



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2011-026-6
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Csárdaszállás
2011. április 03.

alumínium csónak
nyilvántartásra 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 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 2012. november 6-án megtartott záró megbeszélésen az NKH vett részt.

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	ismeretlen
	típusa	alumínium csónak
	lobogója	-
	lajstromjele	nyilvántartásra nem kötelezett
	gyári száma	-
	tulajdonosa	vadásztársaság
	üzembentartója	ua.
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2011. április 03. 16 és 17 óra között
	helye	Csárdaszállás (Túsz gödör)
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő férfi
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott
Lajstromozó állam		-
Lajstromozó hatóság		-
Gyártást felügyelő hatóság		-
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. május 26-án 13 óra 50 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletesen jelentette be.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2011. május 26-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Barnácz István	balesetvizsgáló

Barnácz István balesetvizsgáló kormánytisztviselői jogviszonya 2011. szeptember 30-tól megszűnt, helyette Sárkány Gábor került kinevezésre a vizsgálóbizottságba.

Az eseményvizsgálat áttekintése

Az esemény 2011. április 03-án történt, de az esemény bejelentésére 2011. május 26-án került sor, a Békési Rendőrkapitányság Mezőberényi Rendőrőrsével történt előzetes levelezés alapján. A Vb 2011. május 27-én a helyszínre utazott és a helyszínről fényképfelvételeket készített, illetve a Mezőberényi Rendőrőrs Bűnügyi Csoport által készített dokumentumokat másolatban átvette.

Az eset rövid áttekintése

Két csárdaszállási férfi 2011. április 03-án délután horgászni ment a lakhelyüktől kb. 1 km-re lévő mesterséges tóhoz kerékpárral. A kis mesterséges tó méretei: kb. 180 m x 80 m. A partról kezdtek el horgászni, és miután nem volt kapásuk, a helyszínen talált, parthoz kötött csónakkal folytatták a horgászatot. Beültek a csónakba és kb. 20-25 métert beveztek. Egy kis idő múlva az egyik horgásznak kapása lett. Ekkor felállt a csónakban, nem sokkal ezután megbillent, majd beesett a vízbe. A víz alól még feljött és a csónak oldalába megkapaszkodott. Igyekezett a csónakba visszamászni, és mivel eközben mindketten a csónak ugyanazon szélén helyezkedtek el, a kis csónak

felborult. Mindketten a vízbe kerültek, de mindketten feljöttek a víz alól és megbeszélték, hogy ki tudnak úszni, ezek után elindultak úszva a part felé. Az a horgász, aki kiért a partra, úszás közben nem nézett vissza, és nem is hallott semmilyen segélykiáltást. Amikor kiért a partra, akkor kezdte el társát keresni. A kis tó egyik oldalán sem találta. Visszament a településre és a szomszédját kérte meg, hogy értesítse a rendőrséget. A baleset helyszínén a kiérkező tűzoltók 19 óra 15 perckor találták meg a horgász holttestét a vízben.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Két csárdaszállási férfi 2011. április 03-án délután horgászási szándékkal a lakhelyüktől kb. 1 km-re lévő mesterséges tóhoz (helybeliek elnevezése szerint Tűsz gödör) mentek kerékpárral. A mesterséges tó méretei: kb. 180 m x 80 m. A partról kezdtek el horgászni, és egy idő múlva, miután nem volt kapásuk, úgy döntöttek, hogy a helyszínen parthoz kötött csónakkal próbálják meg a horgászatot. A csónak méretei: 3,3 m x 1,2 m. Ez a méret biztonságosan maximum két normál súlyú ember befogadását teszi lehetővé. Beültek a csónakba és a kb. 20-25 métert beveztek egy lapos fadarabbal. Itt folytatták a horgászatot, amikor az egyik horgásznak „kapása” lett felállt a csónakban. A felállás után nem sokkal megbillent, majd beesett a vízbe. A víz alól feljött és a csónak oldalába kapaszkodott, és igyekezett oda visszamászni. A visszamászás során társa igyekezett neki segíteni, így mindketten a csónak egyazon szélén helyezkedtek el, és emiatt a kis csónak felborult. Mindketten a vízbe kerültek, de mindketten feljöttek a víz alól és megkérdezték egymástól, hogy ki tudnak-e úszni, ezek után elindultak úszva a part felé. Az a horgász, aki kiért a partra, úszás közben nem nézett vissza, és nem is hallott semmi féle segélykiáltást. Amikor kiért a partra, akkor kezdte el keresni társát, és miután nem találta, átment a túloldalra és ott is keresni kezdte. Amikor itt sem találta, visszament a településre és a szomszédját kérte meg, hogy értesítse a rendőrséget. A baleset helyszínén a kiérkező tűzoltók 19 óra 15 perckor találták meg a horgász holttestét a vízben.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utassok	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	1	0
Nem sérült	0	0	

