



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2008-034-6
RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY

Budapest Duna 1654 fkm.
2008. július 26.

Kisgéphajó
H-18664-30

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

fk.	folymkilométer
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a 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	MHD Váci gyáregység
	típusa	Rocsó 5.80 Vác
	lobogója	magyar
	lajstromjele	H-18664-30 (Gabi ms.)
	gyári száma	–
	tulajdonosa	Hídépítő Speciál Kft
	üzembentartója	Hídépítő Speciál Kft
	bérlője	–
Eset	napja és időpontja	2008. július 26. 09 óra 30 perc
	helye	Duna 1654 fkm. Északi összekötő vasúti híd
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke	A hajótest nem rongálódott, a csónakmotor vízbe került, javítható módon sérült.	
Lajstromozó állam	Magyar Köztársaság	
Lajstromozó hatóság	NKH elődje (Hajózási Főfelügyelet)	
Gyártást felügyelő hatóság	NKH elődje (Hajózási Főfelügyelet)	
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet	KBSZ	

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. július 26-án 09 óra 40 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. július 26-án 09 óra 45 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2008. július 26-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Kiss László	balesetvizsgáló

Az eseménylvizsgálat áttekintése

A Vb 2008. július 26-án 11 órakor a helyszínre érkezett, meghallgatta a baleset résztvevőit, a szemtanúkat, a helyszínről fényképfelvételeket készített. A hajótest kiemelése után a Vb ismét a Hídépítő Special Kft. telephelyére ment és a kiemelt kiscgéphajóról is fényképfelvételeket készített. A Vb a csónakmotor javító céget is felkereste, és ott is tájékozódott a javításról ill. fényképfelvételeket készített szintén.

Az eset rövid áttekintése

A Hídépítő Speciál Kft hajózási részlegének dolgozói a reggeli órákban, kb. 09 óra 20 perc körül, az északi összekötő vasúti híd felújításán, a H-18664-30 lajstromszámú kiscgéphajóval, a 4-es és 5-ös sz. hídpillérek között egy emelőállványt mozgattak, és eközben észrevették, hogy a hídnílás északi részén kihelyezett vak piros úszóra uszadék sodródott. Az uszadékot megpróbálták eltávolítani, kötéllal elvontatni a bójáról, eközben a kiscgéphajó megbillent, megtelt vízzel és elsüllyedt. A kiscgéphajóban

tartózkodó két személy a vízbe esett, de viselték a mentőmellényt, továbbá képzett hajósok voltak, és mindketten kapaszkodtak egy mentőgyűrűbe és egy mentőpadba. A balesetet az építkezésről többen is látták, azonnal három kisgéphajó is a helyszínre sietett a bajba jutottak kimentésére. Személyi sérülés nem történt. A Vb nem látta indokoltnak biztonsági ajánlás kiadását.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A Hídépítő Speciál Kft. az északi vasúti összekötő híd felújítását végezte az adott időszakban. Munkájukhoz elengedhetetlenül hozzátartozott a vízen történő munkaerő szállítása, a hajózási jelek karbantartása, áthelyezése az adott munkafolyamatoknak megfelelően. Továbbá egyes úszóegységek mozgatása, szintén hozzátartozott tevékenységükhöz, a munkálatok szükségessége szerint.

2008. július 26-án 09 óra 20 perc körül a Hídépítő Speciál Kft. két dolgozója a H-18664-30 lajstrom számú kiscgéphajóval egy emelőállványt mozgatott a 4-es és 5-ös hídpillérek között, miközben azt tapasztalták, hogy a hídnívó északi részén elhelyezett piros vak úszóra uszadék rakódott. Az állítási manőver elvégzése után a bójához mentek, hogy az uszadéktól megszabadítsák. Kézzel a nehézség bizonyuló uszadékot a sodrással szemben nem tudták leszabadítani, ezért az uszadékot a csónakhoz kötötték, és a hajó géperejével szándékoztak elmozdítani onnan. A leszabadítási manőver közben a kiscgéphajó kissé bal oldala felé fordult, megbillent, hamar megtelt vízzel, és elsüllyedt. A kiscgéphajóban lévő személyek a vízbe estek, de viselték a mentőmellényt, és kapaszkodtak egy mentőgyűrűbe és egy mentőpadba.

