



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2009-020-6
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Duna 1480,2 fkm Baja
2009. április 07.**

**tolóhajó
Bondar 97 (46 I) lajstromjel**

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 víziközeledésről 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 víziközeledési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.),
- a súlyos víziközeledési 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 víziközeledési 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.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés meghirdetett időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket, akik részvételi szándékukat nem jelezték.

Az Alsó-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság, valamint a MÁV Zrt Pályafenntartási Alosztály Kecskemét részéről a zárójelentés-tervezetre észrevétel érkezett, amelyet a Vb értékelés után a zárójelentésben rögzített.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHEM	Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium
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		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	SANTIERUL NAVAL OLTENITA
	típusa	tolóhajó
	lobogója	román
	lajstromjele	Bondar 97 (46 I)
	gyári száma	nincs adat
	tulajdonosa	S.C. TOUAX ROM S.A. Constanta
	üzembentartója	S.C. TOUAX ROM S.A. Constanta
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2009. április 07. 16 óra 20 perc
	helye	a Duna 1480,2 fkm Baja
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	személyi sérülés nem történt
Vízi jármű rongálódásának mértéke		bárkák kismértékben sérültek
Lajstromozó állam		Románia
Lajstromozó hatóság		Romanian Naval Authority Drobeta Turnu Severin
Gyártást felügyelő hatóság		nincs adat
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. április 07-én 17 óra 11 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. április 07-én 17 óra 12 perckor jelentette a KBSZ ügyeletese vezetőjének, valamint a KBSZ főigazgatójának, majd
- 2009. április 07-én 17 óra 13 perckor tájékoztatta a KHEM ügyeletését.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2009. április 07-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Burda Pál	baleseti helyszínelő
tagja	Lesták Mihály	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb az esemény helyszínén szemlét tartott, amely során a helyszínt és a balesetben érintett hajókat, úszólétesítményeket megsemmisítette.

Meghallgatta a hajó személyzetét, valamint a kívülálló tanúkat, továbbá az esemény helyszínéről, a sérült hajókról és a hajók okmányairól fényképfelvételeket készített.

A súlyos víziközlekedési baleset nyílt vízben, a bajai hídnak történő ütközéssel következett be. A hídon a közúti és vasúti forgalom a híd sérülése miatt leállításra került, a forgalom mielőbbi biztonságos helyreállítása érdekében bevonásra kerültek a MÁV és a Közútkezelő munkatársai.

Az eset rövid áttekintése

A Bondar 97 ms. tolatmányában 7 db terhelt bárkával, völgymenti irányban közlekedve a Duna 1480,2 fkm magasságában lévő bajai Túrr István híd lábának ütközött. Az ütközés következtében a kötelék csatolókötelzete szétszakadt, a szállított bárkák szétszóródtak és önállóan sodródtak tovább.

Az ütközés során a híd völgymenti hajóút bal oldali (III.) pillére megsérült, a hídszerkezete csillapítottan megremegett, ezért az átvizsgálás idejére a hídon a közúti és vasúti forgalom ideiglenesen leállításra került.

Az egyik (88 I nyilvántartási számú) sodródó bárka haladása során nekiütközött a Duna 1479.6 fkm-nél a bal partban lévő kikötő úszóművének, valamint a rajta rakodás alatt lévő bárkának. Az ütközés következtében a sodródó, és a rakodás alatt lévő bárka, valamint az úszómű megsérült, majd a bárka tovább sodródott és közben nekicsapódott a Duna 1479.4 fkm-nél lévő ÁTI 1-es rakodó partfalának.

A balesetek elkerülése végett a sodródó bárkákból hármat, azok személyzete vészhorgonyzással lekötött, a többi bárkát a géphajó befogta, majd azokat is biztonságosan lekötötték.

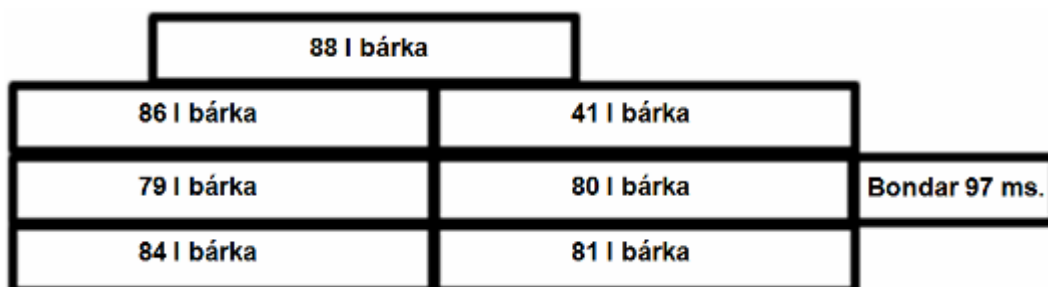
A baleset során több úszólétesítmény megsérült, környezetszennyezés, illetve személyi sérülés nem történt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A román lobogó alatt A1 üzemmódban közlekedő Bondar 97 ms. a hajó parancsnoka által vezetve 2009. április 07-én 07 órakor indult Hartáról négy db. gabonával rakott (21,5-23,4 dm. merülésű) bárkával Paksra. Pakson a 09 órai megérkezést követően a kötelékbe további három db. rakott bárkát vettek fel.

A karavánt a normál kétszer hármas összeállítású alakzatban kötötték, majd e mellé szabálytalanul, jobb oldalra a hetedik bárkát önállóan negyedik oszloptagként enyhén csúsztatottan a két sorhoz csatolták, így a karaván hossza 178,5 m a szélessége 45 m volt



Annak ellenére, hogy a hajó vezetője ilyen méretű terhelt kötelékkel ezen a szakaszon még nem hajózott, 12 órakor elindulva völgymeneti irányban folytatták útjukat Constanta úti céllal.

A bajai hídhöz közeledve a Duna 1483 fkm magasságában a híd meghajózása érdekében a nagyvizes vízállás miatt (hogy a karaván a híd alatt biztonságosan áthajózhasson) a hajó parancsnoka a hajó kormányállását leengedte az alsó állásig, majd elkezdte a híd völgymeneti meghajózását.

Elmondása szerint a híd előtt kb. 7-800 méterre a hajó furcsa hangot adott és az egység berezonált, ezért – mivel a kormányállásban egyedül volt és olyan érzete támadt, mintha uszadék került volna a hajócsavarhoz, megijedt – kb. a felére csökkentette a géperőt. Néhány másodperc múlva hátra nézve a hajó mögött egy nagyméretű uszadék fát látott. Ezt követően, mivel a helyzet normalizálódott, ismét eredeti fokozatra növelte a motorok teljesítményét. A csökkentett géperővel történő haladás közben az áradó víz sodrása a hajót völgymenetben tovább és a bal part irányába sodorta, oly mértékben, hogy a hajó veszélyes közelségbe került a híd völgymeneti hajóút baloldali pilléréhez.

A hajó vezetője észlelve, hogy az ütközést nem tudja elkerülni, a frontális ütközés elkerülése és a géphajó védelme érdekében a karavánt balra kormányozta, de ennek ellenére a kötelék baloldalán a második sorban lévő 81 I számú bárka a híd völgymeneti hajóút baloldalán lévő III-as számú pillérének ütközött.

Az ütközés következtében a karaván csatolókötelézete szétszakadt, a kötelék megbomlott, és a tolatmány bárkái irányítatlanul sodródni kezdtek.

Az önállóvá vált géphajót a hajóparancsnok (kormánymozdulatokkal és géperővel úgy irányítva, hogy elkerülje a hídpillérnek ütközést) a híd alatt áthajózta. A kialakult helyzetet felmérve látta, hogy a térségben több hajó egység is tartózkodik, ezért az ütközések elkerülése érdekében hangjelzéseket adott le.

A nagy erejű ütközéstől a híd berezonált. A híd III-as számú pillérének befolyási jobb oldalán az éltől lefelé 3 méterre barna horzsolt felületfelkenődés keletkezett. A sarus pilléren a jégtörő éktől kezdve mindkét oldal horzsolt a kőfalazaton barna foltok, ill. kisebb felületű kék festékfelkenődések találhatók. A szerkezeti gerendán

az ütközések következtében egy négyzetméter felületű kipattogzás található. A kifolyási oldalon a pillér bal oldalán egy négyzetméter felületű barna horzsolás található.

A 81 I számú bárka bal oldali két első rekesze lékesedett, a barkedőbe befolyt a víz.

A 41 I, a 86 I és a 80 I számú barkedőket vészhorgonyzással (a hajó személyzetének barkedőken lévő tagjai) biztonságosan lekötötték.

A kötelék szétszakadásának következtében a 88 I számú bárka a Duna 1479.6 fkm-nél a bal partban lévő úszóműves kikötő felé sodródott.



A kikötőben rakodás alatt lévő NFR 345 számú barkedőhöz tartozó Sacele ms. személyzete észlelte a sodródó barkedőt. A közvetlen fenyegetettség miatt a barkedőt nem tudták elkötni a kikötőhelyről. A géphajó védelme érdekében azt a barkedőről haladéktalanul lekötötték, majd azt hátrahagyva a kikötőből kihajóztak, így elkerülték a barkedő Sacele ms.-nak ütközését. A sodródó barkedő viszont nekiütközött az NFR 345 számú barkedőnek, és a kikötő U-10514-30 nyilvántartási számú úszóművének, majd lassú hánycódással ismét tovább sodródott.

A balesetben vették Sacele ms. NFR 345 számú barkedője bal oldala sérült. A barkedő orrészén a vízvonala felett kb. 1 méter magasságban, 2 méter hosszúságú, 1 méter mélységű palánk benyomódás, valamint 50 cm-es hosszúságú lemezrepedés, valamint a barkedő közepénél 1 méteres szélességben kb. 30 centiméter mélységű benyomódás található, amely mellett 10 centiméter szélességű kb. 25 centiméter mélységű repedés keletkezett.

