



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2006-033-6
RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY**

**Duna 1559,5 fkm
2006. október 06.**

**szálloda hajó
Kellermann, 5674 Sg**

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 2006. december 31. napjáig a Kbt.-én, 2007. január 1-jétől 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

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

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		rendkívüli hajózási esemény
Vízi jármű	gyártója	DE WAAL B.V. -ZALTBOMMEL
	típusa	kabinos személyhajó
	lobogója	holland
	lajstromjele	Kellermann, 5674 Sg
	gyári száma	nincs adat
	tulajdonosa	Rederij Fortuna Kampen B.V. Meeuwenweg 17 a 8261 VZ Kampen Nederland
	üzembentartója	Boonsta River Line Meeuwenweg 17 a 8261 VZ Kampen Nederland
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2006. október 06. 05.20 óra
	helye	Dunaföldvár, a Duna 1559,5 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	Személyi sérülés nem történt
	súlyos sérültek száma	Személyi sérülés nem történt
Vízi jármű rongálódásának mértéke		a hajóban sérülés nem keletkezett
Lajstromozó állam		Franciaország
Lajstromozó hatóság		Commission de Visite Des Bateux DU RHIN de STRASBOURG
Gyártást felügyelő hatóság		nincs adat
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. október 06-án 06 óra 40 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ÜGYELETESE

- 2006. október 06-án 06 óra 45 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2006. október 06-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Kovács Márton	baleseti helyszínelő
tagja	Lesták Mihály	baleseti helyszínelő

A szakmai vizsgálat lefolytatásának ideje alatt Kovács Márton a Vb baleseti helyszínelő tagja megbízatása visszavonásra került, így helyette Lesták Mihály lett megbízva.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2006. október 06-án az esemény helyszínén helyszíni vizsgálatot tartott.

A balesetet következtében a hajó a nyílt vízen felakadt, ezért a Vb a szakmai vizsgálat lefolytatása érdekében a hajóra a helyszínen szintén vizsgálatot folytató vízirendészeti rendőri szerv segítségével és szolgálati kiséghajójával jutott be.

A hajó kapitánya és személyzete külföldi (holland, szlovák, román) állampolgárok voltak, a magyar nyelvet nem beszélték. A kommunikáció érdekében tolmács igénybevételét a kapitány nem igényelte, így a Vb a vizsgálat során közvetítő nyelvként angol és német nyelvet használt, amelyet a hajó kapitánya elfogadott.

A Vb helyszínen a személyzet tagjait meghallgatta, a hajóról, a felakadás utáni helyzetéről fényképfelvételeket, okmányairól másolatot készített.

A szemle során a Vb-nek rendkívül körültekintően kellett eljárni, mivel a szemle végrehajtásával párhuzamosan történt a hajó leszabadításának tervezése, előkészítése majd kísérlete. Fel kellett készülni az utasok és személyzet esetleges mentésének végrehajtására, amelyben a Vb is részt vett volna.

Az eset rövid áttekintése

A kabinos személyhajót a baleset napján a hajó a kapitánya vezette. 05 óra 15 perckor hajózott be a Duna 1560,54 fkm-nél lévő Dunaföldvári híd völgyemeneti hídnnyílásába.

A híd alatti áthajózást követően a hajóutat elhagyva, annak jobb oldalán folytatta útját. A Duna 1559,6 fkm. magasságában a meder közepén a vörös vak úszótól kb. 25-30 m-re a jobb part irányába a sziklás zátonyon a hajó felakadt. A felakadás következtében személyi sérülés, lékesedés nem történt, de a hajó műveletképtelenné vált és az útját folytatni nem tudta.

A kapitány kb. 1 órán keresztül próbálta leszabadítani a hajót a zátonyról, de az nem járt eredménnyel. Több, a közelben tartózkodó hajóval felvette a kapcsolatot és segítséget kért, de azok - arra hivatkozva, hogy a nagy merülésük miatt nem tudják megközelíteni a zátonyon fennakadt hajót - nem tudtak segíteni.

A hajó végezetül a 3 napon belül bekövetkezett vízszintemelkedést kihasználva önerőből leszabadult.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A kabinos személyhajó 19 főnyi személyzettel és 64 fő utassal 2006. október 06-án 05.00 órakor indult Dunaföldváról kalocsai úti céllal.

