



ZÁRÓJELENTÉS

2006-020-6

Rendkívüli hajózási esemény

2006. augusztus 13.

**Keszthelyen az Almádi ms. termes személyhajóról 1 fő
fulladás**

01297

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a 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. 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 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.

Meghatározások és rövidítések

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
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
BAHART	Balatoni Hajózási Részvény Társaság
ms.	motoros

Az eset összefoglalása

Az eset kategóriája	Rendkívüli hajózási esemény
Almádi ms.	
A vízi jármű gyártója	Magyar Hajó és Darugyár (Váci gyáregység)
típusa	Termes személyhajó
felség- és lajstromjele	01297
tulajdonosa	BAHART
üzembentartója	BAHART
bérlője	-
Az eset napja és időpontja (UTC)	2006 augusztus 13. kb. 01 óra 00 perc
helye	Balaton keszthelyi kikötő
Az eset kapcsán elhunytak / súlyos sérültek száma	1
A vízi jármű rongálódásának mértéke	Nem rongálódott
Lajstromozó állam	Magyarország
Lajstromozó hatóság	Nemzeti Közlekedési Hatóság - Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága - Kiemelt Ügyek Központja - Hajózási Hatósági Főosztály - Hajóüzembiztonsági és Regisztrációs Osztály
A gyártást felügyelő hatóság	Az NKH elődje, Hajózási Főfelügyelet

Az eset összefoglaló áttekintése

A vizsgálat adatai

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. augusztus 13-án 08 óra 00 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletesje jelentette be.

A KBSZ ügyeletesje

- 2006. augusztus 13-án 08 óra 05 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2006. augusztus 13-án 08 óra 10 perckor tájékoztatta az NKH Hajózási ügyeletesét.

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2006. augusztus 13-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője Wimmer Gábor balesetvizsgáló
tagja Orosz Dalma főosztályvezető

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

1.1. Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Az Almádi ms-on őrszolgálatot teljesítő matróz szolgálati helyét elhagyta, majd visszatérése után a hajóra belépett és röviddel ezután a hajóról a vízbe esett. A hajó a keszthelyi kikötőben tartózkodott.

1.2. Személyi sérülések

Az Almádi ms.-ról egy fő őrszemélyzet vízbe esett és megfulladt.

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebbsémmilyen	0	0	0

1.3. Az úszólétesítmények sérülése

A vízi jármű nem sérült meg.

1.4. Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

1.5. Az őrszemélyzet adatai

1.5.1. Az Almádi ms. matróza

Kora	20
Neme	Férfi
Állampolgársága	Magyar
Jogosítása	Matróz, gépkezelő
Képesítése	Magyar Hajózási Szakközépiskola gépkezelő-matróz
Orvosi alkalmasság érvényessége	2010. január 22.
Hajózott idő	1 év

1.6. Az úszólétesítmény adatai

Típus	Almádi ms. termes személyhajó
Lajstromjele	01297
Hivatalos hajószám	8601297
Gyártási éve	1959
A hajó bizonyítvány száma	H-5278/2006
A bizonyítvány érvényessége	2008. április 21.

1.7. Meteorológiai adatok

Látási viszonyok: napszaknak megfelelő, éjszakai
Hőmérséklet: 17-18 C°
Szélereősség: gyenge
Csapadék: enyhén esős idő

1.8. Navigációs berendezések

A navigációs eszközök állapota és használata nem volt befolyással a baleset bekövetkezésére.

1.9. Összeköttetés

A hajók rádió berendezései működő képesek voltak nem voltak befolyással a baleset bekövetkezésére.

1.10. Adatrögzítők

A balesetben részt vevő jármű nem rendelkezik adatrögzítő berendezéssel.

1.11. Kiegészítő adatok

A Vb tudomására nem jutottak egyéb kiegészítő adatok.

1.12. Kikötői adatok

Az esetben érintett kikötőnek érvényes működési engedélye volt.

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

1.13. A túlélés lehetősége

Az egyedül őrszolgálatot teljesítő matróz egy barátjával és egy hölgy kíséretében hagyta el őrhelyét, a hajót. Amikor a matróz később visszatért társaival a hajóhoz, előrement, a visszaúton szétváltak, és amíg barátja is a hajóhoz ért, addigra a baj már meg is történt. A matróz vízbe esett. Barátja azonnal segítségére sietett, és a vízbe ugrott. Ezalatt a társaság hölgy tagja is segítséget hívott a közelben horgászó két férfi személyében. Ők is a vízbe ugrottak a matróz keresésére. Megpróbálták kimenteni a vízbe esett hajóst, aki azonban még a segítség megérkezése előtt elmerült a Balatonban. A keresés eredménytelen maradt. A matróz holttestét a Vízimentők Balatoni Szakszolgálatának búvára emelte a felszínre. A mentők újraélesztési kísérlete szintén eredménytelen maradt.

2. Elemzés

A hajó őre nem hagyhatta volna el őrhelyét, szolgálatban nem fogyaszthatott volna alkoholt, ez a fontos kérdés munkavédelmi oktatáson is szerepelt, melyet a dolgozó aláírásával igazolt. Amikor éjjel visszaérkezett a hajóra, valószínűleg átment a hajó vízfelőli korlát nélküli oldalára, és ott megbillenve, megcsúszva a vízbe esett. A matróz és társaságában lévő barátja elváltak egymástól a visszaúton, (az ismerős lemaradt szolgálatban lévő barátjától), emiatt némi időbe került, míg a matróz ismerőse is a hajóhoz ért. Mikor a hajóhoz ért, látta hogy a matróz a vízben próbál úszni, először a hajó eleje felé, majd vissza a hajó hátulja felé fordulva úszott. Mentőeszközt próbált a vízbe dobni neki, sőt maga is a vízbe ugrott, de addigra a matróz elmerült a Balatonban. A balesetben valószínűleg közrejátszott a matróz magatartása és az éjszakai rosszabb látási körülmények, valamint nagy valószínűséggel az alkoholfogyasztás ténye is. Vélhetően a kikötő környéke még fő szezonban is, éjszaka kevésbé látogatott hely, így a segítség nem érkezhett időben.

3. Következtetések

A matróz őrhelyét elhagyta, és társaival a közeli szórakozóhelyekre mentek, ahol alkoholt fogyasztottak. A rendőrségi jegyzőkönyv adatai alapján a véralkohol mértéke 1,75 g/l ezrelék volt. A hajóra visszatérve vélhetően a hajótest fedélzetének szintjéből kiálló valamely szerelvényben megbotlott ill. megcsúszott, és a vízbe esett.

4. Biztonsági ajánlások

BA 2006-020-6_01 A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a vízibusz típusú hajókon az amúgy is keskeny és közlekedés szempontjából balesetveszélyes járófelületre ne kerülhessen kidomborodó szerelvények pl. a szennyvíz kihajózó csatlakozó elemei stb. Amennyiben az mégis elkerülhetetlen, úgy az készüljön a fedélzet szintjére besüllyesztett kivitelben. Természetesen kivételt képeznek a hajó kikötését biztosító berendezések.

BA 2006-020-6_02. A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a korábbi évek tapasztalata alapján a hajók faránál helyezzenek el egy ún. úszó mentőfát kötélén a hajótesthez rögzítve. Ezt a módszert az 1970-es 1980-as években a MAHART a folyami személyhajóin alkalmazta az éjszakai leállások alkalmával. A hajó indulásakor ezt az eszközt természetesen be kell vonni.

Budapest, 2008. február 22.

Wimmer Gábor
Vb vezetője

Orosz Dalma
Vb tagja

Az Almádi ms. képei