A kikötőben lévő U-10514-30 nyilvántartási számú úszómű az ütközés hatására felemelkedett. Az úszómű két tám dorongja meggörbült, a két rögzítő kötele elszakadt, a bejáróhídja felnyomódott az úszóműre, mind a 4 rögzítő füle letört, külső oldalon a korlátok eltörték, illetve elgörbültek. 3-4 méter hosszan a keszonok behorpadtak, az úszómű oldalról megnyomódott, U alakúra görbült.

A keresztbe állva sodródó bárkát a Duna 1479.4 fkm-nél lévő ÁTI 1-es rakodón várakozó Caesar ms. önjárógéphajó parancsnoka észelve, hajóját a rakodóról szintén elkötötte és a rakodót elhagyta, így a bárka a rakodó partfalának ütközött, majd továbbsodródott. A baleset következtében a rakodó partfalán horzsolásos sérülést okozott.

Az ütközések következtében a 88 I nyilvántartási számú bárka fartükrének a jobb oldala kb. negyed négyzetméteres területen behorpadt, megrepedt, a jobb oldalán súrolt, horzsolási nyomok keletkeztek.

Közben a Bondar 97 ms. hajó parancsnoka megkezdte a sodródó bárkák mentését, először az együtt sodródó bárkákat, majd az egyedülieket fogta be és azokat biztonságosan lekötötte, majd a már lehorgonyzott bárkákért ment és rendezte a köteléket. A kötelék összeállítása során észlelték, hogy a 81 I számú bárka lékesedett, a két első rekeszébe befolyt a víz. Azonnal megkezdtek a kár elhárítását, a keletkezett repedéseket fával eltömítették, majd szigetelték ezzel megakadályozva a további vízszivárgást, és a benne levő vizet a hajó mentőszivattyújával kiszivattyúzták.

A baleset következtében hajózási zárlat nem került elrendelésre, mivel a Bondar 97 m/s a havaria után haladéktalanul felszabadította a hajóutat.

A vasúti forgalom a hídon korlátozásra került, a MÁV Zrt. képviselőjében Szegedről megérkező területi hídszakértő felmérte a híd sérüléseit, állapotát, majd döntött arról, hogy sebességkorlátozás mellett 22 órától indítják újra a vonatok közlekedését, amelyet másnap a teljes ellenőrzés után feloldottak.

A kikötő vezetője a sérült úszóműre egy „vesztéglés tilos” hajózási jelzés kihelyezéséről intézkedett.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	7	0	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A baleset során több úszólétesítmény megsérült, környezetszennyezés, illetve személyi sérülés nem történt.

A hídlábnak történő ütközés következtében a kötelék csatolókötelzete szétszakadt, az 81 I nyilvántartási számú bárka lékesedett, a két első rekeszébe befolyt a víz.

A sodródó 88 I számú bárka fartükrének a jobb oldala kb. negyed négyzetméteres területen behorpadt, megrepedt, a jobb oldalán súrolt, horzsolási nyomok keletkeztek.

1.4 Egyéb kár

A bajai Türr István híd hídszerkezete rezonálódott, a völgymeneti hajóút bal oldali III. pillére megsérült, a befolyási jobb oldalán az éltől lefelé 3 méterre barna horzsolts felületfelkenődés keletkezett. A sarus pilléren a jégtörő éktől kezdve mindkét oldal horzsolts a kőfalazaton barna foltok, ill. kisebb felületű kék festékfelkenődések találhatók. A szerkezeti gerendán az ütközések következtében

egy négyzetméter felületű kipattogzás található. A kifolyási oldalon a pillér bal oldalán egy négyzetméter felületű barna horzsolás található.

Az NFR 345 számú bárka, bal oldala orrészén a vízvonallal felett kb. 1 méter magasságban, 2 méter hosszúságú, 1 méter mélységű palánk benyomódás, valamint 50 cm-es hosszúságú lemezrepedés, valamint a bárka közepénél 1 méteres szélességben kb. 30 centiméter mélységű benyomódás található, amely mellett 10 centiméter szélességű kb. 25 centiméter mélységű repedés keletkezett.

Az U-10514-30 nyilvántartási számú úszómű a két támdorongja meggörbült, a két rögzítő kötele elszakadt, a bejáróhidja felnyomódott az úszóműre, mind a 4 rögzítő füle letört, külső oldalon a korlátok eltörték, illetve elgörbültek. 3-4 méter hosszan a keszonok behorpadtak, az úszómű oldalról megnyomódott, U alakúra görbült

A Duna 1479.4 fkm-nél lévő ÁTI 1-es rakodó partfalán horzsolásos sérülések keletkeztek. Egyéb kár a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem jutott tudomására.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A vízi jármű parancsnoka

Kora, neme, állampolgársága		43 éves, férfi, román
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	10 éve kapitányi képesítés a Duna teljes szakaszára
	Egészségügyi alkalmasság	2016. 03.22.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	Radarhajós képesítés
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	Öt éve folyamatosan hajózik, a munkarend szerint.
	Utolsó 12 hónapban	a munkarend szerint folyamatos
	Utolsó 30 napban	a munkarend szerint folyamatos

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott úszólétesítményre nem előírás

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

A személyzet egyéb tagjainak az eset bekövetkezése szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Bondar 97 ms.

Gyártás helye	Románia Oltenita
Gyártás éve	1992
Utolsó szemle helye, ideje	Braila, 2008. 04. 19.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2013. 04. 19.

88 I bárka

Gyártás helye	SN Kilia Ukrajna
Gyártás éve	1992
Utolsó szemle helye, ideje	Braila, 2004. 10. 12.
Üzemképességi érvényességi ideje	2009.10.12.

81 I bárka

Gyártás helye	SN Kilia Ukrajna
Gyártás éve	1998
Utolsó szemle helye, ideje	Braila, 2004. 08. 01.
Üzemképességi érvényességi ideje	2009.08.01.

1.6.1 A hajótest adatai**Bondar 97 ms.**

Legnagyobb hossz	34,60 m
Legnagyobb szélesség	11,04 m
Legnagyobb merülés	2,00 m

81 I bárka

Legnagyobb hossz	72,00 m
Legnagyobb szélesség	11,02 m
Legnagyobb merülés	2,47 m

88 I bárka

Legnagyobb hossz	72,00 m
Legnagyobb szélesség	11,02 m
Legnagyobb merülés	2,47 m

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Gyártás éve	1992
Gyártó	Caterpillar
Típus	3512 DITA 2236 KW
Üzemidő	nincs adat

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Nem volt ilyen meghibásodás, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Hajó egység neve	Terhelése	Merülése
Bondar 97 m/s	507,000 t	16,1 dm
79 I bárka	1185,720 t	22,8 dm
81 I bárka	1131,300 t	21,5 dm
84 I bárka	1204,532 t	22,5 dm
86 I bárka	1208,720 t	23,4 dm
88 I bárka	1111,790 t	21,2 dm
80 I bárka	1293,160 t	22,9 dm
41 I bárka	1185,720 t	22,5 dm

A hajó érvényes okmányai nem tartalmazzák az adott hajóval továbbítható kötelék méreteit, alakzatait.

1.7 Meteorológiai adatok

- A baleset időpontjában annak helyszínén normál tavaszi időjárási körülmények voltak, amelyek az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.
- A látási viszonyok a súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésekor, átlagosak az adott napszaknak és évszaknak megfelelőek voltak.
- Áradó nagyvizes viszonyok uralkodtak. Az aktuális vízállás 677 cm, ami 118 cm-rel volt a legnagyobb hajózási vízszint alatt. A 700 cm-es I fokú árvízvédelmi készültséget három nap múlva meghaladta. A szállított vízmennyiség vízhozama 4670 m³/s, amely folyamatos emelkedő tendenciát mutatott.

Napi hidrológiai jelentés:

Időpont	Vízállás [cm]	Napi változás [cm]	Vízhozam [m ³ /s]
2009.04.05.10:00	628	21	4270
2009.04.06.10:00	657	29	4500
2009.04.07.10:00	677	20	4670
2009.04.08.10:00	688	11	4770

A napi vízállás változása Bajánál:

ápr.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
cm.	482	554	595	607	628	657	677	688	698	706	710	708	705	702

- Vízállási és áramlási adatokkal, kapcsolatos hidrológiai információk a személyzet rendelkezésére álltak.

1.8 Navigációs berendezések

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

1.9 Összeköttetés

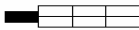
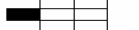
1. A hajón a rendszeresített rádió berendezés rendben működött.
2. A hajó parancsnoka nem jelentette az eseményt, sem a hajózási hatóságnak sem a Navinfo-nak, annak ellenére, hogy a HSZ előírja ilyen esetekre a haladéktalan jelentési kötelezettséget. A tájékoztatási kötelezettsége kimerült a veszélyre figyelmeztető hangjelzések leadására, valamint az esemény helyszínétől 15 fkm-re lévő, a hajó tulajdonosa által üzemeltetett másik hajóegység rádión történő értesítésére.

