
Szalma Botond úr részére

Elnök

Magyar Hajózási Országos Szövetség

Budapest

Tisztelt Elnök Úr!

Megdöbbenve olvastam a Szövetség honlapján megjelent levelüket a RiverRide kételtű járművel kapcsolatban. Nem értem, hogy egy ilyen komoly szervezet, mint az Önöké, hogyan adhat ki, és küldhet a hatóságok számára megalapozatlan, az alapvető tények ismeretét nélkülöző nyilatkozatot. Amennyiben a levél célja a segíteni akarás, az aggodalom lett volna, akkor annak megírása előtt célszerű lett volna az érintetteknel, azaz cégünknel is tájékozódni.

Most engedje meg, hogy a levélben foglaltakra részletesen reagáljak:

Szövetségünk levélben fordult az illetékes hatóságok vezetőihez a napokban a budapesti Duna-szakaszon történt busz-balesettel kapcsolatban, amelyet teljes egészében itt nyilvánosságra hozunk, mivel olyan súlyos kockázatokat látunk, amelyre a közvélemény figyelmét is fel kell hívnunk:

A továbbiakban leírtak remélem, meggyőzik Önt és a Szövetség többi tagját, hogy a RiverRide közlekedése semmivel sem rejt nagyobb kockázatot, mint a többi hajó a Dunán.

A napokban olyan esemény történt a budapesti Duna-szakaszon, amely mellett – úgy véljük – sem a hatóságok, sem pedig a hajózási vállalkozások érdekeit képviselő szervezetek nem mehetnek el szó nélkül. Az "esemény" a főváros területén üzemelő kételtű busszal történt üzemzavar volt, amely kizárólag a vak szerencsének – és a Személyhajós Szövetség egyik tagja hajójának – köszönhetően nem végződött 32 utas és a személyzet halálával.

Tudomásom szerint a május 22-én történt „esemény” a Dunán mindennapos, amikor valamelyik hajón üzemzavar történik, és az utasokat átszállítják egy másik hajóra. Ezekről a gyakori esetekről még nem olvastam levelet a honlapjukon, nem vizionáltak tömegszerencsétlenséget. Egyébként a hajón 24 utas és 3 fős személyzet utazott az adott időszakban.

A hajózási esemény, amely a busszal történt több nagyon fontos elemre irányította rá figyelmünket és – úgy véljük - a hatóságok számára is megkerülhetetlen ezek átgondolása. Ismerve a busz vízen közlekedésének jellemzőit a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) – teljes joggal – nem adott ki üzemképességi okmányt a busz hajóként (is) történő alkalmazásához. Ismereteink szerint a busz jelenleg a bulgár hatóság által kiadott okmánnyal igazolja üzemképességét és ez alapján rendelkezik magyar hajózási engedéllyel. Azzal, hogy az NKH megtagadta a magyar lobogó alatti közlekedést minden hajózáshoz kicsit is értő szakember teljesen egyetértett.

Először is arra szeretném felhívni a figyelmüket, hogy a szóban forgó jármű, amelyet a levélben tendenciózusan busznak neveznek, teljes értékű személyhajó - sőt a technikai megoldások alapján inkább hajó, mint busz, amely mindenben megfelel az EU-s jogszabályokban foglalt feltételeknek. Tévedés továbbá az, hogy a Nemzeti Közlekedési

Hatóság nem adott ki üzemképességi okmányt, mert ilyet mi soha nem kértünk. Ezért a Nemzeti Közlekedési Hatóság érintett részlege – ellentétben a levél állításával - nem ismeri hajó vízi közlekedésének jellemzőit. Mivel a hajó olyan országban készült, ahol csak tenger van, ezért nem voltak jogosultak a Dunára engedélyt adni, viszont a hajót mi a Dunán kívánjuk üzemeltetni, ezért a Hatóság tanácsára fordultunk a Bolgár Tengerészeti Hatósághoz, amely mind a tengeri, mind a folyami engedély kiadására rendelkezik EU akkreditációval.

Ehhez kapcsolódott rövid időn belül az USA-ban történt (két magyar fiatal halálát eredményező) baleset is, amely a napokban történt eseményhez kísértetiesen hasonló volt, csak az a busz (és a két magyar fiatal) nem volt olyan szerencsés, mint a budapesti buszon utazó 32 német turista és a busz személyzete.

