



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2010-018-6 SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Duna 1375 fkm
2010.március 25.**

**tolóhajó
Baja ms 01354**

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a rendkívüli hajózási esemény okának, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen vizsgálatot

- a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény,
- a Londonban 1974. november hó 1. napján kelt „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi Jegyzőkönyv „(SOLAS 1974/1978.)” kihirdetéséről szóló 2001. évi XI. törvény,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.),
- a súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006. (II. 27) GKM rendelet,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 2005.évi CLXXXIV. törvény 1. § (2) bekezdésén alapul, mivel a baleset szerb területen történt.

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.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket. A Zárójelentés –tervezethez a címzettek részéről a törvényben meghatározott időn belül észrevétel nem érkezett, így a zárójelentés tartalmát változatlan formában közöljük.

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		Súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	ZTS Komarno
	típusa	tolóhajó
	lobogója	magyar
	lajstromjele	01354
	gyári száma	nincs
	tulajdonosa	Mahart Duna Cargo Kft.
	üzembentartója	Mahart Duna Cargo Kft.
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2010.03.25. 08:50 LT
	helye	Duna 1375 fkm Szerbia
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő
	súlyos sérültek száma	nincs
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott meg
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		NKH
Gyártást felügyelő hatóság		nem ismert
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

Az esetről a KBSZ késedelmesen, magánszemélytől szerzett tudomást és ez alapján kért tájékoztatást a hajó üzemeltetőjétől. A megkeresés alapján a KBSZ ügyeletére az esetet 2010. április 20-án 13 óra 00 perckor a MAHART Duna-Cargo Kft. képviselője jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2010. április 20-án 13 óra 05 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2010. április 20-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Barnácz István	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a súlyos víziközlekedési balesetről meghallgatta a baleset bekövetkezésekor szolgálatban lévő kapitányt, megtekintette a hajó okmányait, valamint áttanulmányozta a kapitány által a helyszínről készült rajzot. A Vb megpróbálta felvenni a kapcsolatot a szerb hatóságokkal, de azok nem reagáltak a megkeresésre.

Az eset rövid áttekintése

A magyar lobogó alatt hajózó Baja ms tolóhajó völgymenetben haladt négy terhelt bárkával Paksról Constantza (Románia) felé. A folyó 1375 fkm – nél a farával elsodort

egy a hajóútban lehorgonyzott csónakot, melyben két fő horgászott. Az eset következtében a csónak felborult, és a benne horgászó személyek a vízbe estek. Az egyik személy a vízbe fulladt, a másik megmenekült.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A magyar lobogó alatt hajózó Baja ms tolóhajó B üzemmódban, négy bárkájában összesen 4359,83 t kukorica, ill. búza rakománnyal völgyemenetben haladt Paksról Constantza felé.

A tolóhajó a szerb Duna- szakaszon az 1375 fkm-nél egy jobb kanyarban a hajóútban lehorgonyzott csónakot, - mely mindkét végénél le volt horgonyozva, és melyben a két személy horgásztevékenységet folytatott - fordulás közben felborította. A csónakban tartózkodó két személy a vízbe esett. A tolóhajó személyzete a balesetet követően mentőgyűrűket dobott a vízbe esett embereknek, valamint megállította a tolatmányt és azonnal jelentette a balesetet a hajó tulajdonosának, ill. az illetékes szerb hatóságoknak. A kapitányt baleset utáni alkoholszondás ellenőrzésnek vetették alá, mely negatív eredményt mutatott.

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A tolóhajó, ill. az általa tolt bárkák a baleset során nem sérültek meg.

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

Kora, neme, állampolgársága		61 éves, magyar férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Az adott kategóriára érvényes volt
	Egészségügyi alkalmasság	2015.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	Radarhajós, rádiókezelői

1.5.2 Az üzemvezető

Kora, neme, állampolgársága		42 éves, magyar férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Az adott kategóriára érvényes volt
	Egészségügyi alkalmasság	2012.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	-

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

A hajó személyzete összesen hét főből állt.

1.6 Az úszólétesítmény adatai (Baja ms)

Gyártás helye	Komarno
Gyártás éve	1988.
Utolsó szemle helye, ideje	2005. Komarno
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2010.12.31.

1.6.1 A hajótest adatai

Hossza: 35.87 m Szélessége: 11.19 m Merülése: 2.1 m

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

A vízi jármű terhelési adatai (Baja ms)

Üres tömeg	520 t
Üzemanyag tömege	45 t
Rakomány tömege	nincs
Összesen	565 t
Teljes vízkiszorítás	588 t
Megengedett legnagyobb merülés	2.1 m
Merülés a baleset idején	2.0 m

1.7 Meteorológiai adatok

A súlyos víziközlekedési baleset idején, a helyszínen jó látási viszonyok voltak.

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 esemény a Dunán az 1375 fkm-nél egy éles kanyarban történt, Szerbia területén.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt, és az nem is előírás. Automatikus hajóazonosító rendszer (AIS) üzemelt a hajón.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A súlyos víziközlekedési baleset során roncs nem keletkezett.

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

A súlyos víziközlekedési baleset során a csónakban horgászó két személy közül az egyik a csónak borulását követően a vízben elmerült és vízbe fulladt. Mentőmellény viselése megakadályozhatta volna a vízbefulladását.

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 Az esetre vonatkozó jogi szabályozások

A víziközlekedés rendjét meghatározó Hajózási Szabályzat, mely a Duna Bizottság ajánlásaira épül –mely minden tagállamra így Szerbiára is kötelező – egyértelműen megfogalmazza, hogy vesztegelni csak úgy szabad, hogy a hajózást ne akadályozza..

