



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2007-040-6 SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Tihany
2007. július 21.

vitorlás 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: Kbv.),
- a súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006 (II. 27) GKM rendelet,
- illetve a Kbv. 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	Kalóz típ. műanyag vitorlás csónak
	lobogója	magyar
	lajstromjele	nyilvántartásra nem kötelezett
	gyári száma	–
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	magánszemély
	bérlője	–
Eset	napja és időpontja	2007. július 21.
	helye	Tihany
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott, nem sérült
Lajstromozó állam		magyar
Lajstromozó hatóság		NKH elődje Hajózási Főfelügyelet
Gyártást felügyelő hatóság		NKH elődje Hajózási Főfelügyelet
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. július 21-én 23 óra 14 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2007. július 21-én 23 óra 20 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2008. július 22-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Orosz Dalma	főosztályvezető

Az eseményszűnet áttekintése

2007. július 22-én délelőtt a Siófoki Vízirendészeti Rendőrfőkapitányságon a Vb egyeztetett, és a helyszíni szemle jegyzőkönyvből, továbbá a későbbiekben készült dokumentumokból másolatot kapott.

Az eset rövid áttekintése

Egy háromfős csoport hajózni indult egy Kalóz típ. nyilvántartásra nem kötelezett vitorlás csónakkal a Zamárdi Sport Klub szántódi kikötőjéből Tihany vízterületére. A tihanyi kompkikötőtől kb. 300-400 m-re délkeletre lehorgonyozták a hajót, és mindannyian fürdeni indultak. A társaság két nőből és egy férfiből állt. Mindannyian úszni kezdtek, eközben a vitorlástól kb. 100 m-re távolodtak el. Mikor visszafelé úsztak a csónak felé, azt tapasztalták, hogy a vitorlás csónak horgonya felszakadt, az alkalmanként erősödő szél, a hullámszél és az áramlás hatására a vitorlás csónak sodródni kezdett. A két nő elérte a vitorlást, a férfi azonban már nem, elmerült a Balatonban. A vitorlás csónak vezetője megpróbálta kimenteni a férfit, azonban a mentés sikertelen maradt. A vitorlás csónak hölgy utasa segítséget kért egy közelben

közlekedő másik vitorlás vezetőjétől, aki a mentésben konkrétan nem vett részt, de értesítette a Vízügyi Felügyelőséget. Az elmerült férfi utas holttestét két nappal később találták meg a Tihany-Szántód kompjárat útvonalától keletre kb. 300 m-re.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A vitorlás kishajó tulajdonosa, egyben vezetője, egy hölgy, két fő ismerősével egy férfi és egy nő társaságában hajózni indultak 2007. július 21-én, kb. 17 óra tájban a szántódi kikötőből Tihany irányába. A tihanyi BAHA Zrt. kompikötőjétől kb. 300-400 m-re délkeletre a vitorlás csónakot lehorgonyozták, a vitorlákat nem eresztették le, és a nagy meleg miatt a csónakból fürödni indultak a Balatonba. Először a vitorlás csónak tulajdonosa és férfi utasa indult fürdeni, később csatlakozott hozzájuk a harmadik személy (hölgy utas) is. Fürdés közben észlelték, hogy a vitorlás lehorgonyzott helyéről elmozdult, és sodródni kezdett Balatonfüred irányába. Mindannyian a vitorlás után kezdtek úszni. Elsőnek a hajó tulajdonosa érte el vitorlást, majd a fiatalabbik hölgy utas. A fiatal férfi is úszott a hajó felé, de egyszer elmerült, majd ismét felszínre került, kis idő múlva ismét elmerült és többet nem látták a férfit. A hajó tulajdonosa megpróbálta megmenteni a fiatal férfit, de mire a közelébe ért végleg elmerült, és a keresés részéről eredménytelen maradt. A vitorlás csónakban maradt hölgy segítséget kért egy a közelben haladó másik vitorlástól, ők az eltűnt férfi keresésében nem vettek részt, de értesítették a Vízirendészetet.

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítmény 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 vezetője

Kora, neme állampolgársága		Nő; 57 éves; magyar
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

Nem volt, nem előírás a nyilvántartásra nem kötelezett vitorlás csónakban.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Nem volt, nem előírás a nyilvántartásra nem kötelezett vitorlás csónakban.

