



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2010-073-6

Rendkívüli hajózási esemény

Duna 1655 fkm

2010.november 11.

Úszómű

U-10367-30

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

Jelen vizsgálatot

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

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

Fenti szabályok szerint

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

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

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

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

| | | |
|--|------------------------------|---|
| Az eset kategóriája | | rendkívüli hajózási esemény |
| Vízi jármű | gyártója | Ganz Danubius Hajógyár Óbudai Gyáregysége |
| | típusa | úszómű |
| | lobogója | magyar |
| | lajstromjele | U-10367-30 |
| | gyári száma | nincs |
| | tulajdonosa | Fortuna Ifjúsági Hotel Vendéglátó Kft |
| | üzembentartója | Fortuna Ifjúsági Hotel Vendéglátó Kft |
| | bérlője | nincs |
| Eset | napja és időpontja | 2010.11.11. 07:15 LT |
| | helye | Duna 1655 fkm |
| Eset kapcsán | elhunytak száma | nincs |
| | súlyos sérültek száma | nincs |
| Vízi jármű rongálódásának mértéke | | az úszómű félig elsüllyedt |
| Lajstromozó állam | | Magyar Köztársaság |
| Lajstromozó hatóság | | Nemzeti Közlekedési Hatóság |
| Gyártást felügyelő hatóság | | nem ismert |
| Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet | | KBSZ |

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. november 11-én 08:30- kor egy állampolgár jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2010. november 11-én 08:35- kor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2010. november 11-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

| | | |
|----------|----------------|-----------------|
| vezetője | Kiss László | balesetvizsgáló |
| tagja | Wimmer Gábor | balesetvizsgáló |
| tagja | Barnácz István | balesetvizsgáló |

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésének napján a helyszínen szemlét tartott, meghallgatta az úszóművet továbbító hajó személyzetét, a helyszínen jegyzőkönyvet vett fel - fényképeket készített a helyszínről, a hajó és személyzetének okmányairól és az úszóműről. A Vb helyszínre érkezésekor az úszómű mentése még tartott, ezért azt a Vb tagjai folyamatosan figyelemmel kísérték és arról fényképfelvételeket készítettek. Másnap a már parton lévő úszóművet a Vb ismét megtekintette, és arról fényképfelvételeket készített.

Az eset rövid áttekintése

Az U-10367-30 nyilvántartási számú úszóművet, mely a bal partban a Duna 1647 fkm-nél volt kikötve a Millennium I. ms felcsatolta majd mellévett alakzatként az újpesti öbölben lévő hajójavítóba továbbította ellenőrzés és javítás céljából. Az újpesti öbölhöz érve a hajó vezetője azt tapasztalta, hogy az úszómű jobb oldali szivarteste megsüllyedt és az a hajó felé dől. Az öbölben a hajó a pontonnal megfordult, hogy párhuzamosan tudjon a sólyatérhez állni, de ekkor már annyira megdőlt az úszómű, az őt továbbító hajó felé, hogy a korlátjai ahhoz hozzáfeszülve elhajlottak, és az úszómű elején lévő perlon keresztkötelek leakadtak a kikötőbakról, melynek következtében az úszómű jobbra dőlve annak szivartestével a mederfenékig süllyedt. Az esemény bekövetkezése után a hajó személyzetének, valamint a parti mentő egységeknek csak több órás munkát követően sikerült az úszóművet a partra juttatni, amely során a kikötő hajóútja több esetben teljes elzárásra került.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Az U-10367-30 nyilvántartási számú úszómű tulajdonosa ellenőrzés, ill. javítás céljából az újpesti hajójavítóba akarta vitetni az úszóművet. Az úszóművet továbbító hajó tulajdonosa 2010. november 9-én kapta meg a Nemzeti Közlekedési Hatóságtól a különleges szállítási engedélyt melyben részletesen kitérnek a vontatás feltételeire és annak végrehajtható időintervallumára. A Millennium I. ms a baleset napján 06:00-kor a Duna bal partján az 1647 fkm-nél lévő U-10367-30 nyilvántartási számú úszóműhöz érkezett, hogy azt az újpesti hajójavítóba vigye. A pontont elől és hátul perlon kötelekkel ill. 14 mm átmérőjű előre ill. hátrafelé tartó acél sodronykötelekkel rögzítették a hajóhoz. A ponton víz alatti része – a jelenlegi tulajdonos elmondása szerint - 2000-ben az óbudai hajógyárban ki lett cserélve. A két szivar alakú vízben lévő test 4-4 válaszfalat tartalmaz.

