



ZÁRÓJELENTÉS

2006-024-6

Súlyos víziközlekedési baleset

Duna 1644,3 fkm Petőfi híd

2006. augusztus 20.

Kisgéphajó

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 2006. december 31. napjáig a Kbt.-én, 2007. január 1-jétől 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.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		Súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	Házilagos kivitelezésű
	típusa	Nyilvántartásba vételre nem kötelezett
	lobogója	-
	lajstromjele	-
	gyári száma	-
	tulajdonosa	Magánszemély
	üzembentartója	-
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2006.augusztus 20.
	helye	Budapest Petőfi híd 1644,3 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	2 fő
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A vízi jármű elsüllyedt
Lajstromozó állam		-
Lajstromozó hatóság		-
Gyártást felügyelő hatóság		-
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. augusztus 21-én hajnalban az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2006. augusztus 21-én 08:00 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd 2006.augusztus 21-én 08:10 perckor tájékoztatta az NKH ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2008. hónap 00-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Orosz Dalma	főosztályvezető

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a balesetet szenvedett kisképhajót – a Dunából való kiemelése után - megtekintette, arról fényképfelvételeket készített. A rendőrségi vizsgálati anyagot, ill. a szakértői vizsgálati jelentést áttanulmányozta.

Az eset rövid áttekintése

A kisképhajó augusztus 20-án, este 20:00-kor a vezetőjével és 4 fő utasával a tűzijáték megtekintése céljából a Petőfi híd felett az 1644,3 fkm-nél horgonyzott. A hirtelen feltámadt viharos szélben a horgonyról leszakadt és megdőlt hajót a víz hamar elárasztotta, majd a hajó a Petőfi híd budai pillérje közelében elsüllyedt.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A házilagos kivitelezésű, nyilvántartásba vételre nem kötelezett kiscgéphajó 2006 augusztus 20-án kihajózott szokásos állomáshelyéről - mely a soroksári Duna-ágban van - a Kvassay zsilipen keresztül, a nyílt Dunára. Este nyolc óra körül, a tűzijáték megtekintése céljából a vezetőjével és négy fő utasával a Duna 1644,3 fkm-nél-a budai oldalhoz közel, attól kb.10 m-re lehorgonyoztak. Este kilenc óra után néhány perccel a hirtelen feltámadt viharos szél a kiscgéphajót a horgonyáról leszakította, és az sodródni kezdett a többi ott horgonyzó vízi jármű között, a Petőfi híd felé. A vezető elmondása szerint a vízi járművet a motorral próbálták a helyszínen tartani, de ez a viharos szél miatt nem sikerült, így az tovább sodródott a hajóút felé. A Petőfi híd közelében a vízi jármű megdőlt, a víz betört, majd teljesen elsüllyedt. A kiscgéphajó vezetőjét és két utasát egy, a közelben tartózkodó kishajó személyzete mentette ki, és a budai oldalon az A 38-as állóhajónál adta át a vízi rendészet járőrének. A vízi járművön tartózkodó további két személy –román állampolgárságú házaspár – a baleset időpontjában eltűnt. Egyikőjük holttestét az elsüllyedt vízi jármű kiemelése után, abba beszorulva találták meg, a másik eltűnt utas holttestét egy hét múlva Erccsinél találták meg.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	0	2	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	1	2	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A súlyos víziközlekedési baleset során a nyilvántartásba vételre nem kötelezett kiscgéphajó elsüllyedt.

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 vezetője

Kora, neve		41 év
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	férfi
	Egészségügyi alkalmasság	magyar
	Egyéb szakmai bizonyítvány	a kategóriára nem szükséges
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	nem releváns
	Utolsó 12 hónapban	nem releváns
	Utolsó 30 napban	nem releváns

1.6 Az úszólétesítmény adatai

1.6.1 A hajótest adatai

A vízi jármű 6.2 m hosszú és 1.74 m széles, a szovjet hadseregben rendszeresített szolgálati célú alumínium csónak volt, melyre alumíniumból készült házilagos készítésű felépítmény került. A bal oldalon, hátul található a tulajdonos nevét és címét tartalmazó tábla. A vízi jármű befogadóképessége a rajta talált tábla alapján 8 fő.

