

Nyilvános konzultáció a belvízi hajózás szakmai képesítéseinek elismeréséről és korszerűsítéséről

A problémák azonosítása

A nyilvános konzultáció e részében az Európai Bizottság arra keresi a választ, hogy Ön mennyire ért egyet a belvízi hajózás képesítéseinek és a képzések egységesítésével kapcsolatban felvetett problémákkal. Illetve mely egyéb problémákat kell még figyelembe venni e területen.

2.1. "Túl sok és különböző nemzeti vagy transznacionális szabály illetve szabályozás határozza meg az egyes folyókon és víziút régiókban a belvízi hajózáshoz szükséges képesítések megszerzését."

Ön szerint mennyire fontos ez a probléma a munkaerő mobilitás tekintetében? *

- Nem fontos
- Csekély jelentőségű
- Valamelyest fontos
- Fontos
- Nagyon fontos
- Nem tudom

2.2. "A belvízi hajózási képesítések eltérő nemzeti és transznacionális szabályai és szabályozása csökkentheti a belvízi hajózás biztonságosságát."

Ön szerint mennyire fontos ez a probléma a biztonságosság tekintetében? *

- Nem fontos
- Csekély jelentőségű
- Valamelyest fontos
- Fontos
- Nagyon fontos
- Nem tudom

2.3. Amennyiben úgy érzi, hogy az Európai Bizottságnak egyéb problémákat is meg kellene vizsgálnia a belvízi hajós képesítésekkel kapcsolatban, kérjük adja meg ezeket és jelentőségük szerint osztályozza őket itt. Kérjük ugyancsak itt írja le, ha a fent vázolt két problémához további hozzáfűznivalója van.

Nem a szabályozások mennyiségével van probléma, hanem azzal, hogy a jelentősen eltérő alapon történt szabályozások hibás hierarchiát alakítottak ki az európai képesítések között. A kisebb folyókon, csatornákon alkalmazott szabályozások alapján szerzett hajóvezetői képesítések feltételrendszere (ilyen jelenleg az uniós hajóveze-

tő képesítés) alkalmatlan a nagy folyókon alkalmazott hajózási módszerek megismerésére és a gyakorlatszerzésre. Egy 85 m hosszú áruszállító hajón – matróz besztásban - nem lehet begyakorolni egy 7-13 db-ból álló kötelék vezetését (az ott szükséges feladatok az áruszállító hajón fel sem merülnek). A fokozatosság elve hiányzik az uniós szabályozásból.

Jól kiépített víziúton (pl. Rajna, Waal, Maas, csatornák) nem lehet gyakorlatot szerezni a hosszú szakaszán kiépítetlen, helyében és más jellemzőiben is erősen változó hajóúttal rendelkező víziutakra (pl. Duna szabadfolyású részei, különösen az Alduna), mivel azok a kihívások, amelyeket itt meg kell oldani a jól szabályozott víziutaknál fel sem merülnek.

2.4. Ön szerint mennyire jelentősek az alább felsorolt tényezők/aspektusok a belvízi hajózáson belül a **munkaerő mobilitását korlátozottságában**?

a: Nincs jelentősége

b: 1 (csekély jelentőségű)

c: 2

d: 3

e: 4

f: 5 (nagyon meghatározó)

| | a | b | c | d | e | f |
|---|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| 2.4.1. A <u>dolgozók képesítéseinek</u> eltérő követelményei a belvízi hajózási szektoron belül (gyakorlati idő, képzés és vizsgáztatás, fizikai és mentális képességek) * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2.4.2. A belvízi hajózási szektoron kívül megszerzett, de a <u>belvízi hajózásban is szükséges képesítéseinek elismerése</u> (pl. a tengeri hajózási vagy a halászati képesítések) * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2.4.3. A <u>vonalismertet</u> megkövetelése gátolhatja a hajóvezetőket bizonyos vízterületeken a hajózási tevékenységben (csak a hajóvezetőknél érdekes) * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2.4.4. A Hajós Szolgálati Könyv vagy annak tartalmának elismerésével kapcsolatos nehézségek a tagországok nemzeti hatóságainál * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> |
| 2.4.5. Az EU belvízi útjain a <u>nyelvismereti problémák</u> meggátolják a különböző nemzetiségű hajózó legénységet a feladataik ellátásában. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

2.5. Amennyiben úgy érzi, hogy az Európai Bizottságnak egyéb problémákat is meg kellene vizsgálnia a belvízi hajós munkaerő mobilitás korlátozottságával kapcsolatban, kérjük adja meg ezeket és jelentőségük szerint osztályozza őket itt. Kérjük ugyancsak itt írja le, ha a fent vázolt problémákhoz további hozzáfűznivalója van..

Szakmai szempontból indokolatlan a mobilitás akadályozása, amelyet a vízterületek tulajdonosi összetételének és szakmai fejlődési eltéréseinek figyelmen kívül hagyása okoz. Azokban az országokban, ahol a tolóhajózás jelentős arányt képvisel a személyzet túlnyomó többsége bérmunkás, azaz szakmai ismereteiket elsődlegesen célirányos képzések során (tanfolyamokon, felnőtt képzésben) szerzik, a hajózás valamennyi üzemformájára vonatkozóan vizsgát tesznek elméleti és gyakorlati ismeretekből, hiszen nem tudható előre, hogy hol tudnak elhelyezkedni. Azokon a területeken, ahol áruszállító önjáró hajók teljesítik a forgalom túlnyomó többségét gyakori a hajótulajdonos és családja közvetlen részvétele a hajó üzemeltetésében, azaz a családtagok több éves gyakorlatot szereznek, de csak az adott hajó üzemelésével kapcsolatban, mivel várhatóan az adott hajón, vagy hasonlókon töltik egész hajós életüket a jövőben. Ez jól látható volt a vizsgákon, amikor rajnai hajóvezetők vizsgáztak a Dunára.

2.6. Ön szerint mennyire jelentősek az alább felsorolt tényezők/aspektusok a belvízi hajózás **biztonságosságában**?

| | Nem jelentős | 1 (csekély jelentőségű) | 2 | 3 | 4 | 5 (nagyon meghatározó) |
|--|-----------------------|----------------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| 2.6.1. A belvízi hajózásban a képzések nemzeti szintű előírásai nem követik a szektor technológiai fejlődését * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2.6.2. Az eltérő nemzetiségű legénységek általi nyelvismereti problémák kommunikációs problémákat okoznak.* | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> |

2.7. Amennyiben úgy érzi, hogy az Európai Bizottságnak egyéb problémákat is meg kellene vizsgálnia a belvízi hajózás biztonságosságával kapcsolatban, kérjük adja meg ezeket és jelentőségük szerint osztályozza őket itt. Kérjük ugyancsak itt írja le, ha a fent vázolt problémákhoz további hozzáfűznivalója van.

Nem általános, hogy az országok nem követik a képzésben a technikai fejlődést (egyik igen, másik nem). Ugyanakkor szükségtelen minden újdonság megjelenésekor azonnal változtatni, mert vannak újdonságok, amelyekről később kiderül, hogy nem feltétlenül szükségesek, vagy nem olyan hatékonyak, mint azt gyártóik állítják. Pl. fontosnak és követendőnek tekinthető a RIS, ugyanakkor nem feltétlenül kell általánosan és minden területre kiterjeszteni a szimulátorok használatát.

3. Az irányelv célkitűzések ellenőrzése

A nyilvános konzultáció e részében a Bizottság arra keresi a választ, hogy az egyes tagországok és a szakma érintettek mennyire értenek egyet a belvízi hajózás képzéseinek és a képzések egységesítésével kapcsolatos, jövőbeli indítvány lent felsorolt tervezett célkitűzéseivel. Illetve mely egyéb célokat kell még figyelembe venni e területen.

3.1. Ön szerint mennyire fontos az alább felsorolt **célkitűzések** elérése?

- a: Nem fontos
- b: Csekély jelentőségű
- c: Valamelyest fontos
- d: Fontos
- e: Nagyon fontos
- f: Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| 3.1.1. A <u>munkaerő mobilitás</u> akadályainak megszüntetése * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3.1.2. A belvízi hajózási szektor biztonságosságának növelése az <u>emberi tényező</u> megvizsgálásával * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

3.2. Amennyiben úgy érzi, hogy egyéb célokat is el kellene érni, kérjük adja meg ezeket és jelentőségük szerint osztályozza őket itt. Kérjük ugyancsak itt írja le, ha a fenti célkitűzésekhez további hozzáfűznivalója van.

Az egyes vízterületeken folyó hajózás szakmai követelményrendszerének elfogulatlan (nem kereskedelmi vagy politikai érdekek alapján történő) kialakítása a legegyszerűbbtől (mesterséges csatornák) a legösszetettebbekig (nagyforgalmú, szabadfolyású, kedvezőtlen hajóútviszonyok, nagy kötelékek). Egy alulról építkező hierarchikus rendszer a nagyhajók hajóvezetői képesítései esetében, amelynek rendszere lehetne:

"A" szint: 20-110 m hosszú hajó vagy kötelék, kivéve gyorsjáratú hajó

"A1" szint: 20-110 m hosszú hajó vagy kötelék,

"B" szint: 110-270 m hosszú és legfeljebb 7 db hajóból álló kötelék,

"C" szint: 270 m feletti hosszúságú és 7-nél több hajóból álló kötelék.

Minden szintnél "M" kiterjesztéssel: tengerinek minősülő víziútra is kiterjesztve.

Indoklás: ezek a szintek eltérő szakmai gyakorlatot követelnek meg a hajóvezetőtől és az alacsonyabb szinten szerzett gyakorlat nem elegendő a magasabb szinteken történő biztonságos vezetéshez. Ezért az a javaslat, hogy matróz gyakorlattal csak az "A" szintet lehessen közvetlenül megszerezni, majd a magasabb szinteket előírt idejű hajóvezető gyakorlat és a magasabb szintnek megfelelő méretű hajón/köteléken megszerzett gyakorlattal lehessen elérni. Vizsgát az "A" és a "C" szint megszerzésekor célszerű megkövetelni.

Az "A1" szint megszerzéséhez "A" szintű hajóvezetőként szerzett gyakorlatot és gyorsjáratú hajón teljesített kormányos szolgálatot célszerű előírni úgy, hogy kormányzási gyakorlatot kell igazolni gyorsjáratú hajón.

Ez a rendszer a biztonság növelése mellett biztosítaná a mobilitást azzal, hogy a hajótulajdonosnak garanciát adna a hajóvezető képességeiről, tapasztalatáról (akár 20 év hajóvezetői gyakorlat 85 m hosszú áruszállító hajón sem elég egy 270 m hosszú tolt köteléken szükséges vezetői feladatok begyakorlására, mert nem adódnak olyan helyzetek (pl. soha nem kell leforgatni bárkákat és nincs szükség farral történő megállásra, tolt kötelékek összeállítására).

3.3. Ön szerint mennyire fontos a biztonságosság növeléséhez kapcsolódó alábbi célkitűzés elérése: a képzési előírásokat a technológiai fejlődéssel összhangban kell hozni. *

- Nem fontos
- Csekély jelentőségű
- Valamelyest fontos
- Fontos
- Nagyon fontos
- Nem tudom

3.4. Amennyiben úgy érzi, hogy egyéb operatív célokat is el kellene érni, kérjük adja meg ezeket és jelentőségük szerint osztályozza őket itt. Kérjük ugyancsak itt írja le, ha a fenti célkitűzésekhez további hozzáfűznivalója van.

A műszaki fejlődésből következik általában az egyre több szabályozó, ellenőrző, szolgáltató rendszer, amelyek működése, kezelése akkor biztonságos, ha azokban a hajóvezető rutint szerrez. Szükséges olyan – elsődlegesen üzemi – továbbképzés (a légiközlekedéshez hasonlóan), ami ezeknek az eszközöknek, berendezéseknek az adott hajón történő használatára képezi ki a hajóvezetőt. Ezt az új uniós szabályozásban – ellenőrizhető módon – meg kellene jeleníteni. PI. kötelezni a hajó üzemeltetőjét arra, hogy új berendezés beépítése esetén az annak kezelését végző személyeknek a gyártó vagy a szerelést végző igazolható módon tartson képzést. Ha a hajóra új személyzet kerül, akkor ezt a képzést valamaennyi (hatóságok által meghatározott) berendezés esetében kötelező legyen elvégezni.

