



1056. Budapest, Vigadó tér 2. – Kossuth Múzeumhajó
szhsz@szemelyhajosok.hu; Tel: (70) 345 1153

KÖZLEKEDÉSI, HÍRKÖZLÉSI ÉS ENERGIAÜGYI MINISZTERIUM

Dr. Molnár Csaba úr
miniszter
részére

Tisztelt Miniszter Úr!

Az Európai Parlament és a Tanács 2005-ben a közösség versenyképességének erősítése és környezetvédelmi érdekeinek érvényesítése érdekében irányelvet¹(a továbbiakban: RIS) bocsátott ki, amely alapján a tagállamok jogalkotása megkezdte a végrehajtáshoz szükséges nemzeti jogszabályok előkészítését, azokat részben hazánk is kihirdette (kormányrendelet). 2008-ban kezdődött el a RIS egyes elemeinek bevezetését célzó jogszabályok előkészítése, amelyek közül az első a hajók automatikus azonosító berendezésekkel történő felszerelésének szabályait tervezi meghatározni. A bevezetéssel kapcsolatban a Magyar Hajózási Országos Szövetség a kereskedelmi hajózásban érdekelt szervezetek 93%-ának érdekképviselői szervezete a következő álláspontra képviseli és kéri elfogadni a Jogalkotó részéről, ill. kéri a Kormány hatékony segítségét a bevezetéshez.

A RIS komplex rendszerként történő bevezetését egy előre mutató, az uniós közlekedéspolitikai célokhoz jól illeszkedő, hasznos és hosszú távon megtérülő beruházásnak ismerjük el, ami az uniós környezetvédelmi és versenyképességi célok mellett valóban javítja a hajózás biztonságát is. Ugyanakkor **a hazai bevezetés módja** (a jogszabály-tervezet jelenlegi szövege szerint) **nem tükrözi e hármas érdek megjelenését, mivel a bevezetés teljes költségét a hasznokból legkisebb arányban részesülő hajózásra kívánja terhelni.** Tudomásul vesszük, hogy közösségi döntés alapján a bevezetés nem odázható el hosszabb időre, de a bevezetést akkor látjuk indokoltnak, amikor a teljes európai víziútszereken bevezetésre kerül, továbbá ha ahhoz rendelkezésre állnak a tényleges hasznosítás alapfeltételei is, valamint nem okoz elviselhetetlen terhet a hajózási vállalkozások számára.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK Irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS)

Az alapvetően teljesítendő feltételek:

