



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2008-046-6 RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY

**Szentendrei Dunaág 13 fkm
2008. október 19.**

**PRHV 50/1 típusú átkelőhajó
BENTA; H 13019-30
KOMP XVI-os
1008 DK
suzuki swift személygépkocsi
GRM 057 frsz-ú**

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a rendkívüli hajózási esemény okának, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen vizsgálatot

- a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény,
- a Londonban 1974. november hó 1. napján kelt „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi Jegyzőkönyv (SOLAS 1974/1978) kihirdetéséről szóló 2001. évi XI. törvény,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbv.),
- a súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006 (II. 27) GKM rendelet,
- illetve a Kbv. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a rendkívüli hajózási eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az A.849 IMO Code-ban (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen Zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen Zárójelentés

alapjául a Vb által készített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

A Zárójelentés-tervezetre a Révhajósok Országos Szövetsége észrevételt tett. Az észrevételek alapján a Vb és a Révhajósok Országos Szövetsége elnöksége 2010. március 1-én záró megbeszélésen értékelte a biztonsági ajánlásokban megfogalmazottakat. A Vb a korrekciós észrevételeket elfogadta, amely alapján a Zárójelentés-tervezetben megfogalmazott biztonsági ajánlásokat megváltoztatta.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
KKF	Központi Közlekedési Főfelügyelet
ms.	motoros
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság
VDR	Voyage Data Recorder (Hajózási Adatrögzítő Rendszer)

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		rendkívüli hajózási esemény
Vízi jármű	gyártója	Pestmegyei Révhajózási és Hajóépítő Vállalat horányi üzeme
	típusa	PRHV 50/1 típusú átkelőhajó
	lobogója	magyar
	lajstromjele	BENTA; H-13019-30
	gyári száma	nincs adat
	tulajdonosa	Lehel és Társa Kft. - Budapest
	üzembentartója	Lehel és Társa Kft. - Budapest
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2008. október 19. 15.30 óra
	helye	Szentendrei-Dunaág 13. fkm.
Eset kapcsán	elhunytak száma	-
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott
Lajstromozó állam		Magyarország
Lajstromozó hatóság		NKH
Gyártást felügyelő hatóság		KKF Hajózási Felügyelet
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. október 19-én 17 óra 00 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. október 19-én 17 óra 10 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2008. október 19-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Burda Pál	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a helyszínen szemlét tartott. A szemle során megvizsgálta a baleset helyszínét, a vízi járművet, valamint a gépjárművet illetve azok tartozékait. Az érdemi információval rendelkező személyeket meghallgatta. A Vb felhasználta a rendőrség helyszíni vizsgálatával, valamint az eseménnyel kapcsolatos jegyzőkönyveit, a készített iratokban rögzített tényeket, tanúvallomásokat.

Az eset rövid áttekintése

2008. október 19. 15.30 óra körül a Szigetmonostor – Leányfalu-Határcsárda között közlekedő kompról a komp megállását követően a kiszállítás közben a kompon tartózkodó egyik személygépkocsi hátrameneti sebesség fokozatban elindulva a kikötött komp hátsó kapuján áthajtva a Dunába hajtott. A gépkocsi néhány perc alatt a vízben elsüllyedt, a vezetője a kocsiból kimászva a partra kiúszott. A gépkocsit a kikerkező tűzoltók felkutatták és kiemelték.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

2008. október 19. 15.30 óra körül a Szigetmonostor – Leányfalu-Határcsárda között közlekedő komp a Szentendrei-Duna 13 fkm. jobb parti Határcsárdai kompikötőhöz érkezett. A komp a fedélzetén négy db személygépkocsit szállított kettő oszlopban elhelyezve.

A komp személyzete a kikötőben a megállását és kikötését követően megkezdte a kiszállítást a jobb oldali oszlop első gépkocsijával. A gépjármű kihajtása után a mögötte másodiknak álló személygépkocsinak (amelyben csak annak vezetője tartózkodott) adtak kihajtási jelzést, közben az egyik matróz a gépkocsi hátsó kereke alól a biztonsági rögzítő éket szedte ki. Ekkor az automataváltós gépkocsi, - amelynek a vezetője a mobiltelefonjával volt elfoglalva - hátrameneti fokozatban „nagy hanggal és sebességgel” elindult úgy, hogy az ott lévő matróznak a gázolása elkerülése érdekében félre kellett ugrani. Haladása során a gépkocsi intenzív gázadással motor teljesítményének erőteljes fokozásával, kerekeinek kipörgetésével, a kikötött komp komptestéről, a biztonsági láncot átszakítva, annak a (közel vízszintes helyzetben álló) hátsó kapuján a Dunába hajtott.

