



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-039-6

Rendkívüli hajózási esemény

Baja Türr István híd /1480+200 fkm/

2009.június 30.

Vontatóhajó

ANR 257

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 tervezethez a törvényben megszabott határidőn belül észrevétel nem érkezett, ezért a Zárójelentés a tervezethez képest nem tartalmaz változásokat.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
ms.	motoros
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		rendkívüli hajózási esemény
Vízi jármű	gyártója	Santieur Naval Giurgiu
	típusa	vontatóhajó
	lobogója	román
	lajstromjele	ANR 257
	gyári száma	77
	tulajdonosa	CFNR Navrom S.A
	üzembentartója	CFNR Navrom S.A
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2009.06.30. 21:38 LT
	helye	Baja /Türr István híd /1480 + 200 fkm/
Eset kapcsán	elhunytak száma	nincs
	súlyos sérültek száma	nincs
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem sérült
Lajstromozó állam		Román Köztársaság
Lajstromozó hatóság		ANR Autoritea Navale Romania
Gyártást felügyelő hatóság		nem ismert
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. június 30-án 21 óra 38 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. június 30-án 21 óra 55 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2009. június 30-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a rendkívüli hajózási eseményt követő napon, a helyszínen meghallgatta a hajó személyzetét, fényképeket készített a helyszínről és a vízi járművekről. A rendőrségi jegyzőkönyvet áttanulmányozta.

Az eset rövid áttekintése

A román lobogó alatt hajózó Sacele ms vontatóhajó völgymenetben haladt egy-egy uszályal az oldalaira felcsatolva, Mohács felé. A bajai hídhöz érve, részben a megáradt folyó nagy sodrása miatt, részben a korlátozott manőverképessége miatt a bal oldalára felcsatolt uszályal nekiütközött a híd völgymeneti hídnyílásának bal oldali tartógerendájának. Az uszály kormányállásának teteje részben összetört. A hídban nem keletkezett kár.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A román lobogó alatt hajózó Sacele ms két üres uszályal 14 óra 30 kor indult völgymenetben Hartáról, Mohács rendeltetési kikötő felé. A vízállás az adott napon rendkívül magas volt. (Lásd 4. ábra). A hajó bal oldalára az ANR 456, a jobb oldalára az ANR 470 uszály volt felcsatolva. Az 1490-es folyamkilométerhez érve a látási viszonyok leromlottak –besötétedett és az idő is párás volt, - így a hajó vezetője bekapcsolta a radart, és annak a segítségével hajóztak tovább. A bajai Türr István híd közelébe érve a hajó kapitánya rádióan hallotta, hogy a híd alatt kb. 100 m-re lévő kikötőponttól a bolgár lobogó alatt hajózó Toma ms egy mellévelt bárkával fordítási manőverbe kezd. A két hajó vezetője rádióan előzetesen megbeszélte a manőver részleteit. A völgymenetben haladó Sacele ms, a másik hajó manővere miatt a hajóút bal szélére húzódott. A folyó magas vízállása miatt a víz sodrása még tovább tolta a karavánt a bal part irányába. Így, amikor a hajó az uszályokkal a híd völgymeneti hídnyílásába ért, a parancsnok hiába próbált ellenkormányzással korrigálni, a bal oldalára felcsatolt uszály kormányállásával nekiütközött a híd tartógerendája alsó részének. Az ütközés – mely 21 óra 10 perckor következett be - során személyi sérülés nem történt, de az ANR 456-os uszály kormányállásának a teteje összetört. Az eseményt követően a hajó vezetője azonnal értesítette a hatóságokat. A katasztrófavédelem ügyeletes elrendelte a vasúti forgalom leállítását a hídon, hiszen ekkor még nem tudta, hogy a híd mekkora sérülést szenvedett az ütközés során. Az éjszaka folyamán a MÁV Zrt képviselőjével a területi hídmérnök megvizsgálta a híd sérülését, és mivel az csak jelentéktelen volt, ezért a vasúti forgalmat 02 óra 30 perckor újra elindították a hídon. A hajó 22 óra 30 perckor érkezett Mohácsra.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	4	0	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az ANR 456 uszály kormányállásának teteje az ütközés során összetört.

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 (Sacele ms)

Kora, neme, állampolgársága		58 éves, férfi román
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	az adott kategóriára érvényes volt
	Egészségügyi alkalmasság	2011
	Egyéb szakmai bizonyítvány	belvízi rádiókezelő / radarkezelő

Behajózás ideje	Utolsó 12 hónapban	-
	Behajózás ideje	2009.06.16.-

1.5.2 Az üzemvezető

Kora, neme, állampolgársága		40 éves, férfi román
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	az adott kategóriára érvényes volt
	Egészségügyi alkalmasság	2012
	Egyéb szakmai bizonyítvány	-
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	-
	Utolsó 12 hónapban	-
	Behajózás ideje	2009.06.16.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az eset szempontjából nincs jelentősége ezért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai (Sacele ms)

Gyártás helye	Giurgiu
Gyártás éve	1977
Utolsó szemle helye, ideje	Galati 2009.01.21.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2013.10.17.

