



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2007-009-6

SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Duna 1640+500 fkm. III. öböl

2007. január 23

**alumínium csónak
nyilvántartásba vételre nem kötelezett**

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a rendkívüli 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. törvény (a továbbiakban: Kbv.),
- a súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006 (II. 27) GKM rendelet,
- illetve a Kbv. 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 Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége 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.
- Jelen Zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

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.

Jelen Zárójelentés

alapjául a Vb által készített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
ms.	motoros
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	Váci Hajógyár
	típusa	3,3-as alumínium csónak
	lobogója	nincs
	lajstromjele	nincs
	gyári száma	nincs
	tulajdonosa	egy magánszemély
	üzembentartója	a tulajdonos
	bérlője, használója	az egyik elhunyt
Eset	napja és időpontja	2007. január 23. 19.00 órakörül
	helye	Duna 1640+500 fkm., III. öböl
Eset kapcsán	elhunytak száma	2 fő
	súlyos sérültek száma	nincs
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem sérült
Lajstromozó állam		nyilvántartásba vételre nem kötelezett
Lajstromozó hatóság		nincs
Gyártást felügyelő hatóság		nincs
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. január 23-án 19 óra 40 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2007. január 23-án 19 óra 50 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2007. január 24-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnác István	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló

Az eseményszűrés áttekintése

A Vb a helyszínen utólagosan szemlét tartott, megvizsgálta a baleset helyszínét, a vízijárművet, annak tartozékait. Felhasználta a rendőrség helyszíni vizsgálatának jegyzőkönyveit, valamint az eseménnyel kapcsolatosan keletkezett és beszerzett dokumentumokban, iratokban rögzített tényeket, tanúvallomásokat.

Az eset rövid áttekintése

2007. január 23-án a Duna 1640+500 fkm-nél a bal part magasságában lévő III-as öbölben két külföldi állampolgár közepes alkoholos befolyásoltság alatt, egy kölcsönként csónakkal halászni indult. A baleset helyszínén a két személy bevezett az öbölbe, kb. 3-400 méter megtétele után a parttól kb. 5-10 méterre a csónak ismeretlen körülmények között felborult, a benne lévő két személy a vízbe esett, majd az általuk vízbe helyezett halászhálóba beakadva vízbe fulladt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

2007. január 23-án két külföldi állampolgár hosszú idő után egy Budapesttől 30 km-re lévő településen találkozott. A „találkozás örömeire elhatározták, hogy kimennek halat fogni a Dunára”.

Az egyikük élettársa fiának a csónakját (amit a Csepeli kavicsbánya tavon szokott horgászatra használni) és a mikrobuszát kölcsönvéve elindultak Budapestre. Útközben a szigetszentmiklósi sóderbányáknál és Csepelen is megálltak ahol beszélgettek, étkeztek és szeszesitalt is fogyasztottak.

17 óra körül a Duna 1640+500 fkm-nél a bal part magasságában lévő III-as öbölbe mentek halászni. Menet közben az eredményesebb halfogás érdekében egy damil hálót vettek magukhoz.

18 óra körül az egyik személy felhívta az élettársát, hogy menjen utánuk, mert kaptak „egy kis fagyállót (pálinkát)” és vigyen vizet és bort nekik. Az élettárs 19 óra körül ért ki hozzájuk az öböl partszakaszára. Ott a két személyt „nagyon jókedvű” állapotban találta, de megérkezéséig halat nem fogtak.

Ekkor a két személy (közepes alkoholos befolyásoltság alatt) közölte, hogy várjon rájuk 10 percet és hoznak neki friss halat, majd a csónakkal eleveztek.

Az öböl bejáratától kb. 3-400, a déli part éltől kb. 5 méterre a csónak ismeretlen körülmények között felborult, a benne lévő két személy a vízbe esett, majd egy halászhálóba beakadva vízbe fulladt.

Az élettárs hosszas várakozás után, mivel a két ismerőse a telefon hívására sem jelentkezett, felhívta a fiát, a csónak tulajdonosát és tájékoztatta a történekről, majd kérte menjen a helyszínre. Ő kb. 20.00 órakor érkezett meg. A part mellett kezdett gyalogolni, majd kb. 3-400 méter megtétele után, 21.00 óra körül észrevette a csónakját az öböl vízén felborult állapotban, a parttól kb. 5 méterre. Lement a partra és azt tapasztalta, hogy a felborult csónak mellett egy halászháló van, valamint egy testet is látott mellette. Egy hosszabb faág segítségével parthoz húzta a csónakot. Ekkor látta, hogy a hálóba beakadva a egy személy lebeg a vízben, látott még egy másik testet is távolabb a vízben, de az kis idő elteltével elmerült. A barátja holttestét a partra húzta, de életjelet nem tapasztalt rajta. Ezután rögtön értesítette a hatóságokat. A másik személy holttestét a Fővárosi Tűzoltó parancsnokság helyszínre érkező munkatársai emelték ki az öböl vizéből.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	2	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	0	0	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A csónakban a súlyos víziközlekedési baleset során sérülés nem keletkezett.

1.4 Egyéb kár

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

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A vízi jármű vezetője

Egyik személy

Kora, neme, állampolgársága	47 éves, férfi, román állampolgár
------------------------------------	-----------------------------------

Hajós képesítéssel rendelkezett. Korábban (a helyszínétől kb. 1 fkm-re lévő dunai lekötőn várakozó) román hajóegységeken több mint három évig teljesített folyamatos szolgálatot, így az adott térség hidrológiai viszonyait jól ismerte.

Másik személy

Kora, neme, állampolgársága	33 éves, férfi, román állampolgár
------------------------------------	-----------------------------------

A balesetnél használt vízijármű vezetése nem kötött képesítési feltételhez. Az elhunytak a Vb rendelkezésére jutott információk (tanúk elmondása) alapján huzamos ideig hajóztak a Dunán, a csónak használatában, kezelésében kellő ismerettel, jártassággal rendelkeztek. Úszni mindketten biztonságosan tudtak.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Vác
Gyártás éve	ismeretlen
Hossza (cm)	327
Szélessége (cm)	120
Oldalmagassága (cm)	43
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	Nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízijármű

A csónak építése, kialakítása folytán hajózásra alkalmas állapotban volt. A kötelezően előírt felszerelésekből az esemény helyszínén semmit sem lehetett feltalálni, az elhunytak mentőmellényt nem viseltek.

1.7 Meteorológiai adatok

- Esős idő gyenge észak-nyugati szél.
- Az esti időszak és a felhősödés miatti rendkívül korlátozott látási körülmények.
- A budapesti vízmércén mért vízszint 370 cm, apadó jellegű 6,3 °C-os vízhőmérséklet.
- Az időjárási, hidrológiai körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések nem voltak, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések nem voltak, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Kikötői adatok

Az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, mivel az esemény nyílt vízben (öbölben) következett be ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az esemény során roncs nem keletkezett. A csónakot, annak tulajdonosa a helyszíni rendőri intézkedések befejezését követően elszállította.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat megállapította, hogy az eseményben érintett személyek halála erőszakos úton, vízbeesést követő, tartós víz alá merülés miatti fulladás, agybénulás miatt következett be. A laboratóriumi vizsgálat során megállapítást nyert, hogy halálukat megelőzően közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt álltak.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során közvetlen életveszély alakult ki, amely két személy halálához vezetett.

Az esti, korlátozott látási viszonyok között, közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt álló személyek szálltak vízre halfogási szándékkal. A csónak (mérete és kialakítása folytán) halászatra alkalmatlan volt. Azzal bármilyen oldalirányú mozgás a hosszirányú tengely menti billenést, megdőlést és borulást eredményezhet. Vízbeesést követően a kihelyezett damil hálóba akadás esetén még rendkívüli úszási képességekkel rendelkezők számára is végzetessé válik a vízben tartózkodás. A túlélési esélyüket növelte volna a mentőmellény viselése.

A mentőegységek értesítése jelentős késedelemmel történt meg, így a mentés késedelmet szenvedett, amiben közre játszott az a tény, hogy a két személy a halászatot mások tudomása nélkül akarta végrehajtani.

1.16 Próbák és kísérletek

Próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. ELEMZÉS

Két személy a Duna 1640+500 fkm-nél a bal part magasságában lévő III-as öbölbe egy damil hálóval halfogási szándékkal egy kölcsönvett csónakkal beveztek.

A csónak építése, kialakítása folytán hajózásra alkalmas állapotban, de mérete és kialakítása folytán halászatra alkalmatlan volt. Azzal bármilyen oldalirányú mozgás a hosszirányú tengely menti billenést, megdőlést és borulást eredményezhet. A kötelezően előírt felszerelésekből az evezőn kívül mást nem vittek magukkal, mentőmellényt nem viseltek.

A közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt lévő személyekkel az öböl bejáratától kb. 3-400, a déli part éltől kb. 5 méterre a csónak ismeretlen körülmények között - feltehetően a benne tartózkodók rendellenes mozgásának következtében - felborult, a benne lévő két személy a vízbe esett, majd az általuk a vízbe elhelyezett halászhalóba beakadva vízbe fulladt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A két ember életét követelő súlyos víziközlekedési baleset körülményeinek feltárása, tisztázása után megállapítható, hogy a baleset az elhunytak magatartása miatt következett be.

A két elhunyt (annak ellenére, hogy több éves „hajós szakmai rutinnal” rendelkezett) a legalapvetőbb hajózási és vízügyi biztonsági szabályok betartása nélkül szállt vízre, halfogási szándékkal, közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt egy ilyen tevékenységre alkalmatlan vízijárművel. Az esemény súlyosságát fokozta, hogy rendkívül korlátozott látási körülmények között mások tudomása nélkül kívánták tevékenységüket végrehajtani.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésében közvetetten közrejátszott az érintettek közepes fokú alkoholos befolyásoltsága. Az alkohol feszültségoldó, ellazító hatásával nagymértékben oldotta az elhunytak gátlásait, a kezdeti izgalmi, majd nyugtató hatás a csökkent reflexek működését váltotta ki, ami a vízbekerüléskor a menekülési ingereket blokkolhatta.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