4. A irányelv intézkedések ellenőrzése

Az Európai Bizottság lehetséges intézkedéseket határozott meg az előzőekben vázolt problémák megoldása érdekében. A nyilvános konzultáció e része arra kíváncsi, Ön mely intézkedéseket tartja a legmegfelelőbbnek.

Amennyiben Ön úgy gondolja, hogy az Európai Bizottságnak más intézkedéseket is fontolóra kellene vennie, e szakaszban megteheti javaslatait.

4.1. Az Ön álláspontja szerint a következő irányelv intézkedések mennyire megfelelőek a belvízi hajózás területén tapasztalható, a képesítési követelmények különbözőségéből adódó munkaerő mobilitási nehézségek leküzdésére?

a: Nem megfelelő

b: 1 (csekély mértékben megfelelő)

c: 2

d: 3

e: 4

f: 5 (nagyon megfelelő)

g: Nem tudom

4.1.1. A Rajnai Hajózási Központi Bizottság által alkalmazott módszer kiterjesztése a Hajós Szolgálati Könyvbe bejegyzett képesítések kölcsönös elismerésére, a hajóvezetői képesítések kölcsönös elismeréséhez hasonlóan.

A jelenlegi kölcsönös elismerési gyakorlatban a Hajós Szolgálati Könyvek általában elfogadják a fizikai és mentális alkalmasság, illetve a gyakorlati idő igazolására.

*A vázolt intézkedéshez viszont szükséges, hogy a Hajós Szolgálati Könyvbe bejegyzett képesítéseket minden tagállam elismerje.**

| | a | b | c | d | e | f | g |
|--|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 4.1.1. A Rajnai Hajózási Központi Bizottság által alkalmazott módszer kiterjesztése a Hajós Szolgálati Könyvbe bejegyzett képesítések kölcsönös elismerésére, a hajóvezetői képesítések kölcsönös elismeréséhez hasonlóan. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

4.1.2. Kötelezően előírt, egységes követelmények a hajózó személyzet életkorára, illetve fizikai és mentális képességeire vonatkozóan.

*Jelenleg az EU-ban a fizikai és mentális képességekre vonatkozó követelmények nincsenek harmonizálva. Ez az intézkedés egy egységes, kötelező követelmény rendszert vezetne be a hajózó személyzet minimális életkorára és egészségi állapotára vonatkozóan, melyet az összes EU tagország elfogad. **

4.1.3. Az egyes belvízi hajós képesítések meghatározásának harmonizálása, és a képesítések megszerzéséhez szükséges követelmények egységesítése.

*Jelenleg a belvízi hajózási szektorban a szakmai képesítések meghatározásai eltérnek tagországokként és régióként. Ez az intézkedés az egyes képesítések egységes azonosítását vezetné be a belvízi hajózásban (pl.: matróz, kormányos), illetve ezekhez a képesítésekhez meghatározná az egységes, kötelező EU követelményeket, mint pl. a minimális gyakorlat, vagy a vizsgák. **

4.1.4. Egységes EU minimális képzési szabályok/követelmények a hivatásos belvízi hajós képesítésekhez.

*Jelenleg a hivatásos belvízi hajós képesítések képzési követelményei eltérőek a tagországokban/régiókban. Ez az intézkedés minimális EU képzési szabályokat vezetne be az előző (4.1.3) intézkedésben meghatározott, egységesen definiált képesítésekhez. **

4.1.5. EU központi nyilvántartás bevezetése a hajóvezetői képesítésekre.

*Az intézkedés megteremtené a jogi alapot a hajóvezetői képesítések központi nyilvántartásának bevezetésére, a képesítések monitoringja és érvényességük ellenőrizhetősége érdekében. **

4.1.6. Önként vállalt intézkedések bevezetése a belvízi hajózásban a munkaerő mobilitás akadályainak csökkentésére

*Ezek az intézkedések hivatalos (kötelező) szabályozás nélkül lennének bevezetve a belvízi hajózásban. Például egy minőségbiztosítási rendszer bevezetése a belvízi hajózási iskoláknál, a tananyag és oktatás minőségének növelése érdekében. Vagy például a belvízi hajózás képzési szabványainak bevezetése történhet önkéntes alapon. **

4.2 Kérjük e helyen írja le további intézkedési javaslatait vagy a fent vázolt intézkedésekkel kapcsolatos hozzáfűznivalóját, amelyekről úgy gondolja alkalmas lenne a hivatásos belvízi hajós képezések különbözőségéből adódó problémák által okozott munkaerő mobilitási nehézségek kezelésére.

A képezések központi nyilvántartása felesleges. Minden nemzeti hatóság nyilvántartja ezeket és az IMO-hoz hasonlóan lehet a hatóságok közötti elektronikus kapcsolat és jogosultsági rendszerrel biztosítani lehet az ellenőrizhetőséget. Minél távolabb kerül egy adat az eredeti létrehozótól, annál kevésbé garantált az aktualitása és a személyes adatok védelme.

Az önkéntes szabályozások, rendszerek csak akkor érnek valamit, ha az elérendő célok világosak és egyértelműek, azaz ha az uniós szabályozás kellően előremutató, részletes és biztosítja a szakmai követelmények teljesülését. Az önkéntes rendszer megőrzi a szubjektivitást a képezések elfogadása területén, ami nem szerencsés egy egységesülő Európában. Az minimális célként elérendő, hogy uniós hajózási hatóság által – uniós jog alapján – kiadott bármely hajózási képezést, ill. képzést minden más uniós állam hatósága köteles legyen elfogadni, beleértve a Rajna vízterületét is.

A CCNR eljárása nem teszi lehetővé az Uniós államok egyenrangú kölcsönös elfogadási rendszerét. Ezt jól demonstrálja a szolgálati könyv és a hajózási gyakorlatok, valamint aradarhajós képezítés Rajnára történő elfogadása kapcsán történt indokolhatatlan, kiábrándító, ókonzervatív eljárás a CCNR (ezen belül egy kis tagállam) részéről.

A rajnai hajózás primátusa nem fogadható el az egyenrangúságon alapuló Unióban, mivel semmivel sem jobb, mint más régiók rendszerei, egy-egy területen kifejezetten konzervatív, hátráltatja a mobilitást, mivel abból indul ki, hogy mindenki másnak a rajnai rendszerhez kell alkalmazkodnia, ami a más típusú hajózást (pl. jellemzően tolóhajózástí) folytató területeken felesleges, teljesen indokolatlan korlátokat állít (pl. alacsonyabb munkaköröknél csak a Rajnán szerzett gyakorlatot fogad el, stb). Más területeken viszont olyan követelmények indokoltak, amelyek a Rajnán nem teljesíthetők, mert ott technikailag szükségtelen, vagy a hajóútméreték vagy a teljes szabályozottság miatt elő sem fordul). Ezeket a követelményeket már nem tekinti fontosnak a CCNR. A vonalismeretre külön kitérünk.

4.3. Az alábbi intézkedések mennyire járulhatnak hozzá a munkaerő mobilitás akadályainak megszüntetéséhez, amelyeket a belvízi hajózási szektoron kívül (pl. a tengerhajózásban) dolgozók hivatásos képezéseinek eltérő követelményei okoznak?

a: Nem járulnak hozzá

b: 1 (csekély mértékben)

c: 2

d: 3

e: 4

f: 5 (jelentősen hozzájárul)

g: Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f | g |
|--|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 4.3.1. Egy egységes eljárás bevezetése a tengerhajózási szolgálati idő (gyakorlat) belvízi hajózási időnek (gyakorlatnak) történő elismerés akadályainak csökkentésére. | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| <p><i>Jelenleg nemzeti szinten történik a különféle feltételek szabályozása, melyek lehetővé teszik más szektorból érkezők számára a belvízi hajózásban történő munkavégzést. Ez az intézkedés egységes szabályok alapján lehetővé tenné a megfelelő tengeri tapasztalatot szerzőknek, hogy egyszerűbben beléphessenek a belvízi szakmába, a tengerhajózási alkalmasság (jogosultságok) elvesztése nélkül. *</i></p> | | | | | | | |

4.4 Kérjük e helyen írja le további intézkedési javaslatait vagy a fent vázolt intézkedésekkel kapcsolatos hozzáfűznivalóját, amelyekről úgy gondolja alkalmas lenne a belvízi hajózási szektoron kívül (pl. a tengerhajózásban) dolgozók hivatásos képezéseinek eltérő követelményeiből adódó munkaerő mobilitási nehézségek kezelésére.

A két hajózási ág szakmai követelményei jelentősen eltérnek a hajó vezetése tekintetében, azaz alacsonyabb szinteken és gépészeti munkakörökben az átjárhatóságot célszerű megkönnyíteni. Hajóvezetői szinten szükséges az eltérő szakmai ismeretek megkövetelése és gyakorlati idő előírása, mivel jellegében jelentősen eltérő feladatokat kell a belvízi hajózásban végeznie, mint a tengerhajózásban, amelyek elsődlegesen a gyakorlatban sajátíthatók el.

4.5. Az Ön álláspontja szerint a következő intézkedések mennyire megfelelőek a vonalismeret problematikájának kezelésére, miszerint bizonyos folyószakaszokon a hajóvezetőktől megkövetelt vonalismereti követelmények potenciálisan gátolja a őket a hajózásban. (csak a hajóvezetőkre vonatkozó intézkedések)

a: Nem megfelelő

b: 1 (csekély mértékben megfelelő)

c: 2

d: 3

e: 4

f: 5 (nagyon megfelelő)

g: Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f | g |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 4.5.1. Kötelező egységes kritériumok a vonalismereti követelmények és az uniós tengeri folyószakaszok meghatározására. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| <p><i>Jelenleg a vonalismereti követelmények és a tengeri folyószakaszok nemzeti szinten, a nemzeti vagy regionális kritériumok szerint vannak megállapítva. Ez az intézkedés kötelező egységes kritériumokat vezetne be a vonalismereti követelmények meghatározására az EU-s folyószakaszokon.</i></p> | | | | | | | |

4.5.2. A szakmai alkalmasság és a vizsgák követelményeinek harmonizálása a vonalismereti követelményekre és a tengeri folyószakaszokra.

Jelenleg a szakmai alkalmasság és a vizsgák követelményei nemzeti szinten vannak meghatározva a vonalismeretnél. Az intézkedés egységes kritériumokat vezetne be a szakmai alkalmassági követelmények és a vizsgák szabályainak meghatározására, hogy az vonalismereti bizonyítványok megszerzése az EU-ban lehetséges legyen. Az intézkedés a tengeri folyószakaszokra ugyancsak harmonizált vizsga szabályokat vezetne be.

Ezen kívül a vonalismeret elméleti vizsgái más tagországokban is lehetővé lenne, mint amelyre a vonalismeret vonatkozik. Ez például lehetővé tenné egy több tagállamon keresztül haladó folyó összes vonalismeretére vonatkozó vizsgáknak egy tagállamban való letételét.

4.5.3. Nem kötelező érvényű ajánlások a vonalismereti követelmények és az uniós tengeri folyószakaszok meghatározásának kritériumaira.

A 4.5.1. pontban meghatározott intézkedés, de nem kötelező jellegű ajánlason keresztül, illetve az összes vonalismereti vizsga egy helyen történő abszolválásának lehetősége nélkül.

4.5.4. Nem kötelező érvényű ajánlások a vonalismereti követelmények és az uniós tengeri folyószakaszok vizsgáinak kritériumaira

A 4.5.2. pontban meghatározott intézkedés, de nem kötelező jellegű ajánlason keresztül, illetve az összes vonalismereti vizsga egy helyen történő abszolválásának lehetősége nélkül.

