



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-044-6 SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Vác, Duna 1680,5 fkm
2009. július 17.**

**Kabinos személyhajó / kisgéphajó
7001704 / H-10687-30**

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: Kbv.),
- a súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006 (II. 27) GKM rendelet,
- illetve a Kbv. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a rendkívüli hajózási eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az A.849 IMO Code-ban (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen Zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen Zárójelentés

alapjául a Vb által készített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű My Story ms	gyártója	Bodewes Millingen-Millingen A/D RIJN
	típusa	kabinos személyhajó (szállodahajó)
	lobogója	holland
	lajstromjele	29854 B 2007 /Bemmel
	gyári száma	-
	tulajdonosa	My Story B. V. De Houtakker 36 6681 CW Bemmel Nederland
	üzembentartója	My Story B. V. De Houtakker 36 6681 CW Bemmel Nederland
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2009. július 17. 16 óra 30 perc
	helye	Vác, Duna 1680,5 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A személyhajó kis mértékben sérült meg festékleverődés, karcolóadás a külső lemezelésen
Lajstromozó állam		Hollandia
Lajstromozó hatóság		Commissie Van Deskundigen Rijnvaart
Gyártást felügyelő hatóság		Commissie Van Deskundigen Rijnvaart
Vízi jármű Kisgéphajó	gyártója	MHD Váci Gyáregysége
	típusa	Rocsó / E házilag felépítménnyel
	lobogója	magyar
	lajstromjele	H-10687-30
	gyári száma	-
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	ua.
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2009. július 17. 16 óra 30 perc
	helye	Vác, Duna 1680,5 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A kisgéphajó elsüllyedt, nem találták meg a búvárok, megsemmisült
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		NKH elődje Hajózási Főfelügyelet
Gyártást felügyelő hatóság		NKH elődje Hajózási Főfelügyelet
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. július 17-én 16 óra 50 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. július 17-én 16 óra 55 perckor jelentette a KBSZ ügyelet vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2009. július 17-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Nagy Balázs	baleseti helyszínelő
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

A Vb vezetésére eredetileg Barnácz István volt megbízva, de 2009. szeptember 17-én Wimmer Gábor lett kijelölve a Vb vezetésére.

Nagy Balázs baleseti helyszínelő időközben már nem tagja KBSZ szervezetének, helyette új Vb-tag nem lett kinevezve.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a helyszínre 2009. július 17-én 18 óra 40 perckor érkezett, a szállodahajó parancsnokát és a kisképhajó vezetőjét meghallgatta, arról jegyzőkönyvet, valamint a helyszínen fényképfelvételeket készített. A Vb a vizsgálatot saját jegyzőkönyvei, fényképfelvételei és a Nagymarosi Vízirendészeti Őrs jelentései, jegyzőkönyvei, fényképfelvételei alapján folytatta le.

Az eset rövid áttekintése

A My Story ms szállodahajó hegymenetben haladt, Budapestről indult Vác térségében, amikor a Duna 1680,5 fkm-nél egy motorcsónak közlekedett vele párhuzamosan, a hajótól kb. 40 m-re. A kisképhajó a szállodahajóval párhuzamosan haladt a part-éltől kb. 15 m-re, és a Duna 1680,5 fkm-nél a kisképhajó hajóvezetője úgy döntött, hogy megfordul hegymenetből völgymeneti irányba. A fordulás közben, ill. közvetlen előtte bekövetkezett műszaki hiba, vagy uszadék beszorulása miatt, a kormányberendezés üzemképtelenné vált. A kisképhajó fordulás közben a szállodahajó far részénél az oldalának ütközött. A szállodahajóban jelentéktelen kár keletkezett, a kisképhajó orra azonban egy perembe beakadt, emiatt oldalra billent, a far része lenyomódott, felborult és elsüllyedt. A kisképhajó vezetője ki tudott úszni a part közelébe, ahol felvette egy másik kisképhajó. A baleset után megkezdték a kisképhajó keresését, és másnap is folytatták a Fővárosi és a Váci Tűzoltó parancsnokság szakemberei, valamint a Vízügyi Környezetvédelmi Központi Igazgatóság felügyelete alá tartozó KDVI I-es szakaszmérnökség kitűző hajója is két alkalommal kereste az elsüllyedt kisképhajót, de a keresés minden esetben eredménytelen maradt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A My Story ms kabinos személyhajó Budapestről indult 14 órakor, hegymenetben haladt Visegrád felé 14 főnyi személyzettel és 167 főnyi utassal. A Duna 1680,5 fkm-nél Vác térségében a szállodahajó mellett párhuzamosan haladt a H-10687-30 nyilvántartási számú kishéphaajó, és kb. 16 óra 45 perc-kor a kishéphaajó vezetője úgy döntött, hogy megfordul hegymenetből völgymeneti irányba.

