evezővel vagy lapáttal hajtott eszközök - nem saját gépi meghajtásúak - jellemzően nyilvántartásba vételre nem kötelezett, 500 kg alatti, gépi hajtás nélküli kishajóként kezelendő	Az SK csónak megfelelőjének alcsoportja. Azért indokolt külön eltérést feltüntetni, mert a kajak/kenu használatára az általános kisebb kézi hajtású eszközökhöz képest más szabály vagy ajánlás vonatkozik.

Kategória az 5.3. táblázatban	Jellemzők	A felszerelés-összehasonlító táblázatban való használat
SK SUP megfele-lője	• állva evezős deszka, felfújható vagy merev testű kivitelben • emberi erővel, lapáttal hajtott rekreációs eszköz • a szlovák rendszerben nem jelenik meg a magyar SUP-kategóriával azonos szerkezetben • a gyakorlati összehasonlításban külön vízitúra-eszközként kezelendő • jellemzően nyilvántartásba vételre nem kötelezett, gépi hajtás nélküli rekreációs eszközként kezelendő	Külön oszlopban szerepel, mert a magyar oldalon a SUP önálló vízi sporteszköz-logikát követ, míg a szlovák oldalon a felszerelési és biztonsági megközelítés nem ugyanilyen bontásra épül. A SUP szlovákiai megítélése a magyar kategóriarendszerrel nem feleltethető meg teljesen közvetlenül; a táblázat ezért gyakorlati, biztonsági szempontú összehasonlító kategóriaként kezeli.
SK kisebb motoros hajó	• saját gépi meghajtású kisebb hajó • hajótesthossza 20 m-nél kisebb • legfeljebb 12 utas szállítására szolgál • nem más, nem kishajónak minősülő jármű vontatására, tolására vagy mellévett alakzatban való továbbítására építették • vízitúráknál jellemzően kísérő vagy biztosító motoros eszközként jelenhet meg • nyilvántartásba vétele akkor nem kötelező, ha a motorteljesítmény 11 kW (kb. 15 LE) alatt marad; 11 kW felett nyilvántartásba vételre kötelezett lehet	A kézi hajtású eszközöktől elkülönítve szerepel. Azért indokolt külön oszlopként kezelni, mert a motoros jelleg a felszerelési és használati szabályoknál önálló szempont.

Megjegyzés: a táblázat a felszerelési összehasonlításhoz használt gyakorlati kategóriákat rögzíti. Nem helyettesíti a részletes jogszabályi értelmezést, hanem az 5.3.HU és 5.3.SK táblázatok egységes olvasását segíti.

5.2. VÍZIKÖZLEKEDÉSI SZABÁLYOK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

A két ország között ezen a területen nem elsősorban a közlekedésbiztonsági alapelvekben van különbség, hanem abban, hogy a szabályok milyen szerkezetben és milyen részletezettséggel jelennek meg. A részletesen vizsgált fő területek – így különösen a biztonságos közlekedés, a hajóút használata, a más járművekhez való igazodás, valamint a vezető felelőssége – mindkét oldalon azonos szabályozási tárgykörként jelennek meg, de nem azonos mélységben és nem azonos rendszerben. Magyarországon ezek az előírások közvetlenebbül követhetők, ezért a vízitúra-szervezők számára általában könnyebben áttekinthető, hogy mely magatartások megengedettek, illetve melyek esnek tilalom vagy korlátozás alá.

Szlovákiában ugyanazon fő területek szabályozása általánosabb keretben jelenik meg, ezért a tipikus túrahelyzetek megítéléséhez gyakrabban kell együtt értelmezni a belvízi hajózás keretszabályait, a CEVNI releváns előírásait és adott esetben a hatósági intézkedéseket is. A különbség tehát nem abban áll, hogy más kérdéseket szabályozna a két rendszer, hanem abban, hogy az azonos kérdések mennyire közvetlenül és mennyire részletezetten jelennek meg. A gyakorlati következmény az, hogy a két oldalon nem azonos szerkezetű szabályozási környezetben kell útvonalat tervezni és kockázatot értékelni. Emiatt a közelítés egyik reális iránya az egységesebben felépített és könnyebben használható tájékoztatási rendszer kialakítása lehet.



5.3. ALAPVETŐ BIZTONSÁGI ÉS RÖGZÍTŐ FELSZERELÉSEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

Az alapfelszerelések körében a két ország szabályozása nem azonos logikát követ. A legfontosabb eltérések a kötelező felszerelési elemek körében, azok részletezettségében, valamint a mentő- vagy úszást segítő mellény használatának megítélésében jelennek meg.

5.3.HU táblázat: Alapvető biztonsági és rögzítő felszerelések magyarországi vízitúra-eszközök szerint

Felszerelés / szabály	HU csónak	HU kajak/kenu	HU SUP	HU 20 LE alatti motorcsónak
Mentőmellény a járműben / eszköz-nél¹	Kötelező: a 14 év alattiak és az úszni nem tudó felnőttek számának megfelelően, de legalább 1 db.	Kötelező: a 14 év alattiak és az úszni nem tudó felnőttek számának megfelelően, de legalább 1 db.	Nem értelmezhető hajóban tartott felszerelésként.	Kötelező: a 14 év alattiak és az úszni nem tudó felnőttek számának megfelelően, de legalább 1 db.
Mentő- vagy úszást segítő mellény vise-lése²	Kötelező viselni annak, aki 14 év alatti, nem tud úszni, vagy a csónakban állva evez.	Kötelező viselni annak, aki 14 év alatti, nem tud úszni, vagy az eszközön állva evez.	Kötelező: mentőmellény. Emberi erővel hajtott vízi sporteszközön a 14 év feletti, úszni tudó személy esetében legalább úszást segítő mellény vagy biztonsági bokapánt is elegendő.	Kötelező viselni annak, aki 14 év alatti, nem tud úszni, vagy a csónakban állva tartózkodik, ha erre a használati helyzet miatt sor kerül.
Evező / lapát	Kötelező: legalább 1 db; a darabszám igazodjon a hajtás módjához és a személyek számához.	Kötelező: legalább 1 db; a darabszám igazodjon a hajtás módjához és a személyek számához.	A lapát a rendeltetésszerű használat eszköze; nem külön csónakfelszerelési követelmény.	Kötelező: legalább 1 db.
Horgony / rögzítő eszköz	Kötelező: 1 db horgony vagy egyenértékű rögzítő eszköz; a horgony tömege legalább a csónak horgony nélküli tömegének 5%-a.	Nem kötelező.	Nem kötelező.	Kötelező: 1 db horgony vagy egyenértékű rögzítő eszköz; a horgony tömege legalább a csónak horgony nélküli tömegének 5%-a.
Kötél / lánc	Kötelező: legalább 10 fm, kikötésre és horgonyzásra alkalmas köté vagy lánc.	Nem kötelező.	Nem kötelező.	Kötelező: legalább 10 fm, kikötésre és horgonyzásra alkalmas köté vagy lánc.
Vízmerő / szivacs	Kötelező: 1 db, legalább 1 liter űrméretű vízmerő eszköz.	Nem kötelező.	Nem kötelező.	Kötelező: 1 db, legalább 1 liter űrméretű vízmerő eszköz.
Fehér fény³	Kötelező napnyugtától napkeltéig és korlátozott látási viszonyok között: elektromos, fehér fényű, irányítható fényforrás.	Kötelező napnyugtától napkeltéig és korlátozott látási viszonyok között: elektromos, fehér fényű, irányítható fényforrás.	Nem csónakfelszerelési elem; éjszakai vagy korlátozott látási viszonyok között fehér fényű jelzőeszköz használata biztonsági okból erősen javasolt.	Kötelező napnyugtától napkeltéig és korlátozott látási viszonyok között: elektromos, fehér fényű, irányítható fényforrás.

