

Mélykúti Sándor

Baleset után, javítás előtt – okok és teendők

A közúti közlekedés résztvevőinek, amikor gépjárműbe ülnek, számolniuk kell azzal, hogy közúti baleset részeseivé válhatnak. Melyek a hazai tűzoltó jármű balesetek jellemzői, okai és mi a teendő baleset előtt, után?

Baleseti okok a statisztika tükrében



Mielőtt a tűzoltó gépjárművek karambolos javításainak sajátosságairól szólnánk, néhány statisztikai adattal érdemes rávilágítani a hazai tűzoltó gépjármű balesetek körülményeire, jellemzőire, okaira. Ennek érdekében az *1996-tól 2006-ig terjedő 10 éves időszakot* vizsgálva a következő számadatokon érdemes elgondolkodni.

Ezalatt az egy évtized alatt **714 db** tűzoltó gépjárművet érintett baleset. Szinte minden járműre jutott a 10 év alatt egy közúti baleset. 14 alkalommal olyan mértékű meghibásodást szenvedett a gépjármű, hogy selejtezni kellett.

A tűzoltó gépjárműveket érintő balesetek okozója a vizsgált időszakban 56,8%-ban a gépjárművet vezető tűzoltó volt.

A vizsgálatok lezárását követően baleseti okként ezen belül

- 28,9%-nál az elsőbbségadás elmulasztását,
- 20%-ban a túlságosan kicsi oldaltávolság tartást,
- 5%-ban valamilyen tilos jelzésen történő áthaladást,
- 8,2%-ban a nem megfelelően megválasztott követési távolságot,

- 6%-ban pedig nem a látási viszonyoknak megfelelő járművezetést nevesítette meg okként a vizsgálati jegyzőkönyv.

Mindössze 3 esetben mondták ki igazolhatóan keletkezési okként a jármű műszaki állapotának valamilyen hiányosságát. A közúti közlekedés során bekövetkezett balesetek okainak összetétele arra enged következtetni, hogy a balesetek túlnyomó többségében valamilyen személyi ok, emberi mulasztás a kiváltó ok.



Vezetési rutin és alváz

Ugyanerre a 10 évre vetítve a tűzoltógépjárműveket vezető sofőrök *átlag életkora 32-35 év között mozgott*. A gépjárművezetők évente átlagosan *1095 km-t (nem tévedés) vezettek tűzoltógépjárművet*. Ha figyelembe vesszük, hogy a váltásos szolgálat szabadidős hányadában is tehergépjárművet vezető tűzoltósofőrök évente 30-40 ezer km-t vezettek ugyanezen időszak alatt, úgy belátható, hogy az 1095 km-es átlagos futásteljesítmény, amit a tűzoltósofőrök tűzoltógépjárművek vezetésével töltöttek, *valódi gyakorlat és rutin megszerzésére rendkívül kevés*. Kevés főként akkor, ha figyelembe vesszük, hogy a megtett kilométerek jelentős hányadát éles helyzetben, a megkülönböztető jelzéseit használó gépjárművel kellett megtenniük.

A tűzoltógépjárművek normál országúti vezetése is jelentősen eltérhet a közúti gépjárművek vezetésétől, nem szólva a káreseményhez történő vonulás időszakáról. A tűzoltógépjárművek szinte állandó *teljes terheléssel, oltóanyaggal és málhával feltöltött állapotban* közlekednek. Magyarországon néhány magasból mentő gépjármű kivételével szinte valamennyi tűzoltógépjárművet 4 x 4-es öszkerék-hajtású járműalvázon igénylik a tűzoltók. Az öszkerék-hajtású járműalváz eleve magában hordozza, hogy a gépjármű magas felépítménnyel rendelkezik, és az országúti kivitelű alvázzal szemben akár **200-250 mm-re is magasabbra kerül a súlypontja**. Ha mindehhez hozzávesszük, hogy az öszkerék-hajtású gépjármű alvázakat a

teherautó gyártók valamennyi keréknél *csak dobfékkal szerelten szállítják*, és így **az első tengelyen tárcsafékkal szerelt járművek fékhatásosságától elmaradnak**, beláthatjuk, hogy a kevés vezetési gyakorlattal rendelkező, többnyire rendkívüli helyzetben közlekedő magas súlypontú járműveket vezető sofőrök szinte kódoltan potenciális okozói a baleseteknek.

Cserejárművek kellenek?

A vizsgált 10 évben 764 vonulásra jutott egy baleset, és évi átlagban 810 napon keresztül kellett pótolni a baleset miatt szolgálatból kieső tűzoltó járműveket. A karambolos sérülések illetve balesetek bekövetkezés szerinti egyenletes eloszlását feltételezve *folyamatosan 2-3 db gépjármű pótlására* lenne szükség országos szinten. Természetesen ezek a balesetek nem egyenletesen, időben elhúzódva következnek be, így a gyakorlati tapasztalatok alapján regisztrált egyidejűségeket figyelembe véve *egy-egy időszakban 4-5 db cseregépjárműre lenne szükség*. A tűzoltóságoknál rendszerben tartott tartalék gépjárművek arra szolgálnak csupán, hogy a napi meghibásodások elhárításának idejére pótolják a kieső szereket. (A rendszerben 160 db. tartalék jármű van. /szerk./) A karambolos javítások a sérülés mértékétől, a káresemény körülményeinek tisztázásától valamint a költségviselő személyének pontosításától függően akár több hónapig is elhúzódhatnak. Ilyen esetben a néhány napos kiesésekre már nem rendelkezik tartalék gépjárművel a legtöbb hazai tűzoltóság, ha a tartalékjármű beáll a karambolos jármű helyére. A gyakorlati tapasztalatok alapján indokolt lenne cseregépjármű parkot létrehozni.

