



ZÁRÓJELENTÉS

2009-032-6

SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Siófok

2009. május 23.

műanyag kajak

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.

Meghatározások és rövidítések

KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	Nemzetközi Tengerészeti Szervezet International Maritime Organization
Vb	Vizsgálóbizottság
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési 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 víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	RTM Brio
	típusa	kétszemélyes műanyag túrakajak
	lobogója	lobogóviselésre nem kötelezett
	lajstromjele	lajstromozásra nem kötelezett
	gyári száma	nincs
	tulajdonosa	természetes személy
	üzembentartója	a tulajdonos
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2009.május 23. 19:20 LT
	helye	Siófok
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő
	súlyos sérültek száma	nincs
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott
Lajstromozó állam		nincs lajstromban
Lajstromozó hatóság		nem lajstromköteles
Gyártást felügyelő hatóság		nem ismert
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. május 24-én 01 óra 27 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009.május 24-én 07 óra 00 perckor jelentette a KBSZ ügyelet vezetőjének

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2009.május 24-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Barnácz István	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb Siófokon, a Balatoni Vízügyi Rendészeti Rendőrkapitányságon a balesetet szenvedett kajakot megvizsgálta, arról fényképeket készített, és a rendőrség által készített dokumentumokat áttanulmányozta.

Az eset rövid áttekintése

A kétszemélyes műanyag kajakkal két felnőtt és egy fiatalos személy csónakázni indult a siófoki Tömörkény István utcánál lévő strand területére. A kajak egy fordulónál felborult és a benne ülő személyek a vízbe estek. A kajakot kormányozó személy a vízbe fulladt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

2009.május 23-án, 18:30-kor egy férfi az élettársával és annak kiskorú fiával kajakozni indult a siófoki szállodasor előtti vízterületen. A férfi, akinek a tulajdonában volt a kajak, és aki később a kajakot vezette, a nap folyamán 4 doboz sört ivott, ill. nyugtató gyógyszert vett be, egyet délelőtt egy felet pedig délután 1 óra körül. A kajakozáshoz magukkal vittek egy elektromos csónakmotort, ill. egy kajaklapátot, egy zsákban néhány személyes holmit, valamint a motor üzemeltetéséhez két darab autó akkumulátort, melyeket a kajak hátsó ülése mögötti tatrészen helyeztek el. Mentőmellényt egyet sem vittek magukkal. Balatonaliga irányába indultak el. A vízi járműben elől ült a kiskorú személy, mögötte az édesanyja, hátul pedig a hölgy élettársa. A kajakot végig az elektromos csónakmotor hajtotta, és a parttól kb.200 m-re párhuzamosan haladtak a parttal. Kezdetben az idő kellemes volt, a szél alig fújt. Később az ÉNY-i szél fokozatosan felerősödött, és időnként a hullámok becsaptak a kajakba. A kajak utasai ekkor megfordultak és hazafelé vették az irányt. Valószínűleg egy nagyobb hullám hatására a kajak megbillent, majd felborult, és a benne ülő személyek a vízbe estek. Borulás után mindhárman a kajakba kapaszkodtak, de kis idő múlva a hölgy azt vette észre, hogy a férfi arccal a vízben mozdulatlanul fekszik. A hajánál fogva megemelte a fejét és azt tapasztalta, hogy a szemei felakadtak, és nem reagál a hozzá intézett kérdésekre. Ekkor a fia is odaúszott, és megpróbált vele a part felé úszni, de túl nehéz volt a számára, húzta lefelé, és ezért elengedte. A fiú úszott ki elsőnek a partra, és egy közeli büféből értesítette a rendőrséget. A Vízimentők Magyarországi Szakszolgálatának búvárai 21:05 kor értek a helyszínre. A vízbefúlt személyt 22:55 –kor találták meg, a sodródó kajaktól kb.15 m-re, DK-i irányban. Az elhunyt személy jobb karja mereven felfelé állt, míg lába kissé behajlított pozícióban volt.

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A kajak a súlyos víziközlekedési balesetben nem sérült meg. Az elektromos csónakmotor és az akkumulátorok a Balatonba estek és nem is kerültek elő.

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		38 év, férfi, magyar
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

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

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 úszó létesítményt egy elektromos csónakmotor hajtotta, mely a borulás után a Balatonban eltűnt az akkumulátorokkal együtt.

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 túl volt terhelve, így a borulás bekövetkeztében döntő szerepe lehetett.

1.7 Meteorológiai adatok

A megerősödő ÉNY-i szél által keltett hullámok nagyban hozzájárulhattak a túlterhelt kajak borulásához. A víz hőmérséklete a baleset idején 22 °C volt.

1.8 Navigációs berendezések

Az adott kategóriára nem előírás így azok nem is voltak.

1.9 Összeköttetés

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

1.10 Kikötői adatok

A súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezése a siófoki szállodasor előtti vízterületen történt. A baleset színhelyén a vízmélység kb.2,5 m volt.

1.11 Adatrögzítők

Az adott kategóriára nem előírás, és nem is volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az esemény kapcsán roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat megállapította, hogy a halál oka vízbefúlás. Az elhunyt személy közepes fokú alkoholos befolyásoltság 1.78 ‰₀₀ alatt állt.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az elhunyt személy nagy valószínűséggel túlélhette volna a borulást, ha mentőmellényt visel.

