



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET**

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2012-012-6**

### **NAGYON SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Mezőkövesd Cene bányató  
2012. március 17.**

**Nyilvántartásra nem kötelezett 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 azokat a 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.

## 1. AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>		nagyon súlyos víziközlekedési baleset
<b>Vízi jármű</b>	<b>gyártója</b>	ismeretlen
	<b>típusa</b>	nyilvántartásra nem kötelezett csónak
	<b>lobogója</b>	-
	<b>lajstromjele</b>	nincs
	<b>gyári száma</b>	-
	<b>tulajdonosa</b>	magánszemély
	<b>üzembentartója</b>	magánszemély
	<b>bérlője</b>	nincs
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2012.03.17. 19:00
	<b>helye</b>	Mezőkövesd Cene bányató
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	1 fő
	<b>súlyos sérültek száma</b>	-
<b>Vízi jármű rongálódásának mértéke</b>		nem sérült
<b>Lajstromozó állam</b>		-
<b>Lajstromozó hatóság</b>		lajstromozásra nem kötelezett
<b>Gyártást felügyelő hatóság</b>		Nem ismert
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		<b>KBSZ</b>

### Vizsgálóbizottság

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

vezetője	Kiss László	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló

### Az eseményvizsgálat áttekintése

Az eseményt csak a nagyon súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezése utáni héten jelentették be a Szervezetünkhöz. A Vb a szakmai vizsgálatot a túlélő személy és a társaság többi tagjainak a meghallgatása alapján végezte el.

### Az eset rövid áttekintése

A Mezőkövesd külterületén a Cene bányatóban lévő egyik szigeten sátorozott egy öt főből álló baráti társaság. Az időt halfogással illetve italozással töltötték. Március 17-én kb. 18 órakor a társaság két tagja csónakba ült és az általuk korábban a tóban elhelyezett halászháléhoz eveztek, hogy meggyőződjenek róla, van-e benne hal. Mivel a háló össze volt gabalyodva ezért úgy döntöttek, hogy nem szedik fel, hanem visszaeveznek a szigetre. Röviddel ezután a csónak felborult és a benne tartózkodó két személy a vízbe esett, és az egyikük a vízbe fulladt.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Egy öt főből álló baráti társaság egy kölcsönbe kapott, nyilvántartásba vételre nem kötelezett, műanyag építésű, négy személy befogadására alkalmas evezős csónakkal Mezőkövesd külterületén lévő Cene bányatóban lévő két sziget közül a nagyobbikon tervezte a hétvégét eltölteni.

A Cene tó állóvíz, külső vízbefolyás nincs. A tó vízfelülete kb. 10 ha. A tó felületének kb. 1/3 része nádasokkal borított.

A meghallgatott személyek elmondása szerint a társaság tagjai horgászattal, halászáttal töltötték a hosszú hétvégét. A tragikus esemény napján – március 17-én – este kb. 18 órakor a társaság két tagja csónakkal elindult megnézni az általuk már két nappal korábban a tóban elhelyezett halászhálót. A túlélő személy elmondása szerint egész nap folyamatosan fogyasztottak szeszes italt. Bár tudomása volt arról, hogy a társa nem tud úszni, ennek ellenére bízott benne, hogy nem lesz semmi baj, hiszen korábban már többször eveztek együtt különböző tavakon és a Tiszán is.

A csónak végében ült a későbbiek során vízbe fulladt személy és ő volt az aki evezett. A csónak közepén foglalt helyet a balesetet túlélő személy. A halászháló attól a szigettől ahol a társaság sátorozott kb. 20-30 m-re volt a tóban elhelyezve. A háléhoz érve a csónakban ülő személyek azt tapasztalták, hogy az össze van gabalyodva, ezért nem szedték fel. Ezután a sziget felé vették az útirányt, de néhány pillanat múlva a csónak hirtelen balra dőlve felborult, és a benne ülő két személy a vízbe esett. A vízbe esett személyek a felborult csónakba kapaszkodtak.

A túlélő személy elmondása szerint felmászott a felborult csónakra és kézzel evezett, míg a társát arra bízta, hogy kapaszkodjon a csónakba és lábbal segítse annak előre haladását. Elmondása szerint a felborult csónak nagyon imbolygott a vízen. Mivel a város fényeit látták, ezért annak irányába próbáltak haladni. A sziget felé azért sem akartak visszamenni, mert a felborult csónakba kapaszkodva egy náddal benőtt területen kellett volna átmenniük, amit lehetetlennek vélték. A felborult vízijárművel nagyon lassan haladtak a hideg (8 °C) vízben, amiben kb. 35-40 percet tartózkodtak.

Amikor már kb. 5 m-re megközelítették a partot, akkor a csónak végébe kapaszkodó személy eltűnt a vízben. A megmenekült személy miután kiúszott a partra egy ideig szólított a társát, de mivel választ nem kapott, a város felé indult segítséget kérni. A legközelebbi utcában egy házaspárt kért meg, hogy értesítsék a hatóságokat a balesetről. A vízbe fulladt személyt a helyszínre 22 óra 10 perckor kikerkező Neptun Speciális Mentőcsoport búvára találta meg, és hozta a partra 23 óra 57 perckor. A holttest feltalálásának a helyén a vízmélység 4 m volt.

### 1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0

Nem sérült	0	1	
------------	---	---	--

### 1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A baleset során a csónak 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		45, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	A kategóriára nem szükséges
	Egészségügyi alkalmasság	A kategóriára nem szükséges
	Egyéb szakmai bizonyítvány	A kategóriára nem szükséges

#### 1.5.2 Az üzemvezető

Az adott kategóriára nem szükséges és nem is volt.

### 1.6 A csónak adatai

Hossza: 4,0 m Szélessége:1,5 m Oldalmagassága:0,45 m

#### 1.6.1 A vízi jármű motorjának adatai

Motor nem volt a csónakon. A csónak haladását evezővel biztosították.

#### 1.6.2 A meghibásodott berendezés adatai

Nem hibásodott meg berendezés.

#### 1.6.3 A vízi jármű terhelési adatai

A csónak terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

### 1.7 Meteorológiai adatok

A baleset bekövetkezésének idején a helyszínen gyenge légmozgás tiszta égbolt volt. A léghőmérséklet kb. 16 °C. A látási viszonyok jók voltak, de a baleset naplemente után bő 1 órával történt, majdnem teljes sötétségben. ( A Hold sem volt az égen, így a holdfény sem javított a látási viszonyokon.)

### 1.8-1.12 Pontok (Navigációs berendezések, Összeköttetés, Kikötői adatok

#### Adatrögzítők, A roncsra vonatkozó adatok)

Adatai az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással részletezésük az eseményvizsgálat szempontjából nem szükséges.

## **1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai**

### **Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat**

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra került sor, mely megállapította, hogy a nagyon súlyos víziközlekedési baleset áldozatának halálát vízbefulladás okozta.

Az elhunyt személy véralkohol vizsgálata 2.05 ezreléket mutatott, mely közepes fokú alkoholos befolyásoltságnak felel meg.

## **1.14 Tűz**

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

## **1.15 A túlélés lehetősége**

Az eset során közvetlen életveszély alakult ki, amely egy személy halálához vezetett. A csónakban tartózkodó személyek nem viseltek mentőmellényt, pedig annak viselése az úszni nem tudó személynek kötelező lett volna.

## **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 csónak a felszerelését illetően hajózásra alkalmatlan volt, mert a víziközlekedés rendjéről szóló 77/2011.(XI.22) NFM rendelet előírásait a csónak vezetője nem tartotta be.

## **1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek**

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

## 2. ELEMZÉS

A Vb a vizsgálat lefolytatása során arra a következtetésre jutott, hogy a nagyon súlyos víziközlekedési baleset emberi tényezőkre vezethető vissza.

A nyilvántartásba vételre nem kötelezett csónak kialakításánál fogva alkalmas volt ugyan a víziközlekedésre, de a kötelezően előírt felszerelésekből a benne tartózkodó személyek csak evezőt vittek magukkal. A csónakban tartózkodó egyik személynek - mivel nem tudott úszni – mentőmellényt kellett volna viselnie az előírásoknak megfelelően.

Mindkét személy alkoholos befolyásoltság alatt állt,- amit az elhunyt személy esetében a boncjegyzőkönyv támaszt alá, - és így szálltak a csónakba.

A túlélő személy nem tudta megmondani, hogy a csónak mitől borulhatott fel. A Vb úgy vélelmezi, hogy a halászháló kiemelése során mindkét személy a csónak ugyanazon oldalán tartózkodott és ennek következtében borulhatott fel a vízijármű.

### 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről

#### II. RÉSZ

#### MAGYARORSZÁG TERÜLETÉN LEVŐ BELVÍZI UTAKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ RENDELKEZÉSEK

#### A. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

#### 1. FEJEZET

#### ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1.02 cikk – A vízijármű vezetője és az úszómű felügyeletéért felelős személy  
(....)

1. Csónakot és nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszközt, ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 2. és 3. bekezdésben foglalt kivétellel – az vezethet, aki
  - a) a 14. életévét – gépi hajtású vízijármű esetében 17. életévét – betöltötte,
  - b) úszni tud,
  - c) a vezetésben kellő gyakorlattal rendelkezik, és
  - d) ismeri az e Szabályzat rendelkezéseit, valamint az igénybe vett vízterület sajátosságait.
 (....)

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 szeszes ital fogyasztásából származó alkohol vagy más hasonlóan ható szer (például kábítószer, gyógyszer, ezek kombinációja)
 (....)

#### II. Rész 4. Fejezet

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.

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.

## II.RÉSZ

II.- 2 melléklet

### 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 működőképes 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,

## 3. KÖVETKEZTETÉSEK

### 3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy a nagyon súlyos víziközlekedési baleset emberi tényezőkre vezethető vissza.

A csónakban ülő úszni nem tudó személy számára nem állt rendelkezésre mentőmellény és ez a tény döntően hozzájárult a halálos baleset bekövetkezéséhez.

### 3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A csónak mindkét tagja közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt állt, következképpen a mozgáskoordinációjuk, helyzetfelismerésük, ill. reflexeik jelentősen lelassultak, így a hideg vízbe esés után a túlélési esély az úszni nem tudó személy számára minimálisra csökkent.



#### **4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS**

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

#### **5. MELLÉKLETEK**

1.sz. Melléklet Meghatározások és rövidítések

Budapest, 2013.február „28 „

---

Kiss László  
Vb vezetője

---

Wimmer Gábor  
Vb tagja



1.ábra A Mezőkövesd külterületén lévő Cene bányató



2.ábra A balesetet szenvedett csónak.

## 1. sz. Melléklet

### MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

fkm	Folyamkilométer
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
ha	Hektár
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
ms.	motoros
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság