

## REJTÉLY

Olyan büntetőügybe pillanthat bele a kedves érdeklődő, ahol sem a hivatali kötelességét teljesítő ügyész, sem a vádlottak jogi képviselője, de még a bevont szakértők sem vették észre a baleseti halál legvalószínűbb magyarázatát. Számomra ez volt az egyetlen büntetőügy, amelyben szakvéleményt kellett adnom.

### **Kaposvári Városi Bíróság 4.B. 460/2000 ügyiratszám**

#### Előzmények

1999. augusztus 3-án az E... BT által üzemeltetett H-.....-10 nyilvántartási számú, S..... nevű, K. Dániel hajóvezető által vezetett vitorlás hajó, fedélzetén 1 fő hajóvezetővel és 1 fő személyzettel, valamint 15 fő utassal 10,00 óra körül siófoki veszteglőhelyéről közforgalmú személyszállítási tevékenység keretében Siófok -Tihany - Siófok viszonylatban hajóútra indult.

11,00 óra környékén Siófok-Balatonszéplak előtt, a parttól kb. 1.000 m távolságra (a tanúk vallomása alapján a távolság 500 és 2.000 m között volt) a hajóvezető a hajót lehorgonyozta és engedélyt adott a hajó fürdés céljából történő elhagyására.

A hajót elhagyó fürdőzők közül E. József a hajótól mintegy 10-15 m-re elmerült, majd eltűnt. A hajóvezető, a hajón és a vízben levők megkíséreltek úszva segítséget nyújtani, azonban az elmerült személyt többszöri lemerüléssel sem lehetett a kb. 4-4,5 m-es vízben megtalálni. A sikertelen mentési kísérlet közben kiértékelte hatóságok elsődleges intézkedései sem vezettek eredményre, E. József holttestét csak a búvárok, több órával az esemény után, annak helyszínén találták meg.

A kirendelő hatóság a szakértői feladatot a következő kérdések megválaszolásában jelölte meg.

1. A vízi baleset bekövetkeztekor a hajó vezetője a vízi közlekedés szabályait megszegte-e, amennyiben igen, mely szabályokat, és ezen szabályszegések okozati összefüggésbe hozhatók-e a bekövetkezett halálesettel?
2. Az E... BT hajózási felügyelője – L. Péter I. r. vádlott – megszegte-e bármilyen hajózási vagy hajózással összefüggő jogszabályt, amennyiben igen, akkor melyek ezek, és ezek a szabályszegések összefüggésbe hozhatók-e a bekövetkezett halálesettel?
3. Az E... BT mint engedélyes tevékenysége megfelel-e a jogszabályoknak, illetőleg a hajózási engedélyben előírt feltételeknek, amennyiben nem, akkor mely tekintetben nem?
4. A belvízi személyszállítási tevékenységet folytató hajó személyzetére milyen jogszabályi előírások vonatkoznak, milyen feltételeknek kell megfelelniük és ez jelen esetben megvalósult-e?
5. Jelen esetben alkalmazható-e a szabadvizeken való fürdésről, a fürdőhelyről, viharjelzésről és a jégen tartózkodás szabályairól szóló 6/1995 (III.22.) BM rendelet, amennyiben nem, akkor mely okból nem? Ekörben nyilatkozzon a szakértő arra konkrétan, hogy a Balatonon vitorlás hajóról fürdés megengedett-e avagy sem, és ennek jogszabályi hátterét is határozza meg.
6. Nyilatkozzon a szakértő az ügyiratban 11. sorszám alatt levő az Országos Rendőr-főkapitányság Közbiztonsági Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztály állásfoglalással kapcsolatban annak alkalmazhatósága avagy nem-alkalmazhatósága tekintetében.
7. A szakértő egyéb megállapításai.

