



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-023-6

SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Tiszaöldvár Holt-Tisza 433 fkm. közelében

2009. április 25.

**horgászladik
nyilvántartásra 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: Kbt.),
- a súlyos víziközlekedési 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 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

fkm.	folyamkilométer
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	nem ismert
	típusa	tiszai ladik 4 Le-s Yamaha tip. motorral
	lobogója	–
	lajstromjele	–
	gyári száma	–
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	ua.
	bérlője	–
Eset	napja és időpontja	2009. április 25. 03 óra 30 perc körül
	helye	Tiszafüred, Holt-Tisza, a Tisza folyó 433,3-as fkm. szelvényéhez közel, a X. sz. öblítő csatorna közelében
Eset kapcsán	elhunytak száma	1
	súlyos sérültek száma	0
	sérültek száma	4
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 2009. április 25-én 08 óra 37 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletesen jelentette be.

A KBSZ ügyeletesen

- 2009. április 25-én 08 óra 40 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének,

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2008. április 25-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Kiss László	balesetvizsgáló
szakértő	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb nem utazott a helyszínre, mert az esemény bekövetkezése és az esemény bejelentése között eltelt több óra, továbbá a leutazás becsült idejét hozzákalkulálva a helyszíni vizsgálat addigra már befejeződött. A Vb a Tiszai Vízügyi Rendészeti Rendőrkapitányság Rendészeti Osztályától kapott dokumentumok, jegyzőkönyvek, fényképfelvételek alapján végezte a vizsgálatot.

Az eset rövid áttekintése

A tiszafüredi Holt-Tisza X. sz. öblítő csatorna egyik mellékágából 2009. április 24-én 18 óra tájban indult el egy kétfős horgász csapat egy tiszai ladikkal, melyen egy 4 Le-s Yamaha típ. külmotor volt felszerelve. A létszám rövidesen három főre, majd később öt főre szaporodott. A csónakban a horgászatra készülő személyek horgászfelszerelésen kívül még kb. 20 üveg sört is magukkal vittek a horgászatra.

A horgászok a tiszafüredi Holt-Tisza 33 sz. úttal párhuzamos ágában, az ún. farok részénél horgásztak. A társaságból 21 óra tájban két fő eltávozott egy közeli sörözőbe, ahol alkoholt fogyasztottak, és a társaság többi tagjának is vittek újabb kb. 10 üveg sört. Az eltávozott két fő kb. 23 órakor tért vissza ismét a társasághoz. Még egy órát közösen horgásztak, beszélgettek, majd mindannyian elaludtak. Hajnali 03 órakor ébredtek fel és úgy döntöttek, hogy hazamennek. Összepakoltak és beültek a csónakba. A szigeti átvágás után, az egyik csónakban tartózkodó személy azt tapasztalta, hogy a csónak orránál befolyik a víz. Szólt a csónak vezetőjének, hogy csökkentse a sebességet, de ez már nem hozott eredményt, a csónak ekkorra kezdett megtelni vízzel. A víz beömlésekor az egyik utas a csónak pereméről beugrott a Tiszába, és ezzel valószínűleg elősegítette a csónak felborulását. Mindannyian a vízbe estek, két fő ki tudott úszni, ketten a felborult csónakba kapaszkodtak, egy fő pedig kissé elsodródott a csónaktól és elmerült a vízben. Miután úszni nem tudott, egy rövid ideig küzdött az életéért, és egyik társa is megpróbálta megmenteni, de annyira kapálódzott, hogy kénytelen volt magára hagyni, és ezután végleg elmerült a Tiszában. A csónak borulása után segélykiáltások verték fel az éjszaka csendjét, és a környéken táborozók közül egy háromfős csapat indult a bajba jutottak kimentésére. A csónakba kapaszkodó két személyt ki is mentették és partra szállították őket. Ezután értek a helyszínre a Vízügyi Rendészet, a Tűzoltóság és még egy csónak, amelyben két fő halászati őrt tartózkodott. Mindannyian az eltűnt személyt kezdték keresni, és kb. 05 órakor a Tűzoltóság búvárai találták meg a vízbe fulladt személyt. A többi 4 fő horgászt az esemény, ill. a kimentés után a mentők a karcagi kórházba szállították. A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

