



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-012-6

RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY

**Budapest Duna 1650 fkm. Garam I-es kikötőhely
2009. február 21.**

**ponton
U-10127-30**

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: 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-, 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

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		rendkívüli hajózási esemény
Vízi jármű U-10127-30	gyártója	nem ismert
	típusa	két úszócsőves 20 m-es ponton
	lobogója	magyar
	lajstromjele	U-10127-30
	gyári száma	–
	tulajdonosa	MAHART PassNave Személyhajózási Kft.
	üzembentartója	MAHART PassNave Személyhajózási Kft.
	bérlője	–
Eset	napja és időpontja	2009. február 21. 12 óra
	helye	Budapest, Duna 1650 fkm, Garam I. kikötő
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Az egyik úszócső lékesedett
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		NKH elődje (Közlekedési Főfelügyelet)
Gyártást felügyelő hatóság		NKH elődje (Közlekedési Főfelügyelet)
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ
Vízi jármű Gönyű ms.	gyártója	Szovjetunió, Moszkvai Hajógyár
	típusa	termes személyhajó / 150 fő befogadó képesség
	lobogója	magyar
	lajstromjele	01343
	gyári száma	–
	tulajdonosa	MAHART PassNave Személyhajózási Kft.
	üzembentartója	MAHART PassNave Személyhajózási Kft.
	bérlője	–
Eset	napja és időpontja	2009. február 21. 12 óra
	helye	Budapest, Duna 1650 fkm, Garam I. kikötő
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A hajó két ablaka kitörött, ablakkeret, belső burkolat 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 2009. február 21-én 19 óra 14 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletesen jelentette be.

A KBSZ ügyeletes

- 2009. február 21-én 19 óra 20 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

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

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

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a helyszínre 2009. február 23-án ment a Garam I-es kikötőhöz, ahol az U-10134-30 sz. ponton találta a Vb bekötve. E ponton mellé volt korábban (2009. február 20-án) kikötve az U-10127-30 sz. ponton, melyet a Margit-szigeti nagyszállónál szándékozott a MAHART PassNave Személyhajózási Kft. elhelyezni. A sérült U-10127-30 sz. ponton a Vb megérkezéséig a MAHART PassNave Személyhajózási Kft. egyik hajója már elvitte az Újpesti Hajójavítóba javításra. A ponton ott szemlélte meg a Vb, és a partra húzott pontonról fényképfelvételeket is készített. A Gönyű ms-t a Vb a Nemzetközi hajóállomáson nézte meg, és ott szintén fényképfelvételeket készített a hajó sérüléseiről.

