



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2006-010-6

RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY

**MAHART PassNave I. sz. Nemzetközi ponton
2006. június 29.**

**Monet ms. / Dnipro ms. személyhajók
ST-R 1064 F / PA 09281**

A szakmai vizsgálat célja a súlyos 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 vétkeesség 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. törvényben (a továbbiakban: Kbt.),
- 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 súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006 (II. 27) GKM rendelet,

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége 2006. december 31. napjáig a Kbt.-én, 2007. január 1. napjától 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.

Meghatározások és rövidítések

SOLAS	Safety of Life at Sea („Életbiztonság a tengeren”)
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
Vb	Vizsgálóbizottság
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
RSOE	Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
UDP	Ukrán Dunahajózási Nyrt.
ms.	motoros

Az eset összefoglalása

Claude Monet ms.

Az eset kategóriája

A vízi jármű gyártója

típusa
neve és lajstromjele
gyári száma
tulajdonosa

üzembentartója

bérlője

A eset napja és időpontja
helye

Az eset kapcsán elhunytak / súlyos
sérültek száma

A vízi jármű rongálódásának mértéke

Lajstromozó állam

Lajstromozó hatóság

A gyártást felügyelő hatóság

Rendkívüli hajózási esemény

S.A. Mesue & Sambre áB-
Beez/Namur

Kabinos személyhajó

Claude Monet ms. ST-R 1064 F

-

Alsace Corsieres 12, Rue de la
Division Leclerc F-6700 Strasbourg

Alsace Corsieres 12, Rue de la
Division Leclerc F-6700 Strasbourg

-

2006. június 29. kb. 14 óra 00 perc
Duna 1645,95 fkm-nél Budapest
Nemzetközi Hajóállomás I. sz.
pontonján

-

Kis mértékű

Franciaország

Bureau Veritas – Bureau d' Anvers

Bureau Veritas – Bureau d' Anvers

Dnipro ms.

A vízi jármű gyártója

típusa
neve és lajstromjele
gyári száma
tulajdonosa
üzembentartója
bérlője

A eset napja és időpontja
helye

Az eset kapcsán elhunytak / súlyos
sérültek száma

A vízi jármű rongálódásának mértéke

Lajstromozó állam

Lajstromozó hatóság

A gyártást felügyelő hatóság

Korneuburg Ausztria

Kabinos személyhajó

Dnipro ms. PA 09281

-

Ukrán Dunahajózási Nyrt.

Ukrán Dunahajózási Nyrt.

-

2006. június 29. kb. 14 óra 00 perc
Duna 1645,95 fkm-nél Budapest
Nemzetközi Hajóállomás I. sz.
pontonján

-

Nagy mértékű

Ukrajna

Shipping Register of Ukrajna

Shipping Register of Ukrajna

Az eset összefoglaló áttekintése

A vizsgálat adatai

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. június 29. 15 óra 00 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2007. június 29-én 15 óra 05 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének, majd
- 2007. június 29-én 15 óra 08 perckor tájékoztatta az NKH ügyeletését.

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2006. június 29-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Orosz Dalma	főosztályvezető
tagja	Gréz László	helyszínelő technikus

Jelen zárójelentés

alapjául a Vb által elkészített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételezések 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.

A Vb az eljárás során

- a szakmai vizsgálat céljainak ésszerű határidőn belül történő elérése érdekében az általa szükségesnek tartott vizsgálatokat elvégezte, az intézkedéseket megtette;
- szabadon megvizsgálta az esemény helyszínét, az úszólétesítményt, annak tartozékait, rakományát, illetve sérüléseit
- az érdemi információval rendelkező személyeket meghallgatta.