1.10 Kikötői adatok

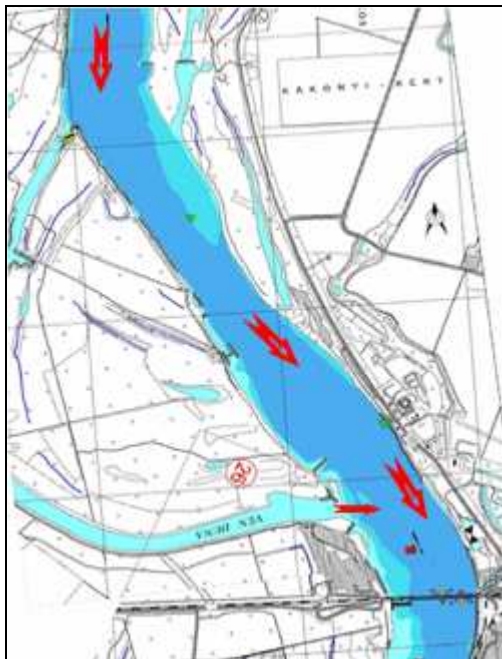
A Duna vízi útja Baja térségében a sík vízi területekre jellemző tulajdonságokkal rendelkezik. A víz levonulási sebessége 3-5 km/h, ami nagyvizes időszakban jelentősen megnövekszik.

A hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet 3. számú melléklete a víziutak osztályba sorolása során az érintett folyószakaszt nemzetközi víziútként a VI/C osztályba sorolta be.

A rendelet 1. számú melléklete az osztályba sorolásához alapul szolgáló hajó, bárka, illetve tolt kötelék méreteket az alábbiakban határozta meg:

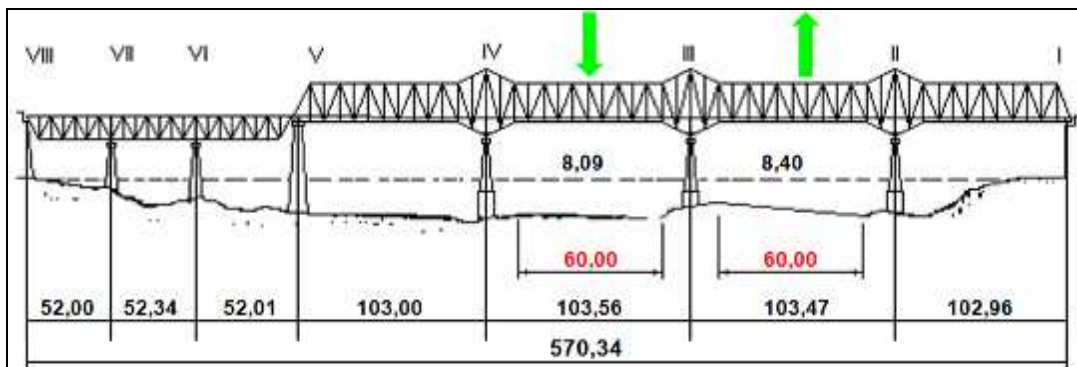
A víziúton közlekedtethető hajók, illetve tolt kötelékek ábrázolása								
A víziút osztálya	Magányos géphajó				Tolt kötelék			
	Hosszúság m	Szélesség m	Merülés m	Hord- képesség (t)	Hosszúság m	Szélesség m	Merülés m	Hord- képesség (t)
								
VI/C	140	15	2,5	4000- 6200	275 190	22,8 34,2	2,5	9 600- 18 000

A meder a híd fölötti területen, attól 3,5 km-re a jobb partból a Vén Duna mellékág befolyása kezdődik, míg a folyó 45 fokos balkanyarulattal halad tovább, majd a híd előtt 800 méterre 20 fokos jobb kanyarulatot vesz, és kb. 3 km. sugarú jobb irányú félköríven folytatódik.



A folyó jobb partján a híd felett mintegy 500 méterre a Vén Duna mellékág kifolyása található, ami árvizes időszakban a Duna vízének levonulási irányát jelentős mértékben a bal part irányába tolja.

1480,2 fkm-nél található a Bajai híd (Türr István híd) paraméterei:



A híd hajózási adatai:

Hely	fkm	Magasság/m	Szélesség/m	Hídnyílás	LNHV /cm	Pozíció
Baja	1480,22	b - 8,71 j - 8,40	60	2	805 cm (Baja)	46°11'576" É 18°45'743" K

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt, felszerelése nem előírás.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A baleset 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

Próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

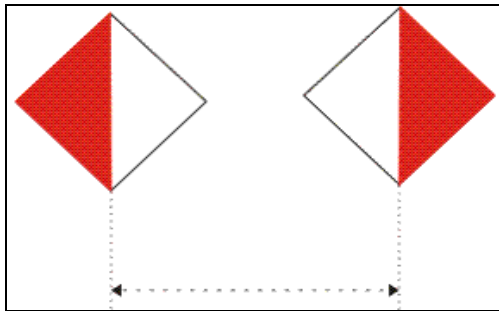
Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok**A bajai hídon található jellel kapcsolatosan:**

A vízi közlekedés rendjéről szóló 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat I. Rész 6. fejezet 6.24 cikke határozza meg a híd alatti és duzzasztóművön való áthaladás általános szabályait, mely szerint:

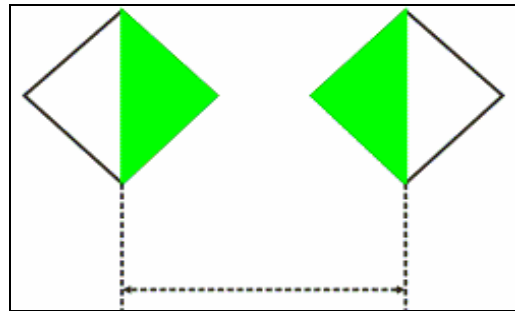
1. *Ha a hajóút nem kellő szélességű a hídnyíláson és duzzasztóművön hajók egymás melletti egyidejű áthaladására, akkor a 6.07 cikk szabályait kell alkalmazni.*
2. *Ha a hídnyíláson és duzzasztóművön keresztül megengedett az áthaladás és azon*
 - a) **A.10. jelet** (I-7. melléklet) helyeztek ki, akkor tilos a két jelzőtábla közötti téren kívül hajózni,
 - b) **D.2. jelet** (I-7. melléklet) helyeztek ki, akkor ajánlott a hajóval két jelzőtábla vagy fény között maradni.

A.10



- a jel jelentése: a jelzett területen kívül áthaladni tilos (a hídnyílás alatt és a duzzasztóművön áthaladásnál);
- ha az úszó létesítmények a hídnyílásnak vagy duzzasztómű hajózható nyílásának csak egy részén közlekedhetnek, a jelet, amely a hajózható rész szélét jelzi;
- híd esetében a szerkezet alsó részén, duzzasztóműnél szükség esetén külön tartószerkezeten kell elhelyezni, merőlegesen a hajóútra;
- ha éjszaka engedélyezett az áthajózás, akkor a táblát meg kell világítani;

D.2



- a jel jelentése: ajánlott a jelzett területen maradni (hídnyílás alatt és a duzzasztóművön áthaladásnál);
- a tábla (éjszaka fény) híd esetén szerkezetének alsó élén, duzzasztóműnél szükség esetén külön tartószerkezeten, a hajóútra merőlegesen kell elhelyezni;

A híd alatti áthajózást biztosító hajóút hídnyílása a kiadott tájékoztatók szerint (60 m.) nem kellő szélességű, így hajók egymás melletti egyidejű áthaladására nincs lehetőség, ezért a „hegymenő” és a „völgymenő” hajóforgalmat más hídnyílásra irányították és a D.2. jelet helyezték ki, amely ajánlás a hajóval két jelzőtábla vagy fény között maradni.



A vízi közlekedés irányítására és a hajóút kitűzésére szolgáló jelekről, valamint a jelek létesítéséről, üzemeltetéséről, módosításáról és megszüntetéséről szóló 27/2002. (XII. 5.) GKM rendelet II. Fejezet 4. §-ban „A tervezési és létesítési engedélyezési eljárás” keretében foglaltak alapján:

„4.§ (9) A (3) bekezdésben meghatározott jel kihelyezéséről a vízi közlekedés résztvevőit az engedélyes hajósoknak szóló hirdetmény vagy közlemény kezdeményezésével tájékoztatja. Az engedélyes tájékoztatási kötelezettsége teljesül akkor is, ha a tájékoztatás a kihelyezést szükségessé tevő eljárásról szóló hirdetmény, illetve az eljárásról szóló közlemény részeként jelenik meg.

(11) Az engedélyben foglalt körülmények megváltozása esetén az irányító jelek kihelyezését, illetve a szabályozási tervet módosítani szükséges.”

10. § (1) Hajóút kitűzése esetén kitűzési tervet kell készíteni.

(8) A terv engedélyese a kitűzési terv módosításáról köteles a hajózási hatóságot értesíteni. A hajózási hatóság a vízi közlekedés résztvevőit tájékoztatja a változásról.

Közlekedési Főfelügyelet Közúti, Vasúti és Hajózási Főosztály Hajózási és Tengerészeti Osztálya 2004. november 9-én a 31/Taj/2004. Hajósoknak szóló tájékoztatójában rendelkezett a Duna hajózási jelzéseiről.

Az érintett folyószakaszra vonatkozó jelzéseket a tájékoztató 3. számú melléklete tartalmazza.

A mellékletben meghatározottak alapján a hídnyílásokban ténylegesen elhelyezett **D.2.** jel (ajánlott a hajóval a két jelzőtábla vagy fény között maradni) helyett, az **A.10.** jelet (tilos a két jelzőtábla közötti téren kívül hajózni) kell kihelyezni, amelynek a jelentése szigorú korlátozást fogalmaz meg.

3. melléklet a 31/TAJ/2004. Hajósoknak szóló tájékoztatóhoz A Duna 1560,5 - 1433. fkm szakasza												
Jel, jelzés helye (fkm)	Információ	Jobb part					Hajóút	Bal part				
		Parti/műtárgyon elhelyezett jel/jelzés			Úszó jelek			Úszó jelek		Parti/műtárgyon elhelyezett jel/jelzés		
		HSZ-I.	HSZ-I.	HSZ-I.	HSZ-I.	HSZ-I.		HSZ-I.	HSZ-I.	HSZ-I.	HSZ-I.	HSZ-I.
		M-7	M-8.	M-7.	M-8.	M-8.		M-8.	M-8.	M-7	M-8.	M-7.
1480,25												
1480,25	Bajai-híd											
1480,20												
1480,20												

A hajóút szűkülettel kapcsolatosan:

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény „77. §, A hajóút jogszabályban megállapított jellemző méreteiben [70. § (1) bekezdésének d) pontja] átmenetileg, elháríthatatlanul bekövetkezett csökkenésről a vízi út fenntartójának bejelentése alapján a hajózási hatóság értesíti a hajózás résztvevőit.”

A hivatkozott törvény értelmében a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatala 2008. január 18-án a magyarországi Duna-szakasz gázlóiról és hajóútszűkületeiről kiadta az 1/Du/2008. számú Hajósoknak szóló hirdetményt.



**Nemzeti
Közlekedési
Hatóság**

Központi Hivatal

1/Du/2008. számú Hajósoknak szóló hirdetmény
A magyarországi Duna-szakasz gázlóiról és hajóútszűkületeiről
(Über die Fehltiefen und Fahrwasserengen an der ungarischen Donau)

A víziközlkedésről szóló 2000. évi 42. törvény 56.§ -nak, valamint a 39/2003.(VI.13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási szabályzat (a továbbiakban: **HSZ**), I. rész 1.06 cikkének, továbbá II. rész 1.04. és 1.11 cikkének megfelelően, az illetékes vízügyi szervezetek adatai alapján az alábbi hirdetményt és tájékoztatót teszem közzé:

II. A magyarországi Duna-szakasz hajóútszűkületeiről

A magyarországi Duna-szakaszon végzett **új felmérések** alapján a gázlók és szűkületek mélységi, szélességi jellemzőit a mellékletben adom közre.

Felhívom a hajók vezetőinek figyelmét a HSZ által előírt **biztonsági távolság** (II. rész 1.04 cikk) szigorú betartására (legkevesebb 1 dm a hajótest és a meder között), valamint a mederérintés elkerülésére **alkalmas sebesség** megválasztására.

A mellékletben közölt adatok a mederváltozások során módosulhatnak, ezért a napi hivatalos jelentések figyelemmel kísérése minden esetben szükséges.

A hirdetmény mellékletében felsorolásra kerültek az aktuális gázlók és szűkületek

Melléklet az 1/Du/2008 számú hajósoknak szóló hirdetményhez Gázlók és szűkületek a magyar Duna-szakaszon - 2008. JANUÁR (Fehltiefe und Fahrwasserenge an der ungarischen Donau JANUÁR 2008.)				
1.) A gázló kezdete és neve Name und Anfang der Fehltiefe	2.) Gázló / szűkület szélessége Breite der Fehltiefe oder Enge (m)	3.) Gázló / szűkület hossza Länge der Fehltiefe oder Enge (m)	4.) Vízmélység relative Wassertiefe Wasserstand + „dm	5.) Információ Information
1493,5 – Vajas-fok	140	1000	-	
1483,5 – Baja I.	150	1000	-	
1480,1 – Baja II.	140	1000	-	
1475,5 – Sárospart I.	150	1000	-	

Ebben a műtárgyak általi korlátozások nincsenek megemlítve, azok ismerete egyéb korábban megszerzett képzéseket (vonalvizsga) feltételez, követel meg a hajózásban résztvevőktől.

A Duna Szap – Bok (1811-1433. fkm) közötti egyes szakaszokon történő áthajózás során a hajók és kötelékek méreteit a 008/Du/2009. Hajósoknak Szóló Hirdetmény írja elő. A hirdetmény II. fejezet 1. pont a. alpontjában megfogalmazott „Hajóútszűkületeként azok a szakaszok kerülnek bejelentésre, amelyek területén az aktuális napi vízállásnál nem biztosítható a Duna Bizottság (a továbbiakban: DB) ajánlásában megállapított hajóútszélesség 27 dm vízmélységgel, azaz ... Budapest - Bok (1433 fkm) között 180 méterrel.”.

Az előírás ellenére a hidak (műtárgyak) általi szűkületek nem kerülnek be a tájékoztatókba, így azok meghajózása során az adott hajóút besorolása szerinti korlátozások érvényesek.

A kötelék méretekkel kapcsolatosan:

A nemzetközi jelentőségű vízi utakról szóló európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet végrehajtására kiadott, a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet 1. számú melléklete, az adott folyószakaszra, az alábbiak szerint mondja ki a maximált kötelék méreteket:

								
V/C	140	15	2,5	4000-6200	275 190	22,8 34,2	2,5	9600-18000

Az NKH által kiadott 008/Du/2009. Hajósoknak Szóló Hirdetmény „A Duna 1811 – 1433. fkm szakaszának kiegészítő közlekedési rendjéről” a 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet 1. számú mellékletében meghatározott 275m x 22,8m; 190m x 34,2m kötelék méreteket attól eltérően állapította meg.

008/Du/2009. Hajósoknak Szóló Hirdetmény A Duna 1811 – 1433. fkm szakaszának kiegészítő közlekedési rendjéről <i>(Schiffahrtspolizeiliche Anordnung 3/Du/2006.</i> <i>über die Verkehrsregelung der Donau strecke Km 1811-1433.)</i>	
A víziközlekedésről szóló 2000. évi 42. törvény 56.§ -nak, valamint a 39/2003.(VI.13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási szabályzat (a továbbiakban: HSZ¹⁾), II. rész 1.11 c. árk. 4. bekezdésének megfelelően, az alábbi tájékoztatást teszem közzé:	
A Duna Szap – Bok (1811-1433. fkm) szakaszán történő áthajózás során a hajók és kötelek méreteit az alábbi szabályok szerint kell megállapítani:	
1. Az egyes szakaszokon - ha azt jogszabály vagy átmeneti rendelkezés másként nem rendeli - az alábbiakban megjelölt méreteket meg nem haladó kötélekkel megengedett az áthajózás.	
3. A gázjelző táblán, rádióközleményben, vagy hajósoknak szóló tájékoztatóban jelzett gázlókon és szűkületeken a II. részben meghatározott szabályok szerint megengedett az áthajózás.	
4. A táblázatokban megjelölt hossz méret vonatmány esetében a vontató és csatoló kötelek hosszát nem tartalmazza (csak a z egymás után csatolt hajók összes hosszát, beleértve a vontató hajót is).	

4. Fejezet

A Duna Budapest - Bok szakaszának közlekedési rendje

A Duna Budapest (1632. fkm) - Bok (1433. fkm) szakaszán:

4.1 legfeljebb az alábbi méretű tolt, illetve vontatott kötélékek közlekedése megengedett **a gázlók, vagy szűkületek területén** abban az esetben, ha a szakaszon (gázlójelző táblán, rádióközleményben, vagy hajósoknak szóló tájékoztatóban) gázlót, vagy 120 méternél kisebb szélességű szűkületet jeleztek *(in die Strecke der Fehltiefe oder Fahrwasserenge, die < 120 m breit ist)*:

Menet- irány	Alakzat (Verband)	Hossza (Lange) m	Szélessége (Breite) m	Megjegyzés (Bemerkung)
Völgymenet (Talfahrt)	Vontatmány (Zugverband)	200	53	vontató és csatoló kötél nélkül <i>(ohne Zugseil und kuppelnde Seil)</i>
	Tolatmány (Schubverband)	220	35	
	Mellévelt alakzat (gekuppelte Fahrzeuge)	140	35	
Hegymenet (Bergfahrt)	Vontatmány (Zugverband)	370	46	vontató és csatoló kötél nélkül <i>(ohne Zugseil und kuppelnde Seil)</i>
	Tolatmány (Schubverband)	270	35	
	Mellévelt alakzat (gekuppelte Fahrzeuge)	140	35	

4.2 ha a szakaszon (gázlójelző táblán, rádióközleményben, vagy hajósoknak szóló tájékoztatóban) 70 méternél kisebb szélességű **szűkületet** jeleztek *(in die Strecke der Fahrwasserenge, die < 70 m breit ist)*, vagy a **gázló** területén belül ennél kisebb szélességben jelzett mélységű területen történhet az áthajózás *(in die Strecke der Fehltiefe oder Teilbereich, wo die Durchfahrt passiert, die < 70 m breit ist)* legfeljebb az alábbi **méretű** tolt, illetve vontatott kötélékek közlekedése **megengedett**:

Menet- irány	Alakzat (Verband)	Hossza (Lange) m	Szélessége (Breite) m	Megjegyzés (Bemerkung)
Völgymenet (Talfahrt)	Vontatmány (Zugverband)	140	35	vontató és csatoló kötél nélkül <i>(ohne Zugseil und kuppelnde Seil)</i>
	Tolatmány (Schubverband)	140	35	
	Mellévelt alakzat (gekuppelte Fahrzeuge)	140	26	
Hegymenet (Bergfahrt)	Vontatmány (Zugverband)	210	23	vontató és csatoló kötél nélkül <i>(ohne Zugseil und kuppelnde Seil)</i>
	Tolatmány (Schubverband)	210	23	
	Mellévelt alakzat (gekuppelte Fahrzeuge)	140	26	

A HSZH az 1. pontjában utal („ha azt jogszabály vagy átmeneti rendelkezés másként nem rendel”) a jogi szabályozottságra, de a kötélék méretek meghatározásánál a jelentős enyhítést fogalmaz meg pl. a 120 méternél kisebb szélességű szűkültre engedélyezi akár a 370 m hosszúságú, vagy 53 m szélességű kötélékek közlekedését is.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

2.1 A karaván mérete

A hét darabból álló gabonával 21,5-23,4 dm. merülésűre rakott kötelék összeállításakor, (a hatályos jogszabályokban leírt kötelék méret korlátozások ellenére) a kétszer hármas összeállítású alakzat mellé, jobb oldalra, enyhén hátra csúsztatottan kötötték a hetedik bárkát, így a karaván hossza 178,5 m, a szélessége 45 m volt, ezzel a szélessége 11 méterrel meghaladta az engedélyezettet. A helytelen összeállítással a völgymenetben haladó kötelék ki lett téve, a jobb oldalról érkező vízáramlás árvizes időszakban keletkező rendkívüli balra toló hatásainak.

2.2 Az adott Duna szakasz hajózhatósága az adott időpontban

Áradó nagyvizes vízállási viszonyok, folyamatos emelkedő vízszintet mutattak. Az aktuális vízállás 118 cm-rel volt a legnagyobb hajózási vízszint alatt. A I fokú árvízvédelmi készültség közeli vízállásnál szállított vízmennyiség vízhozama 4670 m³/s, ami jelentős mértékben megváltoztatta a hidrológiai, nautikai viszonyokat. A folyó jobb partján a híd felett található mellékágából a főmederbe visszaérkező víz, a folyó bal part irányába tolódott sodorvonalát, jelentős mértékben, tovább a bal part irányába tolta. Ezek a feltételek a víziközlekedésben résztvevőktől a „nagyvizes hajózás” viszonyait követelték meg.

A nagyvizes hajózás során figyelemmel kell lenni, a víziút vízállásból következő vízfolyási, levonulási sebességére (ez árvízveszélyes vízállás esetén általában jelentősen nagyobb, mint az átlagos vízsebesség), valamint a vízállásváltozás tendenciájára, a vízi útban lévő vagy azt keresztező műtárgyakra előírt biztonsági távolságokra, a biztosított szélességi és magassági szabad űrszelvényekre, a sodorvonal áthelyeződésére, az áramlási viszonyok kedvezőtlen irányú és intenzitású változásaira, sajátosságaira.

A hajó vezetőjének a kötelék továbbításakor annak haladásához alkalmas sebességet és irányt kell választania figyelembe véve az aktuális, uralkodó hidrológiai viszonyokat. Ha a karaván méretei indokolják a kötelék megbontásával, több részletben történő továbbítással kell a veszélyes területen áthajózni.

2.3 A hajó parancsnokának felkészültsége, tevékenysége

A jelentős méretű terhelt bárkákból álló kötelék továbbítása a hajó vezetőjétől nagyfokú hozzáértést, fokozott körültekintést és figyelmet igényel.

A hajó parancsnoka annak ellenére, hogy ilyen méretű terhelt kötélekkel ezen a szakaszon még nem hajózott bízott benne, hogy az adott vízállásnál is azon biztonságosan áthajózik. Nem fordított kellő figyelmet arra a tényre, hogy nagyvizes hajózást kell végrehajtania. Csak a híd szabad űrszelvény magasságának csökkenését tartotta szem előtt, figyelmen kívül hagyta az aktuális hidrológiai viszonyok által szükségeltetett manőverezési tevékenységeket, a víziút vízállásból bekövetkezett vízfolyási, levonulási sebességét, a sodorvonal áthelyeződését, a megváltozott áramlási viszonyokat.

Elmulasztotta a kötelék megbontását, a híd alatti több részletben történő biztonságos továbbítás (cuggolás) érdekében.

A kormányállásban továbbra is egyedül tartózkodva, a híd alatti biztonságos áthajózás érdekében, a hajó kormányállását az alsó állásig leengedte, eközben, a hajó haladása során, erre a tevékenységére koncentrált a figyelmét.

A leengedett kormányállással jelentősmértékben megnövelte a be nem látható holtter nagyságát, majd így folytatta a híd meghajózását.

A veszélyes, nehezen meghajózható vízterületen nem küldött a karaván elejére az irányításban közreműködő figyelő, jelző személyt, mindezek mellett kezdte meg a híd meghajózását.

A híd előtt jelentkező (általa elmondott „olyan érzete támadt, mintha uszadék került volna a hajócsavarhoz” - a Vb megjegyzi, hogy ez az „érzet” a gyakran helytelen manőver miatt bekövetkezett havariát szenvedő hajóvezetőnél előfordult -) külső ok miatt ijedtében csak a géperőt csökkentette, korrigáló kormányzási manővert nem végzett. Az általa észlelt okok megszűntével (hátra nézve a hajó mögött egy nagyméretű uszadék fát látott) ismét eredeti fokozatra növelte a motorok teljesítményét. Az iránytartási korrekciókra nem figyelt, így a csökkentett géperővel történő haladás közben az áradó víz sodrása a hajót tovább a híd felé és a bal part irányába sodorta. A késedelmes, korrigáló manőverei ellenére a kötelék a híd pillérének ütközött.

2.4 A híd alatti áthajózáshoz kapcsolódó előírások

Szűkület

A hatályos Hajósoknak szóló hirdetmények és tájékoztatók között nem szerepel a bajai híd paramétereire vonatkozó ismertetés, mindemellett a magyarországi Duna-szakasz gázlóiról és hajóútszűkületeiről közzétett aktuális Hajósoknak szóló hirdetmény a gázlók és szűkületek felsorolása mellett a műtárgyak általi korlátokat nem említi. Azok meghajózása egyéb nyilvántartások, adattárak használatát vagy korábban (gyakran külföldön) megszerzett képzéseket, ismereteket követel meg.

A szűkületekre vonatkozó korlátozó előírás ellenére a hidak (műtárgyak) miatti szűkületek meghajózása során az adott hajóút besorolása szerinti korlátozások érvényesek.

Kötelék méretkorlátozás

A vízi utakról szóló hatályos rendelkezések az adott folyószakaszra, 275m x 22,8m, vagy 190m x 34,2m maximált kötelék méreteket írt elő.

Az NKH által kiadott Hajósoknak Szóló Hirdetmény, attól eltérően (annak ellenére, hogy utal a jogi szabályozottságra „ha azt jogszabály vagy átmeneti rendelkezés másként nem rendeli”), a kötelék méretek meghatározásánál a jelentős enyhítést fogalmaz meg pl. a 120 méternél kisebb szélességű szűkültre engedélyezi akár a 370 m hosszúságú, vagy 53 m szélességű kötelékek közlekedését is.

A hajóút kitűzése, kihelyezett jelek

A híd alatti áthajózást biztosító hajóút hídnyílása a kiadott tájékoztatók szerint 60 méter szélességű így hajók egymás melletti egyidejű áthaladására nincs lehetőség, ezért a „hegyemenő” és a „völgyemenő” hajóforgalmat más hídnyílásra irányították

A híd alatti áthajózást biztosító hajóút hajóforgalom irányítására a D.2. jelet helyeztek ki annak ellenére, hogy a hatályos Hajósoknak szóló tájékoztatójában leírtak szerint az A.10. jelet kell kihelyezni. A szigorú korlátozást megfogalmazó jel helyett ténylegesen kihelyezett ajánlást tartalmazó jel sugallja, a méretkorlátozás hiányát, a jelentős méretű kötelékkel való áthaladás lehetőségét.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy a baleset bekövetkezése alapvetően emberi tényezőkre vezethető vissza.

A hajó parancsnoka nem fordított kellő figyelmet arra, hogy nagyvizes hajózást kell nautikai, hidrológiai viszonyokat, a kötelék méretére vonatkozó előírásokat. Elmulasztotta a legalapvetőbb hajós szakmai feladatok, manőverek (kötelék megbontás, veszélyes szakaszon a kormányállásba segítő, valamint a kötelék elejére az irányításban közreműködő figyelő, jelző személy vezénylése, megfelelő sebesség megválasztása, kormányzási korrekciók) végrehajtását.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A hatályos Hajósoknak szóló hirdetmények és tájékoztatók között nem szerepelnek a bajai híd paraméterei, a méreteiből adódóan képzett hajózási akadályai. Annak meghajózása egyéb nyilvántartások, adattárak használatát vagy korábban megszerzett képzéseket, ismereteket követel meg.

A vízi utakról szóló hatályos rendelkezések az adott folyószakaszra, 275m x 22,8m, vagy 190m x 34,2m maximált kötelék méreteket írnak elő. Ettől eltérően a kiadott Hajósoknak Szóló Hirdetmény, a kötelék méretek meghatározásánál a jelentős enyhítést fogalmaz meg.

A jogi szabályozásokban lévő ellentmondások, valamint a nem teljeskörű szabályozottság döntési kényszer elé állítja az ilyen területen közlekedő hajóvezetőket, amelynek eredményeként gyakran a nem megfelelő lehetőséget választják.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

A híd alatti áthajózást biztosító hajóforgalom irányítására a D.2. jelet helyeztek ki annak ellenére, hogy a hatályos Hajósoknak szóló tájékoztatójában leírtak szerint az A.10. jelet kell kihelyezni.

A szigorú korlátozást megfogalmazó jel helyett ténylegesen kihelyezett ajánlást tartalmazó jel sugallja a méretkorlátozás hiányát, a jelentős méretű kötelékkel való áthaladás lehetőségét.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

BA2009-020-6-01 A KBSZ Vizsgálóbizottsága (Vb) megállapította, hogy a több úszólétesítmény és egyéb tárgyak sérülésével valamint a hajóút elzáródásával végződött súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható, hogy a Bondar 97-es géphajó által továbbított hét bárkából álló kötelék jelentős méreteiből adódóan a karaván nautikai képessége korlátozott volt.

A Vb a vonatkozó rendelkezések elemzése során ismételten megállapította, hogy a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendeletben meghatározott hajó, bárka, illetve tolt kötelék méreteit a 008/Du/2009. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény attól eltérően, az abban leírtaknál nagyobb karaván méretet is lehetővé téve határozza meg.

Ezért a KBSZ Vizsgálóbizottsága megerősítve, a KBSZ által a 2010. január 02-án a Duna 1560,5 fkm-nél történt súlyos víziközlekedési baleset kapcsán, 2010. január 13-án kiadott BA2010-001-6A sz. biztonsági ajánlását, ismételten javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a hajó, bárka, illetve tolt kötelék méretek egyértelművé tétele érdekében a 008/Du/2009. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény módosítását úgy, hogy eközben vegyék figyelembe a nemzetközi jelentőségű vízi utakról szóló európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet, valamint a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet vonatkozó rendelkezéseit és ezáltal olyan kötelék méretek meghatározását, amelyekkel még kedvezőtlen nautikai körülmények között is a kritikus térségek (többek között a bajai híd térsége) biztonságosan meghajózhatóak.

(„**BA2010-001-6A** A víziközlekedés általános biztonságának javítása, az érvényes méretkorlátozások egyértelművé tétele, valamint a szükséges intézkedések megtétele érdekében a KBSZ vizsgálóbizottsága javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság felé a 008/Du/2009. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény módosítását.

A Vb javasolja, hogy a módosításban vegyék figyelembe a nemzetközi jelentőségű vízi utakról szóló európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet, valamint a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet vonatkozó rendelkezéseit és ezáltal olyan kötelék méretek meghatározását, amelyekkel még kedvezőtlen nautikai körülmények között is a kritikus folyószakaszok (különös tekintettel a dunaföldvári-, és bajai híd) biztonságosan meghajózhatóak.”)

BA2009-020-6-02 A KBSZ Vizsgálóbizottsága megállapításai alapján a súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezése közvetetten összefüggésbe hozható azzal, hogy a magyarországi Duna-szakasz gázlóiról és hajóútszűkületeiről közzétett aktuális 1/Du/2008. számú Hajósoknak Szóló Hirdetményben a gázlók és szűkületek felsorolása mellett a műtárgyak paramétereire vonatkozó ismertetés nem szerepel, az azok miatti korlátokat nem említi. Ennek következtében a hidak (műtárgyak) általi szűkületek meghajózása során az adott hajóút besorolása szerinti szabályok érvényesek és azok meghajózása korábban (gyakran külföldön) megszerzett képzeteket, ismereteket feltételez.

A KBSZ Vizsgálóbizottsága ezért javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a magyarországi Duna-szakasz gázlóiról és hajóútszűkületeiről kiadott 1/Du/2008. számú Hajósoknak Szóló Hirdetmény módosítását, mellékletként kiadni az aktuális gázlók és szűkületek mellett a műtárgyak paramétereinek ismertetését a vonatkozó

korlátozásokkal, ezzel is elősegítve a műtárgyak által képzett nautikai akadályok biztonságos meghajózását.

BA2009-020-6-03 A KBSZ Vizsgálóbizottsága megállapította, hogy a bajai híd alatti áthajózást biztosító hajóút hídnyílásban a hajóforgalom irányítására nem az a jelzés került kihelyezésre, mint ami az adott helyre vonatkozóan a hatályos Hajósoknak Szóló Tájékoztatóban szerepel. (korlátozás helyett ajánlás), ami a hajózás biztonsága szempontjából kockázatnövelő.

Ezért a KBSZ Vizsgálóbizottsága javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, hogy az érintett hatóságok és a jelzések elhelyezését és üzemeltetését végzők bevonásával hozza összhangba a bajai híd alatti áthajózásra vonatkozó jelzéseket az engedélyezett és a kitűzési tervben közzétett jelzésekkel, valamint a hatályos rendelkezéseket jelentesse meg Hajósoknak Szóló Tájékoztatóban, egyértelműsítve ezzel is a hajózás rendjét.

5. MELLÉKLETEK

1. Fényképmelléletek:

- A lékesedett, hídpillérnek ütközött 81 I számú bárka
- A lékesedett, kikötőben ütköző sodródó 88 I számú bárka
- A lékesedett 81 I számú bárka mentése
- A kötelék elszakadt csatoló kötélzete
- A sérült hídpillér
- Az NFR 345 számú bárka sérülései
- Az U 10514-30 számú úszómű sérülései

2. Hatályos Hajósoknak szóló tájékoztatók, hirdetmények

3. ADUKÖVIZIG észrevételezése a ZJ-T-hez

4. MÁV Zrt Pályafenntartási Alosztály Kecskemét észrevételezése a ZJ-T-hez

Budapest, 2010. július 27.

Barnácz István
Vb vezetője

Kiss László
Vb tagja

Burda Pál
Vb tagja

Lesták Mihály
Vb tagja

A hídpillérnek ütközött, lékesedett 81 I számú bárka



A sodródó, kikötőben ütköző, lékesedett 88 I számú bárka



A lékesedett 81 I számú bárka mentése



Az elszakadt csatoló kötélzet



A sérült hídpillér

Az NFR 345 számú bárka sérülései

Az U 10514-30 számú úszómű sérülései

2. sz. melléklet Hatályos Hajósoknak szóló tájékoztatók, hirdetések

Hajósoknak szóló tájékoztatók (TAJ)		
A VÍZIÚT HASZNÁLATÁNAK JOGSZERŰSÉGÉNEK ELŐSEGÍTÉSÉRE A HAJÓZÁSI HATÓSÁG TÁJÉKOZTATÓKAT TESZ KÖZZÉ A VÍZIÚT JELLEMZŐIBEN BEKÖVETKEZETT VÁLTOZÁSOKRÓL, ILLETVE A HAJÓZÁST KORLÁTOZÓ HAJÓÚT-MÉRETEKRŐL		
Szám	Cím / tartalom	Kiadás dátuma
005 taj 2010	Gyenesdiási kikötő kikötőrendje	2010.02.24
004 taj 2010	Kitűzőjelek beszedése a Duna teljes magyarországi szakaszán	2010.01.29
002 taj 2010	BHZRt. üzemeltetésében lévő közforgalmi kikötők üzemeltetési ideje.	2010.01.25
015 taj 2009	a Tisza menti duzzasztás megszüntetéséről	2009.12.28
014 taj 2009	A Duna Magyarországi szakaszán tartózkodó nagyhajókon a meglévő AIS készüléket üzemeltetéséről.	2009.12.16
013 taj 2009	Balatonboglár, Badacsonyi és Balatonlelle kikötőrendek	2009.11.03
012 taj 2009	A Hajósoknak Szóló Hirdetmény RIS szerverten való megjelenéséről.	2009.10.14
011 taj 2009	Balatonfüredi kikötőjének „KIKÖTŐREND”-je	2009.08.27
010 taj 2009	Sebességkorlátozás valamint hullám, és szivóhatás keltésének tilalma a Kamarás Dunán.	2009.07.29
009 taj 2009	Duna Nap megünneplése	2009.06.16
008 taj 2009	Tokaj III. – Tokaj IV. kikötők „KIKÖTŐREND”-je	2009.06.02
007 taj 2009	A keszthelyi és siófoki kikötők „KIKÖTŐREND”-je	2009.05.28
005 taj 2009	Szödligeti kikötő kikötőrend, Duna 1673+825-1674+190 fkm szelvényben	2009.03.09
003 taj 2009	A BHZRt üzemeltetésében lévő közforgalmú kikötők 2009-évi üzemeltetési rendje	2009.02.10
001 taj 2009	Magtárház Kikötő Kft kikötőjének Kikötőrend-je	2009.01.06
034 taj 2008	Balatonfüredi kikötő kikötőrend	2008.12.08
031 taj 2008	MOHÁCSI HATÁRKIKÖTŐ KIKÖTŐREND	2008.10.16
030 taj 2008	Balatonfüred Koloska Marina kikötő kikötőrend Balatonalmádi kikötő kikötőrend	2008.10.15
027 taj 2008	9/Du/2008 HSzH módosítása (új kikötők létesítése)	2008.09.23
026 taj 2008	Kikötőrend kereskedelmi személykikötő Duna 1642,75 fkm	2008.09.23
025 taj 2008	Kikötőrend kishajó kikötő Duna 1642,69 fkm	2008.09.23
024 taj 2008	A Nemzeti Közlekedési Hatóság, Központi Hivatal, hajózási hatósági eljárásainak díjairól és a 13/TAJ/2005. számú Hajósoknak Szóló Tájékoztató hatályon kívül helyezéséről	2008.09.04.
023 taj 2008	Hajósoknak szóló hirdetések megrendeléséről	2008.06.14
022 taj 2008	Koszorúzás hajóról a Duna 1646,5 fkm-nél	2008.06.27.
021 taj 2008	Automatikus Hajóazonosító készülék (AIS transzponder) kötelező használatának bevezetéséről Ausztriában	2008.06.20.
020 taj 2008	A Nemzetközi Duna Nap megünneplése.	2008.06.12.
014 taj 2008	A Pest Megyei Rendőr-főkapitányság Bűnügyi Osztály, Életvédelmi Alosztály közleménye.	2008.04.01.
013 taj 2008	A Duna 1457,0—1452,0 fkm közötti vízterületen, nyílt vízisportpálya kijelöléséről.	2008.03.31.
012 taj 2008	MTA Balatoni Limnológia Kutatóintézet tihanyi kikötő kikötőrendje	2008.03.28.
010 taj 2008	Paksi Atomerőmű Zrt Balatonfüreden üzemelő kikötő kikötőrendje	2008.03.17
009 taj 2008	A Duna 1556,0-1555,0 fkm bal parti veszteglőhely megszüntetéséről.	2008.03.07.
006 taj 2008	BAHART Balatonszemesen üzemelő kikötő kikötőrendjének módosításáról	2008.01.29.
005 taj 2008	A hajózási képesítések oklevelének bizonyítványra történő cseréjéről.	2008.01.29.
004 taj 2008	A Duna 1571,7 fkm-nél lévő dunaujvárosi Pentele-híd hajóútméreteiről	2008.01.28.
003 taj 2008	a Dunai Vízügyi Rendőrkapitányság, valamint őrsének címeiről (Daten der ungarischen Wasserschutzpolizei an der Donau)	2008.01.28.
002 taj 2008	A 2008. január 21-én hatályos hajósoknak szóló hirdetések és tájékoztatók jegyzéke	2008.01.21.
020 taj 2007	A Balatoni Hajózási Zrt. által Balatonalmádiban üzemeltetett kikötő kikötőrendjének cseréje	2007.07.30.
017 taj 2007	Fogyasztóvédelemmel kapcsolatos tájékoztatás közzétételéről	2007.06.27.
014 taj 2007	Tisza Kormorán Kft kikötőrendjének közzétételéről	2007.06.01.
011 taj 2007	Veszteglőhelyhasználatáról a Duna 1655,4-1654,6 fkm között	2007.04.04
007 taj 2007	a Nemzeti Közlekedési Hatóság tevékenységével kapcsolatos eljárási és egyéb díjak befizetéséről	2007.01.24.
006 taj 2007	a hegymeneti hajóút vízmélységéről a Dunaföldvári híd térségében	2007.01.12.
004 taj 2007	A komáromi Erzsébet hídról	2007.02.07.