Az eset rövid áttekintése

A PassNave Személyhajózási Kft. Gönyű ms. nevű személyhajója 2009. február 20-án a Szentendrei Duna-ágban ponton csere (ponton rendezés) céljával közlekedett Zebegényből völgymenetben az U-10127-30 sz. úszóművel, mellé vett alakzatban budapesti úti céllal. A ponton a Gönyű ms. lehozta Budapestre, és a Garam I-es kikötőhelyen kikötötték. A Gönyű ms. a lekötött ponton kb. 18 óra tájban otthagya az U-10134-30 sz. pontonon, és visszatért eredeti kikötőhelyére. A Vízrendészet járőrei 2009. február 21-én 12 óra tájban tapasztalták, hogy a ponton part felőli része süllyed. A MAHART Passnave Személyhajózási Kft. vezetői, miután értesültek a történetekről, utasították az egyik hajójukat, hogy a ponton szivattyúzását, mentését végezzék el, és a sérült U-10127 sz. ponton vigyék az Újpesti Hajójavítóba javítására.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A PassNave Személyhajózási Kft. Matthias Rex ms. nevű személyhajója 2009. február 19-én indult el két pontonnal, az U-10139-30 és az U-10104-30 sz. úszóművekkel a szentendrei Dunaágba ponton csere (ponton rendezés) céljával. A hajó első állomása Szentendre hajóállomás volt, ahol az U-10139-30 sz. pontont le is kötötték, otthagyták, hogy majd később ott be lesz kötve. A másik, U-10104 sz. pontonnal mentek tovább Zebegénybe. A hajó a mellé vett alakzatban továbbított pontonnal a Szentendrei Duna 22-es fkm-nél kb. 18 órakor felakadt. A Matthias Rex ms. az esetet csak késő este, kb. 23 órakor jelentette a MAHART PassNave Kft vezetőinek. A hajó segítségére indult Budapestről a Gönyű ms. és 2009. február 20-án, kb. 02 óra 15 perckor érkezett a felakadás helyszínére. Megkísérelték leszabadítani a felakadt egységet, ami reggel 07 óráig nem sikerült. A leszabadítási manőverek közben a Matthias Rex és a Gönyű ms. többször összekocant, és kismértékben mindkét hajó megsérült. A Matthias Rex ms. utastérének egyik ablaka a jobb oldalon elől kitörött, és az ablakkeret kismértékben deformálódott, a belső burkolat kissé megsérült. A Gönyű ms. utasterében szintén kitörött két ablak elől, a jobb oldalon, és az ablakkeret is deformálódott, továbbá a belső burkolat is megsérült azon az oldalon. Reggel kb. 07 órakor a Gönyű ms. az U-10104-30 sz. pontonnal elindult rendeltetési helyére, Zebegénybe. A ponton csere ott megtörtént a szokásos módon. A zebegényi hajóállomáson bekötött U-10127-30 sz. pontont először kikötötték és félretették a partfalnál, a kikötési helytől kissé feljebb. Ezután az U-10104-30 sz. pontont bekötötték a végleges helyére, külső autódaru igénybevételével, melyek a támaszcsoveket és a bejáróhidat emelték a helyére. Az U-10127-30 sz. pontont pedig visszahozták Budapestre, a Garam I-es kikötőhöz, ahol kikötötték az U-10139-30 sz. ponton mellé, 2009. február 20-án kb. 18 órakor. A ponton kikötését és magát a pontont is ellenőrizték, majd ezután a Gönyű ms. a kikötött pontont otthagytá és visszatért a személyhajózás bázisára. A Vízügyi rendészeti járőrei 2009. február 21-én, 12 óra tájban észlelték, hogy a ponton egyik csöve elmerülőben van. Értesítették a Passnave Személyhajózási Kft-t, és ezután az üzemeltetési vezető utasította egyik hajójukat, a mentésre, szivattyúzásra. Az U-10127-30 sz. sérült pontont, még aznap kivitték az Újpesti Hajójavítóba a víz alatti részek javítására.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utassok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	0	0	–

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az U-10127-30 sz. ponton egyik úszócsöve megsérült, lékesedett. A süllyedés emiatt következett be. A sérülés partra húzás után javítható. A Gönyű ms. ablaksérülése is rutinszerűen javítható.

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 (a továbbító hajó Gönyü 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. gépész, radar és rádióvizsga
Behajózás ideje	Adott hajón eltöltött idő	Összes hajózás: 9 év, az adott típuson 4 év hajózás
	Utolsó 12 hónapban	jelenleg parti forgalmi szolgálat, szükség szerint jelenleg is alkalmasszerűen hajózik
	Utolsó 30 napban	Nem volt behajózva (téli leállás, holt szezon)

1.5.2 Az üzemvezető (Gönyü ms.)

Az adott kategóriánál nem előírás.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai (Gönyü ms.)

Az esemény lefolyására nem volt hatással, ezért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai (Gönyü ms.)

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

1.6.1 A hajótest adatai (Gönyü ms.)

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	2008. április 17.
-------------------------------------	-------------------

1.6.2 A vízi jármű főmotorok adatai (Gönyü ms.)

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai (Gönyü ms.)

A hajón nem hibásodott meg berendezés, az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért további részletezése nem szükséges.

1.6.4 Az úszólétesítmény adatai (U-10127-30)

Gyártás helye	nem ismert
Gyártás éve	nem ismert
Utolsó szemle helye, ideje	Visegrád, 2007. szeptember 19.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2010. szeptember 19.

