



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2007-002-6
RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY**

**Budapest, Duna 1653,2 fkm
2007. január 03.**

**Önjáró hajó
4201120**

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 - melyet 2007. július 1-jétől a 167/2007. (VI. 28.) Korm. rendelet módosított - 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.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

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 víziközlekedési 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		Rendkívüli hajózási esemény
Vízi jármű	gyártója	Schifwert Oberwesser Bodenwerder
	típusa	Önjáró hajó
	lobogója	Németország
	lajstromjele	német hajószám: 4201120
	gyári száma	–
	tulajdonosa	W. Korona-Cargo Kft.
	üzembentartója	W. Korona-Cargo Kft.
	bérlője	–
Eset	napja és időpontja	2007. január 02. Az időpont pontosan nem állapítható meg.
	helye	MAHART 343-as sz. állóhajó, Duna 1653,2 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő matróz
	súlyos sérültek száma	–
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott
Lajstromozó állam		Németország
Lajstromozó hatóság		Regensburg BSR Nr: 1069
Gyártást felügyelő hatóság		Regensburg SUK
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. január 03-án 15 óra 45 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletes jelezte be.

A KBSZ ügyeletes

- 2007. január 03-án 15 óra 50 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a Súlyos víziközlekedési esemény vizsgálatára 2007. január 03-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

Vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Pataki Ferenc	helyszínelő technikus
tagja	Kovács András	helyszínelő technikus

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb 2007. január 04-én és 05-én helyszíni vizsgálatot tartott.
- A Vb a helyszínen a hajó tulajdonosát meghallgatta, a hajó okmányairól másolatot készített.
- A Vb a Vízügyi Felügyelőség által készített végzésről, a halottszemle jegyzőkönyvről és a boncjegyzőkönyvről készített másolatot átvette.

Az eset rövid áttekintése

A Vb a helyszíni vizsgálat alapján, valamint a helyszínen készített és a későbbiekben beszerzett dokumentumok, továbbá a meghallgatás összegzése alapján azt a megállapítást tette, hogy a baleset elkerülhető lett volna a vonatkozó szabályok betartása alapján, így az esemény kapcsán biztonsági ajánlás kiadását sem tartotta szükségesnek.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A Weserkrone ms. önjáró hajó árura várt az MHRT 343-as állóhajó felett a Duna 1653,5-ös fkm-nél horgonyon, a bal parttól mintegy 80-100 m-re. A hajót őrző matróz 2007. január 02-án az esti órákban kivezett a partra, vélhetően élelmiszer beszerzési céllal. A matrózt ekkor látta az állóhajó személyzete utoljára. Nem lehetett megállapítani, hogy pontosan mi történt, csak sejteni lehet, hogy a matróz még aznap a késő esti órákban visszatért a hajóhoz, és a visszatérés során történhetett a baleset, és ekkor eshetett vízbe a matróz. Az esés közben a matróz lábára rátekeredett a csónak kikötőlánca, és ez egyik fő oka lehetett, hogy nem tudott a csónakba visszamászni. A boncolási jegyzőkönyvből az is kiderül, hogy az őrzési feladatot ellátó személy, a középeztől kissé súlyosabb fokú alkoholos befolyásoltság alatt volt, ami nyilvánvalóan tovább rontotta túlélési esélyeit. A csónakban benne voltak az előírt felszerelések, azonban a matróz nem viselte a kötelezően előírt mentőmellényt.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	0	0	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítmény nem sérült.

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		49 év, férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Duna 1490-2380 fkm. között, DM csatorna, Majna, Rajna
	Egészségügyi alkalmasság	2008. március 06.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	Hajózási technikus, rádiós és radar vizsga, gépkezelő vizsga
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	Folyamatos, mert a hajó tulajdonosa is egyben
	Utolsó 12 hónapban	Folyamatos
	Utolsó 30 napban	Folyamatos

1.5.2 A hajó matróza

Kora, neme		51 év, férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Gépkezelő-matróz Folyók, tavak
	Egészségügyi alkalmasság	2009. március 16.

	Egyéb szakmai bizonyítvány	Hajózási technikus
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	Folyamatosan szerződés szerint
	Utolsó 12 hónapban	Folyamatosan szerződés szerint
	Utolsó 30 napban	Folyamatosan szerződés szerint

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Bodenwerder
Gyártás éve	1941
Utolsó szemle helye, ideje	2005
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2008. október 31.
Köbözési okmány érvényessége	2009. május 08.

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	Nem ismert
--	------------

Hajótest utolsó víz alatti részeinek szemléje: Az eset szempontjából nincs jelentősége, részletezése nem szükséges.

