



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET  
TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

# **ZÁRÓJELENTÉS**

**2008-10-6**

**Rendkívüli hajózási esemény**

**Dunaföldvár, Duna 1561 fkm  
2008. február 25.**

**Önjáró tankhajó  
UP XVII-680/531**

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 vízi közlekedésről 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 vízi közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.),
- a súlyos vízi közlekedési 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 vízi közlekedési 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 összeférhetlenség 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 vízi közlekedési 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

<b>Az eset kategóriája</b>		rendkívüli hajózási esemény
<b>Vízi jármű</b>	<b>gyártója</b>	Weser 1971
	<b>típusa</b>	önjáró tankhajó
	<b>lobogója</b>	szerb
	<b>regisztrációs szám</b>	UP XVII-680/531
	<b>gyári száma</b>	nincs adat
	<b>tulajdonosa</b>	Ladjar Transport D.O.O.
	<b>üzembentartója</b>	Ladjar Transport D.O.O.
	<b>bérlője</b>	nincs adat
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2008.február 25. 16:25 LT
	<b>helye</b>	Dunaföldvár 1561 fkm
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	nincs
	<b>súlyos sérültek száma</b>	nincs
<b>Vízi jármű rongálódásának mértéke</b>		a vízi jármű nem sérült meg
<b>Lajstromozó állam</b>		Szerbia
<b>Lajstromozó hatóság</b>		Lucke Kapetinje
<b>Gyártást felügyelő hatóság</b>		nincs adat
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		<b>KBSZ</b>

### Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. február 25-én 16:44 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. február 25-én 16:46 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

### Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2008. február 25-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Orosz Dalma	főosztályvezető

### Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2008. február 25 -én a helyszínen vizsgálatot tartott. A személyzet tagjait meghallgatta, a hajó okmányairól, a vízi járműről fényképeket készített.

### Az eset rövid áttekintése

Az önjáró tankhajó völgyemenetben haladt Százhalombattáról Pancsevo felé a Dunán, amikor a Dunaföldvári híd felett kb.300 m-rel az 1561-es folyamkilométernél a hajóúton zátonyon felakadt. Lékesedés, vízbetörés nem történt.

# 1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

## 1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Az önjáró tankhajó a kapitány elmondása szerint Százhalombattáról indult déli 12 órakor. A hajó völgymenetben haladt 1200 t gázolaj rakománnyal, amikor az 1561-es fkm-hez érve zátonyon felakadt a hajóút szélén. A felakadt hajó megpróbált önerőből leszábadulni, de ez nem járt sikerrel. A leszábadulási manőver ill. a folyó sodrása következtében a hajó hegymeneti pozícióba állt be. További leszábadítási kísérlettel az esetleges sérülés elkerülése miatt nem próbálkoztak. A hajóból a rakomány egy részét átfajtották egy másik hajóba, és így szabadult le a zátonyról.

## 1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	-	-	-
Súlyos	-	-	-
Könnyű	-	-	-
Nem sérült	3	-	-

## 1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az önjáró tankhajó a rendkívüli hajózási esemény során nem sérült meg.

## 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		52 év férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	nincs adat
	Egészségügyi alkalmasság	nincs adat
	Egyéb szakmai bizonyítvány	nincs adat
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	nincs adat
	Utolsó 12 hónapban	nincs adat
	Utolsó 30 napban	alkalmanként, amikor szükséges.

### 1.5.2 Az üzemvezető

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

### 1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

## 1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Weser
Gyártás éve	1971
Utolsó szemle helye, ideje	nincs adat
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2008.07.12.

### 1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest hossza	90,00 m
Hajótest szélessége	9.00 m
Maximális merülése	2.58 m
Hajótest utolsó víz alatti szemléje	nincs adat

### 1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Gyártás éve	nincs adat	
Gyártó	MWM	
Típus	TD 484-6V 640 kW	
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, azért részletezése nem szükséges.

