



Székhely: 1056. Budapest, Vigadó tér 2. – Kossuth Múzeumhajó; web: [www.mahosz.hu](http://www.mahosz.hu)  
mail: [mahosz@mahosz.hu](mailto:mahosz@mahosz.hu); Tel: (30) 8170926; Levelezési cím: 1131. Budapest, Béke u. 79. III.9.

---

**MAHOSZ/060/2010.**

**Fotis Karamitsos úr**  
igazgató részére

GD Mobilität und Verkehr  
Direktion C - Seeverkehr

**Tisztelt Igazgató Úr!**

A Magyar Köztársaságban tevékenykedő hajózási társaságok által létrehozott alágazati szövetségek 2004-ben alapították meg a Magyar Hajózási Országos Szövetséget, amely mára a magyarországi kereskedelmi személy- és áruszállítás, révhajózás résztvevőinek 92%-át tömöríti, de tagjaink között megtalálható egy evezősöket, ill. rádiós és szatellites kommunikációval foglalkozókat tömörítő szervezet is. Célunk, valamennyi vízen közlekedő érdekképviselő a szakmai egyeztetési folyamatok lefolytatása a szakmán belül, a biztonságos és eredményes hajózás előfeltételeinek megteremtése.

Tagságunk túlnyomó többsége a hivatásos hajózási társaságokból áll, ezért minden olyan fejleményt elemzünk, amely akár a jelenben, akár a jövőben tagságunk érdekeit érintik. Ebbe tartozik természetesen az Európai Unió különböző szintjein folyó jogalkotási tevékenység, illetve a hazai szabályozás is. A hazai jogalkotókkal jó munkakapcsolatot alakítottunk ki, véleményünket, kezdeményezéseinket befogadták, Szövetségünket a hajózási szakma érdekképviselőjeként ismerik el.

Kérjük, hogy az általunk alant felvetett problémaköröket vizsgálja meg a belvízi hajózás képesítési kérdéseiben illetékes uniós szervezet, amelyhez kérjük t. Igazgató Úr szíves segítségét, támogatását. Természetesen készséggel állunk rendelkezésre javaslataink részletes indoklására is, ha ezt Ön, vagy a vizsgálatot végző szervezet, illetve a hamarosan az Unió soros elnökségét betöltő Magyarország képviselői igénylik.

Az Unió számos lépést tett és tesz a tagállamok állampolgárai esélyegyenlőségének biztosítása érdekében, amely törekvést természetesen – mint a Közösség alapvető elvét – mi is elfogadjuk, elérendőnek, de nem elértnek tekintjük.

## **1. E témakörrel kapcsolatos az első észrevételünk és javaslatunk**

Úgy látjuk, hogy a belvízi hajózás területén az Unió – egy-egy elem kivételével még nem érte el az egyenlő elbánás maradéktalan alkalmazását. A hajóvezetői képesítések tekintetében elért eredmények nem jelentek meg az alacsonyabb képesítések esetében, ill. hajózásban alkalmazott okmányok kölcsönös elfogadása sem megfelelően megoldott (pl. a hajós szolgálati könyv, a matróz, matróz-gépkezelő, fedélzetmester, gépész, személyhajózási szakértő, elsősegélynyújtó, légzőkészülék-kezelő képesítések). Ma egy magyar hajós kényszerűen két hajós szolgálati könyvet vált ki és vezet, mert a Rajna-menti (uniós tag) államok nem fogadják el a magyar hajózási hatóság által kiállított hajós szolgálati könyvet. (levelünk írása időszakában kerül aláírásra egy utóbbi kérdésben történt előre lépést mutató dokumentum). Nem fogadják el továbbá a magyar hajózási hatóság által a szolgálati könyvbe jegyzett matróz, matróz-gépkezelő, fedélzetmester, gépész képesítéseket, valamint a kiállított személyhajós képesítéseket (nem csak a Rajnán). Úgy véljük, hogy ez a fajta megkülönböztetés az Unió állampolgárai (és hatóságai) között ellentétben áll az alapszerződésekkel.

Véleményünk szerint az Uniónak hatékony és gyors lépéseket kell tennie annak elérésére, hogy a Duna-menti tagállamok érdekei azonos súllyal essenek latba, mint a Rajna-parti államoké. Szövetségünk, mint a nagy múltú magyar hajózás szakmai érdekképviselője elvárja e követelmények mielőbbi teljesítését az Unió illetékes szerveitől. Készséggel teszünk javaslatot az adott témák uniós szabályozásának minimum követelményeire vonatkozóan, mivel ezek alkalmazása a dunai államokban (így a Magyar Köztársaságban is) évszázados hagyományokon alapul. Ma Magyarországon a (belvízi és tengeri) hajózásban és holdudvarában 12-14 ezer uniós állampolgár dolgozik – úgy értékeljük, hogy - egyelőre - negatív módon megkülönböztetve.