Szándékos csúsztatásnak érezzük a philadelphiai balesettel való összevetést. Az eset semmiben nem hasonlítható össze azzal az eseménnyel. A RiverRide nem a hajózó útvonalon állt le, és dobott horgonyt, az ottani baleset egyértelmű okozója a hatalmas uszály személyzetének felelőtlen magatartása volt. Esetünkben az esetben érintett valamennyi szereplő szakszerűen járt el. Ezen tények ismeretével a levél írója feltehetően tisztában van.

Tagjainkban felmerültek a következő kérdések:

Sajnálatos módon a kérdésként feltüntetett állítások – remélhetőleg - tájékoztatlanságból adódnak.

- *Bulgária EU tag és az uniós irányelv, amelynek alapvető rendelkezései a magyar jogszabályban (Szemleszabályzat) is érvényesülnek, elvben azonosak a két országban. Ebbe (sok egyéb mellett) a horgonyok méretezése is bele tartozik. Ennek a busznak a horgonya(i) a budapesti szakaszon nem alkalmasak (az eset tanúsága szerint) annak megállítására, megtartására, ha a maghajtás üzemképtelenné válik (pedig nem volt magas vízállás és nagy vízsebesség).*

A hajó a Dunán előírtnál nagyobb súlyú horgonyokkal rendelkezik (60kg).

- *Hasonló módon alkalmatlan a busz a hajók számára előírt minimális holtvízi sebesség elérésére is, amit számtalan alkalommal jól lehetett érzékelni, amikor mindenáron - szinte a "parton" – próbál hegymenetben haladni, mert a mederben erre nem képes (ez a hajók mellett és a part közelében bujkálás szintén veszélyeket rejt, tekintettel a busz igen alacsony, azaz alig észlelhető felépítményére).*

A hajó az előírt, minimális, holt vízi sebességet eléri (13km/h). A partközeli, azaz a hajózó útvonalon kívüli közlekedést az indokolja, hogy igyekszünk elkerülni a RiverRide-nál gyorsabban haladó hajók zavarását.

- *A mentés során bebizonyosodott, hogy az utasok kimentése egy komolyabb sérülés esetén (pl. ha sérült volna a busztest, ami annak szilárdságát (falvastagságát) nézve igen könnyen előfordulhat) teljesen lehetetlen. Ha valaki mégis ki tudna menekülni a süllyedő buszból, akkor mivel menti az utasait a busz? Ugyancsak ez a helyzet, ha a buszon tűz ütne ki. A kérdés az, hogy tolerálható-e egy alkalmatlan közlekedési eszköz súlyos kockázatokkal járó küszködése és a hajózás biztonságának súlyos veszélyeztetése mindaddig, amíg egy komoly tragédia be nem következik?*

A RiverRide a Dunán közlekedő legtöbb személyhajónál nagyobb falvastagságú anyagból (7mm), készült (nem busztest, mint ahogy a levél helytelenül említi, hanem hajótest), azoknál korszerűbb tűzoltó berendezéssel van ellátva (Pyrogen rendszer + porral oltók), valamennyi ülés alatt, azonnal felvehető módon tárolt, automata mentőmellény található. 9 vészkijárat biztosítja az utasok menekülését (2 vészkijárat ajtó, 3 menekülő tetőablak, 4 kitorheto, nagyméretű oldalablak kalapácsokkal), a hajótest 16 vízmentes rekeszének mindegyikében nagy teljesítményű szivattyú van.

- *Nem tartjuk elfogadhatónak, hogy idegen lobogó alatt enyhébb elbírálást kapjon egy hajó(nak nevezett busz), mint valamennyi más (magyar) hajó. Tagságunk – bár esetenként túl szigorúnak tartja az előírásokat, de – elfogadja a hatóság döntéseit, amellyel a hajózás biztonságát igyekszik magas szinten tartani és ennek van is eredménye. Ha valaki megnézi a magyar hajózás – és ezen belül a személyhajózás – baleseti mutatóit, arra méltán büszke lehet – nagyságrendekkel kedvezőbb, mint bármely más közlekedési forma statisztikája. Különösen kiemelkedően jó ez a statisztika a halálos balesetek vonatkozásában, ahol évi egy fő alatt van ez. Ezt a kedvező képet úgy gondoljuk, súlyos hiba lenne veszni hagyni egy – a hajózás érdekeit figyelmen kívül hagyó – mégoly "érdekes" vállalkozás kedvéért.*

A RiverRide mindenben megfelel a legszigorúbb EU-s előírásoknak. Cégünk alapvető érdeke és törekvése, hogy tovább öregbítse a dunai hajózás hírnevét és ezzel Budapest vonzerejét egy ilyen „érdekes” és egyben biztonságos szolgáltatás segítségével.

