



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

IDŐKÖZI JELENTÉS

2021-022-6

Nagyon súlyos víziközlekedési baleset

Vízbeesés

Szigetcsép, Ráckevei (Soroksári) Duna-ág 29,5 fkm

2021. április 10.

SAS 620

motoros kishajó

Hajóazonosító szám:

H-34757



ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK

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.

Az eseményvizsgálat lefolytatásával megbízott hatóság jogosult információkat közölni az áldozatokkal és azok hozzátartozóival vagy azok egyesületeivel, illetve nyilvánosságra hozni az eseményvizsgálat során feltárt tényekkel és az eseményvizsgálat során követett eljárással kapcsolatos információkat, jogosult továbbá előzetes jelentések vagy következtetések és/vagy biztonsági ajánlások megfogalmazására, amennyiben ez nem veszélyezteti az eseményvizsgálat célkitűzéseit, és maradéktalanul megfelel a személyes adatok védelmére vonatkozó hatályos jogszabályoknak.

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 az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatja le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII.29.) Kormányrendeleten alapul.

A fenti jogszabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a nagyon súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- Jelen időközi jelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.
- Jelen időközi jelentés eredeti változata magyar nyelven készült. Ha eltérés van a magyar és egy más nyelvű változat között, a magyar nyelvű szöveg az irányadó.
- A tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi és a 2002/59/EK Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv módosításáról szóló Európai Parlamenti és Tanácsi 2009/18/EK irányelv 14. cikkének (2) bekezdésével összhangban, a Kbt. 16. § (10) bekezdése alapján, ha a szakmai vizsgálat 12 hónapon belül nem zárható le, a vizsgálatot végző közlekedésbiztonsági szerv időközi jelentést tesz közzé.

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.

Szerzői jogok

Az időközi jelentést kiadta:

Innovációs és Technológiai Minisztérium, Közlekedésbiztonsági Szervezet

1103 Budapest, Kőér u. 2/A.

www.kbsz.hu

kbszhajozas@itm.gov.hu

Az időközi jelentés vagy annak részei bármely formában, a jogszabályban meghatározott kivételek figyelembevételével felhasználhatók, ha a részletek a tartalmi összefüggéseiket megtartják és a forrást pontosan megjelölik.

Figyelmeztetés

Az időközi jelentés célja egy rövid összefoglaló bemutatása a 2021. április 10-én bekövetkezett nagyon súlyos víziközlekedési balesetről, valamint a szakmai vizsgálat jelenlegi állásáról.

Jelen időközi jelentés tartalma a rendelkezésre álló aktuális információkon és adatokon alapul.

A szakmai vizsgálatnak a vonatkozó jogszabályokban meghatározottak szerinti befejezése új információkat, adatokat vagy bizonyítékokat tárhat fel vagy azonosíthat, és ennek következtében változásokat vagy módosításokat eredményezhet jelen időközi jelentés tartalmában. Ezért a szakmai vizsgálat lezárásaként közzétett Zárójelentés megállapításai és következtetései eltérőek lehetnek a közzétett időközi jelentés tartalmától.

A szakmai vizsgálat alapelvei

A szakmai vizsgálat célja a jogszabályi előírásokkal összhangban a vizsgált esemény ismételt előfordulásának megelőzése.

A szakmai vizsgálat két alapvető célt szolgál:

- magyarázza az esemény lefolyását, bekövetkezésének okait (megértés) és
- javaslatot tesz az ismételt bekövetkezést megakadályozó intézkedésekre (megelőzés).

A szakmai vizsgálat során a Vb figyelembe veszi a víziközlekedési ágazat vonatkozó írott és íratlan szakmai szabályait, szokásait. A Vb az eseményben érintettek tevékenységét kizárólag a szakmai szabályok és szokások alapján értékeli. A szakmai vizsgálat nem irányul a vétkesség vagy felelősség megállapítására, így sem büntetőjogi, sem munkaügyi, sem kártérítési felelősséget nem állapít meg. A szakmai vizsgálatnak nem feladata továbbá az erkölcsi és etikai vélemények megfogalmazása sem.

