



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2006-025-6
RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY**

**Esztergom Duna 1722 fkm
2006. szeptember 12.**

**önjáró
Ladjar-I. 9748001**

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: Kbt.),
- a súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006 (II. 27) GKM 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 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.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		rendkívüli hajózási esemény
Vízi jármű	gyártója	Laukewerft Berlin - Spandau
	típusa	Önjáró
	lobogója	Szerbia és Montenegro
	lajstromjele	Ladjar-I, 9748001
	gyári száma	nincs adat
	tulajdonosa	Ladjar Transport d.o.o.
	üzembentartója	Ladjar Transport d.o.o.
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2006. szeptember 12. 23.30
	helye	Esztergom a Duna 1722 fkm jobb part
Eset kapcsán	elhunytak száma	nincs
	súlyos sérültek száma	nincs
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott
Lajstromozó állam		Szerbia és Montenegro
Lajstromozó hatóság		Minisztarstvo za kapitalne Invesztigacije
Gyártást felügyelő hatóság		nincs adat
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. szeptember 13 óra 13.00 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ÜGYELETESE

- 2006. Szeptember 13-án 13 óra 05:00 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2006. szeptember 13-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Pataki Ferenc	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2006. szeptember 14 - én a helyszínen vizsgálatot tartott. A helyszínen a személyzet tagjait meghallgatta, és a hajó okmányairól másolatot készített.

Az eset rövid áttekintése

Az önjáró hajó jobb oldalára felcsatolva a JRB 21051 uszályal, völgymenetben hajózott 2006.szeptember 12-én 23:30 - kor, amikor az 1722 fkm-nél Esztergom térségében a hajóúton kívül zátonyon felakadt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

2006.szeptember 12-én 23:30 - kor az önjáró hajó „B” üzemmódban, jobb oldalára felcsatolva a JRB 21051 uszályal, völgymenetben hajózott.

Az 1722 fkm-nél Esztergom térségében a hajóúton kívül zátonyon felakadt.

A hajónak 230 cm, a mellévett uszálynak pedig 200 cm volt a merülése. A hajó vezetője a balesetet követően azonnal jelentette az eseményt az illetékes hatóságoknak.

A hajó megpróbált saját erejéből leszábadulni a zátonyról, de ez nem járt sikerrel. Az uszályt az Isar ms szabadította le a zátonyról.

Az önjáró hajó csak szeptember 21-én a megemelkedett vízszintnek köszönhetően önerőből szabadult le a zátonyról.

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	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítmény a rendkívüli hajózási eseményben nem sérült.

1.4 Egyéb kár

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 év, férfi
Szakmai képesítése	Képesítés kategóriája	„A „ kat hajóvezető
	Képesítés érvényessége	nincs adat
	Egészségügyi alkalmasság	nincs adat
	Egyéb szakmai bizonyítvány	Radarkezelői vizsga
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	nincs adat
	Utolsó 12 hónapban	nincs adat
	Utolsó 30 napban	nincs adat

1.5.2 Az üzemvezető

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Laukewerft Berlin- Spandau
Gyártás éve	1961
Utolsó szemle helye, ideje	nincs adat
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2006. szeptember15.

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest hossza	84,95 m
Hajótest szélessége	8,20 m
Maximális merülése	2,66 m
Hordképessége	1.264,401 t
Hajótest utolsó víz alatti szemléje	nincs adat

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Gyártás éve		nincs adat
Gyártó		nincs adat
Típus		Deutz RBV6M
Főgép teljesítménye		515 kw
Üzemidő		nincs adat
Üzemidő	Utolsó nagyjavítás óta	nincs adat
	Utolsó karbantartás óta	nincs adat

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	nincs adat
Üzemanyag tömege	nincs adat
Rakomány tömege	1.020.000 t kg
Összesen	nincs adat
Teljes vízkiszorítás	1.264.401 t kg
Megengedett legnagyobb merülés	2.66 m
Merülés a baleset idején	2.30 m

1.7 Meteorológiai adatok

A rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésekor a jelzett területen normál éjszakai látási viszonyok uralkodtak, de az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

A vízállásra vonatkozó adatok a személyzet számára rendelkezésre álltak:

- a napi vízállás Esztergom 133 cm, a vízszint folyamatosan apad (-26 cm);
- a Duna 1722.3 fkm-től az 1721.8 fkm-ig 500 m. hosszúságban 100 m. szélességben hajózóút szűkület.

