



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-011-6

RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY

Szentendrei Duna 22,3 fkm.

2009. február 19.

termes személyhajó

Mathias Rex 01684

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

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
KKFF	Központi Közlekedési Főfelügyelet
KöViM	Környezetvédelmi 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

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		rendkívüli hajózási esemény
Vízi jármű Mathias Rex ms.	gyártója	M. SZ. SZ. Z. Moszkvai Hajógyár, Szovjetunió
	típusa	150 fős termes személyhajó
	lobogója	magyar
	lajstromjele	01684
	gyári száma	–
	tulajdonosa	MAHART PassNave Személyhajózási Kft.
	üzembentartója	MAHART PassNave Személyhajózási Kft.
Eset	napja és időpontja	2009. február 19. 18 óra 30 perc a felakadás, 23 óra 30 perc az ütközés
	helye	Szentendrei Duna-ág 22,3 fkm. Tahitótfalu közigazgatási területe
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A vízi jármű kismértékben rongálódott, ablak betört, ablakkeret, burkolat sérült
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		NKH jogelődje a Hajózási Főfelügyelet
Gyártást felügyelő hatóság		Orosz Hajóregiszter
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Vízi jármű Gönyű ms. ms.	gyártója	M. SZ. SZ. Z. Moszkvai Hajógyár, Szovjetunió
	típusa	150 fős termes személyhajó
	lobogója	magyar
	lajstromjele	01343
	gyári száma	–
	tulajdonosa	MAHART PassNave Személyhajózási Kft.
	üzembentartója	MAHART PassNave Személyhajózási Kft.
Eset	napja és időpontja	2009. február 19. 23 óra 30 perc az ütközés időpontja
	helye	Szentendrei Duna-ág 22,3 fkm. Tahitótfalu közigazgatási területe
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A vízi jármű nagymértékben rongálódott Ablakok betörték, ablakkeretek-, burkolat sérült, deformálódott
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		HKH jogelődje a Hajózási Főfelügyelet
Gyártást felügyelő hatóság		Orosz Hajóregiszter
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Vízi jármű U 10104-30 ponton	gyártója	MHRT Hajójavító Szeged
	típusa	felépítményes közforgalmú kikötőponton
	lobogója	magyar
	lajstromjele	U 10104-30
	gyári száma	–
	tulajdonosa	MAHART PassNave Személyhajózási Kft.
	üzembentartója	MAHART PassNave Személyhajózási Kft.
Eset	napja és időpontja	2009. február 19. 18 óra 30 perc
	helye	Szentendrei Duna-ág 22,3 fkm. Tahitótfalu közigazgatási területe
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A vízi jármű kismértékben sérült, azon horzsolódások, festékfelkenődések keletkeztek
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		NKH elődje a Hajózási Főfelügyelet
Gyártást felügyelő hatóság		KKFF
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. február 20-án 07 óra 23 perckor a NAVINFO ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. február 20-án 07 óra 30 perckor jelentette a KBSZ ügyelet vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2009. február 23-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb az esemény helyszínén szemlét tartott. A rendkívüli hajózási esemény nyílt vízben következett be, a helyszín vízén és közúton is nehezen volt megközelíthető, ezért a Vb a helyszínre a Vízirendészet járőreinek, valamint a fennakadt hajó személyzetének segítségével, (a szolgálati csónakjával) jutott el.

A helyszínt és a hajót a Vb megsejmelte, a hajó személyzetét meghallgatta, továbbá az esemény helyszínéről, a hajó okmányairól fényképfelvételeket készített.

Az eset rövid áttekintése

A MAHART PassNave Személyhajózási Kft. Mathias Rex nevű személyhajója háromfőnyi személyzettel 2009. február 19-én 08 óra 20 perckor indult Budapestről Szentendre, majd Zebegény úti céllal, ponton csere, illetve rendezési feladattal. A hajó két pontonnal (az U-10139-30 és az U-10104-30 számú úszóművekkel) mellévelt alakzatban közlekedett a Szentendrei Duna-ágban.

Szentendre hajóállomáson az U-10139-30-as számú pontont lekötötték.

16 óra 30 perckörül a másik pontonnal tovább indultak Zebegénybe, de 18 óra 30 perckor a Szentendrei Duna-ág 22,3. fkm bal partjában egy zátonyon felakadtak.

A hajó leszabadítására tett kísérleteik nem vezettek eredményre, ezért a hajó vezetője a felakadást 23 óra 30 perckörül jelentette a MAHART PassNave Kft. vezetőinek.

A hajó segítségére (leszabadítására) indult a Budapestről a Gönyű ms. személyhajó és annak háromfőnyi személyzete.

A segítség 2009. február 20-án kb. 02 óra 15 perckor érkezett a felakadás helyszínére, ahol azonnal megkezdték a felakadt hajó leszabadítását, de az reggel 05 óra 30 percig nem sikerült.

A leszabadítási manőverek közben a hajók több esetben összeütköztek, és mindkét hajó megsérült.

Reggel 07 órakor, mivel a leszabadítási manőverek nem vezettek eredményre, a Gönyű ms. az U-10104-30 számú pontont átvéve elindult annak rendeltetési helyére Zebegénybe.

A Mathias Rex ms. később, (két hét múlva) az áradó víz segítségével tudott leszabadulni a zátonyról.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A MAHART PassNave Személyhajózási Kft. Mathias Rex nevű személyhajója háromfőnyi személyzettel 2009. február 19-én 08 óra 20 perckor indult Budapestről Szentendre, majd Zebegény úti céllal, ponton csere, illetve rendezési feladattal. A hajó a két pontont (az U-10139-30 és az U-10104-30 számú úszóműveket) mellévett alakzatban szállította a Szentendrei Duna-ágban.

12 órakor a hajó megérkezett Szentendre hajóállomásra ahol az U-10139-30-as számú pontont lekötötték.