2009. április 24 késő délután, 18 óra tájban horgászni indult egy eredetileg két főből álló kis társaság, egy 4 Le-s motoros csónakkal. Hamarosan egy harmadik személy is csatlakozott hozzájuk és elindultak a kiszemelt horgászhelyre, a X. sz. öblítő csatorna egyik vak mellékágából. A horgászok a csónakban magukkal vittek kb. 20 üveg sört is a horgászfelszerelések mellett. A tiszafüredi Holt-Tisza 33-as közúttal párhuzamos ágában, annak végénél, az ún. farok részénél táboroztak le. Később visszamentek a X. sz. öblítő csatorna jobb partjához, ahol két főt még felvettek a csónakba és visszatértek a horgászhelyre, kb. 20 óra körül. Ekkor a társaság már öt főből állt.

A horgászó társaság közül hárman, kb. 21 óra tájban elhagyták a horgászhelyet és egy közeli tiszafüredi sörözőbe mentek, ahol ketten kb. 1-1,5 órát töltöttek és alkoholt is fogyasztottak. Az a személy, aki ekkor a csónakot vezette visszatért a horgászhelyre, majd az 1-1,5 óra elteltével telefonon hívták társai, hogy menjen értük, és kb. 23 órára értek vissza az eredeti horgászhelyre. A sörözőből vittek még magukkal újabb 10 üveg sört. További egy órát még horgásztak, beszélgettek, majd a társaság éjfél-egy óra tájban elcsendesedett, elmondásuk szerint mindannyian elaludtak. Három óra körül ébredtek fel és elhatározták, hogy hazaindulnak. Összepakoltak és negyed négy körül elindultak. A csónak vezetését ekkor az a személy vette át, aki később a balesetben életét veszítette.

Elinduláskor enyhe szél fújt. A személyek elhelyezkedése a csónakban nem volt teljesen szimmetrikus, mert négyen (ketten-ketten) kiültek a csónak szélére, ülésdeszka csak a vezető részére volt a csónakban, aki az ülés bal oldalán helyezkedett el a motor-kezelése miatt. A tanúvallomások egymásnak némiképpen ellentmondóak voltak, ezért a személyek pontos elhelyezkedését a Vb nem tudta megállapítani. A csónak nagy valószínűséggel túlterhelt volt, általános állapota igen rossz volt, felszerelései hiányosak, nem megfelelőek voltak. Nagy valószínűséggel a csónak orr-trimmel is rendelkezhetett, mert az elindulás után 5-6 perccel, mikor a szigeti átvágáshoz értek, az amúgy is kissé hullámos vízen a csónak elején elkezdett befolyjni a víz.

Ekkor szóltak a csónak vezetőjének, hogy csökkentse a sebességet, de ez már nem segített, mert a víz folyamatosan áramlott be a csónakba. Mindannyian felálltak a csónakban, és az egyik személy kiugrott a csónakból. Valószínűleg a kiugrás okozta billenéstől a csónak azonnal felborult. Ketten a felborult csónakba kapaszkodtak, ketten kiúsztak a Holt-Tisza szigeti oldalára. A csónak vezetője a csónaktól mintegy 5-10 méterre eltávolodva próbált fennmaradni, de úszni nem tudott, ezért többször elmerült. Egyik társa többször is felhozta és próbálta megmenteni, de annyira kapálódzott, hogy a mentési kísérletek végül nem jártak eredménnyel, és a csónak vezetője végleg elmerült. Az öt főből két fő egyáltalán nem tudott úszni.