1.8 Navigációs berendezések

A hajó radarberendezése és egyéb navigációs eszközei rendben működtek, így 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 rendkívüli hajózási esemény nyílt vízben következett be. a Duna 1722 fkm magasságában. A mederben az 1722.3 fkm-től az 1721.8 fkm-ig 500 m hosszúságban 100 m szélességben hajózóút szűkület volt.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt és ez nem is előírás.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A vízijárműveken vízvonal feletti sérülés nem volt látható, azt a vizsgálat során a Vb.-nek nem hoztak tudomására.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Az eseménnyel összefüggésben személyi sérülés nem történt, így igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során személyi sérülés nem történt, életveszély nem alakult ki.

1.16 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket a Vb. nem folytatott, 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.-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A rendelkezésre álló adatokból, helyszínen lefolytatott szemléből, valamint a meghallgatásból megállapítható, hogy a hajó éjszakai körülmények között völgyemenetben haladt, amikor a hajó a jobb oldalára felcsatolt JRB 21051 számú uszályal az 1722 fkm-nél a jobb part közelében, a hajóúton kívül zátonyra felakadt.

A szolgálatban lévő kapitány elmondása szerint a hajóút jobb oldalát jelező vörös villanó bója nem volt a helyén és a rendkívüli hajózási esemény ezért következett be.

A helyszíni szemle során a Vb. megállapította, hogy a hajóút jobb oldalát jelező vörös színű bója valóban hiányzik, de a hajó kapitányának a hajózási jelek hiányában is biztonságosan el kell tudnia vezetni a hajóját az adott vízterületen, mivel ezek a jelzések csak tájékoztatást nyújtanak a hajózáshoz.

A nagymarosi Vizirendészeti Rendőrőrs járőre szeptember 14-én az 1697.3 fkm-nél a folyó jobb partján kisodródva talált egy vörös villanó bóját, mely jelzőeszköz nagy valószínűséggel az 1722 fkm-ről szabadulhatott el.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A rendkívüli hajózási esemény éjszaka a hajóvezető figyelmetlensége, miatt következett be, amiben részben közrejátszott a kitűzési jel hiánya.

Annak ellenére, hogy a hajóút jobb oldalát jelező vörös villanó bója nem volt a helyén a géphajó kapitányának (elmondása szerint a bója hiánya miatt akadt fel a hajója a zátonyon) rendelkeznie kellett megfelelő vonalismerettel, ismernie kell a az ott uralkodó hidrográfiai viszonyokat és azon a vízijárművét akkor is végig kell tudnia biztonságosan vezetnie, ha a hajóút széleit jelező bóják hiányoznak.

Ezen kívül a radarberendezése, mint hatékony navigációs segédeszköz, aminek segítségével még rossz látási körülmények között is biztonságos helyen vezethette volna a hajót is a rendelkezésére állt.

A vízállás az adott időpontban valóban kissé alacsony volt, de ha nem tartotta volna a hajót annyira szorosan a hajóút jobb oldalán, (amit semmi sem indokolt, hiszen nem kellett pl. hegymenetben haladó hajótól tartania) akkor ez az esemény elkerülhető lett volna.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A hajóút jobb szélét jelező vörös villanó hiánya közvetetten közrejátszott a rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésében, mivel a hajók vezetői gyakran rutinból ezekhez a jelzésekhez „hajóznak”. Így fordulhat elő, hogy egy-egy hajóútjel hiányát későn észlelve már nem marad elegendő idő a szükséges manőverre, a korrigálásra, a rendkívüli esemény bekövetkezésének elkerülésére.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A hatályos jogszabályok, vonatkozó rendelkezések, és a kialakult hajózási gyakorlat betartásával az ilyen balesetek nem következnek be, azok elkerülhetők, mindezek ellenére a vizsgálobizottság az alábbi biztonsági ajánlás kiadását tartotta szükségesnek:

- **BA-2006-025-1** A szakmai vizsgálat megállapításai alapján, a felakadásból adódó közel tíz napos kényszerszünet az aktuális vízállás pontos adatainak ismeretében, valamint kitűzési jelek megfelelő elhelyezésével megelőzhető, elkerülhető lett volna.

