

NYILVÁNOS KONZULTÁCIÓ A SZÜKSÉGES HAJÓZÁSI SZAKMAI KÉPESÍTÉSEK ELISMERÉSÉRŐL



A **Danube SKILLS** projekt partnerei a közelmúltban minden konzorciumi országban befejezték a nyilvános konzultációkat, melyeknek az volt a célja, hogy felhívja az Európai Bizottság figyelmét a belvízi hajózás terén a szakmai képesítések elismeréséről szóló új európai irányelvre vonatkozó javaslatára és az Európai Parlament általi elfogadására, továbbá a Duna-régióban történő végrehajtására.

A nemzeti workshopokon ismertették a javaslat tartalmát, valamint a nemzeti érintettek által kiküldött kérdőívre érkezett válaszok alapján összegyűjtötték a visszajelzéseket a meglévő jogi keretekről. Március 30-án Galatzban, Romániában került megrendezésre az első nemzeti konzultáció és május 23-án Pozsonyban, Szlovákiában ért véget. A résztvevők szempontjából a partnerek legmagasabb elvárásai teljesültek, nagy volt az érdeklődés mind a projekt, mind a közelebbi új irányelv iránt. Az érintett felek különböző csoportjai között megtalálhatók voltak a hatóságok, az oktatási és képzési intézmények, a kereskedelmi kamarák és a szárazföldi iparág képviselői: hajókezelők, hajótulajdonosok, adminisztrátorok, szakszervezetek és egyéb szakmai szövetségek képviselői.



Az április 20-án megrendezett budapesti nemzeti workshopon többek között képviseltette magát a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Duna Bizottság, oktatási intézmények és számos szakmailag elismert szervezet. A Nemzetközi Száva Bizottság a május 17-én Zágrábban megrendezett rendezvényen megerősítette az ebben a szektorban működő hatóságok és nemzetközi szervezetek érdekeit és támogatásukat, amelyet a projekt eszközeinek, stratégiáinak és akcióterveinek előkészítésében és validálásában terjesztenek ki, és elősegítik az új irányelv elfogadását a Duna régióban.

A belvízi hajózás lehetséges hatásairól, kihívásairól és lehetőségeiről szóló megbeszéléseken számos olyan témát vitattak meg, amelyek növelték a résztvevők bizalmát az új rendelettel kapcsolatban a hajózás biztonsága, a mobilitás, a munkaerő minősége és a régió jóléte szempontjából, illetve rámutattak arra is, hogy az egyes országokban az adatokhoz kapcsolódó általános vagy specifikus jellegű aggályok különbözőek, mint például:

Románia:

- Mi történik azokkal, akik már rendelkeznek tanúsítvánnyal?
- Mikortól lesz a már a Rajnán kiadott személyhajózási biztonsági szakember képzettség használata elismerve a Dunára?
- A hajóvezetői engedélyeket részben elismerik a Rajna hajós területein. Az uniós irányelv elfogadása után is el fogják ismerni őket?
- Tekintettel a valós hajók fedélzetén történő gyakorlati képzés fontosságára és a hajó napi üzemeltetési tevékenységeiben való részvételre, megoldható-e, hogy a résztvevő gyakornokoknak a hajó fedélzetén töltött gyakorlati szakasz után a képzési bizonyítványokat kiállítsák, feltéve, hogy a gyakornok eleget tett a munkaköri feladatoknak a hajó fedélzetén töltött idő alatt?
- Mi a helyzet a harmadik országbeliekkel, azokkal, akik nem tagjai az EU-nak? Érdekeltek-e az új uniós irányelv elfogadására?
- A hajótulajdonos szemszögéből egyfajta szűk keresztmetszet van jelen a karrierpályán, mivel túl sok évet vesz igénybe, hogy a matrózok hajóvezetővé váljanak. Ez a helyzet vezet ahhoz a szakképzett munkaerő hiányhoz, amely ebben a szektorban tapasztalható. Nehéz szakképzett személyzetet találni, illetve a romániai javadalmazási politika miatt a már meglévő munkaerőt nehéz megtartani.



Németország:

- Mivel a hajóvezetés egy külön gyakorlattal rendelkező szakmává válik változás fog bekövetkezni (Németországban a hajótulajdonos nevezi ki a hajóparancsnokot)
- Kockázatot látunk abban, ha egyes országokban a helyi szakiskolák csak a minimális követelményeknek megfelelően végzik a képzést és oktatást.
- A német hajósktatás magas színvonalát meg kell őrizni, pl.: a nemzeti szabályozások által. A szabvány csökkenése a német hajózás számára is alacsonyabb biztonságot eredményez.
- A diákokat "valós" hajókon kell oktatni, nem pedig „iskola” hajókon.
- Bizonyos útvonalakra vonatkozó különleges tudás szükségességét a nemzeti szabályozás megőrzi.
- A fedélzeti személyzet és a hajóvezető szakmák nyitottak és pozitívnak tekinthetők, azonban az a szabályozás, miszerint a szükséges szakmai tapasztalat bármely szakmában megszerezhető, nagy kritikai pontot jelent.



Budapesten a Duna Bizottság székhelyén az alábbi irányelvek, javaslatok kerültek közös megfogalmazásra:

- Ne kelljen indokolni az országoknak a szabadfolyású szakaszokra a vonalvizsga szükségességét
- Elsősorban a helyi nyelv a hivatalos nyelv a hajózásban. Amennyiben nem ezt használják a hajózási nyelv főleg Mohács felett a német, főleg Mohács alatt az orosz
- 4 bárka felett, nagy kötelekek vezetésére kiegészítő képzés szükséges a hajózás biztonsága érdekében
- A képzések minőségbiztosítási auditálását nemzeti akkreditációs bizottságok végezzék
- Ne legyen kötelező a szimulátor használata se a képzésnél, se a vizsgáztatásnál



Az április elejére szervezett nemzeti workshopok eredményeiről szóló első előzetes jelentést már bemutatták a CESNI / QP tagoknak (Európai Bizottság a szabványok kidolgozásáért a belvízi hajózás területén/Szakmai Képesítések) május 11-én Budapesten. A kérdőívek eredményei, amelyeket jelenleg dolgoznak fel és konszolidálnak egy transznacionális jelentésben, segít megteremteni az utat a tengeri képzés előkészítéséhez és a jövőbeli gátak elemzéséhez és hatásvizsgálatához.