



NEMZETI FEJLESZTÉSI  
MINISZTERIUM  
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2015-028-6**

**NAGYON SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Piskói horgásztó  
2015. április 06.**

**Nyilvántartásba vételre 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, továbbá 2016. szeptember 1-étől a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) 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 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 vezetője értesítette az érintetteket, hogy részvételi szándékuk jelzése esetén a Vb 2017. február 14-én 14 órakor záró megbeszélést tart, melyre meghívja az érintett személyeket, szervezeteket.

Az érintettek részéről a záró megbeszélésen való részvételi szándék jelzése a jogszabály biztosította határidőig nem érkezett a KBSZ-hez.

Írásbeli reagálás a Nemzeti Közlekedési Hatóságtól érkezett, amelyben a Zárójelentés-tervezet tartalmával kapcsolatban észrevétel nem merült fel.

Ezért jelen Zárójelentésben a KBSZ a tervezet tartalmát változtatás nélkül közli.

---

## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>		nagyon súlyos víziközlekedési baleset
<b>Vízi jármű</b>	<b>gyártója</b>	nem ismert
	<b>típusa</b>	2 személyes vas csónak
	<b>lobogója</b>	magyar
	<b>lajstromjele</b>	nyilvántartásba vételre nem kötelezett
	<b>gyári száma</b>	nem ismert
	<b>tulajdonosa</b>	magánszemély
	<b>üzembentartója</b>	-
	<b>bérlője</b>	-
<b>Vízi jármű rongálódásának mértéke</b>		a csónak vízzel telítődött
<b>Lajstromozó állam</b>		-
<b>Lajstromozó hatóság</b>		-
<b>Gyártást felügyelő hatóság</b>		-
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2015.04.06. ~22:00 óra
	<b>helye</b>	Piskói horgásztó
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	1
	<b>súlyos sérültek száma</b>	0
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		KBSZ

### Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2015. április 10-én 13 óra 34 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

### Vizsgálóbizottság

A KBSZ vezetője a nagyon súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2015. április 10-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Veres Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló

*Wimmer Gábor kormánytisztviselői jogviszonya a Zárójelentés-tervezet elkészítését követően megszűnt, helyére a KBSZ vezetője 2016. december 12-én Sárkány Gábor balesetvizsgálót jelölte ki a Vb tagjának.*

### Az eseményszorgatlat áttekintése

Az esemény bejelentése több nappal a baleset bekövetkezése után történt meg, így a helyszínen érdemi információ beszerzésének vagy nyom rögzítésének lehetősége a Vb megítélése szerint már nem volt valószínűsíthető. Ezért a Vb a helyszíni szemle lefolytatását nem tartotta indokoltnak.

A Vb a baleset vizsgálatának szempontjából releváns dokumentumokat és fényképfelvételeket az esettel kapcsolatban eljáró Siklói Rendőrkapitányságtól bekérte és értékelte. A Vb az elhunytól készült igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat megállapításait figyelembe vette.

A baleset idején fennálló meteorológiai és hidrológiai körülményekről a Vb adatokat gyűjtött, melyek alapján megvizsgálta a túlélés lehetőségét befolyásoló környezeti tényezőket.

**Az eset rövid áttekintése**

2015. április 06-án 22:00 körüli időpontban a piskói halastavon horgászás közben két személy egy csónakból a tóba borult. Egyikük úszás közben elmerült és eltűnt. Az eltűnt személy holttestét 2015. április 17-én találták meg a tó felszínén.

A KBSZ az eseménnyel kapcsolatban biztonsági ajánlás kiadását nem tartja indokoltnak.



**1. ábra: a vízzel telítődött csónak a megtalálása után**

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

2015. április 06-án délelőtt két fő érkezett Babarcpusztáról a piskói horgásztóhoz, horgászás céljából. Délután egy harmadik ismerősük is csatlakozott hozzájuk, akinek volt egy csónakja is a tavon. A horgászatot egy part melletti stégről végezték, a horgászbottokat is itt helyezték el, de a szereléket a csónakkal juttatták be a tó szemközti oldalán lévő nádas előtti vízterületre. Ez a terület a stégtől körülbelül 80-90 méter távolságra volt, ami megközelítőleg a tó teljes szélessége.