A víziközlekedés általános biztonságának javítása és a hasonló esetek megelőzése, érdekében - a szükséges szakmai intézkedések, javaslatok kezdeményezésére, megtételére - Vb javasolja a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium Vízügyi Szakállamtitkársága felé, hogy a Duna „alacsony vízállásnál” a folyó kritikus szakaszain a hajózható vízmélység és a gázlóméréseket a helyszínen a szükségnek megfelelő gyakorisággal végezzék el, annak érdekében, hogy pontos adatokat lehessen továbbítani a hajózásban résztvevők számára, valamint ezen időszakban a Dunán lévő kitűzési jelek ellenőrzését, korrigálását aktuálisan végezzék el. -

A megküldött zárójelentés tervezetben megfogalmazott biztonsági ajánlás tervezetre a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium Vízügyi Szakállamtitkára észrevétellel élt. A Vb az észrevétel tanulmányozása, értékelése után azt elfogadta, a benne foglaltaknak helyt adott, ezért a biztonsági ajánlás kiadásától eltekint.

A szakmai vizsgálat megállapításai alapján, a Ladjar I géphajó felakadásból adódó közel tíz napos kényszerszünete a hajó kapitányának pontos vonalismeretében, valamint a kitűzési jelek megfelelő elhelyezésével megelőzhető, elkerülhető lett volna.

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

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

5. MELLÉKLETEK

Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium Vízügyi Szakállamtitkára észrevétele a Zárójelentés-tervezetre.

Budapest, 2009. szeptember „ ”

