

*A hivatásos tengerészek képzéseit – és a tengeri hajókra vonatkozó műszaki és biztonsági követelményeket – a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet szabályozza. A kedvtelési célú tengeri kishajós képzésekről azonban nem rendelkezik hasonló, kötelező nemzetközi szabvány, ezért ezen a területen meglehetősen nehéz eligazodni. Cikksorozatunkban összefoglaljuk a téma legfontosabb kifejezéseit és tudnivalóit.*

Szöveg és kép: Horváth Csaba

## NEMZETKÖZI TENGERI KISHAJÓS KÉPESÍTÉSEK

**A** hivatásos tengerészképzésekre vonatkozó nemzetközi egyezmény hatálya csak a 24 méternél hosszabb tengerjáró hajók hivatásos legénységére terjed ki. A nemzetközi meghatározás szerint kishajó a 24 méternél nem hosszabb hajó. A kedvtelési célú kishajó (*pleasure craft*) az, amelyen a tulajdonosa vagy használója sport- és rekreációs – azaz pihenés, szórakozás, kikapcsolódás – céllal hajózik. Az ilyen hajók vezetésére vonatkozóan nincsen kötelező érvényű nemzetközi képesítési egyezmény, ennek következtében az egyes országok maguk szabályozzák a legénység képzésével és képesítésével kapcsolatos kérdéseket. A szabályok – hol és milyen típusú hajóra szóló képesítésre van szüksége a látogató kishajósoknak – országról országra változnak.

Kötelező nemzetközi érvényű szabályozás hiányában meglehetősen zavaros a helyzet. Néhány nagy tengeri ország – felismerve, hogy a kedvtelési célú hajózás terjedésével együtt a vízisport-balesetek emelkedő tendenciája ezt megköveteli – igen ésszerűen és átfogóan szabályozza a képzés és képesítések kérdését. Emellett a balesetek megelőzése érdekében átfogó ismeretterjesztő kampányba fogtak, továbbá jól működő tengeri mentőszolgálatokat építettek ki.



*Akár a sportolás, akár a pihenés a cél, nélkülözhetetlen a megfelelő tengeri képzettség.*

### Szabványok kora

Éppen ezért a kilencvenes években felerősödött az igény egy nemzetközi érvényű egységes rendszer kidolgozására. Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága, Belső Szállítási Bizottságának Belvízi Szállítási Munkacsoportja (UNECE-ITC) kezdeményezésére 1998-ban megszületett az *International Certificate for Operators of Pleasure Craft*, azaz „Nemzetközi képesítés a kedvtelési célú kishajók vezetőinek” című 40. ajánlás (*Resolution 40*). A nemzetközi hajóvezetői alkalmassági képesítés (*International Certificate of*



## Fogalomtár

1 *International Maritime Organization, IMO – Nemzetközi Tengerészeti Szervezet*

2 *United Nations Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, Working Party on Inland Water Transport UNECE-ITC – ENSZ Európai Gazdasági Bizottság, Belső Szállítási Bizottságának Belvízi Szállítás Munkacsoportja*

3 *International Certificate for Operators of Pleasure Craft; Resulation 40 – nemzetközi képesítés a kedvtelési célú kishajók vezetőinek, UNECE 40. ajánlás alkalmassági képesítés*

4 *International Certificate of Competence, ICC – Nemzetközi hajóvezetői alkalmassági képesítés*

5 *Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure, CEVNI – Európai Belvízi Hajózási Szabályzat Hajózási*

*Competence*, mozaikszóval: ICC) szabvány megalkotásának célja az volt, hogy a tengeri kishajó-tulajdonosok és a kishajók bérlői olyan képesítéssel rendelkezzenek, amelyet Európában mindenütt – és lehetőleg bárhol a világon – elfogadnak. Magyarul, legyen egy szabványos, mindenhol ismert és elismert „nemzetközi képesítés”, amely azt igazolja, hogy a jogosított az ajánlás követelményeinek megfelelő képzésben vett részt, s a tudnivalókról a vizsgán megfelelően számot adott. Az ajánlás a képesítés kiadására vonatkozóan azt mondja ki, hogy erre az illetékes hatóság vagy a jóváhagyott szervezetek jogosultak. Az ICC-t ennek megfelelően több országban (pl. Angliában és Írországbán, Ausztriában és Németországban) nemcsak a nemzeti hajózási hatóság, hanem – helyenként kizárólag – a vitorlás szövetségek is kiadják.

