



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2007-021-6
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Budapest DUNA 1655 fkm.
2007. május 1.

Túrakenu

–

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

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

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		Súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	ismeretlen
	típusa	túrakenu 4 személyes
	lobogója	magyar
	lajstromjele	–
	gyári száma	Narvál Cape
	tulajdonosa	Római-Part SE.
	üzembentartója	Római-Part SE.
	bérlője	–
Eset	napja és időpontja	2007. május 01. 10 óra 15 perc
	helye	Budapest Duna 1655 fkm.
Eset kapcsán	elhunytak száma	1
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott
Lajstromozó állam		–
Lajstromozó hatóság		–
Gyártást felügyelő hatóság		Nem ismert
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. május 01-én 10 óra 35 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2007. május 01-én 10 óra 40 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének,

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2007. május 01-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Kovács Márton	baleseti helyszínelő

Kovács Márton úr baleseti helyszínelő a vizsgálat ideje alatt elhagyta szervezetünket, ezért helyette Pataki Ferenc úr lett kinevezve a Vizsgálóbizottságba.

Az eseményszorgálat áttekintése

Vb a helyszínre érkezett 12 óra 10 perckor és a helyszínen tájékozódott az eseményről, a helyszínen tartózkodó egyik utast meghallgatta, helyszíni jegyzőkönyvet készített. A helyszínről és a kenuról fényképfelvételeket készített. A rendőrségi jegyzőkönyvekről utólag másolatot kapott.

Az eset rövid áttekintése

A Római partot és létesítményeit, csónakházait az első melegebb tavaszi napon sok kiránduló látogatta meg. Sokan csak kirándulási szándékkal, többen csónakázási szándékkal és sokan csak a környező létesítmények igénybevétele miatt jöttek a partra.

Egy négyfős társaság túrakenu bérelt és kevés gyakorlatozás után, a védőeszközök használata, ill. igénybe vétele nélkül elindultak a Szentendrei sziget felé. Elindulásuk

után néhány perccel egy kiscgéphajó keltette hullámokon felborultak, és mindannyian a vízbe estek. Akik tudtak valamennyire úszni, azok a parttól kb. 20 m távolságot megtudták tenni. A csónak vezetője azonban nem tudott úszni és emiatt vízbefulladt. Az őt menteni próbáló két társát is többször lehúzta, kis híján ők is megfulladtak, végül a partról érkezők segítségével jutottak ki a folyóból. Az elmerült férfi holttestét a tűzoltó búvárok emelték ki a folyóból.

Biztonsági ajánlás kiadását nem tartja szükségesnek a bizottság, mert a szabályok maradéktalan betartása esetén a baleset nagy valószínűséggel nem következett volna be, ill. a baleset elkerülhető lett volna, ha az érintett valós nyilatkozatot tesz úszás tudásáról, és a szabályok szerint viseli a számára kötelező mentőmellényt.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A Római-Part SE túrakenu kölcsönzőjénél egy négyfős társaság aznap délelőtt túrakenut bérelt, a Szentendrei szigetre akartak evezni grill-parti szándékával. A bérbeadó személy elmondása szerint, szóban nyilatkoztatta a társaságot, hogy tudnak-e úszni. Igen volt a válasz. A bérlők a mentőmellény kölcsönzési lehetőséget nem vették igénybe, és anélkül ültek a kenuba, a Római-Part SE pontonjánál. Elindulás előtt a túrázó társaság legidősebb tagja, aki egy kevés vízi-evezési tapasztalattal rendelkezett, rövid oktatással látta el a többi résztvevőt. Az elhangzottak arról szóltak, hogy hogyan szálljanak be a kenuba egyenként és mikor bent ülnek már nem szabad forgolódni, valamint hogy hogyan kell evezni. Az úti cél felé történő elindulás előtt rövid próbaevezést tartottak. Az indulás helyétől kb. 100-150 m-t tettek meg az Árpád híd felé lefelé, ezután visszaindultak, hogy nekivágjanak az úti cél megközelítésének. Alig fejezték be a visszafordulási manővert, a parttól kb. 15-20 m-re a kenu egy kissé távolabb nagy sebességgel elhaladó motorcsónak hullámain felborult, és az utasok a vízbe estek. A hajó vezetőjének minősülő utas nem tudott úszni, és rövidesen elmerült, őt később a tűzoltó búvárok találták meg és hozták a felszínre. A másik három utas közül az egyik hölgy egyedül úszott a partra. A másik két utas – egy férfi és egy nő – pedig igyekezett az elmerülő segítségére lenni, de őket is többször lehúzta, így hamar kifáradtak, végül őket a partról segítő szándékkal érkezők hozták ki a vízből. A mentők megérkezése után klinikai állapotuk miatt (sokkos állapotban voltak) megfigyelésre bevitték őket az Erzsébet kórházba.