1.6.2 A motor és a meghajtó berendezés

A fartükör közepén volt található egy „Z” hajtómű, egy 3 szárnyú műanyagból készült hajócsavarral. A vízi jármű meghajtásáról egy, a Kismotor és Gépgyár által gyártott, NV 6802 típusú, kéthengeres, 3,67 KW teljesítményű motor gondoskodott. A motor gázüzemre történő átalakítása házilagos kivitelezésben készült.

1.7 Meteorológiai adatok

A súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésének idején a fővárost erős hidegfront érte el, amelynek következtében a hőmérséklet igen rövid idő alatt 25-27 C-ról 17- 19 C –ra csökkent. A főváros egész területén heves zivatar alakult ki. A széllekedések sebessége elérte a 32-34 m/s sebességet. A látási viszonyok az igen heves zivatar és a sötétedés miatt erőteljesen korlátozottak voltak.

1.8 Navigációs berendezések

A kishajón navigációs berendezések nem voltak, azok megléte nem előírás.

1.9 Összeköttetés

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

1.10 Kikötői adatok

A kikötő(k) 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 súlyos víziközlekedési baleset során roncs nem keletkezett. Kiemelés után, ismételt használatba vétel előtt, az úszólétesítmény javítása, vizsgáztatása szükséges.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került, sem a kishajó vezetője sem az utasok nem voltak ittasak.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A helyszínen a kiscgéphajó vezetőjét és két utasát kimentették, de a további két fő kimentésére tett kísérletek –a vízirendőrség a járőrhajójával a helyszínen még 45 percig folytatta a kutatást – eredménytelenül végződött. A mentőmellényeket nem viselték.

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 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 vízi jármű kiemelése utáni szemlén megállapításra került, hogy hossza 6,2 m, ezért az érvényes szabályozás szerint nyilvántartásba kellett volna venni. A tulajdonos az eredeti csónaktestet átépítette, nagy szélfelületű felépítményt rakott rá, a motort átalakította gázüzeműre szabálytalanul, és az átépítés során nem gondoskodott légszekrények beépítéséről. Az átépítés minden hatósági engedély és közreműködés nélkül történt, így kérdéses, hogy ki és milyen számítások alapján állapította meg a vízi jármű befogadóképességét 8 főben.

A vízi jármű alapvetően a soroksári Duna-ágban tartózkodott, ahol a folyás igen lassú, és ahol a vízi járműben elhelyezett 5,25 kg-os horgony valószínűleg meg tudta tartani. A nyílt Dunára való kihajózásra, ahol a sodrás igen erős, az adott horgonnyal és felszereléssel a vízi jármű alkalmatlannak bizonyult. A rendelkezésre álló információk szerint a súlyos víziközlekedési baleset azért következhetett be, mert hirtelen viharos szél támadt, amely letépte a kishajót a horgonyáról. Az elszabadult vízi járművet a vihar a Petőfi híd irányába sodorta. Az erős szél a nagy szélfelületű felépítmény miatt hátra és oldalt megdöntötte. A vízi jármű far részén, ahol a motor beépítése miatt kisebb volt a szabad oldal, a víz befolyt. A szabad oldal további csökkenéséhez hozzájárult, hogy a vízi járműben tartózkodók közül 4-en a felépítmény mögötti kis területen tartózkodtak, tovább növelve ezzel a farmerülést.

