



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-028-6

SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Szigetköz

Cikolaszigeti Kőhídi Duna

2009.május 3.

Gumicsónak

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: 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 2006. december 31. napjáig a Kbt.-én, 2007. január 1-jétől 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.

A Zárójelentés tervezethez a törvényben megszabott határidőn belül észrevétel nem érkezett, ezért a Zárójelentés a tervezethez képest nem tartalmaz változásokat.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	Nemzetközi Tengerészeti Szervezet International Maritime Organization
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	Intex Kft
	típusa	felfújható gumicsónak
	lobogója	lobogóviselésre nem kötelezett
	lajstromjele	nyilvántartásba vételre nem kötelezett
	gyári száma	nincs
	tulajdonosa	természetes személy
	üzembentartója	természetes személy
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2009.május 3. 12:00 LT
	helye	Dunakiliti
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő
	súlyos sérültek száma	nincs
Vízi jármű rongálódásának mértéke		a baleset után nem került elő
Lajstromozó állam		lajstromozásra nem kötelezett
Lajstromozó hatóság		-
Gyártást felügyelő hatóság		nem ismert
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009.május 3-án 21 óra 2 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. május 3-án 21 óra 4 perckor jelentette a KBSZ ügyeletese vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2009. május 5-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Barnácz István	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a súlyos víziközlekedési baleset helyszínét utólagosan megtekintette, a balesetről készült dokumentumokat és fényképfelvételeket a Mosonmagyaróvári Rendőrkapitányságon áttanulmányozta, azokról másolatot készített. A tanúkat a Vb meghallgatta.

Az eset rövid áttekintése

Az öt szlovák állampolgárságú fiatal férfiból álló baráti társaság három felfújható gumicsónakkal vízitúrára vett részt a Szigetközben. Dunacsúnyból indultak el május 1-én. A baleset bekövetkezésének napján a társaság az éjszakai táborhelyét néhány perccel 12 óra előtt hagyta el. A Cikolaszigetnél lévő kőhídhöz érve a gumicsónak orra egy uszadékból elakadt, majd a víz sodrása a csónakot hirtelen megfordította, és a víz a hídpillér alá sodorta, ahol a benne ülő két személy a vízbe esett. Az egyik személy ki tudott úszni, a társa a vízbe fulladt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Az öt főből álló szlovák állampolgárságú társaság a Szigetközben vett részt egy vízitúrán. Dunacsúnyból indultak május 1-én három felfújható gumicsónakkal. A túrán résztvevők szerint a gumicsónakok jó állapotban voltak. A túra első két napja zavartalanul telt el. A baleset előtti éjszakát Dunaszigeten, a régi kompikötőnél sátorban töltötték. A Duna vízállása - 271 cm - a baleset idején magasabb volt az éves átlagnál /az árhullám levonulóban volt/. A szerencsétlenség napján a társaság 12 óra előtt néhány perccel indult el a táborhelyéről. Elöl haladt a később balesetet szenvedett gumicsónak két utasával, majd kb. 100 m-rel mögöttük haladt a másik két vízijármű. A gumicsónakokon nem volt motor, azokat evezővel hajtották. A vízitúra résztvevői közül senki sem viselt mentőmellényt, mivel a tanúk elmondása szerint valamennyien jól tudtak úszni. A magas vízállás miatt a Cikolaszigetnél lévő kőhíd alatt nem tudtak átevezni, ezért a híd előtt néhány méterrel ki akartak kötni a hídtól, a jobb part irányába kb. 5-6 méterre. A hídra bevezető beton bejárója előtt a gumicsónak egy nagyobb víz alatti faágban megakadt. Az erős sodrás hirtelen megfordította a csónakot és a híd felé sodorta. A benne ülő két személy kiesett a csónakból. A túlélő személynek sikerült néhány másodpercre ugyan a hídpillérben megkapaszkodnia, de a víz sodrása olyan erős volt, hogy nem bírta magát megtartani, így a víz tovább sodorta a híd alá. A híd túlsó oldalán, amikor újra a vízfelszín fölé került, a társát maga előtt látta kb. 15 m-rel és hallotta, hogy az segítségért kiált. Odaúszott hozzá, és megpróbálta őt a víz felszínén tartani, mert látta, hogy elhagyta az ereje, de néhány másodpercnél nem bírta tovább tartani őt, mert neki is fogytán volt az ereje a víz erős sodrása miatt, így elengedte, majd kiúszott a partra. Ott egy, a vízparton tartózkodó személytől kért segítséget, aki értesítette a rendőrséget és a mentőket. A két másik gumicsónakban mögöttük haladó társaik látták, hogy mi történt, és azonnal a társuk segítségére indultak a csónakjukkal, de már nem találták őt. A felborult gumicsónak olyan erősen beszorult a hídnálba, hogy csak úgy tudták kiszabadítani, hogy késsel kiszúrták. A tűzoltók több órán keresztül kutatták a helyszínt, de nem sikerült a vízben eltűnt személyt megtalálniuk. A súlyos víziközeledési balesetben eltűnt személyt csak a baleset után 14 nappal találták meg a helyszíntől kb. 8 km-re, Kisbodaknál.

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítmény a súlyos víziközeledési balesetben a híd alá szorult. A csónakot úgy tudták kiszabadítani, hogy az egyik személy azt késsel kiszúrta.

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 parancsnoka

Kora, neme, állampolgársága		33 éves, szlovák
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	A kategóriára nem szükséges
	Egészségügyi alkalmasság	A kategóriára nem szükséges
	Egyéb szakmai bizonyítvány	A kategóriára nem szükséges
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	nem releváns
	Utolsó 12 hónapban	nem releváns
	Utolsó 30 napban	nem releváns

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott kategóriára nem előírás és nem is volt.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai



1. ábra: Intex márkájú felfújható gumicsónak /illusztráció/

1.6.1 A hajótest adatai

Hossza: 395 cm, szélessége: 83 cm, tömege: 33 kg

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Az úszólétesítményen motor nem volt.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Az úszólétesítmény terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

Az súlyos víziközlekedési baleset idején a helyszínen napos, kora nyári időjárási viszonyok uralkodtak. A víz hőfoka 14°C volt.

1.8 Navigációs berendezések

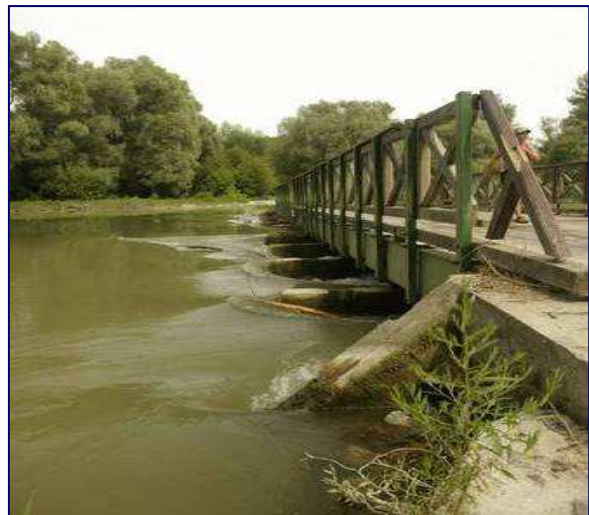
Az adott kategóriára nem előírás így azok nem is voltak.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések nem voltak.

1.10 Kikötői adatok

A súlyos víziközlekedési baleset nem kikötőben történt. A mederviszonyokra jellemző, hogy a híd felett 50 m széles a folyó. A híd alatt 160 m szélességűre szélesedik. A híd mindkét parti bejárata beton építmény, melynek hegymeneti ill. völgymeneti oldalait terméskövekkel erősítették meg. Árvizes időszakban ezeken a köveken az uszadékok felakadnak, és ennek következtében rendellenes vízmozgások alakulnak ki.



2. ábra: A kőhíd Dunakilitinél, ahol a borulás történt

1.11 Adatrögzítők

Az adott kategóriára nem előírás, és nem is volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A keletkezett roncs további sorsáról információ nem áll a Vb rendelkezésére.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai**Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat**

Az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat megállapította, hogy a halál oka vízbefúlás.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Ha a vízbefúlt személy viselt volna mentőmellényt, akkor nagy valószínűség szerint túlélhette volna a csónakborulást.

