



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

IDŐKÖZI JELENTÉS

2021-009-6

Nagyon súlyos víziközlekedési baleset

Hídpillérnek ütközés

Budapest, Duna folyam 1643,2 fkm, Rákóczi híd

2021. február 12.

Hajónév	Típus	Egységes Európai Hajószám
Greifenstein	Tolóhajó	05700790
MHRT 1816 B	Szárazáru-szállító bárka	38601226
SL 18023	Szárazáru-szállító bárka	04608210
SL 18022	Szárazáru-szállító bárka	04608200
SL 18011	Szárazáru-szállító bárka	04608560
SL 18019	Szárazáru-szállító bárka	04608230
MHRT 1824 B	Szárazáru-szállító bárka	08601255



ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a víziközlekedési 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.

Az eseményvizsgálat lefolytatásával megbízott hatóság jogosult információkat közölni az áldozatokkal és azok hozzátartozóival vagy azok egyesületeivel, illetve nyilvánosságra hozni az eseményvizsgálat során feltárt tényekkel és az eseményvizsgálat során követett eljárással kapcsolatos információkat, jogosult továbbá előzetes jelentések vagy következtetések és/vagy biztonsági ajánlások megfogalmazására, amennyiben ez nem veszélyezteti az eseményvizsgálat célkitűzéseit, és maradéktalanul megfelel a személyes adatok védelmére vonatkozó hatályos jogszabályoknak.

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 víziközlekedési balesetek és víziközlekedési események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 77/2011.(XII.21.) NFM rendelet,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatja le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII.29.) Kormányrendeleten alapul.

A fenti jogszabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a nagyon súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- Jelen időközi jelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.
- Jelen időközi jelentés eredeti változata magyar nyelven készült. Ha eltérés van a magyar és egy más nyelvű változat között, a magyar nyelvű szöveg az irányadó.
- A tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi és a 2002/59/EK Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv módosításáról szóló Európai Parlamenti és Tanácsi 2009/18/EK irányelv 14. cikkének (2) bekezdésével összhangban, a Kbt. 16. § (10) bekezdése alapján, ha a szakmai vizsgálat 12 hónapon belül nem zárható le, a vizsgálatot végző közlekedésbiztonsági szerv időközi jelentést tesz közzé.

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.

Szerzői jogok

Az időközi jelentést kiadta:

Innovációs és Technológiai Minisztérium, Közlekedésbiztonsági Szervezet

1103 Budapest, Kőér u. 2/A.

www.kbsz.hu

kbszhajozas@itm.gov.hu

Az időközi jelentés vagy annak részei bármely formában, a jogszabályban meghatározott kivételek figyelembevételével felhasználhatók, ha a részletek a tartalmi összefüggéseiket megtartják és a forrást pontosan megjelölik.

Figyelmeztetés

Az időközi jelentés célja egy rövid összefoglaló bemutatása a 2021. február 12-én bekövetkezett nagyon súlyos víziközlekedési balesetről, valamint a szakmai vizsgálat jelenlegi állásáról.

Jelen időközi jelentés tartalma a rendelkezésre álló aktuális információkon és adatokon alapul.

A szakmai vizsgálatnak a vonatkozó jogszabályokban meghatározottak szerinti befejezése új információkat, adatokat vagy bizonyítékokat tárhat fel vagy azonosíthat, és ennek következtében változásokat vagy módosításokat eredményezhet jelen időközi jelentés tartalmában. Ezért a szakmai vizsgálat lezárásaként közzétett Zárójelentés megállapításai és következtetései eltérőek lehetnek a közzétett időközi jelentés tartalmától.

A szakmai vizsgálat alapelvei

A szakmai vizsgálat célja a jogszabályi előírásokkal összhangban a vizsgált esemény ismételt előfordulásának megelőzése.

A szakmai vizsgálat két alapvető célt szolgál:

- a) magyarázza az esemény lefolyását, bekövetkezésének okait (megértés) és
- b) javaslatot tesz az ismételt bekövetkezést megakadályozó intézkedésekre (megelőzés).