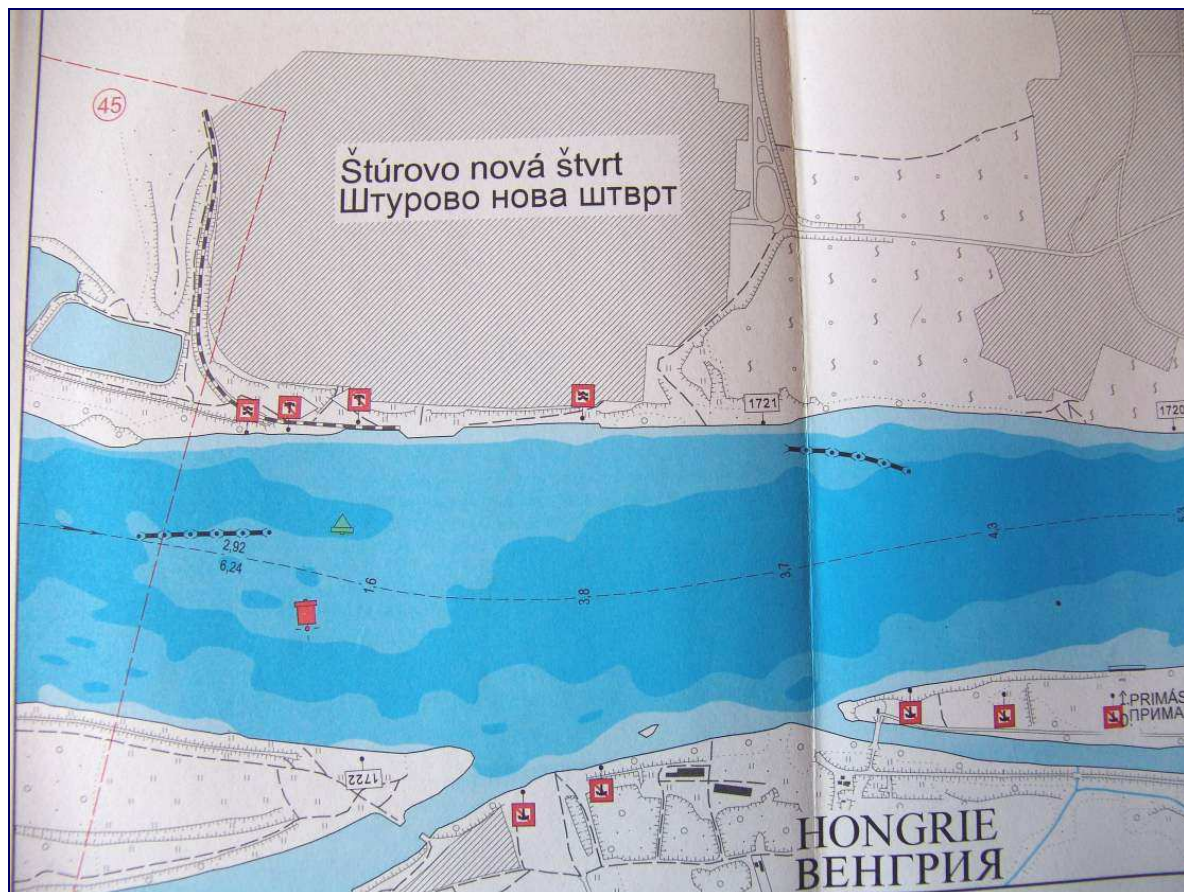
Barnácz István
Vb vezetője

Pataki Ferenc
Vb tagja

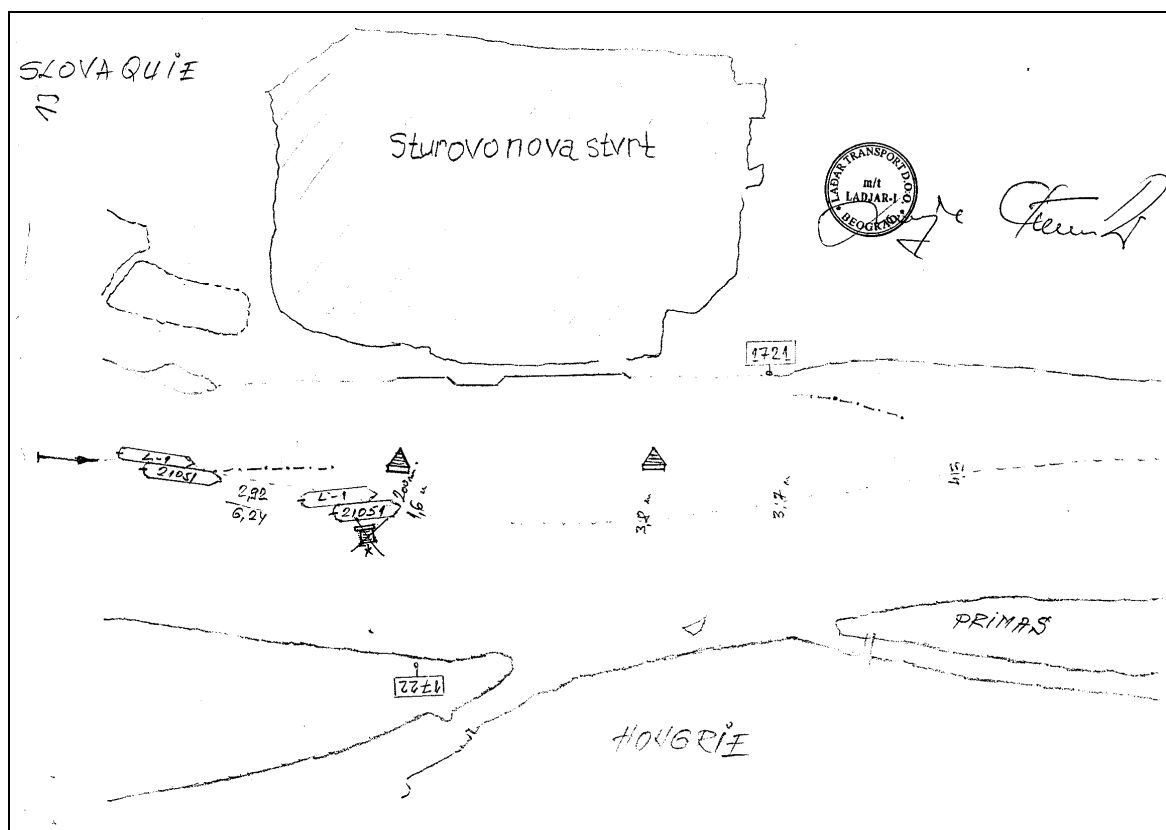


A zátonyon felakadt önjáró géphajó a hajó jobb oldalára csatolt uszályal, a képeken látható a vörös bója hiánya





A hajózóút kitűzése, a térképen jelzett vörös villanó bója nem volt a helyén.



A rendkívüli esemény bekövetkezésének vázlata a kapitányi jelentés szerint.



Környezetvédelmi
és Vízügyi
Minisztérium

A KÖRNYEZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI MINISZTERIUM
VÍZÜGYI SZAKÁLLAMTITKÁRSÁG

Ikt. szám: VKKF-120/3/2009.
Hiv.sz.: HFO/60/2/2009.
Ea.: Birck Ernő / ☎ 319 mellék/

Mészáros László úr
főigazgató

Közlekedésbiztonsági Szervezet

Közlekedésbiztonsági Szervezet	
1185 Budapest, Kőrösi Csoma Sándor Repülőtér I. terminál	
Iktatás dátuma:	2009 JÚN 02
Iktatási szám:	HFO/60/3/2009
Érkeztetési idő:	KBSZ-EPK 1719/2009
Ügyintéző:	Barna az 1.
Mellékletek száma:	

Budapest
Pf. 62.
1675

Tisztelt Főigazgató Úr!