Táblázati lábjegyzetek - Magyarország

1. Mentőmellény a járműben / eszköznél: A járműben tartási kötelezettség és a viselési kötelezettség nem azonos. Csónakban annyi mentőmellényt kell tartani, ahány 14 év alatti személy és úszni nem tudó felnőtt tartózkodik benne, de legalább 1 darabot. Ez önmagában nem jelenti azt, hogy minden felnőtt, úszni tudó személynek folyamatosan viselnie is kell a mentőmellényt.
2. Mentő- vagy úszást segítő mellény viselése: Csónakban mentőmellényt kell viselnie a 14 év alatti személynek, az úszni nem tudó személynek, valamint annak, aki a csónakban állva evez. SUP-on - vízi sporteszközként - a használó főszabály szerint mentőmellényt visel; emberi erővel hajtott vízi sporteszközön a 14 év feletti, úszni tudó személy esetében legalább úszást segítő mellény vagy biztonsági boka pánt is elegendő.
3. Fehér fény: napnyugtától napkeltéig és korlátozott látási viszonyok között a csónakkal közlekedő személy fehér színű fény láthatóvá tételével köteles jelezni jelenlétét a közeledő vagy közelében közlekedő hajóknak. A SUP vízi sporteszköznek minősül, ezért a csónakokra vonatkozó kötelező felszerelési szabály nem alkalmazható rá automatikusan, de láthatósági és biztonsági okból fehér fényű jelzőeszköz használata indokolt.



5.3.SK táblázat: Alapvető biztonsági és rögzítő felszerelések szlovákiai vízitúra-eszközök szerint

Felszerelés / szabály	SK csónak megfele- lője	SK kajak/kenu megfelelője	SK SUP meg- felelője	SK kisebb motoros hajó
Mentőmellény a járműben / eszköznél⁴	Nem kötelező minimumfelsze- relésként, ha nem nyilvántartott, gépi hajtás nélküli, 500 kg alatti kishajóról van szó.	Nem kötelező minimumfelsze- relésként, ha nem nyilvántartott, gépi hajtás nélküli, 500 kg alatti kishajóról van szó.	Nem kötelező minimumfel- szerelésként.	Kötelező nyitott, nyil- vántartott kishajónál: a legnagyobb megenge- dett személyszámnak megfelelő számú men- tőmellény.
Mentő- vagy úszást segítő mellény vise- lése⁵	Kötelező viselni 15 év alatt és úszni nem tudó sze- mélyeknek; más használóknál nem általános viselési kötelezettség.	Kötelező viselni 15 év alatt és úszni nem tudó sze- mélyeknek; más használóknál nem általános viselési kötelezettség.	Kötelező viselni 15 év alatt és úszni nem tudó személyeknek; más hasz- nálóknál biz- tonsági okból ajánlott.	Kötelező viselni 15 év alatt és úszni nem tudó személyeknek; más személyeknél a jármű- ben tartás és a viselés nem azonos kötelezett- ség.
Evező / lapát	Ajánlott: 2 db evező vagy 1 db lapát.	Ajánlott: 2 db evező vagy 1 db lapát.	A lapát a ren- deltetésszerű használat eszköze; nem külön kötelező felszerelési elem.	Kötelező nyitott, nyil- vántartott kishajónál: 2 db lapát vagy 2 db evező.
Horgony / rögzítő eszköz	Nem kötelező mi- nimumfelszerelés- ként.	Nem kötelező mi- nimumfelszerelés- ként.	Nem kötelező minimumfel- szerelésként.	Kötelező nyitott, nyil- vántartott kishajónál: 1 db horgony láncsal vagy legalább 20 m hosszú kötéllel.
Kötél / lánc	Ajánlott: 1 db, 5 m-nél hosszabb kikötőkötél vagy lánc.	Ajánlott: 1 db, 5 m-nél hosszabb kikötőkötél vagy lánc.	Nem kötelező minimumfel- szerelésként.	Kötelező nyitott, nyil- vántartott kishajónál: 2 db, legalább 15 m hosz- szú kikötőkötél.
Vízmerő / szivacs	Ajánlott: 1 db víz- merő/vízkiöntő esz- köz vagy szivacs.	Ajánlott: 1 db víz- merő/vízkiöntő esz- köz vagy szivacs.	Nem kötelező minimumfel- szerelésként.	Kötelező nyitott, nyil- vántartott kishajónál: 1 db vízmerő/vízkiöntő eszköz vagy szivacs, illetve 1 db szivattyú.
Fehér fény⁶	Kötelező éjszaka: gépi hajtás nélküli kishajónál minden oldalról látható fehér fény.	Kötelező éjszaka: gépi hajtás nélküli kishajónál minden oldalról látható fehér fény.	Kötelező éj- szaka: minden oldalról látható fehér fény.	Kötelező éjszaka: moto- ros kishajónál a kisha- jókra vonatkozó fényjel- zések alkalmazandók; 7 m alatti motoros kis- hajónál minden oldalról látható fehér fény is alkalmazható.

Táblázati lábjegyzetek - Szlovákia

4. Mentőmellény a járműben / eszköznél: A kisebb, nem nyilvántartott, gépi hajtás nélküli, 500 kg alatti kishajóknál a mentőmellény nem szerepel kötelező minimumfelszerelésként. Nyitott, nyilvántartott kishajónál a legnagyobb megengedett személyszámnak megfelelő számú mentőmellény kötelező.

5. Mentő- vagy úszást segítő mellény viselése: A táblázatban szereplő kisebb vízitúra-eszközöknél a viselési kötelezettség a gyakorlati összefoglaló szerint elsősorban a 15 év alatti és az úszni nem tudó személyekre vonatkozik. A járműben tartott mentőmellény és a tényleges viselés itt sem azonos fogalom.

6. Fehér fény: Éjszakai közlekedésnél a kishajókra vonatkozó fényjelzési szabályokból kell kiindulni. A gépi hajtás nélküli kishajó minden oldalról látható fehér fénnel jelez; a kis motoros hajóra a motoros kishajók jelzési logikája irányadó.

Forráshivatkozási megjegyzés: a táblázatok a magyar Hajózási Szabályzat csónakokra, vízi sporteszközökre és fényjelzésekre vonatkozó rendelkezéseit, valamint a szlovák kishajókra vonatkozó felszerelési és fényjelzési logikát foglalják össze gyakorlati ellenőrzőlista-formában.



5.4. EGYÉB HAJÓZÁSI ÉS BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

Az alapfelszerelésen túl a két ország szabályozása több azonos témát rendez: ilyen különösen a vezető alkalmassága, a hajón tartózkodók magatartása, a vezető utasításainak kötelező jellege, valamint az éjszakai vagy korlátozott látási viszonyok közötti közlekedés. A hajón tartózkodók magatartására és a vezető utasításaira vonatkozó alapelv a két oldalon lényegében azonos: a fedélzeten tartózkodók nem veszélyeztethetik a hajót vagy a hajózást, és kötelesek követni a vezető biztonságra és rendre vonatkozó utasításait. Magyarországon ehhez kapcsolódik a menet közbeni állás általános tilalma is, meghatározott kivételekkel, míg Szlovákiában inkább az általános biztonsági és rendfenntartási kötelezettség hangsúlyos. Az éjszakai vagy korlátozott látási viszonyok közötti közlekedésnél szintén közös alapelv a fokozott biztonsági követelmény. A vízitúra-szervezők számára ebből az következik, hogy ezen a területen elsősorban nem új szabályokra, hanem az azonos helyzetekre vonatkozó, kö-zérthető és egységesen szerkesztett tájékoztatásra lenne szükség.