05 óra 15 perckor hajózott be a Duna 1560,54 fkm-nél lévő Dunaföldvári híd völgyemeneti hídníllásába.

A baleset idején a hajó a kapitánya vezette a hajót. A hajnali időpontból adódó enyhén korlátozott látási körülményekre való tekintettel a radar folyamatosan működött.

A híd alatt az 1560,05 fkm-nél lévő vörös radar bóját még észlelte a kapitány vizuálisan és a képernyőn is, de a 400 m-re lejjebb lévő vörös radarbóját, valamint az 1559 fkm-nél lévő bal parti hajóút szélét jelző zöld villanó bóját nem.

A híd alatti áthajózást követően emiatt a hajóutat elhagyva, annak jobb oldalán az 1558 fkm. bal parti hajóút szélét jelző zöld radar bója irányába folytatta útját, mint ahogy azt korábban már többször is.

05 óra 25 perckor a Duna 1559,6 fkm. magasságában a meder közepén a vörös vak úszótól kb. 25-30 m-re a jobb part irányába a sziklás zátonyon a hajó felakadt.

A kapitány elmondása szerint azonnal ellenőrizték, hogy történt-e személyi sérülés vagy lékesedés a hajón.

A felakadás következtében személyi sérülés, a hajóban lékesedés nem történt, károsodás nem keletkezett illetve nem észleltek, de ennek ellenére a hajó műveletképtelenné vált és az útját folytatni nem tudta. Mindezek ellenére a kapitány utasítására a hajófeneket és a vízvonál alatti részét folyamatosan ellenőrizték, de sérülést, lékesedést továbbra sem tapasztaltak.

A felakadást követően kb. 1 órán keresztül próbálták saját géperővel leszabadítani a hajót a zátonyról, de az nem járt eredménnyel.

Több a közelben tartózkodó hajóval felvették a kapcsolatot és segítséget kértek a leszabadításra, de azok arra hivatkozva, hogy nagy a merülésük nem tudtak segíteni.

Ezt követően értesítették a Navinfo Rádiót a helyzetükről és kérték, hogy értesítsék a hajózási hatóságokat, valamint tájékoztassák a térségben közlekedő hajóegységeket a felakadás tényéről és pontos helyéről.

A Központi Közlekedési Felügyelet helyszínre érkező képviselője egyeztetések után engedélyezte, a Kellermann m/s vontatással történő leszabadítását úgy, hogy a leszabadításakor az utasok és a személyzet a hajón maradhatnak, mivel a hajóból való kiszállításuk rendkívüli nehézségekbe ütközött volna.

A folyamatos segítségkérések eredményeképpen egy a közelben tartózkodó nagy teljesítményű géphajó (toló m/s) kapitánya vállalta, hogy megpróbál segíteni a hajó leszabadításában. A manőver megkezdése előtt fel kellett mérni a hajó mögötti terület vízmélységét. A csatoláshoz a hátsó kikötőbakok voltak alkalmasak, amit azok ellenőrzése és a hajón lévő korábbi leírások, dokumentumok is alátámasztották.

A leszabadítási kísérleteket 14 óra 40 perckor kezdték meg, de azt 16 óra 30 perckor befejezték, mivel a víz sodrásából adódó folyamatos „előretolás” és a vízszintcsökkenés miatt a hajó a zátonyon a merülési vonalához képest 30-40 cm-

re kiemelkedett és a hajó sérülése nélkül nem tudták volna végrehajtani a leszabadítását.

A hajón tartózkodó 19 főnyi személyzet és 64 fő utas városban történő elhelyezését - amennyiben szükség lett volna rá - a helyi Polgári Védelmi Iroda vezetője megszervezte.

A hajó kapitánya konzultáció után úgy döntött, hogy az utasokat a hajón hagyva, a hajót biztonságosan lekötve a NAVINFO-val való folyamatos kapcsolattartás mellett megvárják a várható kb. 50-60 cm-es vízszintemelkedést, ami feltételezhetően leszabadítja a hajót. Mivel a hajó nem rendelkezett farhorgonnyal, ezért a hajó kapitánya felvette a kapcsolatot az egyik helyi hajózási kft. tulajdonosával és egy kb. 200 kg súlyú horgonyt kért, hogy éjszakára biztonságosan lekösse a hajó hátsó részét, amit az este beállta előtt sikeresen megtettek.

