



ZÁRÓJELENTÉS

2006-043-6 RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY

**Budapest Duna 1643 fkm.
2006 november 21.**

**vontatóhajó
01312**

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

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
VDR	Voyage Data Recorder (Hajózási Adatrögzítő Rendszer)

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		Rendkívüli hajózási esemény
Vízi jármű	gyártója	Magyar Hajó és Darugyár Balatonfüredi gyáregység
	típusa	vontatóhajó
	lobogója	magyar
	lajstromjele	01312
	gyári száma	412
	tulajdonosa	TSB Yacht Szervíz
	üzembentartója	TSB Yacht Szervíz
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2006 november 21.
	helye	Budapest Duna 1643 fkm.
Eset kapcsán	elhunytak száma	-
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Lékesedés több helyen, az orr rész bal oldalán
Lajstromozó állam		Magyarország
Lajstromozó hatóság		Nemzeti Közlekedési Hatóság - Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága - Kiemelt Ügyek Központja - Hajózási Hatósági Főosztály – Hajóüzem-Biztonsági és Regisztrációs Osztály
Gyártást felügyelő hatóság		NKH elődje Közlekedési Főfelügyelet
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. november 21-én 08 óra 00 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2006. november 21-én 08 óra 05 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2008. november 21-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor balesetvizsgáló
tagja	Orosz Dalma főosztályvezető
tagja	Gréz László helyszínelő technikus
szakértő	Sárközi Szilárd meteorológus szakértő

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb 2006. november 21-én helyszíni vizsgálatot tartott.
- A helyszínen a személyzet tagjait meghallgatta, a hajó okmányairól másolatot készített.
- 2006. november 21-én az újpesti Hajójavító-bázison a hajótestet megvizsgálta.

- A Vízi rendészet rendelkezésére álló időjárási szakértői véleményt másolatban átvette.

A Zárójelentés tervezethez az NKH részéről egyetértő jellegű észrevétel érkezett, ezért a Zárójelentés tervezet szakmai módosítása szükségtelen a Zárójelentésben.

Az eset rövid áttekintése

A hajó újpesti indulása után, a budapesti hidak közötti szakaszon a hajóvezető elmondása szerint hirtelen sűrű köd ereszkedett le, a látótávolság jelentősen lecsökkent, és a hajó a nekiütközött bal oldalával a Lágymányosi híd jobb parti szélső hídpillérnek. A hajó több helyen lékesedett és az első lakótér süllyedni kezdett. A személyzet igyekezett a betörő vizet kiszivattyúzni, azonban saját eszközei ehhez kevésnek bizonyultak. Értesítették a hatóságokat és rövidesen a helyszínre érkeztek a tűzoltók, a vízirendészet vizsgálói és a KBSZ kijelölt vizsgálóbizottsága. A helyszíni vizsgálat befejeztével a hajó az újpesti hajójavítóba ment a tűzoltóság kíséretében, és ott még aznap partra húzták. A hajóvezető képesítési okmányaiból kiderült, hogy nem rendelkezett radarvizsgálóval. A korlátozott látási viszonyok bekövetkezésekor emiatt valószínűleg rosszul értékelte a radarképet, és bekövetkezett a hajó ütközése a hídpillérrel, ami kis híján a hajó teljes elsüllyedésével járt. A személyzet lélekjelenléte segített, miután a hajó orrát kitették a jobb parti kövezésre a hajó elsüllyedése nem következett be. Az eset kapcsán a VB két biztonsági ajánlás kiadását látta szükségesnek.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A Tatabánya ms. vontatóhajó 2006. november 21-én reggel 06:30-kor indult magányos géphajóként az újpesti hajójavítóból. Az úszólétesítménnyel nem szállítottak rakományt, és nem vontatott uszályokat. Völgymenetben haladt paksi úti célja felé A1-es üzemmódban, 6 fő személyzettel. A parancsnok elmondása szerint a Petőfi hidat elhagyva hirtelen köd ereszkedett le. Az Országos Meteorológiai Szolgálatnak a térségre adott szakvéleménye a vízszintes látástávolságot 100-400 m-re valószínűsítette az eset helyszínére; ez az önkéntes időjárási észlelők megfigyelései alapján 100-150 m-re szűkíthető a Lágymányosi híd környékére.