A szakmai vizsgálat azokra az objektív tényekre, okokra, körülményekre terjed ki, amelyek az esemény bekövetkezésében jelentőséggel bírtak, abban szerepet játszottak. A Vb törekszik valamennyi, az eseménnyel kapcsolatos információ, bizonyíték beszerzésére, és független, elfogulatlan szakmai vizsgálatára. Alaposan, továbbá az ésszerűség keretein belül hiánytalanul, a valóságnak megfelelően tár fel és értékeli minden olyan tény, okot, körülményt, amely az esemény bekövetkezését kiváltotta, befolyásolta vagy azt meghatározta. A szakmai vizsgálatban a Vb saját mérlegelése alapján minden olyan bizonyítékot felhasznál, amely alkalmas a tényállás tisztázására.

Meghatározások és rövidítések jegyzéke

- LT *Local Time / Helyi idő*
- NFM *Nemzeti Fejlesztési Minisztérium*
- fkm *folyamkilométer*
- ITM *Innovációs és Technológiai Minisztérium*
- KBSZ *Közlekedésbiztonsági Szervezet*
- Kbvt. *A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény*
- BFKH *Budapest Főváros Kormányhivatala*
- HHF *Hajózási Hatósági Főosztály*
- HÜR *Hajóüzem Biztonsági és Regiszteri Osztály*
- RSD *Ráckevei (Soroksári) Duna-ág*
- SOLAS *Safety of Life at Sea/ Életbiztonság a tengeren*
- Vb *Vizsgálóbizottság*

AZ ESEMÉNY ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset	napja és időpontja	2021. április 10., 15 óra 50 perc (LT)
	helye	Ráckevei (Soroksári) Duna-ág 29,5 fkm Szigetcsép térsége
	kategóriája	Nagyon súlyos víziközlekedési baleset
Eset leírása	A motoros kishajó két személlyel a fedélzetén az RSD vízterületén közlekedett. Egy forduló manőver során mindkét személy a vízbe esett. A jármű motorja nem állt le, és a kishajó az utasai nélkül, üresen ment tovább, végül a part menti nádasban állt meg. A két vízbeesett személy közül az egyiket épségben kimentették, azonban a másik személy már eszméletlen állapotban volt, amikor a vízből kiemelték. Megkezdték az újraélesztését, de nem jártak sikerrel, és a helyszínen elhunyt.	
Érintett vízi jármű	neve	-
	típusa	SAS 620 típusú motoros kishajó
	lobogója	magyar
	Lajstomszáma	H-34757
	gyártója	Hajóépítő egyéni vállalkozó
	tulajdonosa	Magánszemély
	üzembentartója	Magánszemély
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A hajótesten karcolások, kisebb felületi sérülések keletkeztek, és a hajócsavar levelei megsérültek.
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 személy elhunyt
	eltűntek száma	0
	sérültek száma	1 fő
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		ITM - KBSZ

VIZSGÁLATI TEVÉKENYSÉGEK

Eseményvizsgálat megtett lépései

A Vb 2021. április 11-én helyszíni szemlét végzett, és ennek során:

- megvizsgálta az eset helyszínét és vízi környezetét,
- megvizsgálta az esetben érintett kishajót,
- fotókat készített az esemény helyszínéről és a kishajóról.

A Vb 2021. április 13-án utólagos helyszíni szemlét végzett, és ennek során:

- vízből kiemelt, partra tett állapotban megvizsgálta az esetben érintett kishajó vízszint alatti részein és a hajtóművén lévő sérüléseket,
- fotókat készített a kishajó vízszint alatti részein és a hajtóművön lévő sérülésekről.

A Vb 2021. április 27-én történt meghallgatás során:

- meghallgatta a balesetben érintett kishajót vezető személyt, és arról feljegyzést készített.