A kapitány a hajót biztonságosan lekötötte, így a hajón tartózkodó személyek veszélyeztetés nélkül a hajó leszabadulásáig a hajón maradhattak.

A 72 órán belül érkező 75 cm-es vízszintemelkedés „segítségével” a hajó sikeresen, saját erőből leszabadult.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	
Súlyos	0	0	
Könnyű	0	0	
Nem sérült	19	64	

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A hajón a rendkívüli hajózási esemény következtében sérülés nem keletkezett.

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		47 éves; férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	2010.07.22.
	Egészségügyi alkalmasság	2010.07.22.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	radarhajós, vonalvizsga
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	4 év
	Utolsó 12 hónapban	8 hónap
	Utolsó 30 napban	30 nap

1.5.2 Az üzemvezető

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Franciaország
Gyártás éve	1959
Utolsó szemle helye, ideje	2005. 05 18
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2009. 03.14

A hajót 1959-ben építették folyami vontatóhajónak.

1974-ben kabinos hajónak építették át, majd végleges formáját 1996-os átépítését követően nyerte el.

2001-óta holland lobogó alatt hajózik.

1.6.1 A hajótest adatai

Hajó	Hossza	74,5 m
	Szélessége	10.2 m
	Merülése	1.59 m
Hajótest utolsó víz alatti szemléje		2002. 06. 10.

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Az úszólétesítmény terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

- A hidrológiai és meteorológiai információk a személyzet számára rendelkezésre álltak, de ezek a körülmények az esemény lefolyására közvetetten voltak hatással.
- Látási viszonyok: a kora reggeli időpontnak megfelelő enyhén párás időjárási körülmények 1000-1500 m-es látási távolság.
- Vízállási körülmények: őszi „kisvizes” időszak, kialakult gázlókkel, zátonyokkal és szűkületekkel. Az adott (dunaföldvári) folyószakasz aktuális vízállás sora

2006. október 4.	-91
5.	-91
6.	-94
7.	-84
8.	-50
9.	-19
10.	-30

1.8 Navigációs berendezések

A reggeli időpontból adódó részben korlátozott látási körülményekre való tekintettel a hajó kapitánya a radar folyamatosan működtetése mellett hajózta meg a Dunaföldvári hidat.

A kapitány az adott folyószakaszra érvényes képesítéssel rendelkezett. A vonalképesítését Würzburgban szerezte, 1999. és 2001.-ben előbb a Duna 1858 – 1639 fkm., majd az 1638 – 1438 fkm. közötti szakaszára. Az esemény területén már többször önállóan is hajózott.

A navigációs berendezések rendben működtek, azok meghibásodását a kapitány nem jelezte, arra semmi sem utalt, a radarberendezés ellenőrzésekor a jel szignálja tökéletesen érzékelhető volt.

1.9 Összeköttetés

A fedélzeti kommunikációs berendezések (rádió- és telefon rendszerek) az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, viszont a segítségkérés, a leszábadítási kísérlet valamint a várakozás során folyamatos kapcsolatot biztosítottak a Kellermann m/s és a NAVINFO rádióállomás, valamint közvetítésével a Kellermann m/s a térségben közlekedő hajók és az illetékes hatóságok között.

1.10 Kikötői adatok

Az esemény nyílt vízben következett be, ezért a kikötői paraméterek az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Az esemény szempontjából az adatrögzítőnek nem volt jelentősége.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az esemény során roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Személyi sérülés nem keletkezett, így orvos szakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az esemény során közvetlen életveszély nem alakult ki, személyi sérülés nem történt.

A felakadást követően kb. 1 órán keresztül próbálták önerőből leszábadítani a hajót a zátonyról, de az nem járt eredménnyel.

Az esetleges személyi mentést nehezítette, hogy a sziklás zátonyon kb. 30-40 cm-re felült 16 dm merülésű hajót kellett megközelíteni, ami nagyhajóval szinte lehetetlen, kishajóval vagy csónakkal való mentés esetén az utasok átszállítását kb. 2 méter magasságban lévő hajófedélzetről kellett volna végrehajtani.