5.5. VEZETÉSI JOGOSULTSÁGOK ÉS ÉLETKORI FELTÉTELEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

A vezetési jogosultságok és életkori feltételek terén a két ország szabályozása részben azonos kérdéseket rendez, de eltérő logika szerint. Mindkét oldalon megjelenik, hogy bizonyos járművek vezetése életkorhoz és – egyes esetekben – külön jogosultsághoz vagy képesítéshez kötött, ugyanakkor a kategóriarendszer eltérései miatt ezek a feltételek nem feleltethetők meg közvetlenül egymásnak.

Vezetési jogosultságok és életkori feltételek összehasonlítása

Gyakorlati helyzet / eszköz	Magyarország	Szlovákia
Egy személy által használt kézi hajtású csónak, kajak vagy kenu	Csónakot az vezethet, aki betöltötte a 14. életévét, tud úszni, a vezetésben kellő gyakorlattal rendelkezik, ismeri a hajózási szabályokat és az igénybe vett vízterület sajátosságait. Külön hatósági vezetői engedély főszabály szerint nem szükséges, ez nem vonatkozik a motoros/vitorlás határértékek feletti járművekre.	A tipikus kézi hajtású, nem nyilván tartott kajak, kenu vagy hasonló túraeszköz vezetéséhez a vizsgált szabályozás alapján nem jelenik meg külön kishajó-vezetői engedélykötelezettség. A szlovák szabályozás nem tartalmaz a magyarhoz hasonló, részletesen felsorolt általános személyi feltételrendszert ezekre az eszközökre.
Több személyes túrakenu vagy több személy által használt csónak	Ha a csónakban – ideértve a kajakot és a kenut is – több személy tartózkodik, indulás előtt vezetőt kell kijelölni. A kijelölt vezetőnek legalább 16 évesnek kell lennie, tudnia kell úszni, kellő gyakorlattal kell rendelkeznie, ismernie kell a hajózási szabályokat és az adott vízterület sajátosságait. Tehát például egy több személyes túrakenu 16 éves kortól kormányozható, ha ezek a feltételek teljesülnek.	A szlovák rendszer nem a magyar „csónakvezető” logikát követi. A tipikus, kézi hajtású, nem nyilvántartott túraeszközöknél a szabályozásban nem jelenik meg a magyarhoz hasonló, külön 16 éves vezetői korhatár.
SUP / emberi erővel hajtott vízi sporteszköz	A nyilvántartásba vételre nem kötelezett, emberi erővel hajtott vízi sporteszközt az vezetheti, aki betöltötte a 14. életévét, tud úszni, kellő gyakorlattal rendelkezik, ismeri a hajózási szabályokat és az adott vízterület sajátosságait. Ha az eszközön több személy tartózkodik, legalább 16 éves vezetőt kell kijelölni.	A szlovák szabályozásban a SUP nem jelenik meg a magyar vízi sporteszköz-kategóriával azonos módon. A tipikus, kézi hajtású, nem nyilvántartott SUP-használatnál a vizsgált szabályozás alapján nem azonosítható külön kishajó-vezetői engedélykötelezettség.
Gépi hajtású csónak / kisebb motoros csónak	Gépi hajtású csónakot legalább 17 éves személy vezethet, ha tud úszni, kellő gyakorlattal rendelkezik, ismeri a hajózási szabályokat és az adott vízterület sajátosságait. A magyar szabályozás szerint a csónak fogalmi körébe tartozhat a 7 méternél rövidebb, legfeljebb 14,7 kW, azaz 20 LE teljesítményű motorral hajtott vízijármű. Ha a gépi hajtású vízijármű hossza eléri vagy meghaladja a 7 métert, vagy motorja meghaladja a 14,7 kW teljesítményt, belvízi kedvtelési célú kishajó-vezetői képesítés szükséges.	A szlovák szabályozásban a kishajó-vezetői képesítés már 4 kW motorteljesítménytől releváns lehet. Az A kategória a 4–20 kW teljesítményű, saját gépi meghajtású kishajókra vonatkozik; az A kategóriánál a vizsgára bocsátás alsó korhatára 15 év. A 20 kW feletti saját gépi meghajtású kishajók a B kategóriába tartoznak, ahol az alsó korhatár 18 év.
Nagyobb vagy képesítéshez kötött motoros / vitorlás / személyszállító kishajó	Ha a jármű már nem csónak vagy nem nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszköz, a vezetéshez a megfelelő hajóvezetői képesítés szükséges lehet. Ez különösen a 7 métert elérő vagy meghaladó gépi hajtású vízijárműveknél, a 14,7 kW feletti motorral hajtott vízijárműveknél, illetve a kishajó-kategóriába tartozó eszközöknél lényeges.	A szlovák rendszerben a vezetési jogosultság kategóriákhoz kötött. Az A kategória a 4–20 kW teljesítményű motoros kishajókra, a B kategória a 20 kW feletti motoros kishajókra, a C kategória a 12 m ² -nél nagyobb vitorlafelületű vitorlás kishajókra, a D kategória pedig a saját gépi meghajtás nélküli, személyszállításra szolgáló, 1 000 kg-ot meghaladó kishajókra vonatkozik. Az A kategóriánál 15 év, a B, C és D kategóriánál 18 év az alsó korhatár.

Gyakorlati helyzet / eszköz	Magyarország	Szlovákia
Sportegyesületi vagy sportcélú használat	A 14 év alatti, úszni tudó sportoló is vezethet csónakot vagy gépi hajtás nélküli vízi sporteszközt, de csak sportegyesületi keretben, edző irányítása és felügyelete mellett, mentőeszköz használatával, valamint mentőmotoros vagy kísérő kishajó biztosítása mellett.	A szlovák törvény külön kivételt tartalmaz a sportcélú, saját gépi meghajtású kishajókra: vezetői bizonyítvány nélkül is használható ilyen kishajó, ha a motor teljesítménye legalább 4 kW, a hajótest hossza legfeljebb 20 m, a használó legalább 8 éves, és a használat sporttevékenység keretében, hajózási intézkedésben kijelölt vízfelületen történik.

5.6. A SZERVEZETT VÍZI TÚRÁK ÉS A TÚRAVEZETÉS SZABÁLYAINAK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

A szervezett vízi túrák szabályozása terén a legfontosabb különbség az, hogy Magyarországon a nagyobb, 10-nél több egységből álló, együtt haladó evezős csoportokra külön szabályok vonatkoznak, míg Szlovákiában a szervezett túrák jogi megítélése elsősorban nem külön túravezetői kategóriához, hanem a jármű vezetésére, a hajóvezető felelősségére és az adott vízterületre irányadó általános szabályokhoz kapcsolódik.

Szempont	Magyarország	Szlovákia
Külön szabály a szervezett evezős túrára	Igen, 10-nél több evezős vízijármű esetén	Nincs külön, önálló vízitúra-szabályozás azonos formában
Túravezető kötelező volta	Igen, ilyen esetben kötelező	Külön vízitúra-vezetői kötelezettség nem jelenik meg
Bejelentés	A túra indulását, a túravezető személyét és az útvonalat előzetesen be kell jelenteni a vízirendészetnek	Általános túrabejelentési kötelezettség nem azonosítható
Megjelölés	A túravezető járművét „U” kódlobogóval kell jelölni	Ilyen külön megjelölési kötelezettség nem jelenik meg
Résztvevőkre adott utasítás	A túravezető közlekedési utasításai kötelezőek	Az utasítási és biztonsági felelősség a hajóvezetőhöz kapcsolódik
Korlátozott látási viszonyok	Szervezett vízitúra nem folytatható	Külön, azonos szerkezetű túratilalom nem jelenik meg

A gyakorlati különbség lényege az, hogy Magyarországon a szervezett evezős vízitúra önállóan szabályozott helyzetként jelenik meg, ezért a szervező számára egyértelműbb, mikor kell túravezető, mikor kell bejelentést tenni, és milyen formai kötelezettségeket kell teljesíteni. Szlovákiában ezzel szemben inkább azt kell vizsgálni, hogy az adott jármű vezetése képesítéshez kötött-e, ki vezeti ténylegesen a járművet, és kapcsolódik-e az adott vízterület használatához külön hatósági vagy területi feltétel.

