



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2008-058-6

RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY

Százhalombatta, Duna 1618+500 fkm.

2008. november 11.

vontatóhajó és bárka

01748 / 01373

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

fkm.	folyamkilométer
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 járművek VH-I. vontató hajó és a PF-516 sz. bárka	gyártója	MHD balatonfüredi gyáregység
	típusa	vontatóhajó
	lobogója	magyar
	lajstromjele	01748 / 01373
	gyári száma	nincs adat
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	Cece 69 Kft.
	bérlője	–
Eset	napja és időpontja	2008. november 11. 18 óra
	helye	Százhalombatta 1618+500 fkm.
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A vontatóhajó és a bárka nem sérült
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		NKH elődje, Közlekedési Főfelügyelet
Gyártást felügyelő hatóság		NKH elődje, Közlekedési Főfelügyelet
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. november 11-én 18 óra 36 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. november 11-én 18 óra 40 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének,

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2008. november 12-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Király Péter	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2008. november 12.-én a helyszínen vizsgálatot tartott. A hajó vezetőjét meghallgatta, a hajó okmányairól, ill. a helyszínről és a vízi járműről fényképeket készített.

Az eset rövid áttekintése

A vontatóhajó Tökölről indult el 2008. november 11-én, 17 óra 10 perckor völgymentben, egy sóderrel teli bárkával Ercsi rendeltetési kikötő felé. Százhalombattánál, az 1618+500 fkm-nél az egység a hajóút jobb szélét jelző vörös bójánál 18 óra körül egy zátonyon felakadt. A felakadás során a hajó a bal oldalára csatolt bárkával a hajóútban keresztbe fordult, és azt részlegesen elzárta. Az NKH az érintett területen hajózási zárlatot rendelt el.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A hajóvezető elmondása szerint a hajó 2008. november 11-én, 17 óra 10 perckor indult el Tökölről völgymenetben egy sóderrel teli bárkával – mely a hajó bal oldalára volt felcsatolva – Ercsi kirakó kikötő felé. A kötelék Százhalombattához érve, 18 óra tájban, az 1618+500 fkm-nél lévő vörös bójához túlságosan közel került. A hajóvezető el kívánta kerülni a bójával való ütközést, ezért balra fordulást kísérelt meg, miközben a géperőt is csökkentette. De a manőver végrehajtásához már nem állt rendelkezésre megfelelő nagyságú hely, így az nem sikerült. A hajó elsodorta a hajóút jobb oldalát jelző bóját, és a kötelék a zátonyon felakadt, majd keresztbe fordult, és a hajóutat részben elzárta. A vízi jármű saját géperővel megkísérelte a zátonyról való leszabadulást, de az nem sikerült. A hajóvezető az esemény bekövetkezése után késedelem nélkül rádión tájékoztatta az illetékes hatóságokat a történetekről. Az NKH teljes hajózási zárlatot rendelt el a hajóútra.

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	–

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A vontatóhajó és a bal oldalára mellévett alakzatban felcsatolt bárka a rendkívüli hajózási esemény során nem sérült meg.

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 vezetője

Kora, neme, állampolgársága		43 év, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Duna 1433-1811 fkm. között
	Egészségügyi alkalmasság	az adott kategóriára érvényes
	Egyéb szakmai bizonyítvány	A kategóriájú hajóvezető, radarvizsga, rádióvizsga
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	2 év
	Utolsó 12 hónapban	1 év
	Utolsó 30 napban	folyamatosan, váltásban

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott kategóriára nem előírás.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai (VH-I. vontatóhajó)

Gyártás helye	MHD balatonfüredi gyáregység
Gyártás éve	1970.
Utolsó szemle helye, ideje	Budapest, 2007. december 07.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2008. december 24.
Hajótest hossza	24,90 m
Hajótest szélessége	5,28 m
Maximális merülése	1,40 m

1.6.1 A hajótest adatai (VH-I. vontatóhajó)

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	2006.
-------------------------------------	-------

1.6.2 A hajótest adatai (PF-512 bárka)

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	2005.
-------------------------------------	-------

1.6.3 Az úszólétesítmény adatai (PF-512 bárka)

Gyártás helye	MHD balatonfüredi gyáregység
Gyártás éve	1969.
Utolsó szemle helye, ideje	Adony 2007. november 30.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2008. november 30.
Hajótest hossza	53,14 m
Hajótest szélessége	7,1 m
Maximális merülése	2,0 m