001_taj_2007	Víziközlekedésben érdekelteknek szóló tájékoztató a hajósoknak szóló hirdetések megrendeléséről	2007.01.02.
Tájékoztató kiadványról	Megjelent a hajós szakirodalom egy új darabja a Kapitányi Almanach, amelyről rövid tájékoztató tölthető le e helyre kattintva!	2006.12.05.
017_taj_2006	A Tisza folyó 182 -180 fkm közötti vízterületen, nyílt vízisportpálya kijelöléséről.	2006.08.30
012_taj_2006	A magyar tengeri kedvtelési célú képesítő okmányok horvát fél részéről történő elismeréséről.	2006.06.26.
009_taj_2006	A külföldi lobogójú tengeri kedvtelési célú kishajók horvát parti vízhasználatának rendjéről. a rendelet horvát nyelvű szövege	2006.05.08.
006_taj_2006	Rádióhasználat a magyarországi Duna-szakaszon (Sprechfunkordnung auf der ungarischen Donautrecke)	2006.03.06.
003_taj_2006	A Sióon történő hajózásról (Über die Sió-Schifffahrt)	2006.01.23.
022_taj_2005	Az ADN új szabályairól (Hinweis über die neue ADN-Regelungen in Ungarn).	2005.10.05.
031_taj_2004	A Duna hajózási jelzéseiről. Melléklet-01 : 1811,5-1708 fkm Melléklet-02 : 1708 - 1560,5 fkm Melléklet-03 : 1560,5 - 1433. fkm (javítva: 2005.01.10.).	2004.11.09.
025_taj_2004	Tihanyrév-Szántódrév kompelőjelző víziközlekedés irányítására szolgáló jelzésekről.	2004.09.06.
023_taj_2003	A Tisza folyó 266,00 és 266,65 fkm szakasza közé eső területen, nyílt vízi sportpálya kijelölése.	2003.07.22.
018_taj_2003	A Dráva víziútjellemzőiről és kitűzéséről Melléklet	2003.07.22.
011_taj_2003	A Tisza folyó 540,00 és 542,00 fkm szakasza közé eső vízterületen, motoros vízi sportpálya kijelöléséről.	2003.02.24.
004_taj_2003	A Germanischer Lloyd kedvtelési célú vizijárművek minőségvizsgálatára, tanúsítvány kiadására történt kijelöléséről.	2003.01.20.
029_taj_2002	Menedékhelyekről a Dunán és a Tiszán	2002.12.23.
016_taj_2002	Tájékoztató a Bodrog hajóútviszonyairól.	2002.07.31.
007_taj_2002	Tanúsító szervezet kijelöléséről.	2002.04.23.
012_taj_2002	Tájékoztató a Tisza hajóútjának hajózást irányító és kitűző jeleiről Melléklet-01 . Melléklet-02 . Melléklet-03 . Melléklet-04	2002.07.19.
028_taj_2001	Az Esztergomi Mária Valéria híd magassági és szélességi adatai.	2001.12.20.
018_taj_2001	A MAHART Balatoni Hajózási Rt kikötőiben a kommunális és veszélyes hulladékok elhelyezéséről	2001.06.07.
016_taj_2001	A Körös valamint a Hortobágy-Berettyó csatorna hajózhatóságára vonatkozó adatok	2001.04.24.
005_taj_2001	A Duna főágán vízisízésre és vízi sporteszközök használatára kijelölt folyószakaszokról	2001.01.30.
003_taj_2000	A Duna 1850,2 - 1811,0 fkm közötti szakaszának (Őreg Duna) hajózási viszonyairól	2000.01.26.

	A HIRDETMÉNY TÁRGYA	Érvényes (-tól)	Érvényes (-ig)
014 du 2010	Mederkotrással kapcsolatos hajózási tevékenység Duna 1446,3-1445,7 fkm	2010.03.16	2010.12.20
013 du 2010	A Duna 1648,750 fkm. szelvényében lévő Margit híd pilléreinek vizsgálatával kapcsolatos hajózási tevékenységről.	2010.02.17	2010.03.31
011 du 2010	A Duna 1648,500 – 1649,700 fkm jobb parti szelvényei közötti munkálatokról.	2010.02.16	2010.07.31
009 du 2010	A Duna 1681,400 – 1681,580 fkm bal parti szelvényei között a váci kavicsrakodó fenntartási mederkotrásával kapcsolatos hajózási tevékenységről	2010.01.25	2010.03.31
005 du 2010	A Duna 1456,800 – 1457,300 fkm. szelvényei közötti szakaszon mederkotrással kapcsolatos hajózási tevékenység.	2010.02.01	2010.12.20
003 du 2010	A Duna 1477,000 – 1478,000 fkm. szelvényei között, a kijelölt hajóúttól a jobb partig terjedő vízterületen folyamszabályozási célú mederkotrással kapcsolatos hajózási tevékenységről.	2010.01.20	2010.12.20
085 du 2009	A hajóutat kitűző úszók, villanó bóják és parti villogó fények próbaüzeméről.	2009.12.19	2010.03.31
084 du 2009	A Duna jobb part 1666,000 fkm és bal part 1665,800 fkm szelvényeiben a kompkikötő fenntartási mederkotrásával kapcsolatos hajózási tevékenységről.	2009.12.19	2010.03.31
076 du 2009	A Duna 1648,8 fkm szelvényében lévő Margit híd bontási munkálataival kapcsolatos hajózási tevékenységről	2009.09.23	visszavonásig
051 du 2009	A Duna 1659+740 fkm szelvényében lévő Duna híd hajózást irányító jelzései és a hajózó úrszelvény méretei	2009.08.05	visszavonásig
022 du 2009	A Duna 1637,700-1637,900 fkm szelvényben hajóút szűkület	2009.03.24	visszavonásig
016 du 2009	A NAVINFO hajózási információs és segélykérést fogadó rádióállomásról	2009.03.12	visszavonásig
015 du 2009	A veszélyes áruk belvízi szállításáról és bejelentéséről	2009.03.09	visszavonásig
011 du 2008	A Duna 1659+740 fkm szelvényében lévő Duna híd hajózást irányító jelzései	2009.02.24	visszavonásig
008 du 2009	A Duna 1811 – 1433. fkm szakaszának kiegészítő közlekedési rendjéről	2009.02.18	visszavonásig
006 du 2009	A Duna budapesti szakaszának közlekedési rendjéről	2009.02.15	visszavonásig
105 du 2008	Automatikus Hajóazonosító Készülék (AIS transzponder) kötelező használata Magyarországon	2009.01.01	visszavonásig
096 du 2008	Mohácsi határkikötő és Mohács térségére vonatkozó közlekedési rend, a Duna 1443,9-1466 fkm közötti szakaszán	2008.10.31	2011.10.31
02 du 2008	Jobbra-tartási kötelezettségről a Duna 1668-1621. folyamkilométerek közti szakaszán (Gebot, die Fahrinnenseite zu halten, die auf der Steuerbordseite des Fahrzeugs liegt: 1668-1621)	2008.02.01.	2011.01.31.
01 du 2008 melleklet-01 du 2008	A magyarországi Duna-szakasz gázlóiról és hajóútszűkületeiről (Über die Fehltiefen und Fahrwasserengen an der ungarischen Donaustrecke)	2008.02.01.	2011.01.31
097 du 2007	A Schengeni megállapodás kapcsán létrejött határvizsgálat megszűnéséről és az azzal kapcsolatos változásokról a Duna komáromi szakaszán. (Änderung der Reede der Donaustrecke Komárom)	2007.12.21.	2010.12.21.
074 du 2007	A Duna 1460,870-1460,470 fkm jobb parti szelvényei között a hajóút középvonalaig horgonyzási-, parthoz kötési-, valamint veszteglési tilalom kerül elrendelésre.	2007.09.19	visszavonásig

3. sz. melléklet ADUKÖVIZIG észrevételezése a ZJ-T-hez



**ALSÓ-DUNA-VÖLGYI
KÖRNYEZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI IGAZGATÓSÁG**

6500 Baja, Széchenyi I. u. 2/C.

Tel.: 79/525-100 Fax: 79/325-212

e-mail: titkarsag@adukovizig.hu weblapcím: www.adukovizig.hu

Ikt. szám: 1016-002/2010.

