



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET  
TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2011-019-6**

### **SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Balaton, Balatonmáriafürdő előtti vízterület  
2011. május 8.**

**Horgászcsónak  
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: 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 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.

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>		súlyos víziközlekedési baleset
<b>Vízi jármű</b>	<b>gyártója</b>	Sirály Szövetkezet, Balatonkenese
	<b>típusa</b>	SE típusú műanyag csónak
	<b>lobogója</b>	nyilvántartásba vételre nem kötelezett
	<b>lajstromjele</b>	nyilvántartásba vételre nem kötelezett
	<b>gyári száma</b>	363
	<b>tulajdonosa</b>	magánszemély
	<b>üzembentartója</b>	magánszemély
	<b>bérlője</b>	-
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2011. május 08. 09:30 LT
	<b>helye</b>	Balatonmáriafürdő, a parttól 500 m-re.
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	1
	<b>súlyos sérültek száma</b>	0
<b>Vízi jármű rongálódásának mértéke</b>		nem sérült
<b>Lajstromozó állam</b>		lajstromozásra nem kötelezett
<b>Lajstromozó hatóság</b>		-
<b>Gyártást felügyelő hatóság</b>		-
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		<b>KBSZ</b>

### Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgató a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2011. május 13-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki.

vezetője	Barnác István	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

Sárkány Gábor balesetvizsgáló kijelölésére utólag került sor.

Barnác István balesetvizsgáló kormánytisztviselői jogviszonya 2011. szeptember 30-án megszűnt, helyette Kiss László megbízott főosztályvezető lett a továbbiakban a Vb vezetőjének kijelölve.

### Az eseményszemle áttekintése

Az esemény 2 nappal később lett bejelentve, így helyszíni szemlére nem került sor. A Vb a súlyos víziközlekedési baleset kivizsgálásához a Balatoni Vízügyi Rendőrkapitányság Víziközlekedési Osztályával a kapcsolatot felvette, a dokumentumok, tanúvallomások, fényképek másolatait beszerezte, a tanúkat meghallgatta.

A Vb a vizsgálatot ezen dokumentumok, meghallgatások alapján végezte el.

### Az eset rövid áttekintése

Az osztrák állampolgárságú 65 éves férfi 2011. május 08-án, I. fokú viharjelzésnél a Balatonban horgászott, Balatonmáriafürdő-alsó előtti vízterületen, a parttól kb. 500 m távolságra. 09 óra 23 perckor a balatoni viharjelzés I. fokúról II. fokúra váltott, ezért csónakjával a partra indult. Mentőmellényt nem viselve felszedte a csónak horgonyát, majd leült a csónakban elhelyezett alumíniumkeretes vászon kempingszékre. A kb. 50-60 cm-es hullámzás hatására megbillent, és kiesett a csónakjából. Segítségért kiáltott,

a segélykiáltásra más, már a part felé tartó horgászok indultak mentésére. Mire a csónakjához értek, a férfi elmerült a vízben, sem a mentésére siető horgászok, sem a kiérkező vízürendészeti kisgéphajó nem találta meg. A felerősödő viharos szél és a magas hullámok miatt a további keresés lehetetlenné vált. Másnap folytatták a keresést, de az nem vezetett eredményre.

A holttestét 2011. május 17-én az eltűnt személy után kutató vízürendőrök találták meg.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A súlyos víziközlekedési balesetet szenvedett férfi 2011. május 08-án reggel 08 órakor elektromos motorral felszerelt evezős csónakjával Balatomárfürdő-alsó helységből, az ottani Temető utcai strand melletti csónakkikötőből horgászni indult. Kb. 500 m-re (a GPS-szel bemért koordinátái: N 46°42,746', E 017°25,951') távolodott el a parttól, ahol lehorgonyzott és elkezdett horgászni.

A balesetet megelőzően 09 óra 23 perckor az addigi I. fokú viharjelzés II. fokúra váltott, így a horgász szerelékét „beszedte”, a csónakba rakta, majd felszedte a horgonyt, leült a csónakban elhelyezett alumíniumkeretes vászon kempingszékre és csónakjával a partra indult.

Az erős szél keltette 50-60 cm magas hullámok miatt megbillent a kempingszékével, és kiesett a csónakjából. Segélykiáltásaira mentésére a közelben levő, part felé tartó horgászok visszaindultak, és közben értesítették a mentőegységeket és a rendőrséget. Mire azonban a helyszínre értek, a férfi elmerült a vízben.

A riasztást követően a Balatoni Vízügyi Rendőrkapitányság Fonyódi Vízügyi Rendészeti Őrsének kiscgéphajója a helyszínre érkezett, és megkezdtek a keresést, de az erős szél és a hullámozás miatt ők sem jártak sikerrel.

A balesetet szenvedett férfi csónakját az egyik, a mentésben is részt vevő szemtanú vontatta vissza a kikötőbe.