1.5.4 A csónak utasai

Kora, neme		Egy férfi (28 éves) Egy nő (25 éves)
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	-
	Egészségügyi alkalmasság	-
	Egyéb szakmai bizonyítvány	-
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	-
	Utolsó 12 hónapban	-
	Utolsó 30 napban	-

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	ismeretlen
Gyártás éve	ismeretlen
Utolsó szemle helye, ideje	Nyilvántartásra nem kötelezett
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	Nyilvántartásra nem kötelezett

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	Nyilvántartásra nem kötelezett
-------------------------------------	--------------------------------

1.6.2 A vízi jármű adatai

Hajótest hossza	5,02 m
Hajótest szélessége	1,6 m
Hajótest típusa	Kalóz típ. vitorlás csónak
A hajó súlya	170 kg
A hajó szabad oldalmagassága közepén	0,47 m
A hajó merülése uszony nélkül	0,19 m
A hajó merülése uszonnal	1,05 m

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	170 kg
Üzemanyag tömege	-
Utások tömege	210 kg
Összesen	380 kg
Teljes vízkiszorítás	-
Megengedett legnagyobb merülés	-
Merülés a baleset idején	-

Az úszólétesítmény terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

- Az időjárási körülmények jók voltak: tiszta, napos, derült, meleg idő. A levegő hőmérséklete: 33 °C; a víz hőmérséklete: 30-31 °C
- A látási viszonyok jók voltak, szélereősség: 4-7 m/s, déli, délkeleti irányú, mérsékelt szellökésekkel.
- Vízmélység az adott helyen: 3,7 m

1.8 Navigációs berendezések

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

1.9 Összeköttetés

Az úszólétesítményen beépített kommunikációs berendezés nem volt, csak mobiltelefon.

1.10 Kikötői adatok

A kikötő(k) 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.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került, abban megállapítás nyert, hogy a halált heveny szívkiemerülés okozta.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítése megtörtént ugyan, de a mentés nem a szokásos hajózási gyakorlatnak megfelelően történt ill. kezdődött, mert az összes közelben lévő hajót riasztani kellett volna, és a kutatást mindegyik hajónak azonnal meg kellett volna kezdenie. Túlélésre akkor lett volna nagyobb esélye a férfinak, ha a vitorlás csónak felszerelése minden tekintetben megfelel az előírásoknak, a hajó horgonyzása a hajózási szabályzatban leírtak szerint történik, továbbá betartják a szabad vizeken történő fürdőzés szabályait.

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 vitorlás, amikor kifutott a kikötőből (2007.07.21-én), nem volt hajózásra alkalmas, mert nem volt felszerelve a szükséges felszerelésekkel (mentőmellény, megfelelő súlyú és alakú horgony, valamint megfelelő hosszúságú horgonykötél).

A vízi közlekedés rendjéről szóló 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott_Hajózási Szabályzat II-2. melléklete a csónak kötelező felszereléseként az alábbiakat határozza meg:

„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 - 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),
- d) kikötésre és horgonyzásra alkalmas, és megfelelő állapotú kötél vagy lánc - legalább 10 fm,
- e) legalább 1 liter űrméretű 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.

Az e,f,g,h, alpontok az esemény szempontjából nem relevánsak.

A vitorlás csónak vezetéséhez hajózási képesítés nem szükséges a vezetőnek meg kell felelnie a Hajózási Szabályzatban foglalt feltételeknek (életkor, gyakorlati ismeretek, hajózási szabályok és víziút ismeret). A csónak vezetője nyilatkozata szerint korábban vitorlás kishajó vezetésére vizsgát tett, tehát rendelkezett a vitorlás kishajó vezetéséhez szükséges ismeretekkel, de nem szerencsésen választotta meg a horgonyzóhelyet, nem győződött meg arról, hogy a horgony kellően tart-e, és a vitorlát sem engedte le, amikor mindhárman fürdőzni indultak. Nem tartotta be a kötelező gondosság szabályait.

