



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2007-027-6
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

BALATONALMÁDI
2007. május 23.

vitorlás csónak

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	A vitorlás csónakot két magánszemély készítette és szerelte össze a tulajdonos részére.
	típusa	vitorlás csónak
	lobogója	magyar
	lajstromjele	–
	gyári száma	–
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	ua.
	bérlője	–
Eset	napja és időpontja	2007. május 23. 17 óra
	helye	Balatonalmádi vízterülete a Nereus Hotel vízterülete előtt kb. 150 m-re
Eset kapcsán	elhunytak száma	1
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott
Lajstromozó állam		–
Lajstromozó hatóság		–
Gyártást felügyelő hatóság		–
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. május 25-én 14 óra 24 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ÜGYELETESE

- 2007. május 24-én 14 óra 30 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének,

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2007. május 25-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Orosz Dalma	főosztályvezető

Az eseményvizsgálat áttekintése

A súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatát a Vb a Balatonalmádi Rendőrkapitányságtól megkapott jegyzőkönyvek, dokumentumok alapján végezte el. A Vb a helyszínt megtekinteni nem tudta, mert az esemény időpontja és az esemény bejelentése között eltelt két nap miatt a Vb helyszínre utazása indokolatlan volt. A vitorlás csónakot a rendőrség a vizsgálat befejezéséig lefoglalta.

Az eset rövid áttekintése

A nyilvántartásra nem kötelezett vitorlás csónak az elmúlt év végére készült el. A hajó tulajdonosa a 2007-es szezon kezdetkor szeretne volna a vitorlás csónakot beüzemelni, és a vitorlázás alapműveleteit elsajátítani. Egyik ismerőse fel is ajánlotta neki, hogy megtanítsa vitorlázni, a csónakot beüzemeli. Ez az ismerőse a tulajdonos engedélyével 2007. május 23-án kb. 17:00 órakor a vitorlás csónakkal kipróbálási, beállítási

szándékkal a Balatonalmádi Vízmű kikötőhelyről kihajózott a másodfokú viharjelzés ellenére. A parttól mintegy 150 m-re a vitorlás szélbe fordult és felborult, utasa-egyben vezetője-a vízbe esett. Több szemtanú is látta a felborult csónakot, és a helyszínre sietett a kikötőből egy vitorlás hajó és egy a közelben szörföző személy is. Keresni kezdték a vízbeesett személyt, azonban nem találták meg. A felborult vitorlás csónak vezetőjét a Balatonkenesei Vízügyi Rendőrség kisgéphajóval érkező parancsnoka találta meg, a borulás helyszínétől mintegy 100 m-re, kb. 17 óra 45 perckor. A megtalált személyt és a csónakot is a partra szállították, és a helyszínre érkező mentő és hatósági orvos megállapította, hogy a halál oka feltehetően tüdőembólia. A boncolási jegyzőkönyv szerint a haláleset bekövetkezésében közrejátszhatott a vitorlás csónak vezetőjének szívizom betegsége, májbántalma (rosszullét) ill. a súlyos fokú alkoholos befolyásoltsága. A boncolási jegyzőkönyv megerősítette a tüdőembólia bekövetkeztét. A Vb biztonsági ajánlás kiadását nem látta indokoltnak.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A vitorlás csónak vezetője a csónak tulajdonosának engedélyével bármikor használhatta az előző évi szezon végén elkészült vitorlás csónakot. A tulajdonos két ismerőse építette a hajót és a 2007-es szezon kezdetkor akarta a tulajdonos a hajóját beüzemelni, a vitorlázás alapismereteit, gyakorlatát elsajátítani. A csónak tulajdonosának egy másik vitorlázási tapasztalatokkal rendelkező ismerőse, aki a súlyos víziközeledési balesetben a későbbiekben elhunyt, felajánlotta segítségét a vitorlás csónak kezelésének, a vitorlázás alapszabályainak elsajátításában. Az esemény napján a hajó vezetője a Nereus Hotel melletti strandon töltötte a délután egy jó részét, ahol több ismerőseivel találkozott és, ott a szemtanúk állítása szerint több fröccsöt is elfogyasztott. Egyik szemtanú elmondása szerint már korábban is fogyaszthatott alkoholt. Ezek után kb. 17 órakor indult el a vitorlás csónakkal a másodfokú viharjelzés ellenére. A szemtanúk szerint a vitorlás csónakot akarta a beállítani, mert másnap szándékozott a csónak tulajdonosának oktatását elkezdni. Az indulás után a parttól mintegy 150 m-re a csónak szélbe fordult, majd nem sokkal ezután felborult. Több szemtanú is látta az eseményt, és ketten a helyszínre siettek. Egy közelben szörföző férfi és a partról egy vitorlás hajó indult kis segédmotorját használva az esemény helyszínére. Keresni kezdték a hajó vezetőjét, azonban nem találták. A vitorlás csónakot megpróbálták visszabillenteni, de ez nem sikerült nekik. A parton egy horgászt kértek meg, hogy értesítse a rendőrséget.

