



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-067-6

SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Muraszemenye II sz. Nagy-(Tsz) tó
2009. december 06.**

**horgászcsónak
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 víziközeledésről 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 víziközeledési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbv.),
- a súlyos víziközeledési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006 (II. 27) GKM rendelet,
- illetve a Kbv. 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 víziközeledési 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 2010. november 23-án 14 órára tervezett záró megbeszélésre az érintettek nem jelezték részvételi szándékukat, így az nem került megtartásra.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	Nemzetközi Tengerészeti Szervezet International Maritime Organization
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
MOHOSZ	Magyar Országos Horgász Szövetség
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű evezős csónak elektromos motorral	gyártója	ismeretlen
	típusa	egyedi gyártású
	lobogója	–
	lajstromjele	–
	gyári száma	–
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	magánszemély
	bérlője	–
Eset	napja és időpontja	2009. december 06. 19 óra 10 perc
	helye	Muraszemenye II sz. Nagy- (Tsz) tó
Eset kapcsán	elhunytak száma	1
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		a vízijármű nem sérült
Lajstromozó állam		lajstromozásra nem kötelezett
Lajstromozó hatóság		–
Gyártást felügyelő hatóság		–
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. december 10-én 10 óra 15 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. december 10-én 10 óra 20 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2009. december 10-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Pataki Ferenc	baleseti helyszínelő
tagja	dr. Máté Róbert	orvos szakreferens

Az eseményvizsgálat áttekintése

Az esemény bejelentése a bekövetkezése után csak napokkal később történt meg. A Vb a vizsgálat során a helyszínt megsemmisítette, fényképfelvételeket készített, és tanúkat hallgatott meg, az intézkedő rendőri szervtől az általuk készített iratokat, fényképfelvételeket másolatban megkapta. A szakmai vizsgálatot az átadott dokumentumok, valamint a saját eljárási cselekményei alapján folytatta le.

Az eset rövid áttekintése

2009. december 06-án a kora esti órákban két férfi a Muraszemenyei II sz. (TSZ) nagytagon egy kétszemélyes, elektromos motorral meghajtott fémcsonakból horgászott. 18 óra 30 perc körül egy „komolyabb” kapás után a hal fásasztása közben a csónak orra megemelkedett, és a hátsó részébe kezdett befolyani a víz, majd hirtelen nagy mennyiség ömlött be, ami miatt a csónak 2-3 másodperc alatt elmerült és elsüllyedt.

A csónakban lévő két személy a vízbe esett, megpróbáltak kiúszni a partra és közben segítségért kiáltottak. A parton lévő személyek a segélykérést észelve a segítségükre siettek. Az egyik vízbeesett személynek sikerült a part közelébe úsznia ahonnan a csónakkal segítségére érkező személy kimentette, míg társa a vízben elmerült és eltűnt. A holttestét a tűzoltók másnap találták meg.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Két horgász 2009. december 06-án a délutáni órákban ragadozóhal fogási szándékkal horgászni mentek a Muraszemenyei Nagy-tóhoz, ahol az egyiküknek a parton horgásháza és csónakja volt.

Az esti sötétedést megvárva, 18 óra körül, a csónakba levittek egy elektromos csónakmotort, a hozzátartozó akkumulátort, valamint a horgászfelszereléseket, de más a csónakok számára előírt felszerelést, így mentő mellényt nem vittek magukkal. A téli időszak miatt nehéz vastag többrétegű ruházatban, bakancsban voltak. Az eszközöket bepakolták a csónakba, amely építése, kialakítása és felszereltsége miatt víziközeledésre és horgászatra alkalmatlan volt.

A csónakba beszállva a vendég a csónak első ülésén, a jobb oldalán ült, míg a csónak tulajdonosa a hátsó ülés bal oldalán, a motort kezelve, attól balra. A motort használva a csónakkal elindultak, annak ellenére, hogy a helyi horgászrend egyértelműen előírja, hogy a tavon csónakot használni csak március 1. és december 1. közötti időszakban szabad.

A horgászat kezdetén mindkettőjük egy-egy botot tartott a vízben. A vendég személy botja a csónak elejében jobbra lógott ki, míg a csónak tulajdonosának a botja csónak végében balra. Ilyen elhelyezkedéssel haladtak az egyik parttól a másik partig szisztematikusan oda vissza a horgásháztól távolodva pásztázva a vizet, a kapás reményében.

19 óra 10 perc körül, a tóban lévő félsziget magasságában a csónak elejében ülő személy egy nagyobb kapást érzékelt. A megakasztását követően a hal a csónak felé úszott, majd hirtelen irányt váltva, a csónakot húzva megindult hátrafelé. A rendellenes mozgást követően a csónakban ülő személyek helyzetüket nem korrigálták, a haladás irányába történő kormányzást elmulasztották.

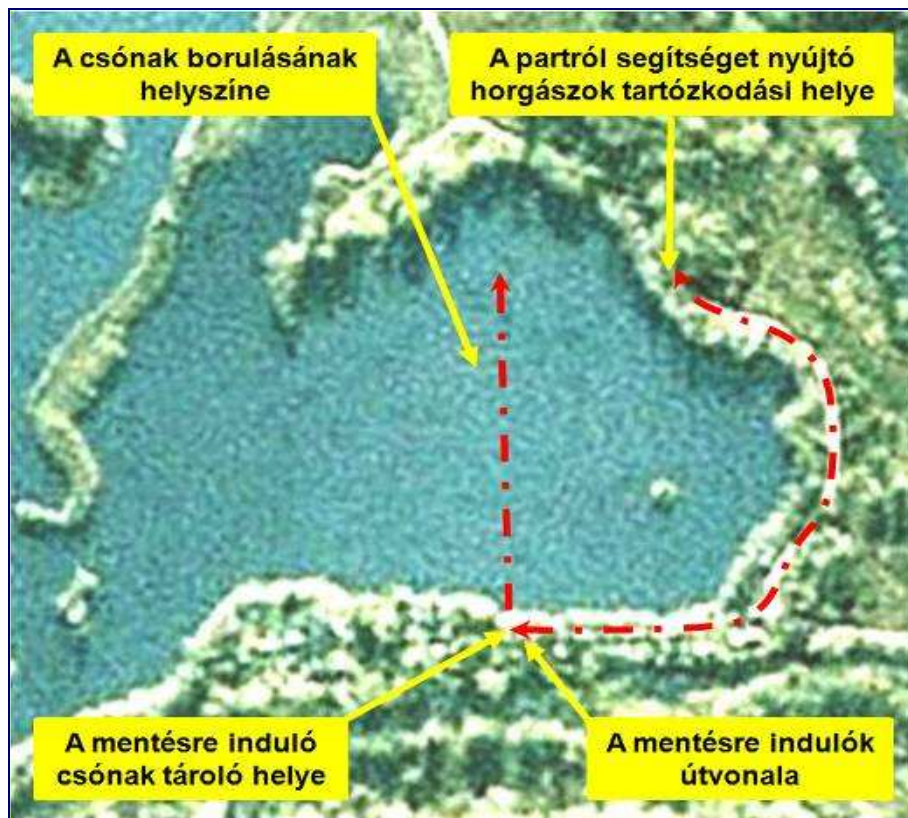
A hátra irányuló mozgástól a csónak eleje megemelkedett, és a hátsó részén kezdett befolyjni a víz, majd az áramlásának fokozódásával süllyedni kezdett. A tulajdonos felállt és kiugrott a vízbe, társa a csónak elejére lépett, majd ő is a vízbe ugrott, közben a csónak gyorsan, 2-3 másodperc alatt megtelt vízzel és elmerült.

A vízbe került két horgász magyar és német nyelven segítségért kiáltozva elkezdett a part felé, a félsziget irányába úszni. Egy ideig együtt, egymástól kb. 5-6 m távolságra úsztak, a csónak tulajdonosa úszott elől.

Úszás közben a társa nagyon elfáradt, ezért mellúszással próbálkozott, mivel a nehéz úszás és a kiabálás is fárasztotta, ezért hanyatt fordult és hátúszásban próbált tovább „evickélni”.

A tó dél-nyugati oldalán, a parton horgászó két osztrák állampolgár, horgászatuk során arra lett figyelmes, hogy a parttól körülbelül 100-130 méterre, tőlük merőlegesen, csobban valami a vízben, majd segítségért kiáltoznak. Egyikőjük a gépkocsiját a hangok irányába állítva annak fényszórójával az érintett terület felé világított. Az autó fényszóró csóvájában láttak két embert a part felé úszni.

Közben egy harmadik, szintén osztrák állampolgárságú személy, magyar barátjával a tó partján lévő hétvégi házában tartózkodott. Ők is a segélykiállításokra lettek figyelmesek. Észlelték, hogy a hangok a tó másik oldala irányából érkeznek. Beültek az osztrák horgász autójába, és kb. 650-700 méterre a tó másik oldalához mentek.



Az ott tartózkodó két horgász tájékoztatta őket a történetekről. A hideg téli időjárási körülmények, a víz 3-4 C° körüli hőmérséklete, a sötétség, valamint a távolság miatt az úszva mentést nem merték megkockáztatni, ezért gyorsan autóbba ültek és visszamentek a hétvégi házhoz.

A házból az osztrák horgász csónakját a vízre tették és közben 19 óra 20 perckor értesítették a rendőrséget. A csónakra felhelyeztek egy elektromos motort, majd az osztrák személy a csónakkal elindult a bajbajutottak mentésére, míg a magyar társa a gépkocsival visszament a túlpartra az osztrák horgászokhoz.

A csónakkal mentésre induló, amikor a túlpart felé közeledett, a parttól kb. 20-30 méterre a vízben látott egy úszó személyt. A csónakkal melléállt, majd a vízben lévő személy belekapaszkodott a csónakba, és így a partra vontatta, ahol a parton tartózkodó két osztrák állampolgár és a közben oda érő magyar személy a vízből kihúzták, majd betakarták.

A csónakkal mentő személy a mentés során a másik személyt már nem észlelte a vízben, segélykérést, úszásra utaló jeleket nem tapasztalt, ennek ellenére a csónakkal visszament a vízre és tovább próbálta keresni a másik személyt, de sem őt, sem a csónakjukat nem találta. Kb. 15 perces keresés után, mivel semmilyen jelzést nem észlelt a keresést befejezte és a csónakjával visszament a hétvégi házához.

A közben értesített OMSZ munkatársai a helyszínre 19 óra 45 perckor érkeztek, a vízből kimentett személyt megvizsgálták, és Nagykanizsára a Kanizsai Dorottya Kórházba szállították.

A helyszínre a Tűzoltóság munkatársai 20 óra 15 perckor érkeztek. 20 óra 35 perckor egy gumicsónakot helyeztek a vízre és megkezdték az eltűnt személy keresését. A kutatás során, a helyszínen a vízben találtak három darab székre vagy padra való ülőpárnát, valamint egy darab fekete színű sapkát, amelyek a csónakból estek ki.

Az eredménytelen kutatás, a rossz látási viszonyok, valamint a tó adottságai miatt a keresést 21.45 órakor befejezték, majd másnap, azaz 2009. 12. 07-én 08 órától búvárok, valamint keresőradar berendezések segítségével folytatták.

A kutatás során a búvár 11 óra 50 perckor a tóban, annak nyugati oldali öblében, a parttól kb. 30-40 méter távolságra, a tó fenekén négy méter mélyen megtalálta a csónakot, majd a 14 óra 16 perckor az eltűnt horgász holttestét a tó nyugati öblében a parttól kb. 15-20 m távolságra, amit a csónakkal együtt kiemeltek.



1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	1	-	-
Súlyos	-	-	-
Könnyű	-	1	-
Nem sérült	-	-	—

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A horgászcsónak elmerült, de nem sérült. A kiemelését és karbantartását követően használható.

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		36 éves, 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	Egy éve használta horgászatra
	Utolsó 12 hónapban	Rendszeresen
	Utolsó 30 napban	Több alkalommal

A vízijármű vezetője a csónak tulajdonosa volt, aki a tó partján üdülővel, és a helyi horgász egyesületnél bejegyzett és az általuk a tavon történő horgászatra engedélyezett csónakkal rendelkezett, amelyhez gyakran egy (4 KW motorteljesítményt meg nem haladó) elektromos motort használt.

Hajós képesítéssel nem rendelkezett. Az utóbbi időszakban csónakját rendszeresen használta, annak vezetésében megfelelő jártasságot szerzett.

Horgász engedéllyel rendelkezett, a helyi horgászrendet és a benne megfogalmazott tiltásokat ismerte.

1.5.2 Az üzemvezető

Nem volt, az adott típusra nem előírás.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Nem volt, az adott típusra nem előírás.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

1.6.1 A hajótest adatai

Gyártás helye	ismeretlen, egyedi gyártású
Gyártás éve	ismeretlen
Hossza (cm)	390
Szélessége (cm)	95
Oldalmagassága (cm)	44,5

Az egyedi gyártású csónakot ismeretlen személy készítette, amit a tulajdonosa az elmúlt év folyamán vásárolt.

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Gyártás éve	nem ismert
Gyártó	MINN-KOTA Ltd. USA
Típus	MINN-KOTA Endura elektromos csónakmotor
Üzemidő	nem ismert



1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

A csónak a felúszó képességet biztosító légszekerénnyel nem rendelkezett, más felúszó képességet biztosító anyagot, berendezést nem szereltek bele. Az előírt kötelező felszerelések közül semmivel sem rendelkezett.



1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Az úszólétesítmény terhelési adatai az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, az nem volt túlterhelve.

A borulást, és elsüllyedését a hirtelen bekövetkező intenzív hatású rendellenes terhelés okozta, ezért további részletezése nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

- Esti sötétedés utáni időszak. Átlagos tél eleji időjárás volt. A térség domborzati viszonyai alapján a légmozgás a helyszínen, gyenge (legfeljebb 2 m/s-os), D-ies volt – tehát időjárási eredetű vízhullámozgás kizárható. Köd vagy erős párásság nem alakult ki, de délutánra befelhősödött az ég. A naplemente a térségben 16.02 órakor volt, a Hold pedig csak 20.59 órakor kelt, így a baleset időpontjában sötét volt, az ég be volt felhősödve.
- A léghőmérséklet +4..+2°C körül alakult; a levegő igen nyirkos, 90% feletti párateltségű, amely a tó felszínén erőteljesebb volt.
- A víz hőfoka 3 °C.
- Az időjárási, hidrológiai körülmények az esemény lefolyására nem voltak közvetlen hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

Navigációs berendezések nem voltak, az adott járműre nem előírás.

1.9 Összeköttetés

Kommunikációs berendezések nem voltak, az adott járműre nem előírás.

1.10 A vízterület adatai, jellemzői

A baleset a több tóból álló muraszemenyei kavicsbányatavak II. sz. Nagy- (Tsz) taván, nyílt vízben következett be.



A tórendszert korábban kavicsbányászatra használták, de az utóbbi időben horgásztóként működtetik. A kavicstermelés következtében a tómeder a termelési technológiából adódóan egyenetlen, gödrökkel, mélyedésekkel, barázdákkal szabdalta. A tó vízmélysége változó, átlagosan 3 méter, de helyenként eléri az 5 métert. Jellege, kialakulása miatt folyása, sodrása nincs, teljes mértékben állóvíz. Hajóforgalom nincs rajta, helyi horgászok csónakokkal való közlekedésre használják. A meder egyenetlensége és a hirtelen változó vízmélység miatt a tavakban a fürdés tilos.

A kiadott horgászrend alapján csak helyi, nyilvántartott és számozással ellátott csónakok közlekedhetnek rajta, amelyekhez a helyi horgász egyesület adja meg a hozzájárulását, de december 1-től március 01-ig tilos csónakot a vízre tenni és azt használni. Halállományára jellemző, hogy gyakori az 50 kg feletti ragadozó hal fogása is.

1.11 Adatrögzítők

Adatrögzítők nem voltak, az adott járműre nem előírás.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az esemény során roncs nem keletkezett. A csónakot az illetékes rendőrhatalóság a kiemelés és a helyszíni rendőri intézkedések befejezését követően a további intézkedések miatt elszállította, majd a hozzátartozónak visszaadta.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került, amely megállapította, hogy a súlyos víziközlekedési baleset áldozatának halála erőszakos úton, víz alá merülés, következményes fulladás miatt következett be.

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 egy személy halálához, valamint egy személy könnyű sérüléséhez vezetett.

A baleset áldozatai koraesti, téli, felhős, borult égbolt miatt kialakult sötétségben, jelentősen korlátozott látási viszonyok között szálltak vízre, annak ellenére, hogy a tavon csónakot használni csak március 1. és december 1. közötti időszakban szabad.

Az általuk használt csónak felszerelése és kialakítása folytán víziközlekedésre alkalmatlan volt.

A téli időszak miatt nehéz, vastag, többretegű ruházatban, bakancsban voltak, ami a vízbeesésük után jelentős mértékben csökkentette a menekülési esélyeiket.

A vízbe esésük után magyar és német nyelven segítségért kiáltozva kezdtek a part felé úszni. Úszás közben a mentőmellény hiánya, a rendkívül hideg víz, valamint a nehéz, vastag ruházatuk miatt hamar elfáradtak.

A parton horgászó, valamint az ott tartózkodó személyek megfontolt, hatékony segítségének köszönhetően az egyik személyt sikerült élve kimenteni. A mentésben közreműködők a legcélszerűbb (csónakos mentés) módszer kiválasztása mellett azonnal értesítették a mentésre szakosodott szervezeteket, így a mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentőegységek a helyszínre érkeztek.

A baleset bekövetkezése után a mentőegységek értesítése rendben megtörtént.

A „sérültek” ellátására, az OMSZ munkatársai 19.45 órakor érkeztek.

A vízből mentésre a Tűzoltóság munkatársai 20.15 órakor érkeztek.

20.35 órakor helyeztek a vízre egy gumicsónakot és kezdték meg az eltűnt személy kutatását, amit a rossz látási viszonyok, valamint a tó adottságai miatt 21.45 órakor befejeztek, majd másnap 08.00 órától búvárok, és keresőradar segítségével folytatták.

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

Vízterület

A baleset helyszínén a tó vízmélysége változó, helyenként eléri az 5 métert. Halállományára jellemző a gyakori 50 kg feletti ragadozó hal.

A kiadott horgászrend alapján csak helyi, nyilvántartott és számozással ellátott csónakok közlekedhetnek rajta. December 1-től, március 01-ig tilos csónakot a vízre tenni és azt használni.

Esti sötétedés utáni időszak. Átlagos tél eleji időjárás volt, így a baleset időpontjában sötét volt; az ég be volt felhősödve. A léghőmérséklet $+4..+2\text{ }^{\circ}\text{C}$, míg a víz hőfoka $3\text{ }^{\circ}\text{C}$ körül alakult.

Csónak

Az egyedi gyártású csónak felúszó képességet biztosító légszekerénnyel nem rendelkezett, más felúszó képességet biztosító anyagot, berendezést nem szereltek bele. Az előírt kötelező felszerelések közül semmivel nem rendelkezett, mentőmellény sem volt benne, így felszerelése és kialakítása folytán víziközlekedésre, és horgászatra alkalmatlan volt.

A felúszó képessége nem volt biztosítva, így a csónak borulás után nem maradt a víz felszínén, hanem azonnal elsüllyedt. A megfelelő építésű, kialakítású légkamrával, légszekerénnyel rendelkező csónak borulása esetén is a víz felszínén marad, így abba belekapaszkodva, a benne tartózkodók túlélési esélye biztosítva lett volna.

Alkalmatlansága ellenére a helyi horgász egyesületnél bejegyezték és a tavon történő horgászatra engedélyezték a használatát.

Az úszólétesítmény a baleset bekövetkezésekor nem volt túlterhelve.

Baleset érintettjei

A vízijármű vezetője a csónak tulajdonosa volt. Hajós képesítéssel nem rendelkezett, a víziközlekedési szabályokat minimális szinten ismerte. Az utóbbi időszakban horgászatai során az elektromos motorral meghajtott csónakját rendszeresen használta, így annak vezetésében megfelelő jártassággal rendelkezett. A helyi horgászrendet és a benne megfogalmazott tiltásokat ismerte.

A téli időszak miatt nehéz, vastag, többretegű ruházatban, bakancsban voltak. Mindezek ellenére mentő mellényt nem viseltek, azt nem is vittek magukkal.

Baleset bekövetkezése

A balesetet szenvedett személyek az általuk is ismert tiltás ellenére, koraesti, téli, felhős, borult égbolt miatt kialakult sötétségben, jelentősen korlátozott látási viszonyok között szálltak vízre ragadozóhal fogási szándékkal.

A csónak elejében ülő személy „kapása”, majd a hal „megakasztása” után „a hal irányította a horgászatot”. Először a csónak felé úszott, majd hirtelen irányt váltva megindult a csónak hátulja irányába, majd azt elhagyva a csónakot maga után húzta. A csónakban ülő személyek helyzetük és a testsúlyuk áthelyezésével nem korrigálták a csónak terhelte úszási helyzetét, valamint elmulasztották a haladás irányába történő kormányzást.

A hátra irányuló mozgástól a csónak eleje megemelkedett, és a hátsó részén kezdett a befolyjni a víz, amittől a csónak nagyon rövid idő alatt megtelt és elmerült. A víz csónakba áramlásának és süllyedésének fokozódásával a tulajdonos felállt és kiugrott a vízbe, majd társa a csónak elejére lépett, és ő is a vízbe ugrott.

Úszás közben a mentőmellény hiánya, a nehéz, vastag ruházatuk, valamint a rendkívül hideg víz miatt hamar elfáradtak.

Mentés

A vízbeesett személyek a vízbe kerülésük után magyar és német nyelven segítségért kiáltozva kezdtek a part felé úszni.

A mentésben közreműködő, parton horgászó, valamint az ott tartózkodó személyek megfontolt (a vízterületet reflektorral megvilágítva, valamint a legcélszerűbb a csónakos mentési módszert választva), hatékony segítségének köszönhetően az egyik személyt élve kimentették, így kizárólag annak köszönheti életben maradását, hogy a partról meghallották segélykiáltásaikat és a segítségére sietők hatékony, szakszerű mentést hajtottak végre.

A baleset bekövetkezése után a mentőegységek értesítése rendben megtörtént.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb megállapította, hogy a súlyos víziközeledési baleset bekövetkezése alapvetően emberi tényezőkre vezethető vissza, valamint közrejátszott a vízterület jellege, valamint a baleset során használt csónak műszaki-, és felszerelési hiányossága.

A korábban kavicsbányászatra használt, tavon a hatályos tiltás ellenére csónakkal ment horgászni a két horgász.

Az áldozatok által használt fémtestű csónak a felszereltsége és kialakítása miatt hajózásra alkalmatlan volt.

A feltehetően kapitális méretű hal kapást követő fárasztás során „a hal irányította a horgászatot”. A csónakban ülő személyek nem korrigálták a csónak terhelési helyzetét, és elmulasztották a haladás irányába történő kormányzását.

A ruházatuk nem szerencsésen lett kiválasztva, mivel vízbeesésük után ezek a ruhák megszívták magukat vízzel, így tetemes túlsúly keletkezett, ami jelentősen mértékben korlátozta a mozgáskészségüket, csökkentette a menekülési esélyeiket.

A horgászatuk során nem viseltek mentő mellényt, az vagy egyéb személyi védőeszköz (mentőgyűrű, mentőpárna, mentőpad) nem is volt a csónakban. Az egyéni mentőeszközök használatának elmulasztása és hiánya egyenesen vezetett a baleset súlyos eredményéhez. A vízbeborulás után a mentőmellény használata a túlélés lehetőségének esélyét biztosíthatta volna számukra az életüket mentette volna meg.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb megállapította, hogy baleset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható, hogy a helyi horgász egyesület által a horgászrendben kiadott szabályozás alapján csak az általuk nyilvántartott és számozással ellátott csónakok közlekedhetnek tavon, így a balesetben érintett csónak is, amely a felszereltsége és kialakítása miatt hajózásra alkalmatlan volt.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná. A vonatkozó szabályok, betartásával az ilyen esetek elkerülhetők.

Mindezek ellenére a Vb felhívja a figyelmét a helyi horgászegyesületnek, hogy vizsgálja felül a csónakok használatának engedélyezési gyakorlatát és csak olyan csónakok használatát engedélyezze, vegye helyi nyilvántartásba, amelyek építésük, felszereltségük alapján megfelelnek a jogszabályi előírásoknak.

Budapest, 2010. november 24.

Barnácz István
a Vb vezetője

Pataki Ferenc
a Vb tagja

Wimmer Gábor
a Vb tagja

dr. Máté Róbert
a Vb tagja