4.6 Kérjük e helyen írja le további intézkedési javaslatait vagy a fent vázolt intézkedésekkel kapcsolatos hozzáfűznivalóját, amelyekről úgy gondolja alkalmas lenne a vonalismeret problematikájának kezelésére, miszerint bizonyos folyószakaszokon a hajóvezetőktől megkövetelt vonalismereti követelmények potenciálisan gátolja a őket a hajózásban.

A kérdések részben érthetetlenek, mivel a Dunán és a Rajnán is lehet vonalvizsgát tenni a többi parti állam szakaszára bármely parti államban. A vonalismeret számonkérése és annak szintje biztonsági kérdés, azaz minden állam a maga szakaszán folyó hajózás biztonságáért maga felel, így maga kell, hogy meghatározza a vizsgaköteles szakaszokat és azokat, ahol csak utakat kell igazolni, és azokat, ahol nincsenek ilyen követelmények. A vonalismeretet akkor lehet bárhol számonkérni, ha annak rendszere, követelményei egységesek (ez ma távolról sincs így) és a vizsgáztatás a lehető legkevésbé szubjektív. Erre a legalkalmasabb a számítógépes tesztrendszerű vizsga, amely a vizsgáztatótól nem követeli meg, hogy ő maga is képes legyen elbírálni a vizsgázó produktumát. Ez a magyar Duna-szakaszon már kidolgozásra került, de egyes elemeiben még fejlesztés alatt van.

A vonalismereti követelményeket akkor lehet egységesíteni, ha a vonalszakaszok objektív besorolása alapján az ott szükséges követelmények egységesen meghatározhatók. Erre vonatkozóan a következőt javasoljuk:

Az Unió víziútjainak valós (nem feltételezett) adatokon alapuló kiértékelése és azok jellemzői alapján osztályozásuk a hajóvezetőtől elvárt ismeretek szempontjából. Ezeket az osztályozási szempontokat az alapokból kiindulva kell meghatározni és el kell tekinteni a jelenlegi rendszertől, ami erre alkalmatlan. Osztályozási jellemzők lehetnek:

- a szakasz / víziút jellege: szabadfolyású / nem szabadfolyású, de változó vízhozamú / állandó jellegű, csatornázott, ill. csatorna
- hajóút helye: gyakran változó / enyhén változó / állandó
- a hajóút vízmélysége: vízállással együtt, de nem azonos mértékben változó / vízállással azonos mértékben változó / állandó
- a hajóút szélessége: vízállással együtt, de nem arányosan változó / vízállással arányosan változó / állandó
- átlagos vízsebesség (hajózási kisvízszintnél, ill. normál duzzasztásnál): $v > 6$ km/h / 6 km/h $> v > 2$ km/h / $v < 2$ km/h
- gázlok valós mélységének eltérése az előírttól (a mértékadó): $h > 0,5$ m / $0,5$ m $> h > 0$ m / nincs eltérés vagy nincs gázló
- a legkedvezőtlenebb 3 kanyarulat sugara (hajózási kisvíznél): $r < 1000$ m / 1000 m $< r < 1500$ m / $r > 1500$ m
- a kitűzés minősége (csak változó vízhozamú szakaszoknál) - 3: hiányos, és/vagy elégtelen; 2: közepes minőségű; 1: kiváló vagy jól alkalmazható;
- forgalom átlagos sűrűsége (db hajó/óra): $n < 5$ db / 5 db $< n < 15$ db / $n > 15$ db
- az engedélyezett max. hajó/kötél méretű hajók/kötélek számára találkozásra alkalmatlan szakaszok aránya a teljes szakasz hosszához (hajózási kisvízszintnél): $k < 1\%$ / $1\% < k < 3\%$ / $k > 3\%$
- a hajóútban található sziklás mederszakaszok aránya a teljes szakasz hosszához viszonyítva: $s < 0,5\%$ / $0,5\% < s < 1\%$ / $s > 1\%$
- jelzőállomásokkal szabályozott szakaszok hossza a teljes szakasz hosszához viszonyítva: $j < 0,1\%$ / $0,1\% < j < 0,5\%$ / $j > 0,5\%$
- az engedélyezett max. hajó/kötél méretű hajók/kötélek szélességéhez viszonyított hídnyílás-szélesség aránya (a 3 legkisebb): $b < 1,5$ / $1,5 < b < 2$ / $b > 2$

A fenti jellemzők együtt körülírják az adott vízterület hajózási jellemzőit. Ezek együttes vizsgálata alkalmas a víziút vagy víziútszakasz által a hajóvezetővel szemben támasztott szakmai tudásigény számszerűsítésére (arányosítására) és egyben a szükséges vonalismereti szint meghatározására. Ezek a jellemzők függetlenek attól, hogy az adott vízterület mely gazdasági térségben helyezkedik el és mely szervezet felügyelete alá tartoznak, azaz objektívek.

Ezek az adatok minden ország igazgatásának rendelkezésére állnak és egyszerűen (egy táblázatban) összevethetők (javaslat: a 7.1 pontban).

Minden olyan szakaszon, ahol a RIS részeként alkalmazott elektronikus hajózási térképek napra készen és ingyenesen használhatók, valamint a térképek folyamatos használata a hajózásra alkalmasság jogi feltétele, a vonalismeret vizsgának azokra az elemekre kell kiterjednie, ami az elektronikus rendszerből nem nyerhető ki, vagy annak hibája esetén ismerete biztonsági kérdés. Fontos probléma, hogy egyelőre az elektronikus térképek használata még nem feltétele a nagyhajók közlekedésének (hajózásra alkalmasságuknak), azaz még középtávon is számos hajón nem használnak elektronikus térképet, valamint több országban nem frissítik ezeket a térképeket olyan gyakorisággal, ahogy a hajóút változása azt indokolná. Több részlet elem tekintetében a ma használatos elektronikus hajózási térképek nem csereszabatosak, ábrázolási rendszerük kisebb részletekben eltérő, azaz – bár jelentős segítséget nyújtanak már ma is a hajóvezetőknek – még nem érték el azt a biztonsági szintet, ami egy hajó, de különösen egy nagy kötelék vezetéséhez szükséges. Az elektronikus térképek ingyenes használatának biztosítása része annak a kötelezettségnek, amely szerint, ha az állam rendelkezik adatokkal a víziútjáról és az azon történő hajózás biztonságát kívánja elérni, akkor mindenki számára elérhetővé kell tennie a fizetőképességtől függetlenül (beleértve még a kedvtelési hajósokat is).

4.7. Az Ön álláspontja szerint a következő intézkedések mennyire megfelelőek a Hajós Szolgálati Könyvből megbízható információk kiolvasásának nehézségeinek kezelésére, amely a hajósok szakmai képzésének igazolásához szükséges, hogy másik országban vagy másik folyó víziútjain hajózhassanak.

a: Nem megfelelő

b: 1 (csekély mértékben megfelelő)

c: 2

d: 3

e: 4

f: 5 (nagyon megfelelő)

g: Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f | g |
|--|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 4.7.1. Egy kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv (e-SRB) bevezetése és egy központi nyilvántartás létrehozása. | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| <i>Az intézkedés egy kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv bevezetésével kívánja elérni, hogy a belvízi hajózásban létrejőjön egy eszköz a hajószemélyzetek képzéseinek dokumentálására.</i> | | | | | | | |
| <i>Minden kibocsátott elektronikus Hajós Szolgálati Könyv elérhető lenne egy biztonságos központi nyilvántartásban. Ez lehetővé tenné az összes forgalomban lévő elektronikus Hajós Szolgálati Könyv nyomon követését és érvényességük igazolását.</i> | | | | | | | |

4.8 Kérjük e helyen írja le további intézkedési javaslatait vagy a fent vázolt intézkedésekkel kapcsolatos hozzáfűznivalóját, amelyekről úgy gondolja alkalmas lenne a Hajós Szolgálati Könyvből megbízható információk kiolvasásának nehézségeinek kezelésére, amely a hajósok szakmai képezésének igazolásához szükséges, hogy másik országban vagy másik folyó víziútjain hajózhassanak.

Ez ismét kizárólag az uniós polgárok hátrányát szolgálná, mivel másoknak ez nem lesz kötelező, azaz semmi sem változik. Maradjon ez nemzeti hatóságok hatáskörében és legyen korlátozott lekérdezési lehetőség az ő adatbázisukból az SRB főbb adataira vonatkozóan. Az egyes képezések vonatkozásában önálló nemzeti nyilvántartások vannak, amiből ezek az adatok egyszerűen lekérdezhetők (van-e és érvényes-e az adott képezése az ellenőrzött személynek, akit neve, születési adatai és hajóskönyvének száma azonosít). Az IMO rendszere itt is alkalmas lenne. A központi rendszerek fő hibája az aktualitás biztosításának esetlegessége.

4.9. Az Ön álláspontja szerint a következő intézkedések mennyire megfelelőek annak a belvízi hajózási biztonsági problémának a kezelésére, amely abból a tényből fakad, hogy a belvízi hajózásban a szakmai képezések képzésének szabályai nem tartottak lépést a technológiai fejlődéssel.

a: Nem megfelelő

b: 1 (csekély mértékben megfelelő)

c: 2

d: 3

e: 4

f: 5 (nagyon megfelelő)

g: Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f | g |
|--|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|
| 4.9.1. A minimális képzési szabályok EU szinten történő harmonizálása minden belvízi hajózási szakmai képezés esetében. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| <i>A 4.1.4 pontban meghatározott intézkedés szerint, de ebben az esetben a képzési követelményeknél a biztonság növelése a cél.</i> | | | | | | | |
| 4.9.2. A biztonságot növelő önkéntes intézkedések bevezetése a belvízi hajózásban | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| <i>Ezek az intézkedések a belvízi hajózási szektoron belül, formális szabályozás nélkül kerülnek kidolgozásra. Például minőségbiztosítási rendszer bevezetése a hajós iskolákban, a tananyagok és az oktatás minőségének javítása érdekében. Ezeket a belvízi hajós képezésekre vonatkozó szabályokat önkéntes alapon lehetne bevezetni.</i> | | | | | | | |

4.10 Kérjük e helyen írja le további intézkedési javaslatait vagy a fent vázolt intézkedésekkel kapcsolatos hozzáfűznivalóját, amelyekről úgy gondolja alkalmas lenne annak a belvízi hajózási biztonsági problémának a kezelésére, amely abból a tényből fakad, hogy a belvízi hajózásban a szakmai képesítések képzésének szabályai nem tartottak lépést a technológiai fejlődéssel.

A biztonságról való gondoskodás az államok feladata, azaz nem tartjuk szerencsésnek az önkéntes intézkedéseket e területen. E kérdésben legyenek szigorú közösségi/állami követelmények, mivel az állam felel az állampolgárai és a természet, környezet biztonságáért.

5. Az intézkedésekkel kapcsolatos egyéb megfontolandó vitapontok

A nyilvános konzultáció ezen része több aspektusból vizsgálva kíváncsi az Ön megjegyzéseire az előző részben tárgyalt intézkedésekről.