A lekötés után kb. 16 órakor, a továbbindulás előtt a hajó személyzetének műszaki problémája adódott (a segédmotor külsővíz vízszűrője meghibásodott), amit elhárítottak. Így kb. 16 óra 30 perckor indultak tovább (annak ellenére, hogy számítani lehetett a sötétedésből adódó korlátozott látási viszonyokra, és a hajó radarhajózásra műszakilag alkalmatlan volt) egy pontonnal mellé vett alakzatban. A vezényléskor kapott utasítás alapján másnap reggel nyolc órára Zebegénybe kellett érkezniük az U-10104-30 számú pontonnal (mivel a pontont az annak behelyezésére rendelt daru várta a helyszínen).

A hajóút úszó kitűzési jelei a téli kitűzésére történt átállás miatt még nem voltak kihelyezve. A sötétség és a borult égbolt erősen korlátozta a látási viszonyokat, ezért a hajón lévő radarberendezést működtették.

18 óra 30 perc körül, az erősen korlátozott látási viszonyok között, a 22-es fkm-nél (az un. Kecse zátony térségében) a hajó radarberendezése (a keresőfényszóró bekapcsolásával egy időben, feltehetően a hálózat túlterhelése miatt) kikapcsolt, a képernyő képe eltűnt.

Folyamatos, csökkentett géperővel történő továbbhaladás közben megpróbálták az üzemzavart elhárítani, az áramellátást helyreállítani, de az nem sikerült. Kb. 5 perces haladás után, a 22,3 fkm-nél, a bal partban, a part éltől 5-10 méterre a hajó zátonyra futott és a víz folyásirányával szemben felakadt.

A hajó vezetője megkísérelte leszabadítani a hajót, (megpróbált lehátrázni a zátonyról) ami sikerült, de az alatta kb. 100 méterre lévő zátonyt nem tudta elkerülni, így azon is felakadt.

Az újabb zátonyról ismét megpróbáltak leszabadulni, közben a bal főmotor kipufogóhűtő rendszerének dilatációja körberepedt, és a víz a gépházba folyt, aminek következtében a hidraulikus kormány nem tudott üzemszerűen működni. Ugyanakkor az elektromos kormány a leszabadítás kezdetén működésképtelenné vált, így a manőverezéshez egyetlen üzemszerűen működő kormányberendezés sem volt.

A kétoldali propulziós meghajtó berendezés és a minimális kormányzási lehetőség kihasználásával a hajót csavargatva, evickélő jobbra- balra mozgással, valamint a hajó farának folyásiránnyal ellentétes irányba történő „felemelésével” sem sikerült az újbóli leszabadulás.

A manőverezés közben elszakadt a ponton farkötele, és az elváló pontonon lévő kilógó bejáróhíd betörte a Mathias Rex ms. bal oldali második ablakát.

A hajó leszabadítására tett 3-4 órán át tartó kísérletek nem vezettek eredményre, ezért a hajó vezetője a felakadást 23 óra 30 perckörül jelentette a MAHART PassNave Kft. hajózási üzemeltetési vezetőjének.

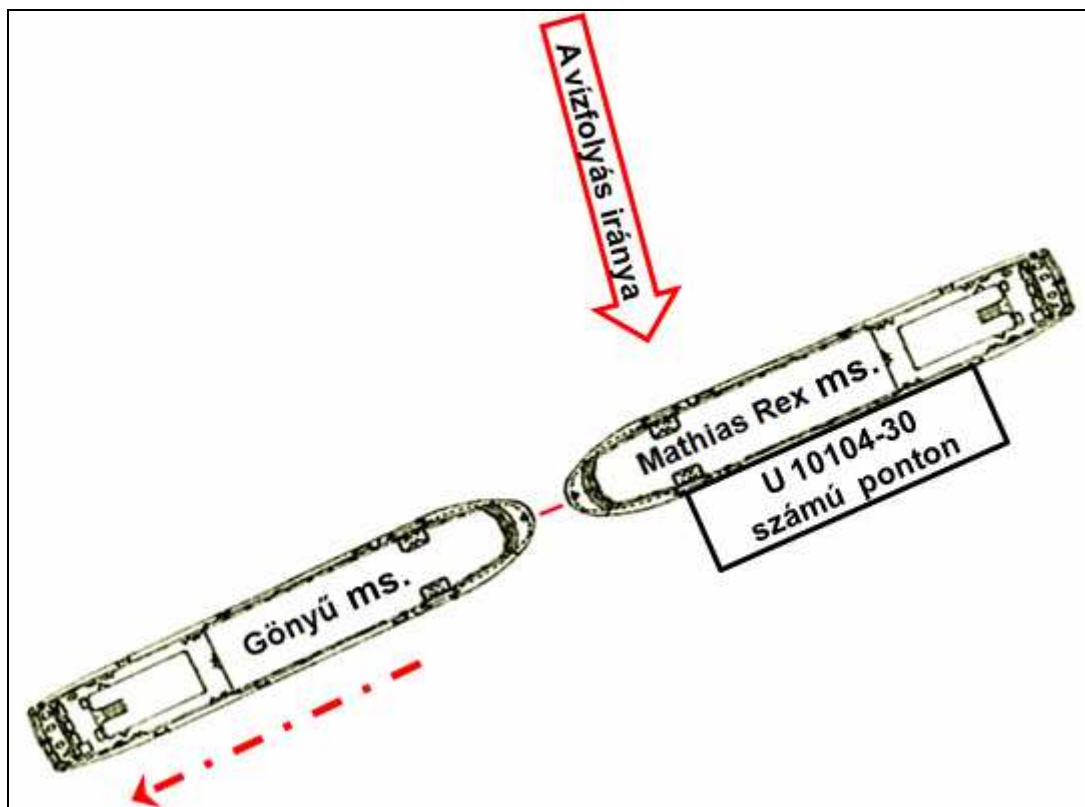
A hajózási üzemeltetési vezető intézkedésére a hajó segítségére (leszabadítására) indult Budapestről a Gönyű ms. személyhajó és annak háromfőnyi személyzete.

