



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2009-051-6
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Nagyrév Alsó-sápi Holt Tisza
2009. július 22.**

**alumínium evezős csónak
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 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-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket. A meghirdetett záró megbeszélésre az érintettek nem jelezték részvételi szándékukat, így az nem került megtartásra.

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	Ganz Danubius Hajó- és Darugyár Váci Konténergára
	típusa	alumínium evezős csónak
	lobogója	lobogóviselésre nem kötelezett
	lajstromjele	lajstromozásra nem kötelezett
	gyári száma	4441
	tulajdonosa	természetes személy
	üzembentartója	a tulajdonos
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2009. július 22. 19 óra 45 perc
	helye	Nagyrev külterülete Alsó-sápi Holt Tisza
Eset kapcsán	elhunytak száma	2 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

Az esetről a KBSZ késedelmesen, magánszemélytől szerzett tudomást, és ez alapján kért tájékoztatást a területileg illetékes rendőri szervtől.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2009. szeptember 4-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	dr. Máté Róbert	orvos szakreferens

A vizsgálat során Dr. Máté Róbert orvos szakreferens bizottsági tag kormánytisztviselői jogviszonya megszűnt, így a bizottsági tag megbízatása visszavonásra került.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a balesetet szenvedett evezős csónakot, annak tartozékait, valamint a baleset helyszínét megsejmlélte, arról fényképfelvételeket készített. A helyszínen tanúkat hallgatott meg, illetve a rendőrség által készített dokumentumokat áttanulmányozta.

Az eset rövid áttekintése

Az alumíniumból készült csónakkal két férfi, a holt Tiszán, horgászat során, a halak etetése miatt kievezett a folyóra. Az etetőanyag kiszórása után a part felé evezve, ismeretlen okból a csónakkal felborultak. Mindkét személy a folyóba esett. Az erősen hínáros vízben elmerültek és vízbefulladtak.

Az egyik személy holttestét a mentésre érkezők megtalálták és kiemelték, míg társát bűvár találta fel a mederfenékre merülve, a hínárban, majd a tűzoltóság munkatársai emelték ki a folyóból.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Három férfi (53, 54, 57 évesek) 2009. július 22-én 15 órakor az egyikőjük Nagyrév külterületén, az Alsó-sápi Holt Tisza parti üdülő területen lévő hétvégi házához ment horgászati szándékkal, ahol kb. 3-4 órát töltöttek, és a horgász felszerelésük előkészítése közben szeszes italt fogyasztottak.

18.30 óra körül a háztól 160 méterre, a nyílt vízben, a mederközépen túl, a parttól kb. 90-100 méterre lévő stéghez indultak. Mivel a stég bejáró erősen korrodált állapota miatt gyalogos közlekedésre alkalmatlan volt, ezért az 57 éves tulajdonos alumínium csónakjával eveztek be, annak ellenére, hogy az a kialakítása és a felszereltsége miatt hajózásra alkalmatlan volt. A stégnél az 53 éves horgász kiszállt a csónakból, míg társai, a stégre kirakták a horgász felszereléseket. A csónakban maradó két horgász az etetési hely kialakítása végett (mivel a stég körzetében a vízterület erősen hínáros volt) tovább evezett a szabad vízterület felé, a stégtől kb. 30 méterre, enyhén balra. Az etetés befejezését követően visszaindultak a stéghez. A visszaútnak során - aminek időpontja 19 óra 45 perc körülre tehető -, a sűrű hínáros mederben, a csónak ismeretlen körülmények között felborult, a benne lévők a vízbe estek.

A stégen maradó harmadik személy közben a horgász felszereléseket rendezgette, nem kísértette figyelemmel társai tevékenységét. Egy nagy csobbanásra lett figyelmes. A hang irányába fordulva látta, hogy társai a stégtől kb. 15-20 méterre a vízben vannak, próbálnak úszni, közben a csónak elsüllyed.

A vízbe esett személyek kérték, hogy menjen be értük csónakkal, mert a vízterület erősen hínáros. A stég közelében nem volt csónak, így a stégen lévő társuk nem tudott segítséget nyújtani. Hangos szóval arra biztatta őket, hogy legalább a közeli nádasig próbáljanak kiúszni. Mentésükre ő nem mert a vízbe menni, mert nem tudott úszni. Telefonon akart segítséget kérni, de a mobiltelefonját a parton álló hétvégi házban hagyta. A házhoz futott és telefonon (a segítségnyújtásra felkészült hatóságok helyett) a feleségét értesítette, hogy szóljon a hozzátartozóknak a történetekről, majd visszament a stégre, de akkorra már sem társait, sem a csónakot nem látta.