A vízi közlekedés rendjéről szóló 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet – a súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésekor hatályban lévő – mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat I. fejezet Általános Rendelkezések részben a csónak vezetőjével kapcsolatban az alábbiakat határozza meg:

1.04 cikk - Kötelező gondosság

1. A hajó vezetőjének a Szabályzat külön rendelkezése hiányában is meg kell tennie a kötelező gondosságból és a bevált szakmai gyakorlatból fakadó valamennyi óvintézkedést, hogy elkerülje különösen:
 - az emberéletet fenyegető veszélyt,
 - a hajókban vagy úszóanyagok kötelékeiben, partban és a hajóútban vagy annak közvetlen közelében levő bármilyen műtárgyban, illetve berendezésben okozott kárt,
 - a hajózási akadályok előidézését;

- lehetőség szerint a környezet szennyezését.

2. A fenti rendelkezések arra a személyre is vonatkoznak, akire az úszómű felügyeletét bízták.”

A vitorlás csónak vezetője utasait a kelleténél messzebbre engedte úszni a csónaktól, s többek között emiatt, a vélhetően hibás döntése miatt a vitorlás csónak felé a visszaúton a fiatal férfi utas kimerült, és a hajótól kb. 20-30 m-re végleg elmerült a Balatonban.

46/2001. (XII. 27.) BM rendelet a szabad vízben való tartózkodás alapvető szabályairól a következő képen rendelkezik.

2. § (1) Tilos fürdeni:

„g) vízi jármű kísérete nélkül a Balaton Somogy megyéhez tartozó területén, a parttól 1000 méternél, Veszprém és Zala megyéhez tartozó területén a parttól 500 méternél nagyobb távolságra, valamint a Tisza-tó területén a parttól 500 méternél nagyobb távolságra;”

A vízi közlekedés rendjéről szóló 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott_Hajózási Szabályzat II. rész 1 fejezet Általános rendelkezések, és a 4. fejezet Különleges Szabályok részben a víziút használatáról és a fürdés szabályairól az alábbiakat határozza meg:

„1.04 cikk - A vízi út használata

1. Úszó létesítményt az időjárási, a forgalmi és a hajóútvizonyoknak, valamint a hajózás biztonságát befolyásoló egyéb körülményeknek megfelelően kell vezetni.

„4.06 cikk - Kijelölt fürdőhelyen kívül vízi járműről történő fürdés szabályai

1. Fürdés céljából a vízi járművet csak a vezető engedélyével szabad elhagyni.
2. A vízi járművet elhagyó fürdőzőt mindaddig követni kell - mentésre készenlétben -, amíg az nincs teljes biztonságban.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

- A vitorlás csónak felszereléseinek egy része nem felelt meg az előírásoknak, továbbá azok hiányosak voltak. A horgony súlya az előírtnál kisebb volt, 8,5 kg-os horgony helyett 4,25 kg-os horgony volt a vitorlás csónakban. A horgonykötél hossza az előírtnál rövidebb volt 13,77 m hosszú kötél helyett legalább 25 m-es horgonykötél szükséges. A vitorlás csónakban nem volt a kötelezően előírt mentőmellény sem.
- A vitorlás csónak vezetője nem győződött meg a horgonyzás megfelelőségéről, a vitorlát nem eresztette le, és szabályba ütköző döntést hozott, amikor mindannyian elhagyták a hajót. A horgonyzóhely megválasztása sem volt szerencsés. A 33/2007 sz. Igazságügyi Hajózási Szakértői Véleményben a területet jól ismerő szakértő írja, „a mérsékelt szellőkésekkel kísért déli, déli-délnyugati szél kis mértékű – a hajózást, illetve a fürdést nem befolyásoló – hullámokat kelthetett az esemény térségében és idején. A szél hatására a tóban létrejövő vízszintkilendülés, illetve vízlengés következtében kis sebességű, de határozott északkelet irányba ható időszakos vízáramlás a Tihany-Szántód közötti vízterületen fennállhatott.”
- A vitorlás csónak vezetője és utasai nem indulhattak volna egyszerre fürdeni, ugyan viszonylag közel úsztak egymáshoz a fürdés kezdetén, de a vitorlás csónakot őrizetlenül hagyták. A csónak sodródásának észlelése után, a csónak vezetője és női utasa a visszaúton nem vette észre, hogy a férfinek problémái vannak az úszással. Mire a csónak vezetője segítségnyújtás céljából úszva a férfihez ért, addigra végleg elmerült, és keresése eredménytelen maradt.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

