



ZÁRÓJELENTÉS

2006-028-6

Rendkívüli hajózási esemény

2006. szeptember 20.

A Mozart ms. és a Csárdás ms. személyhajók ütközése

A-40158 / 01290

A szakmai vizsgálat célja a vízi közlekedési 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 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 vízi közlekedési 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

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 (Élet biztonsága a tengeren)
VDR	Voyage Data Recorder (Hajózási Adatrögzítő Rendszer)
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
ms.	motoros

Az eset összefoglalása

Az eset kategóriája	Rendkívüli hajózási esemény
Mozart ms.	
A vízi jármű gyártója	Degendorfi Hajógyár / Németország
típusa	Kabinos személyhajó
felség- és lajstromjele	A-40158
tulajdonosa	Deilmann GmbH & Co.KG
üzembentartója	Deilmann GmbH & Co.KG
bérlője	
Az eset napja és időpontja (UTC)	2006. szeptember 20. kb. 14 óra 20 perc
helye	Duna 1645,8 fkm-nél Budapest
Az eset kapcsán elhunytak / súlyos sérültek száma	-
A vízi jármű rongálódásának mértéke	Kis mértékű
Lajstromozó állam	Németország
Lajstromozó hatóság	ZSUK Mainz
A gyártást felügyelő hatóság	-
Csárdás ms.	
A vízi jármű gyártója	Moldávia
típusa	Termes személyhajó
felség- és lajstromjele	01290
tulajdonosa	SENEP Kft. Szeged Vendéglő Kft.
üzembentartója	SENEP Kft. Szeged Vendéglő Kft.
bérlője	-
Az eset napja és időpontja (UTC)	2006. szeptember 20. kb. 14 óra 20 perc
helye	Duna 1645,8 fkm-nél Budapest
Az eset kapcsán elhunytak / súlyos sérültek száma	-
A vízi jármű rongálódásának mértéke	Nagy mértékű
Lajstromozó állam	Magyarország
Lajstromozó hatóság	Nemzeti Közlekedési Hatóság - Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága - Kiemelt Ügyek Központja - Hajózási Hatósági Főosztály - Hajóüzembiztonsági és Regiszteri Osztály
A gyártást felügyelő hatóság	Moldávia
Az eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet	KBSZ

Az eset összefoglaló áttekintése

A vizsgálat adatai

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. szeptember 20. 16 óra 05 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2006. szeptember 20-án 16 óra 10 perckor jelentette a KBSZ ügyelet vezetőjének, majd
- 2006. szeptember 20-án 16 óra 11 perckor tájékoztatta az NKH Hajózási ügyeletését.

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2006. szeptember 20-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

Vb vezetője	Wimmer Gábor vizsgáló
Vb tagja	Orosz Dalma főosztályvezető
Vb tagja	Gréz László helyszínelő technikus

Az eset közvetlen oka: A Csárdás ms. hajóvezetője valószínűsíthetően nem jól mérte fel a két hajó közötti szükséges távolságot, (túl közel került a Mozart ms-hoz) a fordulási szándékát jelző és fordulni készülő Mozart ms-hoz képest és a hajó a forduló manővere közben, a kiforduló hajófaral, annak jobb hátsó sarkával, elérte a közelben tartózkodó Csárdás ms. baloldali hátsó oldal részét. A két hajó összeütközött.

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 vizsgálat két helyszínen folyt és részünkről mindkét hajó vezetőjének, parancsnokának meghallgatása megtörtént. A Mozart ms-é a PassNave személyhajózási Kft Nemzetközi pontonján, míg a Csárdás ms. személyzetének meghallgatása a Szent István park Héliá kikötőjében történt.

1.1. Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A Mozart ms. hajóvezetőjének elmondása szerint meggyőződött a fordítási manőver megkezdése előtt a biztonságos fordítási manőver végrehajtásához szükséges feltételekről, és megkezdte a fordítást. Fordítási szándékát a 10-es csatornán rádióon közölte magyar és német nyelven, továbbá a hajózási szabályzat szerint hangjelzést is adott. A folyásiránnyal már kb. 90 fokos szöveget zárt be, amikor a hajó hátulja felől csattanást hallott, észlelt.

1.2. Személyi sérülések

A Mozart ms-on 129 fő utas és 73 fő kiszolgáló személyzet tartózkodott, közülük senki sem sérült meg.

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebb/semmilyen	0	0	0

A Csárdás ms-on 17 fő utas és 3 fő személyzet tartózkodott, közülük senki sem sérült meg.

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebb/semmilyen	0	0	0

1.3. Az úszólétesítmény sérülése

Az esemény során mindkét jármű megsérült. A Csárdás ms-ban jelentős kár keletkezett, míg a Mozart ms. csak, jelentéktelen mértékben sérült meg. A Mozart ms-on gyakorlatilag minimális horzsolás és festékleverődés keletkezett, míg a Csárdás ms-on a konyhai tálaló részoldalfala a bútorzattal együtt és a baloldali hajókorlát a 6-8 m hosszban teljesen tönkrement.

1.4. Egyéb kár

Nem történt.

1.5. A személyzet adatai

1.5.1. A Mozart ms. hajóparancsnoka

Kora	44
Neme	Férfi
Állampolgársága	Magyar
Jogosítása	Sulina-Regensburg (0 fkm-2379 fkm között)
Képesítése	„A” kategóriájú hajóskapitány
Orvosi alkalmasság érvényessége	Nincs adat
Hajózott idő	25 év

1.5.2. A Csárdás ms. hajóvezetője

Kora	70
Neme	Férfi
Állampolgársága	Magyar
Jogositása	Keresti célú hajóvezetői vizsgával rendelkezik (1433 fkm-1850 fkm között)
Képesítése	„A” kategóriájú hajóvezetői engedély
Orvosi alkalmasság érvényessége	Nincs adat
Hajózott idő	40 év

1.6. Az úszólétesítmény adatai

Típus	Mozart ms. kabinos személyhajó
Lajstromjele	A-40158
Hivatalos hajószám	002170
Gyártási éve	1999
A hajó bizonyítvány száma	5805 Sg
A bizonyítvány érvényessége	2009. január 21.

Típus	Csárdás ms. termes személyhajó
Lajstromjele	01290
Hivatalos hajószám	8601290
Gyártási éve	1987
A hajó bizonyítvány száma	8601290
A bizonyítvány érvényessége	2006. szeptember 28.

1.7. Meteorológiai adatok

Látási viszonyok: jók
Hőmérséklet: 20 ° C
Napos idő
Szélerősség: gyenge északi szél
Vízállás: 148 cm

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 járművek nem rendelkeztek adatrögzítő berendezéssel.

1.11. Kiegészítő adatok

A Vb tudomására nem jutottak egyéb kiegészítő adatok.

2. Elemzés

A nyári turista szezonban a bel és külföldi hajóvezetők, hajós dolgozók a Budapest térségében megnövekedett forgalmi helyzet hatására (feszített munkatempó, menetidők betartása), mind jobban elfáradnak és figyelmi koncentrációjuk csökken. Többek között emiatt a manőverek elvégzéséhez szükséges körülmények felmérésében, elemzésében alkalmanként tévedhetnek, így fordulhat elő ilyen, egyébként könnyen megelőzhető hajózási baleset.

3. Következtetések

Megállapítható, hogy a fordulási manővert előzetesen többször jelző és a manővert megkezdő Mozart ms-hoz a forduló megkezdését megelőzően a Csárdás ms. túlzottan közel került és a kiforduló hajófar, valamint a szívóhatás következtében nekiütközött a Csárdás ms. bal hátsó oldalrészének, ahol komoly sérüléseket okozott a főfedélzeti felépítmény részen a konyha környezetében.

A baleset oka

A Csárdás ms. parancsnoka vélhetően nem jól mérte fel a Mozart ms. fordulási manőveréhez szükséges feltételeket: úgymint a két hajó között szükséges minimális távolság a forduló kezdetekor, figyelembe véve a lehetséges szívóhatást is a két hajó között, a szükséges hajózási sebességet, melyet előzetesen egyeztetett a 10-es csatornán a Mozart parancsnokával. (Úgy egyeztek meg, hogy hagyja a Mozart ms-t előremenni, és sebességét csökkentette a Csárdás ms. A forduló megkezdésekor mégis utolérte ill. túlzottan közel került a Mozart-hoz).

4. Biztonsági ajánlások

BA2006-028-6_01. A Vb javasolja az NKH-nak, hogy szükséges lenne a hajók által forgalmazott URH rádióbeszélgetések figyelésének és rögzítésének a kiterjesztése több csatornára, a beszélgetések időpontjainak és a hajók pozícióinak dokumentálásával külső figyelőállomásról. A 22-es csatorna már rögzítésre kerül, a 10-es csatorna figyelése kiépítés alatt van. Jelenleg Budapest környékén figyelhető, de nem rögzíthető. A hajósok előszeretettel alkalmazzák azt a gyakorlatot, hogy a nem figyelt, rögzített csatornán (pl. 10-es) forgalmaznak egymással.

BA2006-028-6_02. A Vb javasolja az NKH-nak, hogy a repülésben és a tengeri hajózásban már régebb óta alkalmazott adat és hangrögzítő rendszer, (a tengeri személyhajókon már kötelezően bevezetett, valamint a tengeri áruszállító hajókon ajánlott) a VDR (Voyage Data Record) bevezetése. Erre ill. ehhez hasonló, egyszerűbb adatrögzítő rendszer beépítésére a folyami és tavi hajózásban is szükség lenne. Nyilvánvaló, hogy ennek bevezetése csak hosszabb felkészülési ill. átfutási idővel képzelhető el. Ezek infrastruktúrális, műszaki, technikai és anyagi feltételeit is meg kell teremteni.

BA2006-028-6_03. A Vb javasolja az NKH-nak, hogy meggondolandó lenne a 100-110 m-nél hosszabb személyhajók részére kijelölni megfelelő szélességű szakaszon fordulóhelyet. Ez szintén csak hosszabb átfutási idővel lenne megvalósítható, a hajózási vállalatoknak felkészülni, alkalmazkodni kellene az esetleges új szabályozáshoz.

Budapest, 2007. november 29.

Wimmer Gábor
Vb vezetője

Orosz Dalma
Vb tagja

A Mozart ms. képei





A Csárdás ms. képei









