



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2006-031-6
RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY**

**Dunaföldvár a Duna 1560.7 fkm
2006. október 02.**

**tolóhajó
01121851**

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.

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

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	Nemzetközi Tengerészeti Szervezet International Maritime Organization
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, 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
Vb	Vizsgálóbizottság
VDR	Voyage Data Recorder (Hajózási Adatrögzítő Rendszer)

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		rendkívüli hajózási esemény.
Vízi jármű	gyártója	Budapest, Óbudai Hajógyár
	típusa	tológéphajó
	lobogója	Ukrán
	lajstromjele	01125821
	gyári száma	nincs adat
	tulajdonosa	Ukrán Dunahajózási Társaság
	üzembentartója	Ukrán Dunahajózási Társaság
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2006.október 2. 21:00 LT
	helye	Dunaföldvár a Duna 1560,7 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	nincs
	súlyos sérültek száma	nincs
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nincs adat, nem megállapítható
Lajstromozó állam		Ukrajna
Lajstromozó hatóság		Marine Commercial Port of Ismail
Gyártást felügyelő hatóság		nincs adat
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. október 3-án 07:50 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2006. október 3-án 07:55 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2006. október 3-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki.

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Pataki Ferenc	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2006. október 3-án helyszíni vizsgálatot tartott. A helyszínen a személyzet tagjait meghallgatta, a hajó okmányairól másolatot készített.

Az eset rövid áttekintése

A géphajó öt bárkával haladt hegymenetben a Dunaföldvári híd felé. Hogy a híd alatt könnyebben átkeljen ezért három bárkát lehorgonyzott az 1556 fkm-nél. A két bárkával ugyan sikerült baj nélkül átkelni a híd alatt, de a híd felett az 1560.7 fkm-nél a hajóútról kisodródott és zátonyon felakadt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A géphajó szolgálatban lévő kapitányának jelentéséből, valamint a helyszínen lefolytatott vizsgálat alapján megállapítható, hogy a Habarovszk ms géphajó hegymenetben haladt öt bárkával felcsatolva. Az 1556 fkm-nél három bárkát, nevezetesen az SLG 007 /21dm/ , SLG 018 /21dm/ és az UDP 1742 /20 dm/ lehorgonyozta a hajó személyzete. A maradék két bárkával - az S448 /21,5 dm/ és az S1630 /22,6 dm/ -al - folytatta az útját, amikor a Dunaföldvári híd felett a hajóútról kisodródva (2006.október 2-án 21:00-kor) zátonyon felakadt. A zátonyon történő felakadás során a bárkák és a hajó között a csatolás egy helyen elszakadt. A hajónak az S1630 számú bárkát sikerült továbbvinnie, és azt az 1563 fkm-nél lehorgonyozta. Ezután visszatért a felakadás helyszínére és megpróbálta szabadítani az S 448 számú bárkát, az időközben segítségként odahívott Zorinsk ms és Sochy ms géphajókkal, de ez nem járt sikerrel. A géphajót és a bárkát a hajó személyzete átvizsgálta, de lékesedést, vízbetörést nem észleltek.

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	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A helyszíni szemle során, az úszólétesítményen vízvonallal feletti sérülés nem volt látható.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kár a rendkívüli hajózási esemény során sem a hajóúton sem a parti műtárgyakban nem következett be, ill. egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak a tudomására.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A vízi jármű parancsnoka

Kora, neve		56 év, férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	2010. 11. 30.
	Egészségügyi alkalmasság	2008. 06. 24.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	radarhajós
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	5 év
	Utolsó 12 hónapban	szükség szerint
	Utolsó 30 napban	szükség szerint

1.5.2 Az üzemvezető

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Óbudai hajógyár Budapest
Gyártás éve	1967
Utolsó szemle helye, ideje	2005. 09. 28.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességének ideje	2006. 10. 15.
Köbözési bizonyítvány érvényessége	nincs adat
Hajózási engedély	nincs adat

1.6.1 A hajótest adatai

A hajó	Hossza	57.61 m
	Szélessége	8.60 m
	Merülése	2.00 m
Hajótest utolsó víz alatti szemléje		nincs adat

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Gyártás éve		nincs adat
Gyártás helye		nincs adat
Típus		SKL
Főgép teljesítménye		2000 LE
Üzemidő		nincs adat
Üzemidő	Utolsó nagyjavítás óta	nincs adat
	Utolsó karbantartás óta	nincs adat

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	nincs adat	kg
Üzemanyag tömege	nincs adat	kg
Rakomány tömege	nincs adat	kg
Összesen	nincs adat	kg
Teljes vízkiszorítás	nincs adat	kg
Megengedett legnagyobb merülés	2 m	
Merülés a baleset idején	1,7 m	

1.7 Meteorológiai adatok

A rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésekor a jelzett területen normál éjszakai látási viszonyok uralkodtak. A vízállásra vonatkozó adatok a személyzet számára rendelkezésre álltak.

