



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2013-140-6
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Duna 1623 fkm, Százhalombatta
2013. október 28.**

**10 tonnás komp és a Nick ms vontatóhajó
K-1756 / H-12893-30**

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a víziközlekedési 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: Kbt.),
- a súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 77/2011 (XII. 21) NFM rendelet,
- illetve a Kbt. 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 nagyon súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a súlyos víziközlekedési baleseteket és víziközlekedési 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-tervezet 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 és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2014. december 29-re meghirdetett záró megbeszélésen a meghívott szervezetek nem képviselték magukat.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

DVRK	Dunai Vízügyi Rendőrkapitányság
fkm	folyamkilométer
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
ms	motoros
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű 1152 DK Komp	gyártója	Tiszalök
	típusa	10 t komp
	lobogója	magyar
	lajstromjele	K-1756
	gyári száma	-
	tulajdonosa	Nick és Liget Kft.
	üzembentartója	Nick és Liget Kft
	bérlője	-
Vízi jármű Nick ms vontató hajó	gyártója	Magyar Hajó és Darugyár Balatonfüredi Gyáregysége
	típusa	vontatóhajó
	lobogója	magyar
	lajstromjele	H-12893-30
	gyári száma	-
	tulajdonosa	Nick és Liget Kft.
	üzembentartója	Nick és Liget Kft.
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2013. október 28. 17 óra 20 perc
	helye	Duna 1623 fkm, Százhalombatta
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A komp részlegesen elsüllyedt a rajta lévő traktorral és faaprító géppel együtt.
Lajstromozó állam		Magyarország
Lajstromozó hatóság		NKH jogelődje, Hajózási Főfelügyelet
Gyártást felügyelő hatóság		NKH jogelődje, Hajózási Főfelügyelet
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2013. október 28-án 19 óra 57 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2013. október 28-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárkány Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Burda Pál	baleseti helyszínelő
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

Az eseménylvizsgálat áttekintése

A Vb a bejelentést követően azonnal a helyszínre vonult, ahol meghallgatta a személyzet valamennyi tagját, és a mezőgazdasági vontató vezetőjét. A helyszínen a süllyedt egységről, a személyzet és az úszóegységek üzemképességi okmányairól

fényképfelvételeket készített. A Vb a DVRK-tól a későbbiekben bekérte a vízrendészet által készített dokumentumok másolatait is.

Az eset rövid áttekintése

A Dunán az 1623 fkm-nél Százhalombatta-Tököl között üzemszerűen működő kompátkeelőhelyen egy faaprítással foglalkozó Kft. akarta a munkaeszközeit átszállítani a százhalombattai oldalról a tököli oldalra. A révész először a Rezét ms vontatóhajóval a nagyobb méretű, 38 tonna hordképességű kompért ment, és megpróbált azt a lehajtóra ráállni, de több rontott manőver után sem tudta ezt végrehajtani. Ezért a kisebb, 10 tonna hordképességű komppal kezdte meg az átszállítást. Első fuvarban átvitte a személygépkocsikat és egy MTZ traktort a hozzá tartozó pótkocsijával. A második fuvarban kívánta átszállítani a másik, a faaprító munkagépet vontató traktort. A vontatmány összömege 25 tonna volt, amire a traktor vezetője felhívta a révész figyelmét is, akinek véleménye szerint ez nem jelentett gondot.

A révész utasítására nem kötötték ki a kompot a beszállítás előtt, mert a kis hajó géperejével akarta megtartani a kompot a partnál a behajtás idejéig. A traktor lassan kezdett felhajtani a kompra, ami kissé eltávolodott a parttól, amikor a traktor már a kompon, a vontatmány eleje pedig még a felhajtó részen volt. Ezzel együtt a komp hátsó része megemelkedett kb. 1,5 métert és a komp lassan tovább távolodott a parttól. A komp orra egyre jobban lenyomódott a vízbe és elkezdtek megtelni az első vízmentes terek, amitől tovább merült a komp eleje. Az egész egység még egy keveset távolodott a parttól addig, amíg a komp eleje megfeneklett a mederfenéken.

Az eset során személyi sérülés nem történt, de jelentős anyagi kár keletkezett.

A Vb biztonsági ajánlás kiadását nem javasolja.



1. sz. ábra: A részlegesen elsüllyedt komp

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A Dunán az 1623 fkm-nél Százhalombatta-Tököl között üzemszerűen működő kompátkelőhelyen történt a súlyos víziközlekedési baleset.

Egy faaprítással foglalkozó Kft. munkaeszközeit át akarta szállítani a százhalombattai oldalról a tököli oldalra. A cég vezetője előző napon megbeszélte a kompjárat hajóvezetőjével, hogy hogyan lehetséges átvinni az eszközöket a túloldalra. A komp vezetője megmutatta a nagyobb méretű 38 tonna hordképességű kompot, hogy majd azzal fogja átvinni a nagy súlyú munkagépeket.

A munkaeszközök másnap 17 óra előtt meg is érkeztek a százhalombattai kompátkelő helyhez. A révész elment a Rezét ms vontatóhajóval a nagyobb méretű kompért, és megpróbált a lehajtóra ráállni, de ez nem sikerült több rontott manőver után sem. Elmondása szerint a hajó két motorjából az egyik nem indult be, és egy motorral nem tudta a feladatot megoldani. Ezért úgy döntött, hogy a kisebb, 10 tonna hordképességű komppal végzi el az átszállítást két részletben. Visszatért a kisebbik komppal és az azt továbbító Nick kishajóval a lejáróhoz és az első fuvarban átvitte a személygépkocsikat az MTZ traktorral és a pótkocsival.

A 10 tonnás komp 17 óra 20 perc körül a százhalombattai oldalon a parthoz támaszkodott és fogadta a második fuvarban átszállítandó John Deere típusú traktor, mely egy faaprító munkagépet vontatott. A vontatmány összömege 25 tonna volt. A traktor vezetője látta a jól látható terhelhetőségi táblát a kompon, ezért meg is megkérdezte a hajóvezetőt, hogy ráhajthat-e a megengedettnél jóval nagyobb tömegű szerelvénnyel. A hajó vezetőjétől megnyugtató választ kapott, hogy „igen, nem lesz gond, a komp háromszoros terhelést is elbír.”

A révész utasítására nem kötötték ki a kompot a beszállítás előtt, mert úgy vélte, hogy a kis vontatóhajó géperejével megtartja a kompot a partnál a behajtás idejéig. Ez után engedélyt adott a vontatmánynak, hogy ráhajtsa a kompra. A traktor lassan megkezdte a felhajtást és már a kompon volt – a vontatmánya azonban még nem teljesen -, amikor a komp kissé eltávolodott a parttól, és hátsó része megemelkedett kb. 1,5 métert. A révésznek nem sikerült a hajó géperejével a kompot a part mellett megtartani és az elkezdett lassan tovább távolodni a parttól. Ezzel egy időben a komp orra egyre jobban lenyomódott a vízbe és elkezdtek megtelni az első vízmentes terek, amitől tovább merült a komp eleje. Az egész egység még egy keveset távolodott a parttól addig, amíg a komp első része megfeneklett a mederfenéken.

Amikor a részleges süllyedés bekövetkezett, már a traktor vezetőfülkéjéig ért a víz és az aprítógép is szinte teljesen víz alá került. Személyi sérülés nem, de komoly anyagi kár keletkezett a gépekben. A révész a parton maradt kollégáját kérte meg, hogy értesítse a tűzoltóságot.

A süllyedt úszóegységen ragadt hajóvezetőt és a matrózt a segítségképpen odaérkező MOL kishajója vitte partra. A traktor vezetője maga mászott ki a traktor és a faaprító gép tetején a partra.

A tűzoltóság a munkagépek és a komp kihúzását a székesfehérvári tűzoltók 50 tonna teherbírású autódarujával, illetve szivattyúzással végezte el.



2. sz. ábra: A traktor és a darológép is elmerült a komp elejével együtt

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A komp részlegesen elsüllyedt, és a fenék részen lékesedett. Több kikötőbak a mentés, kiemelés során elgörbült, megrongálódott.

1.4 Egyéb kár

A John Deere típusú traktor tüzelőanyag rendszere és vezérlése beázott, többször kellett javítani, a javítási összegek elérték a 2 mFt-ot.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A vízi jármű vezetője

Kora, neme, állampolgársága		50 éves, férfi, ukrán-magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	révész „A”, fedélzeti tiszt,
	Egészségügyi alkalmasság	2014. február 16.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	gépkezelő, radarvizsga
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	2011. óta folyamatosan
	Utolsó 12 hónapban	Folyamatosan váltással
	Utolsó 30 napban	Folyamatosan váltással

1.5.2 A matróz

Kora, neme, állampolgársága		70 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	matróz
	Egészségügyi alkalmasság	2014. február 6.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	gépkezelő
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	2005. óta folyamatosan
	Utolsó 12 hónapban	Folyamatos váltással
	Utolsó 30 napban	Folyamatos váltással

1.5.3 A tanuló matróz

Kora, neme, állampolgársága		48 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	tanuló matróz gyakornok II.
	Egészségügyi alkalmasság	2018. augusztus 30.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	nem ismert
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	2013. szeptember 16-tól

1.6 Az úszóművek adatai

1.6.1 A 1152 DK komp adatai

Gyártás helye	Tiszalök
Gyártás éve	1992
Legnagyobb hossza	20,64 m
Legnagyobb szélessége	5,17 m
Legnagyobb merülése közepén	0,55 m
Legnagyobb vízkiszorítás	31,6 m ³
Hordképessége	10 tonna, egyenletes eloszlásban
Utolsó szemle helye, ideje	2012. május 23.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2014. május 23.