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A túrakenu felborult ugyan, de nem sérült meg. A kenu tartozékai és az utasok felszerelése kiesett a csónakból, de nagy része a tartozékokkal együtt megkerült, összeszedte egy a helyszínre siető idegen kiséghajó, valamint a tűzoltóság és a rendőrség szolgálatos dolgozói.

1.4 Egyéb kár

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

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A vízi jármű vezetője

Kora, neme, állampolgársága		37 év; férfi; román
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	nem szükséges
	Egészségügyi alkalmasság	nem szükséges

	Egyéb szakmai bizonyítvány	–
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	–
	Utolsó 12 hónapban	–
	Utolsó 30 napban	–

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott kategóriára nem előírás, az eset szempontjából lényegtelen.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az adott kategóriára nem előírás, az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	ismeretlen
Gyártás éve	ismeretlen
Utolsó szemle helye, ideje	nem volt, mert szükségtelen
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	nincs, mert nem szükséges

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	nem volt, mert nem szükséges
--	------------------------------

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Nincs motor.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Nem történt meghibásodás.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	45 kg
Üzemanyag tömege	nincs
Rakomány tömege utasokkal együtt	305 kg
Összesen	350 kg
Teljes vízkiszorítás	nem ismert
Megengedett legnagyobb merülés	nem ismert
Merülés a baleset idején	nem ismert

1.7 Meteorológiai adatok

- Jó látási viszonyok napos, meleg idő*
- Szélereősség: gyenge*
- Vízállás: 167 cm

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

Nem előírás.

1.9 Összeköttetés

Nem előírás.

1.10 Kikötői adatok

Az esemény nem kikötőben történt, ezért a kikötőhely további részletezése nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Nem előírás.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az esemény során roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került. Az abban foglaltak a megerősítik a tényeket és vizsgálat következtetéseit.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet. A túlélésre akkor lett volna esélye a kenu vezetőjének, ha viselte volna a mentőmellényt.

1.16 Próbák és kísérletek

A Vb a vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytatott.

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 érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és 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 túrázók közül komolyabb evezési gyakorlata, folyóvízen történő közlekedési jártassága egyiküknek sem volt. Ugyan az indulás előtt kb. 150 méternyi közös próbaevezést tartottak, de ez valójában igen kevés volt annak a túrának a végrehajtásához, amit terveztek. Valószínűleg fizikailag sem voltak kellőképpen felkészülve, de a folyón történő közlekedésről sem voltak valószínűleg megfelelő ismereteik. Korábban semmilyen képzésen, szakember által tartott gyakorlaton nem vettek részt. Az alapvető biztonsági felszerelést (mentőmellények) sem vitték magukkal, még az a személy sem, aki a kenu vezetőjének minősült és úszni sem tudott. A vizsgálat nem tudta teljes pontossággal kideríteni, hogy hogyan hangzott el a kérdés az úszni tudásról, és a tanúvallomások sem egyértelműek a balesetet szenvedett személy válaszát illetően. Feltételezhető, hogy a kérdés elhangzott, és a válasz az volt, hogy „igen tudok úszni”. Az hogy ez minden résztvevő vonatkozásában elhangzott-e, megint nem volt kideríthető.

A 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet a víziközlekedés rendjéről mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat II -10. számú melléklete a kedvtelési célú vízi jármű bérbé- vagy használatba adására vonatkozó biztonsági szabályok 2-es pontja kimondja:

„2. A vízijárművet személyzet nélkül kölcsönző vagy nem gazdasági célból használatba adó szervezet, illetve az általa megbízott személy köteles a bérlő (igénybevevő) írásbeli nyilatkozatát beszerezni arról, hogy tud úszni, ismeri a hajózási szabályait, továbbá az azonosító adatokkal megjelölt vízijárművet, valamint a szükséges mentőeszközöket átvette.”

A II-2. számú melléklet tartalmazza a csónak kötelező felszerelését.

- „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 – 1db, 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 űrmértékű 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,
 - h) ha a csónakban tűz- vagy robbanásveszélyes anyagot szállítanak, akkor megfelelő 8A, illetve 34B oltásteljesítményű tűzoltó készülék – 1 db.”
- „2. Az 1. pontban foglalt rendelkezéseket a kajakok, kenuk, kilbótok, szkiffek, dubók, triplettek, továbbá a 2,5 m-nél kisebb testhosszúságú csónak esetében az alábbi eltéréssel kell alkalmazni:
- a) mentőmellény – a csónakban tartózkodó személyek számának megfelelően,
 - b) evező – a csónak hajtásának megfelelően, de legalább 1 db,
 - c) legalább 1 liter űrmértékű vízmerő eszköz vagy szivacs – 1 db,
 - d) kikötésre alkalmas, megfelelő állapotú kötél vagy lánc – 5 fm,
 - e) a csónak üzemben tartójának nevét és lakcímét (telephelyét) tartalmazó, a csónaktesten jól látható helyen, tartósan rögzített tábla,
 - f) fehér kézi villamos jelzőlámpa tartalék izzóval és tartalék elemmel – 1 db.”

