



ZÁRÓJELENTÉS

2006-009-6

SÚLYOS VÍZI KÖZLEKEDÉSI BALESET

**Mindszent-Baks,
2006. június 3.**

40 tonnás komp: DK 1135

A szakmai vizsgálat célja a vízi közlekedési baleset és 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 felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen vizsgálatot a szervezet az alábbi jogszabályok alapján folytatta le:

1. a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény,
2. 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,
3. a légi, a vasúti és a vízi közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény,
4. a súlyos vízi közlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006. (II. 27.) GKM rendelet,
5. a Közlekedésbiztonsági Szervezetről szóló 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet.

Jelen zárójelentés a helyszíni szemle és a tanúk meghallgatása alapján készült.

A Vizsgálóbizottság (továbbiakban Vb) tagjaival szemben összeférhetetlenség nem állt fent.

A Vb tagjai munkájukat a Vb vezetőjének irányítása alatt végezték. A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak 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.

VB az eljárása során

- a szakmai vizsgálat céljainak ésszerű határidőn belül történő elérése érdekében az általa szükségesnek tartott vizsgálatokat elvégezte, az intézkedéseket megtette;
- szabadon megvizsgálta az esemény helyszínét, vízépitészeti műtárgyakat, az úszólétesítményt, annak tartozékait, illetve sérüléseit,
- az érdemi információval rendelkező személyeket meghallgatta.

A szakmai vizsgálat során

- a Vb rendelkezésére bocsátottak minden lényeges információt és feljegyzést, amely az úszólétesítmény tulajdonosának, üzemben tartójának, a személyzetnek, a hajózási hatóságnak a birtokában volt;
- az érintettek (az úszólétesítmény megfelelőségének vizsgálatával, az úszólétesítmény üzemben tartásával, karbantartásával és javításával foglalkozó szervek, a hajózási hatóság, az úszólétesítmény vezetője és személyzete) a Vb-vel együttműködtek.
 1. a vízi járművel bekövetkezett súlyos vízi közlekedési balesettel, rendkívüli hajózási eseménnyel kapcsolatos szakmai vizsgálat elvégzésére a Közlekedésbiztonsági Szervezet az illetékes.
 2. Ha a súlyos vízi közlekedési balesettel, vagy rendkívüli hajózási eseménnyel kapcsolatban államigazgatási, szabálysértési, büntetőeljárás indul, a szakmai vizsgálatot ezektől az eljárásoktól függetlenül kell lefolytatni.

Meghatározások és rövidítések

SOLAS	Safety of Life at Sea (Élet biztonsága a tengeren)
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
kN	kilónewton
Vb	Vizsgálóbizottság
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
Kbvt	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság

Az eset összefoglalása

Az eset kategóriája	Súlyos vízi közlekedési baleset
Vízi jármű gyártója	Pestmegyei Révhajózási Vállalat
típusa	40 tonnás köteles komp
lajstromjele	DK 1135
tulajdonosa	Mindszent Város Önkormányzata
Az eset napja és időpontja	2006. június 3. kb. 13 óra 05 perc
helye	Mindszent-Baks átkelőhely
Az eset kapcsán elhunytak / súlyos sérültek száma	Sérülés nem történt
A vízi jármű rongálódásának mértéke	Nem rongálódott
Lajstromozó állam	Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság	Központi Közlekedési Felügyelet Hajóüzembiztonsági és Regisztrációs Osztály
Az eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet	Közlekedésbiztonsági Szervezet, (továbbiakban KBSZ)

Az eset összefoglaló áttekintése

Az eset közvetlen oka

A komp kötelének elszakadása.

A vizsgálat adatai

Az esetet a szolnoki Vízi Rendészeti Kapitányság ügyelete jelentette a KBSZ diszpécserének 14 óra 08 perckor.

A Vb tagjai: Wimmer Gábor, Gréz László

A vizsgálatot végző bizottság kb. 15 óra 30 perckor indult a helyszínre és kb. 17 óra 30 perckor ért oda.

A helyszíni vizsgálatot kb. 19 órakor fejezték be.

A helyszínen a révészeket és az üzemeltető részéről két főt hallgattak meg, az adatfelvételük után. A meghallgatásról helyszíni jegyzőkönyv készült. A meghallgatottak egyhangúlag kijelentették, hogy a komp elindulása után kb. 5 perccel egy éles puffanó hangot hallottak, és a komp elkezdett sodródni a folyásiránnyal megegyezően. A horgonyok ledobása után a komp megállt. Eközben értesítették a Deviskomp Kft. üzemeltetési vezetőjét az esetről, aki odaküldött egy kiséphajót (H-20575-30), amely a kompot a baksi oldalra vontatta. Itt az utasok és a szállított gépkocsik elhagyták a kompot.