Az úszómű két támgerendájának vízbeeresztése után a hajó kb. 06:15-kor hegymenetben elindult az úszóművel az újpesti öböl felé. Az időjárási viszonyok kedvezőek voltak. A láthatóság jó volt, enyhe 1-2 m/s sebességű északi szél fújt. A ponton továbbítása során a géphajó személyzete semmiféle rendellenességet nem tapasztalt, elmondásuk szerint mederfeneket sem érintettek az út során. Az újpesti hajójavító öbölhöz kb. 07:00-kor értek. A sólyatér előtt kb. 50 m-re helyben megfordultak, hogy az úszóművet a leeresztett sólyakocsik fölé tudják tolni.

Ekkor a hajó személyzete azt tapasztalta hogy a ponton egyre nagyobb mértékben dől a hajó felé. Az erőteljes dőlés hatására a pontonon lévő korlátok elhajlottak és az elől lévő kötelek az intenzív dőlés miatt leakadtak a kikötőbakról. A hajó a sólyakocsik fölé toltta a pontont, ami csak részben sikerült mert a ponton hajó felőli szivar alakú teste már mélyebbre merült mint a sólyakocsik felső szintje. A ponton rohamosan süllyedni kezdett és a víz felőli alja már elérte a mederfeneket. A pontont csak több órás megfeszített munka után úgy tudták kisólyázni, hogy a partról egy-egy sodronykötéllal megkötötték a ponton két sarkát és csörlővel húzták, miközben a víz felől hajóval tolták a part felé. A rendkívüli hajózási eseményt követően a pontont továbbító hajó vezetőjét a vízirendőrség járőre alkoholszondás ellenőrzésnek vetette alá mely negatív eredménnyel zárult. A Vb az úszómű okmányainak megtekintése során azt tapasztalta, hogy az úszómű – amely a Fortuna szállodahajó kikötőpontjaként üzemel – ill. a Fortuna szállodahajó engedélyei egy okmányban van nyilvántartva, ami ellentétes a jogi előírásokkal. (Lásd a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. tv. 7. §.) Az úszómű fedélzetén 2 db. 5m³ –es Pb gáztartály van elhelyezve, amelyről

üzemeltetik a szállodahajó konyháját ill. biztosítják a hajó fűtését a téli hónapokban. A baleset során a gáztartályok nem sérültek.

1.2 Személyi sérülések

| Sérülések | Személyzet | Utások | Egyéb személyek |
|------------|------------|--------|-----------------|
| Halálos | 0 | 0 | - |
| Súlyos | 0 | 0 | - |
| Könnyű | 0 | 0 | - |
| Nem sérült | 3 | 0 | - |

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszóművön lévő korlátok elhajlottak amikor az intenzív dőlés következtében az őt továbbító hajónak dőlt.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

1.5 A személyzet adatai

Az úszómű a bizonyítványa alapján nem rendelkezik személyzettel.

1.5.1 A vízi jármű parancsnoka (Millenium I ms)

| | | |
|-----------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| Kora, neme, állampolgársága | | 39 éves, férfi, magyar |
| Szakmai képesítése | Képesítés érvényessége | Vonalvizsga Duna 1630-1694 fkm |
| | Egészségügyi alkalmasság | 2011.01.16. |
| | Egyéb szakmai bizonyítvány | B kateg. hajóvezető |

1.5.2 Az üzemvezető

A típusra nem előírás, ezt a feladatot gépkezelő matróz látta el.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

A hajóvezetőn kívül a hajón a baleset idején két matróz tartózkodott.