A Hajózási Szabályzat 4-es fejezet 4.07 cikk 2-es, 3-as pontja kimondja, hogy:

„2. A csónak vezetője beszállás előtt köteles tisztázni, hogy a csónakban helyet foglaló személyek tudnak-e úszni és azok nyilatkozata, továbbá a Szabályzat rendelkezései alapján a mentőfelszerelés elhelyezéséről, továbbá alkalmazásra való készenlétéről köteles gondoskodni.”

„3. A vízben lévő (közlekedő vagy veszteglő) csónakban tartózkodó úszni nem tudó és kiskorú valamint a vízi sporteszközön közlekedő minden személy köteles a mentő mellényt viselni.”

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A bérlő társaság gyakorlat, vízi jártasság nélkül tervezett olyan kirándulást, ami komoly vízi jártasságot és gyakorlatot, fizikai felkészültséget igényelt volna.

A mentőmellény használatának mellőzése döntő fontosságú volt a haláleset bekövetkezésében.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A bérbeadó részéről alaposabb, minden személyre kiterjedő kikérdezés, adatrögzítés, továbbá írásbeli nyilatkoztatási kötelezettségének maradéktalan betartására lett volna szükség, hogy hasonló esetek ne fordulhassanak elő. Amint az a vizsgálat során kiderült, a bérbbe vevőknek semmiféle szerződést (papírt) nem kellett aláírnia.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, a Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

5. MELLÉKLETEK

1. Fénykép felvételek.
2. Bérleti feltételek tájékoztató

Budapest, 2009. április 22.

Wimmer Gábor
Vb vezetője

Pataki Ferenc
Vb tagja



A tűzoltóhajó bűvárai keresik az eltűnt személyt.



Az indulás helye a bérelt túrakenuvál.



A kiemelt túrakenu egy közeli pontonon.



A balesetet szenvedett túrakenu.



A kiemelt túrakenu jelzése.



A túrakenu hiányos felszereléssel.

118	2008 SZEPT 15
iktat	HFO/63/1/2008
Érték	3048/2008
Ügyintéző	
Működés	

BÉRLETI FELTÉTELEK

- 1./ A „Hajózási Szabályzatban” előírt rendelkezéseknek a bérbevevő köteles eleget tenni.
- 2./ Bérbevevő az általa bérbe vett hajó(k)ban utazók testi épségéért köteles felelősséget vállalni. Úszni tudás hiányában, vagy 14 éves kornál fiatalabb esetén mentőmellényről gondoskodni.
- 3./ A bérleti idő lejártával a bérlet megszűnik és a hajó visszaszolgáltatandó. A bérlő jogosult a bérleti díjnak legkésőbb a lejárat napján történő újabb befizetésével a szerződést meghosszabbítani mindaddig, amíg a hajó(ka)t használni kívánja.
- 4./ A bérletnek a bérbeadó hozzájárulása nélkül történő átruházása, illetve átengedése esetén a bérlő továbbra is felelős, mind a bérleti díj, mind az esetleges kártérítést megfizetni.
- 5./ A meghibásodott, vagy megrongált hajót a bérlő köteles azonnal visszaszolgáltatni, illetve a hibát jelezni intézkedés céljából. Mindezek elmulasztása, bérleti díj fizetési kötelezettséggel jár, az esetben is, ha a meghibásodás a bérlő terhére nem róható okból következett be.
- 6./ Késedelmes visszaszolgáltatás esetén a bérlő a késedelem idejére járó késedelmi díjat megfizetni tartozik.
- 7./ Ha a bérleti díj lejártakor a hajó visszaszolgáltatásra nem kerül, a bérbeadó jogosult annak beszállítására és a költségek a bérlőt terhelik.
- 8./ A rendeltetésellenes, gondatlan, ill. szándékos rongálás esetén, kártérítésként a tényleges javítási költséget kell megtéríteni. A hajó vissza nem szolgáltatása, használhatatlanná válása esetén, illetve megsemmisülése esetén a hajó kiskereskedelmi árát kell megfizetni, függetlenül a hajó használati idejétől.
- 9./ A hajó vissza nem szolgáltatása, használhatatlanná válása, vagy megsemmisülése esetén a bérbeadó az előbbi pontban meghatározott kártérítésen felül további kárként igényelheti az elmaradt bérleti díjakat mindaddig, amíg a bérlő az értéket meg nem térítette, legfeljebb azonban 6 havi időre, illetve a hajó térítési értéke kétszeres összeg erejéig.
- 10./ A hajó elidegenítése, elzálogosítása, vagy szándékos megrongálása gondozatlan megőrzése, vagy visszaszolgáltatás megtagadása büntetendő cselekmény.

A bérleti feltételeket tartalmazó nyomtatvány.