



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET**

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2012-050-6  
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Tisza 242 fkm, Csongrád  
2012. szeptember 09.**

**kisgéphajó  
H-28428-11**

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 súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási 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-tervezet 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.

A 2014. április 23-ra meghirdetett záró megbeszélésen a meghívottak nem képviseltették magukat:

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>		súlyos víziközlekedési baleset
<b>Vízi jármű</b>	<b>gyártója</b>	ismeretlen
	<b>típusa</b>	Sea Pro Centra Royale 196
	<b>lobogója</b>	magyar
	<b>lajstromjele</b>	H-28428-11
	<b>gyári száma</b>	-
	<b>tulajdonosa</b>	magányszemély
	<b>üzembentartója</b>	magányszemély, ua.
	<b>bérlője</b>	-
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2012. szeptember 09. 13:20 óra
	<b>helye</b>	Tisza 242 fkm Csongrád vízterülete
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	1 fő, férfi
	<b>súlyos sérültek száma</b>	súlyos sérült 1 fő, könnyebb sérült 3 fő
<b>Vízi jármű rongálódásának mértéke</b>		hajótest karcoldása, hajócsavar él felverődés, a vezetőülés kiszakadt
<b>Lajstromozó állam</b>		Magyarország
<b>Lajstromozó hatóság</b>		NKH
<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. szeptember 09-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárkány Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Dr. Máté Róbert	pszichiáter eseti szakértő
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

### Az eseményszemle áttekintése

A Vb 2012. szeptember 12-én helyszíni szemlét tartott, amelynek során fényképfelvételeket készített. A későbbiekben meghallgatta a kisközpont azon utasait, akik nyilatkozni kívántak.

A Vb a boncolási jegyzőkönyvet, a helyszíni szemle és halottszemle jegyzőkönyvét a Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányságtól bekérte és azt másolatban megkapta.

A rendőrség által a vizsgálat idejére lefoglalt kisközpontot 2012. szeptember 12-én a Vb átvizsgálta, arról fényképfelvételeket készített.

A vizsgálatához a Vb felhasználta az orvos pszichológus szakreferens jelentését is.

### Az eset rövid áttekintése

Az öt főből álló társaság 2012. szeptember 9-én a Tisza csongrádi térségében egy kisközponttal kiránduláson vett részt. A kisközpont vezetője - és egyben tulajdonosa -, az út kezdetén rosszul lett a kormányánál, a kormányra borult és a kisközpont a 242-es fkm-nél hegyes szögben a bal partra kifutott. A hajó vezetője és az utasok egy kivétellel kiestek a hajóból. A hajó vezetője életét veszítette, a négy utas közül egy fő súlyosan, három utas pedig könnyebben megsérült. A jobb partra kiérkező mentősöket egy állampolgár a saját motorcsónakjával átvitte a bal partba, ahol kb. 50 percig próbálták újraéleszteni a hajóvezetőt, de az nem járt eredménnyel.

A Vb biztonsági ajánlás kiadására nem tesz javaslatot.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

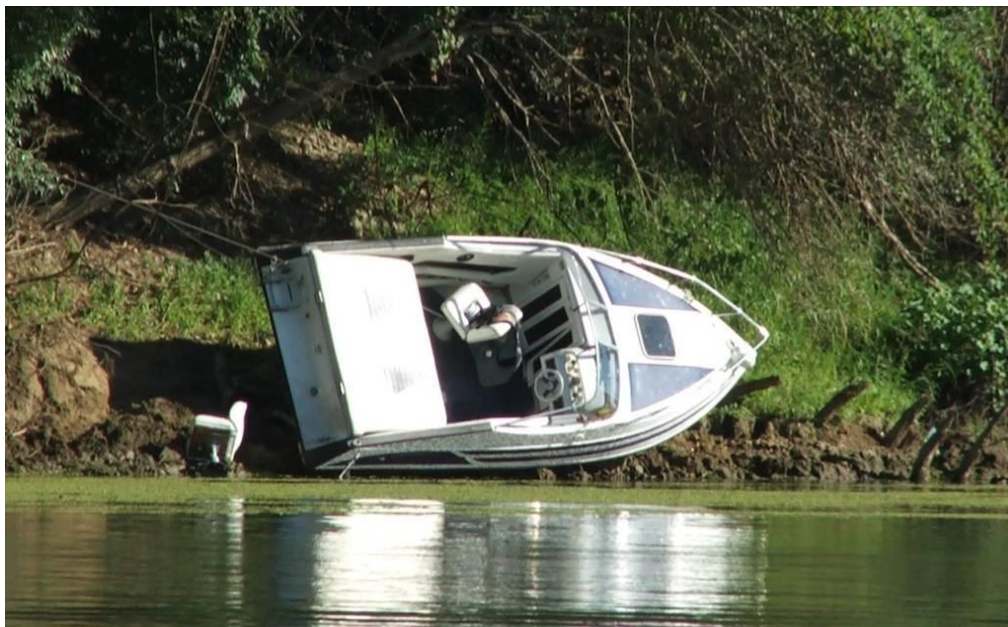
Az öt főből álló társaság 2012. szeptember 9-én a csongrádi üdülőtelephez tartozó vízterületről déltájban indult hajóval kirándulásra. A kiscgéphajó a kikötőstégről indult lefelé a folyón Szentés irányába, az úti cél a szentesi strand volt.

A hajó vezetője, aki egyben a tulajdonosa is volt a hajónak, az egyensúly érdekében két emberrel helyet cseréltetett az indulás után kb. 100 m-el. A hajó kis idő múlva nagy sebességgel (az egyik meghallgatott utas szerint kb. 30-35 km/h sebességgel haladt), majd a hajó viszonylag éles szögben a part felé fordult és a hajó sebessége is érezhetően megnőtt. A hajó utasai először azt hitték, hogy a kiscgéphajó vezetője látványos manőverre készül. Az egyik utas kétszer is hangosan rákiáltott a vezetőre, a nevéen szólította, de az nem reagált. Mindeközben a hajó közel 45 °-os szögben a közeledett a parthoz, majd ennél is élesebb szögben futott ki a partra. Az eset 13:20 óra körüli időben történt.

Az egyik meghallgatott utas szerint a hajó a partot érés után felrepült a levegőbe, majd becsapódott a meredek part szélére, közvetlenül a víz mellett. Az utasok egy kivételével kiestek a hajóból. Az utasok különböző kisebb-nagyobb sérüléseket szenvedtek; egy fő súlyosabban, három fő pedig könnyebben sérült. Egy, az eset idején a parton tartózkodó szemtanú szerint az egyik női utas „kb. 20 m-t repült előrefelé a parton, egy másik utas fejével előre szintén berepült a közelben lévő erdős területre”.

A hajó vezetője is kiesett a hajóból.

Az esethez kihívott mentősök az esemény helyszínével szemben, a folyó jobb partjára érkeztek meg. A túlpartra egy ott tartózkodó magánszemély motoros csónakjával jutottak át a sérültekhez. A hajóvezető újralesztésével több mint egy óráig próbálkoztak, de az nem járt eredménnyel.



A kiscgéphajó helyzete a baleset után



**A kisgéphajó helyzete a baleset után**

A meghallgatottak elmondása szerint a hajó vezetője aznap déli 12 óra előtt jet-skivel is közlekedett, mely szintén az ő tulajdona volt. A hajó vezetőjének jet-skizés közben volt egy kisebb rosszul léte, levegőhiányra panaszkodott, fáradtnak érezte magát, és emiatt a jet-skizést abba is hagyta, rövid időre lepihent. Ezután már jobban érezte magát és egy kisebb társaságot invitált a kisgéphajóba.

A hajó vezetőjének előző nap délutánján tartották a születésnapját és ekkor egy nagyobb létszámú ismerős társaság gyűlt össze a hajótulajdonos üdülőjében. Ezen az összejövetelen az elmondottak szerint mindenki fogyasztott alkoholt. Az egyik meghallgatott szerint a hajó tulajdonosa is ivott némi alkoholt. Elmondása szerint a férfi már azon az estén sem volt olyan vidám, jó kedélyű, mint amilyen általában szokott lenni.



**A kiszakadt vezetőülés**



**A sérült hajócsavar**

## 1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	1	0
Könnyű	0	3	0
Nem sérült	0	0	

## 1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A kiscgéphajó úszóképes maradt, felületi karcoldások, bemaródások, apróbb sérülések keletkeztek a hajótesten és egy hajócsavar szárny sérült, amikor az altalajba ágyazódott. Az elől lévő fényszóró letört állapotban volt. Az első két ülés közül a vezető ülés kiszakadt a helyéről. A nemzeti lobogó a tartó szerkezettel együtt a hajó mellett a vízben volt található.

## 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		52 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	magyarországi folyók, tavak, csatornák
	Egészségügyi alkalmasság	2015. július 08.

## 1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	ismeretlen
Gyártás éve	ismeretlen
Utás befogadó képessége	6 fő
Hossza	5,79 m
Szélessége	2,44 m
Szabadoldal magassága	0,55 m
Merülése	0,42 m
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2015. július 08.

### 1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	Nem előírás
-------------------------------------	-------------

### 1.6.2 A vízi jármű főmotor adatai

Gyártás éve	ismeretlen
Gyártó	Mercruiser
Típus	Mercruiser 4,3 L MPI
Motorszám	F 128086
Teljesítmény	118 kW

Üzemidő	nem ismert
---------	------------

### 1.6.3 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	550 kg
Üzemanyag tömege	70 kg
Rakomány tömege	400 kg
Összesen	1 020 kg
Teljes vízkiszorítás	1 100 kg
Megengedett legnagyobb merülés	0,42 m
Merülés a baleset idején	nem ismert

Az úszólétesítmény 6 főre volt vizsgáztatva. A hajón tartózkodók létszáma 5 fő volt.

## 1.7 Meteorológiai adatok

- A vízállás a csongrádi vízmércén: - 159 cm
- A látási viszonyok: nappali jó látási viszonyok, napos, derült idő
- Levegő hőmérséklet: 29 °C
- Vízhőfok: 22 °C, vízsebesség: 1,5 km/h

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

## 1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések a kishajón nem voltak.

## 1.9 Összeköttetés

Kommunikációs berendezések a kishajón nem voltak.

## 1.10 Kikötői adatok

A kikötő paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

## 1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

## 1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A kis mértékben sérült kishajót az illetékes rendőrhatalóság a vizsgálat befejezéséig lefoglalta.

## 1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

### Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra került sor, amely megállapította, hogy a hajó vezetője nem az ütközés következtében keletkezett sérülésektől halt meg. A jelentés szerint a hajóvezető halálának közvetlen oka heveny szívelégtelenség volt. Alapbetegségeként a bal koszorúér körbefutó ágának meszes szűkülete került meghatározásra. A hajó vezetője az eset idején nem állt alkoholos

befolyásoltság alatt, de szervezetéből kimutatható volt alkohol, altató-nyugtató hatású, illetve lehangoltság kezelésére használt kedélyjavító szer maradványa.

A KBSZ által felkért orvosszakértő véleménye szerint: a koszorúér szűkület, az elhunyt túlsúlya, krónikus betegsége, az altató-nyugtató hatású, és a lehangoltság kezelésére használt szerek, valamint ezek és a korábban fogyasztott alkohol kölcsönhatása okozhatott olyan hirtelen rosszulletet, heveny szívelégtelenséget, amely kiválthatta a hajóvezető cselekvőképességének megváltozását, eszméletvesztését, majd halálát.

Az elhunyt hozzátartozói a Vb-nek nem szolgáltatottak információt a hajóvezető egészségi állapotáról és az őt kezelő orvos személyéről, így a Vb nem rendelkezik az általános egészségügyi állapotával kapcsolatosan az esettel összefüggésbe hozható további információkkal.

## **1.14 Tűz**

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

## **1.15 A túlélés lehetősége**

A súlyos víziközlekedési baleset során egy fő életét veszítette, de nem a baleset következtében halt meg. A balesetben további négy utas személyi sérülést szenvedett. Ebből egy fő súlyos, három fő könnyebb sérülést szenvedett. A hajó vezetője rosszul lett eszméletét elvesztette és a baleset emiatt következett be. A hajó vezetőjének újraélesztése eredménytelen maradt.

A mentőket az eset egyik, a parton tartózkodó szemtanúja értesítette. A mentő – a gyorsabb kivonulás érdekében - az eset helyszínével szemközti partoldalra érkezett, a mentősöket egy, ott tartózkodó horgász szállította át motorcsónakjával a sérültekhez. A hajóvezető újraélesztésével, több mint egy órát próbálkoztak, de az nem járt eredménnyel.

A gépkocsizó járőr 13:50 órakor ért a helyszínre, a hajóvezető újraélesztése akkor már folyamatban volt.

A hajó vezetője a dél körüli rosszullete miatt nem fordult orvoshoz.

A KBSZ orvos szakértőjének szakvéleménye szerint az elhunyt szervezetében talált gyógyszerszármazékokkal történő kezelés időtartama alatt tilos az alkoholfogyasztás.

## **1.16 Próbák és kísérletek**

Próbákat, 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**

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

Az utasok közül többen nem kívántak nyilatkozni a Vb-nek az esemény lefolyásáról.



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

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

## 2. ELEMZÉS

A kisgéphajó vezetője érvényes kedvtelési célú hajóvezetői engedéllyel vezette a hajót, és a kisgéphajó üzemképességi okmánya is érvényes volt. A vízterület sajátosságait ismerte, mert már évek óta ezen a területen közlekedett kisgéphajójával.

Mivel a hajón tartózkodó vendégek nem számoltak be semmilyen olyan körülményről, amely alapján műszaki vagy navigációs okból következhetett volna be a baleset, így a Vb azt feltételezi, hogy a hajó a hajóvezető rosszulléte, eszméletvesztése vagy esetleges halála miatt közlekedett irányítatlanul és futott ki a partra.

Az elmondások szerint az esemény olyan rövid idő alatt játszódott le, hogy az utasoknak idejük sem lett volna próbálkozni a kisgéphajó vezetésébe történő beavatkozással.

A Vb arra vonatkozóan nem rendelkezik információval, hogy a hajó vezetője tisztában volt-e szívbetegségével, annak fokával, illetve, hogy milyen okból szedett olyan gyógyszereket, amelyek maradványai a szervezetében fellelhetők voltak.

A hajó vezetőjének orvosi engedélye 2015. július 8-ig volt érvényes. Az általános gyakorlat szerint a kedvtelési célú kisgéphajó vezetői engedélyek időszakos orvosi meghosszabbításánál az alábbi egyszerű vizsgálatok elvégzésére kerül sor: vérnyomásmérés, szív- és tüdővizsgálat fonendoszkópos meghallgatással, látásvizsgálat, egyensúlyvizsgálat, vizeletvizsgálat. Amennyiben ezek eredményeiből nem gyanít semmi rendellenességet az orvos, akkor további vizsgálatok nem szükségesek.

A kedvtelési célú hajóvezetői engedélyek meghosszabbítását a családorvos vagy a munkahelyi egészségügyi szolgálat végezheti el. Amennyiben a kiállító orvost nem tájékoztatja az érintett személy meglévő alapbetegségéről – vagy tudatosan, vagy mert maga sem tud róla -, úgy a fenti vizsgálatok nem alkalmasak a jelen esetben is fennálló szívbetegség feltárására.

A Vb-nek nem sikerült arról információt szereznie, hogy mikor és hol került sor hajóvezetői engedélyének orvosi meghosszabbítására, de az – az elhunyt kora miatt - feltételezhetően 10 évvel a lejárat előtt, tehát 2006 körül történhetett.

### 3. KÖVETKEZTETÉSEK

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

A Vb arra a következtetésre jutott, hogy a súlyos víziközlekedési baleset azért következett be, mert hajóvezető egészségi állapota miatt elvesztette hajóvezetői képességét.

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

A Vb nem rendelkezik információval arról, hogy a hajóvezető meglévő szívbetegsége miatt milyen orvosi kezelésben részesült.

#### 3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatonövelő tényezők

A hajóvezető az esetet megelőző rosszullete miatt nem fordult orvoshoz.

A kedvtelési célú kiscgéphajó vezetői engedély meghosszabbításához szükséges jelenlegi orvosi vizsgálatok rendszere szerint jelen esetben nem lehetett kiszűrni a hajóvezető már vélhetően régebb óta meglévő alapbetegségét.

### 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2014. április „        „

---

Sárány Gábor  
Vb tagja

---

Sárányi Szilárd  
Vb tagja

---

Dr. Máté Róbert  
Vb tagja

---

Wimmer Gábor  
Vb vezetője

## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

fkm	folyamkilométer
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
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság



**A sérült hajócsavar**



**A kiszakadt vezetőlés**