A komp személyzete az eseményeket észlelve verbális utasításokkal (jöjjön ki a kocsiból, húzza le az ablakot és azon másszon ki) látta el a gépkocsivezetőjét a gépjármű elhagyása érdekében. Ezzel egy időben a kompról a még rajta lévő két gépkocsit kiszállították és a Benta ms-t a komptestről lekötötték, majd a gépkocsiból önerőből kimászott vezető mentésére indultak.

A gépkocsivezetője a kocsiból történő kimászása után, a vízben még lebegő gépkocsiját próbálta a part felé úszva kitolni, mivel az nem sikerült neki és a gépkocsi kezdett elsüllyedni, ezért a partra kiúszott. A gépkocsi néhány perc alatt még mielőtt a Benta ms. a mentése érdekében megközelíthette volna a vízben elsüllyedt.

A gépkocsit a víz a kikötőtől völgymenti irányba kb. 50, a part éltől kb. 20 méterre sodorta. A kiérkező tűzoltók felkutatták és kiemelték.

A helyszínre a gépkocsivezetőjéhez mentőt hívtak, a kiérkező mentő orvosa elsősegélynyújtás után elbocsájtotta.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	3	1	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítmény a rendkívüli hajózási eseményben minimális mértékben sérült meg (a biztonsági lánc elszakadt).

1.4 Egyéb kár

A kompról lehajtó gépkocsi vízalákerülése miatt működésképtelenné vált. Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A vízi jármű parancsnoka

Kora, neme		65 éves, férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	hajóvezető A
	Egészségügyi alkalmasság	2012. 03. 13.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	radarhajós képesítés, belvízi hajózási rádiótelefon kezelő,
Behajózás ideje	Adott hajón eltöltött idő	nyolc év
	Utolsó 12 hónapban	folyamatos
	Utolsó 30 napban	folyamatos

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott hajóra nem előírás, ezért nem volt.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.5.3 A rendkívüli hajózási esemény egyéb érintett tagjai

A Suzuki Swift 1,3-as típusú automataváltós személygépkocsi vezetője 72 éves, hölgy. „B” kategóriás gépjárművezetői engedéllyel rendelkezik. 25 éve rendszeresen közlekedik gépjárművel az adott kompon.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	PRHV horányi üzeme
Gyártás éve	1986
Utolsó szemle helye, ideje	Horány, 2008. május
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2011. 01. 24.



1.6.1 A hajótest adatai

Benta ms

Legnagyobb hossz	14,30 m
Legnagyobb szélesség	3,25 m
Legnagyobb merülés	0,48 m
Hajótest utolsó víz alatti szemléje	2008. május

Komp XVI-os

Legnagyobb hossz	22,78 m
Legnagyobb szélesség	5,14 m
Legnagyobb merülés	0,57 m
Hajótest megengedett terhelése	20 t, 130 fő, 8 db személygépkocsi, 2 db tehergépkocsi,

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Az úszólétesítmény terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Kikötői adatok

A kompikötő érvényes működési engedéllyel rendelkezett.