A feleség telefonon értesítette a csónak tulajdonosának a fiát, aki azonnal egy ismerőseivel gépkocsival a kb. 15 km-re lévő helyszínre indult, és közben értesítette a mentőket (a hívás 20 óra 17 perckor érkezett), a tűzoltóságot és a rendőrséget.

A helyszínre érkezésükkor, megérkeztek az OMSZ munkatársai is. A fiú és barátja egyből a stéghez rohantak, és úszva akarták keresni az eltűnt személyeket, de látva a hínáros vízterületet, ezt nem merték megkockáztatni. Közben az OMSZ munkatársai egy csónakot vettek kölcsön az egyik közeli stégről, és egyikük azzal evezett be a baleset helyszínére.

Az OMSZ munkatársa a helyszínen, egy nagyobb hínárkötegben, kb. 20 óra 30 perckor észlelte az 54 éves eltűnt személyt. A férfit kiemelték, de a mentőorvos már csak a halál beálltát tudta megállapítani.

A csónak tulajdonosa utáni kutatás az eltűnés helyszínén nem vezetett eredményre, ezért a katasztrófavédelem munkatársai a személy felkutatására búvárt kértek. A búvár július 23-án 01 óra 32 perckor a borulás helyétől 5-6 méterre, a mederfenékre merülve, a hínárban (a lábán jelentős mennyiségű hínárral) megtalálta az eltűnt személyt.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	2	-	-
Súlyos	-	-	-
Könnyű	-	-	-
Nem sérült	-	-	-

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az alumínium csónak a súlyos víziközlekedési balesetben nem sérült meg.

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 (parancsnoka)

Kora, neme, állampolgársága		57 év, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	A kategóriára nem szükséges. Hajóvezetői képesítéssel nem rendelkezett.
	Egészségügyi alkalmasság	A kategóriára nem szükséges
	Egyéb szakmai bizonyítvány	A kategóriára nem szükséges
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	Több éve használta horgászatra
	Utolsó 12 hónapban	Rendszeresen
	Utolsó 30 napban	Több alkalommal

A csónak vezetője a csónakot több éve rendszeresen használta horgászatai, valamint a stégre való bejutása során. A Vb a vizsgálat során megállapította, hogy úszni minimális szinten tudott, a víziközlekedési szabályokat alig ismerte.

1.5.2 Az üzemvezető

Nem volt. Az adott kategóriára nem előírás.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az adott vízijármű kategória jellege szerint a vezetésére elegendő a csónakvezető. A csónakba beülő másik személy azzal, hogy annak haladásban evezéssel közreműködött, a személyzet tagjává vált.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

1.6.1 A hajótest adatai

Gyártás helye	Vác
Gyártás éve	1990
Hossza (cm)	380
Szélessége (cm)	140
Oldalmagassága (cm)	42

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Evezővel hajtott úszó létesítmény, motor nem volt rajta.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

A csónak a felúszó képességet biztosító légszokrénnyel ugyan rendelkezett, de átalakítása következtében - a légszokrényt nem fedték le, és más felúszó anyagot sem szereltek bele - alkalmatlanná vált víziközlekedésre, rendeltetésének ellátására.

A kötelező felszerelésekből csak a meghajtásához használt evezők voltak benne, mentőmellények nem voltak a csónakban.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Az úszólétesítmény nem volt túlterhelve, a borulást, valószínűsíthetően hirtelen bekövetkező intenzív, aszimmetrikus terhelés okozhatta.

1.7 Meteorológiai adatok

- Nyári derült, kezdődő esti szürkületi időszak.
- A víz hőfoka 24 °C.
- A vízmélység 3-4 méter, a holtágnak megfelelően állóvíz jellegű.
- Az időjárási, hidrológiai körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

Navigációs berendezések nem voltak, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

Kommunikációs berendezések nem voltak, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 A víziút (kikötői) adatok

A súlyos víziközlekedési baleset a Tisza egy holtágán, Nagyrév külterületéhez tartozó Alsó-sápi Holt Tiszán, nyílt vízben következett be.