1.8 Navigációs berendezések

A hajó radarberendezése és egyéb navigációs eszközei, berendezései megfelelően működtek. 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 rendkívüli hajózási esemény nem kikötőben következett be, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Vízvonal feletti sérülés nem volt látható.

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 életveszély nem alakult ki. Személyi sérülés nem történt.

1.16 Próbák és kísérletek

Próbákat, kísérleteket a Vb az esemény kapcsán 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.

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A vizsgálat során az általánostól eltérő újabb módszerek alkalmazására nem volt szükség.

2. ELEMZÉS

A hajó érvényes hajózási okmányokkal rendelkezett. Műszaki és navigációs berendezései rendben működtek. A vízijármű személyzete rendelkezett a területre vonatkozó vízmélységi adatokkal.

A rendelkezésre álló adatokból – lásd a mellékelt vízállás táblázatot – világosan látható, hogy az adott napon elegendő vízmélység volt a jelzett szakaszon a hajóútban.

A hajó személyzete három bárkát – tekintettel a dunaföldvári híd környékének igen nehéz navigációs körülményeire - az 1556 fkm-nél lehorgonyzott, és a maradék két bárkával, az S448 ill. az S1630 –as bárkákkal folytatta az útját. A híd alatt áthajózva az 1560.7 fkm -nél a két bárkával a hajóúton kívül, a bal parttól kb.30-40 m-re, - zátonyon felakadt. A felakadás során a tolóhajó és a bárkák között fellépő erőhatás miatt a csatolás egy helyen elszakadt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Bár a hajó éjszakai látási viszonyok között hajózott egy igen nehéz szakaszon, a bekövetkezett rendkívüli hajózási esemény nagy valószínűséggel a hajóparancsnok túlzott kockázatvállalásának tudható be. A Dunaföldvári híd környéke hajózás szempontjából igen kritikus folyószakasznak számít. Minden évben több hajófelakadás történik ezen a folyószakaszon. A Habarovszk m/s kapitánya egyszerre két bárkát csatoltatott fel a hajójára, mégpedig egymás elé és így a meglehetősen hosszú hajókaravánnal kísérelte meg az áthaladást a híd alatt. A tolatmányt éppen a hossza, valamint a folyó kanyarulata miatt túlságosan is a bal part közelében kellett tartania annak érdekében, hogy a híd alatt a tolóhajó is biztonságosan áthajózhasson. Így a karaván elején lévő bárka már a hajóúton kívülre került és zátonyon olyannyira felakadt, hogy a segítségül hívott két másik hajó közreműködésével (Zorinsk m/s és a Sochy m/s) sem tudta szabadítani. A rendkívüli hajózási esemény nagy valószínűséggel elkerülhető lett volna, ha a hajó a bárkákat egyesével vitte volna át a híd alatt.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná. A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2009. július „ 20 „