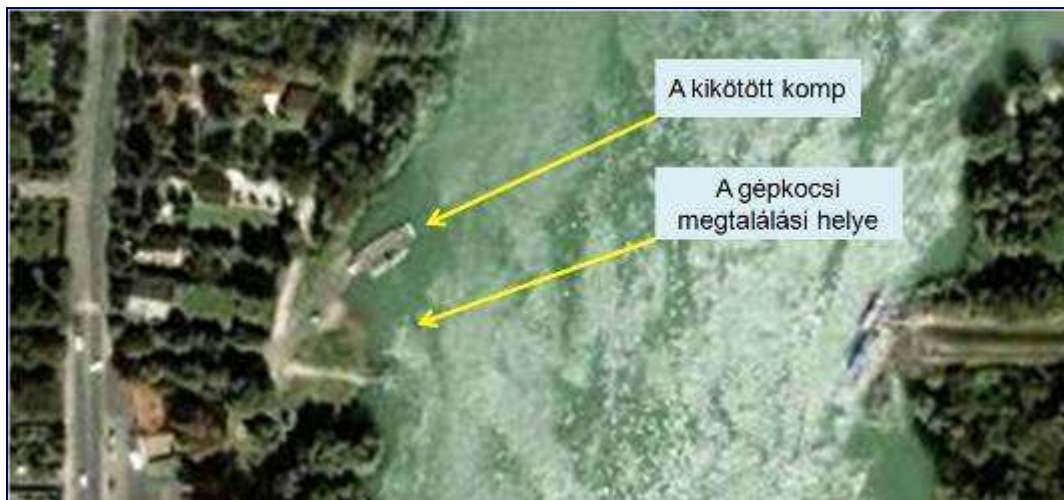
Paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A gépkocsit a víz a kikötőtől völgyemeneti irányba kb. 50, a part éltől kb. 20 méterre sodorta.



A kikerkező tűzoltók felkutatták és kiemelték, majd az illetékes rendőrhatóság szakértői vizsgálatra lefoglalta. A tartós víz alá kerülése miatt üzemképtelenné vált.



1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A komp személyzete az eseményeket észlelve verbális utasításokkal (jöjjön ki a kocsiból, húzza le az ablakot és azon másszon ki) látta el a gépkocsivezetőjét a gépjármű elhagyása érdekében. Ezzel egy időben a kompról a még rajta lévő két gépkocsit kiszállították és a Benta ms-t a komptestről lekötötték, majd a gépkocsiból önerőből kimászó vezető mentésére indultak.

A gépkocsivezetője a kocsiból történő kimászása után, a vízben még lebegő gépkocsi jobb oldalára úszva annak kissé lehúzott ablakán keresztül próbálta a táskáját kiszedni belőle, de azt nem érte el. Ezt követően megpróbálta a gépkocsit a part felé úszva kitolni, mivel ez sem sikerült neki és a gépkocsi kezdett elsüllyedni, ezért a partra kiúszott. A gépkocsi néhány perc alatt még mielőtt a Benta ms. a mentése érdekében megközelíthette volna a vízben elsüllyedt.

1.16 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak, a véleményalkotáshoz arra nem volt szükség.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során a Vb több kompnál is megtekintette a kialakult szállítási, hajózási gyakorlatot, melyek során több esetben tapasztalt a szabálytalan tevékenységet. A szabálytalanságok mellett, a Vb tapasztalt előírászerűen közlekedő kompot is.

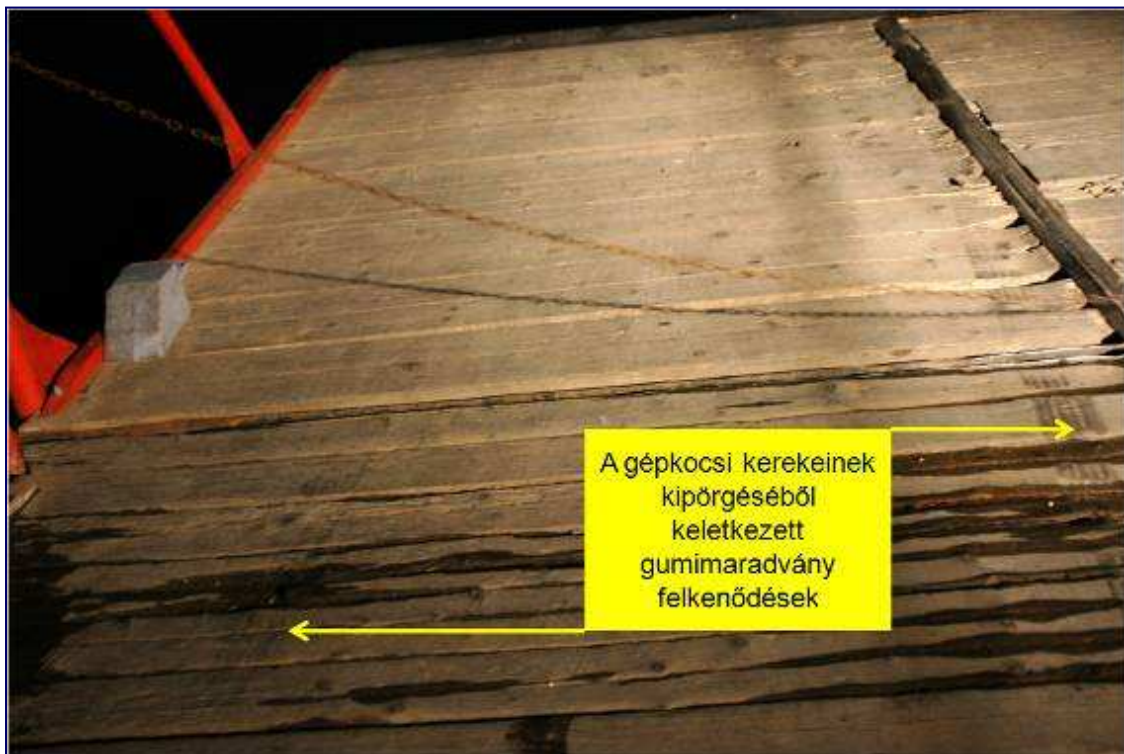


2. ELEMZÉS

A Szigetmonostor – Leányfalu-Határcsárda között közlekedő komp a Szentendrei-Duna 13 fkm. jobb parti Határcsárdai kompkihatóhoz érkezett. A nyolc személygépkocsi befogadó képességű komp, a fedélzetén négy db. személygépkocsit szállított kettő oszlopban elhelyezve.



A komp személyzete kihajtási jelzést adott az automataváltós gépkocsi vezetőjének, aki - közben a mobiltelefonjával volt elfoglalva - hátrameneti fokozatban „nagy hanggal és sebességgel” elindult és komptestről, a biztonsági láncot átszakítva, annak a (közel vízszintes helyzetben álló) hátsó kapuján a Dunába hajtott.



A komp személyzete az eseményeket észlelve verbális utasításokkal (jöjjön ki a kocsiból, húzza le az ablakot és azon másszon ki) látta el a gépkocsivezetőjét a gépjármű elhagyása érdekében.

Ezzel egy időben a kompról a még rajta lévő két gépkocsit kiszállították és a Benta ms-t a komptestről lekötötték, majd a gépkocsiból önerőből kimászott vezető mentésére indultak.

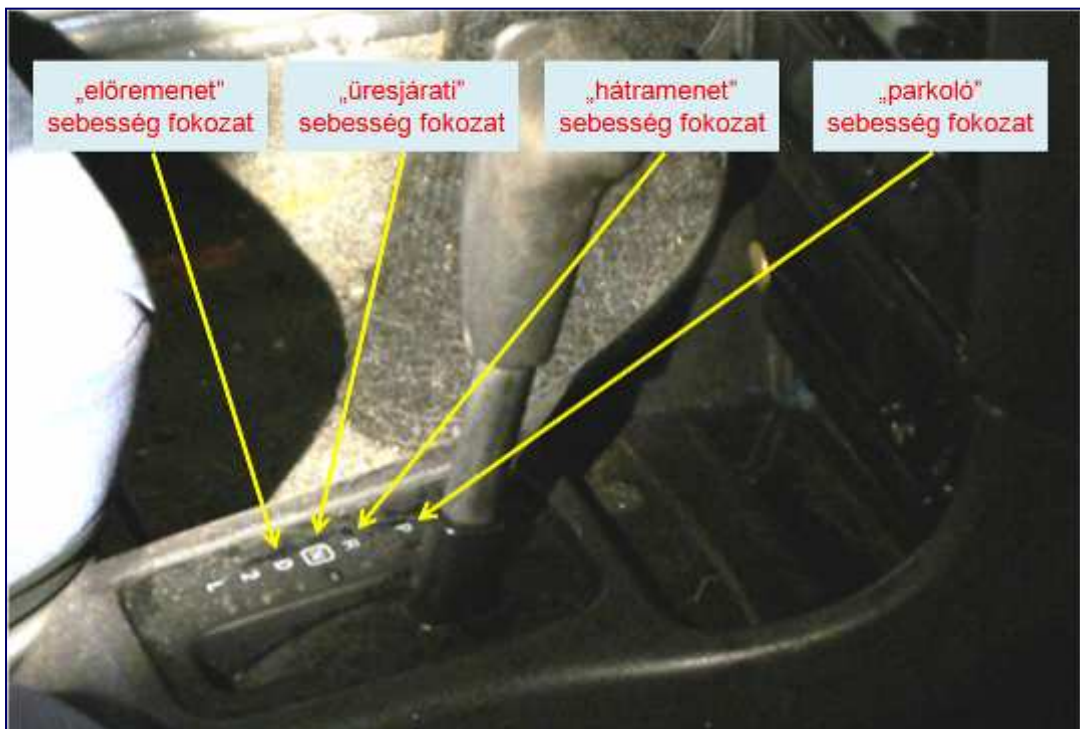
A gépkocsivezetője a partra úszott. A gépkocsi néhány perc alatt még mielőtt a Benta ms. megközelíthette volna a vízben elsüllyedt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A rendkívüli hajózási esemény a gépkocsivezetőjének figyelmetlensége miatt következett be. A kompról történő kiszállítás közben a mobiltelefonjával volt elfoglalva.