Ügyintéző: Kaiser László
Bányai Dániel

Tárgy: zárójelentés tervezet véleményezése

Melléklet:

Hiv. szám: HFO/63/2/2010

Irányítás: Barnácz István

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

Mészáros László úr
főigazgató

Budapest
Pf. 62
1675

Közlekedésbiztonsági Szervezet	
1185 Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtér I. terminál	
Iktatás dátuma:	2010. júli. 20.
Iktatószám:	HFO/63/2/2010
Érkeztetőszám:	KBSZ-ERK/2275/2010
Ügyintéző:	Lamaca M. K.
Mellékletek száma:	

Tisztelt Főigazgató Úr!

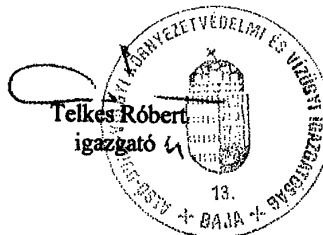
A HFO/63/2/2010 iktatószámú levél mellékleteként küldött 2009-020-6 számú súlyos víziközlekedési baleset Zárójelentés-tervezetével kapcsolatban az alábbi észrevételeket tesszük:

- A 031 taj/2004 a Duna hajózási jelzéseiről szóló tájékoztatóban tévesen szerepelnek a bajai Duna-híd hegy- és völgymenti hídnírlásainak szélességét jelző táblák, melyek helyesen a hídon D.2. jelű táblákkal van kijelölve. A fenti tájékoztatóban szereplő A.10. jelű táblák a hídon nem voltak kihelyezve korábban sem.
- Nautikai szempontból nem helyes A.10. jelet kihelyezni erre a hídra, azért hogy a hajók vezetői saját hajójuk manőverképessége, valamint a helyi meder és áramlásviszonyok figyelembe vételével az amúgy is szűk keresztmetszetben minél nagyobb szélességű helyet (a kellő „felkapaszkodás” érdekében) igénybe tudjanak venni a hídnírláson való áthajózáskor.
- A BA2009-020-6-02 ajánlással kapcsolatosan: a hídnírlások adatait a vonalvizsgálóval rendelkező hajóvezetőknek tudniuk kell, egyébként ezeket az adatokat számos kiadvány (Duna-bizottság Hídalbír, Kilométermutató, WESKA évkönyvek stb.) tartalmazza.

Javasoljuk, hogy az adott évi hajóút-kitűzési tervtárgyaláson elfogadott bójajegyzéket jelentesse meg a Nemzeti Közlekedési Hatóság a Hajósoknak Szóló Tájékoztatóban.

Baja, 2010. július 20.

Üdvözzel:



4. sz. melléklet MÁV Zrt Pályafenntartási Alosztály észrevételezése a ZJ-T-hez

Tisztelt Barnácz István!

Egyéb elfoglaltság miatt a fenti tárggyal kapcsolatban 2010. július 28-ára összehívott záró beszélgetésre nem áll módomban elmenni.

Telefoni beszélgetésünk alapján a Baja Tűr István Duna-hídon lévő hajózási jelzésekkel kapcsolatban az alábbi tájékoztatást adom.

A zárójelentés-tervezetben meglepett, hogy a Baja Duna-hídnál, a 31/Taj/2004. sz. Hajósoknak szóló tájékoztató 3. sz. mellékletében az A.10. jelű táblát tüntették fel, nem pedig a D.2 jelűt, ami ténylegesen kihelyezésre került.

Mellékelem a Magyar Közút Nonprofit Zrt-nél fellelt 10330/1999 sz. Közlekedési Főfelügyelet Hajózási Felügyelet Határozatát, ami visszavonásig érvényes. A visszavonásról tudomásunk nincs. Telefonon már felvettem a Hajózási Felügyelettel a kapcsolatot, hogy szíveskedjenek hivatalos formában rendezni ezt a félreértést.

Ezt a tájékoztatást levél formátumban is elküldjük Önöknek

Kecskemét 2010.07.26

Köszönettel: Antal Tibor
Hídász szakaszmérnök
MÁV Zrt Pályafenntartási Alosztály Kecskemét
06-307383079
Antalt.@mavrt.hu

KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET

Hajózási Felügyelet

Hajózási Felügyelet

Budapest, VI., Teréz krt. 62.

Levelezési cím: 1289 Bp. 62. Pf. 102

Telefon: 331-2776 Fax: 331-1412

Bács-Kiskun Megyei Állami Közútkezelő Rt.	
Ügvratszám:	
Érke: 1993.02.09.	
Melléklet:	1. melléklet → FF

Ikt.sz.: 10320 /1999.

Molnár Tamás

Tárgy: Vízközlekedés irányítására
szolgáló jelzés fennmaradá-
si és üzemeltetési engedély**HATÁROZAT**

A Pont Terv Rt. által benyújtott tervek és kérelem és az üzemeltető megnevezés alapján az alábbi feltételekkel a

fennmaradási és üzemeltetési engedélyt

kiadom.

Az üzemeltető (engedélyes) a Bács-Kiskun megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság (6000 Kecskemét, Bocskai u. 5.)

Jelen üzemeltetési engedély vonatkozik a Duna 1480 fkm szelvényben elhelyezkedő Bajai Duna-hídon elhelyezett és annak hajózónyílásainak, valamint a pót hídníylás megjelölésére szolgáló, a 27/1993.(IX.23)KHVM sz. rendelet mellékleteként közzétett Hajózási Szabályzatban előírt hajózási jelzések üzembe helyezésére.

A jelzések a következők :
(bal parttól számítva)

II. hídníylás (hegymeneti):

- A.1 nappali és éjszakai jelzések a víz folyás felőli oldalon
- D.1.b) és D.2 nappali és éjszakai jelzések a víz folyás alóli oldalon

III. hídníylás (völgymeneti):

- A.1 nappali és éjszakai jelzések a víz folyás alóli oldalon
- D.1.b) és D.2 nappali és éjszakai jelzések a víz folyás felőli oldalon

IV. hídníylás (tartalék völgymeneti):

- A.1 nappali és éjszakai jelzések a víz folyás alóli oldalon
- D.1.b) és D.2 nappali és éjszakai jelzések a víz folyás felőli oldalon

A IV. hídníylás jelzései kiépítésre kerülnek, de csak a Hajózási Felügyelet külön engedélyének megkötése után lehet kihelyezésüket elvégezni.

Az Engedélyes köteles betartani:

1. A táblák méretének legalább 1m x 1m-esnek kell lenni,
2. a hátoldalukon fel kell tüntetni a tulajdonos vagy üzemeltető nevét, címét és telefonszámát.
3. A hídon elhelyezett és az üzemeltetése alá tartozó nappali és éjszakai jelzések meglétét, állapotát, láthatóságát - egységesen állapotát - rendszeres időközönként ellenőrizni. Az ellenőrzésen tapasztaltakat a hídnaplóba vagy más erre rendszeresített naplóba bejegyezni köteles és az ellenőrzést végző hatóság képviselőjének kérésére bemutatni.
4. Az esetlegesen tapasztalt hiányosságokat az Engedélyes vagy az általa megbízott képviselője köteles 2 napon belül megszüntetni, ill. kijavítani.

Engedélyem visszavonásig érvényes!

Az engedély a hajózási hatósági eljárások díjairól szóló 40/1998.(XII.23.)KHVM KHVM rendelet mellékletének 22. pontja alapján díjköteles!

A határozat ellen a kézhezvételt követő 15 napon belül a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumnak (KHVM) címzett, de a Közlekedési Főfelügyeletnél 2 példányban benyújtandó - a 25/1997.(XII.12.)KHVM rendelet 2.§. (1) pontja alapján díjköteles, a KHVM gazdálkodó szervezete 10032000-01465464-00000000 számú költségvetési számlájára befizetett - fellebbezésnek van helye.

Indokolás:

A Pont-Terv Rt. kérte a Bajai Duna-híd megjelölésére szolgáló hajózási jelzések üzembe helyezésének engedélyezését. A kérelemhez mellékelte a Közép-Duna-Völgyi VIZIG és a Dunai Vízügyi Rendészeti Kapitanyság szakhatósági állásfoglalását. A hídon elhelyezett jelzéseknek, a vízi közlekedésben résztvevők biztonságára való tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint határoztam.

Határozatomat az 1981.évi I. számú törvény 42.§-ának (1) bekezdésében foglaltak alapján az 5/1974.(V.21.)KPM számú rendelet 2.§. (1) pontjában, valamint a 27/1993.(IX.23.)KHVM számú rendelet mellékleteként megjelent Hajózási Szabályzat alapján eljárva hoztam meg.

Budapest, 1999. március 19.

 **Matics Imre**
osztályvezető

A határozatot kapták:

1. Engedélyes (törtivevényes)
2. Dunai Vízügyi Rendészeti Rendőrkapitanyság (1352 Budapest 52. Pf. 19.)
3. Alsó-Duna-Völgyi VIZIG (6500 Baja, Széchenyi u. 2/c.)
4. Pont -Terv Rt. (1119 Budapest, Théri Károly u. 3-5)
5. HF HKO
6. Irattár