Az elszakadt kötel a helyszínen nem volt megtekinthető, mert ekkor még a folyómeder alján volt. A kötelnek csak a baksi oldalon lekötött végét lehetett látni. A kompkötél a bizonylata szerint 310 m hosszú, 28 mm átmérőjű és 496 kN szakítószilárdságú volt.

A kötelet a szolnoki vízi rendészeti szervek utasítására kiemelték, és mintát vettek belőle. Ebből a mintából kapott a KBSZ is.

A minta alapján megállapítható volt, hogy a kötel elhasználódott, elemi szálai elvesztették rugalmasságukat, kis hajlításra is könnyen eltörtek.

1. Ténybeli információk

1.1. Személyek sérülése

A kompon tartózkodó 11 személy közül senki sem sérült meg.

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebb/semmilyen	0	0	0

1.2. A vízi jármű rongálódása

Az esemény során a járművön semmiféle sérülés nem keletkezett.

1.3. Egyéb kár

A kompon tartózkodó 7 db személygépkocsiban és 1 db utánfutóban nem keletkezett kár.

1.4. A vízi jármű adatai

Típus	40 tonnás köteles komp
Lajstromjele	DK 1135
Gyártási éve és helye	1977 / Horány
A kompbizonyítvány száma	75/5102/2004
A bizonyítvány érvényessége	2006. november .09

1.5. Meterológiai adatok

Látási viszonyok	jók
Hőmérséklet	17° C
Csapadék	szemerkélő eső
Szél erőssége	gyenge

2. Elemzés

Az átkelőhelyen a komp kötélét valószínűsíthetően 2002. október 31-e után szerelték fel - szóbeli információ szerint 2003 tavaszán -, azóta biztosan nem volt cserélve. A kompkötél cseréjét a Csongrád Megyei Közlekedési Felügyelet 2005. február 09-én előírta. A fellelhető dokumentumok alapján a kötélcserét - a baleset bekövetkeztéig - nem végezték el, és nem is ellenőrizték. A meghallgatottak a szemrevételezéssel történő ellenőrzés körülbelüli időpontját sem tudták meghatározni. A baleset tehát a kötéll előregedése miatt következett be, amihez csak hozzájárult a Tisza akkori, éppen igen magas vízállása. A nagyobb vízhozam, nagyobb erőt fejtett ki a kötéltre, ami végül elszakadt. Megállapítást nyert, hogy a tulajdonos nem rendelkezett az átkelőhely létesítési dokumentációjával, amiből megtudható lett volna, hogy milyen szakítószilárdságú kötéltre van szükség az adott helyen. A vizsgálat során kiderült, hogy sem a tulajdonos, sem az üzemeltető nem rendelkezik hajózási tevékenységgel kapcsolatos biztosítással. Elmondásuk szerint általános biztosítással rendelkeznek, ennek tartalma számunkra nem ismert.



Komp-kötél



Horgony



Kötélvezető görgőpár



Komp-kötél, lánc

3. Következtetések

Megállapítható, hogy a révészek tapasztalata, lélekjelenléte mentette meg a kompon tartózkodó utasokat és gépjárműveket, valamint magát a kompot is a komolyabb balesettől, mivel az időben ledobott horgonyok megállították a kompot.

A baleset oka: a kötéll ellenőrzésének és karbantartásának elmulasztása, a kötéll elhasználódása, és végül a kötéll szakadása.

4. Biztonsági ajánlások

BA2006-009-6_01: A Vb javasolja az NKH-nak, hogy kerüljön kidolgozásra olyan egyszerű táblázatos módszer, amely alapján a komp-üzemeltetők könnyen megállapítják, hogy a meghatározások alapján milyen átmérőjű kötelet használhatnak, és milyen vízállásig üzemeltethetik a kompokat biztonságosan.

BA2006-009-6_02: A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a kötelek beazonosíthatósága is megoldandó, ahogy az már az emelő kötelek esetében megoldott. A dokumentumokat célszerű lenne a kompon tartani.

BA2006-009-6_03: A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a kompok tulajdonosainak, üzemeltetőinek célszerű lenne rendelkeznie a kompátkelő helyek és kompok dokumentációival, rajzaival, műleírásával, mert az ebben szereplő adatok, leírások betartása könnyen végrehajtható.

BA2006-009-6_04: A Vb javasolja az NKH-nak, hogy szükséges lenne egy általános "kötelező felelősség-biztosítási" rendszer kidolgozására, amely a hajózási tevékenységre, a hajókra, úszóművekre, minden hajózási vállalkozásra egyformán érvényes.

BA2006-009-6_05: A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a kompok köteleinek meghatározott időközönkénti ellenőrzését emelőgép szakértővel is vizsgáltatni kellene, erről jegyzőkönyvnek kellene készülnie, és ezt is a kompon lenne célszerű tartani. Továbbá felül kellene vizsgálni a kötelek ellenőrzések előírásainak korszerűségét, szakmai tartalmát.

Budapest, 2007. július 18.

.....
Wimmer Gábor
Vb vezetője

.....
Gréz László
Vb tagja