A két ország közötti közelítés szempontjából ez a terület különösen indokolja egy egységesebb tájékoztatási struktúra kialakítását. A vízitúra-szervezők számára ugyanis nem az okozza a fő nehézséget, hogy egyik vagy másik oldalon több a kötelezettség, hanem az, hogy a szervezett túrákra vonatkozó formai és felelősségi szabályok nem ugyanabban a logikában jelennek meg.

5.7. TÚRAVEZETÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ SZAKMAI ÉS KÉPESÍTÉSI KERETEK ÖSSZEHAJONLÍTÁSA

A szervezett vízi túrák szabályozása és a túravezetéshez kapcsolódó szakmai háttér nem azonos a két országban. Magyarországon a szervezett túrákhoz kapcsolódó feladat- és felelősségi körök külön nevesítetten jelennek meg, ugyanakkor önálló, országosan egységes, akkreditált vízitúra-vezető képzési rendszer jelenleg nincs. Szlovákiában ezzel szemben a szabályozás nem külön vízitúra-vezetői kategóriára épül, hanem a hajó vezetésére és a kishajóvezetői jogosultságokra vonatkozó általános keretből indul ki.

Szempont	Magyarország	Szlovákia
Önálló vízitúra-vezetői kategória	A szervezett túrákhoz kapcsolódó külön szerepkör megjelenik	Nem jelenik meg önálló kategóriaként
Akkreditált vízitúra-vezető képzés	Nincs egységes, akkreditált rendszer	Nincs külön vízitúra-vezető képzés
Képesítési logika	A vízitúra-vezetés feladatai külön szabályokhoz kapcsolódnak	A hangsúly a kishajóvezető általános jogosultságain van
Kapcsolódó szakmai háttér	A vízitúra-vezető szerepe inkább szervezési, biztonsági és csoportirányítási oldalról jelenik meg	A vezetési jogosultság elméleti, gyakorlati és orvosi alkalmassági feltételekhez kötött lehet

A gyakorlati különbség lényege az, hogy Magyarországon a szervezett vízitúra vezetése külön funkcióként értelmezhető, míg Szlovákiában a csoport irányítása inkább abból következik, hogy ki minősül a jármű vezetőjének, és rendelkezik-e a szükséges jogosultsággal. Ez különösen akkor fontos, ha a programban nemcsak a járművek közlekedésének irányítása, hanem a csoportbiztonság, a résztvevők felkészítése és a túraszervezési felelősség is felmerül.

A két ország közötti közelítés szempontjából ezen a területen nemcsak a feladatkörök világosabb elhatárolása lenne indokolt, hanem a vízitúra-vezető képzés kérdésének rendezése is. Magyarországon ennek országosan egységes, akkreditált rendszere még nem alakult ki, Szlovákiában pedig a meglévő kishajóvezetői képzés nem feleltethető meg közvetlenül a vízitúra-vezetői felkészítésnek. Ez arra utal, hogy mindkét országban indokolt lehet a vízitúra-vezetéshez kapcsolódó szakmai minimumok, kompetenciák és képzési tartalmak pontosabb meghatározása.

5.8. TERMÉSZETVÉDELMI ÉS TERÜLETI KORLÁTOZÁSOK ÖSSZEHAJONLÍTÁSA

A természetvédelmi és területi korlátozások mindkét oldalon meghatározó jelentőségűek a vízitúrák útvonal- és programtervezésében, de nem azonos logika szerint jelennek meg. A vizsgált fő kérdések – a védett területek érintettsége, az időszakos korlátozások, a partot érés és a kapcsolódó tevékenységek feltételei, valamint a helyi vagy kezelői előírások szerepe – mindkét országban relevánsak, ugyanakkor az ellenőrzés gyakorlati módja és a korlátozások hozzáférhetősége eltérő lehet. A 3.8. és 4.8. alfejezet részletesen bemutatja a két nemzeti rendszert; itt ezért elsősorban az összehasonlítás szempontjai emelhetők ki.

Szempont	Magyarország	Szlovákia
Védett területek szerepe	A túra jogszerűsége függhet attól, hogy az útvonal védett vagy fokozottan védett területet érint-e	A túra tervezésénél vizsgálni kell az érintett szakasz védelmi fokozatát és az ahhoz kapcsolódó korlátozásokat
Időszakos korlátozások	Jellemzően konkrét területhez vagy élőhelyvédelmi helyzethez kapcsolódnak	Szintén jelentősek, különösen az eltérő védelmi fokozatú területeken
Partot érés, pihenő, kapcsolódó tevékenységek	Nem elegendő önmagában a hajózhatóságot vizsgálni, a part- és területhasználatot is ellenőrizni kell	Ugyanez irányadó; a közlekedés lehetősége nem jelenti automatikusan a parthasználat megengedettőségét
Engedélykérés, hozzájárulás	Győr-Moson-Sopron vármegyében, a Szigetközi Tájvédelmi Körzet érintett területén szervezett vízitúrához természetvédelmi engedély szükséges. Natura 2000 területen 100 fő felett a vízitúrák és más közösségi események is engedélykötelesek.	Nem következik minden vízitúrából automatikus engedélykérési kötelezettség. Természetvédelmi hozzájárulás különösen akkor merülhet fel, ha a program nyilvános sport- vagy turisztikai eseményként valósul meg, ideiglenes eszköz vagy építmény elhelyezésével jár, nem hajózási vagy vízgazdálkodási célú berendezést helyeznek el a vízfolyáson vagy vízfelületen, illetve ha a rendezvény hang- vagy fényhatással járó eszközök használatával jár. Ha a fentieknek megfelelő hozzájárulás vagy engedély szükséges, azt az érintett terület szerint illetékes természetvédelmi hatóságnál kell kezdeményezni.
Gyakorlati eligazodás	A területi korlátozásokhoz kezelői, természetvédelmi vagy más helyi előírások kapcsolódhatnak (https://www.ferto-hansag.hu/hu/hirek/884-altalanos-informaciok-a-szigetkozi-tajvedelmi-korzet-teruleten-valo-tartozkodas-hoz-es-szervezett-turakhoz.html , https://www.magyar-vizitura.hu/wp-content/uploads/2025/03/vizitura-utvonalak-2024.pdf)	A védelmi fokozat, a természetvédelmi szabályok és az aktuális korlátozások együttes vizsgálata szükséges (https://maps.soposr.sk/)

A gyakorlati következmény mindkét oldalon ugyanaz: a vízitúra tervezéséhez nem elegendő a hajózási szabályok ismerete, hanem külön ellenőrizni kell az érintett vízszakasz és partszakasz természetvédelmi, területhasználati és esetleges időszakos korlátozásait is. A két ország közötti közelítés szempontjából ezért ezen a területen elsősorban nem új anyagi szabályokra, hanem könnyebben áttekinthető, egységesebben szerkesztett és naprakész területi tájékoztatásra lenne szükség.

