



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2006-014-6 számú SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Túristvándi, Malom-öböl
2006. július 03. 10. óra 55 perc**

**kedvtelési célú evezős vízijármű
(facsónak)**

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 9/2006 (II. 27) GKM 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 súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a rendkívüli hajózási 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, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
HSZ	Hajózási Szabályzat a 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet melléklete
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
Ket.	a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	nincs adat
	típusa	nyilvántartásba vételre nem kötelezett csónak
	lobogója	nincs
	lajstromjele	nincs
	gyári száma	nincs
	tulajdonosa	egy helyi lakos
	üzembentartója	egy helyi lakos
	bérlője	az elhunyt
Eset	napja és időpontja	2006. 07. 03. 10. óra 55 perc
	helye	Öreg-Túr folyó, Túrístvándi, Malom-öböl
Eset kapcsán	elhunytak száma	2 fő
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		borulás, a csónakban sérülés nem keletkezett
Lajstromozó állam		nyilvántartásba vételre nem kötelezett
Lajstromozó hatóság		-
Gyártást felügyelő hatóság		-
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

Az esetet a KBSZ megkeresésére 2006. 07. hónap 12.-én 14 óra 20 perckor az illetékes rendőrhatalóság jelentette.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset szakmai vizsgálatra 2006. 09 hónap 02-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője: Barnácz István balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a helyszínen utólagosan szemlét tartott, megvizsgálta a baleset helyszínét, a vízijárművet, annak tartozékait. Érdemi információval rendelkező személyeket hallgatott meg. Felhasználta a rendőrség helyszíni vizsgálatának jegyzőkönyveit, valamint az eseménnyel kapcsolatos iratokban rögzített tényeket, tanúvallomásokat.

Jelen zárójelentés a helyszíni megtekintése, a meghallgatások, és az illetékes rendőri szerv által lefolytatott büntetőeljárás keretében keletkezett és beszerzett dokumentumok kiértékelése alapján készült.

1. Ténybeli információk

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Három fiatalember 2006. július 3.-án 10.30 óra körül Túrístvándiban az Öreg-Túr folyón csónakázott és fürdőzött.

Egy kölcsönvett csónakkal kb. egy órai csónakázás és fürdőzés után érkeztek a malom előtti öböl folyás irány szerinti jobb partjához. Ott úgy döntöttek, hogy befejezik a csónakázást, ezért elindultak a túl partra, a zsilipre merőleges „legközelebbi” útirányt választva.

A haladásuk során, a csónak folyamatosan telt vízzel, majd „zubogóhoz” érve, attól kb. 4-5 m-re hirtelen balra megbillent, az orra emelkedni kezdett, az oldalán átcsapott a víz és megtelt.

Az 1-es sz. személy kiugrott jobb oldalra, az ugrás után azonnal elmerült a vízben és eltűnt. A 2-es sz. személy baloldalra ugrott, majd megpróbált a part felé úszni, mivel rendkívül rosszul úszott, pár mozdulat után visszafordult a csónak felé, de attól kb. 2-3 m-re elmerült és ő is eltűnt. A harmadik személy féloldalasán a vízbe esett, kapálózni kezdett és segítségért kiabált, közben a csónak elmerült, majd fejfel lefele fordulva a víz felszínére emelkedett, amibe megkapaszkodott.

A segélykiáltásaikra, mentésükre érkezők egyike, kiabált a vízben lévőnek, hogy próbáljon a csónakra felmászni, amit Ő nem tudott megtenni, így annak oldalába kapaszkodott, majd a csónak magától eredeti úszási helyzetébe fordult. Az érkezők szóbeli utasításokkal és tevőleges segítséggel a malom talpazatához irányították, ahol a kis vízben, a kerék melletti erkélynél kisegítették a vízből. Közben saját csónakjukkal, valamint úszva, többszöri merüléssel keresték a két eltűnt személyt, ami nem vezetett eredményre. A két eltűnt fiatalember holttestét a közben értesített tűzoltóság búvárai később emelték ki.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	-	-	2
Súlyos	-	-	-
Könnyű	-	-	-
Nem sérült	-	-	1

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A vízijárműben sérülés, károsodás nem keletkezett.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A csónak vezetője

A csónaknak vezetője nem volt, az nem került kijelölésre, (annak ellenére, hogy a vonatkozó szabályozások azt egyértelműen előírják). A csónakot a benne ülők megegyezés alapján, ad hoc jelleggel irányították és „hajtották”.