Mivel a vízi jármű nem rendelkezett légszekrénnel, ezért pillanatok alatt süllyedt el, közvetlenül a Petőfi híd budai első pillére alatt. A vízi járműben tartózkodó személyek nem viseltek mentőmellényt, bár a hajóban volt elegendő számú. A süllyedéskor – egy fő kivételével – mindenki vízbe esett. Közülük 3 személyt egy, a közelben tartózkodó kishajónak sikerült kimentenie. Az egyik áldozatot –egy 50 éves férfit – a vízi jármű kiemelése után a fedett kabinrészben találták meg. Ő valamilyen oknál fogva nem tudott időben kimenekülni a kabinrészből, valószínűleg akkor is elhunyt volna, ha viseli a mentőmellényt. A másik vízbefúlt személyt – egy 47 éves nőt - az 1616-os fkm-nél, a jobb part közelében találták

meg augusztus 21-én. Ő valószínűleg megmenekülhetett volna, ha viseli a rendelkezésre álló mentőmellényt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A súlyos víziközeledési baleset bekövetkeztének oka, hogy a hirtelen feltámadt viharos erejű szél (a szél erősségére jellemző, hogy a házak tetejét is sok helyen megbontotta, ill. fákat csavart ki a rakparton) leszakította a horgonyáról, és megdöntötte a vízi járművet, aminek következtében betört a víz és elsüllyedt. A baleset bekövetkezéséhez hozzájárult, hogy a tulajdonos az előírásokat figyelmen kívül hagyva, nem megfelelő stabilitással és úszásképességgel rendelkező vízi járművet épített (viszonylag magas felépítmény, amely a viharos szélben, jelentős mértékben csökkentette a vízi jármű stabilitását, így nagymértékben hozzájárult annak megdőléséhez). A vízi jármű horgonyfelszerelése sem felelt meg az előírásoknak.

A bekövetkezett baleset súlyossága csökkenhetett volna, ha a vízi járművön tartózkodók viselik a rendelkezésre álló mentőmellényeket.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

Minden évben augusztus 20-án a fővárosban megrendezett tűzijátékot több tízezer ember tekinti meg a Duna két oldalán a rakpartról, illetve hajókról, kishajókról. Az utóbbi időben egyre több lajstromozásra nem kötelezett, ellenőrizetlen építésű és felszerelésű vízi jármű jelent meg a rendezvényen, akadályozva a hajók mozgását.

A Vb a 4047/2006 iktató számú, 2006. augusztus 23-án kelt levelében megelőző biztonsági ajánlást küldött a KKF/KFF Hajózási felügyelet felé az alábbi szöveggel:

„Az elmúlt időszakban a vízi rendezvények időjárási adatokkal való ellátottsága hiányos volt (vitorlás versenyek, augusztus 20.)

Ezért javasoljuk, hogy a hatóság írja elő vagy/és egészítse ki a vonatkozó szabályzatokat, hogy a bemutatókon, rendezvényeken és versenyeken a résztvevők és a nézőközönség számára milyen időjárási tájékoztatást és veszélyjelzést kell kötelezően adni, függően a résztvevő vízi járművek fajtájától, a nézőközönség számától és elhelyezkedésétől. Továbbá milyen egyéb helyi időjárási méréseket, testre szabott előrejelzéseket és meteorológus által ellátandó felügyeletet kell biztosítani. Az előírásokat meteorológus szakértő bevonásával javasoljuk kidolgozni.”

A Vb **BA 2006-036-6_2** számon 2006. szeptember 22-én megelőző biztonsági ajánlást küldött a KKF/KFF Hajózási felügyelete felé az alábbi szöveggel.

„A KFF a jövőben megrendezésre kerülő augusztus 20-i tűzijáték vízi rendezvényein – és a hasonló nagyságrendű vízi rendezvényeken –korlátozza területileg, a rendezvény helyének, idejének és jellegének megfelelő mértékben a nyilvántartásba nem vett vízi járművek részvételét.”

A Vb további biztonsági ajánlások kiadását az ügyben nem tartja szükségesnek.

5. MELLÉKLETEK

A hajóról készült képek.

Budapest, 2009. május 15.

Wimmer Gábor
Vb vezetője



Orosz Dalma
Vb tagja





A vízi jármű képei