A mentésre induló hajó felelős vezetője elindulás előtt tájékozódott a Mathias Rex ms. helyzete, állapota felől, a hajó körüli vízmélységekről. A felakadt hajó vezetője elmondta, hogy a hajó orránál 12-13 dm, a hajó jobb oldalán, a dereka táján 10-12 dm víz van, a hajó a bal oldalával támaszkodik a zátonyon.

A Gönyű ms. 00 órakor indult Budapestről. A hajót a felelős hajóvezető vezette, majd a vezetést Újpest magasságában átadta a másik hajóvezetőnek. 02:30 perckor érkezett a baleset helyszínére a Gönyű ms. A hajó vezetője a rádió 11-es csatornáján megbeszélte a Mathias Rex ms. hajóvezetőjével a leszabadítási lehetőségeket, az esetleges tennivalókat, de ennek ellenére a hajót nehézkesen közelítették meg, mivel a Gönyű ms. is a zátonyon lévő hajó alatt egyszer felakadt.

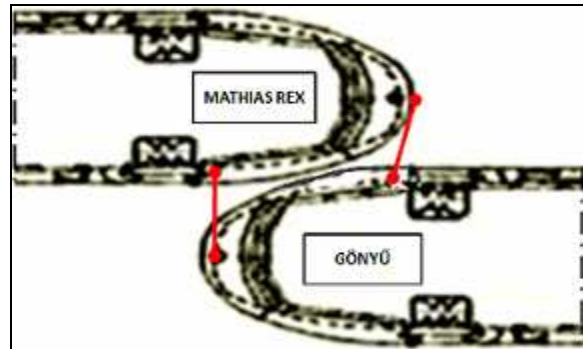
A leszabadítás folyamata többnyire a jelenlévők közös döntése alapján zajlott.

A Gönyű ms. a Mathias Rex ms.-t (a hajók orra közötti kb. 3 méteres távolságra) megközelítette, majd a személyzet a hajók orrát összekötötte. Átadtak egy kötelet a Mathias Rex ms. orrbakjából a Gönyű ms. orrbakjába duplán, amivel elkezdtek hátrameneti irányban húzva leszabadítani. Ez a kötél, az első meghúzást követően elszakadt. Ezután egy másik kötéllal próbálkoztak, de az is kb. 15 perc elteltével elszakadt.

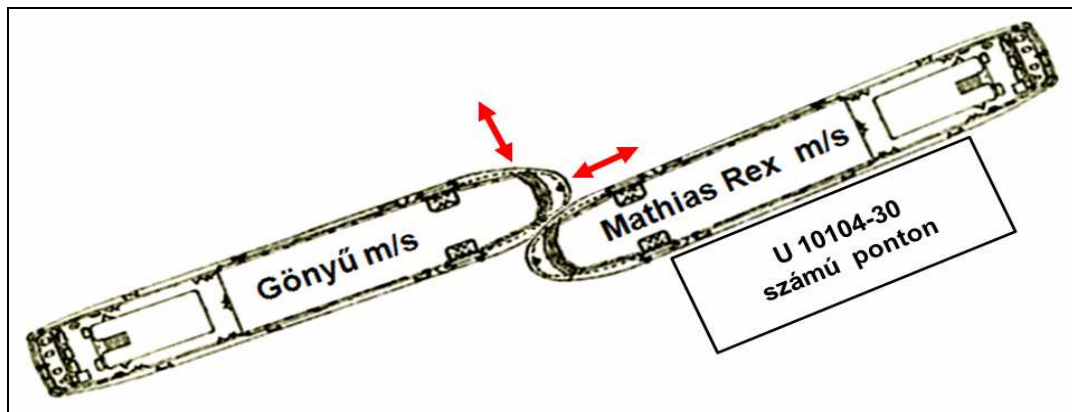


A sikertelen kísérletek után a Gönyű ms.-ről adtak át egy műanyag kötelet, azonban a víz a Gönyű ms. farát a sekély hely felé vitte, ezért a két hajót két kötéllal kötötték össze, de az egyik kötél elszakadt, és emiatt a Gönyű ms. jobb eleje a Mathias Rex ms. eleje alá csúszott ennek következtében a Gönyű ms. jobb első ablaka keretéstől beesett az utastérbe.

A mentésnek ez a módja eredménytelen volt, ezért új pozíciót vettek fel, majd ismét összekötötték a hajókat. Két dupla kötelet vezettek a hajók között az egyiket a Gönyű ms. orrbakjából a Mathias Rex ms. bejárata előtti kötélbikához, a másikat a Gönyű ms. bejárata előtti bakból a Mathias Rex ms. orrbakjába.



A két hajó eleje, jobb oldali részének összekötése után a Mathias Rex orr irányba történő húzásával, csavargatásával folytatódott tovább a leszabadítási kísérlet.



A manőverek során a Gönyű ms. orrkötele elszakadt, és a hajó eleje a Mathias Rex ms. magasabban lévő orr része alá csapódott, a Gönyű ms.-n ekkor keletkeztek a sérülések. Először, a középső ablak tört be, azután a hátrébb mellette lévő. A lemez deformáció a többszöri becsapódástól és a hajó alászorult állapotából következően keletkezett. A legnagyobb roncsolódás a manőver vége előtt keletkezett, amikor a Gönyű ms. alácsavarta magát a Mathias Rex ms. orra alá, ekkor hajlott el a két ablakoszlop.

A manőverek hatására a Mathias Rex ms. kb. 5-6 métert haladt előre, és azt követően előre már nem mozdult, csak egy pont körül fordult jobbra, balra, közben folyamatosan saját géperővel próbálta segíteni a leszabadítást, de ezek a műveletsorozatok sem vezettek eredményre.

A Gönyű ms. vezetését a hajó felelős vezetője átvette a hajót addig irányító hajóvezetőtől, majd a kötélzet elengedése után újabb csatolási módszer alkalmazásával próbálkoztak.

A Gönyű ms. (többszöri kísérletre, mert állandóan elsodródtak) kiment a nyílt vízre. A Mathias Rex ms.-ról átdobtak egy dobókötelet (több esetben a már átadott dobókötelet is el kellett engedniük), és annak segítségével átadtak egy hosszú, (kb. 20-25 m) 14 mm-es drótkötelet. A drótkötelet a Mathias Rex ms. jobb hátsó derékbakjába és a Gönyű ms. bal farbakjába kötötték (így próbálták a hajó meghúzását), ami azonban az első meghúzásnál lefordult a Gönyű ms. farbakjáról.



Az újabb sikertelen próbálkozás után, (mivel a hajó a zátony sóderes talajába kb. 50-60 cm-es mélységben beágyazódott) felhagytak a leszábadítási kísérletekkel.

A teljes leszábadítást figyelembe véve, a Mathias Rex ms. néhányszor egy pont körül elfordult, azonban említésre méltó változás a hajó helyzetében nem történt.

A leszábadítási kísérletet 20-án 05óra 30 perckor fejezték be. A Gönyű ms. a pontont kihúzta a Mathias Rex ms. mellől és a pontonnal, mellévett alakzatban kb. 07 órakor elindult Zebegénybe a rendeltetési helyére, mivel a ponton behelyezésére rendelt daru várta a szállítmányt.

A Mathias Rex ms. csak később, (két hét múlva) az áradó víz segítségével tudott leszábadulni a zátonyról.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	6	0	–

1.3 Az úszólétesítmények sérülése

Az esemény során valamennyi úszólétesítmény megsérült.

A Mathias Rex ms. kis mértékben rongálódott, ablak betört, ablakkeret, burkolat sérült.

A Gönyű ms. nagy mértékben rongálódott, ablakok betörték, ablakkeretek-, burkolat sérült, deformálódott, két ablakoszlop meghajlott.

Az U 10104-30 számú ponton kismértékben sérült, azon horzsolódások, festékfelkenődések keletkeztek.

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

Mathias Rex ms.

Kora, neme, állampolgársága		42 év, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Duna 1638-1719 fkm. között
	Egészségügyi alkalmasság	2012.07.13.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	hajóvezető „A”, radarhajós-, belvízi hajózási rádiótelefon kezelő képesítés, II. oszt. géptiszt
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	összes hajózás: 23 év, az adott típuson: 9 év
	Utolsó 12 hónapban	nem ismert
	Utolsó 30 napban	nem ismert

Gönyű ms.

Kora, neme, állampolgársága		50 év, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Duna 1447-1930 fkm. között
	Egészségügyi alkalmasság	2010. október 17.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	hajóskapitány, II. oszt. géptiszt, radarhajós-, és belvízi hajózási rádiótelefon kezelő képesítés
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	összes hajózás: 26 év, az adott típuson 23 év
	Utolsó 12 hónapban	1992-óta parti forgalmi szolgálatot lát el, szükség szerint hajózik
	Utolsó 30 napban	a téli leállás miatt nem hajózott.

Gönyű ms.

Kora, neme, állampolgársága		56 év, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Duna 1447-1930 fkm. között
	Egészségügyi alkalmasság	2011. október 23.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	hajóskapitány, radarhajós-, és belvízi hajózási rádiótelefon kezelő képesítés
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	összes hajózás: 37 év, az adott típuson 28 év
	Utolsó 12 hónapban	egy másik azonos típusú hajó parancsnokaként hajózott folyamatosan.
	Utolsó 30 napban	a téli leállás miatt alkalmasszerűen hajózott.

U 10104-30 ponton

Kora, neme, állampolgársága		Az úszómű állandó felügyeletet nem igényel, rendszeres ellenőrzését gyakorlott, hajózási képesítéssel nem rendelkező személy is elláthatja.
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	
	Egészségügyi alkalmasság	
	Egyéb szakmai bizonyítvány	
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	
	Utolsó 12 hónapban	
	Utolsó 30 napban	

1.5.2 Az üzemvezető (Mathias Rex ms.; Gönyű ms.; U 10104-30 ponton)

Nem volt, az adott kategóriájú úszólétesítményekre nem előírás.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai**Mathias Rex ms.**

Az „A1” üzemmódban közlekedő hajó személyzete három főből (hajóvezető, kormányos és matróz) állt.

A hajó vezetőjén kívül más személynek nem volt radarhajós képesítése (ami az A1 üzemmódból az A2, vagy B üzemmódba történő váltás egyik feltétele).

Gönyű ms.

A géphajó „A2” üzemmódban közlekedett, ennek megfelelően a személyzete három főből (1 fő hajóvezető- gépész, 1 fő hajóvezető, és 1 fő gépkezelő-matróz) állt.

A hajó felelős vezetőjén kívül a másik hajóvezető is rendelkezett kapitányi és radarhajós képesítéssel, a társaság legképzettebb munkatársai közé tartoznak.

A személyzet harmadik tagja, a gépkezelő- matróz kormányosi képesítéssel is rendelkezett. Nagy tapasztalattal, széleskörű műszaki és fedélzeti ismeretekkel rendelkezett az eseményben érintett hajó típusokkal kapcsolatosan.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Mathias Rex ms.

Gyártás helye	M. Sz. Sz. Z. Moszkva Szovjetúnió
Gyártás éve	1979
Utolsó szemle helye, ideje	Budapest 2007. december 09.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2009. november 21.

Gönyű ms.

Gyártás helye	M. Sz. Sz. Z. Moszkva Szovjetúnió
Gyártás éve	1979
Utolsó szemle helye, ideje	Budapest 2008. április 17.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2010. február 28.