1.5.2 A csónak utasai

1-es sz. személy 18 éves (60-65 kg)

2-es sz. személy 17 éves (90-100 kg)

3-as sz. személy 16 éves (67 kg)

Az utasok egyike sem rendelkezett semmilyen hajózási képesítéssel, víziközeledési ismeretekkel, evezési jártassággal, gyakorlati tapasztalatokkal.

1.5.3 Az esemény egyéb érintett tagjai

A csónak tulajdonosa 51 éves helyi lakos. Hajózási képesítéssel, víziközeledési ismeretekkel nem rendelkezett. Gyakorlati jártassággal rendelkezett, amit a csónak használata során szerzett. A csónakot elsősorban saját használatra készítette, de alkalmanként, igény esetén azt kölcsönadta.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás éve:	2004.
Gyártója:	saját gyártású
Típusa:	egyedi építésű facsónak
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	nyilvántartásba vételre nem kötelezett csónak

1.6.1 A hajótest adatai

Hossza:	3,92 m
Szélessége:	1,06 m
Oldalmagassága:	0,44 m
Anyaga	fa
Hajótest utolsó víz alatti szemléje	szemlére nem kötelezett

A csónak kedvtelési célú evezős vízijármű, meghajtó berendezés (motor, vitorla) nincs rajta.

A csónak, annak kivitelezése, építése, gyártási körülményei házilagos jellegűek, de a szükséges felkészítés („bedagasztás”) után megfelel az ilyen technológiával épített csónakok jogi szabályozásainak, biztonsági előírásainak.



A csónakot a tulajdonosa saját használatra egyik barátjával készítette.

A csónakot 2005 szeptemberében szállította el a vízről, majd a téli tárolás előtt azt karbantartva lekezelte és úgy tárolta.

2006. június 30-án a délutáni órákban helyezte ismételtén vízre és kezdte el a „bedagasztását”, ami a baleset bekövetkezéséig csak részben történt meg.



A baleset bekövetkezéséig a csónak folyamatosan „dagasztás” alatt állt, de ennek ellenére egy esetben a tulajdonos rokonai problémamentesen használták.

A felhasznált anyagok megfelelőek, sérülés nem található rajta. A csónakot úgynevezett "dagadó" technológiával (a dagadó technológia a fa építmények építés utáni, folyadék hatására bekövetkező térfogat növekedése) építették, így a víziközlekedésre akkor alkalmas, ha (ahogy ez szokás és gyakorlat az ilyen építésű csónakoknál) használat előtt kellően bedagasztják, ami a baleset bekövetkezésének időpontjáig folyamatban volt.

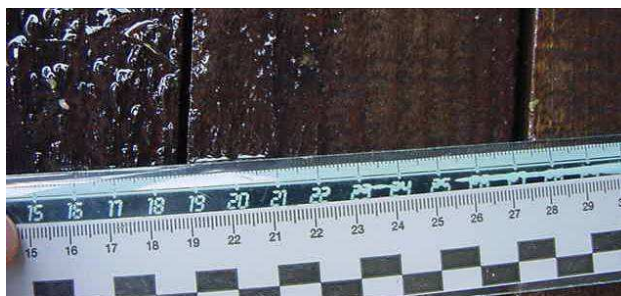


1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

A vízijármű evezős csónak volt, így a motor részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

A vizsgált csónak az esemény bekövetkezésekor csak korlátozottan volt használható, mivel még nem töltött elegendő időt vízzel elárasztva, így nem volt kellőképpen bedagadva. A palánkok illeszkedésénél különböző nagyságú hézagok voltak.



A hézagok mérete kiszáradt állapotban változó 1-3mm közötti.

Használata során - az illesztési hiányosságok miatt - terhelés függvényében a víz folyamatosan folyt, szivárgott bele. A csónakba kerülő víz folyamatos merésével és a csónak egyenletes terhelésével biztonságosan használható lett volna.

