



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2008-007-6 számú  
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Ráceve-Soroksári Dunaág 22,5 fkm  
Ráceve Alsó-Dunator - Angyali-sziget közötti  
folyószakasz  
2008. január 30.**

**kedvtelési célú motorcsónak  
nyilvántartásba vételre nem kötelezett**

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 megkétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
HSZ	a vízi közlekedés rendjéről szóló 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott HAJÓZÁSI SZABÁLYZAT
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
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
ms.	motoros
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSD	Ráckeve-Soroksári Dunaág
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
Vb	Vizsgálóbizottság

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Eset kategóriája</b>		súlyos víziközlekedési baleset
<b>Vízi jármű</b>	<b>gyártója</b>	nincs adat
	<b>típusa</b>	nincs adat
	<b>lobogója</b>	nincs
	<b>lajstromjele</b>	nyilvántartásba vételre nem kötelezett csónak
	<b>gyári száma</b>	-
	<b>tulajdonosa</b>	magánszemély
	<b>üzembentartója</b>	magánszemély
	<b>bérlője</b>	nincs
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2008. 01. 30. 16. óra 50 perc
	<b>helye</b>	RSD 22,5 fkm Ráckeve Alsó-Dunasor - Angyali-sziget közötti folyószakasz
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	<b>4 fő</b>
	<b>súlyos sérültek száma</b>	<b>0</b>
<b>Vízi jármű rongálódásának mértéke</b>		a csónakban sérülés nem keletkezett, a motor kiszáritás és karbantartás után használható
<b>Lajstromozó állam</b>		nem lajstrom kötelezett
<b>Lajstromozó hatóság</b>		nem lajstrom kötelezett
<b>Gyártást felügyelő hatóság</b>		nincs adat
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		<b>KBSZ</b>

### Bejelentés, értesítések

Az esetet a KBSZ ügyeletére 2008. január 30-án 17 óra 55 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. január 30-án 17 óra 55 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

### Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset szakmai vizsgálatára 2008. 01. 30-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Burda Pál	baleseti helyszínelő

### Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a helyszínen a baleset bekövetkezése után, 2008. január 30-án, majd a csónak kiemeléskor, 2008. január 31-én is szemlét tartott. A szemle során megvizsgálta a baleset helyszínét, a vízi járművet, annak tartozékait. Az érdemi információval rendelkező személyeket meghallgatta. A rendőrség az ügyben büntetőeljárást indított, így a Vb felhasználta a rendőrség helyszíni vizsgálatával, valamint az eseménnyel kapcsolatos jegyzőkönyveit, a készített iratokban rögzített tényeket, tanúvallomásokat.

**Az eset rövid áttekintése**

2008. január 30-án 16 óra 50 perckor egy hét főből álló társaság tagjai Ráckeve Angyali-szigetről a Ráckeve Alsó-Dunasorra az RSD 22,5 fkm magasságában egy külmotorral meghajtott csónakkal indultak el az ott hagyott gépkocsijukhoz. A csónakba egyszerre mind a heten beszálltak.

Elindulás után, a szigeti part éltől kb. 30-40 méterre, a mederközéphez közeledve azt észlelték, hogy a csónak orránál kezdett befolyjni a víz, majd nagyon rövid idő alatt a csónak megtelt, és elsüllyedt. A benne tartózkodó hét személy a vízbe esett, a csónak elmerült.

A balesetben érintett 7 személyből 4 személy, köztük a csónak vezetője, a süllyedés után a vízben azonnal elmerült és eltűnt.

A bajbajutottak segélykiáltásaira az Angyali-sziget egyik lakosa élettársával azonnal a csónakjába ült, a segítségükre sietett, és három főt kimentett.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

2008. január 30-án 16 óra 50 perckor egy hét főből álló társaság Ráckeve Angyaliszigetről az RSD 22,5 fkm magasságában Ráckeve Alsó-Dunasorra egy Johnson 4 LE teljesítményű külmotorral meghajtott csónakkal az otthagytott gépkocsijukhoz akartak átkelni.

A csónakba egyszerre mind a heten beszálltak. A hat fő utas és a hajóvezető tömege, a csónak saját tömege, valamint a benne lévő rakomány tömege miatt jelentősen túl lett terhelve.