A Balatonalmádi Rendőrkapitányságról érkezett a helyszínre egy járőr, aki megkezdte az adatok felvételét és a szemtanúk meghallgatását. A Balatonkenesei Vízügyi Rendészeti Rendőr Őrs parancsnoka is rövid időn belül a helyszínre érkezett kiscgéphajóval. Az eltűnt személyt ő találta meg, az esemény helyszínétől kb. 100 m-re. Ez a kiscgéphajó szállította partra a vitorlás csónak vezetőjét, és az időközben megérkezett mentőorvos megkezdte az újraélesztést, ami nem járt eredménnyel. Később a hatósági orvos is megérkezett és megállapította a helyszínen a halált, a halál okaként tüdőembóliát valószínűsített. Ezt később a boncolási jegyzőkönyv megerősítette.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	0	0	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítmény nem sérült.

1.4 Egyéb kár

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

1.5 A személyzet adatai

Az adott kategóriára nem előírás, ezért részletezése nem szükséges.

1.5.1 A vízi jármű vezetője

Kora, neme, állampolgársága		58 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	nem előírás
	Egészségügyi alkalmasság	nem előírás
	Egyéb szakmai bizonyítvány	nem előírás

1.5.2 Az üzemvezető

Nem előírás. Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Nem előírás. Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Balatonfűzfő
Gyártás éve	2006
Utolsó szemle helye, ideje	Nem előírás
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	Nem előírás

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest hossza	5,02 m
Hajótest szélessége	1,6 m
Hajótest típusa	Kalóz tip. vitorlás csónak
Hajó súlya	170 kg
Hajó szabad oldalmagassága közepén	0,47 m
Hajó merülése uszony nélkül	0,19 m
Hajó merülése uszonnal	1,05 m

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

A vízijármű nem rendelkezik gépi meghajtással, az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Nem hibásodott meg berendezés, az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért további részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	170 kg
Üzemanyag tömege	-
Utass tömege	80 kg
Összesen	250 kg
Teljes vízkiszorítás	-
Megengedett legnagyobb merülés	-
Merülés a baleset idején	-

Az úszólétesítmény hajózásra alkalmas állapotban volt, terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

- A Balatonra másodfokú viharjelzés volt érvényben.
- Közepes erősségű, északi-északkeleti, átlagosan 4-es fokozatú szél volt.
- A maximális szélökés elérte a 7-12 m/s-ot is elérte ebben a napszakban.
- Szép tiszta derült égbolt.
- Vízhőfok: 20 °C
- Levegő hőfok: 27 °C

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Kikötői adatok

A kikötő paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Roncs nem keletkezett, a vitorlás csónakot a vizsgálat befejezéséig az illetékes rendőrhatalóság lefoglalta.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került. A boncolási jegyzőkönyv megállapítja, hogy a hajó vezetője szívizom, vérkeringési és májbetegségben szenvedett, valamint az esemény idején súlyos fokú alkoholos befolyásoltság alatt állhatott. A jegyzőkönyv szerint a halál oka tüdőembólia.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet, azonban a vízbeesett hajó vezetőjének újraélesztési kísérlete sikertelen maradt. A hajó vezetőjének akkor lett volna nagyobb esélye az életben maradásra, ha betartja a víziközlekedés néhány alapvető, általános szabályát,

kötelező gondosság, másodfokú viharjelzés esetén semmilyen csónakkal nem szabad kiindulni a vízre, nem fogyaszthatott volna alkoholt az indulás előtt, és annak ellenére, hogy gyakorlott jó úszó volt, viselhetett volna mentőmellényt.

1.16 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak, a véleményalkotáshoz arra nem volt szükség.

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

A vizsgálat megállapította, hogy a vitorlás csónak hajózásra alkalmas állapotban volt. Vezetője tapasztalt gyakorlott vitorlázó, úszni jól tudó balatoni ember volt, azonban a vitorlás csónak beállításakor, beüzemelésekor a csónak vezetője, vélhetően több olyan kötelező szabályt nem tartott be, ami miatt a súlyos víziközeledési baleset bekövetkezett. A kihajózás előtt viszonylag nagy mennyiségű alkoholt fogyasztott a délután folyamán. Másodfokú viharjelzés esetén vitorlás csónakkal nem szabad kihajózni a Balaton vízterületére, ezt egy gyakorlott, tapasztalt vitorlázónak tudnia kellett. Ha egy vitorlás csónakkal valaki egyedül indul el a Balaton vizére hajózni, akkor még a jól úszó embernek is célszerű a mentőmellény viselése, mert közepesen szeles időben történő vitorlázáskor nagyobb az esélye annak, hogy baleset történjen. Tipikus eset, hogy a hirtelen egyik oldalról a másik oldalra átvágódó vitorlarúd „bum” a vitorlázót megüti és az a vízbe esik. Ilyen esetekben, ha segítség idejében érkezik, akkor a baleset elkerülhető. A vizsgálat azt nem tudta kideríteni, hogy a vitorlás csónak vezetője tudott-e a boncolási jegyzőkönyv alapján kiderült betegségeiről, ami az alkoholfogyasztással együtt már komoly szerepet játszhatott egy hirtelen bekövetkezett rosszullét, vagy egy spontán egyensúlyzavar kialakulásában. Az egyik szemtanú szerint a csónak vezetője összegörnyedt állapotban tevékenykedett a csónak aljában. Ez utalhat rosszullétre, általános egyensúlyzavarra, ami a szeles időben vezethetett a csónak felborulásához és a vezető vízbeeséséhez.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A hajó vezetőjének egyáltalán nem lett volna szabad alkoholt fogyasztania indulás előtt, nem indulhatott volna el hajózni másodfokú viharjelzés esetén, valamint célszerű lett volna viselnie mentő mellényt, mert a bekövetkezett és már korábban elemzett balesetek mind azt bizonyítják, hogy a mentőmellényt viselők az esetek nagy százalékában túléltek a vízbeesésből bekövetkezett súlyos víziközeledési baleseteket.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