- *A személyhajós közösség elemi érdeke, hogy az utazó közösség biztonságban érezze magát bármelyik hajónkra vált jegyet és fel se merüljön az, hogy tartania kellene balesettől, veszélyhelyzettől. Ez az eset – bármennyire is "viccesre vette" az üzemeltető és a média (érdekes módon) - súlyosan sérti az egész hajós társadalom érdekeit, és aláássa a bizalom légkörét.*

Ezzel a törekvéssel cégünk tökéletesen egyetért. Az üzemeltető, pont a fenti célok érdekében, a bizalom növelése miatt nyugtatta meg a sajtó által indokolatlanul felzaklatott kedélyeket.

- *Elgondolkodtatónak tartjuk a busz üzemeltetőjének (Galla úrnak) a médiában elhangzott nyilatkozatait, amely kaland tőrának állította be az utasok szempontjából az eseményt és – a valóságtól teljesen elrugaszkodva – pozitív eseményként állította be ezt a kiemelkedően súlyos veszélyhelyzetet. Kollégáink a mentés végzése során remegő, síró utasokkal találkoztak.*

Nem mi, hanem a vendégeink tekintették jó kalandnak a történeteket. A tűzoltó hajóra rendszerben átérve megtapsolták kollégáim szakszerű munkáját. Ilyen visszajelzést kaptunk a csoportot közvetítő utazási irodától és az utasokat Budapestre hozó szállodahajó személyzetétől is. Nem igaz az az állítás, hogy remegő, síró utasokkal találkozott volna valaki. Nem tudom kik a levélíró kollégái (Kollégáink a mentés végzése során...), de az utasokkal a RiverRide személyzete és a tűzoltók találkoztak csupán, és ők ennek éppen az ellenkezőjéről számoltak be. A tények is ezt bizonyítják, az üzemzavarban érintett német hajóstársaság azóta is rendszeresen küldi vendégeit a RiverRide-ra. Egyébként meg kívánom jegyezni, hogy a Tűzoltóság értesítésére azért került sor, mert a hajót aznap vezető kollégánk főállása a Tűzoltóságnál van, így velük ápol kiemelkedően jó kapcsolatot.

- *Nem ismerjük a busz kötelezően elkészítendő riadóterveit, de az eseményen tapasztaltak alapján akkor, ha a bekövetkezett volna egy szállodahajó alá sodródás*
-

(most a vak szerencsének köszönhetően csak az oldalának ütközött a busz), akkor teljesen esélytelennek látjuk bárki megmenekülését a buszról.

A hajónak, az előírásoknak megfelelő riadótervei vannak, amelyeket a Hatóság ellenőrzött és elfogadott. Meggyőződésünk szerint a RiverRide hajóval pontosan ugyan az történt volna egy jelentősen nagyobb vízi járművel történő ütközéskor, mint bármelyik más kisebb személyhajó ütközése esetén. A végzetes következtetés feltehetően az ismeretek teljes hiányából adódik.

Megítélésünk szerint a busz alkalmas lenne a Ráckevei-Dunaágban, vagy más kisforgalmú és kis vízsebességű vízterületen közlekedésre, azonban a nyílt Dunán, a magyar Duna-szakaszon alkalmatlannak tartjuk.

Remélem, hogy téves megítélésük a közölt információk birtokában megváltozott, és mind a honlapon, mind a levelük elején említett illetékes hatóságok vezetői felé a szükséges és indokolt helyreigazítást megteszik. Egyúttal meghívom a Szövetség tisztségviselőit, tagjait, hogy személyesen győződjenek meg a RiverRide hajó nagyszerűségéről, alkalmasságáról és biztonságosságáról.

Tisztelettel,

Budapest, 2012. június 7.

RiverRide Kft.
1012 Budapest, Ráckevei Dunaág 34/b.
182031-1-001-001-0010018
Adószám: 14630583-2-41



Dr. Galla Gábor

Ügyvezető Igazgató

RiverRide Kft.