A tiszafüredi Holt-Tisza parton sátorban táborozott egy másik három főből álló horgász társaság is, és 2009. április 25-én éjjel 03 óra 15 perc ill. 03 óra 30 perc közötti időben éles kiabálásra lettek figyelmesek. Nem tudták biztosan eldönteni, hogy mi történhetett és mi tévők legyenek, ezért felhívták a közeli kikötőt, ahonnan az a kérés hangzott el, hogy ha tudnak, menjenek a vízre és nézzék meg mi történt, mert valószínűleg súlyos baleset történt. A kikötő ügyelete már előzőleg, kb. 03 óra 15 perc tájban bejelentést kapott telefonon egy idősebb házaspártól, akik szintén a környéken táboroztak. A rendőrséget is ez a házaspár értesítette.

A három személy csónakba szállt, és meg is találták a tiszafüredi holtág közep táján kb. 150-200 m-re a felborult csónakot, melybe két személy kapaszkodott. Őket a csónakba emelték, majd partra vitték. Amikor a rendőrség járőrei és a kikötő dolgozója megérkezésük után a vízbeesett személyeket már vitték vissza a kikötőbe, akkor érkeztek, a tűzoltók az eltűnt személy keresésére. A csónak borulásának vélt helyét egy ideiglenes bójával a Vízirendészet dolgozói megjelölték.

A többi kimentett személyt a karcagi kórházba szállították kihűlési tünetekkel a helyszínre érkező mentők. Az eltűnt személyt kb. hajnali 05 órakor találta meg a tűzoltóság búvára a feltételezett borulás helyétől néhány méterre. Az igazságügyi-orvosszakértői vélemény alapján a csónak vezetője fulladásos halált szenvedett. Az elhalálozott személy a baleset idején enyhén-közepesen ittas állapotban lehetett. A szemtanúk elmondása szerint a kimentett másik négy személy erősen ittas állapotban volt.

Megfigyelés céljából a környéken tartózkodott egy halőr is, aki már korábban, a baleset előtti nap délutánja óta figyelte azt a horgásztársaságot, amelyik később balesetet szenvedett, mert feltételezte, hogy a csónakban ülők engedély nélkül horgásznak. Ismerte a személyeket, korábban már több esetben felmerült velük kapcsolatban az orvhorgászat gyanúja. A halőr a megfigyelést 2009. április 24-én 20 óra körül abbahagyta, csak másnap hajnalban szándékozott egy kollégájával ellenőrzésre indulni, de mire odaértek már megtörtént a baleset, és ők is részt vettek a kutatásban.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	4	0
Nem sérült	0	0	–

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A csónak a súlyos víziközlekedési balesetben, nem sérült.

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

Kora, neme, állampolgársága		47 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	nem előírás
	Egészségügyi alkalmasság	nem előírás
	Egyéb szakmai bizonyítvány	nem előírás
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	nem ismert
	Utolsó 12 hónapban	nem ismert
	Utolsó 30 napban	nem ismert

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott kategóriára nem előírás.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az adott kategóriára nem előírás.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	ismeretlen
Gyártás éve	ismeretlen
Utolsó szemle helye, ideje	nem előírás
Üzemképességi bizonyítvány érvényessége	nem előírás

1.6.1 Az úszólétesítmény adatai

Hossza	5,7 m
Szélessége	1,15 m
Oldalmagassága	0,42 m
Üres vízkiszorítása	0,11 m ³
Maximális merülése	0,17 m

1.6.2 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	nem előírás
-------------------------------------	-------------

1.6.3 A vízi jármű külmotor adatai (csónakmotor)

Gyártás éve		nem ismert
Gyártó		Yamaha Motor Co. LTD.
Típus		F 4 A; /4 Le
Gyári száma		M 140429909
Üzemidő	Utolsó nagyjavítás óta	nem ismert
	Utolsó karbantartás óta	nem ismert

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A meghibásodott berendezés adatai

Nem hibásodott meg berendezés, ezért további részletezése nem szükséges.

1.6.5 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	100-110 kg
Üzemanyag tömege	5 kg
Utasok tömege	450 kg
Motor tömege	25 kg
Felszerelés tömege	30 kg
Összesen	620 kg
Megengedett legnagyobb merülés	0,17 m
Merülés a baleset idején	nem ismert

1.7 Meteorológiai adatok

- Látási viszonyok: éjszakai rossz (újhold)
- Szélerősség: gyenge északkeleti szél
- Vízmélység: 3-4 m
- Levegő hőfok: 7 °C ± 1
- Vízhőfok: 12 °C

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések nem voltak csónakban.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések nem voltak csónakban.

