



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

2014-137-6

NAGYON SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Duna 1615,4 fkm

2014. december 21.

**munka ladik
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 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 2016. április 26-ra meghirdetett záró megbeszélésen a meghívottak nem képviseltették magukat.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

fkm	folyamkilométer
DVRK	Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányság
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
KKF HFF	Központi Közlekedési Felügyelet Hajózási Főfelügyelet
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSOE	Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület
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	munka ladik 5 Le-s motorral
	lobogója	-
	lajstromjele	nyilvántartásra nem kötelezett
	gyári száma	-
	tulajdonosa	Palágyi Ferenc
	üzembentartója	Water Team Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.
	bérlője	Water Team Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.
Eset	napja és időpontja	2014. december 21. 19 óra 45 perc
	helye	Duna 1615,4 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	1
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott
Lajstromozó állam		nyilvántartásra nem kötelezett
Lajstromozó hatóság		-
Gyártást felügyelő hatóság		NKH elődje, KKF HFF
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2014. december 21-én 22 óra 56 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a nagyon súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2012. december 22-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Veres Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Burda Pál	helyszínelő technikus
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

Az eseményszorgalmat áttekintése

A Vizsgálóbizottság (továbbiakban Vb) 2014. december 22-én reggel az esemény helyszínén szemlét tartott. A helyszínen lévőknek meghallgatta a helyszínen fényképfelvételeket készített. A Vb a csónakot külön megszemlélte, és arról is fényképfelvételeket készített.

A Vb meghallgatta a MAHART PassNave Személyhajózási Kft. pontonjának közelében lévő Napsugár presszó csaposát.

A DVRK-tól és a Dunaújvárosi Rendőrkapitányságtól megkértük a náluk keletkezett dokumentumok másolatát.

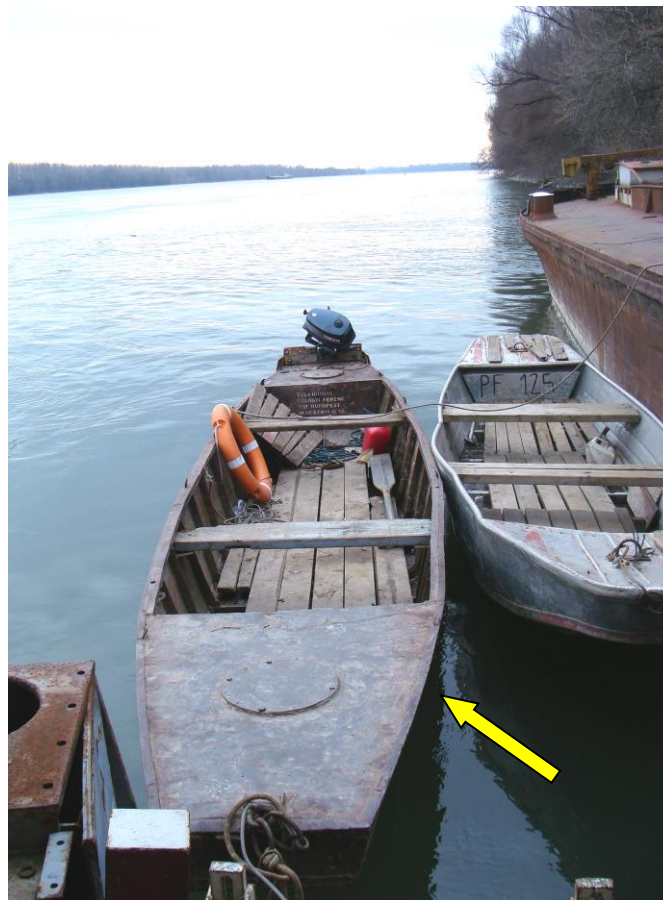
A Kalocsai Rendőrkapitányságtól megkértük az elhunyt halott szemle és boncolási jegyzőkönyvét.