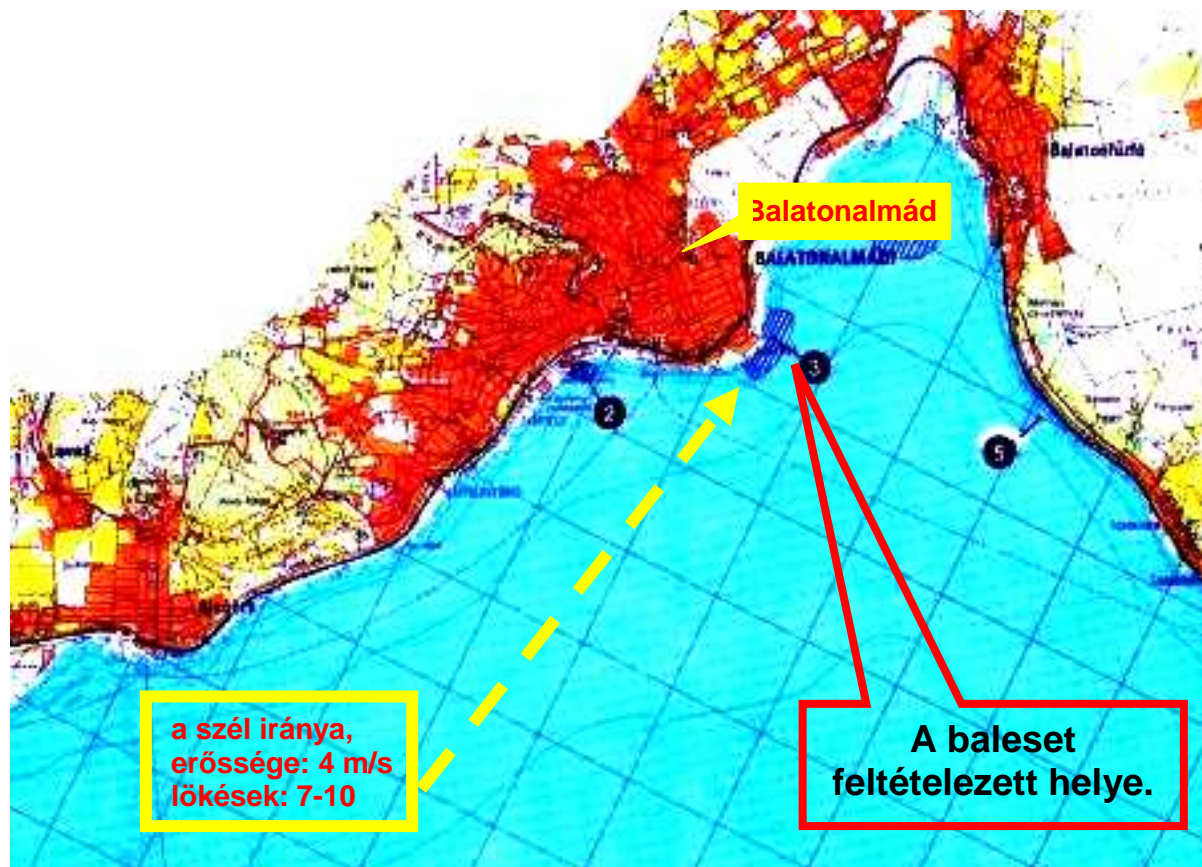
5. MELLÉKLETEK

1. Balatoni térkép részlet.
2. Kalóz típ. vitorlás csónak jellegrajza.
3. Kikötői részlet a baleset környezetéről.

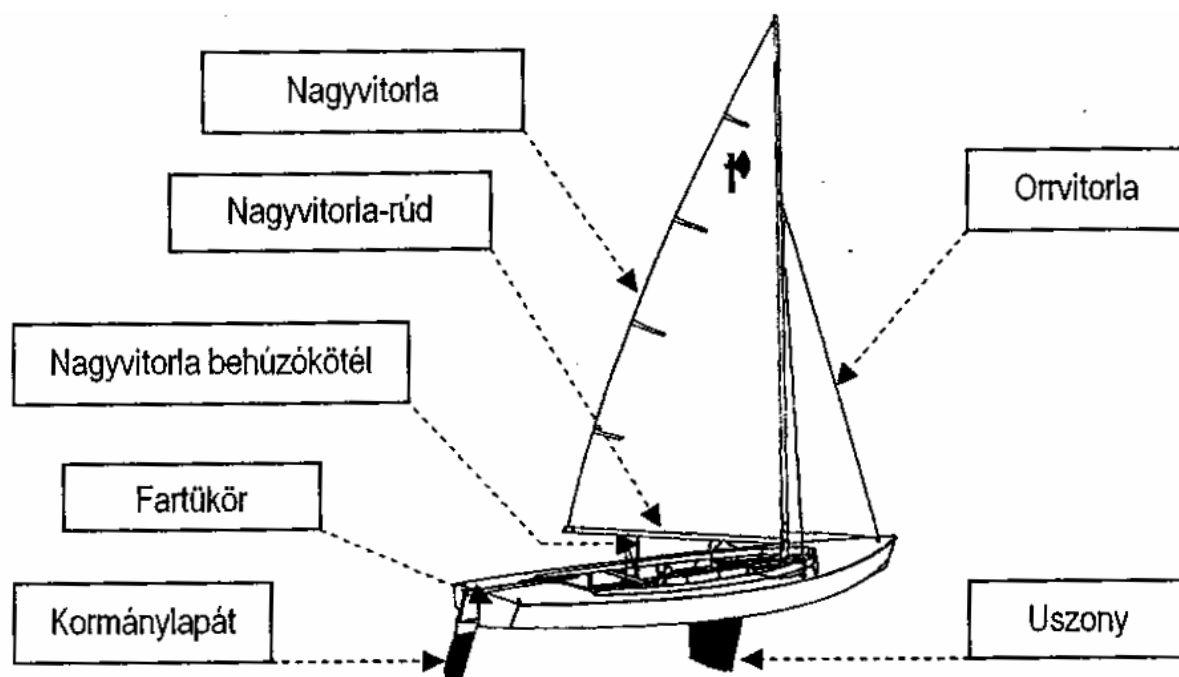
Budapest, 2009. október „ „,