1.6.4 A vízi jármű főmotorok adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.6.5 A meghibásodott berendezés adatai

Nem hibásodott meg berendezés. Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.6 A vízi jármű terhelési adatai (PF-512 bárka)

Üres tömeg	99,3 t
Üzemanyag tömege	–
Rakomány tömege	250 t
Összesen	349,3 t
Hordképesség	503,1 t
Teljes vízkiszorítás	602,4 t
Megengedett legnagyobb merülés	2,0 m
Merülés a baleset idején	1,7 m

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

1.7 Meteorológiai adatok

A rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésekor a helyszínen párák, szürkületi látási viszonyok uralkodtak, az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések 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 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 rendkívüli hajózási esemény során roncs nem keletkezett.

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 nem alakult ki, személyi sérülés nem történt.

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 vontatóhajó megfelelő műszaki állapotban volt, és érvényes hajózási okmányokkal rendelkezett. A hajó A1- es üzemmódban közlekedett, az előírt minimális személyzettel. A hajóvezető rendelkezett az adott folyószakaszra érvényes vonalvizsgával. A vízi jármű navigációs berendezései működőképes állapotban voltak. A hatóság az adott napon az esemény színhelyére 26 dm vízmélységet jelzett (Lásd 1. ábra). A hajóvezető a hajóút jobb oldalán vezette a völgymenetben haladó köteléket, melynek maximális merülése 1,7 m volt, így tehát figyelmesebb, körültekintőbb manőverezéssel elkerülhető lett volna a hajó felakadása. A hajóvezető a késő délutáni órákban, párás időjárási viszonyok mellett indult el a hajó bal oldalára (mellévelt alakzat) felcsatolt bárkával. A baleset az indulástól számított bő egy órával később következett be, vélhetően nem fáradtság miatti figyelmetlenség következtében sodródott zátonyra a hajó vezetője.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A mellévelt alakzatú egység túlságosan a hajóút jobb oldalára került, talán figyelmetlenség miatt, mert más egyéb körülmény, pl. hegymenetben haladó hajókaraván, erre nem készítette. Amikor észrevette, hogy túlságosan kisodródott, akkor már hiába próbálta a hibát korrigálni. Nem állt rendelkezésre megfelelő nagyságú hely, így a hirtelen balra fordulással már nem tudta elkerülni a bójával való ütközést, ill. a felakadást.

A rendkívüli hajózási esemény vélhetően a hajóvezető nem megfelelő manőverezése miatt következett be.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

5. MELLÉKLETEK

1. Gázlóviszonyok táblázata
2. Fényképfelvételek

Budapest, 2010. február 16.