1.6.1 A hajótest adatai

Hossza: 33.37 m Szélessége:6.30 m Merülése:1.65 m

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Gyártás éve		1977
Gyártó		SKL Magdeburg
Típus		1x6NVD48A-24 408 kW
Üzemidő		-
Üzemidő	Utolsó nagyjavítás óta	-
	Utolsó karbantartás óta	-

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai(Sacele)

Üres tömeg	238 T
Üzemanyag tömege	11000.- kg
Rakomány tömege	nincs
Összesen	249 t
Teljes vízkiszorítás	238 T
Megengedett legnagyobb merülés	1,65 m
Merülés a baleset idején	1.60 m

1.7 Meteorológiai adatok

A rendkívüli hajózási esemény idején a helyszínen párás,sötét szélcsendes idő volt.

1.8 Navigációs berendezések

A hajó navigációs berendezései üzemképes állapotban voltak. A radar működött.

1.9 Összeköttetés

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

1.10 Kikötői adatok

Az eset nem kikötőben történt.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt és nem is előírás.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A rendkívüli hajózási esemény során roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során személyi sérülés nem történt.

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 hajó kapitánya rendelkezett az egész Dunára érvényes vonalvizsgával, valamint radarhajós képesítéssel. A hajó jó műszaki állapotban volt. Navigációs berendezései működőképesek voltak. A radar, melyet a kapitány, tekintettel a korlátozott látási viszonyokra, használt is, kifogástalanul működött. Mikor a bajai híd közelébe érve rádióan értesült arról, hogy egy másik hajó manőverezni kezd akkor a völgymenetben hajózó kötelék a hajóút bal oldalára húzódva haladt be a völgymeneti hídnál, hogy elegendő hely álljon rendelkezésre a híd alatt manőverező bolgár hajónak. A rendkívül magas vízállás, és a folyó kanyarulati íve miatt a folyó sodrása a köteléket túlságosan közel sodorta a völgymeneti hídnál bal oldali hídpilléréhez. A kapitány ugyan ellenkormányzással próbálta megakadályozni az ütközést a híddal, de erre már nem volt elég hely, így a hajó bal oldalára felcsatolt uszály kormányállásának a tetejével nekiütközött a híd tartógerendájának. A baleset bekövetkezéséhez hozzájárulhatott az a tény is, hogy a vontatóhajó manőverképessége korlátozott volt ebben az esetben, hiszen mindkét oldalára egy-egy uszály volt felcsatolva.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A hajó kapitánya, bár rendkívül nagy hajózási tapasztalattal rendelkezett, jelen esetben túl nagy kockázatot vállalt, amikor ilyen magas vízállásnál és kedvezőtlen látási viszonyoknál ezzel a kötelékkel úgy kezdett a híd meghajózásába, hogy ezzel egy időben a híd közelében egy másik hajó is manőverezett.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2010. április 19.

Kiss László
Vb vezetője

Wimmer Gábor
Vb tagja



1. ábra: A vontatóhajó az uszályokkal az oldalain



2. ábra: A sérült kormányállás

Állomás kód: 442031			Vízállás 06 GMT								17. oldal	
Állomás név: Baja			[cm]								m é r t	
Folyó név: Duna			Listázás: 2010-Jan-02 11:39:54								év: 2009.	
NAP	JAN	FEB	MÁR	ÁPR	MÁJ	JÚN	JÚL	AUG	SZE	OKT	NOV	DEC
1	339	203	240	482	406	464	832	405	227	149	257	195
2	233	198	246	554	421	467	847	375	282	141	243	188
3	209	190	312	595	436	480	861	353	289	141	224	184
4	190	182	386	607	433	469	870	341	260	140	202	183
5	179	173	424	628	419	438	863	324	237	135	192	189
6	175	168	448	657	408	411	839	312	230	133	205	203
7	169	169	476	677	399	...	811	382	253	132	238	210
8	162	177	529	688	394	353	784	489	336	127	266	206
9	153	183	574	698	391	333	757	502	384	117	281	206
10	146	190	597	706	396	330	736	473	367	112	275	206
11	141	215	604	710	403	349	723	437	334	115	263	209
12	141	245	608	708	404	356	704	401	298	123	256	224
13	133	258	609	705	407	348	670	374	269	135	243	254
14	117	266	612	702	415	333	626	374	249	145	241	294
15	115	280	609	692	433	314	581	383	257	159	259	326
16	120	281	613	675	469	300	537	372	270	189	265	334
17	125	259	618	651	495	284	496	356	268	219	252	324
18	128	230	614	629	506	269	466	348	273	233	229	301
19	131	209	611	612	507	270	444	340	278	224	217	278
20	135	201	606	599	493	303	434	311	271	213	214	260
21	130	197	587	586	480	332	471	285	265	220	211	246
22	121	188	557	570	486	343	555	264	258	234	215	236
23	123	178	526	556	494	387	595	254	246	240	221	226
24	134	175	493	542	485	444	596	238	229	242	215	209
25	170	175	457	521	467	475	568	235	208	244	204	195
26	205	174	427	498	452	560	527	246	194	259	199	212
27	225	190	421	479	448	654	492	259	186	289	206	258
28	225	220	418	457	453	724	486	253	183	309	202	313
29	222		408	430	456	773	486	237	171	305	199	370
30	221		411	413	454	807	463	222	160	288	200	380
31	211		435		460		431	214		271		358
Átlag:	168	206	499	600	444	426	630	334	257	193	229	250
Min.:	115	168	240	413	391	269	431	214	160	112	192	183
Max.:	339	281	618	710	507	807	870	502	384	309	281	380

Évi á t l a g : 354 cm
minimum : 112 cm

maximum : 870 cm

3. ábra: A vízállás az adott napon 807 cm



4. ábra: A bajai Türr István híd



5. ábra: Az ütközés helye a hídon