6. JOGHARMONIZÁCIÓS ÉS GYAKORLATI KÖZELÍTÉSI JAVASLATOK

6.1. BEVEZETÉS

A jelen fejezet ajánlásai részben a *Comparison of water tourism regulations on the SK-HU border* (készítette: Central European Service for Cross-border Initiatives / dr. Jankai Norbert, 2023. szeptember 04.) **(CESCI-jelentés)** megállapításaira épülnek, részben pedig a WATREG tanulmány új vagy részletesebben alátámasztott következtetéseit tükrözik. Míg a CESCI-jelentés elsősorban a határon átnyúló vízi turizmust akadályozó jogi és adminisztratív különbségeket azonosította, a WATREG vizsgálat ezekhez képest gyakorlatiasabb megközelítést alkalmazott, és kifejezetten a rekreációs célú vízitúrák szervezésében felmerülő konkrét kérdésekre összpontosított. Az egyes ajánlásoknál ezért indokolt jelezni, hogy azok a CESCI-jelentés megállapításait erősítik meg, pontosítják, vagy a jelen tanulmányban jelennek meg először.

A feltárt különbségek ugyanakkor nem azonos típusú beavatkozást igényelnek. Egy részük elsősorban fogalmi és szerkezeti eltérés, amely közös definíciós és értelmezési keretek kialakításával, illetve egységesebben felépített tájékoztatással is kezelhető. Más esetekben a különbségek közvetlenül kihatnak a vízitúrák szervezésének gyakorlati feltételeire, ezért indokolt lehet közelítési javaslatok megfogalmazása, közös szakmai minimumok kijelölése, illetve egyes területeken a további szabályozási vagy intézményi egyeztetés előkészítése.

A fejezet ezért nem a teljes szabályozás egységesítésére tesz javaslatot, hanem pilot szinten megfogalmazható, gyakorlati hasznosításra alkalmas ajánlásokat rendez rendszerbe. E javaslatok három fő irány köré csoportosíthatók:

- a szabályozási és jogalkalmazási közelítés lehetőségei;
- a közös definíciós és fogalmi keretek ajánlása;
- az egységesített információs struktúra kialakítására vonatkozó javaslatok.

Ez a megközelítés egyaránt alkalmas arra, hogy megalapozza a későbbi szakmai együttműködéseket, támogassa a projekt eredményeire épülő online platform tartalmi fejlesztését, és kijelölje azokat a területeket, ahol hosszabb távon további intézményi vagy szabályozási lépések lehetnek indokoltak. Az ajánlásokat a következő mátrix tartalmazza.

A főbb ajánlási területek összefoglalása

5. fejezet	Feltárt probléma	Megjelent a CESCO-jelentésben	A WATREG tanulmány viszonya a CESCO-jelentéshez	Javasolt intézkedés	Végrehajtási szint
5.1. Fogalmi és kategóriabeli eltérések	A járműkategóriák nem feleltethetők meg közvetlenül egymásnak, ezért ugyanaz az eszköz eltérő jogi logika szerint kerül besorolásra	Igen	megerősíti és a vízitúrázás gyakorlati szintjére bontja	Többnyelvű fogalommagyarázó és kategória-megfeleltetési segédanyag készítése	szakmai együttműködés
5.1. Fogalmi és kategóriabeli eltérések	A nyilvántartásba vételi kötelezettség teljesítményhatárai nem azonosak. Szlovákiában a 11 kW feletti motorteljesítmény már nyilvántartásba vételi kötelezettséget vethet fel, míg Magyarországon a csónak-kategória felső motorteljesítmény-határa 14,7 kW (kb. 20 LE). Emiatt előfordulhat, hogy egy Magyarországon nem lajstromköteles motoros csónak szlovák ellenőrzés során dokumentációs vagy azonosítási kérdést vet fel.	Részben	Pontosítja a gyakorlati problémát felvetését	Kétoldalú hatósági egyeztetés arról, hogy a rekreációs célú, kis teljesítményű motoros csónakok nyilvántartási küszöbei hosszabb távon közelíthetők-e egymáshoz, például a magyarországi 14,7W (20 LE) határhoz, mert ez jelentene kisebb terhet. Rövid távon célszerű lenne közös igazolási vagy tájékoztatási megoldást kialakítani arra az esetre, ha egy jármű az egyik országban jogszerűen nem nyilvántartásba vételre kötelezett, de a másik ország hatósága ellenőrzéskor a nyilvántartási státuszt vizsgálja.	hatósági/szakmai
5.2. Vízi közlekedési szabályok összehasonlítása	Azonos tárgykörök jelennek meg, de nem azonos részletezettségben és nem azonos szerkezetben	Részben	pontosítja, hogy a probléma főként a gyakorlati eligazodás nehézsége	Azonos szerkezetű, országonként pontosított tájékoztató rendszer kialakítása a tipikus túrahelyzetekre	tájékoztatási / szakmai
5.3. Alapvető biztonsági és rögzítő felszerelések összehasonlítása	A kötelező és ajánlott elemek köre, valamint a mellényhasználat logikája eltér	Igen	megerősíti és részletesebben bontja a tipikus túraeszközökre	Országonként pontosított, közös szerkezetű felszerelési ellenőrzőlista kidolgozása	tájékoztatási / szakmai
5.3. Alapvető biztonsági és rögzítő felszerelések összehasonlítása	A szolgáltatók és túrázók számára nem mindig világos, hogy a biztonságos minimum milyen elemekből álljon határon átnyúló használat esetén	Nem ilyen formában	új, a WATREG gyakorlatiasabb fókuszából következő javaslat	Közös biztonsági minimumcsomag ajánlás kidolgozása a tipikus vízitúra-eszközökre	szakmai együttműködés

5. fejezet	Feltárt probléma	Megjelent a CESC-jelentésben	A WATREG tanulmány viszonya a CESC-jelentéshez	javasolt intézkedés	Végrehajtási szint
5.4. Egyéb hajózási és biztonsági előírások összehasonlítása	Az azonos alapelvek nem egységes szerkezetben és nem elég közérthetően jelennek meg	Nem hangsúlyosan	kiegészíti és gyakorlati tájékoztatási problémaként jeleníti meg	Rövid, közérthető magatartási és biztonsági tájékoztatók készítése a résztvevők számára	tájékoztatási
5.5. Vezetési jogosultságok és életkori feltételek összehasonlítása	Az életkori és vezetési feltételek nem azonos logika szerint épülnek fel, a sportcélú használat elkülönítése sem egységes	Részben	pontosítja és vízitúrás helyzetekhez köti	Összehasonlító útmutató készítése a rekreációs, sportcélú és képzéshez kötött használat elhatárolására	szakmai / tájékoztatási
5.5. Vezetési jogosultságok és életkori feltételek összehasonlítása	A magyar és a szlovák szabályozás eltérő teljesítményhatárokhoz köti a motoros, kis méretű vízi járművek vezetésének feltételeit. Magyarországon egy legfeljebb 14,7 kW-os (kb. 20 LE-s), 7 méternél rövidebb motoros csónak meghatározott feltételek mellett vezethető kishajóvezetői engedély nélkül, míg Szlovákiában a kishajó-vezetői képzés már 4 kW feletti motorteljesítménytől releváns lehet.	Részben	Pontosítja a problémát	Indokolt lenne szakmai és hatósági egyeztetést kezdeményezni arról, hogy a határon átnyúló rekreációs használatban érintett, kis teljesítményű motoros csónakok esetében a két ország vezetői képzési küszöbei közelíthetők-e egymáshoz. Ennek egyik konkrét iránya lehet annak vizsgálata, hogy a szlovák szabályozásban a rekreációs célú, alacsony kockázatú motoros csónakokra vonatkozó mentességi vagy egyszerűsített kategória közelíthető-e a magyar 14,7 kW-os (kb. 20 LE-s) határhoz.	szakmai/hatósági/jogalkotói
5.6. A szervezett vízi túrák és a túravezetés szabályai	Magyarországon külön formai szabályok vannak a szervezett evezős túrákra, Szlovákiában nem azonos szerkezetben jelenik meg ez a kör	Részben	részletesebben bontja ki a szervezői kötelezettségeket	Közös eligazító anyag a szervezett vízi túrák szervezői kötelezettségeiről, felelősségi pontjairól és bejelentési helyzetéről	szakmai / tájékoztatási
5.6. A szervezett vízi túrák és a túravezetés szabályai	A szervezők számára nem átlátható, milyen esetben kell hatósági, kezelői vagy természetvédelmi jóváhagyást vizsgálni	Igen, részben	megerősíti és gyakorlati szervezői szintre fordítja	Eljárási térkép készítése a szervezett túrákhoz kapcsolódó tipikus engedélyezési és bejelentési helyzetekről	intézményi előkészítés / tájékoztatási