A mentés balesetveszélyességét jelentősen növelte, hogy a hajón tartózkodó dán és norvég turisták döntően idősebb, a nyugdíjas korosztályhoz tartoztak. Néhányan közülük mozgásukban jelentősen korlátozottak (kerekeszékhez kötöttek) voltak. Egy süllyedéssel baleset esetén többségük még közreműködni sem, vagy csak nehezen tudott volna a saját mentésében.

A 19 főnyi személyzet és 64 fő utas elhelyezését - amennyiben szükség lett volna rá - a helyi Polgári Védelmi Iroda vezetője megszervezte, elhelyezésükre Dunaföldvár város Polgármesteri Hivatala felkészült.

Az esetleges mentésvégrehajtására a helyi kavicskotró vállalat hajói, uszályai, a vízirendészet kiscgéphajója valamint a 20-20 km-re lévő paksi és dunaújvárosi komp került felkérésre. A lehetőségekhez képest a felkért és a közreműködést vállaló hajó egységek a felkérést követően kb. 30-120 perc múlva tudtak volna bekapcsolódni a mentésbe.

A Központi Közlekedési Felügyelet helyszínre érkező képviselője egyeztetések után engedélyezte a Kellermann m/s vontatással történő leszábadítását (mivel a hajó készleteinek és a rajta lévő személyek együttes eltávolításával vagy súlypont miatti áthelyezésével sem lehetett volna a hajót olyan mértékben „könnyíteni”, hogy az önerőből le tudjon szabadulni), úgy, hogy a leszábadításakor az utasok és a személyzet a hajón maradhatnak, mivel a hajóból való kiszállításuk rendkívüli nehézségekbe ütközött volna.

Mivel a hajó kb. 30-40 cm-re emelkedett ki a vízvonal fölé, a sziklás zátonyról csak a lékesedés vagy kettétörés rendkívüli kockázatával lehetett elkezdni a leszábadítási kísérletet, amit csak a hajó fara felől lehetett végrehajtani.

A leszábadítási kísérleteket a kapott engedély alapján - az utasok és személyzet hajón tartózkodása mellett - 14 óra 40 perckor kezdték meg, de azt megelőzően intézkedni kellett az utasok biztonságba helyezésére, esetleges lékesedés vagy csatolás szakadás bekövetkezése esetére. A kísérleteket a segítséget nyújtó tolóhajó kapitányának döntése alapján 16 óra 30 perckor befejezték, mivel a víz sodrásából adódó folyamatos „előretolás” és a vízszintcsökkenés miatt a hajó a zátonyon a merülési vonalához képest tovább emelkedett és a hajó sérülése nélkül nem lehetett volna végrehajtani.

A Kellermann kapitánya a helyszínen lévő hatóságok képviselőivel történő konzultáció után úgy döntött, hogy az utasokat a hajón hagyva, a hajót biztonságosan lekötve, a NAVINFO-val való folyamatos kapcsolattartás mellett megvárják az előrejelzett kb. 50-60 cm-es vízszintemelkedést, ami feltételezhetően a hajót annyira megemeli, hogy önerőből leszábadulhat. Mivel a hajó nem rendelkezett farhorgonnyal (ami nélkül a várható vízszint emelkedéskor az áramlat a hajót intenzívebben rátolta volna a sziklás zátonyra, ami súlyos baleset bekövetkezését is előidézhette volna), ezért a hajó kapitánya felvette a kapcsolatot az egyik helyi hajózási kft. tulajdonosával és egy kb. 200 kg súlyú horgonyt kért kölcsön, hogy éjszakára biztonságosan lekösse a hajó hátsó részét, amit az este beállta előtt sikeresen megtettek.

A kapitány a hajót biztonságosan lekötötte, így a hajón tartózkodó személyek veszélyeztetés nélkül a hajó leszábadulásáig a hajón maradhattak.

Az előrejelzett, 72 órán belül érkező, 75 cm-es áradó víz „segítségével” a hajó sikeresen, önerőből leszábadult.

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

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül a következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A kabinos személyhajó 19 főnyi személyzettel és 64 fő utassal 2006. október 06-án 05 óra 15 perckor korlátozott látási körülmények között hajózott be a Duna 1560,54 fkm-nél lévő Dunaföldvári híd völgyemeneti hídníllásába. A hajót annak kapitánya vezette. A látási és időjárási körülményekre tekintettel a radarberendezést folyamatosan működtette.