A kihajtásra adott utasítás után az automataváltós gépkocsit az „üresjárat sebesség” állás helyett, „parkoló” állásból egy fokozattal lejjebb kapcsolta, így az előremeneti fokozat helyett hátrameneti fokozatba került és úgy indult el.



A helytelen elindulását érzékelve nagy valószínűséggel pánikba esett és a fékpedál helyett intenzív nyomást gyakorolt a gázpedálra, aminek következtében a gépkocsija a komp biztonsági láncának átszakításával a közel vízszintesen álló kompkapun a folyóba hajtott.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A rendkívüli hajózási esemény bekövetkezését lehetővé tette a kompon a kapuk lehatárolására alkalmazott biztonsági lánc. A lánc vastagsága kb. 2 mm átmérőjű, több helyen dróttal toldott, egységesen rozsdás felületű. A rögzítése drótozással és egy hajlított kb. 80-as méretű szöggel történt. A leírt körülmények miatt a lánc minimális erő kifejtésnek képes csak ellenállni, így a biztonsági szerepből csak a területhatároló szerepet tudja ellátni.



A hajózási baleset bekövetkezését megkönnyítette, hogy a komp mindkét kapuja közel vízszintes helyzetben állt, így arról a nem megfelelő (hátrameneti) sebességfokozatban elinduló gépkocsi szinte akadálymentesen lehajthatott.



4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A kialakult helyes hajózási gyakorlat betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, mindezek ellenére a Vb biztonsági ajánlás kiadását tartja szükségnek.



BA2008-046-6_1 A Vb a szakmai vizsgálat megállapításai alapján javasolja a Révhajósok Országos Szövetségének intézkedésre a tagjai felé az elfogadott Üzemeltetési Szabályzat előírásainak betartatását különös tekintettel:

- a kompok közlekedése során, menetközben a kapuk olyan biztonságos állásszögben történő tartását, amely megakadályozza a véletlen lehajtásokat, legurulásokat,
- a kompok kapui biztonsági zónájának elhatárolását, olyan berendezéssel, szerkezettel, amely képes megakadályozni a helytelen irányba induló járművek, személyek, állatok vízbe esését.

5. MELLÉKLETEK

Révhajósok Országos Szövetsége elnökének észrevételei a zárójelentés-tervezetre.

Budapest, 2010. március 09.

Barnácz István
Vb vezetője

Burda Pál
Vb tagja



RÉVHAJÓSOK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE

1119 Budapest, Thán Károly u. 3-5.

Tel: 06-1-371-5854 /fax: 06-1-205-5882 email:tobias.gaborne@kti.hu

Mészáros László úr
Főigazgató
Közlekedésbiztonsági Szervezet
Budapest

Közlekedésbiztonsági Szervezet	
1185 Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtér I. terminál	
Iktatás dátuma:	2010.02.08
Iktatószám:	HFO/2611/2010
Erkezésszám:	KBSZ-ÉRK/457/2010
Ügyintéző:	Barna Kovács
Mellékletek száma:	

Hiv.szám: HFO/140/1/2009

Tárgy: Észrevételek a 2008-046-6. számon nyilvántartott rendkívüli hajózási esemény szakmai vizsgálatának záró jelentéstervezetéhez

Tisztelt Főigazgató Úr!