A szakmai vizsgálat során

- a Vb rendelkezésére bocsátottak minden lényeges információt és feljegyzést, amely az úszólétesítmény tulajdonosának, üzemben tartójának, a személyzetnek, a hajózási hatóságnak a birtokában volt.
- az érintettek (a hajózási képesítések kiadásával, az úszólétesítmény megfelelőségének vizsgálatával, az úszólétesítmény üzemben tartásával, karbantartásával és javításával, a hajóút fenntartásával, a kikötő üzemben tartásával foglalkozó szervek, a hajózási hatóság, az úszólétesítmény vezetője és személyzete) a Vizsgálóbizottsággal együttműködtek.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel,

A Vb tagjai munkájukat a Vb vezetőjének irányítása alatt végezték. A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak, illetve a jövőben nem járhatnak el.

1. Ténybeli információk

A helyszínen a két hajó hajóvezetőjén (hajóparancsnokán) kívül még az UDP Magyarországi Vezérügynökség vezetője és ügynöke is jelen volt. A hajók parancsnokainak meghallgatásáról helyszíni jegyzőkönyv készült.

1.1. Az esemény lefolyása

- A Dnipro ms. parancsnoka kijelentette, hogy a hajója ugyan már felkészült az elindulásra, de a hajót még nem engedték el, sőt külön utasítást adott a személyzetnek, hogy a kötélmanővert (a hajó elengedését) ne kezdjék meg, mert látta, hogy a Monet ms. fordulni készül.
- A Monet ms. parancsnoka elismerte, hogy a fordulási manővert korán kezdte meg, a manővert elhibázta. Látni vélte a Dnipro ms. faránál a hajócsavarok által keltett hullámokat, vízfodrozódást, amiből arra következtetett, hogy a manővert (a hajó elengedését) már elkezdték.

1.2. Személyi sérülések

1.2.1 Monet ms.

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	-	-	-
Súlyos	-	-	-
Kisebb/semmilyen	-	-	-

Megjegyzés: A hajón 129 személy tartózkodott, közülük senki sem sérült meg.

1.2.2 Dnipro ms.

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	-	-	-
Súlyos	-	-	-
Kisebb/semmilyen	-	-	-

Megjegyzés: A hajón 122-en tartózkodtak közülük sem sérült meg senki.

1.3. A vízi járművek rongálódása

Az esemény során mindkét jármű megsérült. A Dnipro ms-ban jelentős kár keletkezett, míg a Monet ms. csak kis mértékben sérült meg.

1.4. Egyéb kár

A MAHART PassNave Kft I. sz. pontonján tartózkodott a Dnipro ms, és az ütközés következtében a pontontestet is meglökték az ütköző hajók, és ennek következtében a pontont a parthoz rögzítő kapcsolóelemeket és támaszcsonveket fogadó partfal is kis mértékben megsérült.

1.5. A személyzet adatai

1.5.1. A vízi jármű parancsnoka Claude Monet ms.

Kora	38 év
Neme	férfi
Állampolgársága	osztrák
Jogosítása	Hajóparancsnok
Egészségügyi alkalmasság érvényessége	Nincs adat
Képesítései	„A” kategóriájú hajóvezető
Hajózott idő	20 év

1.6. A vízi járművek adatai

Típus: Claude Monet ms. kabinos személyhajó
Lajstromjele: ST-R 1064 F
Hivatalos hajószám: 18 22874 L
Gyártási éve: 1999
A hajó bizonyítvány száma: 5805 Sg
A bizonyítvány érvényessége: 2009-01-21

Típus: Dnipro ms. kabinos személyhajó
Lajstromjele: PA 09281
Gyártási éve: 1970 Korneuburg
A hajó bizonyítvány száma: 03.60217.183
A bizonyítvány érvényessége: 2006-09-20.

1.7. Meteorológiai adatok

Látási viszonyok: jók
Hőmérséklet: 22 Co
Napos idő
Szél erősség: gyenge
Víz állás: 337 cm

1.8. Navigációs berendezések

A navigációs rendszer állapota nem volt befolyással az esemény bekövetkezésére, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9. A vízi jármű adatrögzítő

A hajók nem rendelkeztek adatrögzítő berendezéssel.

1.10. Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.11. Kiegészítő adatok

A Vb a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

2. Elemzés

Az utóbbi években Budapesten a turista szezonban igen-igen megnövekedett a személyhajó forgalom, ami az áru fuvarozási hajóforgalommal együtt a nyári időszakban jelentős terhelést jelent a hajóvezetők, hajóparancsnokok és a kiszolgáló ágazatok dolgozóinak számára. Főidényben egyidejűleg több mint 100 személyhajó tartózkodik, közlekedik Budapest térségében. A menetidő betartása, és az igen nagy számban közlekedő hajók forgalma miatt, a figyelem megosztás nagy megterhelést jelent a hajós dolgozók részére. Többek között emiatt fordulhat elő, hogy a kellő gyakorlattal rendelkező hajóvezetők, hajóparancsnokok is elhibázzanak különféle manővereket.

3. Következtetések

Megállapítható, hogy a Claude Monet ms. a fordulási manővert elhibázta, és a forduló során nekiütközött a Dnipro ms bal oldalának, ahol komoly sérüléseket okozott a sétatfedélzeti részen.

A baleset oka

A Claude Monet ms. parancsnoka nem jól mérte fel a fordulási manőver elvégzéséhez szükséges feltételeket: úgymint a forduló kezdete, a szükséges műveleti sebesség, a szükséges géperő és a kormányok helyzete.

4. Biztonsági ajánlások

BA2006-010-6_01

A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a hajók által forgalmazott URH rádióbeszélgetések rögzítése legyen kiterjesztve az összes hajózási csatornára, mert a beszélgetések tartalma és azok időpontjai lényegesek lehetnek a balesetek vizsgálatának elemzésénél. Javasolja a rádió forgalmazások tartalmának, időpontjainak és a hajó pozícióinak rögzítését dokumentálható módon, külső figyelőállomásról. Továbbá javasolja, hogy az RSOE Navinfo által eddig is figyelt és rögzített 22-es hajózási csatornán folytatott beszélgetések mellett a többi hajózási csatornán folytatott beszélgetéseket is figyeljék és rögzítsék. A Vb tudomása szerint a 10-es csatorna figyelése Budapesten megoldott, de annak rögzítése még megoldásra vár. A 10-es csatorna figyelésének kiterjesztése folyamatban van. Próbaüzeme a közeljövőben kezdődik. Meg kell jegyeznünk, hogy a hajósok előszeretettel alkalmazzák azt a gyakorlatot, hogy jelenleg még nem rögzített csatornán (pl. 10-es) forgalmaznak egymással.

BA2006-010-6_02

A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a tengeri hajózásban és a repülésben már régóta használt, adat és hangrögzítő rendszer, valamely egyszerűsített változata kerüljön beszerelésre a folyami és tavi ill. a tengeri hajóinkon is. A jelenlegi gyakorlat az, hogy a tengeri személyhajókon ez már kötelezően bevezetett, a tengeri áruszállító hajókon egyelőre ajánlott a VDR (Voyage Data Recorder) rendszer bevezetése. Nyilvánvaló, hogy ennek bevezetése csak hosszabb felkészülési ill. átfutási idővel képzelhető el. Ezek törvényi, infrastrukturális, műszaki, technikai és anyagi feltételeit is meg kell teremteni.

BA2006-010-6_03.

A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a 100-110 m-nél hosszabb hajók esetén, forgalomszabályozási eszközök igénybevételevel ezek a hajók a Lánchíd és a Szabadság híd közötti szakaszon lehetőleg ne fordulhassanak meg, ezzel párhuzamosan szükséges lenne kijelölni megfelelő szélességű szakaszon ajánlott fordulóhelyet. Ez az intézkedés szintén csak hosszabb átfutási idővel valósítható meg valójában, mert a hajózási társaságoknak erre fel kell készülniük.

Budapest, 2008. január 28.

Wimmer Gábor
Vb vezetője

Orosz Dalma
Vb tagja

Gréz László
Vb tagja

A Monet ms. képei





A Dnipro ms. képei.