A délután folyamán az érintetteken kívül más már nem volt a tónál. A három személy késő estig folytatta a horgászatot, közben szeszesitalt is fogyasztottak. 21:00 óra körüli időpontban az egyik bot kapást jelzett, ekkor két személy a csónakba szállt a horgászbottal és átevezett a szemközti parthoz a halat fásasztani. Harmadik társuk a stégen maradt, hogy világítson, de a csónakban ülőkön is volt fejlámpa.

A nádas mellé érve a csónakban lévők kiemelték a halat, miközben egyikük véletlenül a csónak peremére lépett, így az megdőlt, és hirtelen megtelt vízzel. A csónak azonnal elsüllyedt, a benne lévők pedig a vízbe estek. Esés közben mindkettőjük fejlámpája leesett és elmerült, így csak harmadik társuk lámpájának fényét látták a túlparton. A víz itt körülbelül 1 méter mély volt. Az egyik vízbe esett férfi sikeresen elérte a közelebbi partot, azonban társa eközben elkezdett átúszni a túlpart irányába és már 10-15 méterre el is távolodott. Harmadik társuk nem tudott segíteni, mivel az elsüllyedt csónakon kívül más vízijármű nem volt a tavon. Ezért a túlparti stégről próbált világítani a vízben úszó társának. Fejlámpájának fénye azonban nem volt elég erős, hogy lássák a vízben lévő férfit, így inkább csak hallották, ahogy úszik a stég felé. Körülbelül a tó közepénél tarthatott, amikor hirtelen csend lett, és már nem hallották tovább, hogy úszna. Mivel semmilyen egyéb életjelet sem adott magáról, a már partra jutott társa ismét a vízbe ugrott és keresni kezdte. Ő sikeresen átért a túlparti stégig, közben folyamatosan keresve az eltűnt férfit, de nem találta meg. A harmadik horgász átvizsgálta a környező partszakaszt, hátha társuk közben valahol partot ért. Mivel nem találta sehol, bejelentette az eltűnést a 112-es segélyhívó számon.

A kikerkező mentőegységek búvárok, gumicsónak és szonár bevetésével másnap estig keresték a vízben elmerült férfit, de a keresés nem járt sikerrel. Végül 2015. április 17-én találták meg az eltűnt személy holttestét.

### A baleset során elhunyt személy

<b>kora, neme, állampolgársága</b>	39 éves, férfi, magyar
------------------------------------	------------------------

### Az úszólétesítmény

2 személyes, vasból épített csónak, a gyártás helye és ideje nem ismert. Hossza: 3 m, szélessége: 0,9 m. Meghajtása: evezők. Kötelező felszerelések a csónakban nem voltak.

A baleset során a csónak teljes terjedelmében vízzel telítődött és elsüllyedt. Kiemelése megtörtént, víztelenítés és a kötelező felszerelésekkel történő ellátása után újra használható.

### Meteorológiai adatok

Az esemény bekövetkezésekor az időjárás nyugodt, az évszaknak megfelelő volt. A levegő hőmérséklete 5 °C volt, mérsékelt északi szél fújt. Az égbolt kissé felhős volt, természetes éjszakai látási viszonyok voltak, a távolbalátást időjárási körülmény nem korlátozta.

### *Hidrológiai információk*

A vízterület felszíne enyhén fodrozódott. A holtág állóvíz jellegű, áramlás nincs. A vízmélység a vízbe esés helyén 1 méter, a holtág átlagos mélysége 4-5 m. A víz hőmérséklete körülbelül 4°C volt.

### **A vízterület adatai**

A piskói halastó egy 7,7 hektár kiterjedésű, É-D irányban elfekvő, közel 1 km hosszú és 60-90 méter szélességű Dráva-holtág. Teljes hosszában erős kanyarulat látható. A tó déli végét zsilip választja el a Dráva-folyótól. A zsilip a baleset idején zárt állapotban volt.



2. ábra: a piskói Dráva-holtág balesetben érintett szakasza

### **Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat**

A holttest megtalálásakor igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra került sor. A vizsgálat eredményeként idegenkezűsége, bűncselekményre utaló gyanú nem merült fel. Az orvosszakértői vélemény a halál okaként vízbefulladásat jelölt meg.