A Szigetmonostor-Határcsárda között közlekedő komp balesetének vizsgálatáról szóló zárójelentés-tervezetet áttanulmányoztuk. Megállapítható, hogy a Vizsgálóbizottság gondos és részletes feltáró munkát végzett, korrekt jelentést állított össze.

Engedje meg, hogy konkrét észrevételeinket megelőzően tájékoztassam arról, hogy Szövetségünk elnöksége figyelemmel kíséri az átkeléseken üzemeltetett kompok és hajók működési előírásainak betartását.

Ennek alapján állíthatjuk, hogy

1. A kompokat a jogszabályban előírt időszakonként az illetékes hajózási hatóság műszakilag, közlekedési és utas biztonsági szempontból ellenőrzi, és ennek alapján az üzemeltetési engedélyt meghosszabbítja. Észrevételeit jkv.-ben rögzíti. Tehát érvényes okmányok nélkül komp, vagy hajó nem üzemel.
A Komp Bizonyítványban szerepel a kötelező felszerelések megnevezése, létszám norma és a befogadóképesség is, amit révészeink szigorúan betartanak.
2. A kompokat a területileg illetékes vízrendészeti hatóság folyamatosan ellenőrzi, észrevételeit az üzemeltetővel közli, esetleg eljárást kezdeményez. Ez utóbbira ritkán kerül sor, a problémák sürgős rendezésében közreműködünk.
3. . A kikötő, komp- és révátkelőhely, továbbá más hajózási létesítmények általános üzemeltetési szabályairól, valamint az üzemeltetési szabályzatok alkalmazásáról szóló 49/2002.(XII.28.)GKM rendelete alapján, a ROSZ részéről kidolgozásra került az **ÜZEMELTETÉSI SZABÁLYZAT**. Ezt az illetékes Hajózási Hatóság jóváhagyta.
A szabályzatot minden üzemeltető megkapta, oktatásra került és az átkelések az abban foglaltakat betartják. (Tartalomjegyzékét tájékoztatásul I sz mellékletként csatoljuk.)

Összefoglalva tehát megállapítható, hogy a kompoknál az utas és jármű szállítás biztonsági feltételeit megfelelően szabályozzák az előírások.

-2-

Az NKH részére javasolt szigorítással kapcsolatban a- fentiekben bemutatottak ismeretében-a következő konkrét észrevételeket tesszük.

1. A kompok biztonsági zónája meghatározásra került, azt az elzárólánc határolja le és rajta tiltó tábla jelzi az átlépési tilalmat a lánc leengedéséig. Betartását a révész felügyeli.
Sorompóval történő helyettesítés értelmetlen, mivel ezt egy nagysúlyú gépjármű könnyedén átszakíthatja.(A legurulásokat a kötelező kiékelés akadályozza meg.)
2. A fel- és lehajtásra szolgáló rámpák működtetése megfelelő, azokat felső állásban megtartani – különösen egy tehergépjárművel szemben – értelmetlen, hiszen erőszakosan, szabályt szegve a láncos kikötés is elszakítható.

A fentiekre való tekintettel a szabályozás tervezett további szigorítását nem javasoljuk.

Bp. 2010. február 3.

Üdvözlettel:



Dr. Csaba Attila
Dr. Csaba Attila
elnök

TARTALOMJEGYZÉK

- 1. FEJEZET - ÁLTALÁNOS MEGHATÁROZÁSOK**
1. 1. Fogalommeghatározások
 1. 2. A Szabályzat hatálya
 1. 3. *A Szabályzat kezelési utasítása, használata*
 1. 3. 1. *Egyes üzemeltetési módokra érvényes fejezetek, pontok, alpontok felsorolása*
 1. 3. 2. *Az üzemeltető által kitöltendő nyomtatványok*
 1. 3. 3. *Az illetékes hajózási hatóságnak 2 példában jóváhagyásra beküldendő anyag, melyből 1 példát az üzemeltető jóváhagyva visszakap*
- 2. FEJEZET - AZ ÁTKELŐHELY ÜZEMELTETÉSÉNEK ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI**
2. 1. Az átkelőhely üzemeltetésének feltételei
 2. 2. Az átkelőhely üzemeltetőjének feladatai
 2. 3. Az üzemeltetési vezető feladatai
 2. 4. Az átkelőhelyek üzemeltetésével kapcsolatos előírások
 2. 4. 1. Révátkeelőhelyek üzemeltetésével kapcsolatos előírások
 2. 4. 1. 1. Révcsonakok üzemeltetésével kapcsolatos kiegészítő előírások
 2. 4. 1. 2. Révhajók üzemeltetésével kapcsolatos kiegészítő előírások
 2. 4. 2. Kompátkeelőhelyek üzemeltetésével kapcsolatos előírások
 2. 4. 2. 1. Köteles komp üzemeltetésével kapcsolatos kiegészítő előírások
- 3. FEJEZET - AZ ÁTKELŐHELY IGÉNYBEVÉTELÉVEL KAPCSOLATOS ELŐÍRÁSOK**
3. 1. Általános előírások
- 4. FEJEZET - AZ ÁTKELŐHELY SZEMÉLYZETÉRE VONATKOZÓ MAGATARTÁSI SZABÁLYOK**
4. 1. Az átkelőhelyen üzemeltetett úszólétesítmény vezetője
 4. 2. Az átkelőhelyen üzemeltetett úszólétesítmény(ek) személyzete
- 5. FEJEZET - TŰZ,- ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI ELŐÍRÁSOK**
5. 1. Általános előírások
 5. 2. Tűzvédelmi előírások
 5. 2. 1. Általános szabályok
 5. 3. Környezetvédelmi előírások
 5. 3. 1. Általános szabályok
 5. 4. Üzemanyag készletezésére vonatkozó előírások
 5. 5. Fenékvíz és szennyvíz kezelésére vonatkozó előírások
- 6. FEJEZET - ZÁRADÉK**

MELLÉKLETEK

1. 0. 0. számú melléklet:	Nyilatkozat
2. 0. 0. számú melléklet:	Az átkelőhely adatai
2. 1. 0. számú melléklet:	1. Az átkelőhely hajózási adatai
2. 2. 0. számú melléklet:	2. Az átkelőhely üzemeltetőjének és hajózási üzemeltetési vezetőjének adatai
2. 3. 0. számú melléklet:	3. Az átkelőhelyen üzemeltetett úszólétesítmények adatai
2. 3. 1. számú melléklet:	3. 1. Az átkelőhelyen üzemeltetett révcsonak(ok) adatai
2. 3. 2. számú melléklet:	3. 2. Az átkelőhelyen üzemeltetett révhajó(k) adatai
2. 3. 3. számú melléklet:	3. 3. Az átkelőhelyen üzemeltetett komp(ok) adatai
2. 3. 4. számú melléklet:	3. 4. Az átkelőhelyen üzemeltetett kötelek adatai
2. 3. 5. számú melléklet:	3. 5. Az átkelőhelyen üzemeltetett önjáró komp adatai
2. 3. 6. számú melléklet:	3. 6. Az átkelőhelyen üzemeltetett úszómű(vek) adatai
3. 0. 0. számú melléklet:	Tűzvédelmi utasítás
4. 0. 0. számú melléklet:	Kárelhárítási terv
5. 0. 0. számú melléklet:	Munkavédelmi előírások
6. 0. 0. számú melléklet:	Az átkelőhely üzemeltetésével kapcsolatos jelzések
6. 1. 0. számú melléklet:	1. Az átkelőhely előjelzései a víziúton
6. 2. 0. számú melléklet:	2. Az átkelőhely közúti jelzései
6. 3. 0. számú melléklet:	3. Az átkelőhelyen üzemeltetett úszó létesítmények jelzései
6. 4. 0. számú melléklet:	4. Az átkelőhely tiltó és tájékoztató jelzései
6. 5. 0. számú melléklet:	5. Veszélyes árut szállító közúti járművek jelzései (bárcái)
7. 0. 0. számú melléklet:	Ellenőrzési, felügyeleti jogosultsággal rendelkező szervek
8. 0. 0. számú melléklet:	49/2002.(XII.28.)GKM rendelet