



IDŐKÖZI JELENTÉS

2024-037-6

Nagyon súlyos víziközlekedési baleset
Duna 1688,2 fkm - Verőce
2024. május 18.



- ÜTKÖZÉS:
- személyszállító nagyhajó
 - motoros kishajó

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.

A szakmai 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 a vonatkozó jogszabály szerint meghatározott vizsgálati kötelezettségére tekintettel - amely alapján a lajstromozásra kötelezett úszólétesítményekkel bekövetkezett nagyon súlyos víziközlekedési baleseteket ki kell vizsgálnia -, a balesettel kapcsolatban szakmai vizsgálat megindításáról döntött.
- 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.
- 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:

Építési és Közlekedési Minisztérium, Közlekedésbiztonsági Szervezet

1103 Budapest, Kőér u. 2/A.

www.kbsz.hu

kbszhajozas@ekm.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 2024. május 18. napján 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:

- magyarázza az esemény lefolyását, bekövetkezésének okait (megértés) és
- 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

ÉKM	<i>Építési és Közlekedési Minisztérium</i>
fkm	<i>folyamkilométer</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>
NFM	<i>Nemzeti Fejlesztési Minisztérium</i>
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea / Életbiztonság a tengeren</i>
Vb	<i>Vizsgálóbizottság</i>

AZ ESEMÉNY ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset	napja és időpontja	2024. május 18. napja, 22 óra 15 perc	
	helye	Duna 1688,2 fkm Verőce térsége	
	kategóriája	Nagyon súlyos víziközlekedési baleset	
	jellege	Ütközés	
Az esetben érintett vízijárművek	rendeltetése	Kedvtelési célú hajózás	Személyszállítás
	leírása	BAYLINER 2052 CAPRI CUDDY típusú motoros kishajó	„HEIDELBERG” Kabinos személyszállító nagyhajó (szállodahajó)
	lobogója	magyar	svájci
	Lajstromszám	H-15900	ENI: 4802890
	gyártója	BAYLINER MARINE CORPORATION	SET Gmbh. Tangermünde
	tulajdonosa	magánszemély	ROI Mixed Fleet AG
	üzembentartója	magánszemély	Freya’s Cruise Gmbh
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A hajótest összetört, felborult, vízzel megtelt, és részben elsüllyedt	A hajóorr vízvonala feletti részén felületi sérülések keletkeztek.
Eset kapcsán	elhunytak száma	7 fő	0 fő
	eltűntek száma	0 fő	0 fő
	sérültek száma	1 fő	0 fő
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		ÉKM - KBSZ	



1. ábra: A balesetben érintett személyszállító nagyhajó
Forrás: internet – Krizsán Csaba - MTI



2. ábra: A balesetben érintett motoros kishajó.

Forrás: internet – facebook oldalon megosztott tartalom

Az esemény leírása

2024. május 18. napján, a késő esti órákban a „HEIDELBERG” személyszállító nagyhajó – Budapestről 19:00 órakor történő indulással - hegymenetben haladt a Dunán Verőce térségében. Eközben egy motoros kishajó, fedélzetén 8 személlyel (1 hajóvezető és 7 utas) - Nagymarosról 22:05 órakor történő indulással - völgymentben haladt ugyanazon a vízterületen. 22 óra 15 perckor a motoros kishajó frontálisan nekiütközött a vele szemközi irányban közeledő személyszállító hajónak.

A balesetben érintett kishajó összetört, és felborult. Az ütközés során a személyszállító hajó alá került, majd annak továbbhaladása után, terjedelmének mintegy 90%-ban elsüllyedve, orral felfelé a vízfelszínen lebegett. A járműben tartózkodó személyek a vízbe estek.

Az ütközést követően a személyszállító hajó csökkentette a sebességét (de nem állt meg), és a személyzet keresőreflektorral vizsgálta a környező vízterületet, hogy megállapítsa, minek ütközhettek neki. Mivel azonban nem találtak semmi rendkívüli eseményre utaló nyomot, a hajó folytatta tovább az útját a rendeltetési úticélja felé.

A vízbe esettek közül egy személy - a kishajó egyik utasa - önerőből kiúszott a partra (annak ellenére, hogy az ütközés következtében ő is súlyos sérüléseket szenvedett), azonban a kishajón tartózkodó többi személy (7 fő) a baleset következtében az életét veszítette.