5.1. Harmonizációs követelmények - a lefedettség szintje

5.1.1. A 4.1.2. és 4.1.3. pontokban tárgyalt (2. és 3.) intézkedések kötelező, harmonizált követelményeket vezetnének be minden EU tagállamban a személyzet minimális életkorára, a fizikai és mentális alkalmosságára, illetve gyakorlatára. Kérjük jelölje meg, hogy Ön szerint a személyzet mely tagjaira vonatkozóan lenne a leg helyénvalóbb ez az intézkedés. Az alábbi listában több opciót is megjelölhet. *

- Hajóvezető
- Egyéb személyzet
- Hajóvezető és az egyéb személyzet
- Egyik sem

5.1.2. A 4.1.4. pontban tárgyalt (4.) intézkedés harmonizált minimális képzési szabályokat vezetne be a belvízi hajózás munkavállalóinak az EU tagországokban. Kérjük jelölje meg, hogy Ön szerint a személyzet mely tagjaira vonatkozóan lenne a leg helyénvalóbb ez az intézkedés. Az alábbi listában több opciót is megjelölhet. *

- Hajóvezető
- Egyéb személyzet
- Hajóvezető és az egyéb személyzet
- Egyik sem

5.1.3. A 4.3.1. pontban tárgyalt (7.) intézkedés egy egységes módszert vezetne be a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére. Kérjük jelölje meg, hogy Ön szerint a személyzet mely tagjaira vonatkozóan lenne a leg helyénvalóbb ez az intézkedés. Az alábbi listában több opciót is megjelölhet. *

- Hajóvezető
- Egyéb személyzet
- Hajóvezető és az egyéb személyzet
- Egyik sem

5.1.4. A 4.7.1. pontban tárgyalt (12.) intézkedés kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyvet és egy központi elektronikus Hajós Szolgálati Könyv nyilvántartást vezetne be. Kérjük jelölje meg, hogy Ön szerint a személyzet mely tagjaira vonatkozóan lenne a leg helyénvalóbb ez az intézkedés. Az alábbi listában több opciót is megjelölhet. *

- Hajóvezető
- Egyéb személyzet
- Egyik sem

5.1.5. A 4.9.2. pontban tárgyalt (13.) intézkedés a biztonságot érintő minimális képzési szabályokat harmonizálná a belvízi hajózás területén dolgozóknál. Kérjük jelölje meg, hogy Ön szerint a személyzet mely tagjaira vonatkozóan lenne a leg helyénvalóbb ez az intézkedés. A listában több opciót is megjelölhet.*

- Hajóvezető
- Egyéb személyzet
- Hajóvezető és az egyéb személyzet
- Egyik sem

5.2. A hajóvezetők bizonyítványainak megkülönböztetése

5.2.1 Ön szerint hasznos-e a hajóvezetői bizonyítványok megkülönböztetése eltérő speciális követelmények definiálásával a víziutak tengeri jellegére, kizárólag kis hajók kisméretű víziutakon történő üzemeltetésére, és nagy hajókötelékek üzemeltetésére vonatkozóan? Ezek a sajátos követelmények lehetnének az alapjai egy moduláris hajóvezetői képesítési rendszer bevezetésének.

Az alábbi listában több opciót is megjelölhet.

- Igen, ennek a moduláris rendszernek fenn kell tartania a jelenlegi speciális (szigorúbb) követelménye-

ket a tengeri jellegű folyószakaszokon hajózó hajóvezetőknél.

Igen, ennek a moduláris rendszernek speciális (kevésbé szigorú) követelményeket kell bevezetnie azon hajóvezetőknél, akik kizárólag kis hajókat, kis méretű víziutakon üzemeltetnek.

Igen, ennek a moduláris rendszernek speciális (szigorúbb) követelményeket kell bevezetnie azon hajóvezetőknél, akik nagy személyhajókat üzemeltetnek.

Igen, ennek a moduláris rendszernek speciális (szigorúbb) követelményeket kell bevezetnie azon hajóvezetőknél, akik nagy hajóköteléseket üzemeltetnek.

Igen, ez a moduláris rendszer fontos, de egyéb kategóriákat is meg kell fontolni. (Kérjük írja le az egyéb kategóriákat a kérdés alatti szövegmezőbe.)

Nem, nincs szükség ilyen differenciált megközelítésre.

Nem tudom.

5.2.2. Kérjük fejtsse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Az egyes vízterületeken folyó hajózás szakmai követelményrendszerének elfogulatlan (nem kereskedelmi vagy politikai érdekek alapján történő) kialakítása a legegyszerűbbtől (mesterséges csatornák) a legösszetettebbekig (nagyforgalmú, szabadfolyású, kedvezőtlen hajóútviszonyok, nagy kötelékek). Egy alulról építkező hierarchikus rendszer a nagyhajók hajóvezetői képesítései esetében, amelynek rendszere lehetne:

- "A" szint: 20-110 m hosszú hajó vagy kötelék, kivéve gyorsjáratú hajó
- "A1" szint: 20-110 m hosszú hajó vagy kötelék,
- "B" szint: 110-270 m hosszú és legfeljebb 7 db hajóból álló kötelék,
- "C" szint: 270 m feletti hosszúságú és 7-nél több hajóból álló kötelék.

Minden szintnél "M" kiterjesztéssel: tengerinek minősülő víziútra is kiterjesztve.

Indoklás: ezek a szintek eltérő szakmai gyakorlatot követelnek meg a hajóvezetőtől és az alacsonyabb szinten szerzett gyakorlat nem elegendő a magasabb szinteken történő biztonságos vezetéshez. Ezért az a javaslat, hogy matróz gyakorlattal csak az "A" szintet lehessen közvetlenül megszerezni, majd a magasabb szinteket előírt idejű hajóvezető gyakorlat és a magasabb szintnek megfelelő méretű hajón/köteléken megszerzett gyakorlattal lehessen elérni. Vizsgát az "A" és a "C" szint megszerzésekor célszerű megkövetelni.

Az "A1" szint megszerzéséhez "A" szintű hajóvezetőként szerzett gyakorlatot és gyorsjáratú hajón teljesített kormányos szolgálatot célszerű előírni úgy, hogy kormányzási gyakorlatot kell igazolni gyorsjáratú hajón.

Az összes többi képesítés esetében egységes európai szabvány legyen (tanuló-matróz, matróz, matróz-gépkezelő, fedélzetmester, kormányos, gépész).

Minden hajóvezető alatti képesítésnél jelentősen csökkentett gyakorlati időket kell megállapítani a rajnai rendszerhez képest, ami tarthatatlan a szakmai utánpótlás eltűnéséhez vezethet PI.

- matróz: 1 év hajózás fedélzeten, nagygéphajón **vagy** 3 hónap hajózás fedélzeten, nagygéphajón vagy kompon + matróz vizsga,
- matróz-gépkezelő: 6 hónap hajózás matrózként nagygéphajón, **vagy** 3 hónap hajózás matrózként nagygéphajón + matróz-gépkezelő vizsga
- fedélzetmester: 1 év hajózás matróz vagy matróz-gépkezelőként nagygéphajón
- kormányos: 1,5 év hajózás matrózként, vagy matróz-gépkezelőként, vagy 6 hónap hajózás fedélzetmesterként.

5.3. A képesítések/bizonyítványok kiterjesztése a hajóvezető alatti legmagasabb felelősségi szintig (kormányos, matróz, stb.)

5.3.1. A hajószemélyzet közül csak a hajóvezetőnek kell rendelkeznie bizonyítvánnyal. Ön szerint szükséges kiterjeszteni a képesítési követelményeket és a bizonyítvány szükségességét a hajóvezető alatti legmagasabb felelősségi szintig? *

- Igen, a hajóvezető alatti legmagasabb beosztásúnak is bizonyítvánnyal kellene rendelkeznie.
- Nem, csak a hajóvezetőnek szükséges bizonyítvánnyal rendelkeznie.
- Nem tudom.

5.3.2. Kérjük fejtse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Az SRB jól betölti a hajóvezető szint alatti képesítések igazolásának funkcióját is, ezért felesleges szaporítani a képesítő okmányok mennyiségét.

5.4. A hajóvezetői bizonyítványok és a Hajós Szolgálati Könyv kölcsönös elismerése

5.4.1. Hogyan értékeli a Hajós Szolgálati Könyvek elismerésének jelenlegi rendszerét, ami a Rajnai Hajózási Központi Bizottság és számos nem rajnai EU tagország között megkötött kétoldalú megállapodáson alapszik? *

- A Hajós Szolgálati Könyvek kölcsönös elismerésének jelenlegi rendszere teljesen megfelel a célnak.
- A Hajós Szolgálati Könyvek kölcsönös elismerésének jelenlegi rendszere csak részben felel meg.
- A Hajós Szolgálati Könyvek kölcsönös elismerésének jelenlegi rendszere nem felel meg a célnak.
- Nem tudom.

5.4.2. Kérjük fejtse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

A rendszer nem alkalmas egyenrangú felek közti megállapodásra, mivel a CCNR kizárólag a rajnai rendszert alkalmazó partnerekkel köt megállapodást (kivéve az uniós hajóvezető bizonyítvány), ami nem ad garanciát a rajnai tagállamok egységes és a mobilitást segítő magatartásának kialakítására (a jelenlegi joggyakorlat is teljességgel hibás és diszkriminatív az egyes végrehajtó rajnamenti hatóságoknál). A kérdésre a pontos válasz az lenne: a CCNR igényeinek megfelel (döntéshozatali rendszere alkalmatlan a rugalmas döntésekre, különösen egyes tagállamainak minősíthetetlen magatartása miatt), minden már stakeholdernek nem felel meg (lásd pl. a diszkriminatív és bürokratikus, elhibázott eljárásokat a radarhajós képesítés és az SRB-k elismerése tekintetében).

Az elismerési rendszernek uniós szintűnek kell lennie és a teljes egyenjogúság alapján kell állnia. Természetesen minden olyan elemnek szerepelnie kell ebben, ami garantálja a tagállamok biztonsági igényeinek teljesülését és a végrehajtásra a jelenleginél jelentősen hatékonyabb ellenőrzési rendszert kell működtetni az ellenőrzést végző illetékes hajózási hatóságok megerősítésével. Ezeket a nemzeti hatóságokat e területen ellenőrizze az Unió (Magyarországon a hajózási hatóság leépítése már elérte a kritikus szintet).

5.4.3. Ön szerint a hajóvezetői bizonyítványok kölcsönös elismerésének jelenlegi rendszere a Rajnán megfelelően kezeli a munkaerő mobilitás akadályait a nem rajnai EU tagországokból érkező hajóvezetőkénél? *

Igen, a jelenlegi rendszer a Rajnán dolgozó, nem rajnai EU tagországokból érkező hajóvezetők számára megfelelően kezeli a munkaerő mobilitás akadályait.

Igen, de a jelenlegi rendszer a Rajnán dolgozó, nem rajnai EU tagországokból érkező hajóvezetők számára csak részben megfelelően kezeli a munkaerő mobilitás akadályait.

Nem, a jelenlegi rendszer a Rajnán dolgozó, nem rajnai EU tagországokból érkező hajóvezetők számára nem kezeli megfelelően a munkaerő mobilitás akadályait.

Nem tudom.

5.4.4. Kérjük fejtsse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

A CCNR egy olyan uniós hajóvezető képesítést fogadott el a Rajnára, amely a dunai uniós államokban még minimális követelményként sem tekinthető alkalmasnak. Ez azt jelenti, hogy a Rajnán alacsonyabb követelmények érvényesülnek, mint a Dunán. A dunai államok, a Duna Bizottság és saját nemzeti döntéseik szerint az uniós minimumnál lényegesen magasabb követelményeket alkalmaznak (helyesen – sajnos néhány kivétellel), mivel az uniós követelményrendszer legfeljebb csatornahajózásra teszi alkalmassá a vizsgázót. A magyar szabályok többségükben a rajnai rendszer elfogadható elemeit alkalmazzák az uniós rendszert kiegészítve, figyelembe véve a sajátos dunai követelményeket is (kötelékek jelentősen nagyobb méreteit, a víziút nagy részén a kiépítettség alacsony szintjét, egyes területeken a hajóút jelentős változékonyságát, kitűzésének hiányosságait, az elektronikus térképek frissítésének hiányát).

Az uniós szabályoknak többszintűeknek kell lenniük és azokban a rajnai és a dunai szabályok jól összedolgozott együttesét kell illeszteni.

Külön kell mérlegelni a radarhajós képesítések elfogadási rendszerét, ami az egyik legfontosabb biztonsági kérdést érintik.

Nem értünk egyet a kabinos hajók vezetőinek különleges elbírálásával, mivel nautikai feladatként lényegesen egyszerűbb, mint egy kisebb tolatmány vezetése, ugyanakkor a hajós társaságok részéről önkéntes hajó-helyismereti képzést fontosnak tartunk, mert számos olyan új technikai elem kerül folyamatosan a hajóvezető kezébe, amelyek már tömegességükkel, információbőségükkel kezelési problémákat, azaz veszélyhelyzetet okozhatnak.