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

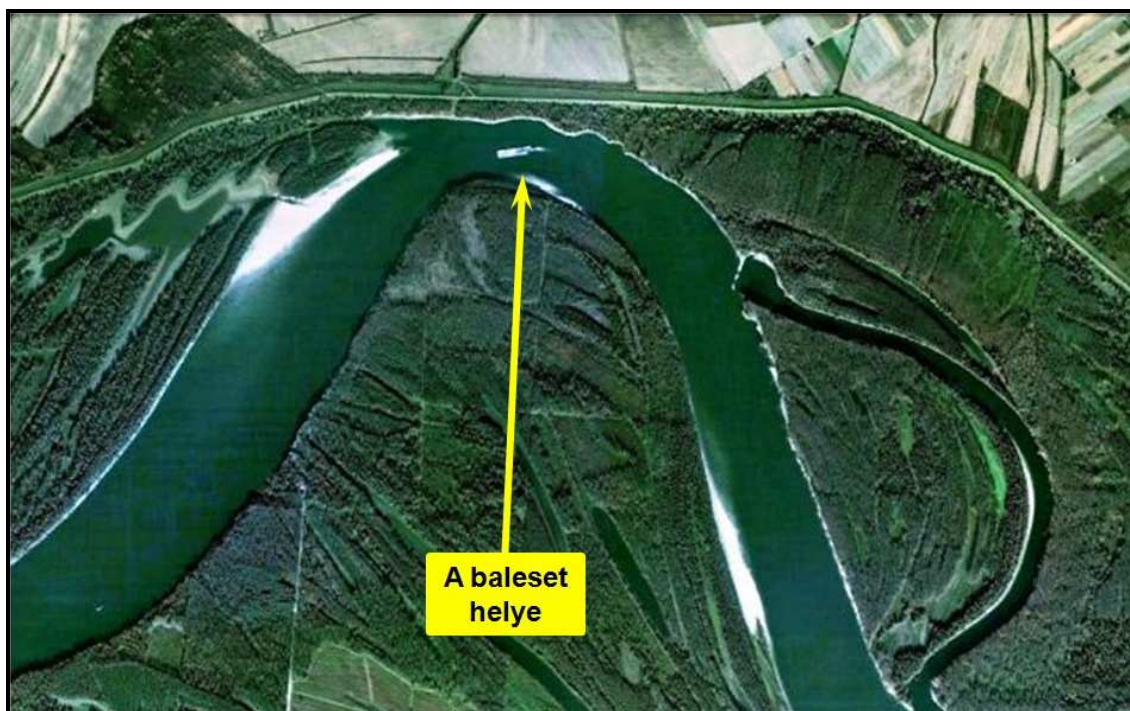
A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. ELEMZÉS

A hajó kapitánya, – aki a súlyos viziközlekedési baleset bekövetkezésekor a hajót vezette – rendelkezik a Duna teljes hosszára érvényes vonalvizsgával, valamint radarhajós képesítéssel. Közel 43 éves hajózási pályafutásából 32 évet kapitányként hajózott. Eddigi pályafutása során személyi sérüléssel járó balesete nem volt. A hajó jó műszaki állapotban volt. Navigációs berendezései működőképesek voltak, ezen kívül a hajó automatikus hajóazonosító rendszerrel (AIS) volt felszerelve. A radar a súlyos hajózási esemény bekövetkezésekor üzemelt.

A hajó személyzetének rendelkezésre álltak a víziútra vonatkozó hidrográfiai, és egyéb meteorológiai adatok. A baleset helyszínén a folyó éles jobbkanyart ír le, így a kanyar miatt a hajó vezetője –bár a radar működött - elég későn észlelhette a tilos helyen – a hajóútban - horgonyzó csónakot. Amikor pedig észrevette, akkor már hiába próbálta meg kikerülni, ez nem sikerült, és a tolóhajó a farával nekiütközött a csónaknak és felborította.

A négy bárkából és a tolóhajóból álló tolatmány a kijelölt hajóúton haladt. A csónakban tartózkodó személyeknek is tudniuk kellett, hogy tilos, és egyben igen veszélyes helyen tartózkodnak, hiszen a helyszín az éles kanyar miatt nehezen belátható, ennek ellenére két horgonnyal is rögzítették a csónakjukat, ami még inkább megnehezítette az időben való eltávolodást egy esetlegesen arra haladó hajó útjából. Mivel a csónak mindkét végét horgonnyal rögzítették, így a hajóval való ütközés szinte elkerülhetetlenné tette a csónak felborulását. Ha a csónak csak egyik végénél lett volna lehorgonyozva, akkor nagy valószínűséggel csak ellökte volna magától a hajó és nem borult volna fel.



2.ábra A Staklara kanyar 1375 fkm

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A súlyos víziközlekedési baleset bekövetkeztében döntő szerepet játszott, hogy a csónakban horgászó személyek a horgásztevékenységet tilos helyen folytatták. Bár a baleset délelőtt jó látási viszonyok között következett be, a folyó kanyarulata miatt a hajó vezetője is késve vehette észre a csónak jelenlétét a hajóútban.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2010. November 16.

Kiss László

Vb vezetője

Barnácz István

Vb tagja



1.ábra A Baja ms egy bárkával

Melléklet

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

AIS	Automatikus hajóazonosítási rendszer
fkm	Folyamkilométer
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
LT	Local Time (Helyi idő)
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