1.10 Kikötői adatok

A kikötő paramétereit 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 csónakot az illetékes rendőrhatalóság szakértői vizsgálatra lefoglalta.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra került sor, mely megállapítja, hogy a csónak vezetője fulladásos halált szenvedett.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során komoly életveszély alakult ki, a személyek nem viselték a mentő mellényt, még azt az egyet sem, amely rendelkezésre állt.

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

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

Az öt főből álló horgász társaságból két fő nem tudott úszni, és a csónakban csak 1 db mentőmellény volt. Legalább 5 db-nak kellett volna lennie, és azokat az úszni nem tudóknak viselnie is kellett volna.

A horgászok mindannyian alkoholos befolyásoltság alatt voltak, így szálltak vízre, a csónak vezetője így vezette a vízi járművet.

A csónak elég rossz állapotú volt, felszerelése nem felelt meg a HSZ előírásainak, emiatt hajózásra alkalmatlan volt. A víziközeledés rendjéről szóló 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet mellékletekként kiadott Hajózási Szabályzat II. rész 4. fejezet 4.05 cikk-ben foglaltakat a csónak vezetője vélhetően nem tartotta be.

4.05 cikk - Csónak és kishajó biztonsági követelményei

- „1. Kishajó és csónak felszerelésére, biztonsági előírásaira vonatkozó rendelkezéseket a II-1. és II-2. melléklet tartalmazza. A kishajó és a csónak a vízi közlekedésben ezek megtartásával vehet részt.
2. A kishajó és csónak felszerelését a hajózási hatóság - a használati célnak megfelelően - az 1. pontban foglaltaktól eltérően is meghatározhatja. Ezt a nyilvántartásra kötelezett vízi jármű esetében a hajóokmányba bejegyzi, a nyilvántartásra nem kötelezett vízi jármű esetében hajósoknak szóló tájékoztatóban teszi közzé.
3. Ha a csónak használatakor a megengedett legkisebb biztonsági távolság (25 cm a merülési vonal és a csónak felső pereme közötti távolság) - ideiglenesen - nem tartható meg, a csónakban tartózkodó személyek mentőmellényt viselni kötelesek.
4. A csónakból indulás előtt - és szükség esetén menetben is - el kell távolítani a stabilitását és úszóképességét befolyásoló mennyiségű vizet.”

A csónak terhelése is egyenetlen lehetett és a tanúk egymásnak némileg ellentmondó véleménye miatt, nem is volt egyértelműen meghatározható. Valószínű a csónak túlterheltsége.

A gyakorlati hajózási ismeretek hiánya:

- Amikor a víz befolyt a csónak elején, nem lett volna szabad mindeniknek felállnia. Valószínűleg elegendő lett volna egy, esetleg két utasnak hátrébb helyezkedni.
- A fából készült csónak nem süllyed el, tehát nem lett volna szabad az úszni nem tudóknak a csónakot elengednie.
- Szükségtelen volt kiugrania az egyik személynek, amellyel vélhetően elősegítette a borulást és annak a személynek az elsodródását, aki végül a Tiszában lelte halálát.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A csónakban a mentőmellények hiánya ill. viselésének elmulasztása önmagában is kiválthatta a súlyos víziközeledési baleset bekövetkeztét, azonban, ha a csónak vezetője viseli a mentő mellényt, amely a csónakban rendelkezésre állt, nagy valószínűséggel nem következett volna be a halálesettel végződő súlyos víziközeledési balesetet.

A hajó vezetője nem fogyaszthatott volna alkoholt. A vizsgálatból kiderült, hogy a csónakot legalább ketten vezették az este folyamán, és a horgásztársaság mindegyik tagja fogyasztott alkoholt. Tehát akárki is vezette a csónakot alkoholos befolyásoltság alatt állt.

A csónak gyakorlatilag hajózásra alkalmatlan volt.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

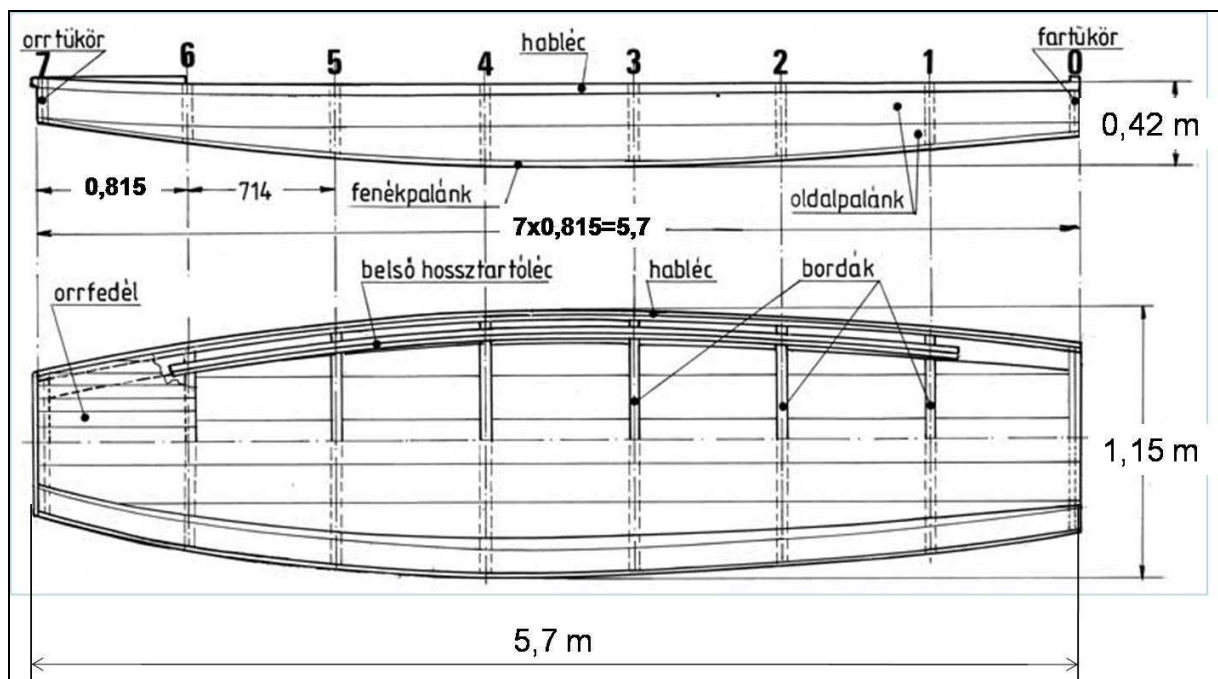
5. MELLÉKLETEK

Fényképfelvételek.

Budapest, 2010. március 12.

Wimmer Gábor
a Vb vezetője

Kiss László
a Vb tagja



1. sz. ábra: A csónak körvonalrajza.



2. sz. ábra: A balesetet szenvedett csónak. Láthatóan igen rossz állapotú.