- 1. A hajóút előírt méreteinek fenntartása és a hajóút pontos adatait tartalmazó, folyamatosan frissített hajózási térkép.** A hajóút fenntartása (megteremtése), folyamatos felmérése évtizedek óta megoldatlan, ennek következtében – az egyébként messze legbiztonságosabb közlekedési alágazat – a hajózás is jelentős számú balesetet regisztrál. A magyar Duna-szakaszon **2008-ban például 27 esetben történt** jelentettek be zátonyra futást. A balesetek – többségükben – a kedvezőtlen hajóútjellemzőkre és a hiányos pályaadatokra vezethetők vissza. A megsérült hajók, a feleslegesen elfogyasztott üzemanyag, munkaerő, az esetleges környezetszennyezés, a folyamatos forgalom megakadályozása, a meder helyreállítási költségei miatt jelentős gazdasági károkat okoznak a hajótulajdonosoknak és az államnak. Szemléltetésül:
 - Egy átlagos áruszállító hajó baleset miatt történő kiesése a forgalomból hordképességtől függően 1200-1600 €/nap veszteséget okoz az üzemeltetőnek;
 - Egy fennakadt hajó leszállítása 2000-10.000 € közötti költséggel jár;
 - Egy fennakadás után elfajult gázló helyreállítása 20.000–40.000 € közötti költséget okoz az államnak, valamint akadályozza a szabad hajózást .
- 2. A témakörben felelős minisztériumok (KHEM, KvVM) közötti hatékony együttműködés.** Ma a magyar Duna-szakaszon esetenként **50 db gázló** található (ez a teljes hajózható hossz 7%-a!), ahol a hajók előírt 25 dm-es merüléssel történő áthaladását a mélységhiány az év nagy részében akadályozza. Ennek következtében a hajók éves átlagban 300-600 to-val kisebb rakományokkal, azaz 60-70 %-os hordképesség kihasználással közlekedhetnek, ami a vízi fuvarozás gazdaságosságát ássa alá. A hajótulajdonosoknak ez rakományonként 4-8.000 EUR összegű fuvardijkiesést, míg az árutulajdonosoknak hasonló mértékű többletkiadást okoz, jelentősen rontva a magyar áruk versenyképességét.
- 3. Komplex RIS szolgáltatás bevezetése, amelynek elemei:**
 - **Elektronikus hajózási térkép és annak megjelenítése (ECDIS).** Ez teszi lehetővé valamennyi egyéb részlem (AIS, bejelentő-rendszer, hajókövetés, információs szolgáltatások) valóban hasznosítható alkalmazását. Elektronikus térkép nélkül pusztán adatsorok az AIS által szolgáltatott jelek, amelyek semmilyen konkrét biztonsági hasznot nem nyújtanak a hajózáások számára. Ezért **az AIS bevezetése a jelzett (folyamatosan frissített) elektronikus hajózási térkép hiányában nem fogadható el.**
 - **A hazai Duna-szakasz RIS-szolgáltatójának és a hajóüzemeltetőknek az európai RIS rendszerbe bevont víziutakra történő teljes rálátásának biztosítása.** Jelenleg pl. a schengeni határterületen sincs lefedettség, azaz nem kezelhetők az AIS jelei a RIS-központ számára, továbbá a hajóüzemeltetők más országokban tartózkodó hajóik jeleit - Ausztrián kívül – a RIS adatcsere megállapodások hiányában nem észlelik. A fenti kritériumok teljesülése előtt értelmetlen a felszerelés elrendelése.
 - **Folyamatosan lekérdezhető vízmércék** (legalább 30 percenként mért pontos vízállásadat folyamatos hozzáférhetőségét telefonon és interneten biztosítva), amelyek a hajózáások számára lehetővé tennék a hajóút lehető legnagyobb mértékű, de mégis biztonságos kihasználását. Ezek száma a magyar Duna-szakaszon **minimálisan 11 db. Helyei:** Medve (Szlovákiával megoldandó), Gönyű, Komárom, Esztergom, Nagymaros, Budapest, Dunaújváros, Dunaföldvár, Paks, Baja, Mohács. Hajózási üzemeltetők igényeknek megfelelően az Országos Vízjelző Szolgálat által mért és folyamatosan szolgáltatott adatokat az NKH – a NAVINFO rádióállomáson keresztül - legalább 12 óránként Hajózási hirdetményben is tegye közzé, és az Országos Vízjelző Szolgálat által folyamatosan közzétett adatokat az NKH és a BRFK Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság – alacsony vízállásoknál a hajók

merülésének, illetve magas vízállásoknál a hajók magasságának meghatározásában - hivatalos adatként ismerje el.

- **A gázlók mélységi jellemzőinek elégséges mérési gyakorisága** azokban az időszakokban, amikor mélységhiány jelentkezik. A jelenleg közölt adatok gyakran számított értékek, a valóságos gázlóméreteket nem tartalmazzák – ami félrevezető és jelentős gazdasági károkat okoz. A gázlójellemzők változásait – abban az időszakban, amikor a gázlók mélysége már nem haladja meg a 27 dm-t - 12 órán belül korrigálni és Hajózási hirdetményben közzétenni szükséges.
- **A gázlók kielégítő megjelölése.** Az alkalmazott kitéző jelek esetében a balesetek gyakran azért következnek be, mert **elégtelen a bóják**, parti jelek száma és azok nem azonosíthatóak (nem adnak jelzést, ami az elektronikus térképen felismerhető lenne, nem tudni milyen vízmélység található mellettük).

Aránytalan követelmény a hajózásokat a RIS különböző elemeihez tartozó berendezések (AIS, ECDIS) beszerzésére kötelezni mindaddig, amíg az állam nem tesz meg mindent a biztonságért. Addig a vállalkozásoktól se követelhető meg többletteher. (Autópályadíj csak autópályán indokolt, földúton nem.)