A csónak vezetője azért, hogy ne kelljen „még egyszer” fordulnia, ezt a tényt figyelmen kívül hagyva ültette be utasait a vízi járműbe, és nem figyelt a beülők súlyelosztására, a csónak egyenletes terhelésére sem, annak ellenére, hogy utasai erre figyelmeztették.

Az indulás előtt a csónak vezetője (aki semmilyen hajózási képesítéssel nem rendelkezett) azért, hogy egyszerre mind a heten elférjenek a csónakban, kettő db deszkalapot rakott be ülőalkalmatosság gyanánt, de ennek ellenére az egyik utas részére csak a csónak padlóján jutott ülőhely. Nem győződött meg utasainak úszni tudásáról sem és elmulasztotta a HSZ által előírt mentőmellény használatát, annak megkövetelését, vagy a csónakba helyezését is.

A mederközép felé haladva azt észlelték, hogy a csónak orránál kezdett befolyjni a víz, majd kb. 30-40 méter megtétele után, nagyon rövid idő alatt a csónak megtelt, és elsüllyedt. A benne tartózkodó hét személy a vízbe esett.

A balesetben érintett 7 személyből 4 személy, köztük a csónak vezetője a borulás után a vízben azonnal elmerült és eltűnt.

Három főt - akik közül az egyik személy a csónakból felúszó deszkába (ami ülésdeszkeként funkcionált előtte) kapaszkodva várta a segítséget, a másik személyt, akit a hátizsákja tartott a víz felszínén, valamint a harmadik társukat, aki a partig ki tudott ugyan úszni, de addigra annyira kimerült, hogy csak egy stégbe tudott megkapaszkodni - kimentettek.

A rendőrség helyszínen lévő munkatársai megkezdték a baleset vizsgálatát, a tűzoltósággal együttműködve az eltűnt személyek és a csónak felkutatását. A csónakot és három elhunyt személyt a baleset közvetlen környezetében megtaláltak. A három személyt (köztük a csónak vezetőjét) még aznap, míg a csónakot másnap kiemelték a vízből. A negyedik személyt 2008.03.08-án 10 óra 40 perckor Ráckeve térségében találták meg.

### 1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	1	3	-
Súlyos	-	-	-
Könnyű	-	3	-
Nem sérült	-	-	-

### 1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A csónakban sérülés, károsodás nem keletkezett, a motor kiszáritás és karbantartás után használható.

## 1.4 Egyéb kár

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

## 1.5 A személyzet adatai

### 1.5.1 A csónak vezetője

<b>Kora, neme, állampolgársága</b>		25 éves, férfi, magyar állampolgár
<b>Szakmai képesítése</b>	<b>Képesítés érvényessége</b>	nincs, az adott típusra nem előírás
	<b>Egészségügyi alkalmasság</b>	nincs
	<b>Egyéb szakmai bizonyítvány</b>	nincs
<b>Adott hajón eltöltött idő</b>		nincs adat

### 1.5.2 Az üzemvezető

Nem volt, az adott típusra nem szükséges.

### 1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Nem volt, az adott típusra nem szükséges.

### 1.5.4 A csónak utasai

- 22 éves román állampolgár- deszkába kapaszkodott
- 19 éves román állampolgár- kiúszott a stégig (tudott úszni)
- 25 éves magyar állampolgár- hátizsákja tartotta fenn
- 44 éves magyar állampolgár- a balesetben elhunyt
- 54 éves magyar állampolgár- a balesetben elhunyt
- 37 éves magyar állampolgár- a balesetben elhunyt

Az utasok egyike sem rendelkezett hajózási képesítéssel, víziközlekedési ismeretekkel, gyakorlati tapasztalattal. Úszni csak az egyikőjük tudott.

### 1.5.5 Az esemény egyéb érintett tagjai

A csónak tulajdonosa 31 éves helyi lakos. Kisgéphajó vezetői képesítéssel, víziközlekedési ismeretekkel rendelkezett. A csónakot elsősorban saját célra vásárolta, de használatát alkalmanként barátainak megengedte.

## 1.6 Az úszólétesítmény adatai

<b>Gyártás helye</b>	ismeretlen
<b>Gyártás éve</b>	ismeretlen
<b>Utolsó szemle helye, ideje</b>	szemlére nem kötelezett csónak
<b>Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje</b>	nyilvántartásba vételre nem kötelezett csónak

### 1.6.1 A hajótest adatai

<b>Hossza</b>	L = 4,620 m
<b>Szélessége</b>	B = 1,205 m
<b>Oldalmagassága</b>	H = 0,44 m
<b>Anyaga</b>	Fém (horganyzott acéllemez)
<b>Hajótest utolsó víz alatti szemléje</b>	szemlére nem kötelezett csónak

Építése szegecselt kivitelű, vízszintes fedélzet vonalú, enyhén V alakban épített fenékszerkezetű, orr-részén felhúzott, nyitott, külmotor felszerelésére alkalmas csónak.