A balesetet a partról és a vízterületen lévő munkahelyekről is többen látták, és azonnal elindultak a bajba jutottak kimentésére. Rövid időn belül három kiscgéphajó is a helyszínre érkezett, a dologozókat felvették a hajók, majd értesítették a hatóságokat.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	2	0	–

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítmény a rendkívüli hajózási esemény során elsüllyedt ugyan, de nem sérült. A Yamaha FT 60 DETL típusú csónakmotor megtelt vízzel, ezért javítása, karbantartása szükséges.

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		61 év, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Szolgálati célú kiscgéphajó vezető Duna és mellékfolyói, tavak magyarországi szakasza
	Egészségügyi alkalmasság	2009. április 17.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	–
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	6 év
	Utolsó 12 hónapban	folyamatosan
	Utolsó 30 napban	folyamatosan

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott kategóriára nem előírás.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Kora, neme		45 év, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	matróz
	Egészségügyi alkalmasság	2009. október
	Egyéb szakmai bizonyítvány	–
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	1 év
	Utolsó 12 hónapban	folyamatosan
	Utolsó 30 napban	folyamatosan

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Magyar Hajó és Darugyár Vác
Gyártás éve	nem ismert
Utolsó szemle helye, ideje	Budapest, 2005. augusztus 25.
Üzemképességi bizonyítvány érvényessége	2010. augusztus 25.
Hajótest típusa	Rocsó 5.80 Vác
Hajótest legnagyobb hossza	5,8 m
Hajótest legnagyobb szélessége	1,65 m
Hajótest legnagyobb merülése	0,26 m
Víz kiszorítása	0,125 t

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	nem előírás
-------------------------------------	-------------

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Gyártás éve	nem ismert
Gyártó	Yamaha Motor Company
Típus	Yamaha FT 60 DETL
Üzemidő	nem ismert

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért további részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az esemény nem meghibásodott berendezés miatt következett be, az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	125 kg
Üzemanyag tömege	40 kg
Személyzet tömege	160 kg
Motor súlya	120 kg
Összesen	445 kg
Teljes vízkiszorítás	–
Megengedett legnagyobb merülés	0,26 m
Merülés a baleset idején	nem ismert

1.7 Meteorológiai adatok

- Tiszta, derült, napfényes idő, jó látási viszonyok
- Vízállás Budapestenél: 489 cm

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

Az úszólétesítményen navigációs berendezés nem előírás.

1.9 Összeköttetés

A kiscgéphajón kommunikációs berendezések nem voltak, nem előírás.

1.10 Kikötői adatok

A kikötő paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A keletkezett roncsot kiemelés után az illetékes rendőrhatóság megvizsgálta, a vizsgálaton a Vb is részt vett és fényképfelvételeket készített.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély alakult ki, a mentőegységek azonnal a helyszínre érkeztek, a mentés nem szenvedett késedelmet. Személyi sérülés nem történt. A vízbe esett dolgozók viselték a mentőmellényeket.

1.16 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

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 kishajó kétfőnyi személyzete rendelkezett kellő szakmai, hajózási gyakorlattal, és annak ellenére, hogy a hajózás érdekében végezték az uszadék eltávolítási tevékenységüket, az általuk vezetett kishajó alkalmatlan volt nagyobb uszadékok eltávolítására. Erre a munkára egy nagyobb hajót kellett volna kijelölni az építkezés vezetőinek, amivel rendelkezik is a cég.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A kishajó személyzete helytelenül járt el, amikor a nagyméretű uszadékot egy kis 60 Le-s (44,1 kw) gépteljesítménnyel szándékozott leszabadítani a vak vörös úszóról. Az elsüllyedt kishajó személyzete viselte a mentőmellényeket így a gyorsan helyszínre érkező mentőegységek könnyedén kimentették a baleset résztvevőit.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná, azonban megjegyzendő, hogy a mentő mellények használata, valószínűleg jelentős részben hozzájárult a vízbe esett személyek életének megmentéséhez.