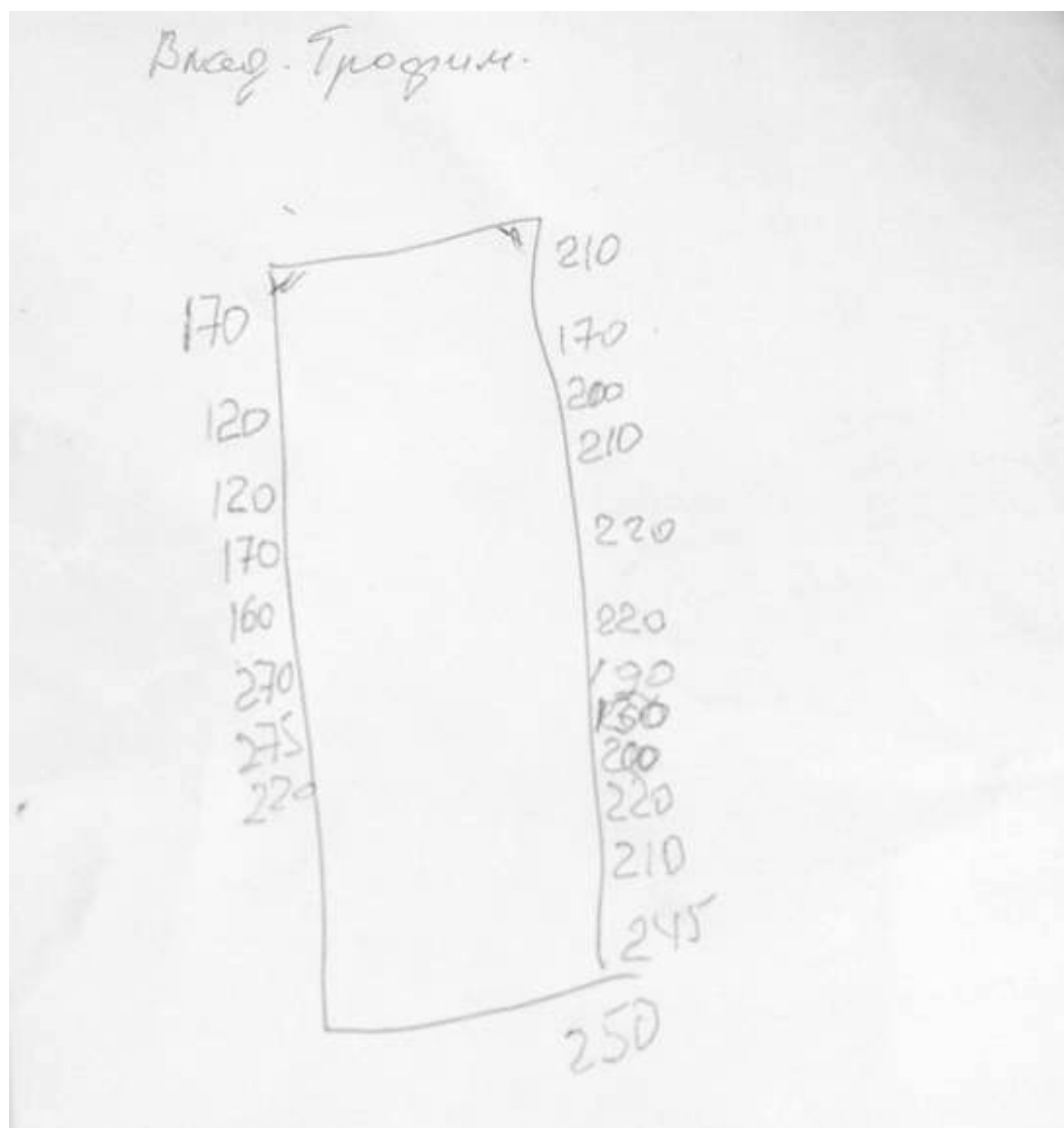
Barnácz István
Vb vezetője

Pataki Ferenc
Vb tagja



A felakadt Habarovszk m/s az S 448 számú bárkával



A felakadást követően a hajó körül mért vízmélységek

A hajóparancsnokának gázló tudomásulvételi- és merülési nyilatkozata

NYILATKOZAT - ERKLÄRUNG

Alulírott tudomásul veszem a vízrendészet képviselőjének figyelem felhívását, amely szerint a Duna magyarországi szakaszán a mai napon:
(Ich Unterfertiger nehme den Hinweis des Vertreters der Wasserschutzpolizei hiermit zur Kenntnis, wonach im ungarischen Donaubereich am heutigen Tag untenstehende Furtiefen in dm als offizielle Angaben gelten):

