



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2008-031-6

Súlyos vízi közlekedési baleset

Tiszaörvény Tisza 424.5 fkm

2008. július 21.

Kisgéphajó

H-11347-20

A szakmai vizsgálat célja a vízi közlekedési 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 vízi közlekedésről 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 vízi közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.),
- a súlyos vízi közlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006 (II. 27) GKM rendelet,
- illetve a Kbt. 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 vízi közlekedési 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, nem lehet közzétenni.

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

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

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		Súlyos vízi közlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	nincs adat
	típusa	kisgéphajó
	lobogója	magyar
	lajstromjele	H -11347-20
	gyári száma	C 7114371
	tulajdonosa	magán személy
	üzembentartója	magán személy
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2008.július 21. 13:00 LT
	helye	Tiszaörvény Tisza 424.5 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	nincs
	súlyos sérültek száma	nincs
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A vízi jármű elsüllyedt
Lajstromozó állam		-
Lajstromozó hatóság		-
Gyártást felügyelő hatóság		-
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. július 21-én, 16:00 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletes jelelte be.

A KBSZ ügyeletes

- 2008. július 21-én, 16:02 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos vízi közlekedési esemény vizsgálatára 2008. július 21-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Orosz Dalma	főosztályvezető

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2008. július 21-én helyszíni vizsgálatot tartott. A helyszínen a kisgéphajó vezetőjét és utasát meghallgatta, a helyszínen fényképeket készített.

Az eset rövid áttekintése

A vízi jármű a vezetőjével és két utasával a fedélzetén a Poroszlót a megáradt Tiszával összekötő csatornán hajózott, amikor valószínűleg ráfutott egy víz alatti tárgyra, és ennek következtében vízbetörés állt elő. A hajótestbe beszivárgó víz hatására a kisgéphajó a bal part közelében elsüllyedt

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A súlyos vízi közlekedési baleset helyszínén még aznap a Vb meghallgatta a kölcsön kapott kiscgéphajó vezetőjét, ill. annak utasait. A meghallgatás során a nyilvántartásba vételre kötelezett kiscgéphajó vezetője elmondta, hogy két fő utasával a fedélzeten július 21-én a kora délutáni órákban indult el Poroszlóról. Az út során, a poroszlói medencét és a megáradt Tiszát összekötő csatornán való haladáskor, a vízi jármű vezetője egy tompa puffanást hallott a hajó alja felől. Az ütést követően a kiscgéphajó vezetője azt észlelte, hogy a hajóba víz szivárog. Ekkor úgy döntött, hogy a bal parton kiköt és a hajóból kimerik a vizet. De erre már nem kerülhetett sor, mert időközben a kiscgéphajó a 424,5 km-nél, a bal part közelében elsüllyedt. A kiscgéphajó kiemelése a vízből másnap megtörtént.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	1	2	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A súlyos vízi közlekedési baleset következtében a nyilvántartásba vételre kötelezett kiscgéphajó elsüllyedt.

1.4 Egyéb kár

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

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A vízi jármű parancsnoka

Kora, neme		37 év férfi
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Nem rendelkezett képesítéssel
	Egészségügyi alkalmasság	Képesítés hiányában nem volt

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott kategóriára nincs előírva.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Egyéb személyzet nem volt.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest hossza	4,20 m
Hajótest szélessége	1,47 m
Maximális merülése	0,4 m

Hajótest utolsó víz alatti szemléje

Az adott kategóriánál nem előírás

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

A kiscgéphajó egy Johnson VRO 90 típusú külmotorral rendelkezett.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Meghibásodott berendezés nem volt.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

A súlyos vízi közlekedési baleset bekövetkezésekor a helyszínen nappali jó látási viszonyok uralkodtak.

1.8 Navigációs berendezések

A kategóriára nincs előírva, a fedélzeten nem volt.

1.9 Összeköttetés

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

1.10 Kikötői adatok

A súlyos vízi közlekedési baleset nem kikötőben történt.

1.11 Adatrögzítők

Az adott kategóriára nem kötelező.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A súlyos vízi közlekedési baleset során roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi – orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki. A szükséges életmentő eszközök /mentőmellény/ rendelkezésre álltak. A kiscgéphajó közvetlenül a part mellett süllyedt el.

1.16 Próbák és kísérletek

Próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Szervezeteket az eset nem érintett.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak a tudomására.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazása nem volt szükséges

2. ELEMZÉS

A nyilvántartásba vételre kötelezett kisképhaszár vezetőjével és két fő utasával Poroszlóról indult el a kora délutáni órákban. A vízi jármű völgymentben közlekedett, nappali jó látási viszonyok között a megáradt folyón. A vezető elmondása szerint a Poroszlót a Tiszával összekötő csatornán haladtak, amikor egy tompa puffanás volt hallható a hajó aljának irányából. Ezt követően a hajóban tartózkodó személyek azt tapasztalták, hogy a hajó fenekén víz szivárog be. Ekkor a kisképhaszár vezetője úgy döntött, hogy kikötnek a bal parton, és kimerik a hajóba befolyt vizet, de erre már nem került sor, mert a bal part közelében a 424,5 fkm-nél, az ideiglenes téli jégterelő úszóművek mellett a vízi jármű elsüllyedt. A súlyos vízi közlekedési baleset bekövetkeztét a kisképhaszár vezetője azonnal mobiltelefonon jelentette a poroszlói kikötőnek, ahonnan megadták az elérhetőségét a közelben lévő Tiszaörvény területén lévő Szabics kikötőnek, és megkérték a kisképhaszár vezetőjét, hogy onnan kérjen segítséget, mivel az van hozzá a legközelebb.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A rendelkezésünkre álló információkból egyértelműen megállapítható, hogy a súlyos vízi közlekedési baleset bekövetkezése – mint a legtöbb baleset – emberi tényezőkre, ill. a körülmények szerencsétlen egybeesésére vezethető vissza. Ez az eset is a két tényező együttes hatására vezethető vissza. A kisképhaszár vezetője a baleset bekövetkezése után az ügyben szintén hivatalból eljáró rendőrhatalóság képviselőjének nem tudott sem érvényes hajólevelet, sem a kategóriára vonatkozó érvényes vezetői engedélyt felmutatni, azaz nagy valószínűséggel nem rendelkezett hajózási ismeretekkel. Mivel nem helybeliek voltak a helyszíni sajátosságokat sem ismerték. Az esemény bekövetkezésekor a folyón jelentős árhullám vonult le, melynek következtében a vízen uszadékokra/faágak, tuskók/ jelenlétére számítani kellett volna. Ilyen vízrajzi viszonyok mellett különös óvatossággal kell hajózni. Jelen esetben a baleset bekövetkezésében döntő szerepet játszhatott a kisképhaszár vezetőjének tapasztalatlansága.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2009. június „ „

Kiss László

Vb vezetője

Orosz Dalma

főosztályvezető



1 ábra. A kiséphajó kiemelésének kísérlete.



1 ábra. A kiséphajó a víz alatt