Szakvéleményem kialakításánál a periratok és a nyomozati iratok részletes tanulmányozásával ismerkedtem meg az előzményekkel, valamint a nyomozó hatóság és a szabályszegések elkövetésével gyanúsított I. és II. r. vádlottak és az őket képviselő ügyvédek álláspontja közötti eltéréssel.

A kirendelő hatóság kérdéseire adandó válaszokat az ügy kapcsán felmerült vonatkozó jogszabályok (Btk. 185. § (1) és (3) bek.; 6/1995 (III. 22.) BM rendelet; 27/1993 (IX. 23.) KHVM rendelet és annak mellékleteként közzétett Hajózási Szabályzat; 1973. évi 6. törvényerejű rendelet; 5/1974 (V. 21.) KPM rendelet; 2/1995 (II. 24.) KHVM rendelet; 5/1983 (X. 6.) KM rendelet) elemzésével alkottam meg. Az előzmények jellege és a már korábban adott két igazságügyi nautikai szakértői vélemény bármilyen szemlét vagy egyéb tájékozódást szükségtelenné tett.

### Szakértői megállapítások

Az iratok tanulmányozása során – minden törekvésem ellenére, hogy a lehető legtárgyilagosabban legyek képes szakvéleményemet kialakítani – nem lehetett teljesen megszabadulni attól a nyomasztó érzéstől, hogy a nyomozó hatóság képviselői talán a jövőbe láttak, akik már az eljárás megindításakor világosan tudták, milyen tények fognak kiderülni a tanúvallomásokból és ezért előre kialakíthatták a maguk véleményét az esetről.

A baleset okának megoldását a következőkben valószínűsítom.

E. József halála az igazságügyi orvos-szakértő szakvéleménye szerint vízbefulladás következménye. A tanúk elmondták, hogy E. a hajótól először eltávolodott, majd azt ismét megközelítette. Egyik női tanú a fürdőlépcsőre felkapaszkodva szólt is neki, hogy ne érjen hozzá, de ő nem válaszolt, ehelyett ismét távolodni kezdett. Az elhangzottakból rekonstruálva az eseményt meggyőződésem, hogy E. rosszullet miatt ki akart jönni a vízből, de nem volt már ereje hozzá, valószínűleg elvesztette az eszméletét, ha csak pár másodpercre is. Az eszméletlen ember lebegőképes maradt mindaddig, amíg a mellkasra ható víznyomás a tüdejéből ki nem préselte a levegőt, amitől a tanúk által elmondott módon álló helyzetben lassan lemerült, minden segélykérés nélkül. Lesüllyedés után eszméletét visszanyerhette, de tájékozódó képessége elhagyta és a hajó alá kerülve, felmerülés közben a boncoláskor észlelt horzsolás keletkezhetett a fején a hajóba ütközéstől. A fulladás amiatt következhetett be, hogy többé már nem tudta elérni a víz felszínét, és végleg elmerült. Hasonló átmeneti rosszullet gyakori, azok sem mentesek, akik jó úszók. Ők még inkább bajba kerülhetnek, mert bízva magukban, messze beúsznak a mély vízbe, ahol, főleg a déli parton, több száz méteres távolságról észre sem veszi senki, hogy segítségre lenne szükségük. Jelen esetben a hajó közelsége inkább még kedvező hatással lehetett volna, ha a testet időben megtalálják.

### Válaszok a kirendelő hatóság által feltett kérdésekre

Az egyes kérdésekre adott válaszaimat a vonatkozó rendeletek hosszadalmas vizsgálata előzte meg. Ezeket nem tartottam érdemesnek felsorolni (a szakvéleményben benne vannak). Csak a lényegre szorítkozom emiatt.

#### 1. Vízi közlekedési szabályok megszegése

*A hajóvezető által az előzőekben részletezett szabályszegések nem hozhatók okozati összefüggésbe a bekövetkezett halálesettel.*

#### 2. A hajózási felügyelő szabályszegésének kérdése

*Az E... BT hajózási felügyelője, L. Péter a hajózási szabályokat nem szegte meg, a felsorolt mulasztások pedig nem hozhatók okozati összefüggésbe a bekövetkezett halálesettel.*

#### 3. Hajózási engedélyes tevékenysége

*Az E... BT mint engedélyes szabályszegései nem hatottak ki kedvezőtlenül a vízijármű tényleges üzemképességére és nem hozhatók okozati összefüggésbe a bekövetkezett halálesettel.*

#### 4. Személyszállító hajó személyzetére vonatkozó előírások

*Az ügyben szereplő haláleset napján történő kifutásnál az E... BT által üzemeltetett S... .. esetében az előírt hajós szolgálati könyvvel sem a hajóvezető, sem a személyzet (1 fő) nem rendelkezett, a jogszabály szerinti képesítési feltételek azonban mindkét fő esetében teljesültek.*

#### 5. Szabadvizeken való fürdés

*A vizsgált büntetőügyben alkalmazható a szabadvizeken való fürdésről, a fürdőhelyről, viharjelzésről és a jégen tartózkodás szabályairól szóló 6/1995 (III. 22.) BM rendelet. A Balatonon vitorlás hajóról történő fürdés megengedett abban az esetben, ha*

- a 9. § (2) és (3) bekezdésben megfogalmazott I. és II. fokú viharjelzés nincs érvényben,*
- abban az esetben, ha a fürdésre megállapított hely a déli parttól 1.000, az északi parttól 500 m-nél nagyobb távolságra van, a 7. § (1) bek. g) pont szerinti vízijármű kísérés megvalósul, vagyis a) a vitorlás hajó álló (lehetőleg lehorgonyzott) helyzetben van és a kihelyezett fürdőlépcső a fürdőzők biztonságos be- és kiszállását lehetővé teszi, b) az úszni tudók és úszni nem tudók részére egyaránt elegendő mennyiségű mentőmellény áll rendelkezésre, a hajóvezető a fürdőzésre vállalkozókat a biztonság érdekében betartandó rendszabályokról tájékoztatja (felhevült testtel ne menjenek be, a hajótól 10 m-nél távolabbra ne ússzanak el, stb.) és a fürdés ideje alatt a fürdőzőket figyelemmel kíséri.*

#### 6. ORFKKFKF állásfoglalása

Az Országos Rendőr-főkapitányság Közbiztonsági Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztály 260-71/2000. Be. számú állásfoglalása  
*alkalmazható a jelen büntetőeljárásban.*

#### 7. egyéb megállapítások

Utalok jelen szakvéleményemben korábban tett megállapításaimra, melyek egybehangzanak a büntetőeljárás ideje alatt Ladányi Péter I. r. vádlott (a nyomozati szakaszban gyanúsított) tanúként történt kihallgatása során elhangzottakkal, valamint M. Tibor igazságügyi nautikai szakértő megjegyzéseivel, és ismétlem kifejezem meggyőződésemet, hogy szükséges a belvízi hajózás szabályozásának kibővítése a balatoni vitorlás hajók közforgalmú személyszállító és elsősorban kikapcsolódást célzó, sétahajózás-jellegű tevékenységének szabályozásával. Ez a szabályozás mindenképpen szükséges, és, mivel a világ egyéb részein szokássá vált gyakorlat átvétele meglehetősen előrehaladott fázisban van nálunk, már csak követő jellegű lehet. Szükséges annak az ellentmondásos helyzetnek a feloldása is, hogy a vitorlášhajók üzemeltetése kedvtelési céllal, versenyen kívül luxustevékenységek minősül, ami magával hozza a virtuális versenytevékenység térhódítását.

A tárgyi balesetben elhunyt személy haláláról tett megállapításaimat a legvalószínűbb lehetőségként fenntartom.

A perben hozott ítélet végzése hozzám nem jutott el, így arról többet nem tudok.