5. fejezet	Feltárt probléma	Megjelent a CESC-jelentésben	A WATREG tanulmány viszonya a CESC-jelentéshez	Javasolt intézkedés	Végrehajtási szint
5.7. Túravezetéshez kapcsolódó szakmai és képzési keretek összehasonlítása	Nincs egységes, akkreditált vízitúra-vezető képzés egyik országban sem	Igen	megegyeztet és pontosítja	A vízitúra-vezető feladatkör, kompetenciák és szakmai minimumok közös szakmai leírása	szakmai együttműködés
5.7. Túravezetéshez kapcsolódó szakmai és képzési keretek összehasonlítása	A vízitúra-vezető, a járművezető és a szervező feladatai nem válnak el minden helyzetben kellően világosan	Nem ilyen formában	új, a WATREG gyakorlati elemzéséből következő javaslat	Funkcióalapú kompetenciamátrix kidolgozása a szerepkörök elkülönítésére	szakmai együttműködés
5.8. Természetvédelmi és területi korlátozások összehasonlítása	A hajózhatóság önmagában nem elegendő, külön kell vizsgálni a partszakasz, megállás és kapcsolódó használatok korlátozásait is	Részben	pontosítja és tervezési kérdésként bontja ki	Közös, naprakész területi tájékoztató struktúra kialakítása a védett szakaszokról, időszakos korlátozásokról és partot érési feltételekről	tájékoztatási / intézményi
5.8. Természetvédelmi és területi korlátozások összehasonlítása	A szolgáltatók számára nem elég átlátható, hogy az útvonaltervezéshez mely információforrásokat kell kötelezően ellenőrizni	Nem ilyen formában	új, gyakorlatias WATREG-hozzáadás	Standard útvonaltervezési ellenőrzőlista kidolgozása szervezett vízitúrákhoz	szakmai / tájékoztatási
Több alfejezetet érintő horizontális kérdés	A magyar és szlovák szereplők között korlátozott a rendszeres szakmai egyeztetés	Igen	megegyeztet	Állandó szakmai konzultációs fórum létrehozása civil, vállalkozói és intézményi szereplők bevonásával	intézményi / szakmai
Több alfejezetet érintő horizontális kérdés	A két ország hatósági és szakmai szereplői között nincs kellően strukturált együttműködés a vízitúrázást érintő gyakorlati kérdésekben	Igen	megegyeztet	Rendszeres szakmai és hatósági munkatalálkozók szervezése egyeztetett témalistával	intézményi
Több alfejezetet érintő horizontális kérdés	A visszatérő, megbízható szolgáltatók számára a szezononként ismétlődő adminisztratív terhek aránytalanok lehetnek	Igen	megegyeztet	Minősítésen vagy megbízhatósági kritériumokon alapuló, egyszerűsített eljárási modell előkészítése	intézményi / jogalkalmazási

6.2. JAVASLATOK, AMELYEK KÖZÖS TÁJÉKOZTATÁSI ESZKÖZÖKKEL ÉS A TERVEZETT ONLINE PLATFORM TARTALMAIVAL KEZELHETŐK

A feltárt eltérések egy része nem elsősorban új jogszabályi megoldásokat, hanem jobban szerkesztett, közérthető és többnyelvű tájékoztatást igényel. A WATREG elemzés alapján különösen a fogalmi eltérések, a felszerelési követelmények, a szervezett vízitúrákhoz kapcsolódó gyakorlati kötelezettségek, valamint a természetvédelmi és területhasználati korlátozások terén mutatkoznak olyan hiányok, amelyeknél a fő nehézséget nem a szabályok tartalma, hanem azok hozzáférhetősége és értelmezhetősége okozza. A CESCO-jelentés már jelezte a közös információs felületek szükségességét, a jelen tanulmány pedig ezt megerősíti, és a vízitúrák szervezésének konkrét helyzeteire bontva részletesebben alátámasztja.



Elsőként **többnyelvű fogalommagyarázó és kategória-megfeleltetési segédanyag** kidolgozása javasolható, amely a magyar és a szlovák jogban használt főbb járműkategóriákat nem pusztán definícióként, hanem a vízitúrázók és a szervezők számára értelmezhető megfeleltetési logikában mutatja be. A CESCO-jelentés a fogalmi eltérések problémáját már azonosította, a WATREG elemzés pedig pontosabban megmutatta, hogy ezek miként hatnak a felszerelési követelményekre, a vezetési feltételekre és a szervezett túrák előkészítésére. Emellett indokolt **országokként pontosított, azonos szerkezetű ellenőrzőlisták** kialakítása is, különösen a felszerelés, a szervezői feladatok és az útvonaltervezés terén.

A fogalommagyarázó és ellenőrzőlista-rendszerben külön pontként indokolt kezelni a motoros vízijárműveket is. Ezeknél a határon átnyúló túrák esetében nem elegendő azt vizsgálni, hogy a jármű Magyarországon milyen kategóriában használható; külön ellenőrizni kell azt is, hogy a szlovák szabályozás szerint felmerül-e nyilvántartásba vételi, azonosítási, okmánybemutatói vagy vezetői képesítési követelmény. Ez különösen azoknál a kisebb motoros csónakoknál lehet lényeges, amelyek Magyarországon nem lajstromkötelesek, Szlovákiában azonban a motorteljesítmény alapján már ellenőrzési vagy megfelelőségi kérdést vethetnek fel.

A tájékoztatási javaslatok harmadik eleme az **egységesített információs struktúra kialakítása**. Ennek célja nem az eltérő szabályozási logika elfedése, hanem az, hogy azonos kérdésekre azonos szerkezetben adjon választ, például a járműkategória, a szükséges felszerelés, a szervezői körültekintés és a területi korlátozások szempontjából. A CESC-jelentésben már megjelent a közös információs platform szükségessége, a WATREG ehhez képest azt is kijelöli, hogy milyen tartalmi blokkokban érdemes a tájékoztatást felépíteni. A jelen tanulmány alapján ezért ezen a területen elsődlegesen nem új anyagi jogi szabályok megalkotása, hanem az információk jobb rendszerezése, egységesebb szerkesztése és többnyelvű hozzáférhetővé tétele indokolt. Ez közvetlenül hasznosítható a projekt eredményeire épülő online platform tartalomfejlesztésében is.