A Lágymányosi hídhoz közeledve egy hegymenő önjáró URH rádión jelentkezett be, hogy a hegymeneti hídnyílást akarta meghajózni. A Tatabánya ms. 07:30-kor a bal elejével a Lágymányosi híd jobb parti legszélső pillérének partoldali külső szélével ütközött, aminek következtében a hajó többször felütött, és a hajó víz alatti része több helyen megrongálódott, kilyukadt. A hajó orr része süllyedni kezdett. A személyzet horgonyt dobott, megfordult, és a hajó orr részét kitette a híd alatti parti kövezésre. A baleset során keletkezett lyukakat olyan mértékben sikerült eltömíteni, hogy a vízszivárgás a hajótestbe a tűzoltóság szivattyúival, kezelhető szinten maradt.

A helyszíni vizsgálat befejezésével a hajó az újpesti hajójavítóba ment, a tűzoltóság eszközeinek segítségével. A motoros szivattyúk a hajón maradtak és a tűzoltó hajó kísérte a vontatóhajót a hajójavítóba.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	6	0	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítmény bal oldali fenékrésze és víz alatti része az orr résznél több helyen erősen benyomódott, és kb. 8 négyzetméteren belül 8 helyen kilyukadt. A hajó súlyos, de javítható mértékű sérüléseket szenvedett. A hajó azért nem süllyedt el, mert a személyzet a hajó orr részét kitette a híd alatti parti kövezésre, és ott a hajó orr része felült.

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		46 év, férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Duna 1490-1716 fkm között
	Egészségügyi alkalmasság	2010 május 20.
	Szakmai képesítés	A kat. hajósvezető, rádiósvizsga

	Egyéb szakmai bizonyítvány	Hajózási technikus, gépkezelő
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	Folyamatos amikor a hajó üzemel
	Utolsó 12 hónapban	Amikor szükséges szerződéssel
	Utolsó 30 napban	2006 november 21.

1.5.2 Az üzemvezető

Kora, neme		36 év, férfi
Szakmai képesítése	Szakmai képesítés	III. oszt. tengeri, II. oszt. folyami géptishti vizsga
	Szakmai képesítés érvényessége	-
	Egészségügyi alkalmasság	2009. május
	Egyéb szakmai bizonyítvány	Hajózási Főiskola gépüzemi szak
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	2005 március 11-től folyamatosan
	Utolsó 12 hónapban	Folyamatos
	Utolsó 30 napban	Folyamatos
	Utolsó 12 hónapban	Folyamatos
	Utolsó 30 napban	Folyamatos

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Balatonfüred
Gyártás éve	1962
Utolsó szemle helye, ideje	Hajójavító újpest
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2006 december 12. Azóta meghosszabbítva 2008. december 31.

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	2006. május 14.
-------------------------------------	-----------------

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Gyártás éve		1962
Gyártó		Láng Gépgyár Budapest
Típus		6 LD 315 RF
Üzemidő		89 400
Üzemidő	Utolsó nagyjavítás óta	40 300
	Utolsó karbantartás óta	50

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	285 000 kg
Üzemanyag tömege	3000 kg
Rakomány tömege	-kg
Összesen	-kg
Teljes vízkiszorítás	355 000 kg

Megengedett legnagyobb merülés	1,6 m
Merülés a baleset idején	1,4 m

1.7 Meteorológiai adatok

Az önkéntes időjárási észlelők megfigyelései szerint – amelyek nem minőségbiztosítottak ugyan, de számosságuk alapján megerősítik egymást - már az indulás időpontjában is valamilyen mértékű köd volt Budapesten (ehhez abban az időszakban nem adtak számszerű látástávolság értéket). A rendkívüli hajózási esemény időpontjában és térségére dél felé haladva a köd egyre sűrűbb lett; majd a helyszínelés időpontjában tisztult a levegő: már csak enyhe párásság volt tapasztalható.