A fenti műszaki hiányosság mellett (az ilyen vízijárművekre a HSZ. által előírt) a kötelező felszerelésekből hiányzott:

- mentőmellény (a csónakban tartózkodó kiskorúak és úszni nem tudó felnőttek együttes számának megfelelően, de legalább 1 db),
- 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),
- legalább 1 liter űrméretű vízmerő eszköz (1 db, helyette egy vizesvödör),
- fehér kézi villamos jelzőlámpa tartalékizzóval és tartalék elemmel (1db)
- a csónak üzemben tartójának nevét és lakcímét (telephelyét) tartalmazó - a csónaktesten tartósan rögzített – tábla.

1.6.4 A vízijármű terhelési adatai

Üres tömeg	118 kg
Üzemanyag tömege	motorral nem rendelkezett.
Rakomány tömege (utasok tömege)	232 kg
Befogadóképesség	4 fő
Összesen	350 kg
Teljes vízkiszorítás	-
Megengedett legnagyobb merülés	0,19 m
Merülés a baleset idején	folyamatosan növekvő

Tekintettel arra, hogy a csónak építésénél fogva az orra felé keskenyedő és felfelé ívelő kiképzésű, a felhajtóerő vízkiszorításának súlypontja a felezővonal mögé esik. Ezért a benne elhelyezkedő személyeknek ügyelni kell arra, hogy vízszintesre, vagy inkább kissé hátra legyen terelve a megfelelő és biztonságos haladáshoz.

A csónakázás első fázisában a 2-es sz. személy ült a csónak hátuljában. Ő evezett és kormányozott. Az előtte lévő padon ült az 1-es sz. személy, az orrpardon a 3-as sz. személy tartózkodott. A 2-es sz. személy evezését az 1-es sz. személy és 3-as sz. személy felváltva segítették. Ezzel az utas elhelyezkedéssel - a csónakban lévő víz és saját, valamint a benne ülő személyek súlyával terhelten is – megfelelő biztonsági távolság betartásával tudott haladni, mivel enyhén farnehézzre volt terelve.



A fürdés után a csónak utasai helyet cseréltek. A 3-as sz. személy ült a csónak hátuljában az I. és II. pad között, a fenéken, a 2-es sz. személy ült a II. padon és az 1-es sz. személy a III. padon. A megváltozott elhelyezkedéssel a csónak addigi szabályos terhelése farnehézzről, előreterhelt orrnehézzé vált.



A baleset második ütemében a 2-es sz. személy és az 1-es sz. személy eveztek.

A csónakázás végén ki akartak kötni s eközben a „zubogóhoz” közeledtek, de a megváltozott terhelés miatti erőteljesebb vízbefolyás következtében a csónak nehezen irányíthatóvá vált. Ekkor már csak a 2-es sz. személy egyedül folytatta az evezést a csónak bal oldaláról, így értek zubogó előtti területhez.

A folyamatosan vízzel megtelő, helytelen súlyelosztású csónak merülése akkorra, olyan szintet ért el, hogy a biztonsági távolsága már nem volt megfelelő.

A nem megfelelő biztonsági távolságú csónak szabálytalan evezése (a középső padon ülve, balra evezve) a csónak súlypontját a keresztengelyétől előre és a hosszanti tengelyétől balra billegtetve hullámoztatta. A „zubogóból” kifolyó víznél meglévő vízszintkülönbség miatt itt a víz erőteljesebb intenzitással folyt, ezért a csónakba az addigiaknál nagyobb mennyiségű víz áramlott be. A folyamatosan megtelő csónak végezetül olyan mennyiségű vízzel telt meg, hogy a biztonsági távolsága teljesen megszűnt, majd felborult és elmerült.

1.7 Meteorológiai és hidrológiai adatok

A baleset időpontjában természetes nyári napsütés, normál fényviszonyok voltak.

Az időjárási körülmények és a fényviszonyok az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

Az úszólétesítmény nem rendelkezett navigációs berendezésekkel. Azok hiánya az esemény lefolyására nem volt hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

Az úszólétesítmény nem rendelkezik kommunikációs berendezésekkel. Azok hiánya az esemény lefolyására nem volt hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 A víziút leírása

Az Öreg-túr folyó a Túristvándi Malomnál alapvetően lassú folyású, szinte állóvíz jellegű. Rendkívül kedvelt az evezősök és túrázók, valamint a helyi és környékbeli lakosok körében.