5.4.5. A Hajós Szolgálati Könyv kölcsönös elismerésének jelenlegi rendszere tartalmazza a Hajós Szolgálati Könyvben vezetett szolgálati idő elismerését. Megfelelően kezeli ez a rendszer a hajózási gyakorlat elismerésének problémáját? *

- Igen, a Hajós Szolgálati Könyvben vezetett szolgálati idő elismerése megfelelő a hajózási gyakorlat elismerésére.
- Igen, de a Hajós Szolgálati Könyvben vezetett szolgálati idő elismerése csak részben megfelelő a hajózási gyakorlat elismerésére.
- Nem, a Hajós Szolgálati Könyvben vezetett szolgálati idő elismerése nem megfelelő a hajózási gyakorlat elismerésére.
- Nem tudom.

5.4.6. Kérjük fejtsse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

A dunai államok pragmatikusan, jól kezelik a rendszert (nem akadályozzák a rajnai gyakorlat dunai elfogadását), ugyanakkor a rajnai hatóságok tévesen alkalmazzák a saját megállapodásukat (pl. csak a szerződés hatályba lépése utáni gyakorlati időket ismerik el – vajon miért? – bizalmatlanok egy nemzeti hatósággal szemben? ez elfogadhatatlan – ha valamelyik államnál bizonyítottan hiányosságot találnak e kérdésben azt ki kell zárni a megállapodásból, de a többi helyes gyakorlatú állam esetében ez súlyosan sértő magatartás).

5.5. Elektronikus Hajós Szolgálati Könyv

5.5.1. Az elektronikus Hajós Szolgálati Könyv segítheti-e a munkaerő mobilitási akadályok mérséklését a belvízi hajózásban dolgozóknál?*

- Igen, az elektronikus Hajós Szolgálati Könyv teljes mértékben tudja kezelni a munkaerő mobilitási akadályokat a belvízi hajózásban dolgozóknál.
- Igen, de az elektronikus Hajós Szolgálati Könyv csak részben tudja kezelni a munkaerő mobilitási akadályokat a belvízi hajózásban dolgozóknál.
- Nem, az elektronikus Hajós Szolgálati Könyv nem tudja kezelni a munkaerő mobilitási akadályokat a belvízi hajózásban dolgozóknál.
- Nem tudom

5.5.2. Kérjük fejtse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Az e-SRB felesleges duplikációt hozna létre az SRB alkalmazásában, mivel a helyszíni ellenőrzéskor minden ország megköveteli a képesítések bemutatását a hatóság kérésére. Ez az SRB alkalmas a benne levő fénykép segítségével a személy azonosítására is. Az ellenőrző hatóságok feladata az, hogy a helyszínen ellenőrizzenek, és a valóságot vizsgálják. A kettős rendszer állandóan felveti a "melyik okmánynak higgyek?" dilemmáját, ha bármely kis eltérés alakul ki a valós és az elektronikus rendszer adatai között, ami óhatatlanul előfordul egy kettős rendszerben, ahol az egyik okmányt a hajón vezetik, a másik pedig követő jellegű, és nem kötődik a hajóhoz. Nem szerencsés az ellenőrző szervet ebbe a helyzetbe hozni.

Magának az SRB-nek az elektronizálása a hajónapló elektronizálása nélkül értelmetlen.

5.5.3. Milyen célokra lehet alkalmas az elektronikus Hajós Szolgálati Könyv?

a: Teljesen egyetértek

b: Részben egyetértek

c: Semleges

d: Részben ellenzem

e: Teljesen ellenzem

f: Nincs véleményem / Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 5.5.3.1. A fizikai és mentális alkalmasság igazolására* | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5.5.3.2. A hajózási szolgálati idő igazolására* | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5.5.3.3. A képesítések igazolására* | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5.5.3.4. Speciális hajókon szerzett gyakorlat igazolására * | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5.5.3.5. A hatósági és egyéb ellenőrzések nehézségeinek és lassúságának csökkentésére * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

5.5.4. Kérjük fejtse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Nem támogatjuk az e-SRB bevezetését. Az ellenőrző szervek számára a nemzeti hatóságok adatbázisait kell elérhetővé tenni, ahonnan a főbb adatokat lehívhatják vagy automatikus elektronikus válasz-adatlapot kapnak vissza.

5.5.5. Az elektronikus Hajós Szolgálati Könyv bevezetése hasznos lenne a belvízi hajózásnak? *

- Igen, az elektronikus Hajós Szolgálati Könyv bevezetése hasznos lenne a belvízi hajózásnak.
- Nem, az elektronikus Hajós Szolgálati Könyv bevezetése nem lenne hasznos a belvízi hajózásnak.
- Nem tudom

5.5.6. Kérjük fejtsse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Nem támogatjuk az e-SRB bevezetését. Az ellenőrző szervek számára a nemzeti hatóságok adatbázisait kell elérhetővé tenni, ahonnan a főbb adatokat lehívhatják vagy automatikus elektronikus válasz-adatlapot kapnak vissza.

5.5.7. Az elektronikus Hajós Szolgálati Könyv bevezetésével együtt be kellene-e vezetni az elektronikus Hajónaplót is? Például a szolgálati idő elektronikus Hajós Szolgálati könyvben történő igazolására. *

- Igen, az elektronikus Hajós Szolgálati Könyvvel együtt be kellene vezetni az elektronikus Hajónaplót is.
- Nem, nincs szükség az elektronikus Hajónapló bevezetésére.
- Nem tudom.

5.5.8. Kérjük fejtsse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Csak a két dokumentum együttes bevezetésének van értelme, de csak akkor, ha egyidejűleg mindenfajta egyéb adatrögzítési kötelezettség törlésre kerül. Nincs annál rosszabb megoldás, mint amikor – az új rendszerrel szembeni bizalmatlanság miatt akár átmeneti jelleggel – kettős adattárolásra kötelezik a cégeket. Ezzel csak ellenállást és gazdasági károkat, ellentmondásos adatrögzítést lehet elérni. Az elektronikus rendszerek sérülékenysége, kívülről való manipulálhatóságuk (hackelésük) ma még eléggé védtelenné teszik az adatgazdákat, azaz lehetséges, hogy az adatbiztonság bizonyított – jelentős – növelése előtt időelőttinek látszik ezek kötelezővé tétele

5.6. Vonalismereti követelmények (LKR)

5.6.1. A vonalismereti követelményeket korlátozni kellene az alábbiakra:

- A hajózást megnehezítő speciális hidro-morfológiai jellemzőkkel rendelkező folyószakaszokra;
- Megfelelő víziút kitzzési rendszerrel nem rendelkező folyó szakaszokra, melyek hajózási kockázatot jelentenek speciális hidro-morfológiai jellemzőik miatt;
- Helyi jellegzetes hajózási szabályok esetében, melyeket a sajátos hidro-morfológiai jellemzők miatt megnövekedett biztonsági kockázat indokol;
- Egyéb esetekre (kérjük részletezze).

5.6.2 Kérjük részletezze itt az egyéb eseteket.*

A három felsorolt elem megfogalmazása nagyon általános, de tartalmazza a főbb tudnivalókat. Ezek alapján a részletekben mutatkozik meg a valós szakmai tartalom, amit éppen úgy tartalmaznia kell a tervezett irányelvnek, mert ennek hiányában a megközelítőleg azonos követelményrendszer megvalósíthatatlan. Természetesen még egységes követelményrendszer mellett is maradnak szubjektív elemek a vizsgáztatásban, ezért támogatjuk szintek kialakítását és azokban a lehető legobjektívebb vizsgamódszerek megkövetelését.

A vonalismeret lényege az, hogy a hajó vezetője bármely helyszínen dönteni tudjon a mederben való helyezkedést befolyásoló elemek ismerete alapján a követendő pályavonalról, sebességről, a találkozások, előzések módjáról, és egyéb szükséges intézkedésekről. Ehhez olyan szakaszokon, ahol különböző vízhozamoknál eltérő döntések szükségesek, elengedhetetlen a helyszín-felismerési képesség megkövetelése, azaz akár nappali látvány, akár éjszaka radarkép alapján fel kell ismerni a helyszínt és alkalmazni a döntés meghozatalában. Olyan szakaszokon, ahol a hajóút helye és relatív mélysége is változik szükséges egy folyamat ismerete is, ami kiterjed az előző időszakokban megvalósult pályavonalakra és áramlási viszonyokra. A vonalismeret másik fontos eleme az útiterv készítésének képessége, azaz a tervezett úton érintett pályaszakasz teljes áttekintési képessége.

5.6.3. Indokoltak a tagországoknál jelenleg hatályban lévő vonalismereti követelmények az 5.6.1. pontban leírt szempontok szerint (hidro-morfológiai jellemzők, hiányzó víziút kitűzés, helyi hajózási szabályok)? *

- Igen, a vonalismereti követelmények teljes mértékben indokoltak az említett szempontok szerint
- Igen, de a vonalismereti követelmények csak részben indokoltak az említett szempontok szerint
- Nem, a vonalismereti követelmények nem indokoltak az említett szempontok szerint
- Nem tudom

5.6.4. Kérjük fejtsse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Jelenleg nincs valós összehasonlítási alap arról, hogy az egyes államok vizsgabizottságai ténylegesen milyen mélységig kéri számon a vonalismeretet, milyen módszert alkalmaznak (meglehetősen szélsőséges alkalmazásokról van tudomásunk).

Nem tekinthető megfelelőnek a vonalismeret akkor, ha a vizsgázó nem képes tudását bizonyítani a vizsgaszakasz

- bármely pontjáról bármely irányban elindulva folyamatos képet adni a hajóút helyzetéről, akadályairól, kitűzéséről, a hajó mozgását befolyásoló – átlagostól eltérő - áramlásokról, a rész-szakasz változékonyságáról és lehetséges változatairól, hajózást befolyásoló vagy kiszolgáló műtárgyairól (pl. hajózsilipek, kikötők),
- hatályos szabályairól, a hajóút jellemzőiről, a hajóútjellemzőket befolyásoló jellemző vízmércékről,
- áthajózásának tervezésekor a hajó lehetséges merülésének meghatározásában és ismerettni a lehetséges kötélék/hajóméreteket, a kedvezőtlen szabad úrszelvény-magasságú keresztetű műtárgyakat, mederben található elsüllyedt tárgyakat, vízlépcsők hatásait, a szakasz alkalmas veszteglő/kikötőhelyet szokványos, viharos, jeges időszakokban,
- bármely pontjának fényképről vagy radarképről történő felismerésében,
- bármely szakaszáról készült hiányos adattartalmú térkép (vaktérkép) adatainak kitöltésében.

5.6.5. Ön szerint lehetséges volna, hogy bizonyos esetekben a Folyami Információs Szolgáltatások (RIS) által szolgáltatott információk helyettesítsék a vonalismeretet? Például a RIS eszközök (elektronikus térkép) széleskörű alkalmazásával.*

- Igen, a Folyami Információs Szolgáltatások mindig helyettesíthetik a vonalismeretet.
- Igen, a Folyami Információs Szolgáltatások néha helyettesíthetik a vonalismeretet
- Nem, a Folyami Információs Szolgáltatások nem tudják helyettesíteni a vonalismeretet
- Nem tudom

5.6.6. Kérjük fejtsse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

A RIS – megfelelő számú út megtétele után – helyettesítheti a konkrét vonalismeretet olyan vízterületeken, ahol a vízszint változása minimális (max. 1 m), a hajóút helyzete/helye nem változik, a hajótalálkozások egyértelműen szabályozottak (pl. kötelező baloldali találkozás), a hajóútban nincsenek az előírt minimumhoz képest mélység- és magasságihiányok (azaz nincs gázló és az előírtnál alacsonyabb híd), nincsenek időszakosan vagy állandó jelleggel találkozásra alkalmatlan szakaszok (azaz szűkületek), a kitérészt nem kell változtatni a különböző vízálláshelyzetekben és a kitérés folyamatosan rendelkezésre áll, valamint a hajóútban nincsenek sziklás területek, roncsok. Ezek a szakaszok szabadfolyású folyókon gyakran ékelődnek olyan területek közé, ahol ezek a feltételek részlegesen nem állnak rendelkezésre.