U 10104-30 ponton

Gyártás helye	M. Sz. Sz. Z. Moszkva Szovjetúnió
Gyártás éve	1979
Utolsó szemle helye, ideje	Budapest 2007. december 09.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2009. november 21.

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje

Mathias Rex ms.	2007. április 4.
Gönyű ms.	2008. április 17.
U 10104-30 ponton	2008. április 17.

1.6.2 A vízi jármű főmotorok adatai (mindkét hajó)

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezésük nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai (Mathias Rex ms.)

A szentendrei megállást követően a segédmotor külsővíz vízszűrője meghibásodott, amit elhárítottak.

A hajó radarberendezése, a keresőfényszóró bekapcsolásával egy időben, feltehetően a hálózat túlterhelése miatt kikapcsolt, a képernyő képe eltűnt.

A zátonyról történő leszabadulás közben a bal főmotor kipufogóhűtő rendszerének dilatációja körberепedt, és a víz a gépházba folyt, aminek következtében a hidraulikus kormány nem tudott üzemszerűen működni. Az elektromos kormány a leszabadítás kezdetén működésképtelenné vált.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Mathias Rex ms.

Üres tömeg	107 900 kg
Üzemanyag tömege	840 kg
Utas befogadó képesség	150 fő
Összesen	108 740 kg
Teljes vízkiszorítás	126 400 kg
Megengedett legnagyobb merülés	1,27 m
Merülés a baleset idején	1,04 m

Gönyü ms.

Üres tömeg	110 700 kg
Üzemanyag tömege	2 550 kg
Utas befogadó képesség	150 fő
Összesen	112 950 kg
Teljes vízkiszorítás	129 500 kg
Megengedett legnagyobb merülés	1,27 m
Merülés a baleset idején	1,15 m

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

1.7 Meteorológiai adatok

Téli körülmények között az esti sötétség és a borult égbolt erősen korlátozta a látási viszonyokat.

Az esemény időpontjában hajózási szempontból kisvizes időszak volt, a vízállás Budapestnél 159 cm, Nagymarosnál 43 cm volt.

1.8 Navigációs berendezések

A Mathias Rex ms. hajó egyszemélyi vezetéssel radarhajózásra alkalmatlan volt, mivel radarberendezés ugyan volt rajta, de fordulási szögsebességmérő műszer nem. Ezt a ténytet a hajó hajóbizonyítványába az NKH be is jegyezte.

Az alkalmatlanság ellenére az erősen korlátozott látási viszonyok között közlekedő hajó radarberendezése folyamatosan működött, de a keresőfényszóró bekapcsolásával egy időben, feltehetően a hálózat túlterhelése miatt az kikapcsolt, és a képernyő radarképe eltűnt.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 (Kikötői) víziút adatok

A rendkívüli hajózási esemény a Szentendrei Duna-ág 22,3 fkm-nél, a nyílt vízben következett be. A Duna-ág 21-22 fkm közötti szakaszán a bal partban található a Kecskeszátó, amely kb. 350 centiméteres budapesti vízállásnál kerül víz alá. A szátó fölötti részen több kisebb szátó és kövezés található, amely kisvízes időszakban, jelentős mértékben nehezíti a térség meghajózását.

A budapesti 159 cm-es vízállás mellett a gázló kb. 2 méter magasságban emelkedett ki a mederből, ezáltal a hajóút szélessége jelentős mértékben (kb. 30-40 méterre) lecsökkent.

A hajóút úszó kitűzési jelei a téli kitűzésére történt átállítás miatt nem voltak kihelyezve.

Szentendrei-Dunát a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet 5. számú melléklete a víziutak besorolása alapján hullámjellemzői szerint a 3 hajózási zónába, míg a 3. számú melléklete az osztályba sorolása alapján a IV osztályba sorolta be. Az osztályba sorolásához alapul szolgáló hajó, bárka, illetve tolt kötelék maximált méreteit a rendelet 1. számú melléklete 85 m hosszúságban és 9,5 m szélességben határozta meg.

A Mathias Rex ms. legnagyobb szélessége 6,5 méter, míg a ponton szélessége 6,32 méter, így a mellévett alakzatban közlekedő kötelék szélessége 12,82 méter. A szélességi korlát 3,32 méteres túllépése miatt az adott folyószakaszon a szállításhoz egyedi engedélyekre lett volna szükség, amellyel nem rendelkeztek.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő használata nem előírás ezért, az nem is volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Roncs az esemény során nem keletkezett, mindkét hajó javítható mértékben sérült, a pontonon horzsolódások, festékfelkenődések keletkeztek.

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.

A hajó műszaki mentése, külső segítséggel történő leszábadítása a hajó vezetőjének késedelmes jelentése miatt jelentős késedelmet szenvedett.

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 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