A zsilip mögött, a malom alatti területen öblözetté szélesedik, amelyben az átlagos vízmélység 0,5 - 1,5 méter.



A víz sodrása a zsilip kifolyójánál egy kb. 10-15 m hosszúságú, 6-8 m szélességű, 5-6 m mélységű „kutat” vájt.



A zsilip (zubogó) használata során – a malom működésekor három zsilipnyíláson áramló víz, – a kútban és annak közvetlen környezetében örvénylő, visszaforgó, rendellenes vízmozgás van. A kifolyó víz akár 10-15 centiméteres szintkülönbséggel is áramlik.



A baleset időpontjában egy kifolyó üzemelt.

A rendkívül veszélyes vízterületre, áramlási rendellenességre sem a parton, sem a vízben semmilyen figyelmeztető jelzés nincs elhelyezve. Annak ellenére, hogy korábban ezen a helyen már történt vízbefulladás, a mentés végrehajtására semmilyen technikai eszköz nincs rendszeresítve és nem áll rendelkezésre.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került. A szakértői vizsgálat mindkét elhunyt esetében a bekövetkezett halál okaként, vízbefulladást jelölt meg.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A balesetben résztvevők egyike sem viselt mentő mellényt. Úszni nem tudtak. Az úszni nem tudásuk ellenére a mentőmellény viselése az életüket megmenthette volna.

Ha megfelelő víziközlekedési ismerettel és jártassággal rendelkeztek volna, akkor tisztában lettek volna vele és feltudták volna mérni, hogy az elsüllyedő facsónakot nem szabad elhagyni, mert az a süllyedés után is a víz felszínén marad amibe kapaszkodva meg lehet várni a segítséget.

A segélykiáltásokra a parton közelben tartózkodó és a mentésükre érkező egyik fiatalember, szavakkal irányította a vízben lévőket, hogy próbáljon a csónakra felmászni, amit Ő sikeresen meg is tett. Az érkező fiatalember utasításokkal és tevőleges segítséggel a malom talpazatához segítette, ahol a kis vízben a kerék melletti erkélynél ki tudott menni a vízből.

1.16 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket a Vb nem végeztetett, felhasználta a büntetőeljárásban igénybevételekre került hajózási műszaki szakértői véleményben leírt kísérlet eredményeit.

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 az 1.1-1.17 pontokban szereplő, a témához tartozó információkon kívül érdemi adatot nem hoztak tudomására.

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

A Vb a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. Elemzés

A szakmai vizsgálat megállapította, hogy a vizsgált csónak az esemény bekövetkezésekor hajózásra csak korlátozottan volt alkalmas, mivel különböző nagyságú hézagok voltak benne. A csónak, valamint az azt használók a kötelezően előírt (a biztonságos hajózást megteremtő) felszerelésekből szinte semmivel sem rendelkeztek.

Ebből adódóan nem jelöltek ki vezetőt, így ad hoc jelleggel, öltetszerűen, minden felkészültséget, tervszerűséget nélkülözve, spontán határozták el mit fognak tenni, hogyan fognak hajózni. Ezért fordulhatott elő, hogy nem fordítottak kellő figyelmet a csónakban az arányos elhelyezkedésre, a testsúlyuk megfelelő elosztására, így a csónak, jelentős mértékben előre lett terhelve.

A víziközeledési jártassággal nem rendelkező személyek, a kikötéshez a zsilipre merőleges „legközelebbi” útírányt választva fordultak, ezzel keresztezték az öblözetet, közben át kellett haladniuk a mélyvizes területen, melynél figyelmen kívül hagyták a rendellenes vízmozgás veszélyes hatásait.

A haladásuk során helytelenül választották meg a csónak hajtását. A vízzel folyamatosan megtelő, előre terhelt csónak evezését az evezést végző nem megfelelően, a csónak középső részében a baloldalon ülve végezte, ezzel a zsilipkifolyón érkező hullámok alá balra billentve a csónakot.

A csónakban ülők elmulasztották a befolyó víz kimerését, így a csónak folyamatosan megtelt vízzel.

Annak ellenére, hogy úszni nem tudtak a mélyvizes folyószakaszon, úgy közlekedtek, hogy mentőmellényt nem viseltek. A baleset súlyosságát a résztvevők úszni nem tudása, valamint a kötelező mentőmellény használatának elmulasztása jelentősen befolyásolta.

3. Következtetések

3.1 Ténybeli megállapítások, amelyek közvetlen összefüggésbe hozhatók az eset bekövetkezésével

A szakmai vizsgálat megállapításai alapján a súlyos víziközeledési baleset a csónak használóinak és tulajdonosának a figyelmetlenségére, szakszerűtlen hajózási tevékenységére vezethető vissza.

A baleset bekövetkezését, a félig bedagadt csónakot használók rosszul megválasztott evezési technikája, a csónak helytelen terhelése, a folyamatosan befolyó és kimeretlen víz által okozott jelentős túlterhelés, a zubogó által keltett hullámok, valamint a rendellenes vízmozgás ellenére megválasztott haladási irány és az érkező hullámmásra nem megfelelő irányba állított csónak együttes hatása okozta.

A leírt körülmények bekövetkezésének közvetett oka, hogy a balesetet szenvedők nem rendelkeztek semmilyen víziközeledési ismerettel, evezési jártassággal. Ennek hiánya miatt nem tudták kellően felmérni az adott vízterület, valamint a tevékenységük rendkívüli veszélyességét.

A csónakot annak tulajdonosa az esemény bekövetkezésekor úgy adta kölcsön, hogy az hajózásra csak korlátozottan volt alkalmas, az átadáskor nem győződött meg arról, hogy a kölcsönvevők „alkalmasak-e” annak használatára. Továbbá elmulasztotta a kötelezően előírt felszerelések átadását.

A mélyvizes folyószakaszon a balesetben résztvevők úszni nem tudása, amely párosult a mentőmellény viselésének elmulasztásával, egyenesen vezetett a súlyos víziközeledési baleset bekövetkezéséhez.

A csónak, valamint az azt használók a kötelezően előírt (a biztonságos hajózást megteremtő) felszerelésekből szinte semmivel sem rendelkeztek. A megfelelő vízmerő eszköz hiánya miatt elmulasztották a befolyó víz kimerését, így a csónak folyamatosan eresztette be a vizet, mígnem teljesen megtelt.

3.2 Ténybeli megállapítások, amelyek közvetlenül nem hozhatók ok-okozati összefüggésbe az esettel, de kockázatnövelő tényezők

A közismerten veszélyes vízterületen a rendellenes vízmozgás veszélyeire sem a parton, sem a vízen semmilyen figyelmeztetés, felhívás nem volt. Mindezek mellett sem a parton, sem annak környezetében semmilyen mentőeszköz (csónak, mentőgyűrű, dobókörte .stb.) nem állt rendelkezésre.

3.3 Egyéb ténybeli megállapítások

A vizsgálóbizottság a szakmai vizsgálat során más tényeket nem állapított meg.

4. Biztonsági ajánlások

A hatályos jogszabályok, vonatkozó rendelkezések, és a kialakult hajózási gyakorlat betartásával az ilyen balesetek nem következnek be, azok elkerülhetők, mindezek ellenére a vizgálóbizottság biztonsági ajánlás kiadását tartja szükségesnek.

BA 2006-005-6_1. A szakmai vizsgálat megállapításai alapján a két ember halálával végződött súlyos víziközeledési baleset bekövetkezésében közvetetten közrejátszott, hogy a rendellenes vízmozgás veszélyeire sem a parton, sem a vízben semmilyen figyelmeztetés, felhívás nem volt, továbbá hogy sem a parton, sem annak környezetében semmilyen mentőeszköz nem állt rendelkezésre az esetlegesen balesetet szenvedők mentésére.

Ezen feltételek megléte esetén feltehetően a baleset megelőzhető, elkerülhető lett volna, ezért a Vb javasolja a települési önkormányzat jegyzőjének, a Túristvándi malomöböl mélyvízes parti-, és vízterületen a veszélyre figyelmeztető táblák, jelzések kihelyezését valamint megfelelő mentőeszközök rendszerbeállítását.

