



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

2014-046-6

NAGYON SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Tiszabábolna, Tisza 438,1 fkm

2014. június 18.

**motoros csónak
nyilvántartásra nem kötelezett**

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a víziközlekedési 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 víziközlekedési balesetek és víziközlekedési események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 77/2011 (XII. 21) NFM 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 nagyon súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a súlyos víziközlekedési baleseteket és víziközlekedési 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-tervezet 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 és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2015. augusztus 25-re meghirdetett záró megbeszélésen a meghívott résztvevők nem képviselték magukat.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

fkm	folyamkilométer
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KKFHFF	Központi Közlekedési Felügyelet, Hajózási Főfelügyelet
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
TVRK	Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		nagyon súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	Garda Kft.
	típusa	alumínium csónak
	lobogója	-
	lajstromjele	nyilvántartásra nem köztelezett
	gyári száma	-
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	ua.
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2014. június 18. 2 óra 10 perc
	helye	Tiszabábolna, Tisza 438,1 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott, nem sérült
Lajstromozó állam		-
Lajstromozó hatóság		-
Gyártást felügyelő hatóság		NKH jogelődje, KKFHFF
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2014. június 18-án 11 óra 40 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a nagyon súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2014. hónap 18-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Veres Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

Az eseményszűnetvizsgálat áttekintése

Az esemény bejelentésére az eseményt követő napon került sor. A Vb a TVRK-val egyeztetve 2014. június 19-én a Szolnok, Kisköre, Tiszavalk helységekre utazott az események nyomon követése és a helyszín, valamint a csónak megismerése miatt. A Vb meghallgatta a csónak tulajdonosát, valamint a TVRK által készült dokumentumok másolatait beszerezte. A Vb fényképfelvételeket készített a bejárt helyszíneken.

Az eset rövid áttekintése

Három főből álló rokonság, kedvtelési, horgászási szándékkal elindult a tiszavalki kikötőből egy kis motoros csónakkal. A csónak nyilvántartásra nem kötelezett, vezetéséhez semmiféle képesítés, orvosi igazolás nem szükséges. A kikötőből 2014. június 17-én 17 óra 30 perckor indultak el, és a kikötő területéről kihajózva a 9-es sz. öblítő csatornán keresztül eljutottak a Tisza főágába, és hegymeneti irányba fordulva elérték a horgász helyet, ahol letáboroztak. 20 óra tájban a csónakkal ketten bementek etetni egy olyan horgász helyre, ahol korábban már horgásztak, az etetés helyét egy bójával megjelölték. A továbbiakban horgásztak, beszélgettek és közben fogyasztottak alkoholt is. Hajnali 1 óra tájban a csónak tulajdonosa és rokona ismét bementek a

csónakkal újból bebetenni a megbójázott horgász helyhez. Visszafelé szintén beindított motorral közlekedtek és óvatosan érték el a partot. A csónak vezetője kilépett és kikötötte a csónakot, ekkor 2 óra 10 perc volt, majd a kikötés közben hallott egy csobbanást és hátrafordult. Társa nem volt a csónakban és a vízben sem látta. A vízbeesett férfi jól tudott úszni, de azonnal eltűnt a folyóban.

A csónak tulajdonosa 2 óra 12 perckor értesítette telefonon a 112-es számot, ahonnan azt az információt adták neki, hogy a csónakjával addig is keresse az eltűnt személyt, amíg a hivatalos segítség meg nem érkezik. Ennek eleget is tett, de nem találta meg társát ezután sem.

A hatóságok nehezen találták meg a helyszínt, többször is pontosítani kellett a baleset helyét, telefonon többször visszahívták a bejelentőt.

A Spider mentőcsapat bújára délután 16 óra 40 perckor holtan találta meg az eltűnt személyt.

Biztonsági ajánlás kiadására a Vb nem tesz javaslatot.



1. sz. ábra: A Tisza-tó északi vége a kikötővel, és a horgász hely megközelítésének útvonala

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A rokoni viszonyban lévő három főből álló kis csoport horgászati céllal indult egy kis motoros csónakkal a tiszavalki kikötőből 2014. június 17-én 17 óra tájban. A csónak nyilvántartásra nem köztelezett, tehát vezetéséhez, kezeléséhez semmiféle képesítés nem szükséges. A kikötőből 17 óra körül került sor az indulásra. A kikötő területéről kihajózva a 9-es sz. öblítő csatornán keresztül (ez kb. egy 4 km-es szakasz) eljutottak a Tisza főágába és hegymeneti irányba fordulva megtettek kb. 1,5 km-t, ahol letáboroztak és sátot vertek. 20 óra tájban a csónakkal ketten bementek etetni egy olyan horgász helyre, ahol korábban már horgásztak, az etetés helyét egy bójával megjelölték.