A képesítés követelményei: minimum 16 éves kor, fizikális és mentális alkalmasság a hajó vezetésére, különös tekintettel a látási és hallási képességekre (semmilyen specifikus egészségügyi vagy pszichológiai vizsgálat nem szükséges, ugyanis az alkalmassági teszt olyan gyakorlati tényezőket tartalmaz, amelyeknek nem lennének képesek megfelelni, ha pszichésen nem lennének alkalmasak egy hajó szkipperének), valamint sikeres elméleti és gyakorlati vizsga. Az elméleti vizsgán „a belvizeken és/vagy a parti tengeren való biztonságos hajózáshoz” szükséges ismeretekről kell számot adni, továbbá a vizsgázónak gyakorlatban is bizonyítania kell képességeit.

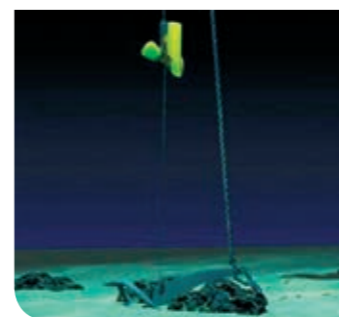
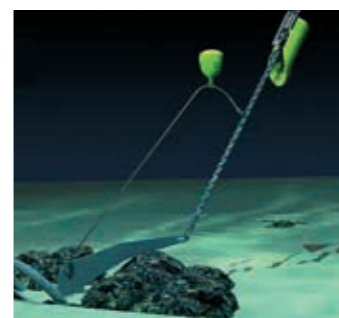
## Mi az a CEVNI?

A munkabizottság az ICC-t megelőzően a belvízi szabályokat is megalkotta (UNECE 24. számú ajánlás). Ez a *Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure*, ismertebb nevén a CEVNI. Ezen alapszik a magyar Hajózási Szabályzat is. Ha a belvizekre is érvényes ICC-képesítést szeretnénk, számot kell adnunk a CEVNI ismeretéről is. Egyes országok gyakorlatában a kishajósok CEVNI vizsgája annyiban előnyösebb (és ésszerűbb) az itthon szokásos belvízi képesítésnél, hogy csak a kishajósokat érintő kérdésekre fókuszál. A képesítés érvényessége attól függ, hogy melyik vízterületen és milyen hajótípuson akarunk hajózni. Az ICC érvényes lehet belvizekre vagy a parti tengerekre, motoros (LOA < 10 m és 10–24 m között) vagy vitorlás hajóra, illetve személyi vízi sporteszközre (*Personal Watercraft, PWC*), valamint mindkét vízterületre és/vagy hajótípusra. Ha