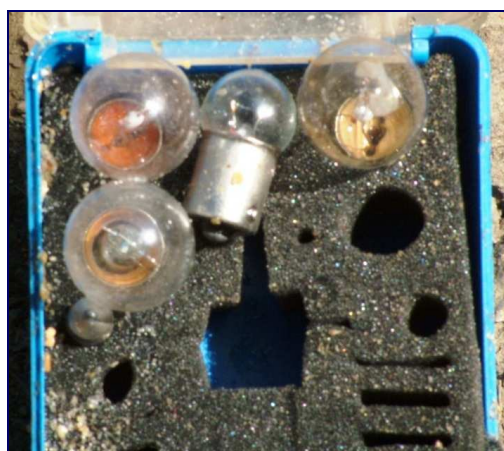
3. sz. ábra: Mentőmellény



4. sz. ábra: Elsősegély csomag



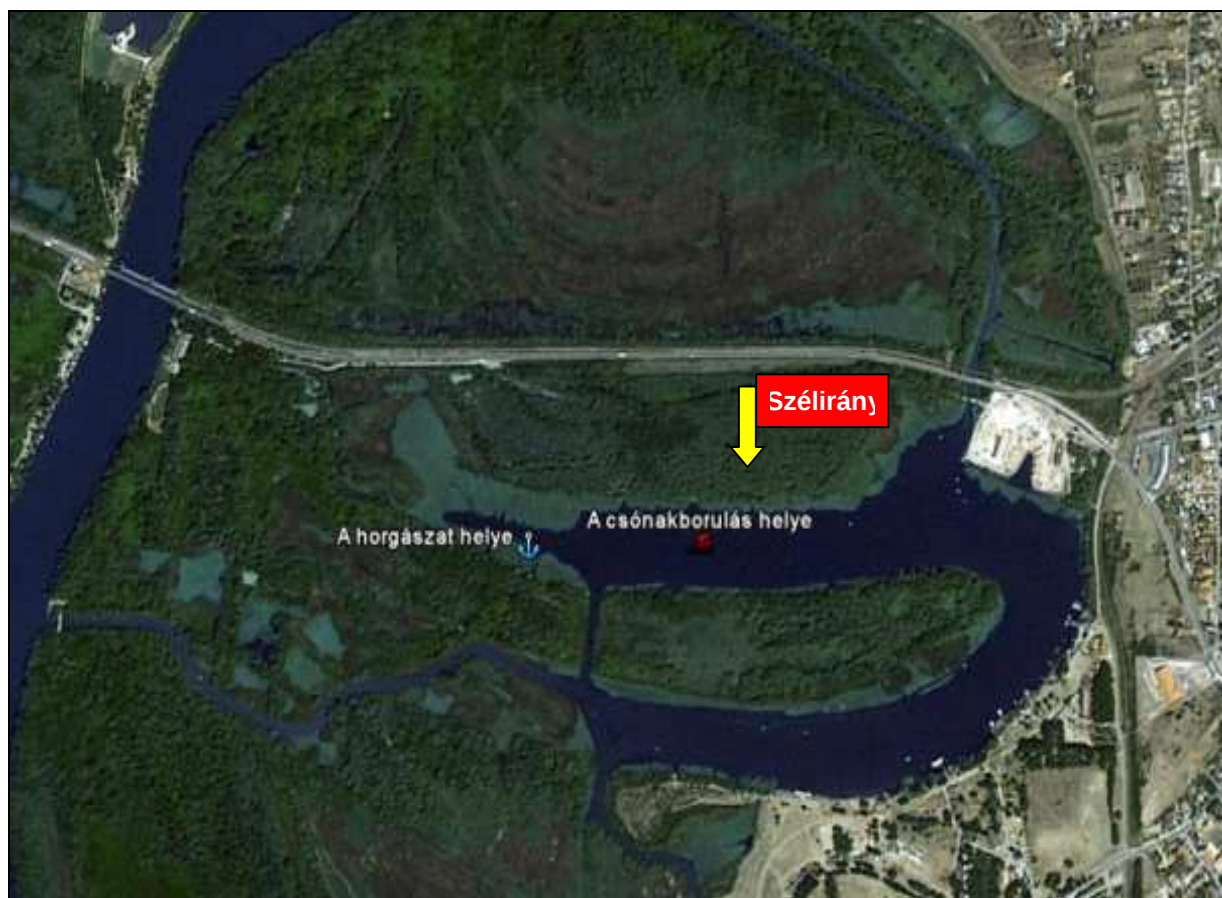
5. sz. ábra: Horgony



6. sz. ábra: Izzókészlet



7. sz. ábra: Yamaha F 4 A tip. csónakmotor. Az irányváltó kar előre állásban.



8. sz. ábra: A baleset térképvázlata.



9. sz. ábra: A csónak sérülései



10. sz. ábra: A csónak sérülései