5.6.7. Amennyiben a vonalismereti követelményeket módosítanák, az növelné a munkaerő mobilitást? *

- Igen, a vonalismereti követelmények módosítása növelné a munkaerő mobilitást.
- Nem, a vonalismereti követelmények módosítása nem növelné a munkaerő mobilitást.
- Nem tudom.

5.6.8. Milyen módosítások lennének szükségesek? Ezek hogyan hatnának a munkaerő mobilitásra? *

Növelné a mobilitás lehetőségét az LKR követelményeinek módosítása, ugyanakkor csak akkor szabad ebben az irányban új feltételeket állítani, ha azzal az ismeretek szintje semmit sem csökken a jelenlegi szinthez képest, sőt, inkább növekedjék. A hajóvezetőket általában nem a vonalismeret megtanulásának kényszere akadályozza a mobilitásban, hanem a diszkriminatív (munkaerőpiaci, politikai indíttatású) szabályok.

Minden normális gondolkodású hajóvezető (aki valóban vezetett hajót/kötéléket) pontosan tisztában van annak jelentőségével, hogy útja minden pillanatában pontosan képben van-e a hajóval végrehajtható/végrehajtandó folyamattal kapcsolatban vagy vannak kétségei (esetleg elveszítette a folyamatos kontrollt cselekedetei felett). Utóbbi nem engedhető meg, mivel az az utasokat, a hajót, más hajókat, a rakományt, a víziutat, valamint a környezetet sodorja veszélybe.

A hajózás és a környezet biztonsága prioritást élvez a mobilitással szemben. Éppen emiatt hibás az Unió szabályozása abban a tekintetben, hogy azok, akik rajnai hajóvezető képesítéssel rendelkeznek, azokat a többi hajóvezető fölé emeli, és mindenhol elfogadni kötelezi az uniós országokat. Ez súlyos tévedés és tarthatatlan, mivel a Rajna hajózási viszonyai lényegesen kedvezőbbek, mint más európai folyóké, azaz akik ezeken a folyókon képesek biztonságosan vezetni semmivel sem tudnak kevesebbet, mint a rajnai hajóvezetők, sőt a Dunán jóval átfogóbb tapasztalatokra tesz szert egy hajóvezető, mivel túlnyomó többségében nem tölti egész életét egy hajón, hanem általában több hajón és különböző üzemformákban is teljesítenie kell a biztonságos vezetés követelményeit, azaz sokkal mobilabb.

5.7. Szimulátorok alkalmazása

5.7.1. A szimulátorok alkalmazása a belvízi hajózás elméleti és gyakorlati képzésében növelné a biztonságot a belvízi hajózási szektorban? *

- Igen, a szimulátorok használata növelheti a biztonságot.
- Nem, a szimulátorok használata nem növelné a biztonságot.
- Nem tudom.

5.7.2. Kérjük fejtsse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Növelheti a biztonságot a **szimulátor**, de nem minden terület biztonságának növelésére alkalmas. Minden olyan, egyszerű fizikai, hidrológiai, hidraulikai összefüggésekkel egyszerűen modellezhető folyamat gyakorlására alkalmas, amelyek általában nem függenek további külső hatásoktól. Súlyos veszélynek látjuk azt, hogy a tengerhajzásban alkalmazott szimulátoros képzéseket összekeverjék a belvízi hajózás követelményeivel (pl. a találkozások, keresztezések területén, kismélységű területen hajózás), mert a kettő között jelentős a különbség. Egyrészt a térmetek közti nagyságrendi különbségek, a hajózási módszerek és a külső hatások jellemzői, valamint a hajók relatív helyzetei közti igen jelentős eltérés miatt.

Nem alkalmas a szimulátor a hajó és különösen nagyobb kötelékek folyókanyarulatokban, gázlókban, hidakban, szűkületekben való vezetésének gyakorlására, valamint a hajó/kötél más hajóval/kötéllel való találkozásának modellezésére szabadfolyású és összetett áramlási viszonyokkal rendelkező szakaszok tekintetében. Ezeket valós méretű hajókon/kötélékeken lehet úgy begyakorolni, hogy utána önállóan is képes legyen a hajóvezető biztonsággal vezetni. Nem alkalmas a szimulátor olyan – az emberi - fizikai részvétellel zajló folyamatok gyakoroltatására, ahol a valós térben sajátíthatók el jól a folyamat elemei (ilyen pl. a leforgatás, a csatolókötelek rászedési, feszítési folyamata, a horgonyzás, a kötélkezelés, a vonatócsörlő kezelése, zsilipelés).

A szimulátorok alkalmasak viszont a hajóüzem szinte minden eleme kezelésének begyakorlására, a radarhajózás körülményeihez szoktatásban, valamennyi olyan adatközlő rendszer kiértékelésére, amely a hajón előfordulhat. Alkalmas a szimulátor

- a vonalismeret látványelemeinek elmélyítésére, valamint a látvány és az elektronikus térkép adatainak együttes értékelésére;
- valamennyi gépi berendezés működésének mélyebb megismerésére, akár a valóságban elérhetőnél is alaposabban;
- alapszintű kormányzási ismeretek gyakorlása;
- rakodási helyzetek gyakorlására;
- stabilitási helyzetek elemzésére;
- valamennyi ellenőrző műszer adatainak elemzésére és helyzetgyakorlatokra, kötelékek különböző összeállításainak elemzésére (előnyei, hátrányai).

5.7.3. Ön szerint szimulátorok alkalmazása a képzési programokban vezethetne-e a vonalismeret képzési vagy gyakorlati követelményeinek csökkentéséhez? *

Igen, a szimulátorok alkalmazásával csökkenteni lehetne a vonalismereti képzést

Nem, a szimulátorok alkalmazásával nem lehetne csökkenteni a vonalismereti képzést

Nem tudom.

5.7.4. Kérjük fejtse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Kizárólag akkor válthatják ki a szimulátoros képzések a vonalismeret vizsgához ma előírt 8-8 út megtételének egy részét a vizsgaszakaszon, ha a szakaszon teljesülnek az elektronikus térképekkel kapcsolatban korábban megfogalmazott követelmények és a szakasz a vonalismeret tekintetében az 5.6.6. pontban leírtaknak felel meg.

A szimulátoros vonalismeret képzést kizárólag ráképzésként lehet alkalmazni, azaz már a valóságban megtett legalább 4-4 út teljesítése után annak továbbgyakorlásaként.

5.8. Nyelvi problémák – "Folyami Beszéd" (River Speak)

5.8.1. Ön szerint a "Folyami Beszéd" (River Speak) vagy más nyelvileg semleges kommunikációs eszköz beépítése a képzési programokba és a szakmai képezésekbe segítheti a belvízi hajósok mobilitási problémáinak kezelését? *

Igen, a "Folyami Beszéd" vagy más kommunikációs eszköz mobilisabbá teheti a belvízi hajózásban dolgozókat az EU munkaerő piacán.

Nem, nem hiszem.

Nem tudom.

5.8.2. Kérjük fejtsse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Magyarországon ez már 18 éve napi gyakorlat és a tapasztalat az, hogy szükség van erre a mobilitás érdekében. Azt nem tartjuk jónak, hogy a hagyományos belvízi hajózási nyelvek helyett az angol irányába mozduljon el ez a River Speak. Félre kell tenni a nemzetek büszkeségét és tudomásul kell venni azt, hogy az európai kontinentális belvízi hajózás általánosan alkalmazott nyelve a német. Az e nyelvet hivatalos állami nyelvként használó országok részaránya az európai nemzetközi nagyhajózásra alkalmas víziutak hosszát alapul véve kb. 50%. Azon országok aránya, ahol a németet – a hagyományok erejénél fogva – második nyelvként magas arányban használják további 20-25%.

A dunai államokban – egyebek mellett a munkaerő mobilitásának érdekében – szinte minden nemzetközi forgalomban közlekedő hajóvezető képes – jelentősen eltérő minőségben, de – kommunikálni németül. Ez fontos hajózásbiztonsági – és nem politikai – kérdés.

Rajnai hajón szinte kizárt, hogy valamilyen szinten ne tudna egy hajóvezető németül kommunikálni, ha azt a közlekedési helyzet szükségessé teszi.

Hibás döntésnek tartjuk a rádiózásban is az angol erőltetését, mert ezzel csak a káosz fog nőni és egyre többen fogják mellőzni a szakszerű és szükséges rádiózást. A belvízi hajózásban az angol gyökértelen. Az egyszerűsített River Speak-et inkább abban látjuk megvalósíthatónak, hogy a német nyelv nyelvtani finomságait mellőzve egyszerű kifejezéseket használjon a kommunikáció. Erre már van példa az UNO többnyelvű hajózási kifejezésgyűjteménye formájában (ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE - INLAND TRANSPORT COMMITTEE - Working Party on Inland Water Transport - Standardized Vocabulary for Radio-Connections in Inland Navigation).

5.8.3. Ön szerint a "Folyami Beszéd" (River Seak) vagy más nyelvileg semleges kommunikációs eszköz beépítése a képzési programokba és a szakmai képesítésekbe segítheti a biztonság növelését a belvízi hajózásban? *

- Igen, a "Folyami Beszéd" vagy más kommunikációs eszköz segítheti a belvízi hajózás biztonságának növelését.
- Nem, nem hiszem.
- Nem tudom.

5.8.4. Kérjük fejtse ki a kérdésre adott válaszát itt, ha szükségesnek érzi.

Segíthetik, de ez a nyelv nem lehet az angol, mert a belvízi hajózásban hagyomány nélküli.

6. Az irányelv lehetőségek hatásának ellenőrzése

A nyilvános konzultáció következő részében kérjük becsülje meg az eddig kifejtett irányelv intézkedések várható hatását. E célból csoportosítottuk az intézkedéseket néhány, lent felsorolt irányelv lehetőség szerint:

1. irányelv lehetőség: Az eddigi rendszer folytatása, pl. a jelenleg kialakult szituáció folytatása további intézkedések meghozatala nélkül.
2. irányelv lehetőség: A Rajnai Hajózási Központi Bizottság és más (nem rajnai) EU tagországok közötti (kétoldalú megállapodásokon alapuló) eljárási rend kiterjesztése a legénységet érintő összes képesítésre.
3. irányelv lehetőség: EU szintű harmonizáció a következők szerint:
 1. a belvízi hajózás képesítéseinek harmonizált meghatározása és kötelezően harmonizált követelmények a képesítésekre
 2. harmonizált képzési szabályok a szakmai képesítésekre a belvízi hajózásban
 3. kötelező kritériumok a vonalismereti követelmények, a tengeri jellegű víziutak és a vonalismeret kompetencia/vizsgáztatási követelményeinek meghatározására.
 4. egységes tartalmú és formájú kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv és az elektronikus Hajós Szolgálati könyvek központi nyilvántartása
 5. egy egységes módszer a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére
4. irányelv lehetőség: Öntevékeny (egyéni) kezdeményezések támogatása, melyeket a belvízi hajózási szektor dolgoz ki. Ezek az intézkedések a belvízi hajózási szektoron belül, formális szabályozás nélkül

kerülnek kifejlesztésre. Például minőségbiztosítási rendszer bevezetése a hajós iskolákban, a tananyagok és az oktatás minőségének javítása érdekében. A belvízi hajós képzésekre és képesítésekre vonatkozó szabályokat önkéntes alapon lehetne bevezetni.