A szakmai vizsgálat során a Vb figyelembe veszi a víziközlekedési ágazat vonatkozó írott és íratlan szakmai szabályait, szokásait. A Vb az eseményben érintettek tevékenységét kizárólag a szakmai szabályok és szokások alapján értékeli. A szakmai vizsgálat nem irányul a vétkesség vagy felelősség megállapítására, így sem büntetőjogi, sem munkaügyi, sem kártérítési felelősséget nem állapít meg. A szakmai vizsgálatnak nem feladata továbbá az erkölcsi és etikai vélemények megfogalmazása sem.

A szakmai vizsgálat azokra az objektív tényekre, okokra, körülményekre terjed ki, amelyek az esemény bekövetkezésében jelentőséggel bírtak, abban szerepet játszottak. A Vb törekszik valamennyi, az eseménnyel kapcsolatos információ, bizonyíték beszerzésére, és független, elfogulatlan szakmai vizsgálatára. Alaposan, továbbá az ésszerűség keretein belül hiánytalanul, a valóságnak megfelelően tár fel és értékeli minden olyan tény, okot, körülményt, amely az esemény bekövetkezését kiváltotta, befolyásolta vagy azt meghatározta. A szakmai vizsgálatban a Vb saját mérlegelése alapján minden olyan bizonyítékot felhasznál, amely alkalmas a tényállás tisztázására.

Meghatározások és rövidítések jegyzéke

AIS	<i>Automatic Identification System / Automatikus Hajóazonosító Rendszer</i>
fkm	<i>folyamkilométer</i>
ITM	<i>Innovációs és Technológiai Minisztérium</i>
KBSZ	<i>Közlekedésbiztonsági Szervezet</i>
Kbvt.	<i>A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény</i>
LT	<i>Local Time / Helyi idő</i>
NFM	<i>Nemzeti Fejlesztési Minisztérium</i>
RSOE	<i>Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület</i>
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea / Életbiztonság a tengeren</i>
Vb	<i>Vizsgálóbizottság</i>

AZ ESEMÉNY ÖSSZEFOGLALÁSA

A tolt alakzat elrendezése

SL 18023	SL 18011	MHRT 1824 B	Greifenstein
MHRT 1816 B	SL 18022	SL 18019	

← Menetirány

Eset	napja és időpontja	2021. február 12, 02:40 (LT)
	helye	Duna folyam 1643,2 fkm, Budapest helység, Rákóczi híd
	kategóriája	Nagyon súlyos víziközlekedési baleset
Eset leírása	<p>A <i>Greifenstein</i> tolóhajó 6 darab bárkával (két oszlopban 3-3 darab bárka) hegymenetben haladt. A Rákóczi híd alatt áthaladva a jobb oszlop középső bárkája oldalával nekiütközött a jobb kéz felőli hídpillérnek. A hátsó sor kötelei elszakadtak, és az SL18019 bárka elsodródott. Az első két sor 4 darab bárkája kifordult a part felé, majd a parti kövezésen felakadva és a hídpillérre támaszkodva ferde helyzetben megakadt. Az ütközést elszenvedő SL 18011 bárka lékesedett. A tolóhajó a híd alatti folyószakaszon befogta az elszabadult bárkát, és biztonságba helyezte. A baleset során személyi sérülés nem történt, környezetszennyezés nem következett be. A baleset következtében a híd szerkezete nem károsodott.</p>	
Érintett vízi jármű 1	neve	<i>Greifenstein</i>
	típusa	Tolóhajó
	lobogója	Osztrák
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	05700790
	gyártója	Schiffwerft Linz, Ausztria
	tulajdonosa	Helogistics Asset Leasing Kft.
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott
Érintett vízi jármű 2	neve	<i>MHRT 1816 B</i>
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Magyar
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	38601226
	gyártója	MAHART Dunaharaszti Hajójavító Üzeme, Magyarország
	tulajdonosa	Helogistics Asset Leasing Kft.
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott

Érintett vízi jármű 3	neve	<i>SL 18023</i>
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Német
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	04608210
	gyártója	ÖSWAG werft Linz, Ausztria
	tulajdonosa	Helogistics Asset Leasing Kft.
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott
Érintett vízi jármű 4	neve	<i>SL 18022</i>
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Osztrák
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	04608200
	gyártója	Österreichische Schiffswerften AG Linz, Ausztria
	tulajdonosa	DDSG MAHART Kft.
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott
Érintett vízi jármű 5	neve	<i>SL 18011</i>
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Osztrák
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	04608560
	gyártója	Österreichische Schiffswerften AG Linz, Ausztria
	tulajdonosa	DDSG MAHART Kft.
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A bal hátsó részen az oldalsó vízmentes rekeszbe víz került, a bárka lékesedett.
Érintett vízi jármű 6	neve	<i>SL 18019</i>
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Német
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	04608230
	gyártója	Österreichische Schiffswerften AG Linz, Ausztria
	tulajdonosa	DDSG MAHART Kft.
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott

Érintett vízi jármű 7	neve	MHRT 1824 B
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Magyar
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	08601255
	gyártója	MAHART Dunaharaszti Hajójavító Üzeme, Magyarország
	tulajdonosa	Helogistics Asset Leasing Kft.
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott
Eset kapcsán	elhunytak száma	0 személy elhunyt
	eltűntek száma	0 személy eltűnt
	sérültek száma	0 súlyos, 0 könnyű sérült személy
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		ITM - KBSZ

Az úszólétesítmények adatai

	Greifenstein tolóhajó
Gyártás éve	1974.
Legnagyobb hossz	32,50 m
Legnagyobb szélesség	11,36 m
Teljes vízkiszorítás	580 t
Meghajtás	2 darab Caterpillar 3512 Diesel motor, 2 darab hajócsavar
Főgépek összteljesítménye	2498 kW
Megengedett legnagyobb merülés	2,17 m
Merülés a baleset idején	1,80 m
Maximális hordképesség	Rakományt nem szállít

	MHRT 1816 B szárazáru-szállító bárka
Gyártás éve	1980.
Legnagyobb hossz	76,50 m
Legnagyobb szélesség	10,96 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,80 m
Merülés a baleset idején	2,70 m
Maximális hordképesség	1882,70 t
Berakott rakomány tömege	1772,48 t
Rakomány	Vaspellet

SL 18023 szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1984.
Legnagyobb hossz	76,50 m
Legnagyobb szélesség	10,96 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,70 m
Merülés a baleset idején	2,50 m
Maximális hordképesség	1757,533 t
Berakott rakomány tömege	1663,575 t
Rakomány	Vaspellet

SL 18022 szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1984.
Legnagyobb hossz	76,50 m
Legnagyobb szélesség	10,96 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,70 m
Merülés a baleset idején	2,70 m
Maximális hordképesség	1757,533 t
Berakott rakomány tömege	1743,237 t
Rakomány	Vaspellet

SL 18011 szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1984.
Legnagyobb hossz	76,50 m
Legnagyobb szélesség	10,96 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,70 m
Merülés a baleset idején	2,50 m
Maximális hordképesség	1757,533 t
Berakott rakomány tömege	1741,935 t
Rakomány	Vaspellet

SL 18019 szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1984.
Legnagyobb hossz	76,50 m
Legnagyobb szélesség	10,96 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,70 m
Merülés a baleset idején	2,70 m
Maximális hordképesség	1757,533 t
Berakott rakomány tömege	1725,035 t
Rakomány	Vaspellet

MHRT 1824 B szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1981.
Legnagyobb hossz	76,50 m
Legnagyobb szélesség	10,96 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,80 m
Merülés a baleset idején	2,70 m
Maximális hordképesség	1887,1 t
Berakott rakomány tömege	1807,00 t
Rakomány	Vaspellet

VIZSGÁLATI TEVÉKENYSÉGEK

Eseményvizsgálat megtett lépései

A Vb a bejelentést követően a helyszínre vonult és 08 óra 00 perckor megkezdte az adatgyűjtést.