A baleset bekövetkezéséig a csónakot annak tulajdonosa elsősorban a szigeten történő építkezéséhez, építési anyagok szállítására használta, így a biztonságos hajózást megteremtő felúszó képességet biztosító légszekrények, rögzített ülések nem voltak benne.

### 1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

<b>Gyártás éve</b>	<b>nincs adat</b>	
<b>Gyártó</b>	Belgium (egyéb adat nincs)	
<b>Típus</b>	Johnson 4 LE külmotor	
<b>Üzemidő</b>	nincs adat	
<b>Üzemidő</b>	<b>Utolsó nagyjavítás óta</b>	nincs adat
	<b>Utolsó karbantartás óta</b>	nincs adat





### 1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, azért részletezése nem szükséges.

### 1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	236 kg
Üzemanyag tömege	5 kg
Rakomány tömege	124 kg
Befogadóképesség	4 fő
Összesen	360 kg
Teljes vízkiszorítás	nincs adat
Megengedett legnagyobb merülés	0,19 m
Merülés a baleset idején	0,39 m

A csónakot a balesethez vezető használata során (a benne nagyobb mennyiségben megtalált különféle építkezési anyagokkal sódér, fémdarabok, szerszámokkal, kisgépekkel, és a hét fő utasával) jelentős mértékben túlterhelték, így a csónak a baleset bekövetkezésekor hajózásra alkalmatlan volt.

A hajózási alkalmasság megteremtésével is a saját súlyából adódó merülése miatt négy fő befogadására lett volna használható.



## 1.7 Meteorológiai adatok

- A baleset időpontjában természetes, kezdődő esti szürkület miatti szűrt fényviszonyok voltak.
- Az időjárás: téli, szélmentes időjárás, a levegő hőmérséklete  $-3\text{ °C}$ .
- Hidrológiai viszonyok: normál, közepes vízállás, a víz hőmérséklete  $1,2\text{ °C}$ .

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

## 1.8 Navigációs berendezések

Az úszólétesítmény nem rendelkezett navigációs berendezésekkel. Azok az adott típusra nem előírtak.

## 1.9 Összeköttetés

Az úszólétesítmény nem rendelkezett kommunikációs berendezésekkel. Azok az adott típusra nem előírtak.

## 1.10 Kikötői adatok

A súlyos víziközlekedési baleset folyóvízen a Ráckeve-Soroksári Duna 22,5 fkm magasságában a Ráckeve Angyali-sziget jobb parti ágában következett be.



A folyó lassú folyású – mindkét beágazásánál zsilippel határolt - az átlag vízmélysége 1,5 - 2 méter, a hajózó útban 2,5 - 3 méter, a szélessége a baleset helyszínén kb. 150 méter. A baleset időpontjában a zsilipek nem üzemeltek, így a folyó folyási sebessége 1 - 2 km/h volt.

### 1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt. Azok az adott típusra nem előírtak.

### 1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az elsüllyedt csónakot a baleset helyszínén a búvárok megtalálták, azt a balesetet követő napon kiemelték. A csónakot a rendőrhatalóság szakértői vizsgálatra lefoglalták. Vizsgálata, elemzése a kiemelését követően megtörtént.

A csónakon olyan meghibásodás, sérülés, amely ok-okozati kapcsolatba hozható a baleset bekövetkezésével, nem volt.

### 1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

#### Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra mind a négy elhunyt esetében sor került. Az elvégzett igazságügyi szakértői boncolások megállapításai szerint az elhunytak halálát balesetszerű tartós víz alá merülés következtében vízbefulladás során a víz légutakba történő belégzése következtében beállt fulladás, agybénulás okozta.

### 1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

### 1.15 A túlélés lehetősége

A balesetben érintett 7 személyből 4 személy, köztük a csónak vezetője a borulás után a vízben azonnal elmerült és eltűnt.