a vitorlás rendelkezik motorral, mindkét típusra le kell vizsgázni. ICC-képesítés 24 m hajóhosszig érvényes. Ez persze nem jelenti azt, hogy képesnek kell lennünk egy ekkora hajót vezetni a vizsga letételéhez, de feltételezhető, hogy józan ésszel nem állunk oda egy nagyobb hajó kormányához megfelelő további elméleti és gyakorlati tudás nélkül... Általában elmondható, hogy az ICC-t általában megkövetelik a földközi-tengeri országokban. Észak-Európában nem mindenhol kérik, mindazonáltal minden országban célszerű rendelkezni ezzel a képesítéssel. A szabványosítási törekvések a 40. ajánlás révén egyre nagyobb hangsúlyt kapnak. Ennek a törekvésnek két irányadó szervezete, a kanadai *International Yacht Training (IYT)* és a brit *Royal Yachting Association (RYA)* képzési rendszere felel meg leginkább. Az RYA előnyeit jobbra a britek élvezhetik, mert csak saját állampolgárai vagy állandó lakosai számára adhat ki ICC-t. Az ír kormány felhatalmazása alapján azonban az IYT révén már minden külföldi állampolgár hozzájuthat az ICC-hez. Az IYT célja az, hogy ésszerűen magas színvonalú képzési rendszere a világban mindenhol és mindenki számára elérhető legyen partneriskoláin keresztül. Az IYT jelenleg már 36 országban 118 partneriskolával rendelkezik, még Magyarországon is van partneriskolája. Az IYT ezzel a legnagyobb, nemzetközi ajánlások alapján modulrendszerben oktató tengerésziskola, melynek képesítéseit világszerte ismerik és elismerik, még Horvátországban is! Az IYT ezzel az RYA nemzetközi versenytársa.

(Folytatás a következő számban)



## Anchorwitch Horgonyt fel!

A Balatonon nem gyakran, de a tengeren annál többször akadhat el a horgonyunk valamilyen sziklában. Búvárkodás helyett ez a csomag segítségünkre lehet, hiszen megoldja, hogy a horgony másik felét is tudjuk mozgatni, így kiemelhetjük szorult helyzetéből. A szerkezet előnye, hogy horgonyzáskor nem kell még egy hosszú kötelet a horgony fejére kötnünk – ami általában össze szokott tekeredni a horgonyláncsal is –, hanem elég egy rövid kis bójás szál. A drótra erősített piciny bójához leereszthető kampórendszer pedig segítségünkre van abban, hogy a horgonyfejen lévő rövid drótunkat megtoldjuk, és kiszabadíthassuk a vasmacskát.

[www.anchorwitch.com](http://www.anchorwitch.com)



## ötlet ► technika ► kényelem



## Tecma Toilet Aranyozott igények

Tudjuk, ismerjük a hétköznapiakból, hogy amit sorozatban gyártanak, az fényes villogásra már nem alkalmazható, és mindenki jobban szereti az egyedi, személyre szabott tárgyakat. Ha például valaki azon gondolkodna, hogyan szerelhetne aranyozott WC-t a jachtjába, akkor jelezzük: már ilyen is van! A 21 karátos aranyból készült WC-csésze persze önmagában egy igényes fürdőszobában mit sem ér, ha a bidé mellette porcelánból lenne. Ám ez sem fordulhat

elő, mivel ahhoz is alaphoz jár az aranybevonat, az összhang így tökéletes. Ha az olasz Tecma termékeit választják, akkor cirka 30 000 dollárért garantált, jó minőségre számíthatnak. Hogy nem lesz teljesen egyedi? Igaz. De emiatt fájjon a feje annak az arab tulajdonosnak, aki a potom 18 millió dolláros vadiúj Majesty 135-ösébe elsőként rendelt ilyet.

[www.tecma.eu](http://www.tecma.eu)

## Carry-On 7000 Hűvösre tesz

Mindent a kényelemért. Ha a hétvégénket egy kis hajó fedélzetén szeretnénk eltölteni, és kint rekkenő a hőség, attól még nem kell szétfűrnünk a hajót, hogy beszereljünk a klímaberendezést. A Carry-On 7000 hordozható légkondicionáló segítségével bármely hajó belső terét le tudjuk hűteni, csak el kell helyeznünk a szerkezetet a kabinbejárat fölé. A Carry-On 7000-es modellje 12 voltról üzemel, és a parti áramkapcsolattal is tud nekünk hűvösöt csinálni a kánikulában.

[www.dometic.com](http://www.dometic.com)



*A vizsgázónak elméleti ismeretekből és a gyakorlatban is bizonyítani kell képességeit.*