5. MELLÉKLETEK

1. Fénykép felvételek
2. Térképrészlet az esemény helyszínéről.

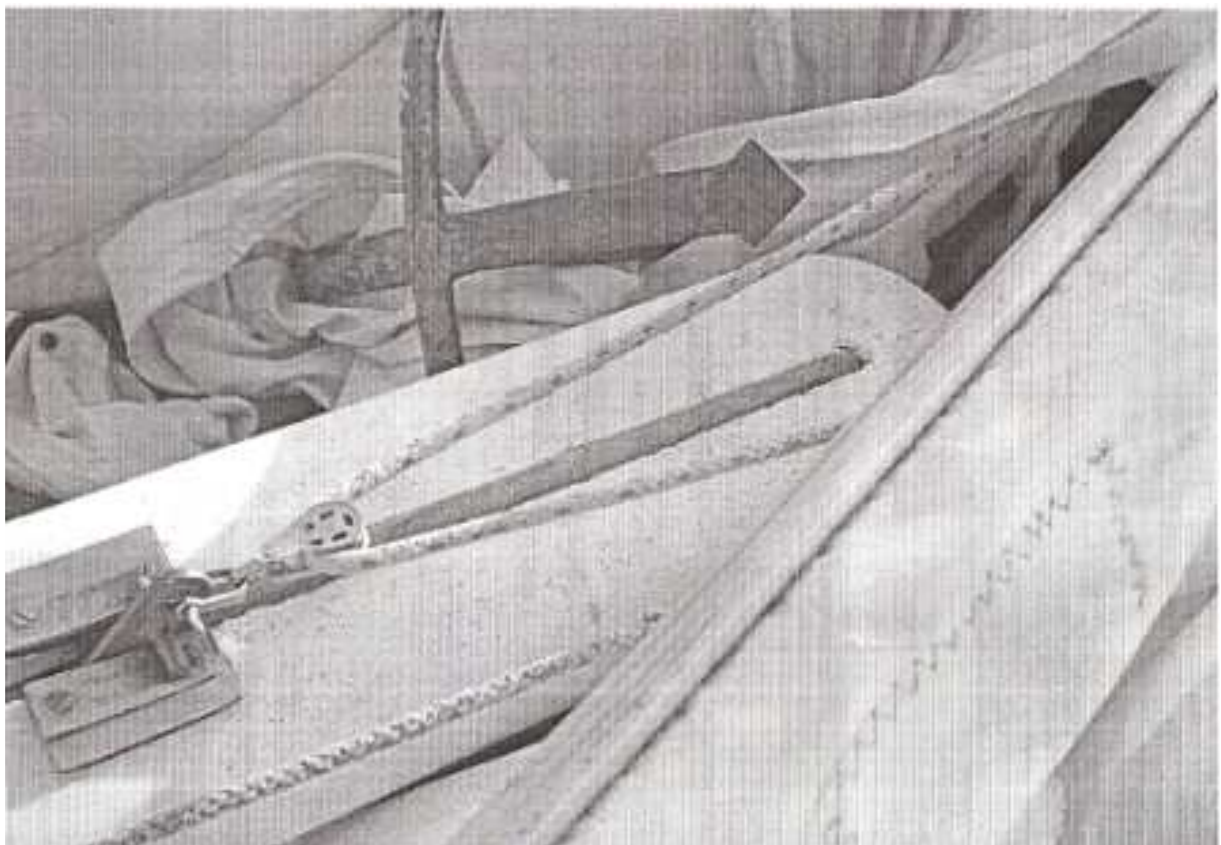
Budapest, 2009. május 14.

Wimmer Gábor
Vb vezetője

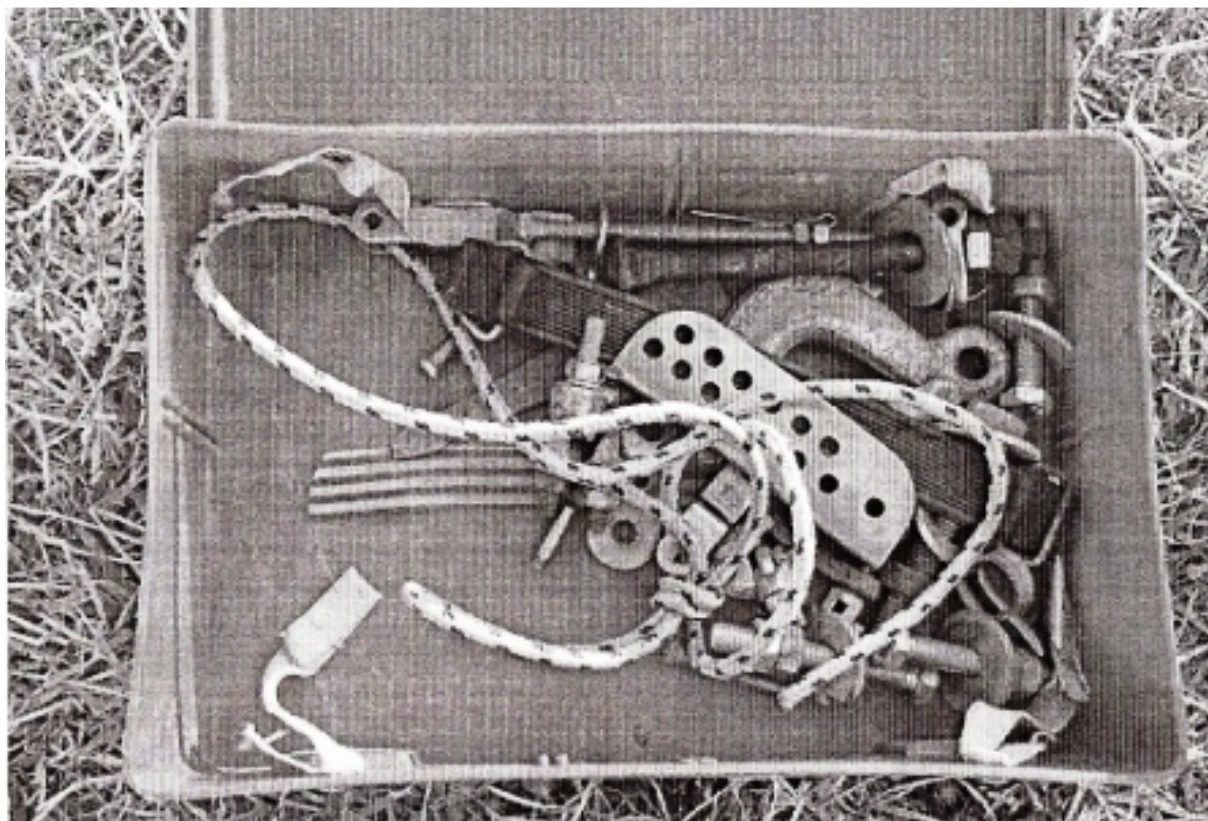
Orosz Dalma
főosztályvezető
Vb tagja