A baleset helyszíne erősen hínáros. A hínár a nyári időszakban sűrűn benőtte a parti nádas előtti vízterületet.

A folyó vízmélysége kb. 3-4 méter.

A holtági jellege miatt folyása, sodrása nincs, teljes mértékben állóvíz jellegű.

Hajóforgalom nincs rajta, eseti jelleggel a helyi horgászok csónakokkal való közlekedésre használják.

1.11 Adatrögzítők

Adatrögzítők nem voltak.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az esemény során roncs nem keletkezett. A csónakot elhunyt tulajdonosának a hozzátartozója a kiemelés és a helyszíni rendőri intézkedések befejezését követően elszállította.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat megállapította, hogy a súlyos víziközlekedési baleset áldozatainak halála erőszakos úton, víz alá merülés következtében beállt fulladás miatt következett be.

A véralkoholszint ellenőrzésekor a csónak vezetőjénél 1,39 ezrelék alkoholszint volt kimutatható, amely alapján megállapítható, hogy a baleset időpontjában enyhe fokú, míg társánál 1,95 ezrelék véralkoholszint volt kimutatható, amely alapján megállapítható, hogy a baleset időpontjában közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt állt.

A Vb orvos szakreferens tagjának véleménye

A csónak tulajdonosának korelőzményében érdemleges feljegyzés nincs. Korának megfelelő egészségi állapotú, olyan szervi elváltozás, károsodás, mely a halál beálltát elősegítette, siettette, vagy azt másként magyarázta volna, nem volt.

A baleset másik áldozatának korelőzményében a megromlott egészségi állapota ellenére olyan szervi elváltozása, károsodása, mely a halál beálltát elősegítette, siettette, vagy azt másként magyarázta volna, nem volt.

A véralkoholszint klinikai tüneteinek és a befolyásoltság fokának összefüggései:

- Enyhe befolyásoltság klinikai tünetei - enyhe felhangoltság, bőbeszédűség, figyelem, önkontroll csökkenése.
- Közepes befolyásoltság klinikai tünetei - csökkent gátlások, kritikátlanság, izgatottság, megnövelt reakcióidő.

A fentiek alapján feltételezhető, hogy a balesetveszélyes helyzet kialakulásában és az eset kimenetelében a balesetet elszenvedő személyek alkoholos befolyásoltsága közrejátszott.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során az életre közvetlen veszélyt jelentő helyzet alakult ki, amely két személy halálához vezetett.

Kora este, normál látási viszonyok között, mentőmellény viselése nélkül szálltak vízre erősen hínáros területen az eseményben érintett személyek, enyhe-, és közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt, egy víziközlekedésre alkalmatlan csónakkal. Úszni tudásuk minimális szintű volt.

A túlélés lehetőségét biztosíthatta volna számukra, ha a csónak megfelelő légszekerénnyel rendelkezik, amely borulás esetén a csónakot a felszínen tartja, s így abban megkapaszkodhatnak, illetve ha mentőmellényt viselnek. A mentőmellény még akkor is képes fenntartani a viselőjét, ha az – mint jelen esetben is – hínárba gabalyodik.

A mentőegységek értesítése a baleset bekövetkezésének feltételezett időpontjához képest jelentős késedelemmel történt. Az OMSZ gépkocsija a riasztást követő 10 percen belül kiérkezett.

Mivel nincs pontos adat arról, hogy az áldozatok mikor merültek el a vízben, ezért nem valószínűsíthető, hogy az azonnali segítségkérés (akár a mentőegységek

értesítése, akár valamely személy segítségül hívása) miként befolyásolhatta volna a történéseket.