Wimmer Gábor
Vb vezetője

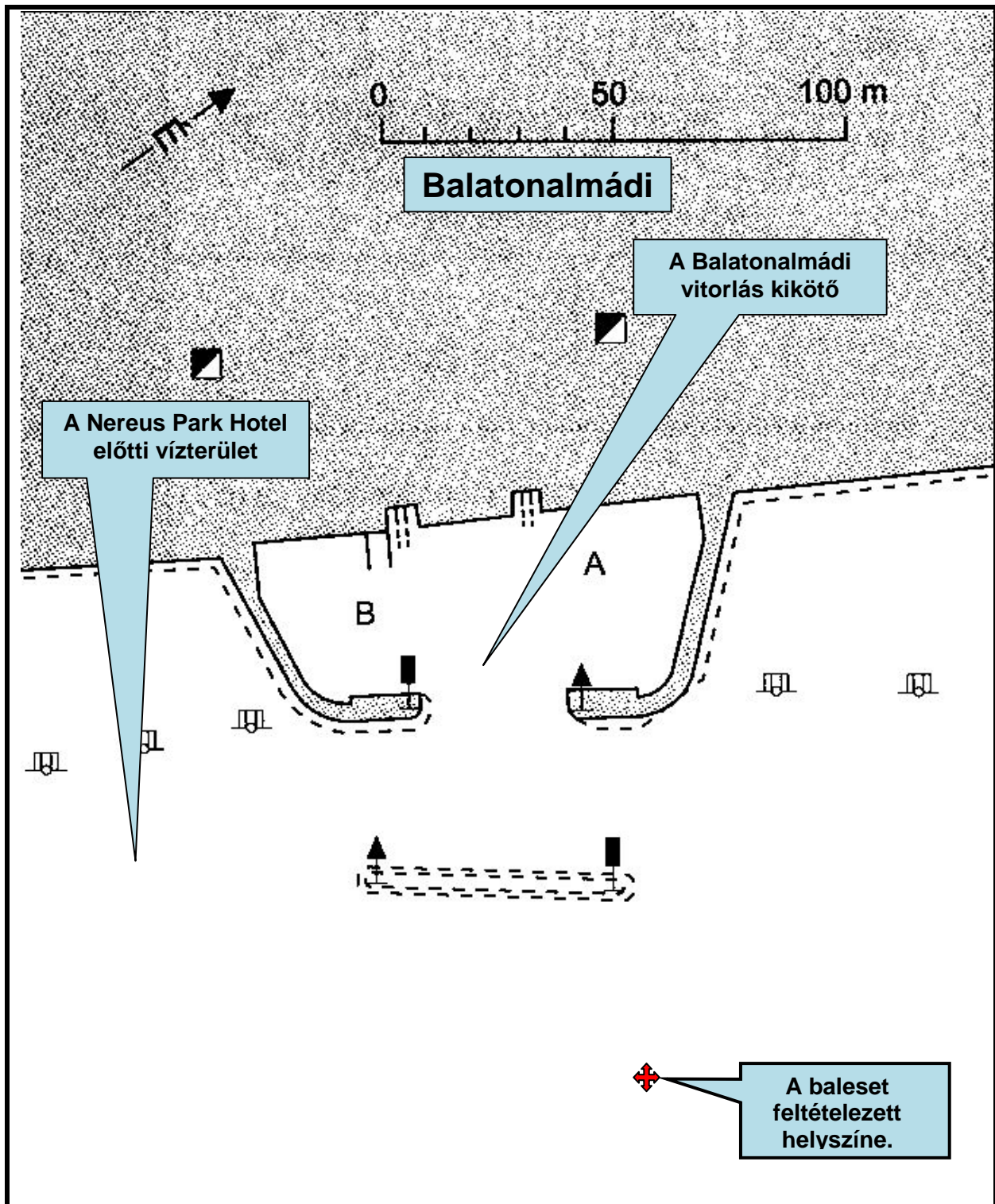
Orosz Dalma
főosztályvezető
Vb tagja



1 sz. ábra: Balatoni térkép részlet.



2 sz. ábra: Kalóz típusú vitorlás jellegrajza.



3 sz. ábra: Balatonalmádi partszakasz.