6.3. OLYAN JAVASLATOK, AMELYEK SZAKMAI GYÜTTMŰKÖDÉSEL ÉS KÖZÖS AJÁNLÁSOKKAL MOZDÍTHATÓK ELŐ

A feltárt eltérések egy része nem igényel azonnali jogalkotási beavatkozást, ugyanakkor pusztán tájékoztatási eszközökkel sem kezelhető megfelelően. Ezekben az esetekben a leginkább reális megoldást olyan közös szakmai ajánlások, önszabályozó eszközök és együttműködési formák jelenthetik, amelyek a jogszabályi környezet módosítása nélkül is javítják a vízitúrák szervezésének átláthatóságát és biztonságát. A CESC-jelentés több ponton utalt már a szakmai együttműködés szükségességére, a WATREG tanulmány azonban ennél konkrétabban mutatja meg, hogy mely területeken lehet közös, gyakorlati használatra alkalmas megoldásokat kialakítani.

Az egyik ilyen terület a **közös biztonsági minimumok** meghatározása. A felszerelési szabályok eltérései alapján indokolt lehet olyan, szakmai ajánlás jellegű minimumcsomag kidolgozása, amely a tipikus vízitúra-eszközök esetében nem a legalacsonyabb jogi küszöbhez, hanem a biztonságos határon átnyúló használathoz igazodik. Ez nem helyettesítené a nemzeti szabályokat, hanem azok fölött, gyakorlati orientációs eszközként működne. A CESC-jelentés az eltérő felszerelési logikát már azonosította, a WATREG ehhez képest azt is megmutatta, hogy a megrendelő által tervezett online platformon ilyen ellenőrzőlisták és ajánlott minimumok közvetlenül hasznosíthatók.

Hasonlóan fontos terület a **szervezett vízitúrákhoz kapcsolódó szakmai eligazítás**. A két ország között itt nemcsak formai különbségek vannak, hanem a felelősségi logika is eltérő. Ez indokoltá teszi olyan közös szakmai anyagok kidolgozását, amelyek világosan elhatárolják a szervezői, a biztonsági és a járművezetői feladatokat, és ezeket tipikus túrahelyzetekre lefordítva mutatják be. E körben a WATREG tanulmány új, a CESC-jelentésben ilyen formában még nem szereplő javaslatként alapozza meg a **funkcióalapú kompetenciamátrix** kialakítását, amely elkülönítheti a vízitúra-vezető, a járművezető és a szervező szerepkörét.

A szakmai eligazító anyagoknak ki kell térniük a vízitúrákhoz használt motoros járművekre is. Ezeknél a **nyilvántartásba vételi kötelezettség és a vezetői képesítés** nem azonos logika szerint merül fel, és a magyar, illetve szlovák teljesítményhatárok eltérése a gyakorlatban félreértést okozhat. A közös ajánlásoknak ezért világosan el kellene választaniuk egymástól a jármű nyilvántartásba vételének kérdését, a vezetéshez szükséges képesítést, valamint az ellenőrzéskor bemutatható dokumentumokat.

Külön szakmai együttműködési területként jelenik meg a **vízitúra-vezetői szakmai minimumok** kérdése is. A jelen vizsgálat alapján egyik országban sincs egységes, akkreditált vízitúra-vezető képzés, ezért rövid távon nem a képzési rendszerek hivatalos egységesítése tűnik reálisnak, hanem a feladatkörhöz kapcsolódó kompetenciák, felelősségi elemek és minimumelvárások

közös szakmai leírása. A CESCO-jelentés már felvetette a képzési rendszerek közelítésének szükségességét, a WATREG ezt azzal egészíti ki, hogy a vízitúrázás napi gyakorlatához kapcsolódó szakmai tartalom irányából közelíti meg a kérdést.

E javaslatok közös jellemzője, hogy nem igényelnek azonnali jogszabály-módosítást, ugyanakkor alkalmasak arra, hogy a gyakorlatban csökkentsék az értelmezési bizonytalanságokat és javítsák a szolgáltatók együttműködését. Ezért a 6. fejezetben belül ezek a területek képezhetik a legközvetlenebb alapját azoknak a későbbi közös vállalkozásoknak és szakmai együttműködéseknek, amelyek a projekt eredményeinek fenntartható hasznosítását szolgálhatják.

6.4. OLYAN JAVASLATOK, AMELYEK HATÓSÁGI VAGY INTÉZMÉNYI EGYÜTTMŰKÖDÉST IGÉNYELNEK

A feltárt problémák egy része nem kezelhető kizárólag tájékoztatási eszközökkel vagy szakmai ajánlásokkal, mert azok megoldása már intézményi vagy hatósági együttműködést feltételez. A CESCO-jelentés több ponton jelezte, hogy a határon átnyúló vízi turizmus működését nemcsak a szabályozási eltérések, hanem a korlátozott szakmai és hatósági koordináció is nehezíti. A WATREG tanulmány ezt megerősíti, és a rekreációs célú vízitúrák gyakorlati kérdései felől pontosabban is megmutatja, hogy mely területeken lenne szükség rendszeresebb együttműködésre.

Elsőként indokolt **rendszeres magyar–szlovák szakmai és hatósági egyeztetési keret kialakítása**, amely nemcsak egyedi problémák kezelésére, hanem visszatérő kérdések áttekintésére is alkalmas. Ilyen témák lehetnek különösen a szervezett vízitúrákhoz kapcsolódó bejelentési és felelősségi helyzetek, a természetvédelmi és hajózási korlátozások közzététele, valamint a gyakorlati tájékoztatás egységesítésének lehetőségei. A CESCO-jelentés már felvetette a szorosabb együttműködés szükségességét, a WATREG pedig ehhez képest konkrétabban kijelöli azokat a területeket, ahol ez a vízitúra-szervezés szempontjából ténylegesen indokolt.

A hatósági és intézményi egyeztetések egyik konkrét témája lehet a Magyarországon nem lajstromköteles, de Szlovákiában a motorteljesítmény alapján nyilvántartási vagy vezetési kérdéseket felvető motoros csónakok kezelése. Célszerű lenne tisztázni, hogy szlovák vízterületre történő átlépéskor milyen okmányt, azonosítást vagy igazolást fogad el a szlovák hatóság akkor, ha a jármű a magyar szabályozás szerint nem tartozik nyilvántartásba vételi kötelezettség alá, de motorteljesítménye miatt a szlovák szabályozás szerint már releváns lehet.

Második javaslatként célszerű **eljárási térkép és kapcsolattartási rend kialakítása**, amely világosabban megmutatja, hogy tipikus szervezői helyzetekben mely hatóság, kezelő vagy más intézmény érintett. Ez nem új hatásköri rendszert hozna létre, hanem a meglévő struktúrát tenné áttekinthetőbbé. Különösen a szervezett túrák, az érzékeny területek használata és az időszakos korlátozások esetében lehet hasznos.

Harmadik területként **a természetvédelmi, hajózási és helyi korlátozások összehangoltabb közzététele** emelhető ki. A jelen vizsgálat alapján mindkét oldalon releváns, hogy a hajózhatóságra, a partot érésre, a területhasználatra és az időszakos lezárásokra vonatkozó információk több forrásban, eltérő szerkezetben jelennek meg. A közelítés ezen a ponton nem feltétlenül közös szabályozást, hanem összehangoltabb intézményi kommunikációt és rendszeres információfrissítést jelenthet.

E területeken tehát a fő feladat nem új anyagi jogi szabályok megalkotása, hanem az intézményi együttműködés erősítése és az információáramlás rendezettebbé tétele. Ez a CESCI-jelentésben már megjelent problémákra épít, de a WATREG tanulmány a vízitúrák konkrét szervezési helyzetei felől teszi világosabbá, hogy az együttműködés mely pontokon lenne a leginkább indokolt.



