



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

IDŐKÖZI JELENTÉS

2021-017-6

Víziközlekedési baleset

Hídpillérnek ütközés

Baja, Duna folyam 1480,2 fkm, Türr István híd

2021. március 15.

Hajónév	Típus	Egységes Európai Hajószám
Chelyabinsk	Toló – vontató géphajó	42000058
UDP 1910	Szárazáru-szállító bárka	42000080
UDP-C-438	Szárazáru-szállító bárka	42000117
UDP 1907	Szárazáru-szállító bárka	42000196
UDP 1602	Szárazáru-szállító bárka	33001601
UDP-C-443	Szárazáru-szállító bárka	42000173
UDP 1618	Szárazáru-szállító bárka	42000140
BAVARIA 86	Önjáró szárazáru-szállító teherhajó	04503170



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 Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja a víziközlekedési baleseteket és azokat a víziközlekedési 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.
- 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. március 15-én bekövetkezett 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 tényt, 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.

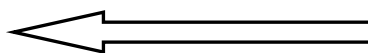
Meghatározások és rövidítések jegyzéke

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>
NAVINFO	<i>Hajózási Segélykérő és Információs Rádióállomás</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

UDP 1910	UDP 1602	
UDP-C-438	UDP-C-443	Chelyabinsk
UDP 1907	UDP 1618	



Menetirány

Eset	napja és időpontja	2021. március 15, 13:00 (LT)
	helye	Duna folyam 1480,2 fkm, Baja helység, Türr István híd
	kategóriája	Víziközlekedési baleset
Eset leírása	<p>A <i>Chelyabinsk</i> tolóhajó 6 darab bárkával (3 oszlopban 2-2 darab bárka) völgyemenetben haladt. A bajai Türr István híd alatt áthaladva a hajókaraván a bal oldalával nekiütközött a hídpillérnek. Az úszóegységeket összetartó kötelek elszakadtak, és a bárkák elsodródtak. Az UDP-C-443 bárka sodródás közben nekiütközött a veszteglő <i>Bavaria 86</i> önjáró teherhajó orrának. A tolóhajó a híd alatti folyószakaszon befogta az elszabadult bárkákat, és biztonságba helyezte azokat. 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>Chelyabinsk</i>
	típusa	Toló – vontató géphajó
	lobogója	Ukrán
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	42000058
	gyártója	Óbudai Hajógyár, Budapest, Magyarország
	tulajdonosa	Ukrainian Danube Shipping Company
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott
Érintett vízi jármű 2	neve	<i>UDP 1910</i>
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Ukrán
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	42000080
	gyártója	Korneuburgi Hajógyár, Ausztria
	tulajdonosa	Ukrainian Danube Shipping Company
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott

Érintett vízi jármű 3	neve	UDP-C--438
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Ukrán
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	42000117
	gyártója	Kiliai Hajógyár, Ukrajna
	tulajdonosa	Ukrainian Danube Shipping Company
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Fartérben lemezelés sérülése, vízbetörés
Érintett vízi jármű 4	neve	UDP 1907
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Ukrán
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	42000196
	gyártója	Korneuburgi Hajógyár, Ausztria
	tulajdonosa	Ukrainian Danube Shipping Company
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Bal hátsó részén az oldalán 5 m hosszú, 5 cm széles repedés, mindkét oldalon a lemezelés behorpadt. A hajótest lékesedett.
Érintett vízi jármű 5	neve	UDP 1602
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Szlovák
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	33001601
	gyártója	Korneuburgi Hajógyár, Ausztria
	tulajdonosa	Danubo Special Shipping S. A. Panama
	üzembentartója	Ukrainian Danube Shipping Company
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Hajótesten benyomódások, horpadások
Érintett vízi jármű 6	neve	UDP-C-443
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Ukrán
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	42000173
	gyártója	Kiliai Hajógyár, Ukrajna
	tulajdonosa	Ukrainian Danube Shipping Company
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Fartérben külháj lemezelés sérülés, vízbetörés

Érintett vízi jármű 7	neve	UDP 1618
	típusa	Szárazáru-szállító bárka
	lobogója	Ukrán
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	42000140
	gyártója	Korneuburgi Hajógyár, Ausztria
	tulajdonosa	Ukrainian Danube Shipping Company
	üzembentartója	ua.
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Fartérben külháj lemezelés sérülés, vízbetörés
Érintett vízi jármű 8	neve	BAVARIA 86
	típusa	Önjáró szárazáru-szállító teherhajó
	lobogója	Német
	Egységes Európai Hajóazonosító Szám	04503170
	gyártója	Bayer. Schiffsbau ges. mbh, Erlenbach, Németország
	tulajdonosa	BAVARIA Schifffahrts- und Speditions-AG, Aschaffenburg
	üzembentartója	Gulliver Boating, Magyarország
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Az orrban levő hidraulikusan mozgatható tolólapon (tolóbak) benyomódásos sérülés, kötelek elszakadtak, hátsó bak megsérült
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

	Chelyabinsk toló – vontató géphajó
Gyártás éve	1968.
Legnagyobb hossz	57,61 m
Legnagyobb szélesség	8,6 m
Teljes vízkiszorítás	548,7 t
Meghajtás	2 darab SKL 8 NVD 48 A2U Diesel motor, 2 darab hajócsavar
Főgépek összteljesítménye	1472,0 kW
Megengedett legnagyobb merülés	1,62 m
Merülés a baleset idején	1,3 m
Maximális hordképesség	Rakományt nem szállít

