



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2007-025-6
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Balatonalmádi
2007. május 18.

evezős csónak

-

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 |
| 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 |
| KHVM | Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium |
| ms. | motoros |
| 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 | ismeretlen |
| | típusa | négy személyes evezős fa csónak |
| | lobogója | magyar |
| | lajstromjele | - |
| | gyári száma | - |
| | tulajdonosa | magánszemély |
| | üzembentartója | magánszemély |
| | bérlője | - |
| Eset | napja és időpontja | 2007. május 18. kb. 16 óra 45 perc |
| | helye | Balatonalmádi vízterülete |
| Eset kapcsán | elhunytak száma | egy fő |
| | súlyos sérültek száma | - |
| Vízi jármű rongálódásának mértéke | | A vízi jármű nem sérült |
| Lajstromozó állam | | - |
| Lajstromozó hatóság | | - |
| Gyártást felügyelő hatóság | | - |
| Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet | | KBSZ |

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. május 19-én 10 óra 45 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2007. május 19-én 11 óra 00 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2007. május 19-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

| | | |
|----------|--------------|-----------------|
| vezetője | Wimmer Gábor | balesetvizsgáló |
| tagja | Orosz Dalma | főosztályvezető |

Az eseményvizsgálat áttekintése

Az esemény bekövetkezte után másnap a Balatonkenesei Vízügyi Rendészeti Örsön az ott szolgálatot teljesítő járőr tájékoztatta a Vb-t az eseményekről, az addig megtett intézkedésekről. Későbbiekben a Somogy megyei Rendőr-főkapitányság Balatoni Vízügyi Rendészeti Rendőrkapitányságtól írásos tájékoztatást kaptunk az események összefoglalásáról.

Az eset rövid áttekintése

2007. május 18-án a délutáni órákban, kb. 16 óra tájban Balatonalmádi vízpartján, a Veszprémi Pannon Egyetem kollégiuma előtti vízparti területen három fiatal fiúból álló csoport egy a parton található, javítás alatt lévő fa csónakot a tulajdonos tudta és engedélye nélkül, valamint a kötelező felszerelések nélkül bevitt a Balatonba. Egy másik csónakból kivettek két evezőt, és elkezdtek bevezni a csónakkal a Balatonba. Megkerülték az egyetemi szálló vízterületén lévő kikötő nyugati mólószarát, és visszaveztek a partra a Nereus Park Hotel strandjára. Ott felvettek még egy fiút és három lányt. Így a társaság 7 főből állt, amikor újból csónakázni indultak. A csónak

nem volt alkalmas 7 fő befogadására, és mint utólag kiderült, a társaság alkoholt is fogyasztott ezt megelőzően. A móló előtti hullámtörő gátat akarták megkerülni. Az amúgy is túlterhelt csónakban egymás között elkezdtek cserélni a helyeket, emiatt többen is felálltak, és az erősödő hullámozásban a csónak a parttól kb. 100-150 m-re felborult. Mindannyian a vízbe estek. Ketten megpróbálták a csónakot kitolni a vízből. Miután ez nem sikerült, ők is elkezdtek kiúszni a partra a többiek után. Ez 6 főnek sikerült, egy fiú azonban elmerült a Balatonban. A Balatoni Vízügyi Igazgatóság sötétedésig, kb. 20 óra 30 percig keresték az eltűnt személyt, a keresést másnap folytatták. A partról többen látták az eseményeket és ők értesítették a rendőrséget és a mentőket.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A Veszprémi Pannon Egyetem kollégiuma előtti partszakaszon 2007. május 18-án du. 16 óra körül három fiatal férfiból álló csoport a parton egy javítás alatt álló evezős fa csónakot talált, és azt vízre tették. Egy másik csónakból evezőket szereztek, beültek a csónakba és evezni kezdtek. Megkerülték a kikötő nyugati mólószárát, majd kiveztek a partra a Nereus Park Hotel strandjára. Ott újabb személyeket vettek fel a csónakba. Három lányt és egy fiút. A csónaktest hajózásra alkalmas állapotban volt, ám 7 fő befogadására alkalmatlan volt. A társaság a móló előtti hullámtörő gátat akarta megkerülni. Csónakázás közben néhányan helyet akartak cserélni a csónakban, és ez több személy együttes mozgásával járt a már amúgy is túlterhelt csónakban. A csónak szabad oldala néhány centiméterre csökken. Az erősödő hullámban a csónakban mozgók hatására a csónak megbillent, és hamar megtelt vízzel, majd felborult. A Balaton teljes területére másodfokú viharjelzés volt érvényes május 17-én este 22 órától 19-én reggelig, aminek értelmében nem hajózhattak volna ki a tóra. A felborult csónakot a vízbeesettek visszafordították, és ketten megpróbálták úszva kitolni. A többiek elkezdtek kiúszni a partra. Ketten, akik a csónakot akarták kitolni, miután ez nem sikerült nekik, ők is elkezdtek kiúszni a partra, de az egyik fiú többször elmerült, és segítséget kért társától, aki megpróbált segíteni neki, sikertelenül. Egy rövid ideig még együtt úsztak kifelé, de azután végleg elmerült a fiú. Keresése röviddel ezt követően megkezdődött a Balatoni Vízügyi Szakszolgálatának segítségével.

1.2 Személyi sérülések

| Sérülések | Személyzet | Utások | Egyéb személyek |
|------------|------------|--------|-----------------|
| Halálos | - | 1 | - |
| Súlyos | - | - | - |
| Könnyű | - | - | - |
| Nem sérült | - | 6 | - |

A fiatalok nem jelölték ki maguk közül csónakvezetőt.

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszó létesítmény (csónak) felborult ugyan, de nem sérült.

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 parancsnoka

| Kora, neme | | Nem jelölték ki csónakvezetőt |
|--------------------|----------------------------|-------------------------------|
| Szakmai képesítése | Képesítés érvényessége | Nem előírás |
| | Egészségügyi alkalmasság | Nem előírás |
| | Egyéb szakmai bizonyítvány | Nem előírás |

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott kategóriára nem előírás.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

| | |
|---|------------|
| Gyártás helye | ismeretlen |
| Gyártás éve | ismeretlen |
| Utolsó szemle helye, ideje | - |
| Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje | - |

1.6.1 A hajótest adatai

| | |
|---------------------|--------|
| Hajótest hossza | 3,75 m |
| Hajótest szélessége | 1,35 m |

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

A csónakon nem volt külmotor.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Nem hibásodott meg berendezés.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

| | |
|--------------------------------|--------|
| Üres tömeg | 90 kg |
| Üzemanyag tömege | - kg |
| Rakomány tömege | 460 kg |
| Összesen | 550 kg |
| Teljes vízkiszorítás | - kg |
| Megengedett legnagyobb merülés | 30 m |
| Merülés a baleset idején | 45 m |

1.7 Meteorológiai adatok

- Az esemény idején erősödő északi szél, 8-12 m/s, a lökéshullámok erőssége 14-17 m/s, a Balaton hullámos volt.
- A látási viszonyok jók voltak, napfényes idő, a hőmérséklet 17 °C, de az erős szél hűtő hatása miatt ezt az ember jóval kevesebbnek érzi.
- A Balaton teljes területére másodfokú viharjelzés volt érvényes 2007. május 17-én 22 órától 19-én reggelig.

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Kikötői adatok

A kikötő paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az eset kapcsán roncs nem keletkezett.

A csónakot a vizsgálat időtartamára az illetékes rendőrhatóság szakértői lefoglalták.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat megállapította, hogy a halált vízbe fulladás okozta.

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 nagyobb esély, ha a társaság nem alkoholos befolyásoltság alatt kísérli meg a szórakozásnak induló csónakázást. Az utasnak (utasoknak) viselnie kellett volna a mentőmellényt. Az esemény idején másodfokú viharjelzés volt érvényben, tehát ki sem lett volna szabad menni a túlterhelt csónakkal a Balatonra.

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

Az esemény bekövetkezte sok olyan egyszerű tényezőre vezethető vissza, amelyek egyenként is előidézhetők volna a súlyos víziközeledési balesetet.

3. Alkoholfogyasztást hajózás előtt tilos, nem lett volna szabad alkoholt fogyasztaniuk.
4. A csónak nem rendelkezett az előírt felszerelésekkel, mert a tulajdonos azokat máshol tárolta.
5. A csónakban vezető nem lett kijelölve.
6. A csónakot nem lett volna szabad vízre tenniük, mert az másnak a tulajdonában volt.
7. Másodfokú viharjelzés alatt az a szabály, hogy akik már bent vannak a tavon, azoknak a lehető leghamarabb ki kell jönniük a partra, csónakkal elindulni befelé pedig egyáltalán nem szabad. (melléklet)
8. Viselni kellett volna a mentő mellényt az úszni nem tudóknak.
9. A csónakba csak a csónak méretének megfelelő számú személy tartózkodhatott volna. (Max: 4 fő)
10. A csónakban menet közben nem szabad felállni még normál terhelés mellett sem.
11. Nem volt kellő evezési, vízijártassági gyakorlatuk sem az utasoknak.

12. KÖVETKEZTETÉSEK

Az elemzés részben feltárt baleseti veszélyforrások szinte bármelyike önállóan is kiválthatta volna a balesetet, azonban több tényező együttes hatása sokkal nagyobb valószínűséggel idézte elő a súlyos víziközeledési balesetet. A fiatalok megdölgötlan lépéseikkel idézték elő a veszélyhelyzetet – alkoholfogyasztás után, egy idegen csónakkal, felszerelés nélkül csónakázni indultak a másodfokú viharjelzés ellenére, jelentősen túlterhelve a csónak befogadóképességét – ami végeredményben a végzetes víziközeledési balesetbe vezetett.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

5. MELLÉKLETEK

Az eseményről készült fényképfelvételek.

Budapest, 2009. május 11.

Wimmer Gábor
balesetvizsgáló
Vb vezetője

Orosz Dalma
főosztályvezető
Vb tagja









Viharjelzési fokozatok

| | | |
|--|------------------------------|--|
| Alapfok | Gyenge légmozgás (0-15 km/ó) | A víz teljesen sima |
| | Mérsékelt szél (15-25 km/ó) | A vízben gyenge fodrok, hullámok jelentkeznek. |
| Első fokú viharjelzés (percenként 45 villanás) | Élénk szél (25-40 km/ó) | Kisebبتől közepes hullámok jelentkeznek. |
| | Erős szél (40-60 km/ó) | Nagyobb hullámok jelennek meg, csónakok csak partközelsben lehetnek. Gyakorlott szörfösök szele. |
| Másodfokú viharjelzés (percenként 90 villanás) | Viharos szél (60-80 km/ó) | Nagy, tarajos hullámok jelennek meg, csónakok nem mehetnek a vízre. Nagy vitorlások is csak a megfelelő intézkedések mellett. |
| | Erős vihar (80-100 km/ó) | Hatalmas hullámok jelentkeznek, a hullámok tetejéről elporzik a víz. A motoros hajóknak is partra kell térniük. |
| | Orkán (100 km/ó fölött) | Porzó víz, vízfüggöny jelentkezik. A víz fölött gyakorlatilag a látástávolság 0 méter. Csak speciális mentőhajók mehetnek a vízre. |