6.5. OLYAN TERÜLETEK, AHOL NEMZETI SZABÁLYOZÁSI VAGY JOGALKALMAZÁSI FEJLESZTÉS INDOKOLT

Bizonyos kérdések túlmutatnak a tájékoztatási, szakmai vagy intézményi szinten kezelhető problémákon, ezért ezekben hosszabb távon nemzeti szintű szabályozási vagy jogalkalmazási fejlesztés lehet indokolt. A WATREG tanulmány alapján ilyen terület elsősorban a fogalmak és kategóriák pontosítása, a szervezett vízi túrák formai szabályainak egyértelműsítése, valamint a vízitúra-vezető képzés és a kapcsolódó szakmai minimumok rendezése.

Külön szabályozási vagy jogalkalmazási egyeztetést indokolhat a kisebb motoros csónakok eltérő magyar és szlovák megítélése. A magyar szabályozásban a csónak-kategória felső motorteljesítmény-határa 14,7 kW, azaz körülbelül 20 LE, míg Szlovákiában a nyilvántartásba vételi és a vezetői képesítési küszöbök ettől eltérő logikát követnek. A határon átnyúló használat szempontjából ezért célszerű lenne külön szakmai és hatósági egyeztetést kezdeményezni arról, hogy a 11 kW és 14,7 kW közötti motoros csónakok esetében milyen dokumentációs, nyilvántartási, felszerelési és vezetési követelmények alkalmazandók, illetve indokolt-e a küszöbértékek közelítésének vizsgálata.

A CESCI-jelentés már jelezte, hogy egyes problémák nem oldhatók meg pusztán információs eszközökkel. A jelen tanulmány ezt azzal egészíti ki, hogy a rekreációs célú vízitúrák gyakorlatából kiindulva pontosabban megmutatja, hol okoz tartós bizonytalanságot a szabályozás jelenlegi szerkezete. Ide tartoznak azok az esetek is, amikor a visszatérő, megbízható szolgáltatók számára az ismétlődő adminisztratív terhek aránytalanul nagyok, és ezért később egyszerűsítési vagy pontosítási megoldások is indokolhatók lehetnek.

Hosszabb távon jogalkalmazási pontosítást igényelhetnek azok az esetek is, amikor a két ország eltérő teljesítményhatárokhoz köti a motoros kis vízijárművek nyilvántartásba vételét, illetve vezetésének feltételeit. Ez nem feltétlenül igényel azonnali jogszabály-módosítást, de a határon átnyúló használat szempontjából indokolt lenne annak egyértelműsítése, hogy a magyar oldalon nem lajstromköteles vagy eltérő feltételekkel vezethető motoros csónakok szlovák vízterületen milyen feltételekkel használhatók.

Ezek a területek a jelen tanulmány alapján még nem közvetlen végrehajtási feladatként, hanem további szakpolitikai és jogalkalmazási egyeztetést igénylő irányként jelölhetők ki.

6.6. A JAVASLATOK VÉGREHAJTÁSI SZINTJEI ÉS A TOVÁBBI INTÉZKEDÉSEK SZEMPONTJAI

A javaslatok nem azonos beavatkozási szinten kezelhetők, ezért a további hasznosításuk is eltérő megközelítést igényel. A tanulmány alapján három fő szint különíthető el.

Rövid távon kidolgozható gyakorlati segédanyagok

Ide tartoznak azok az eszközök, amelyek közvetlenül támogatják a vízitúrák szervezését és a szabályok alkalmazását. Ilyenek különösen az ellenőrzőlisták, például:

- a kötelező és ajánlott felszerelések meglétéhez,
- a szervezett túrákhoz kapcsolódó bejelentési vagy engedélyezési helyzetekhez,
- a motoros vízijárművek nyilvántartási, okmányolási és vezetési feltételeinek ellenőrzéséhez, különös tekintettel a magyar és a szlovák teljesítményhatárok eltérésére,
- az útvonaltervezés során vizsgálandó hajózási, természetvédelmi és helyi korlátozásokhoz.

Ezek viszonylag gyorsan kidolgozhatók, és közvetlenül kapcsolhatók a tervezett online platform szakmai tartalmához.

Szakmai együttműködéssel előmozdítható közös ajánlások

A következő szintet azok a javaslatok alkotják, amelyek már közös szakmai egyeztetést és együttműködést feltételeznek. Ide sorolható különösen:

- a közös biztonsági minimumok meghatározása,
- a szervezett vízitúrákhoz kapcsolódó eligazító anyagok kidolgozása,
- a vízitúra-vezető, a járművezető és a szervező feladatainak pontosabb elhatárolása.

Középtávon célszerű lehet olyan közös szakmai állásfoglalás vagy gyakorlati útmutató előkészítése is, amely a motoros kísérijárművek határon átnyúló használatát, valamint a nyilvántartási és vezetői képesítési küszöbök eltéréséből fakadó helyzeteket rendezi.

Ezek a területek alkalmasak lehetnek arra, hogy a későbbiekben az **együttműködési megállapodásban** részt vevő szervezetek a saját kompetenciájukon belül közös vállalásokat tegyenek, és egyes ajánlásokat gyakorlati szinten is végrehajtsanak.

Hosszabb távon kezelhető intézményi és szabályozási irányok

Ettől elkülönülnek azok a kérdések, amelyek intézményi vagy hatósági koordinációt, illetve nemzeti szintű szabályozási vagy jogalkalmazási fejlesztést igényelnek. Ezek előmozdítása már nem rövid távú feladat, hanem további egyeztetést és szélesebb szereplői bevonást feltételez.

A további intézkedések szempontjából ezért a javaslatokat végrehajtási szint szerint célszerű kezelni, és ehhez igazítani a prioritásokat is. Ennek megfelelően elsőként a gyorsan hasznosítható, közvetlen támogatást adó eszközök, ezt követően a közös szakmai egyeztetést igénylő ajánlások, végül pedig a hosszabb távon kezelhető intézményi és szabályozási kérdések kerülhetnek előtérbe. Ez a tagolás nemcsak a tanulmány ajánlásainak gyakorlati hasznosítását segíti, hanem kijelöli azokat a területeket is, ahol a későbbi intézkedések reálisan és fokozatosan továbbvihetők.

FELHASZNÁLT JOGFORRÁSOK

NEMZETKÖZI ÉS UNIÓS HÁTTÉR

- Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI) (Európai belvízi hajózási szabályzat)
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2397 irányelve (2017. december 12.) a belvízi hajózásban dolgozó személyek képesítéseinek elismeréséről, valamint a 96/50/EK tanácsi irányelv és a 91/672/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1629 irányelve (2016. szeptember 14.) a belvízi hajók műszaki követelményeinek megállapításáról
- Az Európai Parlament és a Tanács 2013/53/EU irányelve (2013. november 20.) a kedvtelési célú vízi járművekről és a személyi vízi járművekről
- Az Európai Parlament és a Tanács 2000/60/EK irányelve (2000. október 23.) a vízpolitika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról.

MAGYAR JOGSZABÁLYOK

- 2000. évi XLII. törvény a víziközlekedésről
- 1996. évi LIII. törvény a természet védelméről
- 2013. évi CII. törvény a halgazdálkodásról és a hal védelméről
- 413/2017. (XII. 15.) Korm. rendelet egyes halgazdálkodási eljárásokra vonatkozó szabályokról.
- 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről
- 46/2001. (XII. 27.) BM rendelet a szabad vízen való tartózkodás alapvető szabályairól

SZLOVÁK JOGSZABÁLYOK

- zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe (338/2000. sz. szlovák törvény a belvízi hajózásról)
- zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny (543/2002. sz. szlovák törvény a természet és a táj védelméről).



Arrabona
EGTC