A kárjavítások fajtái

Az előzmények után vizsgáljuk meg a kárjavítások fajtáit a károkozó, illetve a költségviselő személy vagy szervezet alapján.

A karambolos sérüléseknél alapvetően **idegen hibás**, illetve **saját hibás** káreseteket különböztetünk meg. Amennyiben a vizsgálatunk tárgya a tűzoltógépjármű, úgy idegen hibásnak minősíthető minden olyan közúti baleset, melynek során a tűzoltógépjárműben kár keletkezik, de a baleset bekövetkezéséért nem a tűzoltó által vezetett jármű a felelős.

Az idegen hibából bekövetkezett balesetek kárjavítása *költségviselői oldalról alapvetően háromféle lehet.*

1. A kárt okozó kötelező felelősségbiztosítása alapján a szerződött biztosító rendezi a kárjavítás költségeit.
2. A kárt okozó maga rendezi a javítás költségeit, amely általában akkor fordul elő, ha relatív kicsi a sérülés mértéke, alacsony a kárjavítás költsége, és a biztosítós ügyintézés révén viszonylag kedvezőtlenebb besorolásba kerülne a kárt okozó személy vagy szervezet.
3. Ismeretlen az elkövető, és így a karambolos sérülések javítása a tulajdonosra, az üzemeltetőre hárul (pl. magára hagyott gépjárműben idegen személy által okozott sérülés).

A károkozó szerinti másik csoport a **saját hibás** sérülések köre. Ebben az esetben úgy következik be a tűzoltógépjármű sérülése, hogy a káresemény okozója a tűzoltó. A tűzoltók által okozott tűzoltógépjármű sérülések javításának költségviselője egyrészt lehet a biztosító, amennyiben CASCO biztosítással rendelkezik a jármű, illetve lehet maga a károkozó (tulajdonos) amennyiben ilyen biztosítással a jármű nem rendelkezik. Természetesen CASCO biztosítás esetén is terheli költségviselés a tulajdonost, illetve üzemeltetőt a szerződésben meghatározott **önrész mértékéig**. A

CASCO biztosításoknál azonban – tűzoltógépjárművek lévén szó – meg kell jegyezni, hogy **önmagában az alapgépjárműre kötött CASCO biztosítás nem fedi le a tűzoltótechnikai felépítményben, illetve a málfelszerelésekben bekövetkezett sérülések javításának költségeit.** Erre külön rendelkezni kell a CASCO biztosítás megkötésekor.

Javító szerviz

Mielőtt a karambolos javítások konkrét lefolyására áttérnénk, a HEROS példáján célszerű megvizsgálni egy kárjavító szerviz ezirányú kapcsolati rendszerének szerepét és jelentőségét.

A karambolos javítások folyamatában nem csupán két fél – megrendelő és javító – áll a porondon. Belép a rendszerbe adott esetben egy *biztosítási alkusz*, egy *kárügyintézési tanácsadó*, és természetesen valamelyik *biztosító*. Ezen kívül – bár nem a szerviz partnereként, de részese lehet ennek a körnek – a *rendőrség*, illetve más *szakhatóság* vagy *hatóság*. A biztosítási alkusz képviselheti a káreseményt elszenvedő tűzoltóságot is, de lehet szerződött partnere a kárjavítást végző szerviznek is. A HEROS estében ezt a szerepet a Broker Royal Kft. tölti be, aki a HEROS szerződött partnereként segítséget nyújt, műszaki tanácsadást kínál minden olyan károsultnak, aki a HEROS-t keresi meg a karambolos sérülések ügyintézésével, kijavításával.

Szerencsés az egybeesés a tekintetben, hogy a biztosítókkal szemben a Broker Royal nem csupán a HEROS, hanem számos tűzoltóság partnere is. A kárügyintézési rendszer következő eleme egy *kárügyintézési tanácsadó*, melynek alkalmazását a HEROS azért tartotta szükségesnek, mivel valamennyi szerződött biztosító **AUDATEX szerinti kalkulációt igényel.** Az AUDATEX rendszer kényszerpályára tereli a kárjavítások kalkulációját, melynek révén válik el, hogy egy-egy javítás, milyen mélységben milyen formában és milyen gazdaságossággal hajtható végre. A rendszer harmadik eleme a *szerződött biztosító társaságok* és a HEROS kapcsolata. A HEROS szerződött partnere a *Generali Providenciának*, az *Allianz Hungáriának*, valamint az *AEGON Magyarországnak*, és szinte valamennyi biztosító társaság felé működő kapcsolattal rendelkezik. A kapcsolati rendszer elemeinek együttműködése szükséges ahhoz, hogy a kárjavítások alkalmával valóban **a káreseményt megelőző vagy annál műszakilag kedvezőbb állapot kerüljön helyreállításra.**

Tapasztalataink szerint számos esetben került végrehajtásra tűzoltógépjárművön kárjavítás úgy, hogy megbontás nem történt, ezért az alvázon, futóművön a káresemény során bekövetkezett rejtett sérülések és deformációk utólagosan a közlekedés biztonsági paraméterek rovására mentek (Pl. bizonytalan úttartás, gumibroncsok kopása, elhúzás stb.).

Mélykúti Sándor vezérigazgató

BM HEROS Zrt.