Budapesti vízállás: 209 cm

Szélerősség: gyenge max. 2-4 m/s szellőkés.

Hőmérséklet: 8-9 fok C

1.8 Navigációs berendezések

A hajó radarberendezése és egyéb navigációs eszközei, berendezései megfelelően működtek. A hajó vezetője nem rendelkezett radarvizsgálóval.

1.9 Összeköttetés

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

1.10 Kikötői adatok

A kikötő paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

1.12 A sérült úszólétesítményre (roncsra) vonatkozó adatok

Az NKH a hajó okmányát a helyszínen bevonta, és hajóvizsgálati jegyzőkönyvet készített, amelyben előírta, hogy a hajó a javítóhelyre a tűzoltóság szivattyúinak folyamatos üzemeltetése mellett, valamint a tűzoltó hajó kíséretében mehet saját géperővel.

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.

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

A személyzet az ütközést követően azonnal megfordult, horgonyt dobott, majd a jobb part kövezésére irányította a hajót, amely ott orrával felült. Nagy valószínűséggel ennek köszönhető, hogy a hajó nem süllyedt el.

A lékesedések következtében a hajó első lakótere víz alá került, kb. 1,3-1,4 m víz volt a lakótérben. A személyzet haladéktalanul megkezdte az elárasztott tér szivattyúzását, de ez nem bizonyult elegendőnek, ezért a Tűzoltóság segítségét kérték. A 10 percen belül helyszínre érkező tűzoltók 3 db nagyteljesítményű mentőszivattyút helyeztek üzembe. A belső vízszint csökkenése után megkezdődött a lyukak bálázása (eltömítése) a búvárok segítségével.

1.16 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

A károk csökkentésében, elhárításában szerepet játszott a személyzet gyors helyzetfelismerése, szakszerű tevékenysége és együttműködése a társszervezetekkel.

1.18 Kiegészítő adatok

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 kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. ELEMZÉS

Az úszólétesítmény érvényes hajózási okmánnyal hajózott, a hajó élettartamához képest jónak mondható műszaki állapotban. Műszaki és navigációs berendezései rendben működtek.

A hajó indulásakor a személyzet részére csak a hagyományos időjárás jelentési lehetőségek, azaz a reggeli időjárás-jelentés és az előző napi vízállásjelentés állt rendelkezésre.

A parancsnok elmondása szerint a köd leereszkedésekor a látótávolságot ő személy szerint 50-100 m-re becsülte.

A szabályzat szerint olyan hajó, amely nem rendelkezik radarberendezéssel, korlátozott (1000 m alatti) látási viszonyok esetén nem hajózhat. Az érintett hajó rendelkezett radarberendezéssel, de a hajó vezetője nem rendelkezett radarképesítéssel. Ennek alapján a köd leereszkedésekor hajó nem folytathatta volna útját, megállítására pedig több lehetőség is kínálkozott volna: egyrészt horgonydobás, másrészt pedig mivel magányos géphajóként közlekedett, géperővel is egy helyben tarthatta volna magát.

A köd leereszkedése után, kb. 07:20-07:25-kor a hajóparancsnok elmondása szerint átvette a kormányberendezés kezelését a kormányostól, a gépháznak pedig, „áramot a horgonyra” utasítást adott, a kormányost a horgonygéphez küldte.

A hajó vezetője – ugyancsak az elmondása szerint – látta a radaron a Lágymányosi híd hídnyílásait.