UDP 1910 szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1989.
Legnagyobb hossz	76,55 m
Legnagyobb szélesség	11,00 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,70 m
Merülés a baleset idején	2,00 m
Maximális hordképesség	1717,4 t
Berakott rakomány tömege	1197,707 t
Rakomány	Kukorica

UDP-C-438 szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1992.
Legnagyobb hossz	76,50 m
Legnagyobb szélesség	11,03 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,70 m
Merülés a baleset idején	2,00 m
Maximális hordképesség	1778,0 t
Berakott rakomány tömege	1198,116 t
Rakomány	Árpa

UDP 1907 szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1989.
Legnagyobb hossz	76,55 m
Legnagyobb szélesség	11,00 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,70 m
Merülés a baleset idején	2,00 m
Maximális hordképesség	1717,4 t
Berakott rakomány tömege	1177,150 t
Rakomány	Árpa

UDP 1602 szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1991.
Legnagyobb hossz	76,53 m
Legnagyobb szélesség	11,00 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,70 m
Merülés a baleset idején	2,00 m
Maximális hordképesség	1744,6 t
Berakott rakomány tömege	1187,574 t
Rakomány	Kukorica

UDP-C-443 szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1992.
Legnagyobb hossz	76,50 m
Legnagyobb szélesség	11,03 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,70 m
Merülés a baleset idején	2,00 m
Maximális hordképesség	1778,0 t
Berakott rakomány tömege	1205,00 t
Rakomány	Árpa

UDP 1618 szárazáru-szállító bárka	
Gyártás éve	1991.
Legnagyobb hossz	76,53 m
Legnagyobb szélesség	11,00 m
Meghajtás	Meghajtó főgép nincs beépítve, mozgatását géphajó végzi
Megengedett legnagyobb merülés	2,70 m
Merülés a baleset idején	2,00 m
Maximális hordképesség	1745,0 t
Berakott rakomány tömege	1202,305 t
Rakomány	Búza

BAVARIA 86 önjáró szárazáru-szállító teherhajó	
Gyártás éve	1987.
Legnagyobb hossz	108,52 m
Legnagyobb szélesség	11,0 m
Meghajtás	1 darab Mitsubishi S16R – Z3MPTAW-3 Diesel motor, 1 darab hajócsavar
Főgép teljesítmény	1250 kW
Megengedett legnagyobb merülés	3,17 m
Merülés a baleset idején	1,90 m
Maximális hordképesség	2705,291 t
Berakott rakomány tömege	A teherhajó üresen veszteglése közben történt a baleset
Rakomány	-----

VIZSGÁLATI TEVÉKENYSÉGEK

Eseményvizsgálat megtett lépései

A Vb a bejelentést követő napon a helyszínre vonult és 09 óra 30 perckor megkezdte az adatgyűjtést.

A Vb a helyszíni szemle során:

- a *Chelyabinsk* toló – vontató géphajó vezetőjét meghallgatta, az elhangzottakat jegyzőkönyvben rögzítette,
- szintén meghallgatta a balesetben részes *BAVARIA 86* önjáró teherhajó vezetőjét,
- 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,
- megvizsgálta az esetben érintett úszólétesítményeket,
- meghallgatta a balesetben érintett hajók vezetőit.

A Vb a vizsgálat során beszerezte:

- a baleset idején fennálló meteorológiai és hidrológiai körülményekre vonatkozó adatokat,
- a baleset helyszínén telepített webkamera rögzített felvételeit,
- a baleset időpontjában fennálló forgalmi szituáció tisztázása érdekében az RSOE által üzemeltetett AIS rendszerből a járművek rögzített mozgási adatait,
- az illetékes rendőrhatalóság által az esetről készített jegyzőkönyvet, egyéb dokumentációt,
- a hajók vezetői által elkészített Kapitányi Jelentéseket,
- a Budapest Főváros Kormányhivatala Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály által, a balesetet követő ellenőrző szemlék és határozatok másolatait.

A Vb tanulmányozta:

- a víziút érintett szakaszára vonatkozó jogi szabályozást,
- a víziúti út érintett szakaszának műszaki és nautikai paramétereit,
- a víziút érintett szakaszán történő áthajózáshoz szükséges hajóvezetési, nautikai leírásokat,
- a baleset bekövetkezését befolyásoló környezeti tényezőket,
- kialakítása és felszerelése alapján a tolt kötelék megfelelőségét a vonatkozó jogszabályi követelményeknek,
- 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, hajókötelek számára a folyamszakaszon történő áthaladáshoz előírt követelményeket,
- a baleset helyszínének általános forgalmi jellemzőit,
- összeveti a híd alatti áthajózáshoz, illetve a folyamszakaszon keresztül haladáshoz szükséges előírt feltételeket és a hajókötelék mozgását,
- 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

c) összehasonlítja:

- a híd alatti áthajózáshoz, illetve a folyamszakaszon keresztül haladáshoz szükséges előírt feltételeket és a hajókötelék paramétereit,
- a hajóköteléknek a webkamera felvételein látható mozgását, a helyszínen elmondott és a Kapitányi Jelentésben leírt tevékenységgel.

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.