3. ábra: A baleset helyszíne



4. ábra: A baleset helyszíne - helyszínrajz

Az eset következményei

Személyi sérülés

A motoros kishajón tartózkodó személyek:

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	1	6	-
Eltűnt	-	-	-
Súlyos	-	1	-
Könnyű	-	-	-
Nem sérült	-	-	-

**A baleset következtében a személyszállító nagyhajón tartózkodó személyek közül senki nem szenvedett sérülést.*

A balesetben érintett vízijárművek sérülései

<i>motoros kishajó</i>	<i>személyszállító nagyhajó</i>
A hajótest - az orrív vonalán a gerincvonal mentén - a fedélzet peremétől kezdődően a hajótest aljáig szétrepedt (szétnyílt). A hajótest bal oldalán a felső perem a far felé hosszanti irányban letört, továbbá a hajótest külső héja 20-30 cm-es sávban hiányzik, és így az alatta lévő üveggyapot rétegek is láthatóvá váltak. Továbbá a hajótest bal oldala függőleges irányban egészen a hajógerincig felrepedt (a hajótest megtört). Az irányító -és kezelőszervek kiszakadtak a helyükről, a kormány és az irányváltó kar nem található. Műszerfal kiszakadt, az ülések szintén kiszakadtak.	A hajó orrán a vízvonaltól 1,2-1,5 méter magasságig külsérelmi nyomok (karcolások és külháj festék folytonossági hiányok) keletkeztek a hajótesten, a hajó orrától jobbra 1 méterig, balra pedig 1,5 méterig terjedő felületen.



5. ábra: Ütközésnyomok a balesetben érintett személyszállító nagyhajón



6. ábra: A balesetben érintett motoros kishajó orr-része az ütközés után



7. ábra: A balesetben érintett motoros kishajó sérülései

VIZSGÁLATI TEVÉKENYSÉGEK

Eseményvizsgálat megtett lépései

- A Vb a 2024. május 18. napjáról 19. napjára virradó éjjel történő bejelentést követően felvette a kapcsolatot a balesettel kapcsolatosan intézkedő, hatáskörrel és illetékességgel rendelkező szervezetekkel, és kivonult a baleset helyszínére. A kezdeti intézkedések során a baleset bekövetkezésével kapcsolatos információk ellenőrzése és pontosítása mellett, megkezdte a baleset idején fennálló meteorológiai és hidrológiai körülmények, valamint az érintett vízterületre vonatkozó hajófogalom adatainak begyűjtését.
- A Vb 2024. május 19. napján a balesettel kapcsolatos helyszíni szemléket végzett, amelyek során:
 - A Duna 1688,2 fkm-nél, Verőce térségben megvizsgálta a baleset helyszínét és a környező vízterületet.
 - Komáromban megvizsgálta a balesetben érintett személyszállító nagyhajót, valamint a hajón keletkezett külsérelmi nyomokat. Megtekintette és lementette a hajóra telepített fedélzeti kamera rendszer által rögzített videó felvételeket. Áttekintette a hajó és a személyzet okmányait, a hajóúttal kapcsolatos dokumentumokat, továbbá meghallgatta a hajóparancsnok és a személyzet beszámolóját a történetről a balesettel kapcsolatban.
 - Budapesten megvizsgálta a balesetben érintett motoros kishajót, valamint a baleset következtében a kishajón keletkezett sérüléseket.
 - A szemlék során fényképfelvételeket készített a baleset helyszínéről, a balesetben érintett vízijárművekről, azok sérüléseiről, valamint az esettel kapcsolatos nautikai és biztonsági berendezésekről, illetve a helyszínen rendelkezésre álló hajózási dokumentumokról.
- A Vb beszerezte a baleset idején fennálló meteorológiai és hidrológiai körülmények, valamint az érintett vízterületre vonatkozó hajófogalom adatokat.
- A Vb bekérte a baleset szempontjából releváns dokumentumokat az esettel kapcsolatban eljáró hatóságoktól. Begyűjtötte az alábbi dokumentumokat:
 - a balesetben érintett kishajó lajstromozását és üzemképességét, illetve a hajóvezető képesítését igazoló okmányok;