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

A Vb a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy a horgászstéget és a csónakot annak tulajdonosa több éve használta a balesetkori állapotában. A tulajdonost csónakból történő horgászat során több alkalommal ellenőrizte a halőr, ez az ellenőrzés azonban – jellegénél fogva – csak a horgászati tevékenységére terjedt ki.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából áttekintette a csónakból történő horgászat, valamint a halászati-, horgászati ellenőrzés jogszabályi előírásait. Ezek közül az eset szempontjából a legfontosabbak:

A horgászati jogosultság

Az esemény bekövetkezésekor hatályos a halászlóról és a horgászlóról szóló **1997. évi XLI. törvény** 18. § (1) bekezdése szerint „A *halászati tevékenység - ideértve a tudományos kutatási célból való végzését is - a halászati hatóság által kiadott érvényes halászati vagy horgászati engedéllyel* (a továbbiakban: állami halászjegy, állami horgászjegy) *folytatható.*” ... 20. § (2) Állami horgászjegyet az a személy kaphat, *aki rendelkezik horgászvizsgával ...*”

A halászlóról és a horgászlóról szóló 1997. évi XLI. törvény végrehajtásának egyes szabályairól szóló **78/1997. (XI. 4.) FM rendelet** 11. § (1) bekezdése meghatározza, hogy „A *horgászvizsgán a következő ismeretekről kell számot adni: ... e) a vízparti és a csónakból történő horgászat legfontosabb biztonsági szabályairól, ...*”

A tevékenység végzése során betartandó biztonsági szabályok

Az **Országos Horgászrend** „II. A HORGÁSZAT RENDJE” fejezetében8. Horgászni csak a *vízi közlekedési rend elsődlegességének betartásával szabad....* A csónak tulajdonosa köteles gondoskodni arról, hogy a *csónak felszereltsége és műszaki állapota a mindenkor rendeleti előírásoknak megfeleljen. A csónak vezetője köteles a Hajózási Szabályzat rendelkezései szerint vezetni a vízi járművet....*”

A „III. A HORGÁSZAT ETIKA SZABÁLYA” fejezetében ... „14. A *vízparti és nyíltvízi horgászat veszélyforrásokat is rejt, ezek elkerülése és a kulturált emberhez méltó magatartás érdekében horgászat előtt és közben célszerű tartózkodni a szeszes italok fogyasztásától...*”

A halászati őrzés

A halászlóról és a horgászlóról szóló **1997. évi XLI. törvény** 34. § (1) bekezdése előírja, hogy „A *jogosult köteles a vízterület halállományát és élőhelyét őrizni, vagy őrzéséről - halászati őr útján - gondoskodni.*

(4) A *halászati őr a halászati vízterületen, halastavon, illetőleg annak partján - a mezőőrt megillető jogosultságokon túlmenően - jogosult*

- a) azt a személyt, aki a halászati vízterületen halászik, horgászik, a halászatra jogosító **okmányok bemutatására felszólítani**;
- b) a halászó, horgászó személyt a birtokában lévő hal kifogására való **jogosultságának igazolására felszólítani**, illetve a halászatra jogosító okmányok vagy a **jogosultság hiányában járművét átvizsgálni**, a kifogott halat a vízbe kíméletesen visszahelyeztetni, az élettelen halat elismervény ellenében visszatartani;

.....

- d) a személytől a **területi engedélyt elvenni** és azt a kibocsátónak haladéktalanul megküldeni;
- e) a személytől az **állami halász- és horgászjegyet visszatartani** és azt a halászatra jogosulton keresztül a kezdeményezett hatósági eljáráshoz mellékelve köteles a halászati hatóságnak megküldeni.”

A vízi közlekedés rendőrhatósági igazgatásáról szóló 13/1996. (VI. 28.) BM rendelet

„2. §. d) (vízi rendészet rendőri szervei) ellenőrzik:

- a vízi **közlekedéssel és a hajózással** kapcsolatos jogszabályok és a jogszabályok alapján kiadott hatósági rendelkezések megtartását,
- az **úszó létesítmények hajózásra alkalmasságának tárgyi feltételeit**, okmányait, a kötelező felszerelések és berendezések meglétét és állapotát, jeleit, jelzéseit, hajózási és egyéb engedélyeit, a megengedett legnagyobb terhelés és utaslétszám, illetve a megengedett legnagyobb merülés megtartását, a személyzet képesítéseit és engedélyeit, azok érvényességét és hatályosságát,...,
- a **halászatra, horgászatra, a vízen történő vadászatra, különös tekintettel a halgazdálkodásra, valamint a vízi növényzet kitermelésére, irtására vonatkozó jogszabályi előírások megtartását....”**

....

15. §... „(2) **Vízi rendészeti rendőrkapitányság működik Budapesten** (Dunai Vízi rendészeti Rendőrkapitányság) és **Szolnokon** (Tiszaí Vízi rendészeti Rendőrkapitányság), továbbá **Siófokon** (Balatoni Vízi rendészeti Rendőrkapitányság).

