



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2010-038-6
RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY**

**RSD 53+750 fkm jobb part
Budapest XXI., Duna sétány 2 szám előtti területe
2010. június 11.**

**egyedi terv alapján épült kiscgéphajó
H-11909-30 (Hepaj)**

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 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 záró megbeszélésen a meghívottak közül senki sem jelent meg.

A Zárójelentés-tervezethez írásbeli észrevétel az elhunyt személy hozzátartozójától érkezett, amelyet a Vb áttekintett, s amely észrevételek közül néhányat a Zárójelentés véglegesítésénél figyelembe vett.

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		rendkívüli hajózási esemény
Vízi jármű	gyártója	ARARAT GMK. / egyedi gyártású
	típusa	egyedi tervezésű, katamarán hajótest
	lobogója	magyar
	lajstromjele	H-11909-30 (Hepaj)
	gyári száma	nincs adat
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	2009.04.01-óta használatra kölcsönadva egy magánszemélynek
	bérlője	magánszemély
Eset	napja és időpontja	2010. június 11. 21 óra 20 perc
	helye	RSD 53+750 fkm jobb part Budapest XXI. ker. Duna sétány 2 szám előtti területe
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		Központi Közlekedési Felügyelet Hajózási Főfelügyelet (NKH jogelődje)
Gyártást felügyelő hatóság		nincs adat
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. június 12-én 08 óra 28 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ÜGYELETESE

- 2010. június 12-én 08 óra 29 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2010. június 12-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

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

A vizsgálat eredetileg kijelölt vezetője Barnácz István balesetvizsgáló, kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat ideje alatt megszűnt, helyette Wimmer Gábor balesetvizsgáló lett kijelölve a Vb vezetőjeként. Dr. Máté Róbert kormánytisztviselői jogviszonya szintén a vizsgálat ideje alatt szűnt meg és ezzel egyidejűleg Vb tagsága is megszűntetésre került, helyette új Vb tag nem lett kijelölve.

Az eseményvizsgálat áttekintése

Az eset a bekövetkezése utáni napon került bejelentésre, ezért a Vb a vizsgálatot 2010. június 12-én kezdte meg. A Vb a helyszínt megsejmelte, fényképfelvételeket készített, tanúkat hallgatott meg, az intézkedő rendőri szervtől az általuk készített iratokat, fényképfelvételeket másolatban megkapta. A Vb a szakmai vizsgálatot a fenti dokumentumok alapján folytatta le. A Vb 2012.07.27-én ismét a helyszínre ment és ott

a kishajót megszemlélte. A kishajó ekkor a szokásos helyén volt kikötve, de nem volt mellékötvé másik hajó. Így jól látszódott, hogy a bal oldali hátsó részen lévő kilépőnél a kötelek alul-felül ugyan be voltak kötve, de olyan hálószerű, amilyen a jobb oldalon hátul és a hajó elején volt, ekkor sem volt a bal oldali hátsó kilépőnél.

Az eset rövid áttekintése

2010. június 11-én kora délután egy baráti társaság 13 fővel kirándulni indult a Ráckevei-Soroksári Dunaágba. A hajó indulása az RSD 53+750 fkm-nél lévő Hotel-Botel szállodahajó kikötőjéből történt 15 óra 30 perc tájban. A kishajóval lementek Taksonyig, majd onnan visszafordultak a kiindulási állomás felé. A kishajó 21 óra 15 perc körül ért vissza az RSD 53+750 fkm jobb part magasságában a Budapest. XXI. ker. Duna sétány 2. szám előtti vízterületen lévő közforgalmú hajóállomáshoz. A kikötési manőver befejezését követően a H-11909-30 (Hepaj) nyilvántartási számú kishajóról az utasok egy része kipakolást végzett, miközben egy személy a kishajó és a mellette lévő másik kishajó között a vízbe esett, és azonnal elmerült. Utastársai kb. 3-5 percnyi keresés után a vízben megtalálták, majd eszméletlen állapotban kiemelték. A kikötő úszóművén azonnal megkezdték az újraélesztését, amit a tűzoltók, mentők megérkezéséig folytattak. Az OMSZ helyszínre érkező munkatársai többszöri szívleállás után stabilizálták az állapotát és a Merényi Gusztáv kórház intenzív osztályára szállították, ahol a szakorvosi ellátás ellenére elhunyt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

2010. június 11-én 15 óra 30 perc táján a Ráckevei-Soroksári Dunaág 53+750 fkm jobb part magasságában a Budapest, XXI. ker. Duna sétány 2. szám előtti vízterületen lévő közforgalmú hajóállomásról indult a H-11909-30 (Hepaj) nyilvántartási számú kishajó, amelyen egy baráti társaság tartotta rendezvényét. A kishajó a dokumentumai szerint 12 fő befogadására alkalmas.

A főként fiatalokból álló társaság tagjai 14 órától folyamatosan gyülekeztek a helyszínen. A csoport utolsó három tagja (köztük a később balesetet szenvedett személy) 15 óra körül érkezett meg, majd a kishajóra a hajó vezetője őket is beszállította annak ellenére, hogy a kishajón már 10 személy tartózkodott.

A beszállások után kb. 15 óra 30 perckor a kishajó 13 fővel a kikötési helyéről elindult a Ráckevei-Soroksári Dunaágban völgymenti irányban. A hajó vezetője a kishajót egy ismerősétől erre az alkalomra kérte kölcsön, amit már korábban is több alkalommal megtett. A hajó vezetésére rendelkezett érvényes engedéllyel.

A kishajóval a taksonyi hídig haladtak, majd onnan visszafordulva a hajó kikötési helyére tértek vissza. Az út során a társaság tagjai szeszestalt fogyasztottak.

21 óra 15 perc körül, az erősödő szürkületben érkeztek vissza a hajó kikötési helyére, ahol egy másik kishajó (aknásznaszád) mellé kötöttek ki. A kikötés után a társaság tagjai közül többen kiszálltak, a fedélzeten maradók pedig megkezdték a kipakolást. E közben kb. 21 óra 20 perckor a pakolást végző egyik személy az általuk használt kishajó és a mellette lévő kishajó között a vízbe esett, és azonnal elmerült. Utastársai kb. 3-5 percnyi keresés után a vízben megtalálták, és eszméletlen állapotban kiemelték. A kikötő úszóművén lélegeztetéssel és szívmasszázzsal azonnal megkezdték az újraélesztését, amit a tűzoltók megérkezéséig folytattak. A katasztrófavédőktől nem sokkal később az OMSZ helyszínre érkező munkatársai átvették a szakfeladat ellátását és többszöri szívleállás után stabilizálták az állapotát. 22 óra 40 perckor a Merényi Gusztáv kórház intenzív osztályára szállították, ahol a szakorvosi ellátás ellenére 2010. június 12-én 03 órakor elhunyt.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	1	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	1	11	

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítmény 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

Kora, neme, állampolgársága		44 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	Sport és kedvtelési célú kisgéphajó vezető
	Egészségügyi alkalmasság	2013. 09. 09.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	nincs

A kisgéphajó hajóbizonyítványában előírt minimális személyzete egy fő kisgéphajóvezető, egyéb személyzet nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Magyar Köztársaság
Gyártás éve	1991
Utolsó szemle helye, ideje	Budapest, 2006. május 26.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2011. május 26.

1.6.1 A hajótest adatai

Gyártás helye	egyedi gyártású
Gyártás éve	1991
Hossza (m)	10,3
Szélessége (m)	3,4
Legnagyobb merülése (m)	0,18
Szabadoldal magassága (m)	0,6
Megengedett befogadóképessége	12 fő

1.6.2 A vízi jármű külmotor adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

A baleset során berendezés nem hibásodott meg.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

A 12 fő engedélyezett befogadóképesség helyett 13-an tartózkodtak a kisgéphajón. A baleset bekövetkezésében azonban nincs szerepe a csekély túlterhelésnek, hiszen az út hajózási (nautikai) része eseménymentesen lezajlott. A baleset a kikötés után történt közvetlenül.

1.7 Meteorológiai adatok

- A vízmélység az RS-Dunában az adott hely környezetében: 2,7 m; a víz hőfoka: 18-19 °C volt.
- A látási viszonyok az esti időpontra való tekintettel korlátozottak voltak. 2010. június 11-én a naplemente 20 óra 41 perckor következett be és a szürkület 40 percig tartott. Az esemény bekövetkezésekor 21 óra 20 perckor már a szürkület vége, a sötétedés eleje kezdődött.

- Az időjárásban ezen a napon anticiklon uralkodott, nyárias, felhőtlen, eseménytelen idő volt.
- A levegő hőmérséklete az esemény idején 25 °C, a levegő csúcshőmérséklete napközben 32 °C volt.

1.8 Navigációs berendezések

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

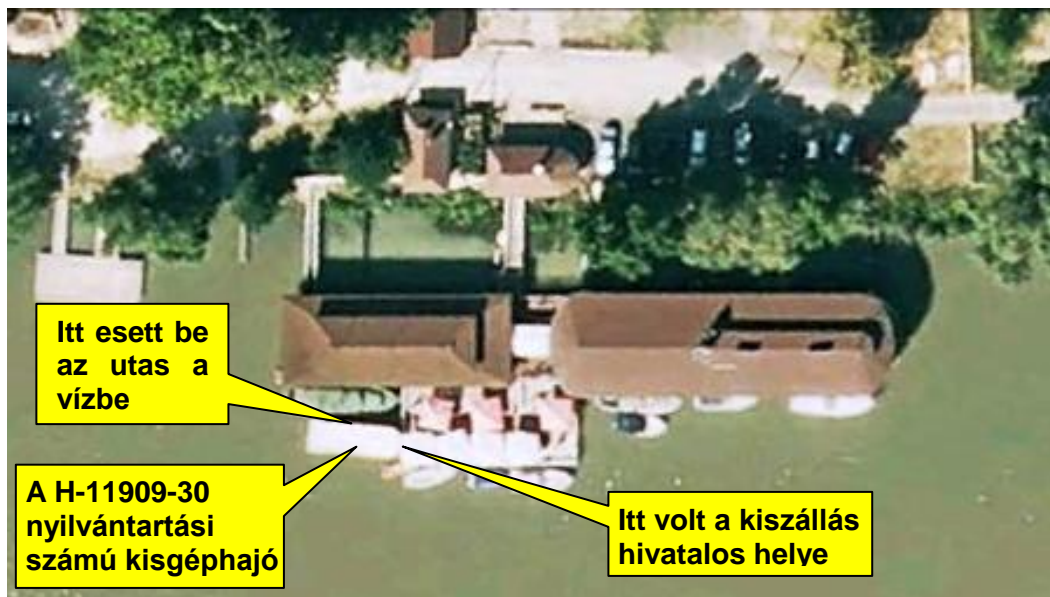
1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezés az adott kategóriájú úszólétesítményre nem előírás.

1.10 Kikötői adatok

A baleset helyszíne a Budapest XXI. ker. Duna sétány 2. szám előtti RSD 53+750 fkm jobb part kialakított nyíltvízi, úszóműves kis- és nagyhajók fogadására alkalmas közforgalmú hajóállomás vízfelőli területe.

A folyó ezen a területen állóvíz jellegű, a vízsebesség 0,2-0,4 km/óra, a meder szélessége 115 m, a hajóútszélesség 40 m, a vízmélység 2,7 m a Ráckevei-Soroksári Dunaág természetvédelmi területén, a Gubacsi híd csepeli hídfőjénél.



1. sz. ábra: A kiscgéphajó kikötési helyének műholdas képe

Az esetben érintett kikötőnek érvényes működési engedélye volt.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt, az nem előírás.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A baleset során roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került. A szakvélemény megállapította, hogy „nevezett halála erőszakos úton, tartós víz alá merülés, fulladás, tartós agyi oxigén hiányos állapot, légzési és keringési elégtelenség miatt állott be.”

A baleset áldozatának véralkohol vizsgálatára késedelmesen került sor, aminek következtében az igazságügyi orvos szakértő az ittasság fokáról nyilatkozni nem tudott.

A hajó vezetőjénél is sort került vér-alkoholszint vizsgálatára.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély alakult ki. A mentőegységek értesítése késedelem nélkül megtörtént.

A vízbeesett személyt 3-5 perccel a vízbeesés, illetve elmerülés után találták meg, eszméletlen állapotban. A vízbeesés és a kimentés között eltelt időpontról a meghallgatottak különféleképpen nyilatkoztak, így azt nem lehet egyértelműen megállapítani. A kimentés után az útitársak azonnal megkezdték az újraélesztést és azt folytatták a tűzoltók, illetve a mentők megérkezéséig. A mentők 21 óra 45 perckor érkeztek meg, így a balesettől a szakellátás megkezdéséig kb. 25 perc telt el. A mentők többszöri újraélesztés után stabilizálták a sérültet, majd ezután a Merényi Gusztáv Kórházba szállították.

1.16 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket a Vb nem végeztetett.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok, jogszabályok, jogszabályok

A víziközlekedés rendjéről szóló 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott HAJÓZÁSI SZABÁLYZAT az esettel kapcsolatos pontjai

I. RÉSZ

1.02 cikk - A hajó vezetője

4. A hajón, a kötelékben vagy az úszóanyagok kötelékén az e Szabályzatban foglalt rendelkezések megtartásáért a vezető felel. A kötelékben levő vontatott hajók vezetői kötelesek a kötelék vezetőjének utasításait végrehajtani, azonban ilyen utasítások nélkül is meg kell tenniük hajóik biztonságos vezetése érdekében a körülmények által megkívánt valamennyi szükséges intézkedést. Ugyanezek az előírások vonatkoznak a mellévett alakzat hajóinak azokra a vezetőire, akik a mellévett alakzatnak nem vezetői.

5. Minden úszóművet erre kiképzett személy felügyelete alatt kell tartani. Ez a személy felel a Szabályzat rendelkezéseinek az adott úszóművön történő megtartásáért.
6. A hajó vezetése közben a vezető kimerült vagy bódult állapotban nem lehet.

1.04 cikk - Kötelező gondosság

2. A hajó vezetőjének a Szabályzat külön rendelkezése hiányában is meg kell tennie a kötelező gondosságból és a bevált szakmai gyakorlatból fakadó valamennyi óvintézkedést, hogy elkerülje különösen:
 - az emberéletet fenyegető veszélyt,
 - a hajókban vagy úszóanyagok kötelékeiben, partban és a hajóútban vagy annak közvetlen közelében levő bármilyen műtárgyban, illetve berendezésben okozott kárt,
 - a hajózási akadályok előidézését;
 - lehetőség szerint a környezet szennyezését.

II. RÉSZ

1.03 cikk - Az úszó létesítmények vezetésére való alkalmasság

1. Úszó létesítményt - az I. rész 1.02 cikkének 6. bekezdése alapján - olyan személy vezethet és a vezetés olyan személynek engedhető át, aki
 - a) nem áll a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt, szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol, illetve más hasonlóan ható szer (pl. kábítószer, gyógyszer, ezek kombinációja),

4.12 cikk - A személyszállítás szabályai

1. Utasok be- és kiszállását (ide nem értve a hajóról történő engedélyezett fürdést) a hajó vezetője a hajózási hatóság által arra engedélyezett helyen végezheti.
2. A be- és kiszállás tilos, amíg arra a hajó vezetője vagy megbízottja engedélyt nem ad.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A hajó vezetője rendelkezett kedvtelési célú kiscgéphajó vezetői engedéllyel, és a kiscgéphajó alkalmas volt a hajózási tevékenység végrehajtására. A kiscgéphajó vezetőjének alkoholvizsgálata igen csekély mértékű alkohol fogyasztására utalt. Elmondása szerint a baleset bekövetkezése után történt az alkohol fogyasztása. Ezt a hatósági labor vizsgálatok nem támasztják alá. Az orvosi szakvélemény szerint a hajó vezetőjének igen enyhe alkoholos befolyásoltsága lehetett az esemény idején.

A baleset vizsgálata során felmerült az a kérdés, hogy a kiscgéphajó alkalmas volt-e születésnap rendezvény megtartására. Ezt a kérdést vizsgálva, a Vb a következőket állapította meg:

- A Nemzeti Közlekedési Hatóság által kiadott okmány a baleset időpontjában érvényes volt.

- A hajó kialakítása, felszereltsége alkalmassá tette kisebb, néhány óráig tartó rendezvény lebonyolítására.

- A hajón nem 12-en, ahogy az okmányban szerepel, hanem 13-an tartózkodtak, de a baleset nem ebből a csekély túlterhelésből adódóan következett be.

A kiscgéphajón lévő esetleges zsúfoltságot is vizsgálta a Vb. A baleset bekövetkezésekor már többen kiszálltak a kishajóból, ezért a Vb véleménye szerint nem valószínű, hogy előidézője lett volna az eseménynek. Az egyik meghallgatott úgy nyilatkozott, hogy a balesetet szenvedett személy is volt már a kikötés után a parton, és csak a további kipakolás miatt ment vissza a kiscgéphajóra.

A Vb megvizsgálta, hogy a hajó vezetője megfelelt-e „hajóvezetői” funkciójának. A meghallgatottak közül senki sem emlékezett arra, hogy beszállás után elhangzott-e kérdés arra vonatkozóan, hogy tudnak-e úszni. Feltételezhető, hogy ismerősökről lévén szó, erről többeket érintően volt információja a hajóvezetőnek. A meghallgatottak közül többen nyilatkoztak úgy, hogy ismertették velük a hajón tartózkodás szabályait.

A kikötőbe való visszatérést követően a vízijármű bal oldalával az aknásznaszád mellé, orrával pedig a szállodahajó pontonjához kötött. A kipakolás ennek megfelelően a hajó orránál lévő ki-beszálló résznél történt. A balesetet szenvedett személy a hajó bal oldalán lévő, a szomszédos hajóhoz való hozzákötés során használt kilépőnél esett a vízbe. Ennél a kilépőnél is rendszeresítettek egy kötélkorlátot – kb. 80 cm magasságban -, amely az esemény idején nem volt visszaakasztva. Hogy ez miért nem történt meg a kikötést követően, a hajó vezetője azt válaszolta, hogy megítélése szerint nem volt nagy hézag a két hajó között, és a mellette álló hajón volt kifeszített (drót)kötél korlát, illetve az utasoknak sem abba az irányba kellett kiszállniuk.

A helyszíni szemle során a kiscgéphajó elején és a jobb oldali hátsó kilépőjénél egy erősebb kötéltetből készült teniszháló jellegű háló volt elhelyezve. A bal oldali hátsó kilépőnél csak két vékony kötélt szolgált a kilépő út lezárására.

A Vb a Zárójelentés-tervezethez írásban tett észrevételekre a kötélkorlát kérdését ismételten áttekintette, véleményét azonban nem változtatta meg: a kötelező gondosság alapján elvárható lett volna, hogy a kötelet beakasszák, de az változatlanul nem állapítható meg teljes bizonyossággal, hogy az megakadályozhatta-e volna önmagában a balesetet.

A Vb 2012. július 27-én ismételten az esemény helyszínére ment és akkor a kiscgéphajó bal oldalán a kötelek alul is és felül is be voltak kötve, de az esemény idején ott lévő aknász naszád, ekkor nem állt a kiscgéphajó mellett.

A Vb véleménye szerint az ütközés gátló oldalballon méreténél fogva éppen akkora távolságra tarthatta el a két hajót egymástól, hogy ott egy átlag méretű ember beeshetett a hajótestek közé. Ha a kikötőkötéllel nem elég szorosan van a két hajó összekötve, akkor a víz és szélmozgások következtében ez a távolság még némiképpen nőhet is.

Az alkoholfogyasztás az utasok részére nem tiltott, de annak hatása minden utasra eltérő. Az eseménnyel kapcsolatosan a megkérdezett résztvevők eléggé egyhangúan azt mondták el, hogy néhány üveg sört fogyasztottak. Egyéb információja erről nincs a Vb-nek.

A Vb-nek arról nincs információja, hogy a kishajó utasai az út során fürdöztek volna, így azt sem áll módjában mérlegelni, hogy ettől a fedélzet csúszhatott-e, s ez kihatással lehetett-e a későbbi balesetre.

Vb a rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésének lehetséges okaként egy véletlenszerűen bekövetkezett balesetet feltételez, aminek kockázatát növelte a visszaérkezés és kikötés időpontjában már erősödő szürkület, az egész délutáni kirándulásból adódó általános fáradtság, valamint az esetlegesen elfogyasztott alkohol.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az eset bekövetkezését a Vb emberi tényezőre vezette vissza.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A kishajó bal oldalán nem volt visszaakasztva a kötélkorlát.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

5. MELLÉKLETEK

Mellékletek

Fényképfelvételek

Budapest, 2012. augusztus 15.

Wimmer Gábor
Vb vezetője

Kiss László
Vb tagja

1. sz. melléklet: Meghatározások és rövidítések**MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK**

fkM	folYamkilométer
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	Nemzetközi Tengerészeti Szervezet International Maritime Organization
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
ms.	motoros
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
OMSZ	Országos Mentő Szolgálat
RSD	Ráckevei-Soroksári Duna
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság



2. sz. melléklet: A vízbeesés helye, ahol a védőkorlát a kikötés miatt ki lett akasztva



3. sz. melléklet: A szállodahajó pontonjához kikötött kiscgéphajó egy későbbi időpontban Kötélkorlát, védőháló ekkor sem látható a hajó bal oldalán hátul