A kishéphaajóban csak a hajó vezetője tartózkodott, mentőmellényt nem viselt, ez számára nem is volt kötelező, mert tudott úszni, de a hajóban elmondása szerint 6 db mentőmellény volt elhelyezve.

Az egész ország területén az időjárás már napok óta rendkívül meleg, párás, fülledt volt, aznap délutánra már 3. fokozatú hőségriadót jelzett előre az Országos Meteorológiai Szolgálat.

A kishéphaajó kb. 35-40 m-re a szállodahajó jobb oldalától és a part éltől kb. 15 m-re haladt, amikor megkezdte a fordulást. A fordulás közben észlelte a kishéphaajó vezetője, hogy a hajó kormány szerkezete nem működik. A kishajó vezetőjének elmondása szerint a kishajó már elfordult és a kormány szerkezet ekkor mondta fel a szolgálatot, mert a fordulást már nem tudta befejezni, és emiatt nekiütközött a My Story ms szállodahajó jobb oldalának a hajó far részénél.



1. sz. ábra: A My Story ms sérülése

Az ütközés után a kishéphaajó orr része beleakadt a szállodahajó acél dörzsütköző részének alsó peremébe, és a kishajót hátrafelé kezdte tolni hegymeneti irányban. A feltorló hullámok a kishajó far részét azonnal lenyomták, az hamar megtelt vízzel majd a kishéphaajó felborult és elsüllyedt.

A szállodahajó személyzete nem vette észre, hogy baleset történt, folytatta útját és csak a vízrendészet értesítése alapján szereztek tudomást a súlyos víziközeledési balesetről.

A hajó vezetője a borulás következtében a vízbe esett, de ki tudott úszni a part közelébe. A partra jutásban segítette őt egy közelben tartózkodó másik kisgéphajó azonnal a vízbeesett ember segítségére sietett.

A hatóságokat egy, a parton tartózkodó szemtanú értesítette. A rövidesen kiérkező Fővárosi és Váci Tűzoltóság szakemberei megkezdték a kisgéphajó keresését a folyómederben. A nap folyamán még a helyszínre érkezett a Vízügyi és Környezetvédelmi Központi Igazgatóság alárendeltségébe tartozó KDVI I-es szakaszmérnökség kitűző hajója is és bekapcsolódott a keresésbe. A tűzoltóság és a kitűző hajó is több alkalommal kereste az elsüllyedt kisgéphajót, de a keresés minden esetben eredménytelen maradt.

1.2 Személyi sérülések

1.2.1 (My Story ms)

Sérülések	Személyzet	Utassok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	14	167	-

1.2.2 Személyi sérülések (H-10687-30 kisgéphajó)

Sérülések	Személyzet	Utassok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	1	0	-

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A My Story ms szállodahajón kismértékű festékleverődés, karcolódás keletkezett, a H-10687-30 jelzésű kisgéphajó elsüllyedt és megsemmisült. Mivel a kisgéphajó eltűnt, így a kormányserkezet esetleges hibáját sem lehetett megvizsgálni, annak okát megállapítani.

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 (My Story ms)

Kora, neme, állampolgársága		48 éves, szerb férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Sulina-Rotterdam (Duna, Duna-csatotna-Majna-Rajna)
	Egészségügyi alkalmasság	érvényes
	Egyéb szakmai bizonyítvány	radar és rádiós vizsga

1.5.2 A vízi jármű vezetője (H-10687-30 kisképhajó)

Kora, neme, állampolgársága		34 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	érvényes volt a baleset idején
	Egészségügyi alkalmasság	érvényes volt a baleset idején
	Egyéb szakmai bizonyítvány	-

1.6 Az úszólétesítmény adatai

1.6.1 My Story ms

Gyártás helye	Bodewes Millingen-Millingen A/D RIJN
Gyártás éve	1971
Utolsó szemle helye, ideje	Gravenhage, 2007. október 15.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2010. január 23.