1.6.2 A komp hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	2008
-------------------------------------	------

1.6.3 A Nick ms vontatóhajó adatai

Gyártás helye	Magyar hajó és Darugyár Balatonfüredi Gyáregység
Gyártás éve	1976
Legnagyobb hossza	7,6 m
Legnagyobb szélessége	2,9 m
Legnagyobb merülése	1,2 m
Legnagyobb vízkiszorítás	6,9 m ³
Befogadó képessége	3 fő
Utolsó szemle helye, ideje	2012. május 23.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2015. május 23.

1.6.4 A Nick ms vontatóhajó hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	2008
-------------------------------------	------

1.6.5 A Nick ms főmotor adatai

Gyártás éve	1987	
Gyártó	IFA, Magdeburg	
Típus	IFA 6 VD 14,5/12 2SRW	
Üzemidő (össz)	nem ismert, többször felújított	
Főgép teljesítmény	77,5 kW	
Üzemidő	Utolsó nagyjavítás óta	4 800 óra
	Utolsó karbantartás óta	300

1.6.6 A 1152 DK komp terhelési adatai

Üres tömeg	21 600 kg
Üzemanyag tömege	-
Rakomány tömege	25 000 kg
Összesen	46 600 kg
Teljes vízkiszorítás	31 600 kg
Megengedett legnagyobb merülés	0,55 m
Merülés a baleset idején	nem ismert

A Nick ms vontatóhajó terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

Vízállás Budapestnél: 195 cm, Vízhőfok: 14 °C. Mérsékelt D-ies (DDK-DDNy-i) légmozgás, kissé még élénk, de a 25 km/h-t nem meghaladó szellőkésekkel, a léghőmérséklet 18-20 °C között, csökkenő, a párateltség 70-75% növekvő.

A baleset időpontjában már beállt a sötétség.

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

1.8 Navigációs berendezések

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

1.9 Összeköttetés

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

1.10 Kikötői adatok

Az esetben érintett kikötőnek érvényes működési engedélye volt.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt, de AIS transzponderrel felszerelt, ami a kishajó – és ezzel együtt a komp - helyzetéről visszajelzést ad az RSOE felé.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Roncs nem keletkezett a súlyos víziközlekedési baleset kapcsán. A komp részlegesen süllyedt el az eset során, miután az első vízmentes terei megteltek vízzel.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra került sor, a révészt a DVRK járőrei vérvételre előállították, a laboratóriumi vizsgálat eredmény alapján közepesen ittas állapotban volt a baleset időpontjában.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során személyi sérülés nem történt, közvetlen életveszély nem alakult ki. A sérült úszóegységen rekedt két személyt - a révészt és a tanuló matrózt - a MOL egy kishajója vitte partra, amely segítségnyújtás céljából érkezett a százhalombattai kikötőből. A traktor vezetője maga mászott ki az általa vezetett egységről.

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, Jogszabályok

1. melléklet az 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelethez

HAJÓZÁSI SZABÁLYZAT

I. RÉSZ

ÁLTALÁNOS BELVÍZI HAJÓZÁSI SZABÁLYOK

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1.01 cikk – Fogalommeghatározások

d) Egyéb fogalmak

8. *kimerült állapot*: nem kielégítő pihenés vagy betegség miatt fellépő, a magatartási normától való eltérésben és a reakcióidő növekedésében megnyilvánuló állapot;

9. *bódult állapot*: alkohol, kábítószer, illetve gyógyszer vagy más hasonló anyag fogyasztásának következtében fellépő, külön jogszabályban meghatározottak és a

1.02 cikk – A hajó vezetője

6. A hajó vezetése közben a vezető kimerült vagy bódult állapotban nem lehet.

1.03 cikk – A személyzet és a hajón tartózkodó más személyek kötelezettségei

4. A személyzet szolgálatban lévő tagjai, továbbá a fedélzeten tartózkodó más, a hajó vezetésében ideiglenesen részt vevő személyek, kimerült vagy bódult állapotban nem lehetnek.

1.07 cikk – Legnagyobb terhelés, megengedett utaslétszám, kilátás

1. A hajót úgy szabad terhelni, hogy az legfeljebb a legnagyobb merülés jelének alsó éléig merüljön a vízbe.

3. A rakomány a hajó stabilitását vagy a hajótest szilárdságát nem veszélyeztetheti.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. ELEMZÉS

A révész rendelkezett a szükséges hajóvezetői és révészi képesítéssel, orvosi vizsgálata a baleset idején érvényes volt

A Nick vontatóhajó és a komp üzemképességi bizonyítványa a baleset idején érvényes volt.