5. MELLÉKLETEK

Fényképfelvételek.

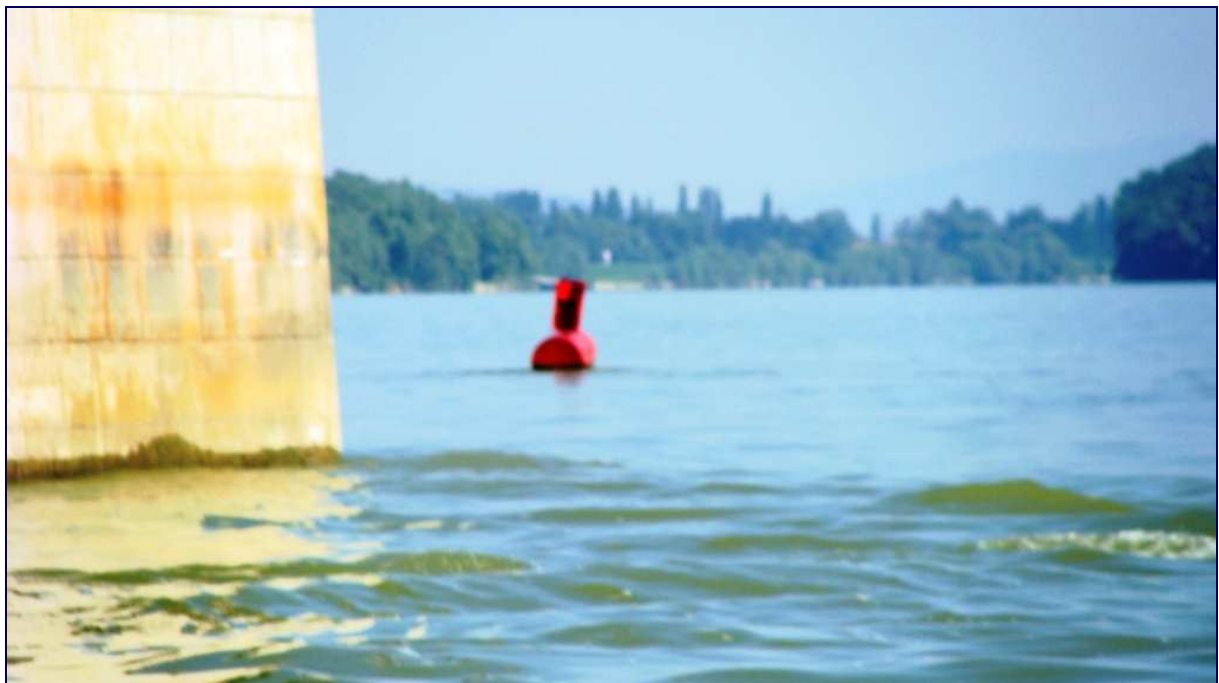
Budapest, 2010. február 16.

Wimmer Gábor
a Vb vezetője

Kiss László
a Vb tagja



1. sz. ábra: A második helyszíni szemle alkalmával készített kép, amikor a kitűző hajó a zöld úszóról szabadít le egy uszadék fát



2 sz. ábra: Az esemény alkalmával erre a vak vörös úszóra akadt fel az uszadék



3 sz. ábra: A kiemelt kiséghajó hátulnézetben



4 sz. ábra: A kiemelt kiséghajó oldalról



5. sz. ábra: A beépítendő hídelem



6. sz. ábra: A javítás alatt álló Yamaha FT 60 DETL tip. csónakmotor