1.6.5 A hajótest adatai (U-10127-30)

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	2000. február
-------------------------------------	---------------

1.6.6 A vízi járművek terhelési adatai

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

1.7 Meteorológiai adatok

- A látási viszonyok a napszaknak megfelelően szürkületi, de jónak mondhatóak voltak.
- Vízállás Budapestnél: 140 cm

1.8 Navigációs berendezések

A Gönyű ms-on működtek a navigációs berendezések, az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges. A pontonon nem voltak navigációs berendezések.

1.9 Összeköttetés

A hajón működtek a kommunikációs berendezések, az esemény szempontjából nem volt jelentőségük ezért további részletezésük nem szükséges. A pontonon nem voltak kommunikációs berendezések.

1.10 Kikötői adatok

Az esetben érintett kikötőnek érvényes működési engedélye volt.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményeken adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Roncs nem keletkezett, az U-10127-30 sz. úszómű javítható mértékben sérült. A Gönyű ms. ablakcseréi rutinmunkának számít, és az ablakkeretek is javíthatók.

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 mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

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 Gönyü ms. az U-10127-30-as sz. pontont lehozta Zebegényből Budapestre, és menet közben nem észlelte a személyzet, hogy a ponton lékesedett volna, sőt amikor kikötötték, 2009. február 20-án estefelé a Garam I-es kikötőhelyen ellenőrizték is a pontont, de nem lehetett látni, hogy a ponton sérült volna, süllyedne. A Gönyü ms. személyzete a pontont úgy hagyta a kikötőhelyen, hogy látható billenése az úszóműnek nem volt. Feltételezhető, hogy amikor az U-10127-30 sz. pontont a zebegényi kikötés után félretették a partfalhoz, a másik ponton U-10104-30 sz. bekötésének idejére, akkor ütődhetett az úszómű alja a víz alatti parti kövezéshez, valamely külső hullámkeltésből adódóan. Amennyiben a ponton úszócsövének lemezelése korrodált és elhasználódott, falvastagsága vékony, kis ütődés is elegendő lehet a lékesedés bekövetkezéséhez. A partra húzott ponton ellenőrzésekor kiderült, hogy a part felőli úszócső lemezelése igen vékony korrodált, elhasználódott volt. A MAHART PassNave Személyhajózási Kft. a javítás alkalmával nemcsak befoltoztatta a lékesedett részt, hanem az úszócső teljes alsó részén lemezcserét hajtott végre.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Az elemző részben feltárt lehetséges okból következően, a ponton víz alatt része (part felőli úszócsőve) a zebegényi pontoncsere úszómű állításai során nekiütődhetett a parti kövezésnek, és a külháj lemezelése akkor sérülhetett meg. Bizonyítja ezt a helyszíni bejárás alkalmával végzett szemle, és a helyszínen készített fényképfelvételeken látszik, hogy a lemezelés igen korrodált, vékony és hogy a két egymás közelében lévő kismértékű sérülést, benyomódást, repedést, valószínűleg a parti kövezés okozta, melyre a ponton állítása közben felült, ill. nekiütődött.

Nem kifejezett előírás pontonkötések alkalmával, bár utólag megállapítva hasznosnak látszott volna az úszócsövek tetején elhelyezett búvó nyílások ellenőrzése, mielőtt a Gönyü ms. személyzete a pontont végleg otthagyta a kikötőhelyen. Ez azonban aránytalanul nagy munka abban az esetben, ha a ponton mégsem sérült. Az ősztavaszi pontonkötések alkalmával jégzajlás esetén, nagyszámú ponton kerül ki ill. bekötésre, így ez a munkafázis jelentősen megnövelné a pontonkötés időtartamát.