1.6.2 H-10687-30 kisképhajó

Gyártás helye	MHD Váci Gyáregység
Gyártás éve	Nem ismert, 1995. szeptember 04-én vette nyilvántartásba a Hajózási Főfelügyelet
Utolsó szemle helye, ideje	2006. július 21.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2010. július 19.

1.6.3 A hajótest adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3.1 A vízi járművek főmotor adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A meghibásodott berendezés adatai

1.6.4.1 My Story ms

A szállodahajón nem hibásodott meg berendezés.

1.6.4.2 H-10687-30 kisképhajó

A kisképhajó kormány szerkezete a hajóvezető elmondása szerint meghibásodott, azonban a hajó eltűnése miatt, a hiba konkrét okát nem lehetett megállapítani.

1.6.5 A vízi jármű terhelési adatai

1.6.5.1 My Story ms

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

1.6.5.2 H-10687-30 kisgéphajó

Üres tömeg	400 kg
Üzemanyag tömege	40 kg
Szállítható utasok száma	6 fő (450 kg)
Felszerelések tömege	30 kg
Összesen a baleset idején	620 kg
Teljes vízkiszorítás	920 kg
Megengedett legnagyobb merülés	0,15 m
Merülés a baleset idején	-

1.7 Meteorológiai adatok

- A baleset napján – ill. azt megelőzően a héten – száraz nyári idő volt a térségben: forró, napos, alig gomolyfelhős, gyenge (itt D-ies) légmozgással.
- A baleset időpontjában Vácott, a vízpart közelében is 34°C(!) volt, ami errefelé éghajlati csúcs közeli érték. Továbbá ez meghaladja a 32°C-ot, az ún. másodfokú hő-stressz küszöbértékét (az emberi bőr hőmérséklete, nem keverendő a hőségriadó fokozatokkal), s azt akkorra már legalább három órája átlépte. A páratartalom a szárazföld felett 39%-os volt – ilyen magas léghőmérsékletnél már a 35% feletti páratartalom is fülledtség-érzetet okoz, s így még magasabb, 35°C-os hőérzetet. (Igaz, hogy a víz felett kissé hűvösebb a levegő, de ugyanakkor fülledtebb is.)
- A rendkívüli forróság már napok óta tartott: a hőmérséklet napi csúcscsértéke már ötödik napja lépte át a 32°C-os értéket; a napi közép-hőmérséklet pedig – amihez meg a hőségriadót kötik – már harmadik napja volt magasabb 27°C-nál, a 2. fokozatú hőségriadó küszöbértékénél; sőt, aznap már fennállt 3. fokozatú (legmagasabb) hőségriadó feltétele is. (Az Országos Tisztifőorvos az Országos Meteorológiai Szolgálat előrejelzése alapján már a baleset előtt két nappal, 15-én kihirdette a 2. fokozatú hőségriadót, és 16-18-ára – előre – a 3. fokozatút is.)
- E napok óta tartó rendkívüli hőségnek az emberi szervezetre gyakorolt terhelő hatása nem hagyható figyelmen kívül a balesetben.
- A látási viszonyok a súlyos víziközlekedési baleset időpontjában jók voltak, (derült, nyári napfényes, meleg időjárás)
- Vízállás Vácánál: 221 cm
- Vízhőfok Vácánál: 20,8 °C

1.8 Navigációs berendezések

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

1.9 Összeköttetés

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

1.10 Kikötői adatok

A kikötő paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A keletkezett roncs eltűnt.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély alakult ki, a felborult és elsüllyedt kishéjásos hajó vezetőjének, bár nem viselt mentőmellényt, sikerült a part közelébe úsznia, ahol egy másik kishéjásos hajó kimentette, így 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 Az eseményhez kapcsolódó jogszabályok

„Melléklet a 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelethez

HAJÓZÁSI SZABÁLYZAT

I. RÉSZ

ÁLTALÁNOS BELVÍZI HAJÓZÁSI SZABÁLYOK

1. Fejezet

1.04 cikk - Kötelező gondosság

1. A hajónak mindenkor biztonságos sebességgel kell haladnia.
2. A hajó vezetőjének a Szabályzat külön rendelkezése hiányában is meg kell tennie a kötelező gondosságból és a bevált szakmai gyakorlatból fakadó valamennyi óvintézkedést, hogy elkerülje különösen:
 - az emberéletet fenyegető veszélyt,
 - a hajókban vagy úszóanyagok kötelékeiben, partban és a hajóútban vagy annak közvetlen közelében levő bármilyen műtárgyban, illetve berendezésben okozott kárt,
 - a hajózási akadályok előidézését;
 - lehetőség szerint a környezet szennyezését.