BA 2006-005-6_2. A szakmai vizsgálat megállapításai alapján, a két ember halálával végződött súlyos víziközeledési baleset a balesetet elszenvedők biztonságos úszni tudásával, valamint elvárható szintű víziközeledési ismereteikkel, jártasságukkal megelőzhető, elkerülhető lett volna.

A biztonságos úszási készség, valamint az elvárható szintű víziközeledési ismeretek, és a szabad vizeken való tartózkodás szabályainak megismerése érdekében a Vb javasolja az Oktatási és Kulturális Minisztériumnak a Nemzeti alaptanterv keretében a tanulók számára a megfelelő szintű úszási gyakorlat és az alap szintű víziközeledési ismeretek, valamint a szabad vizeken való tartózkodás szabályait ismertető oktatást.

5. MELLÉKLETEK

A szakmai vizsgálat során megküldött zárójelentés-tervezetre az Oktatási és Kulturális Minisztérium Oktatásért Felelős Szakállamtitkára a 6446-1-/2009. iktatószámú válaszlevelében reflektált.

A szakállamtitkári reagálásban foglaltak ellenére a Vb továbbra is fenntartja a BA 2006-005-6_2. számú biztonsági ajánlásában leírtakat azzal a kiegészítéssel, hogy törekedni kell arra, hogy a magyar közoktatásban részesülő minden tanuló számára a Nemzeti alaptanterv részeként meg kell teremteni a biztonsági ajánlásban foglalt elvárásokat.

Budapest, 2009. június „ 02 „

Barnácz István
Vb vezetője



OKTATÁSI ÉS KULTURÁLIS MINISZTERIUM

OKTATÁSÉRT FELELŐS ÁLLAMTITKÁR

Mészáros László Úr
Főigazgató

Közlekedésbiztonsági Szervezet
Budapest
Pf.: 62
1675

Iktatószám: 6446 - 1 - /2009.	
Összevont: Tompa Ferenc Tel: 473-7310	
1185. sz. tör. 162. § (1) bekezdés 1. pontja	2009. MARE 25
Küldés célja:	H 70/2004/2009
Előadó:	KBSZ-EPK 989/2009
Ügyintéző:	Barna 4
Küldés módja:	

Tárgy: 2006-014-6 számon nyilvántartott súlyos vízi közlekedési baleset szakmai vizsgálatának tervezete

Tisztelt Főigazgató Úr!

Bár a vízi balesetek szakmai zárójelentésének véleményezése nem tartozik a hatáskörömbbe, de tekintettel a zárójelentés-tervezet utolsó oldalán lévő megjegyzésre, mely érinti az Oktatási és Kulturális Minisztériumot, ezért – élve a vonatkozó jogszabályok adta lehetőséggel, az Önök által megküldött dokumentummal kapcsolatban az alábbi észrevételt teszem.

A magyar közoktatásban a tartalmi-tantervi szabályozás legmagasabb szintű állami dokumentuma Nemzeti alaptanterv (Nat). A Nat Testnevelés és Sport című fejezete fejlesztési feladatai az első osztálytól (1-4. osztály: „vízhez szoktatás, az úszás technikai alapjai, Az úszás technikája, egy biztonságot nyújtó úszásnem megtanulása”) a tizenkettedik osztályig előírják az iskolák számára a kötelező úszásoktatást. Mindazon iskolákban, ahol van lehetőség az úszás tanítására (van erre a célra megfelelő tanuszoda, vagy van lehetőség a helyi strandra úszásoktatás céljából bejutni), ott az iskola saját pedagógiai programjában és a testnevelés tantervében szerepelteti az úszásoktatást, mint tananyagot. A diákok igen nagy számban a negyedik osztály végére meg is tanulnak úszni. A Nat-ban kötelezően előírt és az iskola által tanórai keretben megszervezett úszásoktatás a diákok számára ingyenes, melynek költségeit (az útiköltséget az uszodához, az uszodabérletet) az iskolának a költségvetésében, vagy az iskola fenntartójának a költségvetésében kell tervezni.