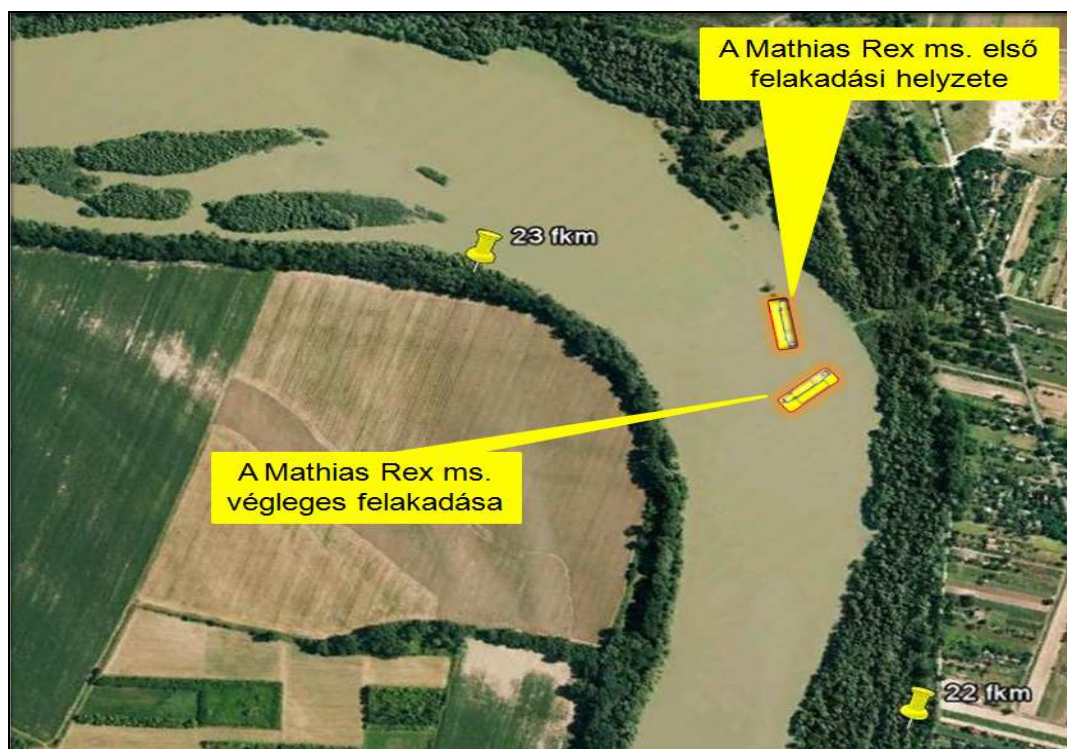
A Vb a szakmai vizsgálat során, elemzésében az alábbi cél-, feladatcsoportokat értékelte.

1. Mathias Rex ms. útjának megszervezése, a hajó személyzetének vezénylése.

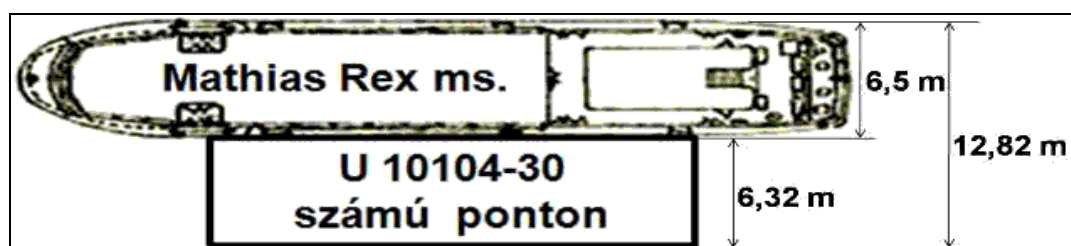
A MAHART PassNave Személyhajózási Kft. szolgálatszervezéssel, és vezényléssel foglalkozó munkatársa a kikötőponthoz szállítására, illetve rendezési feladataira a Szentendrei Duna-ágban történő közlekedésre a Mathias Rex nevű személyhajót tervezte be háromfőnyi személyzettel. A vezénylés alapján 2009. február 19-én 08 órakor kezdte meg a hajó személyzete a szolgálat ellátását, majd indultak Budapestről a Szentendrei Duna-ágban Szentendre, majd Zebegény úti céllal.

A tervezésnél figyelmen kívül hagyta a következőket:

- a. A feladatra tervezett hajóúton téli kitűzésére történt átállás alatt, a hajóút úszó kitűzési jelei nem voltak kihelyezve. A kisvízes időszakban, a rendkívüli hajózási esemény térsége nehezen hajózható meg, az fokozott körültekintést, szakmai rutint igényel, mivel a hajóút szélessége jelentős mértékben leszűkült.



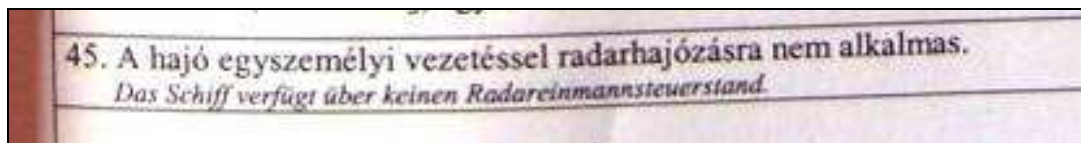
- b. A Mathias Rex ms. által továbbított, mellévett alakzatban közlekedő kötélék szélessége 12,82 méter. A hajóútra előírt szélességi korlát felső határát a kötélék 3,32 méterrel (a megengedett egyharmadával) túllépte, ennek ellenére az adott folyószakaszon a szállításhoz szükséges engedélyeket nem szerezték be.



- c. A Mathias Rex ms. radarhajózásra alkalmatlan volt, mivel egy radarkészülék ugyan volt rajta, de azt az illetékes hajózási hatóság nem hagyta jóvá és ahhoz fordulásjelző műszer nem kapcsolódott.



A hajó radarhajózásra alkalmatlanságát az NKH a hajóbizonyítványába be is jegyezte.



- d. A hajó személyzete (összetétele a képzettségek alapján) csak „A1” üzemmódú nappali hajózás végrehajtására volt alkalmas.

0003852

Befähigung des Inhabers nach Artikel 23.04 der Untersuchungsverordnung
Kvalifikacijas prasības saskaņā ar 23.04. Pārbaudes noteikumiem

Kapitāns / Kapitāns Stabs / Kapitāns Stabs / Kapitāns	A kapitāns regulārajā dienā (dienā) Ziemeļrietumu reģionā	A kapitāns regulārajā dienā (dienā) Kvalifikācija Kvalifikācija	Atbilstošs Uzdevums / Stabs Uzdevums / Stabs
01.11.2009 12.01.2010	1998.03.11	1998.03.11	Atbilstošs
01.11.2009 12.01.2010	2007.11.23	2007.11.23	Atbilstošs
01.11.2009 12.01.2010	2007.11.23	2007.11.23	Atbilstošs

0000215

Befähigung des Inhabers nach Artikel 23.04 der Untersuchungsverordnung
Kvalifikacijas prasības saskaņā ar 23.04. Pārbaudes noteikumiem