1.6 Az úszólétesítmény adatai (U-10367-30)

| | |
|---|------------------------------|
| Gyártás helye | Ganz Danubius Hajógyár Óbuda |
| Gyártás éve | 1967 |
| Utolsó szemle helye, ideje | 2010.05.04. |
| Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje | 2015.05.04. |

1.6.1 Az úszólétesítmény adatai

Hossza: 20.0m Szélessége: 6 m Merülése: 0,85 m

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Az úszómű nem rendelkezik velük.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A továbbító vízi jármű terhelési adatai (Millenium I. ms)

| | |
|--------------------------|---------|
| Üres tömeg | 107,9 t |
| Üzemanyag tömege | 0.8 t |
| Rakomány tömege | nincs |
| Teljes vízkiszorítás | 108.7 t |
| Merülés a baleset idején | 1,2 m |

1.7 Meteorológiai adatok

A rendkívüli hajózási esemény idején a helyszínen párás, téli idő volt. Gyenge 1-2 m/s északi szél fúj. Budapesti vízállás 190 cm. Vízhőmérséklet 9.5 °C.

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az eseményre 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 baleset az újpesti hajójavító öbölben történt közvetlenül a sólyatér előtt.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt, és az nem is előírás.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A rendkívüli hajózási esemény 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

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

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

2. ELEMZÉS

A Millenium I.ms hajó vezetője – aki a rendkívüli hajózási esemény idején a hajót vezette – rendelkezett az adott folyószakaszra (1630-1694 fkm) érvényes vonalvizsgával, valamint rádiókezelői engedéllyel. B kategóriájú hajóvezetői képzését 2000-ben szerezte. A hajó az úszómű továbbítását az NKH által engedélyezett időpontban hajtotta végre.

A rendkívüli hajózási esemény idején a hajón a hajóvezetőn kívül még két fő matróz képzéssel rendelkező személy tartózkodott.

A hajó a hajóvezető elmondása szerint jó műszaki állapotban volt. Navigációs berendezései működőképesek voltak. A hajó személyzetének rendelkezésre álltak a víziútra vonatkozó hidrográfiai, és egyéb meteorológiai adatok. A Millenium I. ms a jobb oldalára felcsatolt úszóművel kb. 1 óra alatt tette meg hegymenetben a kb. 8 km-es távot a Szent István parktól az újpesti hajójavítóig. A ponton partra húzása után a szivar alakú úszótestek alján felütésre utaló horpadások nem voltak láthatók ami alátámasztja a vontatóhajó vezetőjének az állítását, miszerint a ponton vontatása során mederfeneket nem érintettek.



1.ábra A Milleneum I ms a part felé tolja a megdőlt pontont.



1.ábra A Milleneum I ms a part felé tolja a megdőlt pontont.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A rendkívüli hajózási esemény bekövetkeztében döntő szerepet játszhatott a szivar alakú pontontestek lemezeinek nagyfokú korróziója. Nagy valószínűséggel kijelenthető, hogy az úszómű szivar alakú víz alatti részén a hegesztések mentén az erőteljesen korrodált lemezek a ponton vontatása következtében folytonossági hiány(ok) keletkeztek és így azokon keresztül kerülhetett víz a szivar alakú testbe, mely a ponton fokozatos, és erőteljes dőlését eredményezte.



2.ábra A korrodált, néhol lyukas lemezek a ponton víz alatti részén.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2011. december 1.

Barnácz István

Vb tagja

Wimmer Gábor

Vb tagja

Kiss László

Vb vezetője

Melléklet

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

| | |
|---------|--|
| AIS | Automatikus hajóazonosítási rendszer |
| 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 |