



ZÁRÓJELENTÉS

2006-023-6

SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Uszód, Duna 1525 fkm
2006. szeptember 07.**

**horgászcsónak
nyilvántartásba vételre 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 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.

Mivel a zárójelentés-tervezettel kapcsolatban a hivatkozott törvényben meghatározott határidőn belül írásbeli észrevétel nem érkezett, ezért jelen zárójelentés a tervezet tartalmát változtatás nélkül közli.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005.évi CLXXXIV.törvény
ms.	motoros hajó
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a Tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság
VDR	Voyage Data Recorder (Hajózási Adatrögzítő Rendszer)

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	nincs adat
	típusa	nyilvántartásba vételre nem kötelezett horgászcsónak
	lobogója	nincs
	lajstromjele	nincs
	gyári száma	nincs
	tulajdonosa	az elhunyt
	üzembentartója	az elhunyt
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2006. szeptember 7. 20:00 LT
	helye	Uszód, a Duna1525 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		a vízijármű nem sérült meg
Lajstromozó állam		-
Lajstromozó hatóság		-
Gyártást felügyelő hatóság		-
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. szeptember 8-án 13:00-kor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2006. szeptember 8-án 13 óra 10 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének, majd
- 2006. szeptember 8-án 13 óra 20 perckor tájékoztatta az NKH ügyeletését.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2006. szeptember 8-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a helyszínen vizsgálatot tartott, és felhasználta a rendőrség helyszíni vizsgálatának jegyzőkönyveit, valamint az eseménnyel kapcsolatos iratokban rögzített tényeket, tanúvallomásokat.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A nyilvántartásba vételre nem kötelezett horgászcsónak 2006. szeptember 7-én 19:50 órakor, Uszód községnél, a Duna 1525 fkm-nél, halászat céljából indult el a csónak vezetőjével és segítőjével. A motorcsónak hegymenetben haladt. A bal parttól kb.15 m-re. 600-700 méter megtétele után, egy szintén hegymenetben haladó tolóhajó által keltett hullámok hatására a csónak annyira megbillent, hogy a vezetője kiesett a vízi járműből, és a Dunában elmerült.

A csónak utasa miután többé nem látta a csónakból kiesett személyt, a csónakmotort nagy nehezen leállította, és kivezett a partra. Ezt követően bement a faluba, és megkérte a legelső házban lakó személyt, hogy értesítsék a rendőrséget a történetekről.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebb	0	0	0
Semmilyen	0	1	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A súlyos víziközeledési baleset során a nyilvántartásba vételre nem kötelezett motoros halászcsonak nem sérült meg.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kár a súlyos víziközeledési baleset során sem a hajóútban, sem a parti műtárgyakban nem keletkezett, ill. egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak a tudomására.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A vízi jármű vezetője

Kora, neme	73 év, férfi
Állampolgársága	magyar
Jogosítása	az adott kategóriára nem szükséges
Egészségügyi alkalmasság érvényessége	az adott kategóriára nem szükséges
Képesítései	az adott kategóriára nem szükséges

1.6 Az úszólétesítmény adatai

1.6.1 A hajótest

A csónak fából készült, 5,3 m hosszú és 1,25 m széles, oldalmagassága 0,45 m. A benne lévő elhelyezkedésére két fenyőfából készült ülésdeszka áll rendelkezésre. A vízi jármű kívül kátrányozott, belül natúr színű. A csónak jobb oldalán, két helyen gumiborítás van felszegezve a vízszivárgás megakadályozása céljából. A csónak külső oldalán, több helyen lemezborítás látható, ami a csónak megerősítését szolgálta. A csónak deszkái korhadtak, de állapota ellenére

hajózásra alkalmas állapotban volt. A szemle során a balesetből származó sérülést a bizottság nem észlelt rajta.

1.6.2 A vízi jármű meghajtó berendezése

A fartűkör közepén található egy Tomos típusú 3,6 KW teljesítményű csónakmotor.

1.7 Meteorológiai adatok

A súlyos víziközeledési baleset bekövetkezésekor a helyszínen szürkületi látási viszonyok uralkodtak, de köd, pára nem csökkentette a láthatóságot.

1.8 Kikötői adatok

A súlyos víziközeledési baleset nem kikötőben történt.

1.9 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került. A szakértői vizsgálat a bekövetkezett halál okaként a vízbefulladását jelölte meg.

1.10 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.11 A túlélés lehetősége

A csónak vezetője (a vízbe esett személy) mentőmellényt nem viselt, így a hullámozó folyóvízben a túlélési esélyei a minimális alá csökkentek. A társa, felkészületlensége, hozzá nem értése miatt, semmilyen segítséget sem tudott részére nyújtani (hisz a csónakmotor leállítására és a partra evezésre is hosszabb időt kellett fordítania).

1.12 A hajózási technológiai folyamatok elemzése

A „kis vizes” időszakban, egy tolóhajó által keltett hullámok hatására, a hullámozásra nem megfelelő irányba állított vízi jármű megbillent, vezetője elvesztette az egyensúlyát, a vízbe esett és elmerült, majd a víz elsodorta. Társa nem tudott neki segítséget nyújtani, mivel nem ismerte a csónak kezelését, abban semmilyen gyakorlattal nem rendelkezett.

A kötelezően előírt mentőmellényeket nem viselték, nem is volt náluk (habár volt nekik), azokat otthon hagyták.

1.13 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket a Vb nem folytatott, arra nem volt szükség a véleményalkotáshoz.

1.14 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak a tudomására.

1.15 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A vizsgálat során az általánostól eltérő módszerek alkalmazására nem volt szükség.

2. ELEMZÉS

A motorcsónak vezetője idős ember volt, aki kedvtelésből halászattal foglalkozott. Nagy rutinnal rendelkezett, hiszen szinte naponta „kifutott” a Dunára, ezzel a csónakkal halászat céljából.

A halászatra - a nyilvántartásba vételre nem kötelezett csónakjával - magával vitte egyik ismerősét, aki nem ismerte víziközlekedési szabályokat, a csónak kezelését, vezetését, abban semmilyen gyakorlattal, jártassággal nem rendelkezett. Úszni nem tudott és nem ismerte a vízből mentés szabályait.

A mentőmellényt nem viseltek, azt nem is vittek magukkal.

A „kis vizes” időszakban, egy tolóhajó által keltett hullámok hatására, a hullámmászra nem megfelelő irányba állított vízijármű megbillent, a vezetője elvesztette az egyensúlyát és a vízbe esett, majd elmerült és a víz elsodorta.

Társa nem tudott neki semmilyen segítséget nyújtani, mivel ahhoz semmilyen ismerete, jártassága nem volt. A saját életét is csak körülményesen sikerült megmentenie.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezte a vizsgálat alapján a csónak vezetőjének a figyelmetlenségére és szakszerűtlen hajózási tevékenységére vezethető vissza.

A balesetet, az őket megelőző tolóhajó által keltett hullámok okozták, de erre egy olyan rutinos személynek, aki nap, mint nap a Dunán közlekedik fel kellett, hogy legyen készülőve.

Ha, a tolóhajó által keltett hullámokra merőlegesen, vagy közel merőlegesen szemből haladt volna a csónak vezetője, és csökkentette volna a motor teljesítményét, akkor ez a súlyos víziközlekedési baleset nagy valószínűséggel elkerülhető lett volna. A vezető a lehető legrosszabb módszert választotta akkor, amikor a part felé fordult a hullámmász észlelésekor, mert így a csónak hátulról kapta a hajó által keltett - a tanú elmondása szerint - legalább 1m magas hullámokat, így az egyensúlyát veszítve kiesett a vízi járműből.

Bár a vízi jármű vezetője rendelkezett a kötelezően előírt mentőmellényekkel, de azokat nem vitték magukkal, pedig annak viselése nagy valószínűséggel növelte volna a túlélés lehetőségét.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A hatályos jogszabályok, vonatkozó rendelkezések, és a kialakult hajózási gyakorlat betartásával az ilyen balesetek nem következnek be, azok elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2009. március „ „

Barnácz István
Vb vezetője

Wimmer Gábor
Vb tagja