Kiss László
a Vb tagja

Wimmer Gábor
a Vb vezetője

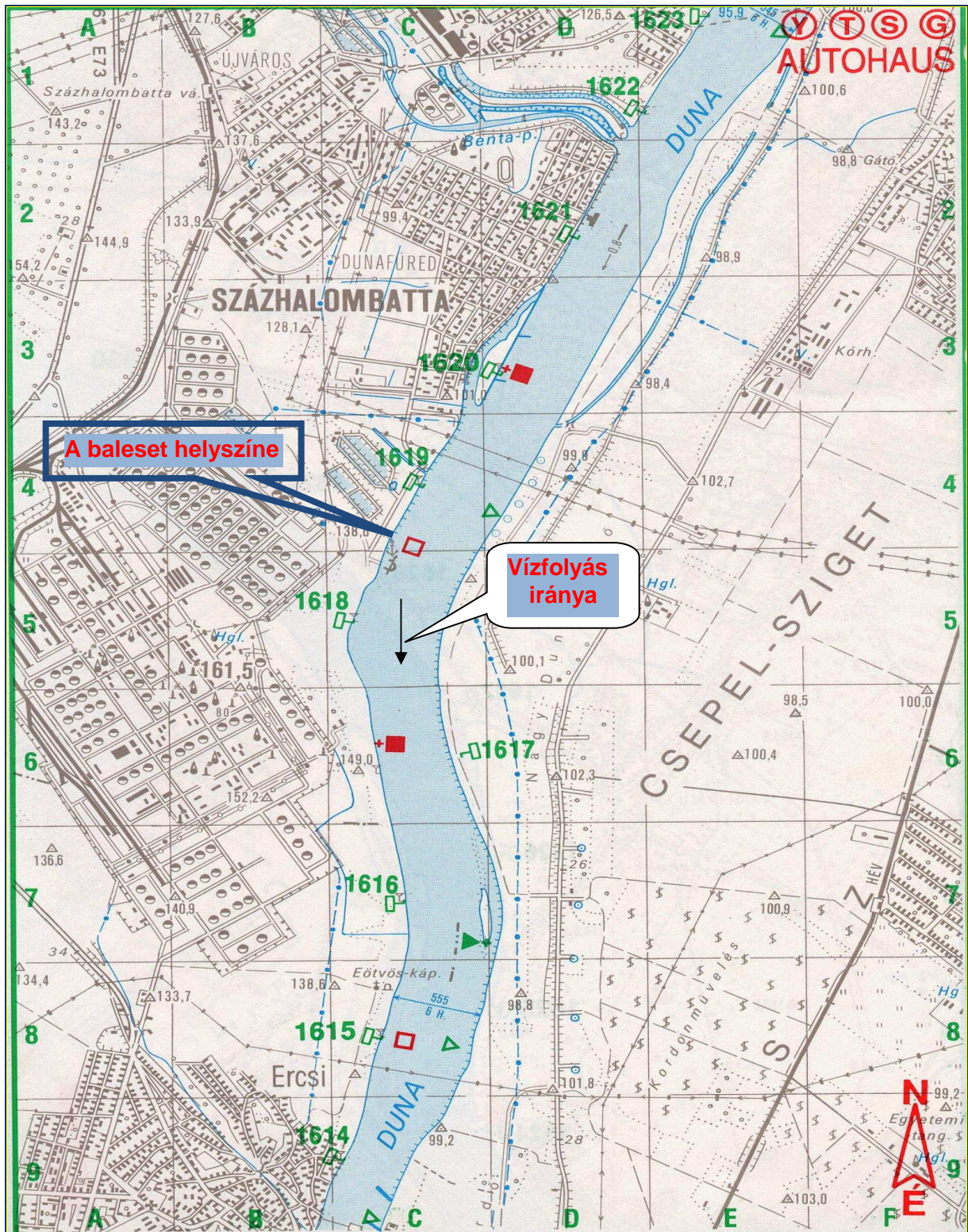
Király Péter
a Vb tagja

GÁZLÓVISZONYOK A DUNÁN

2008.11.11., a 07 óraker mérés alapján

Sor-szám	Kezdetek Fkm	Vége Fkm	Mélysége Dm	Szélessége m	Hossza M	Helye kód	Mélysége dm	Szélessége m	Hossza m	Egyéb kód
1	1806.2	1806.0	24	120	200					
2	1800.4	1800.1	HU	100	300					
3	1797.4	1796.7	HU	90	700					
4	1796.3	1795.3	HU	90	1000					
5	1792.1	1791.8	21	120	300	ZU	26	60	300	
6	1789.3	1788.5	23	150	800					
7	1764.3	1764.0	24	150	300					
8	1757.1	1756.7	24	150	400					
9	1740.2	1739.8	24	150	400					
10	1735.5	1733.7	17	100	1800	PU	19	60	1800	
11	1732.4	1731.9	24	150	500					
12	1726.0	1724.7	22	130	1300					
13	1722.3	1721.8	20	100	500	KO	22	50	500	
14	1714.3	1713.9	20	100	400					
15	1711.3	1710.7	19	100	600					
16	1708.2	1708.0	HU	130	200					
17	1701.0	1700.0	22	100	1000					
18	1698.9	1697.8	20	100	1100	ZU	21	50	1100	
19	1694.2	1693.8	HU	120	400					
20	1684.4	1684.2	HU	90	200					
21	1680.4	1679.8	HU	80	600					
22	1675.5	1675.3	HU	90	200					
23	1667.5	1666.8	22	100	700					
24	1653.0	1651.8	23	100	1200					
25	1638.4	1637.4	23	90	1000					
26	1623.6	1622.6	HU	90	1000					
27	1618.5	1617.8	26	110	700					
28	1615.9	1615.1	20	100	800					
29	1590.7	1590.1	23	80	600					
30	1581.5	1580.5	23	110	1000					

1. ábra: A hajóút szélességét, hosszát és a gázlók mélységét tartalmazó táblázat.



2. ábra: Térképészlet a helyszínről.



3. ábra: A felakadt karaván.



4. ábra: A felakadt karaván.