Az eset rövid áttekintése

A Duna 1620,5 fkm térségében egy úszóművekből, és úszómunkagépekből álló hajóegység volt lekötve hajóúton kívül, a jobb part közvetlen közelében. A hajóegységre hetes-kéthetes váltásban hajós őrök vigyáztak. A szolgálati őrhely a PF 213-as elevátoron volt a kialakítva. 2014. december 21-én 17 óra tájban az épp ügyeletes őr az elevátor szolgálati ladikjával kiment a kb. 100 m-el feljebb lévő pontonhoz, a ladikot kikötötte és az elektromos mérő óra kismegszakítóját visszakapcsolta. Amikor az őr visszatért, elkötötte a csónakot a pontontól és beindította az 5 Le-s csónakmotort, hogy visszatérjen szolgálati helyére. A motor beindult, de nem sokkal később leállt. A nagyméretű acéllemezből készült nehéz csónak evezővel történő mozgatása vissza a szolgálati helyhez nem volt lehetséges, emiatt a sötétben a motort kezdte vizsgálni. A csónak eközben a sötétben egyre sodródott lefelé a Dunán. A motor javítása, illetve vizsgálata közben az őr valószínűleg túlzottan kihajolhatott a csónakból és eközben eshetett ki a Dunába.

A kiesett személy segítségért kiáltott, amit egy közelben a keresztkövezés végén horgász férfi meg is hallott, de csak úgy tudott segíteni neki, hogy visszakiabált, merre ússzon. A horgász még látta a keresztkövezéstől kb. 20 m-re a férfit, de aztán eltűnt a csónakból kiesett személy. A horgász értesítette a Vízirendészetet, és azonnal egy járőr indult a keresésére, de a keresés eredménytelen maradt.

Az őr holttestét 2015. május 28-án találták meg Géderlak térségében a Duna 1535 fkm-nél, és 2015. június 2-án azonosították.



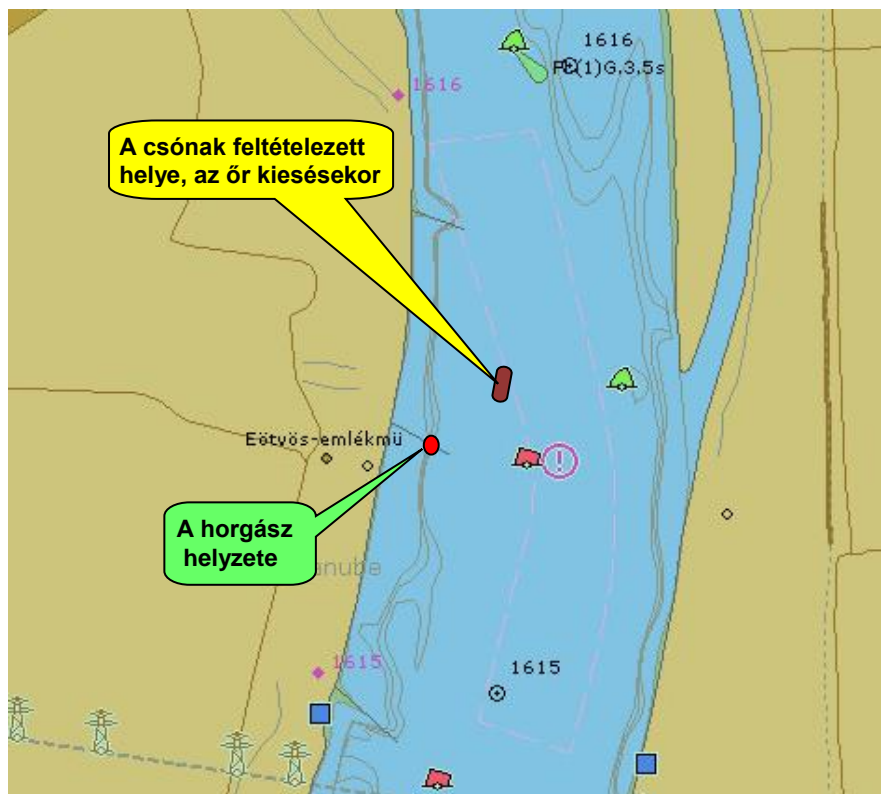
A balesetben részes lemez csónak

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

A Duna 1620,5 fkm-nél egy úszóművekből, és úszómunkagépekből álló hajóegység volt lekötve hajóúton kívül, a jobb part közvetlen közelében. Erre a hajóegységre hetes-kéthetes váltásban hajós képesítésű őrök vigyáztak. A szolgálati őrhely a PF 213-as elevátoron volt a kialakítva. 2014. december 21-én (meghallgatottak szerint) 17 óra körül az épp ügyeletes őr, az elevátor szolgálati ladikjával kiment a kb. 100 m-el feljebb lévő pontonhoz, és az elektromos mérő óra kismegszakítóját visszakapcsolta. Amikor az őr visszatért a csónakhoz, elkötötte a pontontól és beindította a 4 Le-s csónakmotort, hogy visszatérjen szolgálati helyére. A motor beindult, de nem sokkal később leállt. Egy meghallgatott elmondta, hogy az őrrel találkozott a parton, amikor visszafelé ment a csónakjához és hallotta azt is, hogy a csónak motorja beindul, majd kicsivel később leáll. Ez többször megisméltődött, aztán a sötétben elvesztette szeme elől ismerősét. A nagyméretű acéllemezből készült nehéz csónakot evezővel visszavinni a szolgálati helyre nem lehetett, emiatt a sötétben a motort kezdte vizsgálni. A csónak eközben egyre sodródott lefelé a Dunán. A motor javítása, illetve vizsgálata közben az őr kihajolhatott a csónakból és eközben eshetett ki a Dunába. A csónak az indulási helyétől kb. 5,5 km-t sodródott.

A kiesett személy segítségért kiáltott, amit egy közelben a keresztkövezés végén horgászó férfi meg is hallott és megpróbált neki tájékozódási pontot nyújtani, hogy merre ússzon. A horgász még látta a keresztkövezés végétől kb. 20 m-re a férfit, de ezután eltűnt a csónak vezetője. A horgász értesítette a Vízirendészetet, ahonnan azonnal egy járőr indult a keresésére, de a keresés eredménytelen maradt.

Az őr holttestét 2015. május 28-án találták meg Géderlak térségében és 2015. június 2-án azonosították.



A csónak feltételezett helye ahol kieshetett az őr, és a horgász helyzete

A csónak vezetője

Kora, neme, állampolgársága		54 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítése	Hajóvezető "A"; Úszómunkagép vezető, Gépkezelő,
	Vonalvizsga képesítés	Tisza 0-744 fkm; Kőrös 0-115 fkm; Bodrog 0-50 fkm
	Egészségügyi alkalmasság	2015. április 19

A csónak adatai

Gyártás helye	ismeretlen
Gyártás éve	ismeretlen
Hossza	6,95 m
Szélessége	1,35 m
Merülése terhelés nélkül	0,1 m
Befogadóképessége max.	7 fő

A csónak terhelési adatai

Üres tömeg	350 kg
Személyek tömege	80 kg
Rakomány tömege	15
Összesen	445 kg
Teljes vízkiszorítás (7 fő maximális befogadóképességgel számolva)	775 kg
Megengedett legnagyobb merülés	0,25 m
Merülés a baleset idején	nem ismert

Meteorológiai adatok

A délután még élénk szél a kérdéses időszakra mérséklődött, iránya Nyugatias volt, amit a baleset helyszínén a meredek és viszonylag magas százhalmattai löszfal teljességgel leárnyékol (továbbá a vízre szállás feltételezett helyén és idején csak élénkebb légmozgás lehetett, tehát szél nem érhetett váratlanul).

A levegő nem volt nyirkos, a távolba látás korlátozott nem volt; viszont a Nap helyben 15:57-kor nyugodott (az év legrövidebb napja), így legkésőbb 17 óra után beállt a teljes sötétség (a Hold sem volt fent, ill. újhold volt), továbbá pont a kérdéses időszakban Nyugat felől elkezdett befelhősödni.

A léghőmérséklet a térségben +5°C körül alakult (+/-1°C az egész kérdéses időszak alatt), ami mérsékelt légmozgás esetén - és ez a megtett út első felében érvényesülhetett - már fagypontra közelített érződik.

Vízállás Budapestnél: 189 cm, a vízhőfok: 5,6 °C.

Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra került sor, és a boncolási jegyzőkönyv fulladás tényét állapította meg. A boncoláskor vérmintát már nem találtak.

Próbák és kísérletek

A Vb a szemle alatt beindította a csónakmotort és azt tapasztalta, hogy a motor beindult megállt, lefulladt, amikor a motort előrebe beváltották. Ezt többször is megismételtette a Vb. Az eredmény minden esetben ugyan az volt.

A túlélés lehetősége

A csónak vezetőjének akkor lett volna esélye elsősorban a túlélésre, ha megpróbál kivezni a partra, másodsorban, ha visel mentőmellényt, melynek viselése nem volt kötelező részére.

Az esettel kapcsolatos jogszabályok:

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

HAJÓZÁSI SZABÁLYZAT

II. RÉSZ

MAGYARORSZÁG TERÜLETÉN LEVŐ BELVÍZI UTAKRA VONATKOZÓ
KIEGÉSZÍTŐ RENDELKEZÉSEK

A. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

4. FEJEZET

KÜLÖNLEGES SZABÁLYOK

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, közlekedésre alkalmas állapotban volt ugyan, de a mentőmellény hiányzott a felszerelése közül. A csónak elején és végén eredetileg kialakított légtartályok vannak, felszerelése között még egy mentő gyűrű is volt. A csónak vezetője nem viselt mentő mellényt, (ez nem volt számára kötelező) sem az oda sem a visszaúton. Ennek a csónaknak a vezetéséhez nem kell képesítés, de az őr rendelkezett többfajta hajós képesítéssel is melyek érvényesek voltak.

A csónak és motorjának szemléje során a Vb megállapította, hogy a csónakmotor hajócsavart meghajtó tengelyére a hajócsavar mögötti részre egy nylon zacskó tekeredett fel, és szinte biztosra vehető, hogy emiatt állt le a motor az újraindításokat követően. A Vb ezt a próbák során igazolta is.

Amikor a csónak vezetője a sötétben vélhetően kibillentette a motort és érezte, hogy a hajócsavarra egy nylon zacskó tekeredett fel, érthető, hogy megpróbálta azt leszedni onnan. Ez azonban nem sikerült, és ezután mindenképpen az evezővel történő part irányú közlekedés lett volna a legcélszerűbb. Előbb-utóbb partot ért volna, és akkor biztosan nem következik be a nagyon súlyos víziközlekedési baleset.

A csónak vezetője a motor vizsgálata során vélhetően túlzottan kihajolt a csónakból, amikor le akarta szedni, vágni a nylon zacskót a motorról, ekkor eshetett a vízbe.

A vízbe esett személyen téli ruházat volt, ami gyakorlatilag lehetetlenné teszi az úszást.

A víz hőfoka sem tette lehetővé, hogy a vízbe esett személy hosszú időn át tartózkodjon az 5,6 °C-os vízben. Már akár 10-15 perc múlva kialakulhat a kritikus lehűlés folyamata.



A hajócsavarra tekeredett nylon zacskó, ami nagy valószínűséggel megfogta a motort

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Az elhunyt személy nem viselt mentőmellényt, ami ugyan nem volt kötelező számára, de viselése megmenthette volna az életét.

Amikor a csónak motorja leállt és többszöri újraindítás után a motor rendeltetésszerű üzemeltetése sikertelen volt, akkor az őrnek haladéktalanul a part felé kellett volna eveznie.

A sikertelen motorvizsgálathoz, beavatkozáshoz a sötétség is hozzá járulhatott.

Az eset oka:

A csónak vezetője a Duna főágában mentőmellény nélkül (ennek viselése nem volt kötelező számára) közlekedett a motoros csónakkal, és amikor feltételezhetően túlzottan kihajolt a csónakból, akkor kiesett a vízbe és eltűnt.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2016. június 13.

Wimmer Gábor
Vb vezetője

Veres Gábor
Vb tagja

Burda Pál
Vb tagja

Sárközi szilárd
Vb tagja