1808,0 – 1807,5 fkm. :	dm.	1667,5 – 1666,8 fkm. :	26	dm.
1806,2 – 1806,0 fkm. :	dm.	1667,1 – 1666,9 fkm. :		dm.
1798,6 – 1798,3 fkm. :	dm.	1666,9 – 1666,5 fkm. :		dm.
1796,4 – 1795,1 fkm. :	22 pu27	dm.	1653,0 – 1651,8 fkm. :	27
1792,1 – 1791,8 fkm. :	dm.	dm.	1638,4 – 1637,4 fkm. :	27
1791,1 – 1790,8 fkm. :	dm.	dm.	1623,5 – 1622,5 fkm. :	
1788,8 – 1788,3 fkm. :	25	dm.	1618,5 – 1617,8 fkm. :	
1764,3 – 1764,0 fkm. :	dm.	dm.	1615,9 – 1615,1 fkm. :	27zu29
1757,1 – 1756,7 fkm. :	dm.	dm.	1590,7 – 1590,1 fkm. :	27
1740,2 – 1739,8 fkm. :	dm.	dm.	1581,5 – 1580,5 fkm. :	27
1735,5 – 1735,7 fkm. :	22 pu24	dm.	1569,8 – 1569,1 fkm. :	
1732,4 – 1731,9 fkm. :	dm.	dm.	1567,3 – 1566,4 fkm. :	
1726,0 – 1724,7 fkm. :	26	dm.	1561,0 – 1560,0 fkm. :	24zu25
1722,3 – 1721,8 fkm. :	25ko27	dm.	1559,8 – 1559,7 fkm. :	21 bp 24
1714,2 – 1713,9 fkm. :	25	dm.	1558,5 – 1557,5 fkm. :	23zu24
1711,3 – 1710,7 fkm. :	24	dm.	1555,8 – 1554,8 fkm. :	24
1701,0 – 1700,0 fkm. :	26	dm.	1551,5 – 1551,4 fkm. :	
1698,9 – 1697,8 fkm. :	24zu25	dm.	1530,5 – 1529,5 fkm. :	
1694,2 – 1693,8 fkm. :	dm.	dm.	1522,0 – 1521,5 fkm. :	26pu28
1684,5 – 1684,2 fkm. :	dm.	dm.	1512,5 – 1511,8 fkm. :	
1680,4 – 1679,8 fkm. :	dm.	dm.	1469,0 – 1468,0 fkm. :	
1675,6 – 1675,5 fkm. :	dm.	dm.		

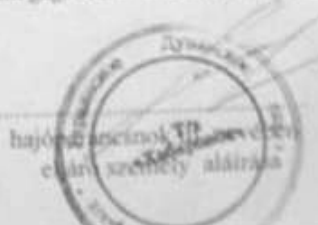
a gázlómélység.
A fenti vízmélységek ismeretében saját felelősségemre hajózok át a gázlókon a 87/Du/2003. számú HSZII-ban meghatározott legalább 1 dm biztonsági távolság betartásának figyelembe vételével a:
(In Kenntniss obiger Wassertiefen passiere ich die Furt auf eigene Verantwortung mit Beachtung auf den Mindestabstand von 1 dm, der in der Kundmachung für Schiffer Nr. 87/Du/2003 festgelegt wurde mit folgenden Fahrzeugen) :

16 dm merülésű /Tiefgang/	Habarovsk	géphajóval /Motorschiff/
21 dm merülésű /Tiefgang/	SLG 007	sz.-ú hajóval /schiff Nr./
21 dm merülésű /Tiefgang/	SLG 018	sz.-ú hajóval /schiff Nr./
22,6 dm merülésű /Tiefgang/	S 1630	sz.-ú hajóval /schiff Nr./
21,5 dm merülésű /Tiefgang/	S 448	sz.-ú hajóval /schiff Nr./
20 dm merülésű /Tiefgang/	UDP 1742	sz.-ú hajóval /schiff Nr./
dm merülésű /Tiefgang/		sz.-ú hajóval /schiff Nr./
dm merülésű /Tiefgang/		sz.-ú hajóval /schiff Nr./

Kötelezem magam arra, hogy a vízállásváltozásoknak megfelelően azokkal az egységekkel hajózok át a megjelölt kritikus szakaszokon, amelyek legmélyebb merülése nem haladja meg a gázlóra közzétett vízmélységet!
(Ich verpflichte mich entsprechend den weiteren Wasserstands-schwankungen die bezeichnete kritische Strecke nur mit Einheiten zu passieren, deren grösster Tiefgang die für die Furt bekannt gegebene Wassertiefe nicht überschreitet.)

Mohács, 2006-10-01 00.50 óra
 dátum


rendőrségi /Polizist/


hajóparancsnok /Kapitän/
ezen szöveg aláírása