A hajó vezetője horgonyzási manőver végrehajtását tervezte még a Lágymányosi híd előtt, de döntését – elmondása szerint – megváltoztatta az URH rádióon bejelentkező és szembe közlekedő, a hegymeneti hídnyílást meghajózni szándékozó önjáró hajó miatt. Mivel a horgonyzási manőver végrehajtásához mindenképpen meg kellett volna fordulnia, nem akarta kockáztatni az esetleges ütközés lehetőségét a szembe közeledő hajóval. Ezért a völgymeneti hídnyílás meghajózását választotta. A hídpillérekhez közeledve észlelte, hogy a hajóút jobb szélén, a hídnyílás jobb oldali pillérével szemben halad, ezért hirtelen kormányzással próbálta az ütközést elkerülni, de azt teljesen elkerülni mégsem tudta.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A hajó megállítására a Lágymányosi híd előtt, még ebben a forgalmi szituációban is nagy valószínűséggel mind horgonydobással, mind pedig géperővel egy helyben tartással lehetőség lett volna. A manőver eldöntésének késlekedése nem tette lehetővé annak megfelelő végrehajtását.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

BA 2006-043-6_1. Az általános közlekedésbiztonság javítása érdekében a KBSZ javasolja az NKH-nak, hogy tekintse át, milyen módon lehetne javítani a hídpillérek előlnézeti vetületének láthatóságát, annak érdekében, hogy azok korlátozott látási viszonyok mellett is az eddigieknél jobban észlelhetőek legyenek.

BA 2006-043-6_2. A KBSZ javasolja az NKH-nak és az üzemeltetőknek, vizsgálja meg, hogy a nem kifejezetten a hajózás számára készülő, időjárási megfigyelések és a Meteorológiai Szolgálat veszélyjelzései miként hasznosíthatók a hajózás biztonságának fokozására, tekintettel arra, hogy ezek jelen esetben is adhattak volna információt a köd sűrűsödéséről.

A vonatkozó szabályok betartásával, a megfelelő manőver megválasztásával a vizsgált eseményhez hasonló esetek elkerülhetők, ezért egyéb biztonsági ajánlások kiadását a Vb nem tartja szükségesnek.

Az NKH részéről a 29281/1/2008 sz. levelükben a 2006-043-6 sz. esemény zárójelentés tervezetéhez pozitív észrevétel érkezett, a BA 2006-043-6_1 sz. ajánlásunkkal egyetértettek, és tájékoztatták szervezetünket, hogy megvalósítása a Közútkezelő hatáskörébe tartozik.

5. MELLÉKLETEK

1. OMSZ éghajlati szakvélemény
2. Fényképek
3. Önkéntes időjárési észlelések a rendkívüli hajózási esemény időszakában

Budapest, 2008. szeptember „ „

Wimmer Gábor

Vb vezetője

Orosz Dalma

Vb tagja

Gréz László

Vb tagja

Sárközi Szilárd

Vb tagja

OMSZ szakvélemény

Vízirendészeti Rendőrkapitányság

2007 JAN 29
érkezett:

ORSZÁGOS METEOROLÓGIAI SZOLGÁLAT

Éghajlati Osztály

1024 – Budapest II., Kitaibel Pál u. 1.

1525 – Budapest, Pf.: 38.

Telefon: (1) 346 – 4600; Fax: (1) 346 – 4687



Iktatószám: EÉFO- 6499 / 1712/06-3/244a

Tárgy: éghajlati szakvélemény

Oldalak száma: 1

Ügyintéző: Kapitány Ervinné

Telefonszám: (1) 346 – 4693

e-mail: kapitany.e@met.hu

BUDAPESTI RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG
DUNAI VÍZIRENDÉSZETI RENDŐRKAPITÁNYSÁG
 Víziközlekedési és Közrendvédelmi Osztály
 Bűnügyi és Balesetvizsgálati Csoport
 1557 Budapest, Pf.: 19.
 tel.: 236-2850 / 53-712, 53-717
 fax: 236-2851 / 53-890

Ügyiratszámuk:
 01322-22/2006.bü.

Előadójuk:
 Temesfői Zsolt r.ftzls.
 tel.: 236-2860/53-717

Csobay Balázs r.szds.
 csoportvezető

Tisztelt Csobay Balázs Úr!