(3) A vízi rendészeti szervek **illetékességi területén kívül** eső folyókon, tavakon és egyéb szabad vizeken a vízi rendészeti feladatokat az egyébként **területileg illetékes rendőrkapitányságok látják el.**”

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A vízterület

A súlyos víziközeledési baleset Nagyrév külterületén, a Tisza egy holtágán, az Alsó-sápi Holt Tiszán, nyílt vízen következett be.



1. sz. ábra: Az eset helyszíne.

Horgászatra használt stég a háztól 160 méterre, a nyílt vízen, a mederközépen, a parttól kb. 90-100 méterre volt, amelynek a bejárója erősen korrodált állapota miatt gyalogos közlekedésre alkalmatlan volt.



2. sz. ábra: A stégbejáró.

A folyó vízmélysége kb. 3-4 méter volt.

A stég körzetében a vízterület hínárral sűrűn benőtt, amely a nyári időszakban a vízben való közlekedést nagymértékben akadályozta. Az ilyen vízterületen csónakkal való közlekedés nagyfokú figyelmet, körültekintést, hozzáértést és szakmai jártasságot követel meg. A szakirodalom szerint a vízfelszínre törő hínár tömege elérheti a

négyzetméterenkénti 30-50 kilogrammot, a hínárindák átmérője pedig a 0,5 centimétert.

A csónak

Evezővel hajtott, alumínium csónak, amit a tulajdonosa több éve rendszeresen használt horgászatai és a stégre való bejutása alkalmával. Mérete, kialakítása miatt instabil, borulékony; a benne tartózkodó személy hirtelen oldalirányú mozgása veszélyes megbillenést, borulást eredményezhet.

Az átépítését követően a felúszó képességet biztosító légszokrény kialakítása megmaradt ugyan, de azt nem fedték le, és semmilyen más felúszó képességet biztosító anyagot nem szereltek bele, így a csónak borulás esetén nem volt képes a víz felszínén maradni, hanem azonnal elsüllyedt.



3. sz. ábra: A fedetlen, üres légszokrény.

A csónakban az előírt kötelező felszerelések (kikötőkötél, vízmerő, mentőmellény stb.) közül az evezőn kívül más felszerelés nem volt. Egyéni mentőeszközt (mentőmellényt) a benne tartózkodók nem vettek magukra, azt a csónakban sem helyezték el. A csónak felszereltsége és kialakítása miatt hajózásra alkalmatlan volt.

A baleset érintettjei

Úszni nem, vagy minimális szinten tudó, a víziközeledési szabályokat nem ismerő, három középkorú férfi, alkoholos befolyásoltság alatt figyelmen kívül hagyta azt a tényt, hogy a víziközeledésben való részvételre a vonatkozó előírások szerint valamennyien alkalmatlan állapotban voltak.

Az adott vízijármű kategória jellege alapján a vezetésére elegendő a csónak vezetője. A csónak vezetője a csónakot több éve rendszeresen használta a balesetkor alkalmatlan állapotában horgászatai és a stégre való bejutása során. Úszni minimális szinten tudott.

A balesetben érintett személyek rendszeresen horgásztak együtt. A csónak tulajdonosának – vezetőjének – tudomása volt arról, hogy társai nem, vagy alig tudnak úszni. Ennek ellenére a csónakban nem volt mentőmellény.

A balesetet szenvedett másik személy azzal, hogy a csónak haladásban evezéssel közreműködött, a személyzet tagjává vált, így rá is vonatkoztak a víziközeledési szabályok.

A baleset bekövetkezése

A balesetet szenvedett két személy a kiválasztott etetési helyet a hínáros területet megkerülve közelítette meg. A stéghez való visszaútkjuk során azonban „levágták” az utat, és a hínáros területen próbáltak átevezni.

A Vb feltételezése szerint e közben a csónakot egy nagyobb hínárkötegre kormányozhatták, amin az megtorpant, majd megakadt. A leszábadítási kísérlet során olyan mozdulatot (mélyre evezés, oldalra húzás, felállás, súlypont megváltoztatása, stb.) tehettek, amely a csónak instabilitásának megnövekedéséhez és/vagy a benne lévő személy/ek egyensúlyának elvesztéséhez vezetett.