### **A túlélés lehetősége**

Az eset során életveszély alakult ki, mivel a hideg, kb. 4°C-os vízbe esve fennállt a „hideg sokk” bekövetkezésének lehetősége. Az emberi szervezetben ilyen esetekben fellépő görcsös reakciók közvetlen életveszélyt jelentenek a vízben lévő számára.

Az elmerülés kockázatát növelte, hogy a vízbe esett személyek nem viseltek mentőmellényt. Ugyanakkor a több rétegű, vastag ruházat vízzel telítődve olyan jelentős súlytöbbletet eredményezhetett, hogy a vízben úszó személy már nem volt képes önerőből a felszínen maradni.

A túlélés lehetőségét jelentősen elősegítette volna, ha mindkét személy haladéktalanul elhagyja a vizet a közelebbi part felé.

A kikerkező mentőegységeknek érdemi segítségnyújtásra már nem volt lehetőségük.



## 2. ELEMZÉS

A balesetben érintett csónakban nem voltak elhelyezve a kötelező felszerelések, ezért a vízijármű hajózásra alkalmatlan állapotban volt.

A csónakban lévő személyek nem viseltek mentőmellényt, továbbá a vízijármű használatba vétele előtt szeszest is fogyasztottak. A környezeti körülmények – a levegő és a víz hőmérséklete, valamint az éjszakai látási viszonyok – sem voltak kedvezőek csónakkal történő vízen tartózkodásra, egy borulás esetén pedig jelentős kockázati tényezőt jelenthettek.

A csónak túlzott mértékű megdőlését a benne elhelyezkedő emberek tevékenysége okozta. A hal kiemelése közben a személyek olyan mozgást végeztek, valamint olyan testhelyzetet vettek fel, amely a csónak stabilitási képességeit meghaladó mértékű igénybevételével járt. A megdőlés során a csónak pereme a vízszint alá került, ami belső terének azonnali elárasztódását eredményezte. Az úszóképességet elárasztás esetén is biztosító légtartályok hiánya miatt a csónak elsüllyedt.

A vízbe esés után mindkét személynek lehetősége volt arra, hogy a vizet rövid idő alatt, a közelebbi part felé gyalogosan elhagyja. Azzal, hogy egyikük mégis inkább a tó átúszása mellett döntött, indokolatlanul nagy kockázatot vállalt. A Vb véleménye szerint döntésének hátterében az állhatott, hogy a sötétben harmadik társuk lámpájának fényét - mint egyetlen tájékozódási pontot – követve szándékozhatott visszajutni a stéghez. A másik két férfi a parton felmérte ugyan, hogy vízben lévő társuk veszélyben lehet, de mentésre alkalmas eszköz hiányában és az éjszakai fényviszonyok miatt segíteni nem tudtak neki.

A vízben úszó férfi elmerülését a Vb véleménye szerint a több rétegű, vastag ruházat vízzel történő megtelődése miatti súlytöbblet okozhatta. Elmerülése után sem társainak, sem a kiérkező mentőegységeknek nem maradt lehetősége az életmentésre.

## 3. KÖVETKEZTETÉSEK

A baleset bekövetkezésekor hiányoztak a biztonságos víziközlekedés tárgyi és személyi feltételei, a fennálló környezeti körülmények pedig további kockázati tényezőt jelentettek.

### **Az eset oka**

- Víziközlekedésre alkalmatlan járművel végzett tevékenység.
- A jármű stabilitási képességeit meghaladó igénybevétel.
- Mentőmellény viselésének hiánya.
- Hibás helyzetértékelés, a menekülési útvonal nem megfelelő megválasztása.

#### **4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS**

A KBSZ Vizsgálóbizottsága a szakmai vizsgálat alatt nem tárt fel olyan körülményt, ami a vizsgálat lezárásaként biztonsági ajánlás kiadását indokolná, ezért erre javaslatot nem tesz.

Budapest, 2017. szeptember 29.

---

Veres Gábor  
Vb vezetője

---

Sárány Gábor  
Vb tagja