A híd alatt, az 1560,05 fkm-nél lévő vörös radar bóját még észlelte a kapitány vizuálisan és a képernyőn is, de a 400 m-re lejjebb lévő vörös radarbóját, valamint az 1559 fkm-nél lévő bal parti hajóút szélét jelző zöld villanó bóját nem. A híd alatti áthajózást követően ezért a hajóutat elhagyva, annak jobb oldalán, az 1558 fkm. bal parti hajóút szélét jelző zöld radar bója irányába folytatta útját, mint ahogy azt korábban már többször is.

A Duna 1559,6 fkm. magasságában, a meder közepén, a vörös vak úszótól kb. 25-30 m-re a jobb part irányába, a sziklás zátonyon a hajó felakadt, és műveletképtelenné vált, az útját folytatni nem tudta. Személyi sérülés nem történt, a hajóban károsodás nem keletkezett illetve nem észleltek.

A felakadást követően próbálták leszabadítani a hajót a zátonyról, de az nem járt eredménnyel. Több a közelben tartózkodó hajóval felvették a kapcsolatot és segítséget kértek a leszabadításra, de azok nem tudtak segíteni. Ezt követően értesítették a NAVINFO rádióállomást a helyzetükről és kérték, hogy értesítsék a hajózási hatóságokat, valamint tájékoztassák a térségben közlekedő hajóegységeket a felakadás tényéről és pontos helyéről.

A Központi Közlekedési Felügyelet helyszínre érkező képviselője egyeztetések után engedélyezte, a Kellermann m/s leszabadítását, valamint a leszabadításakor az utasok és a személyzet a hajón maradását. Egy nagy teljesítményű géphajó segítségével próbálkoztak a hajó leszabadításra, mivel azonban a hajó sérülése nélkül nem tudták volna végrehajtani azt, befejezték.

A hajó kapitánya, hajón tartózkodó személyek veszélyeztetés nélkül, az utasokat a hajón hagyva a hajót biztonságosan lekötötte, így várta be a 72 órán belül érkező 75 cm-es áradó vizet, aminek „segítségével” a hajó sikeresen, saját erőből leszabadult.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A kabinos személyhajó a kapitánya a híd alatti áthajózást követően, a hajóutat nem követve, azt elhagyva, annak jobb oldalán az 1558 fkm. bal parti hajóút szélét jelző zöld radar bója irányába folytatta útját, mint ahogy azt korábban már többször is. Figyelmen kívül hagyta, hogy a korábbi, a térségben végrehajtott hajózásai során nem „kisvizes”, hanem „középvizes” időszakban hajózott, így akkor mások voltak a hidrológiai és nautikai körülmények, ezért a hajót a zátonyos területre vezetve akart áthajózni. Figyelmetlenségének következtében a hajó a sziklás zátonyon felakadt.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások a vizsgálat során nem váltak ismertté.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb a szakmai vizsgálat megállapításai alapján nem talált olyan körülményt, ami a baleset bekövetkezésével összefüggő biztonsági ajánlás kiadását indokolná. A hatályos jogszabályok, vonatkozó rendelkezések, és a kialakult hajózási gyakorlat betartásával az ilyen balesetek nem következnek be, azok elkerülhetők.

5. MELLÉKLETEK

A Vb részére a szakmai vizsgálat során nem került olyan bizonyíték, egyéb irat amelyet a zárójelentésben fel kell tüntetni.