Kapitāns / Kapitāns Stabs / Kapitāns Stabs / Kapitāns	A kapitāns regulārajā dienā (dienā) Ziemeļrietumu reģionā	A kapitāns regulārajā dienā (dienā) Kvalifikācija Kvalifikācija	Atbilstošs Uzdevums / Stabs Uzdevums / Stabs
01.11.2009 12.01.2010	1998.03.11	1998.03.11	Atbilstošs
01.11.2009 12.01.2010	2007.11.23	2007.11.23	Atbilstošs
01.11.2009 12.01.2010	2007.11.23	2007.11.23	Atbilstošs

2. A hajó útja, személyzetének tevékenysége a felakadásig.

- a. A Mathias Rex ms. személyhajó háromfőnyi személyzettel 2009. február 19-én 08 óra 20 perckor indult és 12 órakor érkezett Szentendre hajóállomásra, ahol az egyik pontot közel négyórás ténykedés alatt lekötöttek.
- b. A lekötés után, a továbbindulás előtt a hajó személyzetének műszaki problémája adódott, amit elhárítottak, és így kb. 16 óra 30 perckor indultak tovább. Figyelmen kívül hagyták azt a tényt, hogy a feladatot normál látási viszonyok között nem fogják tudni befejezni, mivel a téli időjárási körülmények miatt számítani lehetett a sötétedésből és az időjárásból adódó korlátozott látási viszonyokra. A késedelmes továbbindulást nem jelezték a szakmai irányítók felé.

- c. A hajóút úszó kitűzési jeleinek hiánya, a sötétség és a borult égbolt erősen korlátozta a látási viszonyokat, ezért a hajón lévő radarberendezést folyamatosan működtették, mígnem 18 óra 30 perc körül (a Kecske-zátony térségében) a hajó radarberendezése működésképtelenné vált. A műszaki problémát észelve ahelyett, hogy megálltak volna (a hiba elhárítása érdekében), folyamatos, csökkentett géperővel továbbhaladtak, ami egyenesen vezetett a hajó felakadásához.
- d. A hajó vezetője megkísérelte leszabadítani a hajót, ami sikerült, de az alatta kb. 100 méterre lévő zátonyt nem tudta elkerülni, így azon is felakadt. Az újabb zátonyról ismét megpróbáltak leszabadulni, de közben további műszaki meghibásodások történtek, amelyek közben a hajó a kormánykéességét is elvesztette. Ennek ellenére a hajó vezetője az újbóli leszabadítás és nem a segítségkérés mellett döntött. A segítségkérést csak jelentős késedelemmel, miután többször sikertelenül kísérletezett a leszabadítással, valamint a hajó sérülései után választotta.

3. A zátonyról történő leszabadítás megszervezése, gyakorlati végrehajtása.

- a. A mentésre induló hajó vezetője elindulás előtt tájékozódott a Mathias Rex ms. helyzete, állapota felől, a hajó körüli vízmélységekről. A baleset helyszínén, a rádió 11-es csatornáján megbeszélte a Mathias Rex ms. hajóvezetőjével a leszabadítási lehetőségeket, az esetleges tennivalókat.
- b. A megfelelő előzetes felkészülés ellenére érthetetlen okból a leszabadítás folyamatában nem megfelelő leszabadítási módszerek mellett döntöttek, csak harmadik kísérletre választották azt a módszert, amely (a hajó zátonyra való felakadása, azon való elhelyezkedése, a víz sodrása és a mederkörnyezete alapján) eredményre vezethetett volna, de addigra már a sérülések a hajón bekövetkeztek, és a nem megfelelő leszabadítási kísérletekkel a hajót még jobban rátolták, beágyazták a zátonyra.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az elemző részben leírtakból a Vb arra a következtetésre jutott, hogy a Mathias Rex ms. személyhajó felakadása, majd sérülése, valamint a mentésére érkező Gönyű ms. sérülése a hajók személyzetének figyelmetlensége, felesleges, indokolatlan kockázatvállalása miatt következett be.

A Mathias Rex ms. személyzete a pontont közel négyórás ténykedés alatt kötötte le. A továbbindulás előtt a hajó személyzetének műszaki problémája adódott, amit elhárítottak, és így kb. 16 óra 30 perckor indultak tovább. A késedelmes továbbindulást nem jelezték a szakmai irányítóik felé.

Figyelmen kívül hagyták azt a tényt, hogy a feladatot normál látási viszonyok között nem fogják tudni befejezni, mivel a téli időjárási körülmények miatt számítani lehetett a sötétedésből és az időjárásból adódó korlátozott látási viszonyokra. A hajóút úszó kitűzési jeleinek hiánya, a sötétség és a borult égbolt erősen korlátozta a látási viszonyokat, ezért egy arra műszakilag alkalmatlan hajón folyamatos radarhajózást hajtottak végre, mígnem a radarberendezés működésképtelenné válása során, ahelyett, hogy az előírásoknak megfelelően megálltak volna (a hiba elhárítása érdekében) folyamatos, csökkentett géperővel továbbhaladtak, ami egyenesen vezetett a hajó felakadásához.

A hajó vezetője elmulasztotta a felakadás tényének jelentését és a segítségkérést, inkább megkísérelte leszabadítani a hajót, aminek következtében ismét felakadt. Az újabb zátonyról történő leszabadulási kísérletek alatt műszaki meghibásodások történtek, közben a hajó a kormánykéességét is elvesztette, de ennek ellenére a hajó vezetője folytatta a leszabadítási kísérleteket ahelyett, hogy a segítségkérés mellett döntött volna. A segítségkérést csak jelentős késedelemmel a kilátástalan felakadás, és a hajó sérülései után választotta.