A Vb 2021. május 10-én utólagos helyszíni szemlét végzett, és ennek során:

- egy motoros kishajóval bejárta a balesetben érintett kishajó útvonalát, és fényképfelvételeket készített a baleset helyszínéről,
- a baleset helyszínén ultrahangos mérőeszközzel (szonár) átvizsgálta a vízterületet,
- rögzítette a mederben lévő, mérőműszerrel felkutatott vaskarók koordinátáit és helyzetét, valamint fényképfelvételeket készített a karók víz alatti helyzetét mutató szonárképekről,
- a mederből kiemelt és partra szállított karókról fényképfelvételeket készített, és rögzítette a karók méreteit,
- meghallgatta a kishajó építőjét.

A Vb a vizsgálat során beszerezte:

- az eset idején mért időjárási és vízrajzi adatokat,
- a balesetben érintett vízterületet kezelő Vízügyi Igazgatóságtól a vízterület hidrológiai adatait,
- a Hajózási Hatóságtól a balesetben érintett kishajó hatósági dokumentációját,
- a hajózási igazságügyi szakértői jelentést,
- az igazságügyi orvos szakértői jelentést,
- az illetékes rendőrhatóságtól bekérte az esettel kapcsolatos, általuk készített jegyzőkönyveket és fényképfelvételeket, valamint az általuk lefolytatott vizsgálat során keletkezett valamennyi iratanyagot.

A Vb tanulmányozta:

- a kishajók kialakítására, felszerelésére, terhelhetőségére vonatkozó előírásokat,
- a kishajók közlekedésére vonatkozó szabályokat,
- a balesetben érintett vízterület hidrológiai adatait,
- a balesetben érintett kishajó hatósági dokumentációját,
- a balesetben érintett kishajó felhasználói kézikönyvét,
- baleset helyszínén való víziközlekedésre és horgászatra vonatkozó szabályokat,
- korábbi, hasonló jellegű baleseteknek a KBSZ által elvégzett vizsgálatának megállapításait.

A Vb összegyűjtötte a szakmai vizsgálat lefolytatásához szükséges bizonyítékokat és információkat, továbbá beszerezte a baleset körülményeinek adatait, és megkezdte azok vizsgálatát és elemzését.

Eseményvizsgálat további lépései

A további vizsgálati tevékenység végzése folyamán a Vb

a) megvizsgálja:

- kiegészítő adatok beszerzésének szükségességét,
- a jogi, szabályozási környezetet, azok megfelelőségét,
- a szemtanúk és a hajóvezető meghallgatásának ismételt lefolytatásának szükségességét,
- a szokványostól eltérő, egyéb hatékony vizsgálati módszer lehetőségét
- próbák és kísérletek végzésének szükségességét,

b) kiemelten tanulmányozza:

- az eseményben érintett kishajóban tartózkodó személyek tevékenységét,
- a kockázati tényezők felismerésének és tudatosulásának mértékét,
- a baleset megelőzése érdekében végrehajtott biztonsági intézkedéseket,
- a baleset bekövetkezésének elkerülésére irányuló döntéseket és cselekvéseket,
- az eseményben érintett kishajó kialakítását, műszaki sajátosságait,
- a csónakok és kishajók nagy teljesítményű motorral való felszerelésének hatását a vízijármű menettulajdonságaira és stabilitására,
- a csónakokban és a kishajókban lévő ülőhelyek kialakításának hatását a vízbeesés kockázatára,
- az RSD folyómederbe egykor horgászállás céljából levert, elhagyott karóknak a víziközlekedés biztonságára gyakorolt hatását.

A Vb az összegyűjtött bizonyítékok és információk, valamint a szakmai vizsgálat elemzési szakaszában levont következtetései és tapasztalatai alapján megkezdi a Zárójelentés-tervezet elkészítését.

A vizsgálat lezárásaként a KBSZ a végleges Zárójelentést az idézett jogszabályok értelmében, honlapján teszi közzé.

Budapest, 2022. április 14.