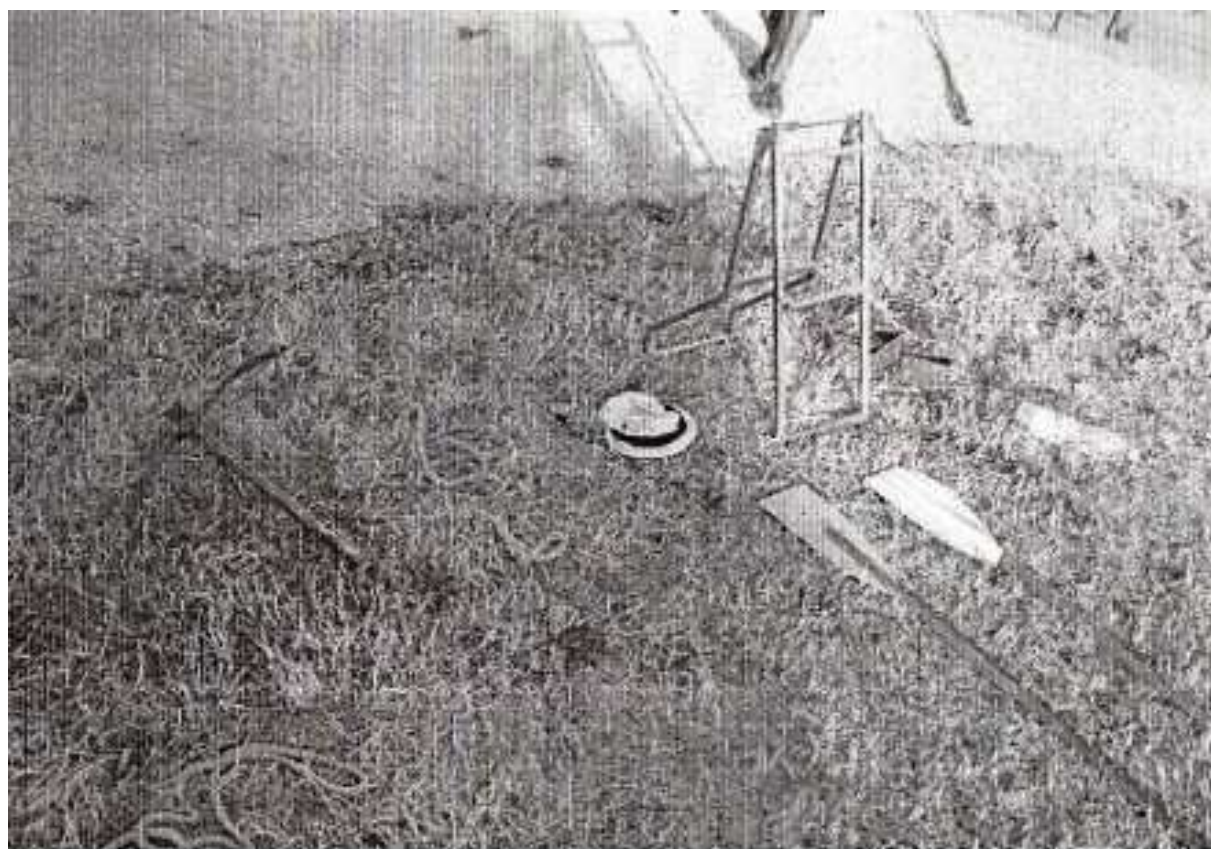
A „kalóz” tip. vitorlás csónak.



A vitorlás csónakban talált felszerelések.