Ezeket az irányelv lehetőségeket a következőkben felsorolt előre meghatározott lehetséges hatások szerint értékelik:

- A belvízi hajózási szektor fejlődése (az áru vagy személyszállítás volumenének, a szakma minőségének, a közlekedési ágak közötti részesedés növekedésének szempontjából)
- Munkahelyteremtés és foglalkoztatottság növekedése a belvízi hajózásban
- A mobilitás növekedése a belvízi hajózási munkaerőpiacon
- Munkahely minőség javulása
- A belső piac és az egyenlő verseny működése
- A kis- és középvállalatokra (KKV) gyakorolt hatás
- Adminisztrációs terhek
- Biztonság
- Alacsonyabb üzemanyag fogyasztás / környezetvédelem

6.1. Várható hatások a belvízi hajózási szektor fejlődése

6.1.1. Kérjük értékelje a belvízi hajózási szektor fejlődésére (az áru vagy személyszállítási volumen, a szakmai minőség, a közlekedési ágak közötti részesedés növekedésére) gyakorolt hatás mértékét a következő irányelv lehetőségeknél:

a: Nagyon pozitív

b: Kissé pozitív

c: Semleges

d: Kissé negatív

e: Nagyon negatív

f: Nincs véleményem / Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|---|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6.1.1.1. Az eddigi rendszer folytatása további intézkedések meghozatala nélkül. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.1.1.2. A kölcsönös elismerési eljárási rend kiterjesztése. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.1.1.3. A képesítések harmonizált meghatározása és kötelezően harmonizált követelmények a képesítésekre. * | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

| | | | | | | |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6.1.1.4. Harmonizált képzési szabályok a szakmai képesítésekre a belvízi hajózásban.* | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.1.1.5. Harmonizált kötelező kritériumok és kompetencia/vizsgáztatási követelmények a vonalismereti követelmények / a tengeri jellegű víziutak meghatározására. * | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.1.1.6. Harmonizált egységes tartalmú és formájú kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv és ezek központi nyilvántartása. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.1.1.7. Egy egységes módszer bevezetése a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.1.1.8. Öntevékeny (egyéni) kezdeményezések támogatása, melyeket a belvízi hajózási szektor dolgoz ki.* | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

6.2. Várható hatások a munkahelyteremtésre és a foglalkoztatottság növekedésére a belvízi hajózásban

6.2.1. Kérjük értékelje a munkahelyteremtésre és a foglalkoztatottság növekedésére a belvízi hajózásban gyakorolt hatás mértékét a következő irányelv lehetőségeknél:

a: Nagyon pozitív

b: Kissé pozitív

c: Semleges

d: Kissé negatív

e: Nagyon negatív

f: Nincs véleményem / Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6.2.1.1. Az eddigi rendszer folytatása további intézkedések meghozatala nélkül. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> |
| 6.2.1.2. A kölcsönös elismerési eljárási rend kiterjesztése. * | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.2.1.3. A képesítések harmonizált meghatározása és kötelezően harmonizált követelmények a képesítésekre. * | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.2.1.4. Harmonizált képzési szabályok a szakmai képesítésekre a belvízi hajózásban.* | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.2.1.5. Harmonizált kötelező kritériumok és kompetencia/vizsgáztatási követelmények a vonalismereti követelmények / a tengeri jellegű víziutak meghatározására. * | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

| | | | | | | |
|---|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6.2.1.6. Harmonizált egységes tartalmú és formájú kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv és ezek központi nyilvántartása. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.2.1.7. Egy egységes módszer bevezetése a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.2.1.8. Öntevékeny (egyéni) kezdeményezések támogatása, melyeket a belvízi hajózási szektor dolgoz ki. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

6.3. Várható hatások a mobilitás növekedésére a belvízi hajózási munkaerőpiacon

6.3.1. Kérjük értékelje a mobilitás növekedésére a belvízi hajózási munkaerőpiacon gyakorolt hatás mértékét a következő irányelv lehetőségeknél:

a: Nagyon pozitív

b: Kissé pozitív

c: Semleges

d: Kissé negatív

e: Nagyon negatív

f: Nincs véleményem / Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| 6.3.1.1. Az eddigi rendszer folytatása további intézkedések meghozatala nélkül. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.3.1.2. A kölcsönös elismerési eljárási rend kiterjesztése. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.3.1.3. A képesítések harmonizált meghatározása és kötelezően harmonizált követelmények a képesítésekre. * | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.3.1.4. Harmonizált képzési szabályok a szakmai képesítésekre a belvízi hajózásban. * | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.3.1.5. Harmonizált kötelező kritériumok és kompetencia/vizsgáztatási követelmények a vonalismereti követelmények / a tengeri jellegű víziutak meghatározására. * | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.3.1.6. Harmonizált egységes tartalmú és formájú kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv és ezek központi nyilvántartása. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.3.1.7. Egy egységes módszer bevezetése a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

6.3.1.8. Öntevékeny (egyéni) kezdeményezések támogatása, melyeket a belvízi hajózási szektor dolgoz ki.*

X

6.4. Várható hatások a munkahely minőség javulására

6.4.1. Kérjük értékelje a **munkahely minőség javulására** gyakorolt hatás mértékét a következő irányelv lehetőségeknél:

a: Nagyon pozitív

b: Kissé pozitív

c: Semleges

d: Kissé negatív

e: Nagyon negatív

f: Nincs véleményem / Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6.4.1.1. Az eddigi rendszer folytatása további intézkedések meghozatala nélkül. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.4.1.2. A kölcsönös elismerési eljárási rend kiterjesztése. * | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.4.1.3. A képesítések harmonizált meghatározása és kötelezően harmonizált követelmények a képesítésekre. * | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.4.1.4. Harmonizált képzési szabályok a szakmai képesítésekre a belvízi hajózásban. * | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.4.1.5. Harmonizált kötelező kritériumok és kompetencia/vizsgáztatási követelmények a vonalismereti követelmények / a tengeri jellegű víziutak meghatározására. * | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.4.1.6. Harmonizált egységes tartalmú és formájú kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv és ezek központi nyilvántartása. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.4.1.7. Egy egységes módszer bevezetése a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.4.1.8. Öntevékeny (egyéni) kezdeményezések támogatása, melyeket a belvízi hajózási szektor dolgoz ki.* | <input type="radio"/> | X | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

6.5. Várható hatások az egyenlő versenyre

6.5.1. Kérjük értékelje az **egyenlő versenyre** gyakorolt hatás mértékét a következő irányelv lehetőségeknél:

a: Nagyon pozitív

b: Kissé pozitív

c: Semleges

d: Kissé negatív

e: Nagyon negatív

f: Nincs véleményem / Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6.5.1.1. Az eddigi rendszer folytatása további intézkedések meghozatala nélkül. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.5.1.2. A kölcsönös elismerési eljárási rend kiterjesztése. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.5.1.3. A képesítések harmonizált meghatározása és kötelezően harmonizált követelmények a képesítésekre. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.5.1.4. Harmonizált képzési szabályok a szakmai képesítésekre a belvízi hajózásban. * | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.5.1.5. Harmonizált kötelező kritériumok és kompetencia/vizsgáztatási követelmények a vonalismereti követelmények / a tengeri jellegű víziutak meghatározására. * | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.5.1.6. Harmonizált egységes tartalmú és formájú kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv és ezek központi nyilvántartása. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.5.1.7. Egy egységes módszer bevezetése a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.5.1.8. Öntevékeny (egyéni) kezdeményezések támogatása, melyeket a belvízi hajózási szektor dolgoz ki. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

6.6. Várható hatások a kis- és középvállalatokra (KKV)

6.6.1. Kérjük értékelje a kis- és középvállalatokra (KKV) gyakorolt hatás mértékét a következő irányelv lehetőségeknél:

a: Nagyon pozitív

b: Kissé pozitív

c: Semleges

d: Kissé negatív

e: Nagyon negatív

f: Nincs véleményem / Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|---|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6.6.1.1. Az eddigi rendszer folytatása további intézkedések meghozatala nélkül. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.6.1.2. A kölcsönös elismerési eljárási rend kiterjesztése. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.6.1.3. A képesítések harmonizált meghatározása és kötelezően harmonizált követelmények a képesítésekre. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.6.1.4. Harmonizált képzési szabályok a szakmai képesítésekre a belvízi hajózásban. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.6.1.5. Harmonizált kötelező kritériumok és kompetencia/vizsgáztatási követelmények a vonalismereti követelmények / a tengeri jellegű víziutak meghatározására. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.6.1.6. Harmonizált egységes tartalmú és formájú kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv és ezek központi nyilvántartása. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.6.1.7. Egy egységes módszer bevezetése a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.6.1.8. Öntevékeny (egyéni) kezdeményezések támogatása, melyeket a belvízi hajózási szektor dolgoz ki. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

6.7. Várható hatások az adminisztrációs terhekre

6.7.1. Kérjük értékelje az **adminisztrációs terhekre** gyakorolt hatás mértékét a következő irányelv lehetőségeknél:

a: Nagyon pozitív

b: Kissé pozitív

c: Semleges

d: Kissé negatív

e: Nagyon negatív

f: Nincs véleményem / Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|---|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|
| 6.7.1.1. Az eddigi rendszer folytatása további intézkedések meghozatala nélkül. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.7.1.2. A kölcsönös elismerési eljárási rend kiterjesztése. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.7.1.3. A képesítések harmonizált meghatározása és kötelezően harmonizált követelmények a képesítésekre. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.7.1.4. Harmonizált képzési szabályok a szakmai képesítésekre a belvízi hajózásban. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.7.1.5. Harmonizált kötelező kritériumok és kompetencia/vizsgáztatási követelmények a vonalismereti követelmények / a tengeri jellegű víziutak meghatározására. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.7.1.6. Harmonizált egységes tartalmú és formájú kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv és ezek központi nyilvántartása. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.7.1.7. Egy egységes módszer bevezetése a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.7.1.8. Öntevékeny (egyéni) kezdeményezések támogatása, melyeket a belvízi hajózási szektor dolgoz ki. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

6.8. Várható hatások a biztonságra

6.8.1. Kérjük értékelje a **biztonságra** gyakorolt hatás mértékét a következő irányelv lehetőségeknél:

a: Nagyon pozitív

b: Kissé pozitív

c: Semleges

d: Kissé negatív

e: Nagyon negatív

f: Nincs véleményem / Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|---|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6.8.1.1. Az eddigi rendszer folytatása további intézkedések meghozatala nélkül. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.8.1.2. A kölcsönös elismerési eljárási rend kiterjesztése. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.8.1.3. A képesítések harmonizált meghatározása és kötelezően harmonizált követelmények a képesítésekre. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.8.1.4. Harmonizált képzési szabályok a szakmai képesítésekre a belvízi hajózásban. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.8.1.5. Harmonizált kötelező kritériumok és kompetencia/vizsgáztatási követelmények a vonalismereti követelmények / a tengeri jellegű víziutak meghatározására. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.8.1.6. Harmonizált egységes tartalmú és formájú kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv és ezek központi nyilvántartása. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.8.1.7. Egy egységes módszer bevezetése a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.8.1.8. Öntevékeny (egyéni) kezdeményezések támogatása, melyeket a belvízi hajózási szektor dolgoz ki. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

6.9. Várható hatások a környezetre - kisebb üzemanyag fogyasztás

6.9.1. Kérjük értékelje a környezetre/alacsonyabb üzemanyag fogyasztásra gyakorolt hatás mértékét a következő irányelv lehetőségeknél:

a: Nagyon pozitív

b: Kissé pozitív

c: Semleges

d: Kissé negatív

e: Nagyon negatív

f: Nincs véleményem / Nem tudom

| | a | b | c | d | e | f |
|---|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6.9.1.1. Az eddigi rendszer folytatása további intézkedések meghozatala nélkül. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.9.1.2. A kölcsönös elismerési eljárási rend kiterjesztése. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.9.1.3. A képesítések harmonizált meghatározása és kötelezően harmonizált követelmények a képesítésekre. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.9.1.4. Harmonizált képzési szabályok a szakmai képesítésekre a belvízi hajózásban. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.9.1.5. Harmonizált kötelező kritériumok és kompetencia/vizsgáztatási követelmények a vonalismereti követelmények / a tengeri jellegű víziutak meghatározására. * | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.9.1.6. Harmonizált egységes tartalmú és formájú kötelező elektronikus Hajós Szolgálati Könyv és ezek központi nyilvántartása. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.9.1.7. Egy egységes módszer bevezetése a tengerhajózási szolgálati idő és gyakorlat belvízi hajózási szolgálati időként és gyakorlatként történő elismerés akadályainak csökkentésére * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6.9.1.8. Öntevékeny (egyéni) kezdeményezések támogatása, melyeket a belvízi hajózási szektor dolgoz ki. * | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