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 a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A Vb a műanyag kajak megtekintése, valamint a túlélő személyek által elmondottak alapján egyértelműen kijelenti, hogy a kajak túl volt terhelve, hiszen hárman ültek a kétszemélyes kajakban, és még két autó akkumulátort, ill. egy elektromos csónakmotort és egyéb személyes holmikat is vittek magukkal. Az elhunyt személy élettársa elmondta, hogy a kajakban a biztonsági távolság kb. 10 cm volt. A vízi közlekedés rendjéről szóló 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat II-1. melléklet „I. Kishajókra és csónakokra vonatkozó előírások4. A kishajó és a csónak legkisebb biztonsági távolsága: a) a Balatonon 0,3 m, Biztonsági távolság: a kishajó vagy csónak vízmentes oldala, illetve fartükre felső szélének legmélyebb pontja és a tényleges merülési sík közötti legkisebb távolság.”

A kajak jobb oldalára házilag lett utólag felbarkácsolva egy kb. 30 cm hosszú szögvas, mely az elektromos csónakmotort volt hivatott tartani. Nyilvánvaló, hogy az ilyen kajakok nem arra készültek, hogy utólag motort szereljenek rájuk, mert ha ez így lenne akkor már a gyártó kialakított volna rajta egy megbízható, fix motortartó szerkezetet. A HSZ II Rész 4. fejezet 4.05 cikk 3. pontja szerint „Ha a csónak használatakor a megengedett legkisebb biztonsági távolság – ideiglenesen – nem tartható meg, a csónakban tartózkodó személyek mentőmellényt viselni kötelesek.” A 4.07 cikk 3. pontja szerint „A vízben lévő (közlekedő vagy veszteglő) csónakban tartózkodó úszni nem tudó, valamint 16 évnél fiatalabb személy, továbbá vízi sporteszközön közlekedő minden személy köteles mentőmellényt viselni.” A vízbe fulladt személy és az élettársa egyébként gyakran használta kirándulásokra a kajakot az adott környéken, azaz ismerniük kellett a tó hidrográfiai és meteorológiai viszonyait.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezése több okra vezethető vissza. A legfontosabb az, hogy egy mentőmellényt sem vittek magukkal, holott előírás, hogy a 16 évnél fiatalabb személyeknek ill. az úszni nem tudóknak viselni kell a mentőmellényt. A másik ok a gyógyszer bevitelét követő alkoholfogyasztás. Az igazságügyi orvosszakértői boncolás az elhunyt személynél közepes fokú alkoholos befolyásoltságot állapított meg. A közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt lévő, nyugtató gyógyszert szedő személy valószínűleg nem tudta kellőképpen felmérni a megerősödő szél által keltett hullámok formájában rájuk leselkedő veszélyt. Végül, de nem utolsó sorban nem zárható ki az sem, hogy a motort kezelő férfit áramütés érte, és vízben a törpefeszültség által okozott áramütés is eszméletvesztést, görcsöt okozhat. Erre utalhat a görcsbe rándult felfelé álló jobb kar.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

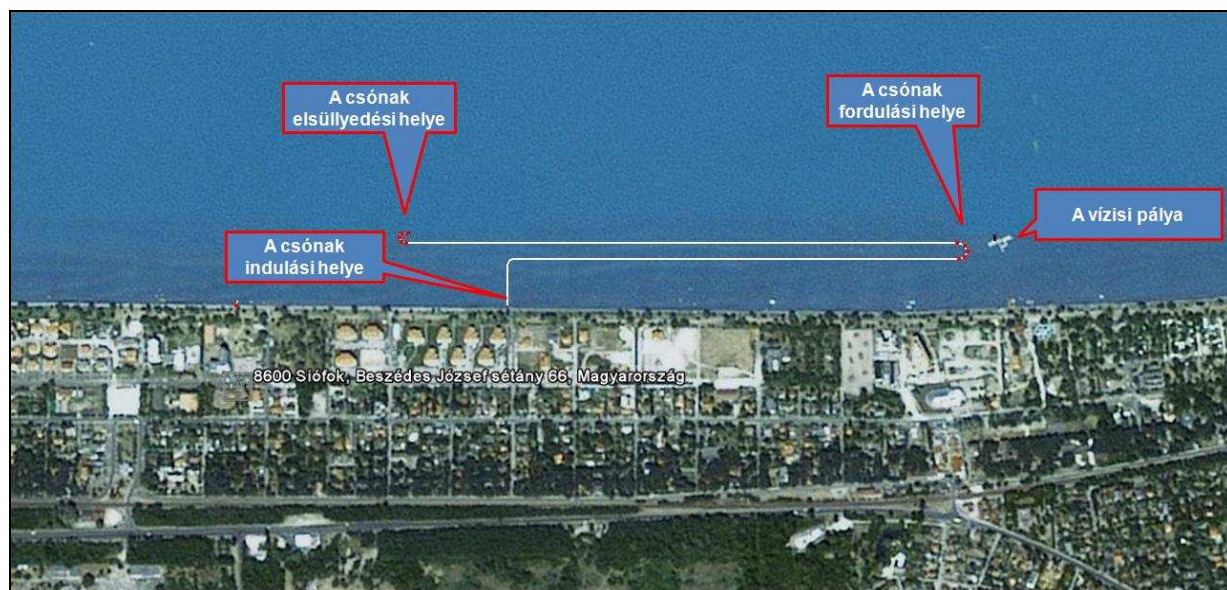
Budapest, 2010. február „ „

Kiss László
Vb vezetője

Barnácz István
Vb tagja



1.ábra A balesetet szenvedett műanyag túrakajak.



2.ábra A kajak útvonala