Szemtanú hiányában az már nem rekonstruálható, hogy a személyek a csónak borulása miatt kerültek vízbe, vagy a személy/ek egyensúlyvesztése és vízbe esése következtében borult fel a csónak.

Az áldozatok a vízbe kerülésüket követően a sűrű hínárból nem tudtak kimenekülni.

A mentés

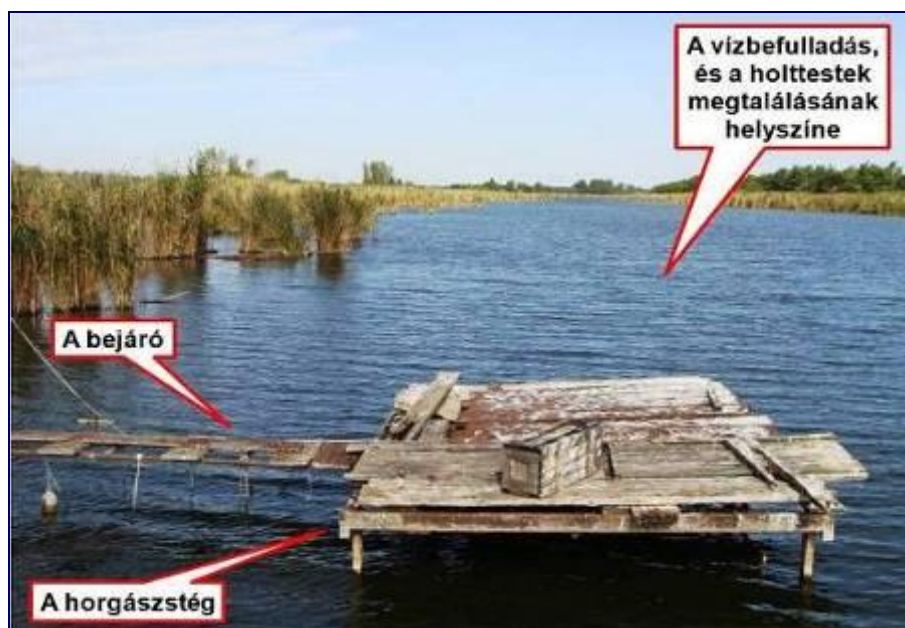
A stégen kiszálló harmadik személy (aki szintén fogyasztott szeszes italt) észlelte, hogy társai a stégtől kb. 15-20 méterre a vízbe estek, próbálnak úszni, és közben a csónak elsüllyed.

Társai mentéséhez a stég mellett másik csónakot nem volt, a vízbe pedig nem mert bemenni, mert nem tud úszni. Hangos szóval arra bízta őket, hogy legalább a közeli nádasig próbáljanak kiúszni.

A kialakult helyzetben a segítségnyújtás érdekében a telefonon történő értesítés jutott eszébe, ezért visszament a parton álló hétvégi házba, ahol a mobiltelefonját hagyta.

Az erősen korrodált, gyalogos közlekedésre alkalmatlan stégbejárón a stégtől 160 méterre lévő házhoz „futott”, és telefonon a feleségét értesítette, hogy szóljon a hozzátartozóknak a történetről, majd visszament a stégre.

Visszaérkezéséig kb. 5-10 perc telhetett el, és ekkor már sem társait, sem a csónakot nem látta sem a borulás helyszínén, sem annak körzetében.



4. sz. ábra: A baleset helyszíne.

A feleség telefonon értesítette a csónak tulajdonosának a fiát, aki egy ismerősével azonnal a kb. 15 km-re lévő helyszínre indult, és közben értesítette a mentőket, a tűzoltóságot és a rendőrséget.

A helyszínre érkező mentőegységek az esemény óta eltelt hosszú idő miatt a kutatás során megtalált személyeken segíteni már nem tudtak.

Jogszáabályi háttér

A halászatról és a horgászatról szóló 1997. évi XLI. törvény végrehajtásának egyes szabályairól szóló **78/1997. (XI. 4.) FM** rendelet a horgászvizsgára előírja, hogy „számot kell adni a vízparti és a csónakból történő horgászat legfontosabb biztonsági szabályairól”. A Vb tapasztalata alapján a vizsgakérdések között alig vagy egyáltalán nem szerepelnek a vízről, csónakból történő horgászattal kapcsolatos tudnivalók, szabályok.