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	315 000 kg
Üzemanyag tömege	5 000 kg
Rakomány tömege	891 934kg
Összesen	1 206 934 kg
Teljes vízkiszorítás	1 206 934 kg
Megengedett legnagyobb merülés	2,18 m
Merülés a baleset idején	0,74 m

1.7 Meteorológiai adatok

- Budapesti vízállás: 144 cm
- Szél erősség: gyenge max. 3-4 m/s szellőkés.
- Hőmérséklet: 7-8 fok C
- Víz hőmérséklet: 3,8 fok C

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(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

Roncs az eseménnyel kapcsolatban nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra a rendészeti szerv megbízásából került sor. Az abban foglalt tényeket, a „végzés a közigazgatási hatósági eljárás megszüntetéséről” jegyzőkönyvet, a „boncolási jegyzőkönyvet” és a „halottszemle jegyzőkönyvet” a Vb másolatban megkapta.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A matrózzal akkor nem történhetett volna meg a baleset, ha a csónakkal történő közlekedést nagyobb figyelemmel, elővigyázatossággal, az összes előírt szabály betartásával (mentőmellény viselése, alkoholtartalmú ital fogyasztásának mellőzése, kikötőkötél, lánc összekarikázása) végezte volna. Továbbá a hajóra történő visszaérkezésnek nem sötétedés után kellett volna megtörténnie, mert így, még ha segíteni is tudtak volna a partról a balesetet szenvedett matrózon, az esetet nagy valószínűséggel senki sem látta a sötétben.

1.16 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

A hajótulajdonos együttműködése a vizsgálat alatt a Vb-vel és a Vízirendészet vizsgálóival kifogástalan volt.

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

Az úszólétesítmény érvényes hajózási okmánnyal rendelkezett, és a kijelölt veszteglőhelyen, horgonyon várakozott a berakodás időpontjára, melyre Dunaújvárosban került volna sor néhány nap múlva. A matróz vigyázott a hajóra, a hajón teljesen egyedül tartózkodott. A csónak az okmányban meghatározott méretű és jó állapotú volt és benne voltak az előírt felszerelések. A hajó élelmiszerral történő feltöltésének alkalmával szerencsésebb, ha a készletek feltöltése külső segítséggel történik, jobb, ha mindenképpen több személy végzi a készletek szállítását, berakodását, mert a csónakba és onnan a hajóba történő árupakolás mindenképpen a csónak megbillenésével járhat. Ebben az esetben is az történhetett, hogy a csónak megbillent, és az egyensúlyát veszített matróz a vízbe esett, amit még súlyosbíthatott az a tény, hogy a csónak kikötőlánca a lábára tekeredett. Az is feltételezhető még, hogy a vízbe esés közben esetleg megüthette magát, megszedülhetett a rakodást ill. ki és beszállást végező személy. Másnap reggel a csónakot „üresen” találták meg a MAHART 343-as állóhajónál, maradék áru, egyéb anyag nem volt benne, tehát az is elképzelhető, hogy csak kilátogatási céllal hagyta el a hajót az őrző személy. A boncolási jegyzőkönyvben rejtett betegség lehetőségére nincs utalás, tehát a hirtelen rosszullet bekövetkezésének lehetősége minimális.

3 KÖVETKEZTETÉSEK

Amennyiben a hajó matróna valóban élelmiszer vásárlás céljából távozott a hajóról, célszerű lett volna megvárni a segítséget a készletek feltöltéséhez, amit a hajó tulajdonosa szándékozott is biztosítani. A tulajdonos elmondása szerint naponta személyesen győződött meg a hajó és őrzőjének állapotáról, helyzetéről. A csónakba szállás ténye mindig magában rejt veszélyeket, baleseti lehetőségeket. Ezt tovább súlyosbította a téli időszak ill. a korai sötétedés és a hideg vízhőmérséklet. A matrónának lett volna szabad alkoholt fogyasztania, sem a kimenetel, sem a bejövétel előtt, amikor erre a sok veszélyt rejtő manőverre elhatározta magát. A mentőmellényt sem használta, ami pedig kötelező ilyen esetekben. Mindezen óvintézkedések elmulasztása miatt következett be a baleset, amely egyszerűen megelőzhető lett volna a hajózás írott és íratlan törvényeinek betartásával.

4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával és kellő óvatossággal a vizsgált eseményhez hasonló esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadását a Vb nem tartja szükségesnek.

5 MELLÉKLETEK

Fénykép 6 db

Budapest, 2008. december ” ”.

Wimmer Gábor
Vb vezetője

Kovács András
Vb tagja

Pataki Ferenc
Vb tagja