6. Fejezet

HAJÓZÁSI SZABÁLYOK

6.13 cikk - Fordulás

1. A hajó csak akkor fordulhat meg, ha meggyőződött arról, hogy más hajók mozgása ezt veszély nélkül lehetővé teszi és más hajó nem kényszerül menetiránya és sebessége hirtelen megváltoztatására."

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A súlyos víziközlekedési balesetben érintett szállodahajó és a kiscgéphajó érvényes hajózási és üzemképességi okmányokkal rendelkezett, a szállodahajó kapitánya és a kiscgéphajó vezetője rendelkeztek a szükséges képesítéssel, és azok érvényessége is rendben volt a baleset idején.

A kiscgéphajó vezetőjének meghallgatásakor a Vb jegyzőkönyvben rögzítette az ott elmondottakat. Ebben szerepel a hajóvezető elmondása szerint „fordulás közben észrevettem, hogy kb. 30 m-re előttem egy szállodahajó halad hegymenetben”. A Vb véleménye szerint a kiscgéphajó vezetőjének már a fordulási manőver megkezdését megelőzően meg kellett volna győződnie arról, hogy van-e nagyhajó vagy egyéb más közlekedő hajó a közelben, és a fordulás biztonságosan végrehajtható-e? Ha a kiscgéphajó vezetője erről idejében meggyőződik, akkor még lett volna lehetősége mérlegelni, hogy a fordulást azonnal megkezdje, vagy megvárja, amíg a nagyhajó elhalad mellette.

A kiscgéphajó vezetője tudott úszni, nem viselt mentőmellényt a baleset idején, mely számára ugyan nem volt kötelező, de a biztonság fokozása érdekében mindenképpen növeli a túlélési esélyeket. A vízbe esés után a kiscgéphajó vezetőjének sikerült a part közelébe úsznia, és ott egy közelben tartózkodó másik kiscgéphajó felvette őt.

A kiscgéphajó vezetőjének figyelmét, koncentrátságát befolyásolhatta a napok óta tartó rendkívüli meleg időjárás, bár nyilatkozatában erre nem hivatkozott, de a kockázati tényezők között mindenképpen szerepe van.

Vélhetően a baleset elkerülésére lett volna lehetősége a kiscgéphajó vezetőjének, ha nem kezdi meg a fordulást, amíg a nagyhajó teljesen el nem halad mellette, ill. ha a kormány szerkezet meghibásodásának észlelésekor gyors döntést hoz olyan intézkedésre, mellyel a baleset esetleg még elkerülhető, pl. a kormányhiba észlelésekor a motor gázkar azonnali „0” állásba tételével, egyidejűleg megkísérelve a motor hátra-menetbe kapcsolását.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A kiscgéphajó vezetője nem vette figyelembe a Hajózási Szabályzat több pontját, (I. rész Általános belvízi hajózási szabályok 1. Fejezet 1.04 cikk - Kötelező gondosság 2 pontja; 6. Fejezet Hajózási szabályok 6.13 cikk - Fordulás 1. pontja) amely végül a súlyos víziközlekedési balesethez vezetett.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

Az érvényes okmányokkal és képesítéssel rendelkező kiscgéphajó vezetője a Hajózási Szabályzatban előírt szabályok maradéktalan betartásával ill. a fordulási manőver megkezdésekor az ide vonatkozó szabályok betartásával, kellő óvatossággal és körültekintéssel elkerülhette volna a súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezését, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

5. MELLÉKLETEK

- Rövidítések
- Fényképfelvételek

Budapest, 2010. szeptember 02.

Barnácz István
Vb tagja

Wimmer Gábor
Vb vezetője

Sárközi Szilárd
Vb tagja

MELLÉKLET: MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

fkm	folyamkilométer
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KDVI	Közép-Dunavölgyi Vízügyi Igazgatóság
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



2. sz. ábra: Az elsüllyedt kisgéphajó előlnézeti képe



3. sz. ábra: Az elsüllyedt kisgéphajó oldalnézetből



4. sz. ábra: A My Story ms-ról a helyszínen készült kép



5. sz. ábra: A My Story ms.



6. sz. ábra: A My Story ms-ról korábban készült kép.