### 1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	nincs adat kg
Üzemanyag tömege	5000 kg
Rakomány tömege	1.200.000.-kg
Összesen	nincs adat kg
Teljes vízkiszorítás	1.845.000.-kg
Megengedett legnagyobb merülés	2.58 m
Merülés a baleset idején	2.42 m

## 1.7 Meteorológiai adatok

A rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésekor a helyszínen páras látási viszonyok uralkodtak.

## 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 rendkívüli hajózási esemény nem kikötőben történt.

**1.11 Adatrögzítők**

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

**1.12 A roncsra vonatkozó adatok**

A rendkívüli hajózási esemény során roncs nem keletkezett.

**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, személyi sérülés nem történt..

**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 hajó korához képest jó műszaki állapotban volt, és érvényes hajózási okmányokkal rendelkezett. Navigációs berendezései működőképes állapotban voltak. A radar üzemelt, a hajó vezetője rendelkezett radarhajós képesítéssel. A személyzet számára rendelkezésre álltak az adott folyószakaszra vonatkozó hidrográfiai adatok. Az 1560-1561 fkm közötti folyószakaszra a baleset napján a hatóság 28 dm vízmélységet jelzett, /lásd 3. ábra/. A hajó előtt kb.500 m-rel haladt a szintén szerb lobogó alatt hajózó önjáró tankhajó hasonló merüléssel, és rakománnyal. Az előtt haladó hajó kapitánya az 1561,2 fkm-nél rádió közölte a később felakadt hajóval, hogy a hajójának az alja súrolta a mederfeneket. Az 1561 fkm-hez érve az önjáró tankhajó eleje zátonyon felakadt. A hajó vezetője azonnal hátramenetbe kapcsolta a főgépet és próbált saját erőből leszábadulni a zátonyról. Ez a művelet nem járt sikerrel, és a lendület fokozatosan fordítani kezdte a hajó farát a folyó közepe felé. Ekkor a hajó kapitánya – tartva attól, hogy a víz sodrása esetleg a hídlábnak toltathja a hajót – előre menetbe kapcsolta a főgépet, és a hajó hegymeneti pozícióba állt be. A felakadást követően a személyzet vízmérő léccel körben megmérte a vizet a hajó körül, és a következő értékeket találta: vízmélység a hajó bal oldalánál 19-22 dm, míg a jobb oldalánál 30 dm volt. A felakadás után a hajó kapitánya azonnal értesítette a hatóságokat a történetekről.

## 3. KÖVETKEZTETÉSEK

Ez a hajófelakadás is az egyik legnehezebben hajózható magyar Duna szakaszon, a Dunaföldvári híd környékén következett be. A hajó vezetője tapasztalt, az adott szakaszra érvényes vonalvizsgálóval és radarhajós képesítéssel rendelkező személy. A hajó merülése sehol nem haladta meg az adott területre vonatkozó értéket, azaz gázlónorma sértés nem állt fenn. A hajó a hajóúton belül haladt a rendkívüli hajózási esemény bekövetkeztekor, azaz felakadása nem navigációs hiba, vagy a gázlónorma sértésből következett be. A rendkívüli hajózási esemény nagy valószínűséggel azért következhetett be, mert a hajóúton belül nem állt mindenhol rendelkezésre olyan vízmélység, amit a hatóság arra a napra jelzett, annak ellenére, hogy már 2006-ban született Biztonsági ajánlás hasonló ügyben (2006-036-6-2). Ezért a Vb megismétli az akkori Biztonsági ajánlást.

## 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

**BA2008-010-06-1:** A Vb megismétli a 2006-036-6-2 számú biztonsági ajánlását, azaz a Vb javasolja a gázlómélységeket megadó Vízügyi Igazgatóságnak a víz és gázlómélység mérési rendjének, gyakoriságának felülvizsgálatát annak érdekében, hogy a kritikus időszakokban és a kritikus helyekről is a lehető legpontosabb adatok álljanak a hajózás rendelkezésére.

Budapest 2009. június 2.

---

Kiss László  
Vb vezetője

---

Orosz Dalma  
főosztályvezető





1. ábra: A Ladjar II. kormányállása



2. ábra: A helyszíneléskor aktuális radarkép

