



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

2011-065-6

NAGYON SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Gönyü 1790+200 fkm
2011. szeptember 3.**

**Önjáró hajó
Bsr Nr: 4802920**

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a víziközlekedési 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 nagyon súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a súlyos víziközlekedési baleseteket és azokat a víziközlekedési 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 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.

1. AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		nagyon súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	Rousse Shipyard J.S.C. Rousse
	típusa	önjáró hajó
	lobogója	német
	lajstromjele	4802920
	gyári száma	-
	tulajdonosa	Gebr.Vath KG.
	üzembentartója	Gebr.Vath KG
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2011.09.03.
	helye	Gönyü 1790+200 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	-
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem sérült
Lajstromozó állam		Német Szövetségi Köztársaság
Lajstromozó hatóság		Wasser und Schifffahrtsdirektions Süd Würzburg
Gyártást felügyelő hatóság		Nem ismert
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a nagyon súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2011.szeptember 3-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki.

vezetője	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Pataki Ferenc	baleseti helyszínelő

Az eseményszemle áttekintése

Az esemény bejelentését követően a Vb a helyszínről és az elsüllyedt kisgéphajókról fényképfelvételeket készített. A hajó vezetőjét a Dunai Vízügyi Rendőrkapitányság gönyői irodájában meghallgatta, valamint a hajó okmányairól, ill. a hajó személyzetének képzéseiről fényképfelvételeket készített.

Az eset rövid áttekintése

Az Aura ms önjáró hajó a Bavaria 21 bárkát maga előtt tolván 2011. szeptember 3-án 16 óra 30 perckor Gönyünél, a Duna 1790+200 fkm-nél a jobb partban lévő Viking étteremhajónak ütközött. Az ütközés során az étteremhajóra kikötött két kisgéphajó elsüllyedt. Személyi sérülés nem történt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Az Aura ms az elejére felcsatolt Bavaria 21 bárkával a baleset bekövetkezésének napján reggel 6 órakor indult el Budapestről A1 üzemmódban. Az Aura ms-ben 950 t repce, a Bavaria 21 bárkában pedig 850 t repce rakomány volt, amit még Baján rakodtak be a hajóba, ill. a bárkába.

Az út Budapeستől Gönyüig eseménytelenül zajlott. A hajón öt főből álló legénység teljesített szolgálatot. Két német, két magyar és egy román állampolgár. A személyzet egyik magyar tagja megkérte a hajó vezetőjét, hogy a csomagjait szeretné Gönyün kiadni, mivel ott lakik, és az út végén szabadságra megy, a csomagok nélkül kényelmesebben utazhat majd haza. A hajó vezetője beleegyezett, és az illető személyt a tolatmány elejére küldte a kiadandó csomagokkal. Ugyancsak előre küldött egy másik, német állampolgárságú személyt hordozható rádióval, a manőver segítése céljából.

A manőver közben a pontontól lévő távolságot a hajóvezető német kollégája folyamatosan mondta rádión keresztül, de ennek ellenére a tolatmány elején lévő bárka nekiütközött a Viking étteremhajóra kikötött két kiscgéphajónak (lajstromszámuk: H-28620, H-10648), melyek az ütközés következtében elsüllyedtek. Az ütközés során megsérült az étteremhajó is.

A baleset bekövetkezése után a tolatmány horgonyt dobott kb. 100 m-rel a Viking étteremhajó alatt.



1.ábra Az elsüllyedt kiscgéphajók

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A baleset során sem az Aura ms sem a Bavaria 21 bárka nem sérült meg.

A Viking étteremhajó víz felőli korlátja kb. 1,5 m hosszban megsérült. A vízfelőli oldalán kikötött két kiscgéphajó részlegesen elsüllyedt, azokat a kikötőkötelei tartották meg. (lásd 1. sz. ábra)

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 /Aura ms /

Kora, neme, állampolgársága		65, férfi, német
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	A kategóriára érvényes volt
	Egészségügyi alkalmasság	2013.10.25.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	radarhajós képesítés
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	Igény szerint
	Utolsó 12 hónapban	Igény szerint
	Utolsó 30 napban	Igény szerint

1.5.2 Az üzemvezető

A hajón üzemvezető nem volt. Ezt a feladatot gépkezelő matróz látta el.

1.6 Az úszólétesítmény adatai (Aura ms)

Gyártás helye	Rousse Shipyard J.S.C. Rousse
Gyártás éve	2004
Utolsó szemle helye, ideje	2004.04.14.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2014.04.13.

Az úszólétesítmény adatai (Bavaria 21)

Gyártás helye	Brodogradiliste Novi Sad
Gyártás éve	1988
Utolsó szemle helye, ideje	2010.03.15.

Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2016.11.30.
--	-------------

1.6.1 Az úszólétesítmények adatai

Aura ms Hossza: 110,0 m Szélessége:11m Merülése: 3,20 m
Bavaria 21 Hossza: 84,5 m Szélessége:11m Merülése: 2,78 m

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Az eset szempontjából nem lényeges ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

A hajóvezető elmondása szerint az orrsugárkormány nem működött.

1.6.3 A vízi jármű terhelési adatai (Aura ms)

Üres tömeg	290 t
Üzemanyag tömege	45 t
Rakomány tömege	950 t
Összesen	1285 t
Teljes vízkiszorítás	1731,35 t
Megengedett legnagyobb merülés	3.20 m
Merülés a baleset idején	1,9 m

1.7 Meteorológiai adatok

A vízállás Gönyűnél az esemény idején 22 cm volt. A baleset időpontjában a helyszínen enyhe változó irányú szél volt.

A víz hőmérséklete 19 °C volt a kérdéses napon.

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

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 paramétereit az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

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

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A nagyon súlyos víziközlekedési baleset során az étteremhajóhoz kikötött két kishajó elsüllyedt, de azokat a későbbiek során kiemelték.

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, jogszabályok

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

Az Aura ms önjáró hajó vezetője rendelkezett a hajó vezetéséhez szükséges képesítésekkel. Hajóvezetői képesítését 1970-ben szerezte.

A hajó rendelkezett érvényes okmányokkal.

A személyzet részére rendelkezésre álltak a térségre vonatkozó meteorológiai és hidrográfiai adatok.

A hajó vezetője jól ismerte a vízjárművet, már az építésénél is ott volt 2004-ben, és azóta rendszeresen közlekedett vele.

A tolatmánnyal a baleset napján reggel 6-kor indultak el Budapestről A1-es üzemmódban.

A hajó vezetője Gönyүнél a nyelvi nehézségek leküzdése miatt küldte honfitársát a tolatmány elejére egy hordozható rádió adó-vevő készülékkel, azzal a feladattal, hogy a manőver során folyamatosan tájékoztassa az étteremhajótól való távolságról. Egy ilyen méretű tolatmánynál a segítségnek ez a módja természetes dolognak számít.

A tolatmány lassú menetben megközelítette az állóhajót. Amikor a Bavaria 21 bárka a ponton mellé ért, és a csomagokat kiadták, a hajó vezetője az orrsugárkormányt be akarta indítani, de az - elmondása szerint – nem indult el, és a víz áramlása a pontonnak tolta a bárkát. A bárkán sérülés nem keletkezett, de a ponton oldalára kikötött két kiscgéphajó elsüllyedt, valamint a ponton korlátja elhajlott.

Az orrsugárkormányt általában akkor használják menetben vagy manőverek során, ha a hajó vezetője valamilyen okból – pl. éles kanyar, szűk helyen való elhaladás vagy kikötés, zsilipbe történő beállítás - szükségét érzi a kormányzásban való rásegítésnek.

A Vb véleménye szerint az orrsugárkormány működésképtelenségéből nem adódik szükségszerűen egy ilyen esemény bekövetkezése. Az érintett személy több évtizedes gyakorlatával egy ilyen egyszerű manőver végrehajtása nem jelenthet problémát, még akkor sem, ha a mellé állási manőver közben számított az orrsugárkormány működésére.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A Vb véleménye szerint a nagyon súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésében szerepet játszhatott, a hajó vezetője a váratlanul fellépő műszaki hibát nem kezelte megfelelően.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

5. MELLÉKLETEK

1.sz. Melléklet Meghatározások és rövidítések

Budapest, 2012. november 9.

Kiss László
Vb vezetője

Wimmer Gábor
Vb tagja

1. sz. 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
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