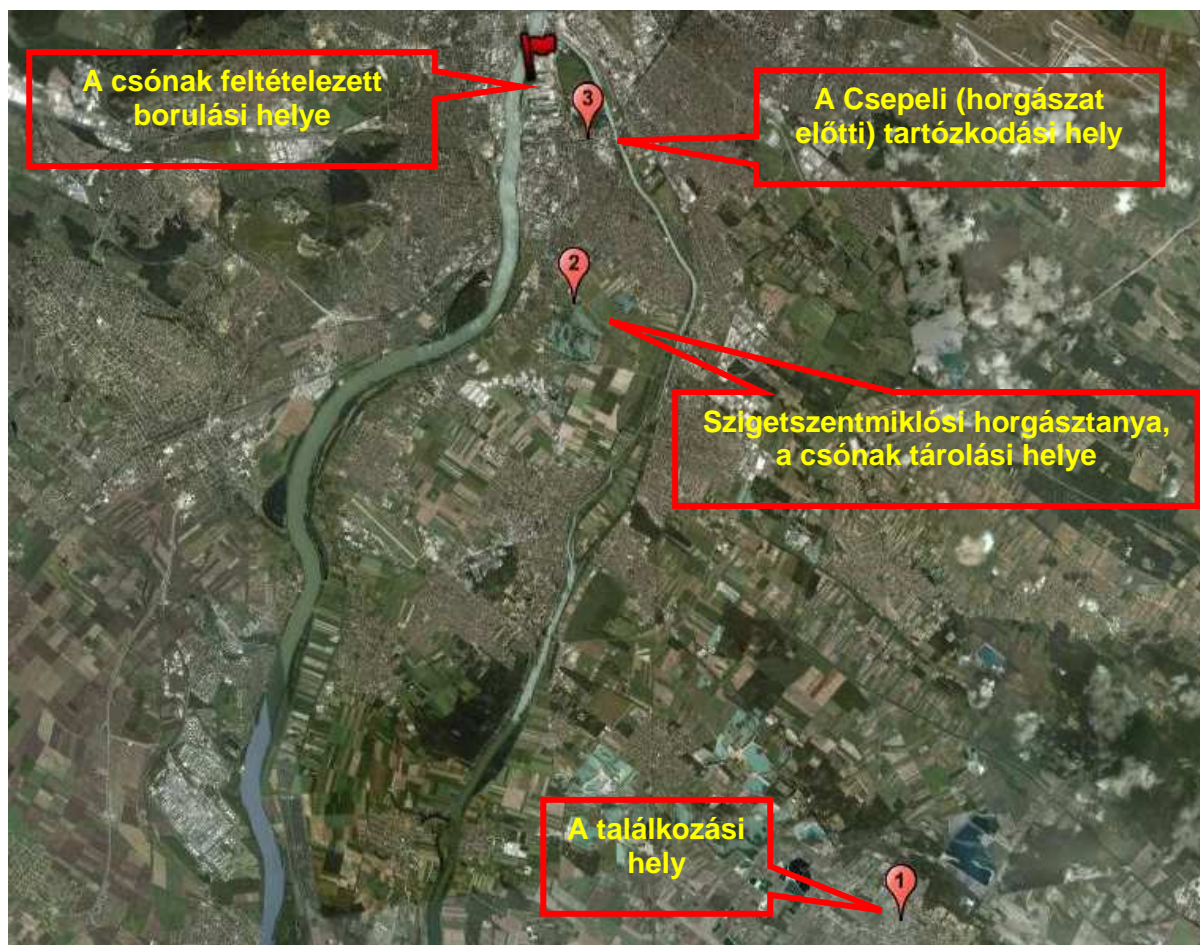
5. MELLÉKLETEK

A Vb részére a szakmai vizsgálat során nem került olyan bizonyíték, egyéb irat, amelyet a zárójelentésben fel kell tüntetni.

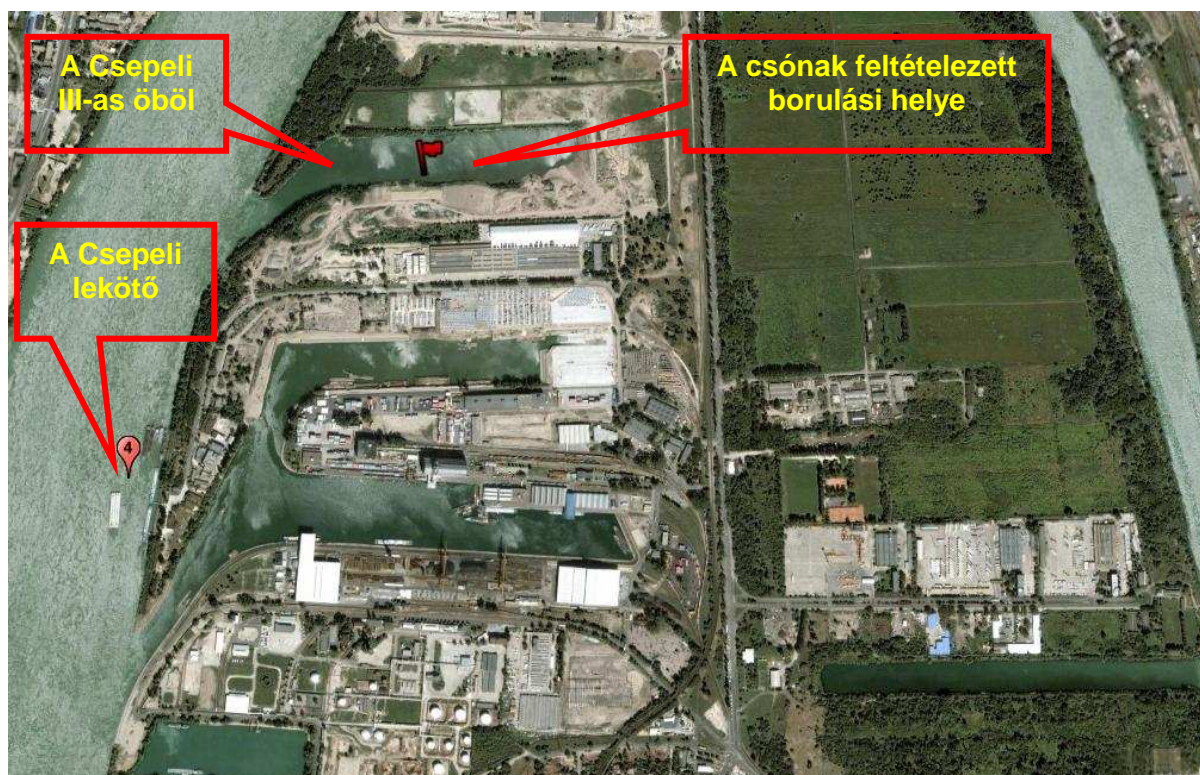
Budapest, 2009. november „25,,

Barnácz István
Vb vezetője

Wimmer Gábor
Vb tagja



A baleset tágabb és közvetlen helyszíne.





A csónak a damil hálóval (a felső képen), valamint a szemle során.