2. sz. ábra: A balesetben érintett motoros csónak és a kikötési hely

Az este folyamán a továbbiakban horgásztak, beszélgettek, ettek és közben fogyasztottak tömény alkoholt, egyikük egy kevés sört is. Hajnali 2 óra előtt valamivel a csónak tulajdonosa és barátja ismét bementek a csónakkal újbóli bevetés céljával a megbójázott horgász helyhez. A visszaúton a csónak vezetőjének elmondása szerint szintén beindított motorral közlekedtek és óvatosan értek partot. A csónak vezetője kilépett a csónakból és leszúrt egy a fémkarót, amihez kikötötte a csónakot. A táborhely megvilágításáról három napelemes leszűrhető kerti fény és egy fára elhelyezett kemping lámpa gondoskodott a természetes holdfény mellett. Kikötés közben a csónak vezetője 2 óra 10 perckor hallott egy csobbanást, hátrafordult, de társát nem látta a csónakban, visszasietett a csónak végébe és a fejlámpájával világítva kereste társát a vízben, de nem látta, sehol, pedig a vízbe esett személy jól tudott úszni. Ezután felébresztette harmadik társukat, aki a csónak vezetőjének fia volt, Ő azonban viccnek vélte társuk eltűnéséről szóló hírt, és tovább aludt.

A hatóságok értesítése 2 óra 12 perckor történt, telefonon, a 112-es számon. Onnan azt az információt adták neki, hogy a csónakjával addig is keresse az eltűnt személyt, amíg a hivatalos segítség megérkezik. Ennek a csónak tulajdonosa eleget is tett, de nem találta meg társát.

A hatóságok kiérkezését nehezítette, hogy többször pontosítani kellett a helyszínt, telefonon többször visszahívták a bejelentőt a helyszín pontosítása miatt.

A Spider mentőcsapat bűvára 2014. július 19-én 16 óra 40 perckor holtan találta meg az eltűnt személyt.



3. sz. ábra: A horgászhely, a baleset helye

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	1	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	1	0	

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A motoros csónak, a nagyon súlyos víziközlekedési balesetben 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		45 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	nem előírás
	Egészségügyi alkalmasság	nem előírás
	Egyéb szakmai bizonyítvány	nem ismert

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért további részletezés nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Érd
Gyártás éve	nem ismert
Hossza	5,6 m
Szélessége	1,48 m
Oldalmagassága	0,46 cm
Merülése (max)	0,2 m
Utass befogadó képessége	5 fő

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	nem előírás
-------------------------------------	-------------

1.6.2 A vízi jármű külmotor adatai

Gyártás éve	nem ismert
Gyártó	Yamaha Motor Co. Ltd.
Típus	Yamaha 9.9 C
Teljesítménye	9,9 Le / 7,28 Kw
Üzemidő	nem ismert

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Nem hibásodott meg berendezés.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	125 kg
Üzemanyag tömege	10 kg
Szállított személyek tömege	185 kg
Egyéb szállítmány (etetőanyag, ivóvíz, tartalék benzin, egyéb felszerelés)	35 kg
Összesen	355 kg
Teljes vízkiszorítás	545 kg
Megengedett legnagyobb merülés	0,20 m
Merülés a baleset idején	nem ismert

Az úszólétesítmény terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges. A megengedett szállított összerterhelés ebben a csónakban közel 500 kg lehetett volna a valóságos 355 kg-al szemben.

1.7 Meteorológiai adatok

- Vízhőfok: 22 °C;
- Levegő hőmérséklet nappal 25-26 °C, ami éjszakára 15 °C-ra csökkent
- A látási viszonyok a folyón: természetes világítás, a félholdnál valamivel nagyobb hold által keltett fény, valamint fejlámpa, amelyet csak az etetés, illetve később az eltűnt személy keresésének idejére kapcsolt be a csónak vezetője, továbbá a tábor területén elhelyezett 3 db napelemes kerti világítás, és 1 db fán elhelyezett kempinglámpa volt.

- Rendellenes vízmozgás nem volt tapasztalható ebben a térségben a part közelében.
- Vízmélység: a csónak mögötti résznél 7,3 m, volt, ezen a szakaszon a partoldal kb. 45°-os meredek lejtésű. A parttól másfél-két méterre már elmerül egy átlagos magasságú ember.

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

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezés a csónakban nem előírás.

1.9 Összeköttetés

Hajózásban használatos kommunikációs berendezés csónakban nem szükséges. Mobiltelefon volt a horgászoknál.

1.10 Kikötői adatok

Az esetben érintett partszakasznak csak közvetett összefüggése volt a baleset bekövetkezésével.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt, nem előírás erre a kategóriára.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Nem keletkezett roncs, de az illetékes rendőrhatalóság szakértői vizsgálatra lefoglalta a csónakot.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra került sor, mely megállapította, hogy a csónak utasa súlyos szívbetegségben szenvedett, és jelentős mennyiségű alkoholt fogyasztott. Az igazságügyi-orvosszakértői jelentés vélemény részének végkövetkeztetésében az áll, hogy „az elhunyt személy halálát vízbezuhanás talaján kialakult reflexes szívhalál okozhatta.”

Az igazságügyi orvosi jelentés tartalmazza továbbá, hogy „nevezett halála idején a kiürülés stádiumában lévő közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt állt.”

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A nagyon súlyos víziközlekedési baleset során haláleset történt, amely a mentőmellény viselésével, esetleg elkerülhető lett volna, bár az igazságügyi orvos szakértői jelentés azt állapítja meg, hogy a csónak utasának szíve olyan rossz állapotban volt, hogy bármely pillanatban bekövetkezhetett volna halála.

A mentőegységek értesítése az esemény után azonnal megtörtént, azonban a mentés némi késedelmet szenvedett, a helyszín többszöri telefonon történt pontosítása miatt.

1.16 Próbák és kísérletek

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

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok, jogszabályok

A Vb-nek egyéb érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

A víziközlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet mellékleteként kiadott HAJÓZÁSI SZABÁLYZAT

I. RÉSZ

1.02 cikk – A hajó vezetője

5. Minden úszólétesítményt felelős személy felügyelete alatt kell tartani. Ez a személy felel az e Szabályzat rendelkezéseinek az adott úszólétesítményen történő megtartásáért.
6. A hajó vezetése közben a vezető kimerült vagy bódult állapotban nem lehet.

1.04 cikk – Kötelező gondosság

2. A hajó vezetőjének az e Szabályzat külön rendelkezése hiányában is meg kell tennie a kötelező gondosságból és a bevált szakmai gyakorlatból fakadó valamennyi elővigyázatossági intézkedést, hogy elkerülje különösen:
 - a) az emberéletet fenyegető veszélyt;

II. RÉSZ

1.02 cikk – A vízijármű vezetője és az úszómű felügyeletéért felelős személy

1. Csónakot és nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszközt, ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a 2. és 3. bekezdésben foglalt kivétellel – az vezethet, aki
 - a) a 14. életévét – gépi hajtású vízijármű esetében 17. életévét – betöltötte,
 - b) úszni tud,
 - c) a vezetésben kellő gyakorlattal rendelkezik, és
 - d) ismeri az e Szabályzat rendelkezéseit, valamint az igénybe vett vízterület sajátosságait.
2. Ha több személy tartózkodik a csónakban vagy nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszközön, indulás előtt 16. életévét – gépi hajtású vízijármű esetében 17. életévét – betöltött, valamint az 1. bekezdés b)-d) pontjában foglaltaknak megfelelő vezetőt kell kijelölni.

1.03 cikk – Az úszólétesítmények vezetésére való alkalmasság

1. Úszólétesítményt – az I. rész 1.02 cikk 6. bekezdése alapján – olyan személy vezethet és a vezetés olyan személynek engedhető át, aki
 - a) nem áll a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt, szervezetében nincs szeszese ital fogyasztásából származó alkohol vagy más hasonlóan ható szer (például kábítószer, gyógyszer, ezek kombinációja),
 - b) nem mutatja látható jeleit a fáradtságának,

II-2. melléklet**CSÓNAK KÖTELEZŐ FELSZERELÉSE**

1. Csónak az alábbi alapfelszereléssel közlekedhet:
 - a) mentőmellény - a csónakban tartózkodó 16. életévüket be nem töltött személyek 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) egy elektromos üzemű, fehér fényű, szükség szerinti irányba fordítható fényforrás, amivel a csónakos a közeledő vízijárműnek jelezni tud; a biztonságos üzemelés feltétele tartalék izzó megléte, vagy olyan fényforrás, amelyben több, egymástól függetlenül működőképes izzó vagy világító dióda (LED) van, továbbá tartalék áramforrás megléte a napnyugtától napkeltéig terjedő időszakban,
 - 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.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. ELEMZÉS

A csónak építése szempontjából alkalmas volt hajózási tevékenység (horgászat) használatára, de felszerelése hiányosak voltak, nem feleltek meg az érvényes előírásoknak.

A csónak kötelező felszerelése közül hiányzott két alapvető felszerelési tárgy: a horgony a megfelelő hosszúságú kötéllel, és a mentőmellény. A horgony hiánya ez esetben nem befolyásolta az esemény bekövetkezését, a mentőmellény viszont esetleg javíthatta volna a vízbe esett horgász túlélési esélyét. A mentőmellények azonban a parton, a táborban maradtak, még a csónakba sem kerültek behelyezésre.

A csónak vezetője, tulajdonosa nem rendelkezett semmiféle speciális hajózási képzéssel. Ilyen méretű és teljesítményű motoros csónaknak a vezetéséhez nem is szükséges külön képzés, orvosi megfelelés.

A horgászok fogyasztottak alkoholt, mégpedig nem kis mennyiséget, ami csónak vezetése közben tilos. A csónakban ülő utas részére nem tiltott az alkohol fogyasztása, de egy ilyen csónakban utasként sem célszerű, mert a csónak könnyen megbillen, és az álló, vagy nem kapaszkodó utas kieshet a vízbe. Az alkoholfogyasztás önmagában is okozhat mozgáskoordinációs zavart, egyensúlyvesztést, ami egy kevésbé stabil csónakban csak fokozza a baleset lehetőségét. Az is elképzelhető, hogy a kiszálláshoz készülődő utas esetleg már állhatott, és ebből a helyzetből kerülhetett a vízbe.

A csónak utasa jól tudott úszni, azonban súlyos szívbetege önmagában is hozzájárulhatott halálához, mert a beteg szívet jobban igénybe veszi a nagyobb mennyiségű alkohol elfogyasztása, valamint a vízbe eséskor fellépő ijedtség, félelem, esetleg sokkhatás.

A Vb korábban több olyan esettel találkozott, amikor hasonló, nagyon súlyos víziközlekedési balesethez vezetett a vízbe eséskor fellépő ijedtség, félelem, sokkhatás. A vizsgálat azt nem tudta egyértelműen kideríteni, hogy az eltűnt személy tudatában volt-e súlyos szívbetege.

A kikötésre kiválasztott partszakasz megválasztása sem volt túlzottan szerencsés, mert ez a partszakasz elég meredek (kb. 45°-os lejtésű), így itt hamar mélyül a víz. A parttól 1,5-2 m-re már ellepi a víz az átlagmagasságú embert.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A csónak vezetője és utasa túlzott kockázatot vállalt azzal, hogy elindultak teljes sötétségben halesítésre, mentőmellény viselése nélkül. Mentőmellény a csónakban sem volt.

Mind a csónak vezetője, mind pedig utasa fogyasztott alkoholt, amelynek hatása feltehetően a baleset idején is fennállt.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A csónak utasa súlyos szívbetegeben szenvedett.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható kockázatnövelő tényezők

A csónak utasa a partot érés időpontjában állhatott, ami megnövelhette a megbillenés, vízbe esés kockázatát.

A kikötésre választott partszakasz eléggé meredek volt, hamar mélyült a víz.

Az eset oka

- Mentőmellényt nem viseltek a csónakban utazó horgászok
- Alkoholt fogyasztottak, ami a csónak vezetőjének tilos, de utasának sem volt célszerű, egyensúlyi helyzetének megtartása érdekében
- A csónak utasa súlyos szívbetegségben szenvedett

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A KBSZ Vizsgálóbizottsága nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2015. augusztus 26.

Wimmer Gábor
Vb tagja

Sárközi Szilárd
Vb tagja

Veres Gábor
Vb vezetője