6.10. Egyéb hatások

6.10.1. Ön szerint vannak még olyan jelentős hatások, melyeket e vizsgálat nem érintett? *

Igen

Nem

6.10.2. Kérjük nevezze meg és írja körül azokat a hatásokat, melyeket e vizsgálat nem érintett. *

Az Unió víziútjainak valós adatokon alapuló megismerése és azok jellemzői alapján osztályozásuk a hajóvezetőtől elvárt ismeretek szempontjából. Ezek az osztályozási szempontok az alábbiakból kiindulva kell meghatározni és el kell tekinteni a jelenlegi rendszertől, ami erre alkalmatlan. Lásd az alábbi táblázatot és magyarázatait:

| Sor-szám | Víziút vagy annak szakasza | Vízút (szakasz) jellege | | | | | | | | | | | Átlag | | |
|----------|---------------------------------------|--|---|--|--|--------------------------|--|--------------------------------------|---|----------------------------|------------------------------|----------------------------------|-------|--------------------------------------|------------------------------|
| | | 3=szabadvízű 2=nem szabadtölvis, de változó vízhozamú 1=álló, csatornázott, csatorna | 3=gyákran változó 2=enyhén változó 1=álló | 3=vízállással nem egyenesen arányosan változó 2=vízállással egyenesen arányosan változó 1=álló | 3=vízállással nem egyenesen arányosan változó 2=vízállással egyenesen arányosan változó 1=álló | 3: v>6; 2: 6>v>2; 1: v<2 | 3: h>0,5 2: 0,5>h>0,1 1=nincs eltérés vagy nincs gázlő | 3: r<1000; 2: 1000<r<1500; 1: r>1500 | 3:hiányos, ésvagy elégtelen 2: közepes minőségű 1: kiváló vagy jól alkalmazható | 3: n>15; 2: 5<n<15; 1: n<5 | 3: k>3%; 2: 1%-k<3%; 1: k<1% | 3: s>1%; 2: 0,5%-s<1%; 1: s<0,5% | | 3: j>0,5%; 2: 0,1%-j<0,5%; 1: j<0,1% | 3: b<1,5; 2: 1,5<b<2; 1: b>2 |
| 1 | Rajna-Schelde-csatorna | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | né | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,0833 | |
| 2 | Rajna-Amsterdam-csatorna | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | né | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,0833 | |
| 3 | Gorinchem-Hoek van Holland (952-1036) | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1,3846 | |
| 4 | Waal (867-952) | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1,3846 | |
| 5 | Rajna (686-867) | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1,4615 | |
| 6 | Rajna (557-686) | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1,5385 | |
| 7 | Rajna (508-557) | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | né | 2,1667 | |
| 8 | Rajna (497-508) | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1,5385 | |
| 9 | Majna | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1,3077 | |
| 10 | Duna-Majna-csatorna | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | né | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,0833 | |
| 11 | Duna (Km 2411-2376) | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1,2308 | |
| 12 | Duna (Km 2376-2320) | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,1538 | |
| 13 | Duna (Km 2320-2247) | 3 | 1 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3 | 3 | 1 | 2,2308 | |
| 14 | Duna (Km 2247-2082) | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,1538 | |
| 15 | Duna (Km 2082-2070) | 2 | 1 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | |
| 16 | Duna (Km 2070-2036) | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,1538 | |
| 17 | Duna (Km 2036-2004) | 3 | 1 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 3 | 1 | 2,0769 | |
| 18 | Duna (Km 2004-1920) | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,1538 | |
| 19 | Duna (Km 1920-1870) | 3 | 1 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1,6923 | |
| 20 | Duna (Km 1870-1811) | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,1538 | |
| 21 | Duna (Km 1811-1785) | 3 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1,9231 | |
| 22 | Duna (Km 1785-1666) | 3 | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | |
| 23 | Duna (Km 1666-1632) | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1,9231 | |
| 24 | Duna (Km 1632-1400) | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2,1538 | |
| 25 | Duna (Km 1400-1365) | 3 | 1 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1,8462 | |
| 26 | Duna (Km 1365-1253) | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1,7692 | |
| 27 | Duna (Km 1253-1150) | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,4615 | |
| 28 | Duna (Km 1150-863) | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1,3846 | |
| 29 | Duna (Km 863-590) | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,8462 | |
| 30 | Duna (Km 590-504) | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | né | 2,3333 |
| 31 | Duna (Km 504-349) | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1,8462 | |
| 32 | Duna (Km 349-240) | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | |
| 33 | Duna (Km 240-180) | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1,4615 | |
| 34 | Duna (Km 180-M43) | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | né | 1,3333 |
| 35 | Duna (M43-M32) | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | né | 1,4167 |
| 36 | Duna (M32-M0) | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | né | 1,5 |
| 37 | Duna-Fekete-tg. csatorna | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1,1667 | |

* az engedélyezett max. hajó/kötélméretű hajók/kötélékek számára

** az engedélyezett max. hajó/kötélméretű hajók/kötélékek szélességéhez viszonyítva

Az Unió víziútjainak valós adatokon alapuló megismerése és azok jellemzői alapján osztályozásuk a hajóvezetőtől elvárt ismeretek szempontjából. Ezek az osztályozási szempontok az alábbiakból kiindulva kell meghatározni és el kell tekinteni a jelenlegi rendszertől, ami erre alkalmatlan. Osztályozási jellemzők lehetnek:

| | |
|--|--|
| • jellege: szabadfolyású / nem szabadfolyású, de változó vízhozamú / állandó jellegű, csatornázott, ill. csatorna | |
| • a hajóút helye: gyakran változó / enyhén változó / állandó | |
| • a hajóút vízmélysége: vízállással együtt, de nem azonos mértékben változó / vízállással azonos mértékben változó / állandó | |
| • a hajóút szélessége: vízállással együtt, de nem arányosan változó / vízállással arányosan változó / állandó | |
| • átlagos vízsebesség (hajózási kisvízszintnél, ill. normál duzzasztásnál): $v > 6 \text{ km/h}$ / $6 \text{ km/h} > v > 2 \text{ km/h}$ / $v < 2 \text{ km/h}$ | |
| • gázlók valós mélységének eltérése az előírttól (a mértékadó): $h > 0,5 \text{ m}$ / $0,5 \text{ m} > h > 0 \text{ m}$ / nincs eltérés vagy nincs gázló | |
| • a legkedvezőtlenebb 3 kanyarulat sugara (hajózási kisvízszintnél): $r < 1000 \text{ m}$ / $1000 \text{ m} < r < 1500 \text{ m}$ / $r > 1500 \text{ m}$ | |
| • a kitérés minősége (csak változó vízhozamú szakaszoknál) - 3:hiányos, és/vagy elégtelen; 2:közepes minőségű; 1:kiváló vagy jól alkalmazható; | |
| • forgalom átlagos sűrűsége (db hajó/óra): $n < 5 \text{ db}$ / $5 \text{ db} < n < 15 \text{ db}$ / $n > 15 \text{ db}$ | |
| • az engedélyezett max. hajó/kötélkélméretű hajók/kötélkek számára találkozásra alkalmatlan szakaszok aránya a teljes szakasz hosszához (hajózási kisvízszintnél): $k < 1\%$ / $1\% < k < 3\%$ / $k > 3\%$ | |
| • a hajóútban található sziklás mederszakaszok aránya a teljes szakasz hosszához viszonyítva: $s < 0,5\%$ / $0,5\% < s < 1\%$ / $s > 1\%$ | |
| • jelzőállomásokkal szabályozott szakaszok hossza a teljes szakasz hosszához viszonyítva: $j < 0,1\%$ / $0,1\% < j < 0,5\%$ / $j > 0,5\%$ | |
| • az engedélyezett max. hajó/kötélkélméretű hajók/kötélkek szélességéhez viszonyított hídnyílás-szélesség aránya (a 3 legkisebb): $b < 1,5$ / $1,5 < b < 2$ / $b > 2$ | |

A fenti jellemzők együtt körülírják annak a vízterületnek a hajózási jellemzőit. Ezek együttes vizsgálata alkalmas a víziút vagy vízútszakasz által a hajóvezetővel szemben támasztott szakmai tudásigény számszerűsítésére (arányosítására) és egyben a szükséges vonalismereti szint meghatározására. Ezek a jellemzők függetlenek attól, hogy az adott vízterület mely gazdasági térségben helyezkedik el és mely szervezet felügyelete alá tartoznak, azaz objektívek. A fenti táblázat "Átlag" oszlopában szereplő átlagszám alapján eldönthető, hogy az adott vízterületre milyen követelményt kell állítani az önálló vezetésre jogosító vonalismeret vonatkozásában (pl. lehet azt mondani, hogy ezek a határszámok $>=2$; $>=1,7$; $>=1,3$).

| | |
|--|------------|
| - előírt számú út (8-8) megtétele és vonalvizsga | ≥ 2 |
| - előírt számú út megtétele (8-8) vagy kevesebb út megtétele (4-4) és meghatározott mennyiségű (8) szimulátoros gyakorlás a teljes szakaszon | $\geq 1,7$ |
| - előírt számú út megtétele (8-8) | $\geq 1,3$ |
| - hajóvezetői képzéssel rendelkezés (bármely szakaszon) | $< 1,3$ |

7. Adatok, források és egyéb kérdések

7.1. Az Ön véleménye szerint milyen adatok és információk szükségesek az elképzelt intézkedések hatásainak felméréséhez?

Amennyiben tudja ezen adatok és információk forrását, kérjük írja le ide.

-

7.2. Amennyiben tudomása van olyan tanulmányokról vagy dokumentumokról, melyek e nyilvános konzultációhoz fontosak, kérjük sorolja fel őket, lehetőleg a letöltési link megadásával együtt. Különösen nagy jelentőségűek a mért hatásokról szóló információk..

-

7.3. Amennyiben van még kérdése, hozzáfűznivalója e tekintetben, kérjük írja le ide.

Az Európai Unió tagállamai az alapszerződések szerint egyenrangúak, ami egyben azt is jelenti, hogy a tagállamok hajózási hatóságai is egyenrangúak. Az alapszerződésekkel ellentétes az a gyakorlat, hogy uniós tagállam hajózási hatósága egy másik uniós tagállam hajózási hatóságának döntését, dokumentumát nem fogadja el, vagy megkérdőjelezi annak hatályosságát az Unió területén közlekedő hajó vagy hajószemélyzet tekintetében. Ezt az elvet – külön jogi aktus nélkül is – köteles alkalmazni minden uniós állam. Ennek ellenére a rajnamenti uniós államok külön feltételeket állítanak más uniós államok hajós képezéseinek, hajóokmányainak külön vizsgálat nélküli elfogadása elé. Ez ellentétes az alapszerződésekkel és azonnal megszüntetendő.

Ez a csatlakozási szerződésekben meghatározott munkaerőpiaci korlátozásokra természetesen nem vonatkozik, mivel azokat a csatlakozó állam magára nézve kötelezőnek fogadta el. Ugyanakkor az Uniónak fel kell ismernie, hogy a rajnai hajóvezetői képezés minden uniós víziúton történő feltétel nélküli elfogadása hibás döntés volt, azaz vissza kell vonni. Helyette az új irányelvben meghatározott – egyenlő – feltételeknek megfelelő képezések korlátozás nélküli elfogadását kell tartalmaznia a szabályozásnak. Természetesen ez csak akkor működhet, ha a feltételrendszert egyenrangú felek alakítják ki, valós ismeretek, körülmények alapján.

Hasznos linkek

A nyilvános konzultáció EU honlapja:

http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications_en.htm

Háttér dokumentumok

Bevezető a kérdőívhez:

<http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/doc/2013-06-21-inlandnavigqualifications/introduction.pdf>