Három főt - akik közül az egyik személy a csónakból felúszó deszkába (ami ülésdeszkaként funkcionált előtte) kapaszkodva várta a segítséget, a másik személyt, akit a hátizsákja tartott a vízfelszínén, valamint a harmadik társukat, aki a partig ki tudott ugyan úszni, de addigra annyira kimerült, hogy csak egy stégbe tudott megkapaszkodni - kimentettek.

A baleset elszenvedők közül úszni csak egy személy tudott (aki részben annak köszönheti életben maradását). A résztvevők egyike sem viselt mentő mellényt, az nem is volt a csónakban.

A segélykiáltásokra az Angyali-sziget egyik lakosa és élettársa csónakjukkal azonnal a bajbajutottak segítségére sietett és három főt kimentettek. A kimentett személyeket a szigeten lévő házukba vitték, majd értesítették a mentőket és a rendőrséget.

A kiérkező mentő személyzete ellátta a sérülteket, de kórházba szállításukat nem tartotta szükségesnek.

### **1.16 Próbák és kísérletek**

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

### **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.

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

### **1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek**

A kivizsgálás során az általánostól eltérő vagy újabb módszerek alkalmazására nem volt szükség.

A Vb megállapításait a hatályos jogszabályok rendelkezései, a helyszín megtekintése, a tanúk meghallgatása, a hajózási, műszaki szakértő véleménye, valamint a hajózási, víziközlekedési gyakorlat és a baleseti, borulási tapasztalatok figyelembevétele alapján alakította ki.

A Vb a fenti tényeken kívül más információval nem rendelkezik.

## 2. ELEMZÉS

2008. január 30-án 16 óra 50 perckor egy hét főből álló társaság tagjai egy Johnson 4 LE teljesítményű külmotorral meghajtott csónakkal akartak átkelni Ráckeve Angyaliszigetről az RSD 22,5 fkm magasságában Ráckeve Alsó-Dunatorra.



A csónak az egyikőjük (a csónakot vezető) ismerősének tulajdona volt. A tulajdonos a csónakot kb. 12 éve vásárolta, azt a szigetre való bejutásra és anyagok szállítására használta, azonban néha ismerőseinek megengedte a használatát.

A jogszabályi előírások ellenére a csónakot a tulajdonosa, annak átalakítását követően hajózásra alkalmatlan állapotban üzemeltette:

- felúszó képessége nem volt biztosítva, ahhoz sem légszekrényekkel, sem más egyéb eszközzel nem rendelkezett,
- ülőalkalmatosság csak ideiglenesen volt elhelyezve rajta,
- a hatóságilag előírt felszerelések közül a baleset bekövetkezésekor csak 1 db törött tollú evezőlapáton kívül más felszerelés nem volt, így tette lehetővé mások általi használatát is.

A csónak hajózásra alkalmatlanságát, a benne tárolt anyagok súlyát is figyelmen kívül hagyva a csónakba egyszerre mind a heten beszálltak. A beülő hét fő, a csónak saját tömege, valamint a benne lévő anyagok miatt jelentősen túl lett terelve. A vezető azért, hogy ne kelljen „még egyszer” fordulnia, ezt a tényt figyelmen kívül hagyva ültette be utasait a vízi járműbe. Mindemelllett nem figyelt az utasok megfelelő súlyelosztására, a csónak egyenletes terhelésére sem.

**Az acéllemezből készült csónak tömege 236 kg, a merülési adatai:**

terhelése	össz. tömege (kg)	merülése (cm)	biztonsági oldalmagassága (cm)
üres csónak	236	10,5	33,4
4 fővel terhelve	536	24,0	20,0
7 fővel terhelve	761	34,1	9,9

A csónak merülése normál 4 fővel terhelés esetén 24 cm. A saját súlyából adódó merülése és a 4 fővel való terhelése miatt a 44 cm magas csónak szabadoldal magassága 20 cm, ezért maximum négy fő befogadására alkalmas, de 7 fővel terelve a 9,9 cm-es oldalmagassága már kritikus.

A csónak tömege (236 kg), a benne lévő anyagok valamint a motor és üzemanyag tömege (124 kg), így az össz. tömege 360 kg.

#### A terhelt csónak merülési adatai:

terhelés	össz. tömege (kg)	merülése (cm)	biztonsági oldalmagassága (cm)
236 kg + 124 kg-mal terhelt csónak	360	16,1	27,9
+ 4 fővel terhelve	660	29,6	14,4
+ 7 fővel terhelve	885	39,8	4,2

A „terhelt” csónak merülési adatai a benne tartózkodó személyekkel való terhelés függvényében. A táblázatban szereplő adatok alapján megállapítható, hogy a csónak 4,2 cm-es biztonsági oldalmagassága jelentősen az előírt 25 cm alatt volt.

#### A csónakban ülők elhelyezkedése:



A hat utas helytelen elhelyezkedésével a csónak jelentős mértékben túlterhelődött és előre terhelt állapotba került.

Az indulás előtt a csónak vezetője (aki víziközlekedési ismeretekkel, hajózási gyakorlattal minimális szinten rendelkezett, de hajózási képesítéssel nem, és úszni sem tudott) azért, hogy egyszerre mind a heten elférjenek a csónakban kettő db deszkalapot rakott bele ülőalkalmatosság gyanánt, de az egyik utas részére így is csak a csónak padlóján jutott ülőhely.

Nem győződött meg utasainak az úszni tudásáról és elmulasztotta a HSZ által előírt mentőmellény használatát, annak a csónakba helyezését.

Az elindulást követően nem vette tudomásul társainak jelzését, - „...elől spriccel be a víz a csónakba ... meg azt mondta, hogy nem gond, mert mire túl sok bejönne, addigra kiérünk a partra.” - hanem folytatta az útját, miközben a csónak orránál kezdett befolyjni a víz. Helytelen manőverezéssel, (a motor teljesítményének növelésével,

---

nagyobb sebesség elérésével) az előre terhelt csónak a mederközép felé haladva a part éltől kb. 30-40 méter megtétele után, gyorsan kezdett megtelni vízzel.

A veszélyhelyzetet észelve az utasok közül többen is felugrottak a helyükről. A pánikszerű mozgások következtében a csónak a stabilitását elveszítette, nagyon gyorsan megtelt vízzel és azonnal elsüllyedt. A benne tartózkodó hét személy a vízbe esett.

A balesetben érintett 7 személyből 4 személy, (köztük a csónak vezetője) - mivel mentő mellény nem volt rajtuk és úszni nem tudtak - a borulás után azonnal elmerült és eltűnt.

Három főt - akik közül

- az egyik személy a csónakból felúszó deszkába (ami ülésdeszkeként funkcionált előtte) kapaszkodva várta a segítséget,
- a másik személyt, akit a hátizsákja tartott a vízfelszínén, valamint
- a harmadik társukat - aki a partig ki tudott ugyan úszni, de addigra annyira kimerült, hogy csak egy stégbe tudott megkapaszkodni - kimentették.

### 3. KÖVETKEZTETÉSEK

#### 3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A szakmai vizsgálat megállapításai alapján a súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezése emberi tényezőkre (a csónak használói és tulajdonosa figyelmetlenségére, hozzá nem értésére és szakszerűtlen hajózási tevékenységére) vezethető vissza.

A baleset bekövetkezésének közvetlen okai:

1. Víziközlekedésre műszakilag alkalmatlan vízi jármű használata;
  - a. felúszó képesség nem volt biztosítva,
  - b. ülőalkalmatosság csak ideiglenesen volt elhelyezve,
  - c. a mentőmellény, kötelező felszerelések és azok használatának hiánya,
2. A csónak helytelen terhelése, súlyelosztása és jelentős túlterhelése,
3. A vezető nem megfelelő víziközlekedési ismeretei, gyakorlati jártassága,
4. Szabálytalan, veszélyes hajózási manőverek végzése;
  - a. a túlterhelt csónakba folyamatosan befolyó víz ellenére történő hajózás,
  - b. a motorral meghajtott csónak haladási dinamikájának veszélyei,
  - c. a benne tartózkodók hirtelen mozgása miatt bekövetkezett instabilitás és egyensúlyvesztés,

#### 3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A baleset bekövetkezésének közvetett oka, a csónakban tartózkodók úszni nem tudása valamint, hogy a részesei nem rendelkeztek megfelelő víziközlekedési ismerettel, gyakorlati jártassággal.

### 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A hatályos jogszabályok, vonatkozó rendelkezések és a helyes hajózási gyakorlat betartásával az ilyen balesetek nem következnek be, azok elkerülhetők, így a Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2010. február 23.

---

Barnácz István  
Vb vezetője

---

Burda Pál  
Vb. tagja