A diákoknak lehetőségük van testnevelés tantárgyból érettségi vizsgát tenni. A testnevelés érettségi követelményei között középszinten a követelmény elméletből: „az úszás higiénéjének ismerete; Az úszás az ember életében”, gyakorlati követelmény: „egy választott úszásnemben 50 méter úszás; Egy további választott úszásnemben 25 m leúszása”. Az emelt szint elméleti követelménye: „Az úszás higiénéjének ismerete; Egy úszásnem technikai végrehajtásának leírása”. Gyakorlati követelmény: „Egy választott úszásnemben 50 m úszás. Két másik úszásnemben 25 m leúszása, szabályos rajtolással és fordulóval. Vízből mentés előgyakorlata.”

Számos iskolában szerveznek nyaranta vízi táborokat, túrákat, ahol a résztvevő diákok elsajátíthatják, illetve továbbfejleszthetik az alapszintű vízi közlekedési alapismereteket, és a szabad vízben tartózkodás szabályait, továbbá az úszás gyakorlására is lehetőségük van.

Fentiek alapján úgy vélem, hogy a közoktatásban már önmagában a kötelező testnevelésórák keretében is megfelelő szinten szabályozott a diákok úszástanulása, nem is beszélve arról, hogy az iskolán kívüli szabadidős és sportrendezvények is tág lehetőséget adnak az úszás megtanulására. A nem iskolai keretek között, nem tanári felügyelettel szervezett szabadidős foglalkozásokon, vízi túrákon résztvevőktől elvárható, - mint ahogy az életben bárhol - hogy felelős magatartást tanúsítva betartsák a vonatkozó szabályokat, így víz közelében a vízi közlekedés és a szabad vizeken való tartózkodás alapvető szabályait.

Budapest, 2008. március „20.”

Üdvözlettel:



Arató Gergely

2 számú melléklet

Túristvándi-Kömörő-Nagyar Községek
Körjegyzőjétől!
4944. Túristvándi, Móricz u. 4.
Tel: 44/721-112
Fax: 44/ 700-050



2009. július 9.
HFA/20/9/2009.
NK/2151/2009.
Barna István

478-2/2009.

Tárgy: 2006.évi súlyos vízi közlekedési baleset.

Hiv.sz: 2006-014-6

Közlekedésbiztonsági Szervezet

Budapest
Pf. 62
1675

Tisztelt Főigazgató Úr!

Az Öreg-Túr folyón Túristvándi községben az úgy nevezett Malom-öbölben 2006. július 3-án 10 óra 55 perckor súlyos vízi közlekedési baleset történt melynek száma Önöknél 2006-014-6. A vízi balesetnek két halálos áldozata volt, mely igazán tragikussá teszi. A baleset szakmai vizsgálatát és zárójelentését igen nagy körültekintéssel és szakmai hozzáértéssel az Ön által vezetett szervezet végezte el. A szakmai vizsgálat zárójelentését részemre megküldték, azt megismertem, a benne foglaltakkal minden tekintetben és teljes mértékben egyetértek.

A zárójelentésben megfogalmazott ajánlásokat ugyancsak elfogadom, azok részben már bevezetésre kerültek, részben pedig bevezetésük folyamatban van.

A Túristvándi Malom-öböl környékén, az azt megközelítő mind a négy irányban figyelmeztető táblákat helyeztünk el, melyen jól láthatóan a következő szöveg van:

„ A VÍZIMALOM KÖZVETLEN KÖRNYEZETÉBEN FÜRÖDNI ÉS CSÓNAKÁZNI SZIGORÚAN TILOS ÉS ÉLETVESZÉLYES!”

A malomnál vízi mentésre alkalmas csónak van elhelyezve, a csónak vízmentes, teljes mértékben vízzáró, veszély esetén bárki által használható. Ugyancsak a Malomnál mentőövek is el lesznek helyezve, melynek végrehajtási határideje 2009. július 15.

Mindezek végrehajtásával a 2006. évi súlyos vízi közlekedési baleset megtörténte biztonsággal elhárítható.

Túristvándi, 2009. július 6.



Tisztelettel:

Szabó József
körjegyző