- a baleset idején történt rádióforgalmazás és a hajók transponder berendezései által sugárzott jelekből rögzített adatok dokumentációja.
- A Vb betekintést kért a baleset rendőrségi vizsgálata során keletkezett iratanyagba. Feljegyzést készített, és begyűjtötte a vizsgálat lefolytatásához szükséges adatokat, különös tekintettel az alábbi dokumentumok tartalmának megismerésére:
 - a baleset bejelentését, az esetben érintett szervezetek értesítését, a kezdeti intézkedések végrehajtását, a kutatási és mentési feladatok elvégzését dokumentáló iratok;
 - a baleset térségében lévő biztonsági kamerák által rögzített videofelvételek;
 - a motoros kishajóban tartózkodott személyek ismerőseinek és hozzátartozóinak beszámolója a a balesettel végződő hajóút előzményével kapcsolatban;
 - a motoros kishajó túlélő utasa által a balesettel kapcsolatban tett tanúvallomás;
 - a személyszállító nagyhajó személyzete által a balesettel kapcsolatban tett tanúvallomások;
 - az orvosi igazságügyi szakértő által adott szakértői vélemény;
 - a nautikai igazságügyi szakértő által adott szakértői vélemény.
- A baleset vizsgálata során a Vb tanulmányozta:
 - a baleset bekövetkezését befolyásoló környezeti tényezőket;
 - a baleset szempontjából releváns dokumentumokat;
 - a vízi közlekedés rendjére vonatkozó jogi szabályozást;
 - az eseményben érintett vízijárművek kialakítását, műszaki sajátosságait, navigációs eszközeit;
 - a balesetben érintett személyszállító nagyhajó személyzetének összetételét, munkarendjét, szakmai felkészültségét;
 - a baleset helyszínére vonatkozó közlekedési szabályokat, hajósoknak szóló hirdetményeket és tájékoztatókat;
 - az érintett személyek beszámolóit a baleset történéseivel és bekövetkezésének körülményeivel kapcsolatban;
 - a személyszállító nagyhajó fedélzeti kamerái, és a baleset térségében lévő biztonsági kamerák által rögzített, balesettel kapcsolatos videofelvételeket;
 - a baleset megelőzése érdekében végrehajtott biztonsági intézkedéseket,
 - a vészhelyzet kezelését és a mentési tevékenységet,
 - személyi sérülés elkerülésének és a túlélés lehetőségét;
 - összehasonlította a vizsgált eset során történt intézkedéseket az „ismeretlen tárgyjal történő ütközés” esetén szokásos, hajózásban bevett szakmai gyakorlattal.
 - A Vb kiemelten vizsgálta és elemezte a hajószemélyzet vészhelyzeti reakcióit, és felkészültségét a rendkívüli események kezelésére, valamint a mentés folyamatát, illetve a túlélés lehetőségét befolyásoló környezeti tényezőket.

A Vb összegyűjtötte a szakmai vizsgálat lefolytatásához szükséges bizonyítékokat és információkat, továbbá megvizsgálta és elemezte a baleset bekövetkezéséhez vezető körülmények adatait.

Eseményvizsgálat további lépései

- A Vb megkezdte a baleset bekövetkezéséhez vezető okok feltárására irányuló szakmai vizsgálat eredményéről beszámoló Zárójelentés-tervezet készítését, amelyben részletesen ismerteti a baleset bekövetkezését befolyásoló körülményeket, valamint az összegyűjtött bizonyítékok és információk szakmai elemzése alapján levont következtetéseket, illetve a hasonló jellegű balesetek bekövetkezésének elkerülése érdekében szükséges biztonsági ajánlásokat.
- A Zárójelentés-tervezet elkészítését követően a Vb. ismerteti annak tartalmát a vonatkozó jogszabályban meghatározott érintettekkel, az esetleges észrevételek megtételének biztosítása érdekében.
- Az érintettekkel történő egyeztetést követően, az általuk tett esetleges észrevételek figyelembevételével a Vb. elkészíti a végleges Zárójelentést, amelyet a KBSZ a vonatkozó jogszabályok értelmében, a hivatalos weboldalán tesz majd közzé.

Budapest, 2025. június 10.