A fenti számú, a Duna 1722-fkm-nél 2006. szeptember 12.-én bekövetkezett rendkívüli esemény kapcsán készített jelentéstervezetüket köszönettel megkaptam azzal kapcsolatban az alábbi észrevételeket teszem.

Az eseménnyel, illetve a KBSZ zárójelentés tervezetével kapcsolatban tájékoztatást kértünk az adott Duna szakaszon a kitűzést végző Észak-Dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóságtól, mely levelet másolatban mellékelek.

Észrevétellel kell élnem a zárójelentésükben szereplő biztonsági ajánlással kapcsolatban, mivel az nincs érdemi ok-okozati összefüggésben az adott eseménnyel, és nincs összhangban a vizsgálat más megállapításaival.

Észrevételemet az alábbiak indokolják:

- a vízállásadatok a vizsgálati jelentés 1.7 pontja szerint a hajóvezető számára ismertek voltak;
- a szlovák kitűző szolgálat bal oldali, illetve ideiglenes (bár nem világító) jobb oldali kitűzési jelei alapján a hajóút kitűzése megfelelő volt, „a hajó radarberendezése és egyéb navigációs eszközei rendben működtek” (1.8 pont);

- 2 -

- „a hajó kapitányának a hajózási jelek hiányában is biztonságosan el kell tudnia vezetni a hajóját” (2. pont);
- „az esemény a hajóúton kívül, a hajóvezető figyelmetlensége miatt következett be” (3.1 pont).

Megítélésem szerint, ezért a sajnálatos eseményből a biztonsági ajánlás nem levezethető. Meg kívánom jegyezni, hogy nincs tudomásom olyan, az elmúlt évtizedben bekövetkezett havariáról, aminek bekövetkezéséért egyértelműen a hajóútkitűzés hiányossága lett volna okolható.

Természetesen kívánatos lenne, a hajóút gyakrabban történő felmérése és a kitűzés feltételeinek javítása de az ágazat egyre szűkülő forrásai ezt nem teszik lehetővé.

Biztos vagyok abban, hogy a vizsgálók a hatályos jogszabályoknak megfelelően jártak el. Ugyanakkor szerencsésnek tartanám, ha az ilyen jellegű események kivizsgálásába a hajóút kitűzéséért felelős KÖVIZIG képviselőjét bevonnék, a hasonló esetek elkerülése érdekében, a vizsgálat lezárása előtt véleményét megkérném. A közös érdekű Duna szakasz esetében pedig megfontolandó lehet a szlovák partnerszervezetük bevonása is.

Kérem Főigazgató Urat, hogy a végleges jelentésük elkészítésekor a fenti észrevételeimet figyelembe venni szíveskedjenek.

Budapest, 2009. május 26.

Melléklet: 1 db levélmásolat

Üdvözlettel:



Kóthay László



**Észak-dunántúli Környezetvédelmi és
Vízügyi Igazgatóság**

9021 Győr, Árpád út 28-32.

Levélcím: 9002 Győr, Pf.: 101.

Telefon: (36) (96) 500-000

Telefax: (36) (96) 315-342

Internet-cím: <http://www.eduvizig.hu/> MÁK: 100 33001-01712027



Ügyiratszám:

1360/2009

Hivatkozási szám:

É-15648/09.

Tárgy: KBSZ jelentés hajózási

eseményről, zárójelentés tervezet

Előadó: Kötél

Pál

Melléklet: 2006. évi kitűzési

terv vonatkozó tervlapja

Környezetvédelmi és Vízügy Minisztérium

Víz- s Környezeti Kárelhárítási Főosztály

Láng István úr részére

Budapest

Fő u. 44-50.

1011

Tisztelt Láng Úr!

A tárgyi, 2006. szeptember 12.-én a Duna 1722 fkm szelvény környezetében történt hajózási balesettel, illetve a KBSZ zárójelentéssel kapcsolatban az alábbi észrevételeink vannak:

A Magyar-Szlovák Határvízi Bizottság Dunai Albizottság által meghatározott rend szerint a Duna alsó szakaszának (Gönyű 1791 – Szob 1708) hajóútkitűzése a tárgyi időszakban a Szlovák kitűzési szolgálat feladata volt azzal, hogy a jobb parti jelzőeszközök és a jobb part felőli úszó, világító jelzők a Magyar, a bal parti jelzőeszközök, valamint a bal part felőli úszó, világító jelzőeszközök pedig a Szlovák Kitűző Szolgálat kezelésében maradnak.