MO. Bűnügyi
07. 30.
ai. csoport. ca!
Máni

Megkeresésükre közöljük, hogy BUDAPEST, XI. kerület (Déli összekötő híd) térségében, a térségéhez legközelebb lévő meteorológiai állomások mérési eredményei, valamint az időjárási helyzet elemzése alapján, 2006. november 21-én 07 óra 35 perc körüli időben valószínűsíthető, hogy borult, ködös idő volt. Gyenge volt a légmozgás, a legerősebb szélirányok sebessége 2-4 m/s között alakult. A térségből csapadékot nem jelentettek. A hőmérséklet 8-9 °C körül alakult. A fénypontok alapján a tágabb térségben működő meteorológia mérőállomásunkon a kérdéses időben 100-400 m között becsülték a vízszintes látástávolságot, valószínűsíthető, hogy a fenti időben és helyen is hasonló látási viszonyok lehettek.

Számlánkat, 10.000 Ft + 20% ÁFA, a levél eredeti példányával együtt Pénzügyi Osztályunk később postán elküldi.

Az Éghajlati Osztály továbbiakban is készséggel áll szolgáltatásaival az Önök rendelkezésére.

Budapest, 2006. december 27.

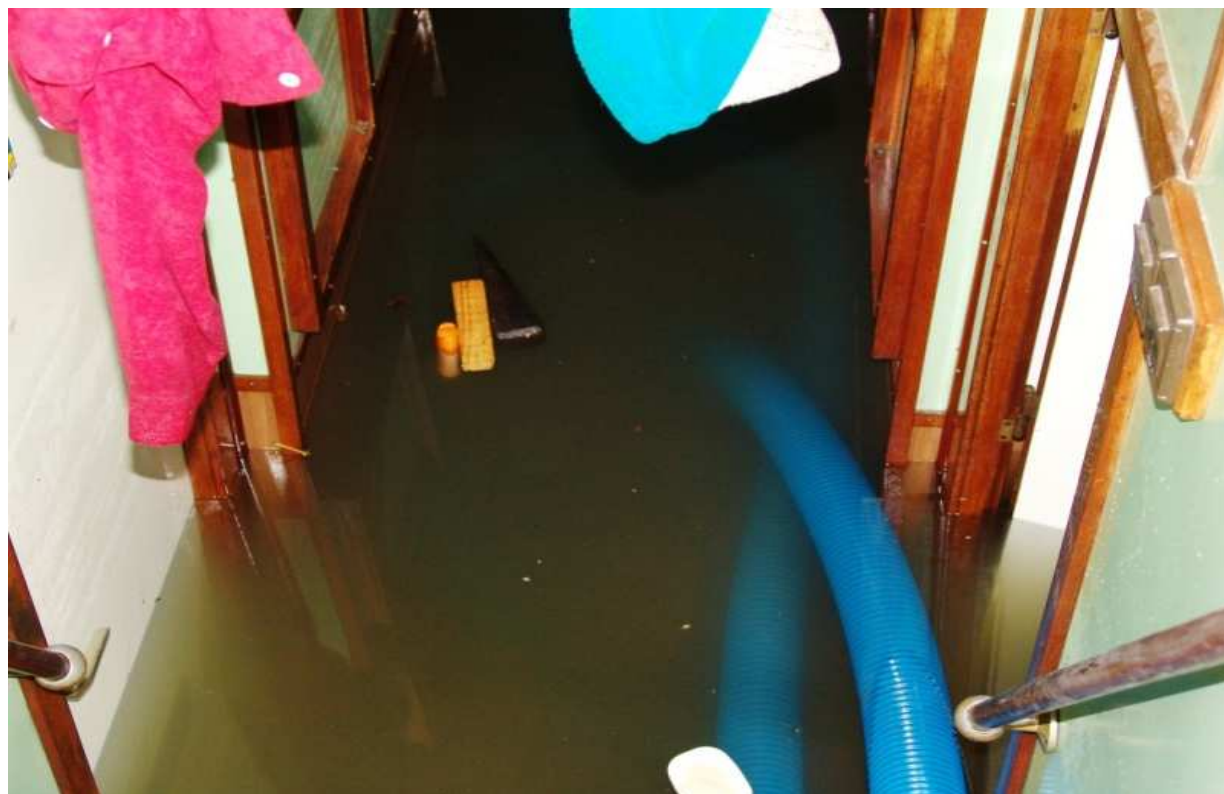
Üdvözlettel:

Országos Meteorológiai Szolgálat
 Éghajlati Osztály
 1024 Budapest, Kitaibel Pál u. 1.
 1525 Budapest, Pf.: 38.