A nemzetközi forgalomban közlekedő magyar hajók egy része más államok szabályozása miatt már rendelkezik AIS berendezéssel, élve ezen államok korlátozottan támogatott, azonban már lezárult eszközbeszerzési lehetőségeivel. A készülékkel nem rendelkezők támogatása nélkül a rendszer lyukas, sőt hamis biztonságérzetet kelthet, ezért szükségesnek tartjuk:

- **Állami és uniós forrást biztosítani a** transponderek beszerzési, üzembe helyezési és üzemeltetési **költségeinek fedezésére** a szomszédos államok már alkalmazott és bevált módszereit alkalmazva (pl. Ausztria). Az unióst elsősorban a beszerzésre és a szervízhálózat kiépítésére, az államit pedig a magyar hajóüzemeltető vállalkozások terheinek további csökkentésére.
- **A transpondereket kölcsönbe adni** Az osztrák példa alapján az állam által beszerzett eszközöket 10 %-os kaució ellenében 3-5 évre adja kölcsönbe az üzemeltetőknek, majd az időszak végén jelképes összegért adja tulajdonába. Ez az összeg a kaucióra befizetett összeggel kerüljön kiegyenlítésre.
- **A magyar üzemeltetők támogatását.** Az uniós szabályokkal élve ma már néhány magyar üzemeltető más uniós állam lobogója alatt üzemelteti hajóját, ezért indokolt, hogy a kedvezményes berendezéshez jutás során a magyar üzemeltetők részesülhessenek a kedvezményben.
- **Az AIS berendezések kezelése** (tárolás, karbantartás, beszerelés, csere) **szervezetten történjék.** Meghibásodás esetére tartalék készülékekről is kell gondoskodni (ez legalább +5%) A tartalék készülékek biztosításának és kezelésének jogi alapjait is meg kell teremteni.
- A csak belföldi forgalomban (Magyar Köztársaság határain belül) közlekedő hajók legalább 2011 december 31-ig kapjanak menteséget az AIS készülék kötelező beépítése alól. Ebben az esetben belföldi forgalomnak tekintjük a Duna és Tisza közötti áthajózó fogalmat is.

A jelenlegi felszereltség a Dunán közlekedők körében: A személyhajózásban a 75 db Dunán közlekedő hajó közül 11 nemzetközi forgalomban közlekedő szárnyashajó, ill. 1 rendezvényhajó, a teherhajózás területén 12 toló, ill. önjáró hajó rendelkezik AIS készülékkel. A 16 dunai kompátkelés közül egynek sincs AIS készüléke, azaz kb. 200 érintett hajó közül csak 23 rendelkezik AIS berendezéssel.

4. A bevezetés egyik kulcs kérdése az üzemeltetők számára az, hogy a transponderek által szolgáltatott adatok egy része **érzékeny üzleti adat**, amelyek illetéktelenek (versenytársak) kezében a verseny torzítására, üzletit titkok megszerzésére ad lehetőséget, ezért számunkra csak akkor fogadható el a szabályozás, ha a transponderek adataihoz kizárólag a hajózásbiztonságért felelős szervezeteken (Nemzeti

Közlekedési Hatóság és a Dunai Vízügyi Rendőrkapitányság) kívül semmilyen más szervezet ne juthasson. Az említett szervezetek **ezeket az adatokat ne adhassák át harmadik fél számára**. Az ezen adathalmazból létrehozható statisztikai, gazdasági és szakmai jellegű adatokat az eredeti üzemeltetővel és hajóval ne lehessen összekapcsolni.

5. A RIS következő elemének - **ECDIS készülék - bevezetése kapcsán hasonló szabályozásra lesz szükség**, ezért kérjük, hogy annak későbbi bevezetése kapcsán az állam hasonló konstrukciót biztosítson.

Szövetségünk aktív közreműködését ajánlja fel a lebonyolításban, a konstrukció kialakításában, a pályázati eljárásban, a tagok nevében történő szerződéskötésben, szervezési feladatokban, ismeretterjesztésben, és a képzés megszervezésében.

Budapest, 2009. február 4.

Tisztelettel:

Szalma Botond
elnök

Bencsik Attila
alelnök

Horváth Imre
főtitkár