A Vb megállapítása szerint a személyzet igyekezett mindent megtenni annak érdekében, hogy a rendkívüli hajózási esemény ne következzen be, azonban a ponton úszócsövének lemezelése olyan állapotban volt, amit mindenképpen cserélni kellett. Az esemény a későbbiekben bármikor bekövetkezhett volna, egyéb kisebb ütődések hatására. A fényképfelvételeken látszik, hogy a sérülések igen kismértékűek, emiatt az úszócső csak lassan telt meg vízzel, alapvetően ezért nem vette észre a személyzet a ponton sérülését, kezdeti süllyedését. A ponton javítása során az úszócső alsó részének teljes lemezcseréjét elvégezte a javító cég. A megfelelő vastagságú, szilárdságú külháj lemez viszonylag nagyobb ütődéseket is képes elviselni lékesedés nélkül.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

5. MELLÉKLETEK

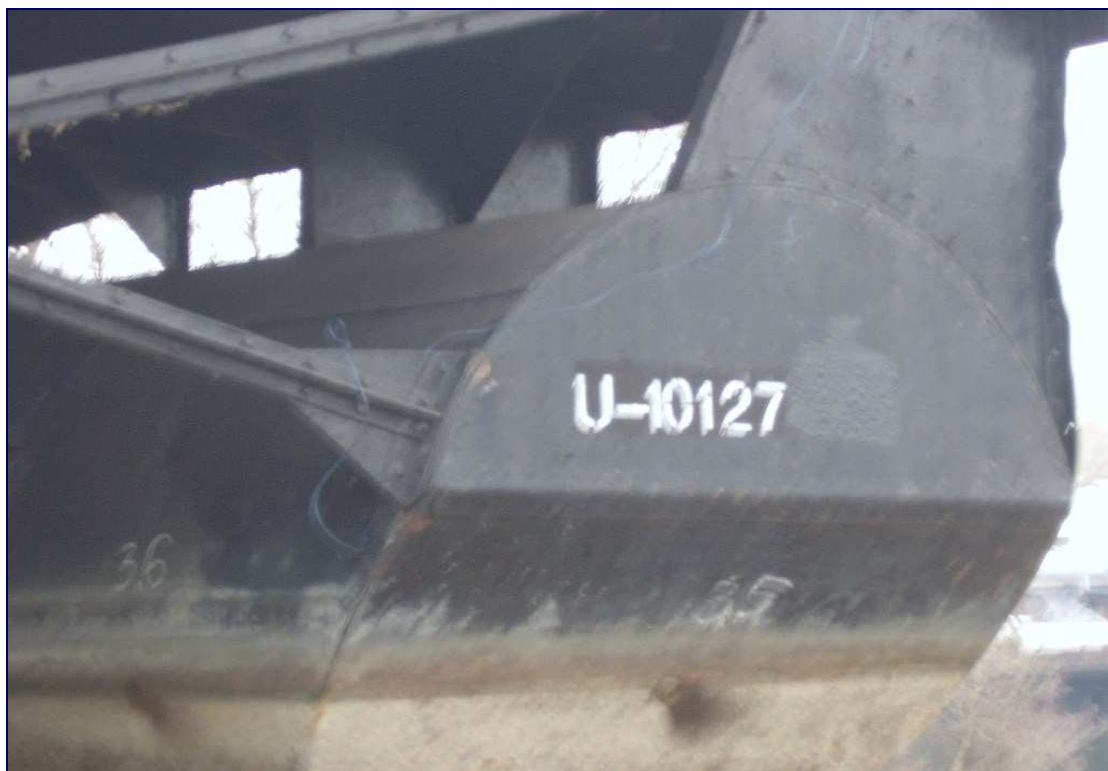
Fényképfelvételek.

Budapest, 2010. március 10.

Barnácz István
a Vb tagja

Wimmer Gábor
a Vb vezetője

Kiss László
a Vb tagja



1. sz. ábra: A ponton a sólyatéren.



2. sz. ábra: Horpadás a ponton alján.



3. sz. ábra: Az úszócső sérülései.



4. sz. ábra: A Garam I-es kikötőhely. Itt volt kikötve az U-10127-30 sz. ponton.



5. sz. ábra: A Gönyű ms. sérülése.



6. sz. ábra: A Nemzetközi hajóállomáson kikötött hajó.