A fentiek szerint tehát a baleset bekövetkezésekor a kitűzést a szlovák fél végezte, de az 1722 fkm szelvényben lévő úszó, világító jel a magyar kitűző szolgálat kezelésében volt.

A kitűző szolgálat munkanaplója szerint az ATLASZ II. kitűző hajó 2009. szeptember 9.-én szombaton ellenőrizte az érintett szakaszt és mindent rendben talált. A hajózási eseményről 13.-án kaptunk tájékoztatást, melyet egy nappal később 14.-én az alsó szakasz bejárása során ellenőrizünk és megállapítottuk, hogy a fennakadás hajóúton kívül történt. A Vízi rendszet tájékoztatása szerint a hiányzó világító jel a 1689 fkm szelvényig sodródott, az úszó jelről hiányzott a horgony. A világító úszó jelet még aznap a kitűzési terv szerinti helyre visszaállítottuk.

A hajózási eseménnyel kapcsolatban az érintett szakasz kitűzéséért akkor felelős szlovák kitűző szolgálattal a kapcsolatot felvettük. Tájékoztatásuk szerint 2006. szeptember 12.-i bejárásuk során észlelték az úszó világító jel hiányát és helyére nem világító úszó jelet tettek ki. A kitűző jelek cseréjével kapcsolatos tevékenységet a munkanaplóban rögzítették. A fentiek alapján tehát **a hajóút kitűzése a baleset időpontjában megfelelő volt!**

A fentieken túl szükséges még megjegyezni, hogy ezen szakaszon a hajóút mindkét szélé úszó jellel kitűzött. A tárgyi időszakban a hajóút bal szélét jelző zöld úszó (is) a helyén volt és a

személyzet számára a hajóútszűkülettel kapcsolatos információk rendelkezésre álltak, tehát a hajó vezetője a kötelékkel a jobb oldali jel hiányában (ami a fentiek alapján kinn volt) sem hagyhatta volna el a hajóutat, ha a jelek alapján hajózik.

A jegyzőkönyv 1.7 pontja – meteorológiai adatok – szerint a **vízállásra vonatkozó adatok a személyzet számára rendelkezésre álltak**, ezért nem értünk egyet a biztonsági ajánlásban foglaltakkal, miszerint a fennakadás elkerülhető lett volna a vízállásra vonatkozó adatok ismeretében.

Az Észak-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság a Duna hajózható szakaszán folyamatosan végez méréseket (1811-1750 fkm szakaszra a 2007. évi mederadatokat, az 1750-1708 fkm szakaszra a 2006. évi adatokat), illetve a kitűző szolgálat folyamatosan figyeli a változó medret és mindig a hajóút paramétereinek megfelelően tűzi ki a hajóutat.

A kitűzési tervet minden évben az új méréseknek megfelelően, a kitűző szolgálat tapasztalatainak alapján készíti el a szlovák, illetve magyar vízügyi igazgatóság. Terveink szerint 2009. évben a szlovák féllel közösen a teljes közös szakaszt végigmérjük.

Álláspontunk szerint Igazgatóságunk mederméréseket megfelelő gyakorisággal végzi (a kitűző szolgálat gyakorlatilag minden héten), és ezen a pontos adatok alapján a hajózásban résztvevők számára szolgáltatja a hajóút-szűkületi és gázlójelentéseket. Kialakult munkarendünknek köszönhetően pedig a kitűzés hiányosságára vezethető hajózási baleset az utóbbi 30 évben nem történt.

Kérjük a fentiek tudomásulvételét.

Győr, 2009. május 20.

Tisztelettel:




Janák Emil
Igazgató



0 100 200 300 400 500m



A vízmélységek Göbryd (1721) tőm felett a DS 00. Göbryd alatt a DS 90. vízhozamhoz tartoznak. A vízszintek a DS 00. Göbryd alatt a DS 90. vízhozamhoz tartoznak.

szilárd
műanyag

szilárd
műanyag

szilárd
műanyag

szilárd
műanyag

szilárd
műanyag

szilárd
műanyag

szilárd
műanyag