



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET**

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2012-011-6**

**NAGYON SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Tiszadob, Holt-Tisza-ág**

**2012. március 15.**

**horgászladik**

**nyilvántartásra nem kötelezett horgász csónak**

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a víziközlekedési 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 víziközlekedési balesetek és víziközlekedési események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 77/2011. (XII. 21) NFM 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 nagyon súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a súlyos víziközlekedési baleseteket és víziközlekedési 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 meghívott szervezetek nem képviseltették magukat.

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>		nagyon súlyos víziközlekedési baleset
<b>Vízi jármű</b>	<b>gyártója</b>	ismeretlen
	<b>típusa</b>	horgászladik
	<b>lobogója</b>	-
	<b>lajstromjele</b>	nyilvántartásra nem kötelezett
	<b>gyári száma</b>	-
	<b>tulajdonosa</b>	magánszemély
	<b>üzembentartója</b>	ua.
	<b>bérlője</b>	-
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2012. március 15. 03-04 óra között
	<b>helye</b>	Tiszadob, Holt-Tisza-ág „Falusi-Tisza”
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	1
	<b>súlyos sérültek száma</b>	0
<b>Vízi jármű rongálódásának mértéke</b>		nem rongálódott
<b>Lajstromozó állam</b>		nyilvántartásra nem kötelezett
<b>Lajstromozó hatóság</b>		-
<b>Gyártást felügyelő hatóság</b>		-
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		<b>KBSZ</b>

### Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012. március 26-án 08 óra 30 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

### Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a nagyon súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2012. március 26-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárkány Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

### Az eseményszűnet áttekintése

A nagyon súlyos víziközlekedési balesetet 12 nappal az esemény bekövetkezése után jelentették be, ezért a Vb csak a később ment a helyszínre, ahol meghallgatta az életben maradt horgászt és a helyszínen fényképfelvételeket készített. A Nyíregyházi Rendőrfőkapitányság által készített dokumentumokat a Vb másolatban beszerezte.

### Az eset rövid áttekintése

A két halász, apa és fia 2012. március 15-én Tiszadob külterületén elhelyezkedő Tisza holtágában (un. „Falusi-Tisza”) mentek egy korábban lerakott halászhálót megnézni és abból a halat kiemelni. Az apa evezett és a fia ült elöl a csónakban. A holt-Tiszaágban eveztek a falu felől a túloldal felé kb. 80 métert, amikor elérték a hálót megjelölő karót. A halászhálóban egy nagyméretű, 50-60 kg-os busa volt. A háló felhúzása közben a csónak erősen billegni kezdett, megdőlt, hátsó része megtelt vízzel. A csónak elsüllyedt és felborult, mindkét horgász a vízbe esett. A fiatalabbik horgász ki tudott úszni a szigeti oldalra, de az édesapa elmerült a vízben. A partra jutott horgász, vizesen a holtágot megkerülve indult segítségért. Otthon édesanyjának mesélte el a történetet és eztán értesítették a rendőrséget. A Tiszavasvári Rendőrfőkapitányság értesítette a Tiszadobi Önkéntes Tűzoltókat és később megérkeztek a Kelet-

magyarországi Speciális Mentő Egyesület tagjai is. A holttestet a speciális mentők búvárai találták meg 2012. március 15-én 12 óra 30 perckor a felborult csónaktól mintegy 10 m-re.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

A két halász, apa és fia 2012. március 15-én Tiszadob külterületén elhelyezkedő Tisza holtágában (un. „Falusi-Tisza”) mentek egy korábban lerakott halászhálót megnézni és abból a halat kiemelni. A 22 éves fiú eredetileg nem akart az édesapjával menni a halászatra, de többszöri elutasítás után végül még is vele tartott, mert édesapja egészségi állapotát nem ítélte jónak.

A parton egy, a fiú előtt ismeretlen tulajdonú fa ladikba ültek be, amiről az apa azt mondta, hogy egy barátjától kapta kölcsön. Ezzel a csónakkal indultak a Holt-Tisza-ág túlsó partja felé, ahol a hálót vélték. A hálót jelző karót meg is találták és elkezdték felszedni a hálót, amiben egy nagyméretű, kb. 50-60 kg-os (busa) hal volt. A csónak – a túlélő elmondása szerint – ekkor billegni kezdett, jobb oldalának hátsó része erősen megdőlt, befolyt a víz és süllyedni kezdett, majd felborult. Mindketten a vízbe estek és a csónak mellett bukkantak fel.

Az apa nem tudott jól úszni, többször elmerült, de a fia háromszor is felhúzta a víz alól, és arra ösztönözte, hogy ússzanak a közeli part felé. A fiú is elkezdett fáradni és gyakorlatilag szintén fuldoklott. Láta, hogy édesapja ismét elmerül, így negyedszer is megpróbálta felhúzni apját a víz alól, ami azonban már nem sikerült. Kiúszott a közeli, kb. 4-6 m-re lévő partra, ahonnan még kereste édesapját, de miután nem találta, vizesen, a szigetet megkerülve hazaindult. Otthon édesanyjának elmesélte a történeteket és ezután értesítették a rendőrséget.

A Tiszavasvári Rendőrkapitányság értesítette a Tiszadobi Önkéntes Tűzoltókat és a Kelet-magyarországi Speciális Mentő Egyesületet, amelynek a bűvárai találták meg a vízbe fulladt személyt másnap 12 óra 30 perckor. Az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat megállapítása szerint a halász halála tartós vízalámerülés, agyi oxigénhiányos állapot, keringési elégtelenség miatt következett be.

A fa ladik felborulva lebegett a víz színén.

### A vízi jármű vezetője

<b>Kora, neme, állampolgársága</b>		56 éves, férfi, magyar
<b>Szakmai képesítése</b>	<b>Képesítés érvényessége</b>	nem előírás
	<b>Egészségügyi alkalmasság</b>	nem előírás

### A csónak adatai

<b>Gyártás helye</b>	ismeretlen
<b>Gyártás éve</b>	ismeretlen
<b>Hossza</b>	5 m
<b>Szélessége</b>	1,3 m
<b>Merülése terhelés nélkül</b>	0,07 m
<b>Befogadóképessége max.</b>	5 fő

### A csónak terhelési adatai

<b>Üres tömeg</b>	130 kg
<b>Személyek tömege</b>	150 kg
<b>Rakomány tömege</b>	-
<b>Összesen</b>	280 kg
<b>Teljes vízkiszorítás (5 fő maximális befogadóképességgel számolva)</b>	505 kg

<b>Megengedett legnagyobb merülés</b>	0,18 m
<b>Merülés a baleset idején</b>	nem ismert

**Az esettel kapcsolatos jogszabályok:**

Az 57/2011. (XI. 22.) a víziközlekedés rendjéről szóló NFM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzatnak az esetre vonatkozó pontjai.

**II. RÉSZ, 4. FEJEZET**

**KÜLÖNLEGES SZABÁLYOK**

**4.07 cikk – A csónak és a vízi sporteszköz használata**

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.

**II-2. melléklet**

**CSÓNAK KÖTELEZŐ FELSZERELÉSE**

1. Csónak az alábbi alapfelszereléssel közlekedhet:
  - a) mentőmellény - a csónakban tartózkodó kiskorúak 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) fehér kézi villamos jelzőlámpa tartalék izzóval és tartalék elemmel - 1 db,
  - g) a csónak üzemben tartójának nevét és lakcímét (telephelyét) tartalmazó - a csónaktesten tartósan rögzített - tábla,

## 2. ELEMZÉS

A csónak, amit a két halász kölcsönkapott egy ismerősüktől, hajózásra alkalmatlan volt, mert a kötelező felszerelésekből csak 1 db evezőt helyettesítő fa lambéria volt a csónakban. Az adott csónak vezetése engedélyhez nem kötött.

A két halász a hal kiemelésénél a csónak jobb oldali hátsó részénél helyezkedett el. Amikor a csónak a billegés következtében erősen megdőlt, a víz a tartózkodási helyüknél, a csónak hátsó perménél folyt be. Miután a csónak far része megtelt vízzel, a csónak felborult, és a két halász a vízbe esett.

Az eset idején enyhe északi szél fúj, a szél sebessége 4,5-5 m/s volt, a levegő hőmérséklete 6,5-7 °C, a víz hőfoka 7,5 °C volt. A vízmélység az esemény helyszínén 4 m volt. Az eset éjszaka, természetes, gyenge látási viszonyok mellett következett be. A két halász vastag, télies ruházatban volt, amely – különösen ha átvizesedik - megnehezíti az úszást. Mivel a halászok egyike sem volt jó úszó, a túlélésre valószínűleg nagyobb esélyt adott volna, ha megkapaszkodnak a felborult és a víz felszínén lebegő csónakba, és így próbálnak a partra kijutni. A mentőmellény viselése is javította volna a túlélés esélyét. A mentőegységek értesítése az esetet követően annyi idővel történt, hogy gyakorlatilag nem volt esély a vízben lévő személy kimentésére.

Az eset okaként a Vb azt feltételezi, hogy a halászok a háló kiemelését helytelen módon – nagy valószínűséggel a csónakot túlságosan egy oldalra terhelve – végezték.

## 3. KÖVETKEZTETÉSEK

A csónakban a kötelező felszerelések közül csak 1 db evezőt helyettesítő kb. 1,3 m hosszú, 12 cm szélességű fa lambéria volt.

A halászok a háló kiemeléskor helytelenül jártak el.

A halászok nem viseltek mentőmellényt, télies ruházatuk átvizesedve akadályozta a mozgásukat.

Habár a csónak felborulva a víz felszínén maradt, nem abba kapaszkodva – az úszást megkönnyítve - próbáltak kijutni a partra.

#### **4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS**

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

#### **5. MELLÉKLETEK**

1. Meghatározások és Rövidítések
2. Fénykép a balesetben részes ladikról

Budapest, 2013. március 6.

---

Sárkány Gábor  
Vb tagja

---

Sárközi szilárd  
Vb tagja

---

Wimmer Gábor  
Vb vezetője



## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
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
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság



1. sz. fénykép: A balesetben érintett (ladik) csónak