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A csónak nem sérült. A tűzoltók a csónakot felborulva, de sértetlenül találták meg a kis tavon.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

1.5 A személyzet adatai

A kategóriára nem előírás a személyzet.

1.5.1 A vízi jármű vezetője

Kora, neme, állampolgársága		50 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	nincs, nem szükséges
	Egészségügyi alkalmasság	nem ismert, nem is szükséges ehhez a tevékenységhez
	Egyéb szakmai bizonyítvány	nem ismert

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott kategórián ilyen beosztás nem szükséges, nem értelmezett ez a fogalom.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az adott kategórián ilyen beosztás nem szükséges, nem értelmezett ez a fogalom.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	nem ismert
Gyártás éve	nem ismert
Utolsó szemle helye, ideje	nyilvántartásra nem kötelezett
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	nyilvántartásra nem kötelezett

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	nyilvántartásra nem kötelezett
-------------------------------------	--------------------------------

1.6.2 A vízi jármű főmotor adatai

A csónakon nem volt semmilyen külmotor felszerelve.

1.6.3 A csónak adatai

Gyártás éve	nem ismert
Gyártó	nem ismert
Típus	kis méretű, könnyű, biztonságosan két fő befogadására alkalmas alumínium csónak

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Hossza:	3,3 m
Szélessége	1,2 m
Üres tömeg	55 kg
Utások tömege	kb. 140 kg
Összesen	a két fő horgász kb. 140 kg + csónak súlya (140+55)=195 kg
Teljes vízkiszorítás	265 kg
Megengedett legnagyobb merülés	a szabad oldalnak legalább 25 cm- nek kell lennie
Merülés a baleset idején	nem ismert

1.7 Meteorológiai adatok

- léghőmérséklet: 19 °C

- vízhőmérséklet 13-14 °C

Gyenge északias légmozgás, anticiklon hatás, napos idő, kevés gomolyfelhő, eseménytelen időjárás volt jellemző a baleset idejére.

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

A csónak felszerelései között nem szerepel navigációs eszközök szükségessége.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs eszköz az érintett vízijárműre nem előírás.

1.10 Kikötői adatok

A kis tavon semmiféle kiépített kikötő nincs.

1.11 Adatrögzítők

A csónakban adatrögzítő nem volt, az nem előírás.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra került sor. Ennek megállapítása, hogy a halál erőszakos úton, tartós víz alá merülés, agyi oxigénhiányos állapot, fulladás miatt következett be.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély alakult ki.

A mentőegységek értesítése - a megfelelő eszközök hiányában - késedelmesen történt meg. A terület sajátosságainak ismeretében meg kell jegyezni, hogy azonnali értesítés esetén is csak egészen kicsi valószínűsége lett volna annak, hogy a mentés sikerrel jár, mert a baleseti terület megközelítése igen nehézkesen, kis sebességgel történhetett az egyenetlen mezőgazdasági földutakon és a szántóföld szélén elhelyezkedő igen rossz minőségű szervízút részén.

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, jogszabályok

A vízi közlekedésről szóló 39/2003 (VI.13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat esettel kapcsolatos szabályai.

I. RÉSZ

ÁLTALÁNOS BELVÍZI HAJÓZÁSI SZABÁLYOK

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1.02 cikk – A hajó vezetője

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 az e Szabályzat külön rendelkezése hiányában is meg kell tennie a kötelező gondosságból és a bevált szakmai gyakorlatból fakadó valamennyi elővigyázatossági intézkedést, hogy elkerülje különösen:
 - a) az emberéletet fenyegető veszélyt;

II. RÉSZ

MAGYARORSZÁG TERÜLETÉN LEVŐ BELVÍZI UTAKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ RENDELKEZÉSEK

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1.02 cikk - A vízi jármű vezetője és az úszómű felügyeletéért felelős személy

1. Csónakot, nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszközt és gépi, illetve vitorlahajtás nélküli kishajót, ha jogszabály eltérően nem rendelkezik - a 2. és 3. bekezdésben foglalt kivétellel - az vezethet, aki
 - a) a 14. - gépi hajtású vízi jármű esetén 17. - életévét betöltötte
 - b) úszni tud,
 - c) a vezetésben kellő gyakorlattal rendelkezik,
 - d) ismeri a Szabályzat rendelkezéseit és az igénybe vett vízterület sajátosságait.
2. Ha több személy tartózkodik a csónakban, indulás előtt 16. életévét - gépi hajtású vízi jármű esetén 17. életévét - betöltött, valamint az 1. Bekezdés b)-d) pontjában foglaltaknak megfelelő vezetőt kell kijelölni.

1.03 cikk – Az úszólétesítmények vezetésére való alkalmasság

1. Úszólétesítményt – az I. rész 1.02 cikk 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 szeszese ital fogyasztásából származó alkohol vagy más hasonlóan ható szer (például kábítószer, gyógyszer, ezek kombinációja),
 - b) nem mutatja látható jeleit a fáradtságának,

4. FEJEZET

KÜLÖNLEGES SZABÁLYOK

4.07 cikk – A csónak és a vízi sporteszköz használata

1. A menetben levő csónakban tartózkodóknak – a csóváló evezést (védlizés) vagy csáklázást vagy más munkát végző személy kivételével – tilos állni.
2. A csónak vezetője a beszállás előtt köteles tisztázni, hogy a csónakban helyet foglaló személyek tudnak-e úszni és azok nyilatkozata, továbbá az e Szabályzat rendelkezései alapján a mentőfelszerelés elhelyezéséről, továbbá alkalmazásra való készenlétéről köteles gondoskodni.
3. Vízen levő (közlekedő vagy veszteglő) csónakban tartózkodó úszni nem tudó, valamint 14 évnél fiatalabb személy, továbbá vízi sporteszközön közlekedő minden személy köteles mentőmellényt viselni.

9. FEJEZET

EGYES TAVAKRA VONATKOZÓ RÉSZLETES SZABÁLYOK

BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

I. Kishajókra és csónakokra vonatkozó előírások

1. Kishajó és 2,5 m-nél hosszabb csónak szerkezetének és építésének meg kell felelnie a kedvtelési célú vízijárművek tervezéséről, építéséről és megfelelőségének tanúsításáról szóló jogszabályban megállapított biztonsági követelményeknek. A kishajónak, illetve a csónaknak elárasztás esetében is az engedélyezett személyi befogadóképesség alapján számított 7,5 kg/fő maradó felhajtóerővel úszóképesnek kell maradnia.

CSÓNAK KÖTELEZŐ FELSZERELÉSE

1. Csónak az alábbi alapfelszereléssel közlekedhet:
 - a) mentőmellény - a csónakban tartózkodó 16. életévüket be nem töltött személyek és úszni nem tudó felnőttek együttes számának megfelelően, de legalább 1 db,
 - b) evező - a csónakban tartózkodó személyek számának és a csónak hajtásának megfelelően, de legalább 1 db,
 - c) horgony - 1 db, a csónak horgony nélküli tömegének legalább 5%-ával egyenlő tömegű horgony (a horgony a mederhez történő ideiglenes rögzítésre alkalmas, más számára veszélytelen kialakítású eszközzel, tárggyal helyettesíthető),
 - d) kikötésre és horgonyzásra alkalmas, és megfelelő állapotú kötél vagy lánc - legalább 10 fm,
 - e) legalább 1 liter űrméretű vízmerő eszköz - 1 db,
 - f) egy elektromos üzemű, fehér fényű, szükség szerinti irányba fordítható fényforrás, amivel a csónakos a közeledő vízijárműnek jelezni tud; a biztonságos üzemelés feltétele tartalék izzó megléte vagy olyan fényforrás, amelyben több, egymástól függetlenül működőképés izzó vagy világító dióda (LED) van, továbbá tartalék áramforrás megléte a napnyugtától napkeltéig terjedő időszakban,
 - g) a csónak üzemben tartójának nevét és lakcímét (telephelyét) tartalmazó - a csónaktesten tartósan rögzített - tábla,

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A Vb vizsgálata során első és egyik legfontosabb megállapítása, hogy a csónak felszereltségénél fogva víziközeledésre (horgászatra) alkalmatlan volt. A csónakban egyetlen előírt felszerelési tárgy sem volt.

A csónakot alkalmilag vették „kölcson”, így érthető, hogy az üres volt.

A vízbe fulladt horgász véralkohol vizsgálatának laboratóriumi eredménye közepesen ittas állapotot feltételez a baleset időpontjára. Az életben maradt horgász meghallgatásakor elmondta, hogy a horgászat előtt már ittak, és horgászat közben is fogyasztottak bort.

A horgászat során a csónakban felállt az egyik horgász - aki az esetben életét veszttette - amikor úgy érezte, hogy kapása van, amivel elősegítette a csónak súlypontjának megemelkedését. Ezen túlmenően a csónak megbillenésének kockázatát növelhette a horgász esetlegesen bizonytalan álló helyzete.

A csónakból kiesett esett horgász megkapaszkodott a csónak szélében és vissza akart mászni oda, aminek következtében a társa is a vízbe esett. A célra vezető megoldás ebben az esetben az lett volna, ha a vízben maradv megkapaszkodik a csónak szélében, társa pedig kivez a partra.

A visszamászás művelete ennél a méretű és kialakítású csónaknál rendkívüli tapasztalatot, lélekjelenlést, gyakorlatot, együttműködést, valamint fizikai erőnlétet igényel. Vélhetően a szerencsétlenül járt horgász egyik feltételnek sem felelt meg.

Amikor a visszamászás műveletét megkezdtek, akkor a csónakban lévő személy ösztönösen a csónak azon szélére helyezkedett, ahol a vízben lévő horgász vissza akart mászni a csónakba. A két személy egy oldalon történő elhelyezkedése már olyan mértékű dőlést eredményezett, amittől a csónak felborult.

A boncolási jegyzőkönyvben szerepel, hogy az elhunyt horgász szívkoszorú erei jelentős mértékben elmeszesedtek. Ez okozhat olyan tünetet, hogy a hirtelen fizikai terhelést a beteg kevésbé bírja, mint egészséges társai. Vélhetően néhány méter úszás után a vízbeesett horgász teljesen kifulladt és emiatt elmerült a kis tóban.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- Az érintett személyek alkoholt fogyasztottak, ami csökkentette mindkettőjük reakció képességét, egyensúly érzékét.
- A csónakból horgászás tapasztalatával nem rendelkeztek a horgászó személyek.
- Ha az életét veszttett személy megkapaszkodik a felborult csónakban, akkor nagy valószínűséggel nem következik be a súlyos víziközeledési baleset.
- Az életét veszttett személy egészségi állapota nem tett lehetővé tartós erőfeszítést a meneküléshez.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vizsgálóbizottság a szakmai vizsgálat során azt tapasztalta, hogy az eseményben érintett tó partján lévő figyelmeztető táblán a szöveg olvashatatlan.

A KBSZ azt javasolja Csárdaszállás Önkormányzatának, hogy intézkedjék a tó tulajdonosánál a figyelmeztető tábla szövegének jól láthatóvá tételéről.

Az intézkedéstől a Vb azt várja, hogy egyértelműen jelezve legyen, miszerint a tó körül idegeneknek tartózkodni, illetve abban fürdeni tilos.

5. MELLÉKLETEK

- Meghatározások és rövidítések
- Fényképfelvételek

Budapest, 2012. november 22.

Wimmer Gábor
Vb vezetője

Sárkány Gábor
Vb tagja

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-, a 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)
Vb	Vizsgálóbizottság

1. sz. kép



Az olvashatatlan figyelmeztető tábla

A táblán korábban az állt, hogy a tó körüli területen tartózkodni és a tóban fürdeni tilos

2. sz. kép



A kis mesterséges tó, ahol a baleset történt

3. sz. kép



A balesetben érintett kis alumínium csónak