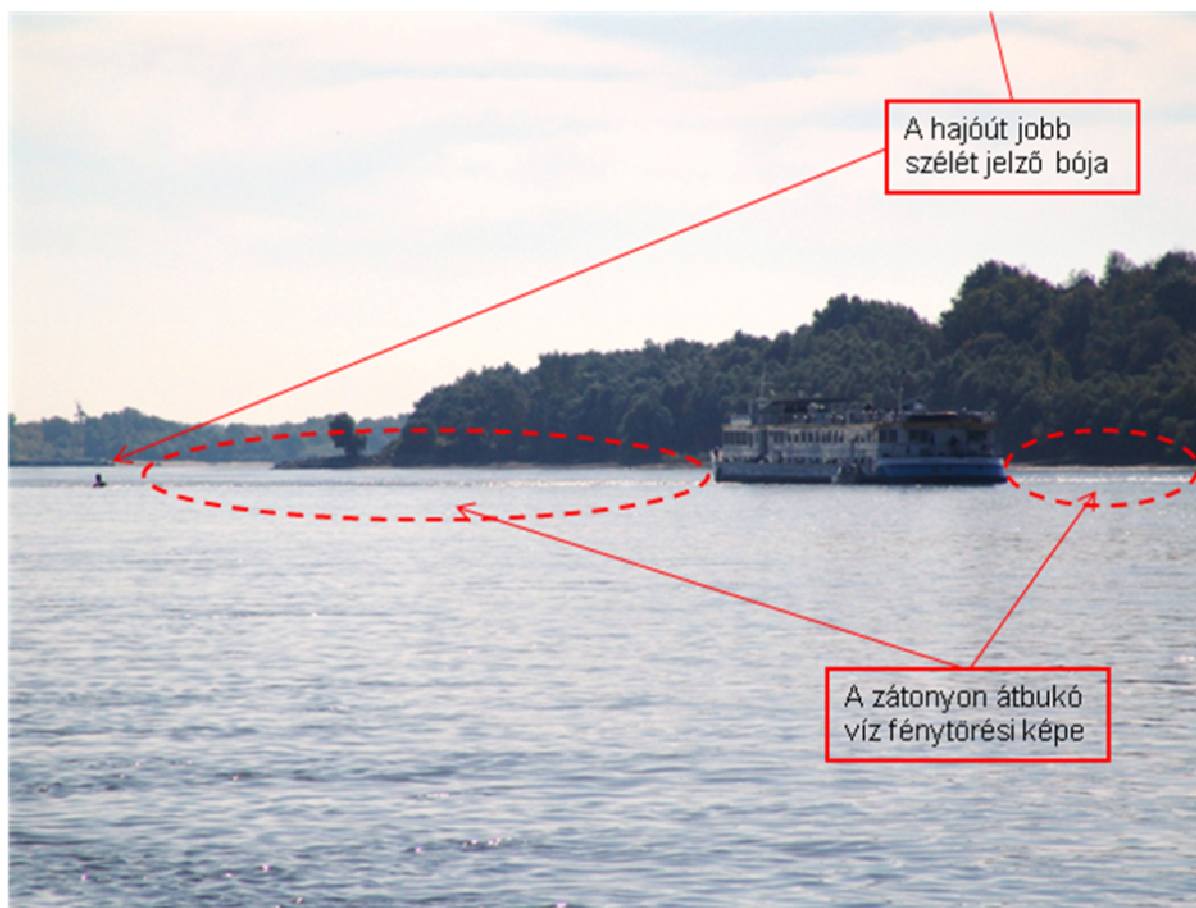
Budapest, 2009. szeptember 30.

Barnácz István
Vb vezetője

Lesták Mihály
Vb tagja



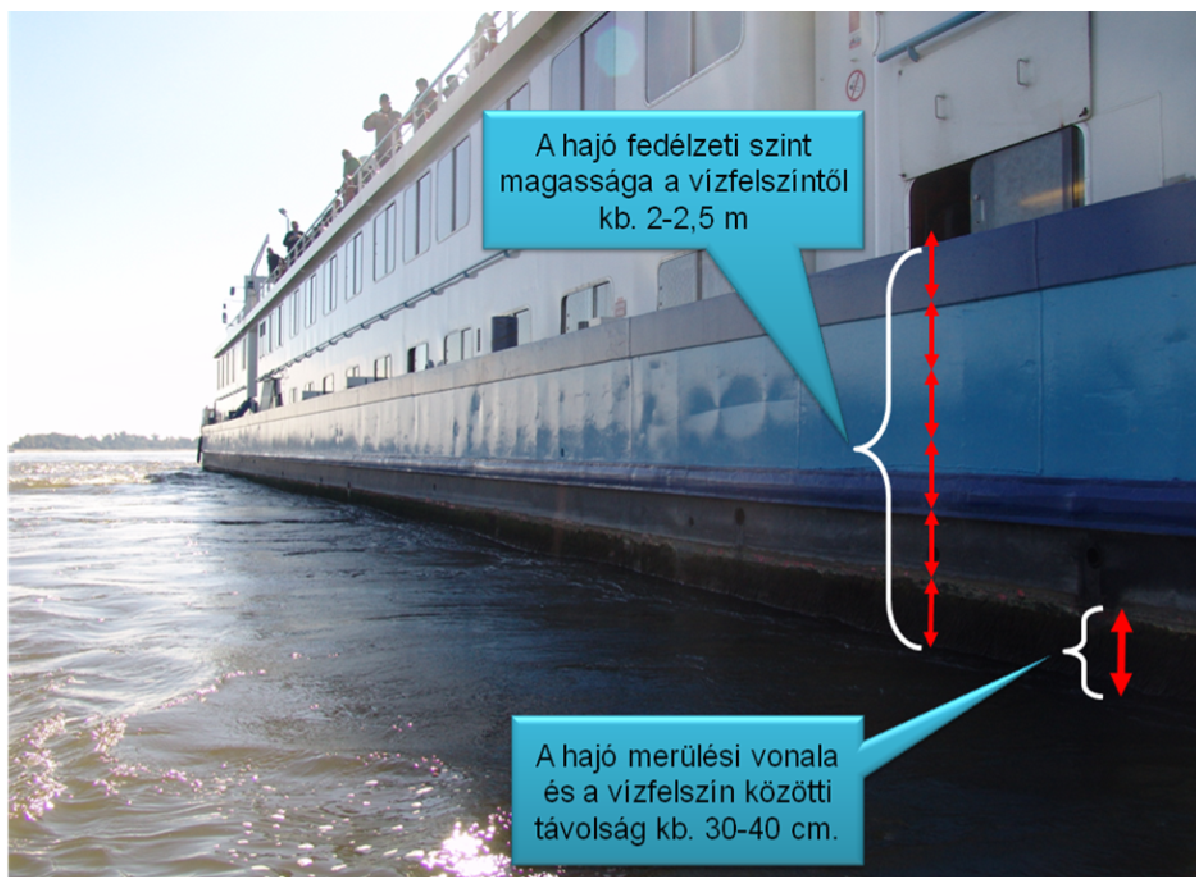
A zátonyon fennakadt Kellermann m/s hajó hegymeneti (fent), illetve völgymeneti (lent) irányból



A hajóút jobb
szélét jelző bója

A zátonyon átbukó
víz fénytörési képe

A hajó kiemelkedése a víz felszín fölé



A hajó melletti vízterület, a zátonyon átbukó vízfelszín törésképével



A hajó bal oldaláról látható zátony felszín, a folyó bal parti területével



A hajó jobb oldaláról látható zátony felszín, a folyó jobb parti területével

A hajó külső fedélzeti „folyosója”,
amelyet igénybe kellett volna venni az utasok mozgatására esetleges mentésük alkalmával



A rendőrségi szolgálati kisgéphajó,
amelynek jelentős szerepet kellett volna vállalni a személyek mentésében



A leszabadítási kísérlet előkészületei



A vízmélység felmérése



A kikötőbakok ellenőrzése



A hajó szerkezet ellenőrzése

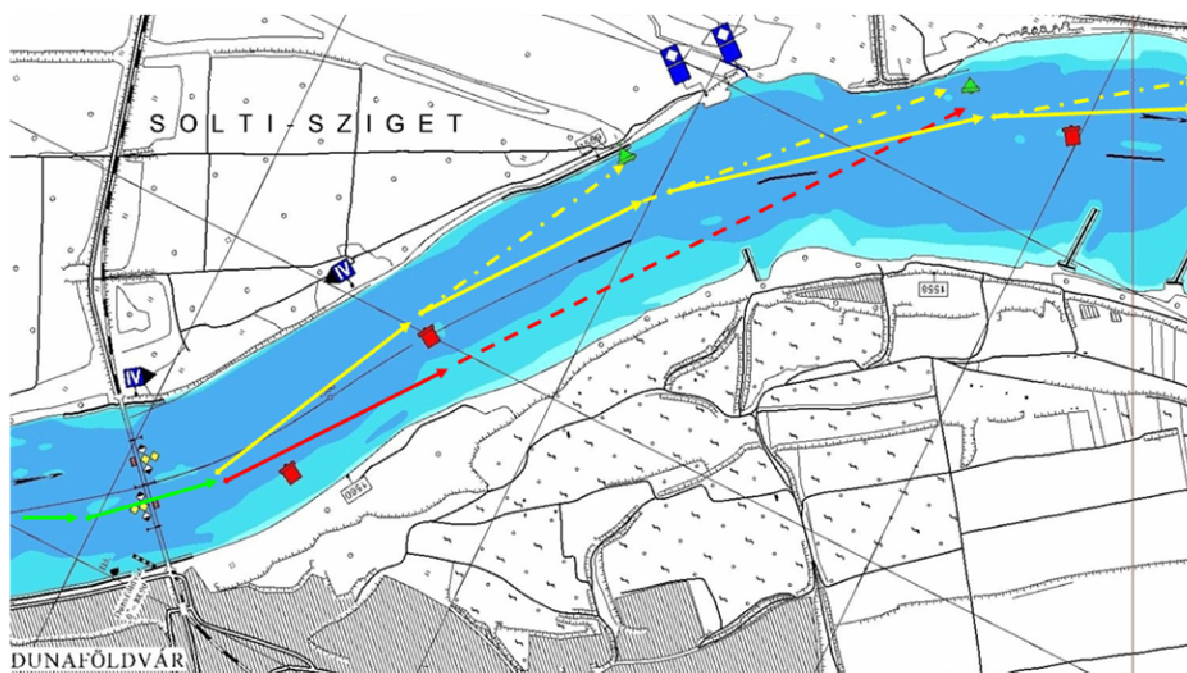


A vontatóhajó csatolása

A leszabadítási kísérlet



A Dunaföldvári híd „alatti” folyószakasz meghajózásának rendje, valamint a Kellermann m/s útvonala.



A Kellermann m/s normál haladása



A hajóút helyes meghajózási iránya



A hajóút helyes meghajózási iránytartása



A Kellermann m/s haladása



A Kellermann m/s haladási iránya

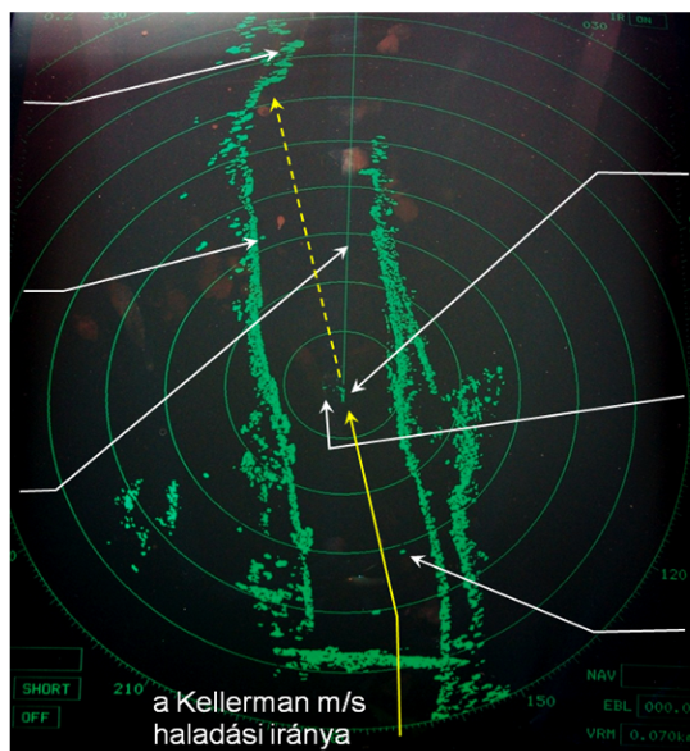


A hajó radarberendezése által mutatott radarkép

az 1558 fkm. bal
parti zöld radar
bója

az 1559 fkm-nél
lévő bal parti
zöld villanó bója

a Kellermann
m/s felakadás
utáni irányvonala



a Kellerman m/s
haladási iránya

a zátonyon lévő
Kellermann m/s
hajó sziluett képe

a 400 m-re lévő
vörös radarbója

az 1560,05 fkm-
nél lévő vörös
radar bója