A MOHOSZ által kiadott „ORSZÁGOS HORGÁSZREND” egy mondatban foglalkozik a vízen folytatott horgászat általános előírásaival: „Horgászni csak a vízi közlekedési rend elsődlegességének betartásával szabad”. A jogszabály által tiltott szeszesital fogyasztásával kapcsolatosan pedig félreérthetően fogalmaz: „...horgászat előtt és közben célszerű tartózkodni a szeszes italok fogyasztásától ...”.

Horgászati ellenőrzés

A halászati, horgászati ellenőrzést végrehajtó halászati őrk ellenőrzési tevékenysége csak a vízterület halállományának és élőhelyének őrizésére terjed ki. A halászati őrk, a hatályos jogszabályok előírásai szerint nem jogosultak horgászat közbeni vízi közlekedési szabályok betartásának ellenőrzésére. A tapasztalatok szerint a halőrk rendszeresen tartanak a hatáskörükbe tartozó ellenőrzéseket, valamennyi vízterületen.

A víziközlekedés szabályai betartásának ellenőrzése a rendőrhatalóság feladata, amit a rendőrség szervezetén belül a rendőrség vízrendészeti szervei látnak el. A vízi rendészeti hatóságok illetékességi területén kívül eső folyókon, tavakon és egyéb szabad vizeken e feladatokat a területileg illetékes rendőrkapitányságok, egyéb tevékenységük mellett végzik. Ezeken a vízterületeken a csónakból horgászók víziközlekedési ellenőrzésére csak ritkán, vagy egyáltalán nem kerül sor

Az Országos Horgászrendben említetteken kívül számos olyan alapvető rendelkezés van, amely a vízijárművekkel, azok személyzetével, a víziközlekedéssel, a vízen végzett tevékenységekkel, a vízijárműből (csónakból) történő horgászatra vonatkozó szabályozással foglalkozik. (2. sz. melléklet)

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy a súlyos víziközlekedési baleset alapvetően emberi tényezők miatt következett be, amelyben közrejátszott a vízterület jellege, valamint a baleset során használt csónak műszaki-, és felszerelési hiányossága.

- A csónak tulajdonosa – vezetője – rendelkezett horgászati engedéllyel.
- A balesetkor a csónakban tartózkodó személyek – eltérő szintű – alkoholos befolyásoltság alatt voltak. A csónak vezetője emiatt alkalmatlan volt annak vezetésére.
- A balesetet szenvedett személyek nem, vagy alig tudtak úszni. Mentőmellényt nem viseltek, mentőmellény a csónakban sem volt.
- A csónak víziközlekedésre alkalmatlan volt, műszakilag nem volt megfelelő állapotban és nem rendelkezett az előírt felszerelésekkel.
- A baleset helyszínén a vízterület hínárral sűrűn benőtt volt.
- A Vb véleménye szerint a csónak borulása nagy valószínűséggel azért következett be, mert a csónak hínárról való leszabadítása során a csónakban tartózkodó személy/ek részéről oldalirányú túlmozgás történt.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb nem tesz olyan megállapítást, amely az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható lenne.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

A MOHOSZ által kiadott Országos Horgászrend félreérthetően fogalmaz: „horgászat előtt és közben célszerű tartózkodni a szeszes italok fogyasztásától”, holott más jogszabályok a vízijármű vezető részéről ezt kifejezetten tiltják.

A jelentősebb vízterületeken kívül a csónakból horgászók víziközlekedési ellenőrzésére csak ritkán, vagy egyáltalán nem kerül sor.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A KBSZ főigazgatója által megküldött zárójelentés-tervezethez érkezett észrevételben megfogalmazottakat a Vb értékelte, a leírtak figyelembevételével a biztonsági ajánlás kiadásától eltekint.

5. MELLÉKLETEK

1. sz. melléklet meghatározások és rövidítések

Budapest, 2011. június 29.

Kiss László
Vb tagja

Barnácz István
Vb vezetője

1. sz. melléklet a 2009-051-6 számú Zárójelentéshez**MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK**

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
HSZ	A vízközlekedés rendjéről szóló 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat
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
MOHOSZ	Magyar Országos Horgász Szövetség
ms.	motoros
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
OMSZ	Országos Mentő Szolgálat
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság