



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2013-026-6

NAGYON SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Szolnok, Holt-Tisza
2013. március 2.**

**alumínium horgász 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 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 2014. június 24-re meghirdetett záró megbeszélésen a meghívottak nem kívántak részt venni.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		nagyon súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	ismeretlen
	típusa	ismeretlen
	lobogója	-
	lajstromjele	nyilvántartásra nem kötelezett
	gyári száma	nem ismert
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	ua.
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2013. március 2. 20 óra 10 perc
	helye	Holt-Tisza ág, Szolnok
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		elsüllyedt
Lajstromozó állam		nem ismert
Lajstromozó hatóság		nem ismert
Gyártást felügyelő hatóság		nem ismert
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2013. március 3-án 03 óra 10 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a nagyon súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2013. március 3-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Kiss László	mb. főosztályvezető
tagja	Lesták Mihály	baleseti helyszínelő
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológiai szakreferens

A vizsgálat ideje alatt Kiss László mb. főosztályvezető és Lesták Mihály baleseti helyszínelő kormánytisztviselői jogviszonya megszűnt, helyettük Sárkány Gábor balesetvizsgáló került a Vizsgálóbizottságba kinevezésre.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a bejelentés napján szemlét tartott, az esemény túlélőjét, valamint a csónak tulajdonosát meghallgatta. A helyszínről, valamint az indulás helyéről a Vb fényképfelvételeket készített. A csónakot állampolgári bejelentés alapján 2013. július 4-én találták meg és emelték ki a Tisza holtágából. A Vb a Szolnoki Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályától bekérte a halottszemle, valamint a boncolási jegyzőkönyv másolatát. A csónak feltalálása után a csónakról készült szemlejegyzőkönyvet és fényképeket szintén beszerezte a Vb.

A vizsgálat megállapításai alapján a Vb nem javasolja a KBSZ-nek biztonsági ajánlás kiadását.

Az eset rövid áttekintése

Két férfi 17 óra tájban találkozott egymással, és elhatározták, hogy az esti órákban halászni fognak. Amíg nem indultak el a halászhelyre, több helyen fogyasztottak különféle alkoholtartalmú italokat, majd 19 óra 30 körül indultak el a halászhely felé.

A szolnoki Holt-Tisza Szandaszőlős felé eső irányában, a 4-es úti fő elágazástól kb. egy km-re egy bárki által megközelíthető lejárát van a Holt-Tiszára. A két halász itt közelítette meg a Tisza partot. A lejáró bal oldali házába, ahol egy ismerősük lakott, bezörgettek és megkérdezték, hogy kimehetnek-e a stégre. A férfi először nem akart beleegyezni, kérésükbe, de addig kérlelték, hogy mégiscsak leengedte őket. Volt náluk egy műanyag láda különféle halászfelszerelésekkel, de azt nem mutatták meg a stég tulajdonosának és levitték magukkal a holtághoz. Ott beültek a kikötött két csónak közül az egyikbe és azzal elindultak halászni a stégről.

A csónakot nem kérték el, annak kezeléséhez, vezetéséhez kevésbé értettek, evezni is úgy evezett egyikük, hogy váltogatta az evezőt jobb majd bal oldalon. Az elindulás után, a Holt-Tisza közepe táján a műanyag ládából egyikük elővette a dobóhálót és azzal kezdtek el halászni. A háló kidobásakor mindketten a csónak azonos szélénél helyezkedtek el, a csónak először elkezdett billegni, majd felborult és elsüllyedt. Mindketten a vízbe estek és elkezdtek kiúszni a stég felé. Egyikük kijutott a partra és vízesen bezörgetett abba a házba ahol előzőleg jártak már. Elmondta, hogy beborultak és társát nem látja sehol. A ház tulajdonosa azonnal a partra sietett és nézte a vizet, a parttól 8-10 m-re látott egy sötét foltot, de nem tudta kivenni mi az. Beült egy másik csónakba és bevezett, akkor látta, hogy a másik férfit találta meg a vízben. Megpróbálta beemelni a csónakba, de ez nem sikerült, ezért a csónak mellett kivontatta a partra. Addigra megérkezett a mentő és ők segítettek kiemelni az eszméletlen férfit. Megkezdték az újraélesztést, de az nem járt eredménnyel.



A horgászcsónakról készült képek, a csónak kiemelése után

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Két férfi, régi jó ismerősök, (két barát) 17 órától együtt töltötték az időt és több helyen fogyasztottak különféle szeszes italokat. 19 óra 30 perckor elhatározták, hogy halászni mennek és elindultak egy halászhely felé, ahol korábban már halásztak, egy közös ismerősük kis stégén.

Este 20 óra előtt értek oda annak az ismerősüknek a házához, ahol halászni szerettek volna. Egyikük megkérdezte a stég tulajdonosát, hogy kimehetnek-e a stéghez. A megkérdezett először vonakodott engedélyt adni, de a kérés többszöri megismétlése után beleegyezett a stég használatába, és mégiscsak leengedte őket a stégre. Volt náluk egy műanyag láda különféle halászfelszerelésekkel, de azt nem mutatták meg a stég tulajdonosának és levitték magukkal a holtághoz. Ott beültek a kikötött két csónak közül az egyikbe és azzal elindultak halászni.



Az indulás, a baleset feltételezett helye a meghallgatás alapján, és az elsüllyedt csónak megtalálásának a helye

Beeveztek kb. a Holt-Tisza közepére, a csónak kezelésében nem volt gyakorlatuk, az evezőt úgy használta egyikük, hogy egyszer a csónak jobb, majd a bal oldalán evezett. A használt csónakot nem kérték el tulajdonosától. Amikor a holtág közepére értek, akkor egyikük a műanyag ládából elővett egy dobóhálót. A háló első dobásakor mindketten a csónak szélén álltak és a csónak megbillent, azonnal kiestek mindketten a vízbe, a csónak felborult és elsüllyedt.

Mindketten elkezdtek kiúszni a partra, a fiatalabbik férfi ki tudott úszni, az idősebbik nem ért partot. A két férfi közül az, aki kiért a partra csak akkor vette észre, hogy társa nem követi, amikor Ő már kiért. Szólongatta, nézte, hogy nem látja-e valahol, de nem jött válasz. Ezután beszaladt vizesen ahhoz a házhoz, ahol megkérdezték, hogy lemehetnek-e a stégre és ott elmondta mi történt.



A két horgász indulási helye a csónakkal

A ház tulajdonosa lesietett a partra, és keresni kezdte ő is az eltűnt férfit. A parttól 8-10 m-re látott egy sötétebb árnyat a vízen, ezért beült egy kikötött másik csónakba és oda evezett. Ott megtalálta a vízen a másik horgászt és megpróbálta a csónakba beemelni. Egyedül nem bírta, így kivontatta a partra a csónak mellett. A parton aztán már segítséggel kiemelték a férfit a vízből. Időközben megérkeztek a mentők és elkezdtek az eszméletlen férfi újraélesztését. Az újraélesztés sikerrel járt, de később ismét elvesztette az eszméletét. Az eszméletlen férfit a szolnoki Hetényi Géza Kórházba szállították. A halál beállta a kórház jelenése alapján 23 óra 45 perc 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 csónak elsüllyedt, de nem sérült meg. A csónakot a 2013. július 4-én emelték ki a Tisza holtágából.

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		50 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	nem előírás
	Egészségügyi alkalmasság	nem előírás
	Egyéb szakmai bizonyítvány	nem ismert

Az 1.5.2 az üzemvezető és az 1.5.3 a személyzet egyéb tagjai, alpontoknak az eset szempontjából nincs jelentőségük, csónakban ilyen beosztás nem létezik.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

A nyilvántartásra nem kötelezett csónak, gyártásának helye ismeretlen.

1.6.1 Az úszólétesítmény méretei

A csónak hossza	2,9 m
A csónak szélessége	1,0 m
A csónak oldalmagassága	0,45 m
A csónak merülése a baleset idején	nem ismert

Az 1.6.2 a vízijármű főmotor adatai és az 1.6.3 a meghibásodott berendezések adatai alpontoknak, az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezésük szükségtelen.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	70 kg
Üzemanyag tömege	-
Személyek tömege	160 kg
Összesen	230 kg
Teljes vízkiszorítás	230 kg
Megengedett legnagyobb merülés	0,2 m
Merülés a baleset idején	nem ismert

Az úszólétesítmény terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

- Reggel még felhős, de délelőtt 10 órától tartósan kisütött a Nap, viszont még csípős idő volt.
- Kora reggel a levegő + 2°C, a talajon pedig még komolyan fagyott akár - 3°C. Délután 16 óra körül is csak + 8°C. A baleset idején a levegő hőmérséklete + 2 °C volt.
- Élénkebb légmozgás átmenetileg csak kora délelőtt volt 9 óra körül, napközben gyenge-szélcsendes; hulló csapadék semmi. Enyhe délkeleti 3 m/s-os szél fújt esete a baleset idején.
- Víz hőfok a Holt-Tisza ágánál Szolnokon + 3 °C volt.

1.8 Navigációs berendezések

Csónakban nincsenek navigációs berendezések.

1.9 Összeköttetés

Csónakban nincsenek kommunikációs eszközök.

1.10 Kikötői adatok

Az indulás helyének 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 kiemelt csónakot az illetékes rendőrhatalóság szakértői vizsgálatra lefoglalta.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került. A jegyzőkönyv megállapítja, hogy a „halál erőszakos úton, vízbefulladás miatt következett be, amelyet a folyadék belehelése idézett elő”.

Az elhunyt halász vér és vizeletvizsgálati eredménye 2,18 ezrelék véralkohol és 0,25 vizeletalkohol szintet mutatott ki. A boncolási jegyzőkönyv kitér arra is, hogy az újraélesztés és a kórházi kezelés alkalmával a férfi két alkalommal is kapott infúziót és ezért a folyadékháztartása felhígult, emiatt az igazságügyi orvosszakértő fenntartja annak a lehetőségét, hogy az elhunyt a baleset idején a mért értékeknél sokkal súlyosabb alkoholos befolyásoltság alatt állhatott.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély alakult ki, mely során egy fő életét veszítette. A vízbefulladt halásznak akkor lett volna esélye az életbe maradásra, ha visel mentőmellényt.

A túlzott mértékű alkoholfogyasztás, is okozhatta a csónak megbillenését és csökkenthette a vízbeesett személyek menekülési képességét.

A hideg időjárás, a hidegvíz és a sötétség szintén nagymértékben növelte a vízbefulladás kockázatát.

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, jogszabályok

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről, mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat

1. melléklet az 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelethez

HAJÓZÁSI SZABÁLYZAT

II. RÉSZ

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. Fejezet

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 szeszital fogyasztásából származó alkohol vagy más hasonlóan ható szer (például kábítószer, gyógyszer, ezek kombinációja),
 - b) nem mutatja látható jeleit a fáradtságának,

4. Fejezet

4.07 cikk – A csónak és a vízi sporteszköz használata

1. A menetben levő csónakban tartózkodóknak – a csóváló evezést (védlizés) vagy csáklózást 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 sporteszközhöz közlekedő minden személy köteles mentőmellényt viselni.

II-1. melléklet

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.

II. 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,

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A halászni szándékozó két férfi beszállt egy idegen csónakba, amelyből a HSZ előírása szerinti felszerelések nagy része hiányzott. A csónak nem volt ellátva légkamrával és a legfontosabb tartozék, így a mentőmellény is hiányzott belőle. A csónak emiatt víziközeledésre alkalmatlan volt. (Hajózási Szabályzat, II. Rész, II-1. melléklet, Biztonsági előírások)

A csónakot engedély nélkül használták, a halászatot erősen ittas állapotban akarták megkezdeni, ezt megerősít az igazságügyi orvosi szakvélemény is. A halászat megkezdése előtt 17 órától 19 óra 30 percig kisebb megszakításokkal folyamatosan alkoholt fogyasztottak. (Hajózási Szabályzat, II. Rész, Általános rendelkezések, 1. Fejezet, 1.03. cikk)

Evezési, csónakhasználati gyakorlattal nem rendelkeztek, a vízterület sajátosságait nemigen ismerték, valamint hideg időjárási körülmények között, sötétben szálltak vízre. (Hajózási Szabályzat, II. Rész, Általános rendelkezések, 1. Fejezet, 1.02. cikk)

Alkohol illetve egyéb tudatmódosító szerek fogyasztása mellett csónakot vezetni tilos. (Hajózási Szabályzat II. Rész, Általános rendelkezések, 1. Fejezet, 1.03. cikk)

A két halászni készülő férfi a csónak egyazon oldalán helyezkedett el és a háló kidobásakor minden valószínűség szerint a dobás hatására a kisméretű csónak megbillent és mindketten a vízbe estek. Az 1 m²-nél nagyobb felületű dobóhálós halászati módszer még horgászengedéllyel rendelkező horgászok számára is tiltott, de nem is megfelelő módszer egy ilyen kis, két személy befogadására alkalmas csónakból történő halászatra.

„A menetben levő csónakban tartózkodóknak – a csóváló evezést (védlizés) vagy csáklázást vagy más munkát végző személy kivételével – tilos állni.” (Hajózási Szabályzat, II. Rész, 4. Fejezet, 4.07. cikk)

Az alkoholos befolyásoltság vélhetően rossz irányban befolyásolta a csónak megbillenésekor a halászok álló, stabil helyzetét. Mindketten tudtak ugyan úszni, azonban úszásukat nehezíthette a téli ruházat, a hideg víz és az ijedtség. Az idősebbik férfi nem ért partot, melyet társa észre sem vett, csak akkor, amikor már ő partot ért. Ekkor viszont már nem látta társát, segíteni sem tudott rajta.

Amennyiben mindketten viselnek mentőmellényt, nagy valószínűség szerint nem következik be a nagyon súlyos víziközeledési baleset. (Hajózási Szabályzat, II. Rész, II. melléklet, Csónak kötelező felszerelése)

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A halászok erősen ittas állapotban kezdek el halászni, csónak vezetésében, használatában, evezésben gyakorlatuk nem volt.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Mentőmellényt nem viselt a két halász, és nem volt a csónakban semmilyen egyéb mentőeszköz, amelyben megkapaszkodhattak volna. A csónakban nem volt légkamra, emiatt a csónak azonnal elsüllyedt, így a csónakban sem tudtak megkapaszkodni.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatonövelő tényezők

A csónak használatra, horgászatra, hajózásra alkalmatlan volt, hiányoztak belőle az előírt felszerelések, a csónak légkamrával nem volt ellátva.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A hatályban levő szabályok és előírások betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért a Vb nem javasolja a KBSZ-nek biztonsági ajánlás kiadását.

5. MELLÉKLETEK

Budapest, 2014. augusztus 5.

Sárkány Gábor
Vb tagja

Sárközi Szilárd
Vb tagja

Wimmer Gábor
Vb vezetője