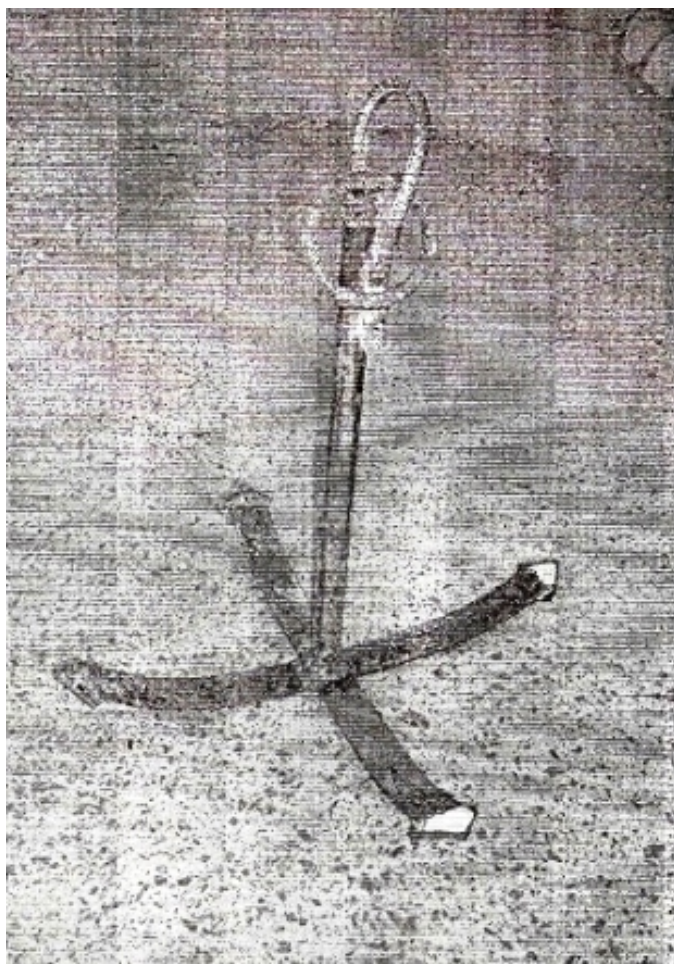
A vitorlás csónak egyéb felszerelési



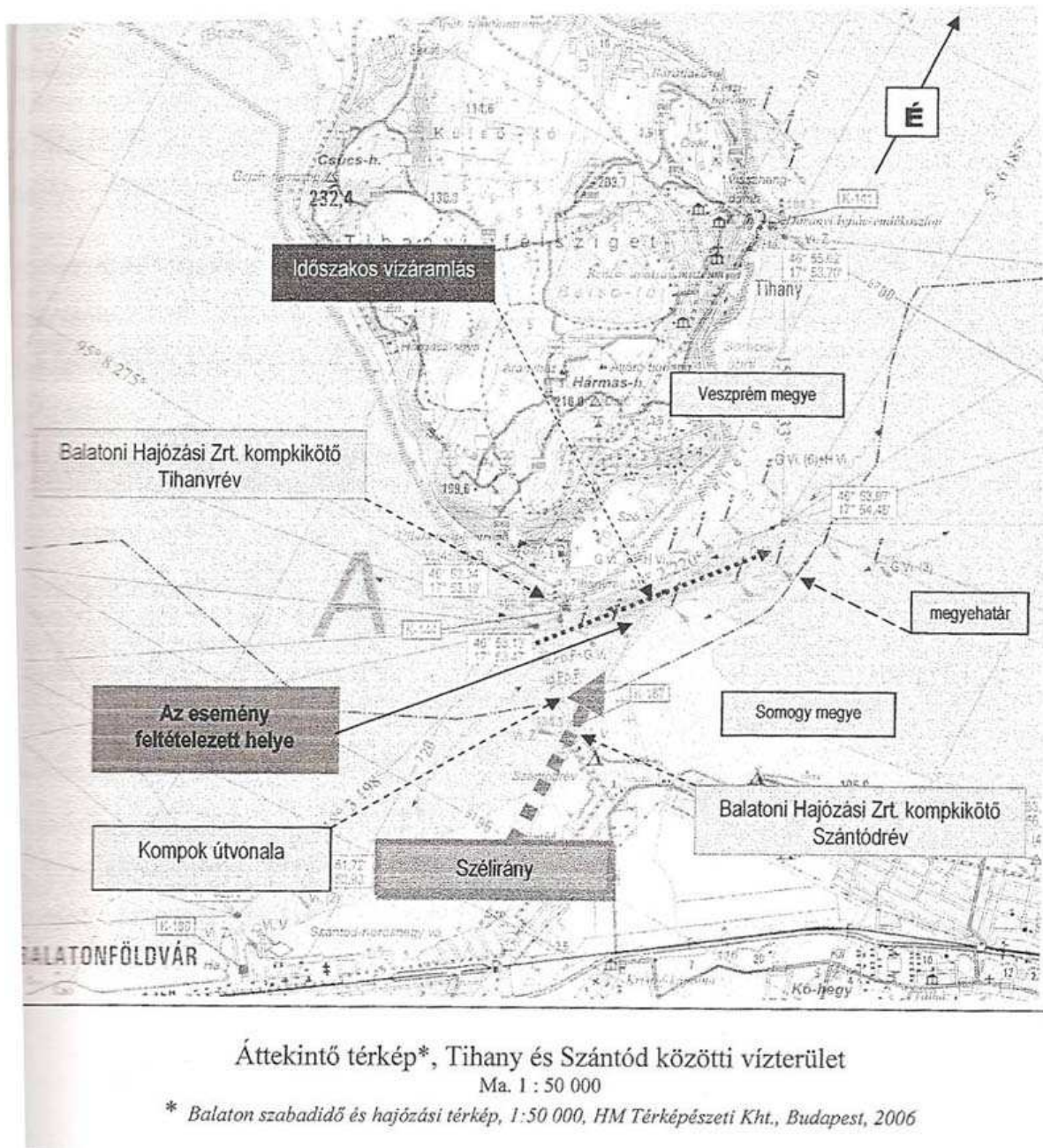
Evezők, horgony, csónaklétra



Kulcstartó, lakat



Horgony



Térképvázat a baleset helyszínéről.