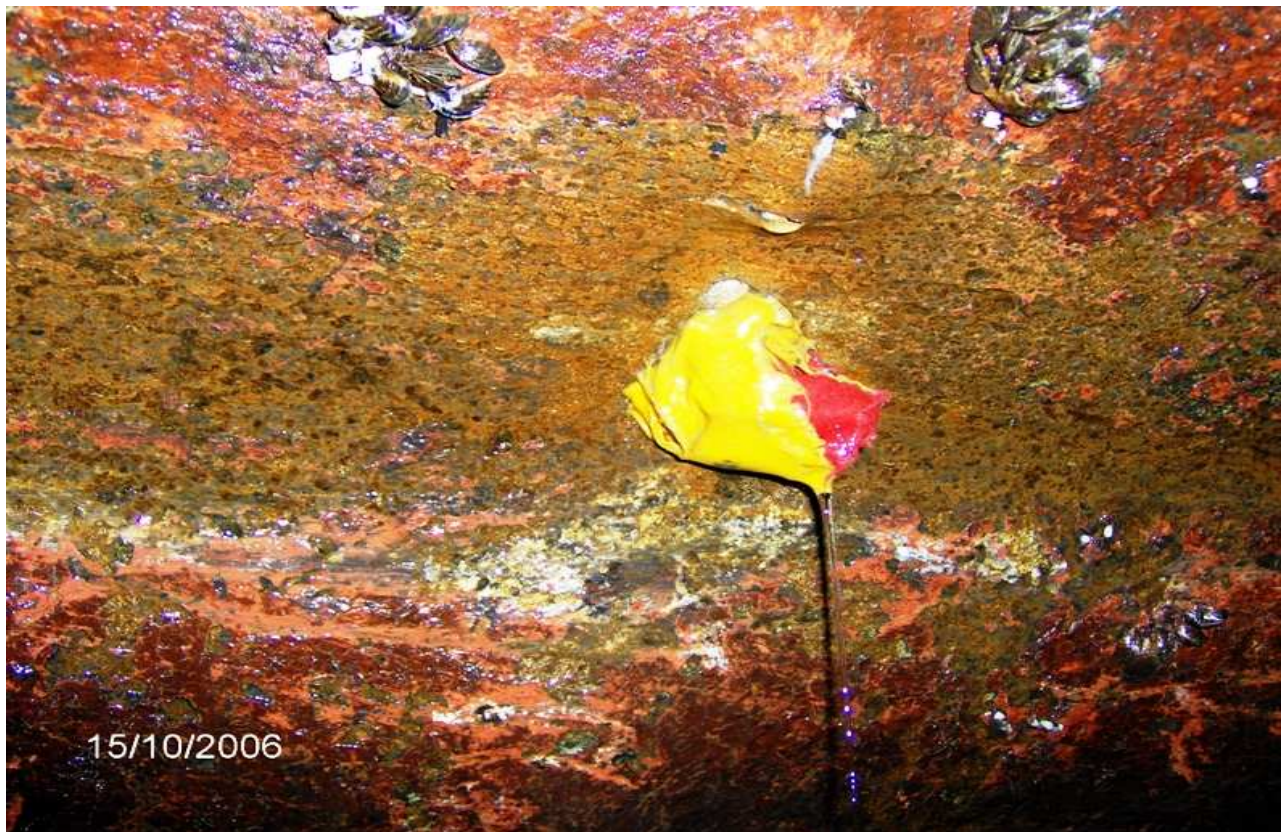
Kapitány Ervinné
 dr. Miksa János
 osztályvezető

EÉFO-02-01

1457-347/2007







Önkéntes időjárási észlelések, a rendkívüli hajózási esemény időszakában