## **2. Második észrevételünk és javaslatunk**

A Magyar Köztársaság kormánya 2009-ben – elfogadva az Unió elvárását – átalakította a hajóvezetőkre, kapitányokra vonatkozó szabályozást és bevezette az egységes uniós hajóvezetői képesítéseket, megszüntetve a mintegy 140-150 éve működő, dunai hajózási körülményekhez igazodó rendszert.

Úgy véljük, hogy az Unió nem értékelte megfelelő módon azt a körülményt, hogy Magyarország, Szlovákia, majd Románia és Bulgária felvételével egy olyan folyam (ill. annak több olyan szakasza) került az Unió területére, amely méreteiben és szakmai követelményrendszerében jelentősen eltér a többi uniós víziúttól. Helyesnek tartjuk azt, ha a Dunán kívüli víziutak esetében közel egységes követelményrendszer alapján adhatók ki a hajóvezetői képesítések, mivel az Unió korábbi területén belül nem volt jelentős különbség a víziutakon továbbítható hajók/kötelékek méretei között. Ezekben a víziutakon a legnagyobb kötélméreteket túlnyomó többségükben max. a 2 db bárkát érik el (egy-két részzszakaszon a Rhonon és a Szajrán a 4 db-ot, a Rajna egy részén 6 db), amely hajókon/kötelékeken gyakorlatot szerzett hajóvezetők nem szerezhetnek gyakorlatot a Dunán alkalmazott nagyméretű kötélek vezetésében.

Értékelésünk szerint e hiányosság miatt jelentős mértékben sérült az a fokozatosság elvén működő biztonságos dunai rendszer, amely tekintettel volt arra, hogy a Duna egyes szakaszainak hajózási feltételei – eltérően a Rajnától, Waaltól, Lektől és különösen a teljes mértékben csatornázott, illetve mesterséges víziutak különböző szakaszaitól – jelentősen eltérő hajóújtjellemzőkkel rendelkeznek, ezért az ott vezető

személyektől eltérő gyakorlatot követelnek meg. A Duna egyes területein a tolt kötelékek legfeljebb 2 db tolt bárka továbbítását teszik lehetővé, ugyanakkor – különösen az Aldunán előfordulnak 14-18 tolt bárkát továbbító kötelékek is (ezek hossza 370-440 m, szélessége 33-50 m). Ezek biztonságos vezetéséhez nem elegendő az 1-2 db bárkából álló kötelékeken szerzett gyakorlat, és különösen nem elegendő az önjáró áruszállítón, vagy személyhajón matrózként szerzett gyakorlat.

A magyar hajós szakma képviselőjeként azt kérjük az Uniótól, hogy felmérve a Duna, mint valamennyi más uniós víziútnál nagyobb és szakmailag igényesebb víziút kerüljön a megfelelő megítélés alá az Uniós jogban. Úgy véljük, hogy a Duna azon szakaszain, amelyek alkalmasak 6 db bárkánál nagyobb kötelékek továbbítására (vagyis Komárom alatt) meg kell követelni az ilyen méretű kötelékeken szerzett gyakorlatot, és csak ennek birtokában szabad megengedni ezen kötelékek önálló vezetését. Nem fogadható el az a jelenlegi szabályozás sem, hogy Rheinschifferpatent birtokában az Unió területén bármilyen hajó/kötélék vezethető, mivel ez nem veszi figyelembe azt, hogy a képesítés birtokosa milyen hajón/kötéléken teljesít szolgálatot a képesítés megszerzése előtt és után. (Nem mindegy, hogy egy tengerész 1.600 dwt, vagy 160.000 dwt hordképességű hajón szerez képesítést és gyakorlatot, úgy a belvízre értelmezve sem mindegy, hogy a parancsnok gyakorlatát egy 70-110 m hosszú önjáró áruszállítón, vagy egy 9-18 db bárkából álló tolt kötelékeken szerezte meg.)

Úgy véljük, hogy azt a szabályt, amely jelenleg a Rheinschifferpatentet tekinti mindenütt elfogadandónak át kell alakítani úgy, hogy ez a dunai hajóskapitányi képesítésre legyen kimondva. A Rheinschifferpatent esetében ezt azzal kellene korlátozni, hogy annak birtokosa minden uniós víziúton (beleértve a Dunát is) vezethet, de legfeljebb 6 db bárkából álló köteléket. Javaslatunk nem érinti a vonalvizsga kérdését, továbbá a jelenlegi Rheinschifferpatent tulajdonosok jogosultságait sem, hiszen eddig sem vezethettek e méretnél nagyobb köteléket.

Javaslatunk jogossága a Duna összetettebb hajózási viszonyaiból egyértelműen következik. A Duna szabályozottsága – 2411 km hosszának jelentős részén - messze elmarad a Rajnától, és a többi uniós víziúttól is. A hajó vezetője gyakran kerül olyan döntési helyzetekbe, amelyek egy jól szabályozott folyón fel sem merülhetnek. Az ilyen helyzetek megfelelő kezeléséhez lényegesen mélyebb áramlástan, hidrológiai, hidraulikai ismeretek, továbbá jóval részletesebb helyismeret szükséges, mint egy átlagos, jól szabályozott (vagy mesterséges) víziút esetében. A szakmai tapasztalat, amit a dunai hajósok e hátrányos helyzet miatt kénytelenek voltak felhalmozni, továbbra is szükséges marad.

Javasoljuk a hajó/kötélék vezetésére jogosító képesítések rendszerének teljes újragondolását a hajózás (és ezzel egyidejűleg környezetünk) biztonságának érdekeit szem előtt tartva. Azt gondoljuk, hogy a jelenlegi uniós „A”, ill. „B” hajóvezető képesítések hatályát a legfeljebb 6 db bárkából álló kötelékekre kell korlátozni, mert ennél nagyobb kötelék vezetésének követelményei meghaladják az e képesítéssel rendelkezőktől elvárható előzetes szakmai ismeretek szintjét.

Ugyanakkor – a szükséges gyakorlat megszerzése mellett - nem kívánjuk nehezíteni a hajóvezetői/kapitányi képesítések elérésének útját, mert a hajós szakma ezen igényessége miatt már eddig is sokat veszített vonzerejéből. Éppen ezért úgy véljük, hogy az alacsonyabb képesítések megszerzésének feltételrendszerét mindenképpen a dunai államok gyakorlata alapján kell kialakítani, mert a rajnai rendszer – ahol ezt

szabályozták - szükségtelenül magas előgyakorlatot kíván meg jelenleg még egy matróztól is, az Unió pedig semmiféle gyakorlatban hasznosítható szabályt nem alkotott e kérdésben. E tekintetben hiányoljuk, hogy az Unió – a rajnai és a magyar szabályozással ellentétben – nem határozta meg a hajók/kötelékek minimális személyzetét és azok munkakörülményeit sem.

Tisztelt Igazgató Úr!

Az Unió deklarált célja, hogy az élhetőbb környezet érdekében a belvízi hajózás nagyobb szerepet vállaljon a közlekedési teljesítményben. Ez csak akkor érhető el hátrányos következmények nélkül, ha a nagyobb teljesítménnyel együtt nem csökken a biztonság. E feltétel egyik eleme az, amit a hajóvezetői/kapitányi képesítések kapcsán megoldandó problémaként felvetettünk. Mivel ismereteink szerint egyébként is felülvizsgálatra kerül az érintett uniós joganyag, kérjük abban figyelembe venni javaslatunkat.

Egy másik kiemelt uniós cél a mobilitás, amely csak akkor érhet el egy már gazdasági eredményekben is megmutatkozó szintet, ha az Unió megszünteti az egyes tagállamokban ennek megvalósulása elé állított mesterséges akadályokat.

Kérjük, hogy a téma vizsgálata kapcsán Szövetségünk kapjon lehetőséget érve további kifejtésére. Minden formában készséggel segítjük az Önök munkáját, amelyhez az Új Évben is jó eredményeket kívánunk.

Budapest, 2010. december 30.

Tisztelettel:



**Szalma Botond**  
elnök



**Bencsik Attila**  
elnök-helyettes



**Horváth Imre**  
főtitkár

Kapja még:

- Kazatsay Zoltán, főigazgató-helyettes, Directorate-General for Mobility and Transport
- Fellegi Tamás úr, miniszter, NFM
- Fónagy János, államtitkár, NFM
- Völlner Pál, államtitkár, NFM
- dr. Schwáb Zoltán, helyettes államtitkár, NFM
- Gergely Máté, főosztályvezető, NFM
- Marton Tamás, osztályvezető, NFM
- Barsiné Pataki Etelka, kormánybiztos