A 10 tonna összteherbírású komp jelentősen túlterhelődött a 25 tonna össztömegű nehézvontatóval és vontatmányával. A komp vezetője a túlterheléssel tisztában volt, de vállalhatónak ítélte a kockázatot. A kompátkelőhely tulajdonában van egy 38 tonna teherbírású komp, amelyhez tartozik egy, a Nicknél valamivel nagyobb vontatóhajó, a Rezét ms. A cserére – a révész elmondása szerint - azért került sor, mert a Rezét ms-nek az egyik motorját nem sikerült elindítani, egy motorral pedig a komppal a lehajtóra történő ráállás sikertelen volt.

A tulajdonos, egyben üzemeltető, meghallgatásakor elmondta, hogy másnap a Rezét vontató motorosnak mindkét motorja indult, minden probléma nélkül lehúzta a nagyobb kompot a másik komplehajtóról, ahová az esetet megelőző este a komp akkori vezetője túlságosan kitolta. Ez ellentmond a révész által elmondottaknak, aki szerint a komp lehúzásra került, csak a lehajtóra nem sikerült ráállnia vele. A Vb nem tartja kizártnak, hogy a nagyobb komppal a révész még sem tudott elállni a kikötőhelyről, ezért kezdte a kisebb komppal az átszállítást.



3. sz. ábra: A 38 tonna teherbírású K-1725 jelzésű komp kitolva a partra, látható, hogy a komptest eleje felül a beton rézsús, lejtős részre

A balesethez vezető további ok, hogy a komp nem került az előírásoknak megfelelően kikötésre a parthoz, amikor a szállítmány felhajtására került sor. A Nick vontatóhajó teljesítménye kevésnek bizonyult a komp megtartásához, így következhetett be, hogy a komp a vontatmány felhajtásakor eltávolodott a parttól. A kompon már fent lévő traktor súlya elegendő volt ahhoz, hogy a komp megbillenjen hosszirányban. Ha ugyanis a

komp eleje, felhajtó része, feltámaszkodik a partnál, akkor a túlsúly ellenére sem tud megbillenni az úszómű.

A komp süllyedését meggyorsította, hogy a felhajtó rész felöli oldal víz alá került, és így a vízmentes terek fedelein keresztül a víz elárasztotta az első két vízmentes rekeszt.



4-5. sz. ábra: A vízmentes terek fedelei

A baleset bekövetkezéséhez az is hozzájárult, hogy a komp ebben az időszakban menetrendszerűen 8 és 17 óra között közlekedett. A révész az átkeléseket szerette volna 18 óráig befejezni. A második fuvarban nagy saját tömegű mezőgazdasági vontatót és vontatmányát mindenképpen át akarta vinni a tőköli oldalra. Ekkor már a komp lehajtónál újabb gépkocsik várakoztak átszállításra. Ez a tény szintén sietségre ösztönözte a révészt, aki saját elmondása szerint ideges volt.

Az eset megtörténetében szerepet játszott nagy valószínűséggel az elfogyasztott alkohol, ami közepes alkoholos befolyásoltságot okozott a révésznél.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az esettel kapcsolatos ténybeli megállapítások

- A komp 10 tonnás teherbírását jelentősen meghaladó tömegű rakománnyal akart átkelni.
- A kompot nem kötötték ki az előírásoknak megfelelően a komplehajtónál, amikor a mezőgazdasági jármű felhajtott a kompra.
- A hajó vezetője fogyasztott alkoholt, amit hajó, komp vezetése közben tilos.

3.2 Az eset oka

A kompot nem kötötték ki az előírásoknak megfelelően a komplehajtónál, így az el tudott távolodni a parttól és a túlsúlyos szállítmány hatására lehetővé vált a komp hosszirányú megbillenése, s ez által a víz behatolása az úszómű vízmentes tereibe.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

4.1 Szakmai vizsgálat időtartama alatt hozott intézkedések

Ilyen intézkedésre nem került sor.

4.2 Szakmai vizsgálat során hozott biztonsági ajánlás

A KBSZ a szakmai vizsgálat során biztonsági ajánlást nem adott ki.

4.3 Szakmai vizsgálat lezárásaként hozott biztonsági ajánlás

A KBSZ Vizsgálóbizottsága nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2015. január „ „

Sárközi Szilárd
Vb tagja

Sárkány Gábor
Vb tagja

Burda Pál
Vb tagja

Wimmer Gábor
Vb vezetője