1.16 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során a Vb próbákat és kísérleteket nem folytatott, 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 csónakborulás során elhunyt fiatal férfi gyakorlott vízitúrázó volt, és úszni is jól tudott. Ezen a vízterületen már többször is járt korábban, így jól ismerte a környéket és a folyó hidrográfiai jellemzőit, ennek ellenére nem volt elég óvatos. A társa, aki túlélte a balesetet elmondta, hogy a később vízbefúlt személy hívta fel arra a figyelmét, hogy a híd előtt a jobb parton hol kell majd a csónakot kivenni a vízből, mert a híd alatt nem lehet csónakkal - különösen a folyó megáradt állapotában - áthajózni. A hídhoz túlságosan közel kerültek, valószínűleg ebben szerepe volt a megáradt folyó erősebb sodrásának. A csónakban utazó személyek figyelmen kívül hagyták azt a tényt, hogy a megáradt folyóban uszadékokra is lehet számítani, valamint a víz áramlási sebessége különösen a híd pilléreinél jelentősen megnő a szűkülő keresztmetszet miatt. A vízbe eséskor az elhunyt személyt a víz nekilökhette a hídpillérnek, mert a jobb felkarján egy 20 cm hosszú és 10 cm széles, ill. a jobb vállán egy 20x20 cm-es hámsérülés volt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy a súlyos víziközlekedési baleset emberi figyelmetlenség, valamint a megáradt folyó rendellenes vízmozgása miatt kialakult vis major helyzet miatt következett be.

A gumicsónak vezetője a megáradt folyó jellemzőit, a nagyobb vízsodrást nem vette figyelembe, amikor a híd közvetlen közelében tervezte a kikötést, így olyan közel kerültek hozzá, hogy az ár elragadta a csónakjukat és azt berántotta a híd alá. Ennél a magas vízállásnál a híd felett már jóval korábban ki kellett volna kötniük, hogy a csónakot biztonságosan ki tudják venni, de ezt valószínűleg azért nem tették, hogy minél rövidebb távon kelljen a parton kézben cipelni a csónakot. A vízitúrán résztvevők közül senki sem viselt mentőmellényt – talán túlságosan is bíztak az úszni tudásukban, vagy pedig annak viselését kényelmetlennek találták, - pedig annak viselése esetén a halálos víziközlekedési baleset megelőzhető lett volna.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2010. február 25.

Kiss László
Vb vezetője

Barnácz István
Vb tagja

Vízállás 06 GMT

Állomás név: Nagybajcs

Folyó név: Duna

8. oldal

[cm]

Listázás: 2009-Dec-12 09:15:59

m é r t

év: 2009.

NAP	JAN	FEB	MÁR	ÁPR	MÁJ	JÚN	JÚL	AUG	SZE	OKT	NOV	DEC
1	87	50	289	384	311	364	670	240	189	76	123	85
2	82	39	320	359	273	295	644	236	152	69	109	102
3	94	27	307	428	271	277	545	210	149	69	132	113
4	86	42	302	473	271	272	492	218	162	69	155	122
5	75	48	319	474	260	245	502	351	206	65	202	109
6	65	48	370	452	265	227	468	430	344	43	209	105
7	52	53	391	484	266	222	441	336	280	41	216	104
8	46	63	354	478	294	239	473	297	233	51	163	107
9	71	110	364	474	285	268	482	278	203	60	156	114
10	66	109	353	445	279	249	452	255	177	76	134	153
11	43	108	386	461	293	229	381	235	165	82	111	183
12	30	120	403	460	300	228	364	297	161	95	155	231
13	21	159	368	430	321	218	333	279	218	127	160	...
14	20	134	429	397	381	205	311	250	197	159	136	...
15	46	68	414	380	355	190	284	249	178	180	130	...
16	45	62	378	388	367	184	297	249	214	161	119	...
17	67	50	412	381	367	220	286	237	184	133	116	...
18	45	75	385	379	321	258	294	196	192	149	120	...
19	21	64	362	360	334	260	356	178	189	169	132	...
20	33	35	327	347	364	238	501	178	167	166	138	...
21	34	50	309	347	353	351	431	193	150	175	132	...
22	59	50	278	354	326	360	402	150	124	161	125	...
23	80	42	248	320	312	311	354	171	117	149	97	...
24	97	72	245	309	313	498	324	195	118	188	129	...
25	80	119	274	303	326	586	323	197	121	215	98	...
26	75	162	263	280	326	655	376	169	101	217	120	...
27	104	137	247	260	318	703	342	147	89	205	127	...
28	91	139	272	269	326	697	288	150	83	185	122	...
29	76		311	261	340	641	283	144	68	190	95	...
30	67		334	322	339	654	268	207	78	158	92	...
31	49		418		326		242	251		155		...
Átlag:	61	79	336	381	315	344	393	231	166	130	135	127
Min.:	20	27	245	260	260	184	242	144	68	41	92	85
Max.:	104	162	429	484	381	703	670	430	344	217	216	231

Évi átlag: 231 cm

minimum : 20 cm

maximum : 703 cm