A segítségre érkező hajó felelős vezetője a megfelelő előzetes felkészülés ellenére a leszabadítás folyamatában nem megfelelő leszabadítási módszerek mellett döntött, így azok eredményre nem vezettek. A helytelen és szakszerűtlen leszabadítási módok vezettek a hajó sérüléseihez, valamint annak következtében a hajót még jobban rátolták a zátonyra.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A MAHART PassNave Személyhajózási Kft. a kikötőpontonok szállítására, illetve rendezési feladataira a Mathias Rex nevű személyhajót és személyzetét tervezte be, annak ellenére, hogy a hajó és személyzete is alkalmatlan volt korlátozott időjárási körülmények közötti hajózásra, csak „A1” üzemmódú nappali hajózás végrehajtására volt alkalmas, holott számítani kellett a feladat végrehajtására szánt idő eltolódására.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockáztató tényezők

A MAHART PassNave Személyhajózási Kft. a kikötőpontonok rendezését olyan időszakokra tervezte, amikor a feladatra tervezett hajóúton téli kitűzésére történt átállás miatt, a hajóút úszó kitűzési jelei nem voltak kihelyezve, valamint a kisvízes időszakban, a folyószakasz egyes térségei nehezen hajózhatóak meg, fokozott

körültekintést, szakmai rutint igényelnek, mivel a hajóút szélessége jelentős mértékben leszűkült.

A Mathias Rex ms. által továbbított, mellévelt alakzatban közlekedő kötelék szélessége 12,82 méter. A hajóútra előírt szélességi korlát felső határát a kötelék 3,32 méterrel (a megengedett egyharmadával) túllépte, de ennek ellenére az adott folyószakaszon a szállításhoz szükséges engedélyeket nem szerezték be.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok, a helyes szakmai gyakorlat betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért a Vb biztonsági ajánlás kiadását nem látja indokoltnak. A szakmai vizsgálat megállapításai alapján a Gönyű és a Mathias Rex ms. hajók sérülésével és a Mathias Rex ms. kéthetes felakadásával végződött rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésében közrejátszott:

- Mathias Rex ms. útjának nem megfelelő megszervezése,
- A Mathias Rex ms. hajó személyzetének helytelen, szakszerűtlen tevékenysége,
- A zátonyról történő leszábadítás nem megfelelő megszervezése, és gyakorlati végrehajtása.

Ezért a Vb javasolja a MAHART PassNave Személyhajózási Kft.-nek, hogy fokozottabban vegyék figyelembe a feladat végrehajtások megszervezésénél, az arra való felkészülésnél, valamint a vezénylésekkor a személyzet képesítéseit, képességeit, időbeosztását, a hajók feladatra való műszaki alkalmasságát, a hatályos rendelkezéseket és jogszabályi előírásokat. Követeljük meg a hajózó személyzettől, és jutassák érvényre a felakadásokkal kapcsolatos jogi előírásokban foglaltakat, különösképpen a jelentési kötelezettségek teljesítésére.

Budapest, 2010. május 12.

Wimmer Gábor
Vb tagja

Barnácz István
Vb vezetője

Kiss László
Vb tagja

FÉNYKÉP MELLÉKLETEK



A Mathias Rex ms. a zátonyon felakadva.



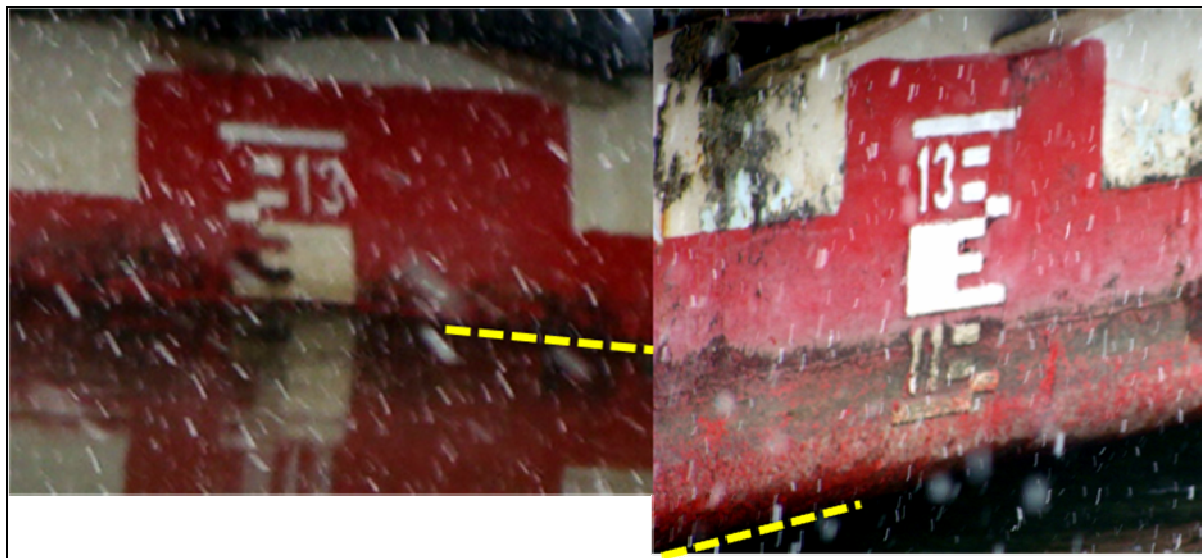
A jobb oldalára dőlő hajó, mellette látszik a zátonyon fellépő rendellenes vízmozgás hullám törése.



A Kecske zátony térsége kisvizes időszakban



A Vb bejutása a hajóra.



a szabadoldalon

a felülés oldalán

A hajó merülése



A felületi oldalon, a zátonyon lévő víz mélysége. Ezen a képen látható legjobban, hogy mennyire volt felülve és beágyazódva a hajó



Az elszakadt csatolókötéltzet



A Mathias Rex ms. sérülése a kitörött ablakkal.

A Gönyü ms. sérülései**A kitörött ablakok****A megsérült burkolat és bordázat.**