A Vb a helyszíni szemle során:

- a hajó vezetőjét meghallgatta, az elhangzottakat jegyzőkönyvben rögzítette,
- a járművek és a személyzet okmányait megvizsgálta, érvényességüket ellenőrizte,
- a baleset bekövetkezésének valószínűsíthető folyamatát rekonstruálta,
- megvizsgálta az eset helyszínét és a vízi út érintett szakaszát,
- rögzítette a baleset idején fennálló hajózási-nautikai körülményeket,
- fényképfelvételeket készített az esemény helyszínéről, az érintett úszólétesítményekről, azok sérüléseiről,
- fényképfelvételeket készített a rendelkezésre álló dokumentumokról.

A Vb a vizsgálat során beszerezte:

- a baleset idején fennálló meteorológiai és hidrológiai körülményekre vonatkozó adatokat,
- az esetről az illetékes rendőrhatalóság által készített jegyzőkönyvet, egyéb dokumentációt,
- a Kapitányi Jelentést és a hajót vezető első tiszt nyilatkozatát a bekövetkezett balesetről,
- a baleset időpontjában fennálló forgalmi szituáció tisztázása érdekében az RSOE által üzemeltetett AIS rendszerből a járművek rögzített mozgási adatait,
- a baleset szempontjából releváns dokumentumokat az esettel kapcsolatban eljáró hatóságoktól.

A Vb tanulmányozta:

- a baleset bekövetkezését befolyásoló környezeti tényezőket,
- kialakítása és felszerelése alapján a kötelék megfelelőségét a vonatkozó jogszabályi követelményeknek,
- a víziút érintett szakaszára vonatkozó jogi szabályozást,
- a víziút érintett szakaszának műszaki és nautikai paramétereit,
- a víziút érintett szakaszán történő áthajózáshoz szükséges hajóvezetési, nautikai leírásokat,
- a baleset szempontjából releváns dokumentumokat,
- a korábbi, hasonló jellegű balesetek KBSZ által elvégzett vizsgálatainak megállapításait.

A Vb a szakmai vizsgálat lefolytatásához szükséges bizonyítékokat és információkat, valamint a baleset körülményeinek adatait összegyűjtötte, megvizsgálta és elemezte.

Eseményvizsgálat további lépései

A már rendelkezésre álló információk alapján a Vb szakmai vizsgálata több területre összpontosít.

A további vizsgálati tevékenység végzése folyamán a Vb

a) tanulmányozza:

- a hajók, hajókötelékek számára a folyamszakaszon történő áthaladáshoz előírt követelményeket,
- a baleset helyszínének általános forgalmi jellemzőit,
- a híd alatti áthajózáshoz, illetve a folyamszakaszon keresztül haladáshoz szükséges előírt feltételeket,
- a hajókötelék mozgását, beleértve az előírt minimális sebesség és a hajókötelék sebességének összehasonlítását,
- az eseményben érintett úszólétesítmények kialakítását, műszaki sajátosságait, navigációs eszközeit

b) megvizsgálja:

- a hajókötelék általános alkalmasságát a baleset környezetében történő hajózásra,
- a forgalmi jellemzőket a baleset bekövetkezésének időszakában,
- a személyzet képesítését, kompetenciáit, ismereteit, tevékenységét.

A Vb az összegyűjtött bizonyítékok és információk, valamint a szakmai vizsgálat elemzési szakaszában levont következtetései és tapasztalatai alapján megkezdi a Zárójelentés-tervezet elkészítését.

A vizsgálat lezárásaként a KBSZ a végleges Zárójelentést az idézett jogszabályok értelmében, honlapján teszi közzé.

Budapest, 2022. április 22.