A mentés másnap, 2011. május 09-én folytatódott a Vízügyi Rendészet járőrhajójával és a Vízügyi Mentők Magyarországi Szakszolgálatának Egyesületének szonárral felszerelt mentő kiscgéphajójával. A kutatás 10 óra 00 perctől 16 óra 30 percig tartott, de ismét nem járt eredménnyel.

A holttestet 2011. május 17-én, a délutáni órákban találta meg az eltűnt személy után kutató vízügyi kiscgéphajó az indulási kikötőtől kb. 100 m-re, a part menti nádasban (GPS koordináták: N: 46°42,483', E: 017°25,846').

### 1.2 Személyi sérülések

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

### 1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítményben nem esett kár. A fenékben kb. 1,0-1,5 l. fenékvíz volt.

### 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		65 éves, férfi, osztrák
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	A kategóriára nem szükséges
	Egészségügyi alkalmasság	A kategóriára nem szükséges
	Egyéb szakmai bizonyítvány	A kategóriára nem szükséges

## 1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Balatonkenese, Sirály Szövetkezet
Gyártás éve	1979
Utolsó szemle helye, ideje	Szemlére nem kötelezett
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	Szemlére nem kötelezett

### 1.6.1 A hajótest adatai

Hossza: 3,8 m.

Szélessége: 1,45 m.

Oldalmagassága: 0,45 m.



1. ábra: A balesetet szenvedett víziközlekedési eszköz

### 1.6.2 A vízi jármű motorjának adatai

Típus: Shakespeare 44 LBS THRUST, 12 V-os elektromos motor.

Teljesítmény: 0,528 kW, 44 font tolóerő.

### 1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Nem hibásodott meg berendezés.

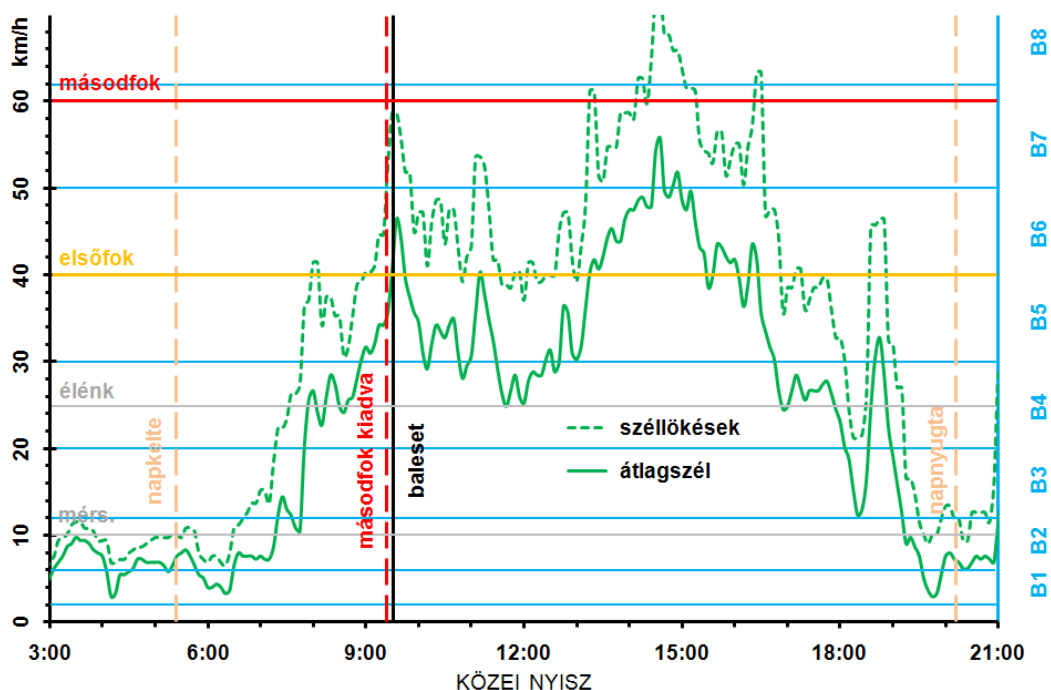
### 1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

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

## 1.7 Meteorológiai adatok

A kérdéses napon egy ÉK felől visszahátráló, majd ciklonná alakuló frontrendszer hatására a Dunántúlon erős É-ias – ÉNy-i, majd ÉK-i – szelek váltották egymást. Az égbolt estig erősen felhős, időszakonként teljesen borult volt, de a látásviszonyok jók voltak.

A balatoni Viharjelző Rendszerben helyben, Balatonmáriafürdőn is mérik-rögzítik a szelet: a Központi Strandon, a helyszíntől 3 km-re Ny-ra, és a vízparton (melynek fekvése hasonló a kérdéses partszakaszhoz); a szél a baleset idején a víz felől fúj, amikor a parti fák sem zavarják a mérést.



2. ábra: A szél erősség időbeni változása

A szél a baleset előtt már több mint 2 órája folyamatosan élénkült, tehát a szél erősödése nem volt váratlan; továbbá a térségben már az előző naptól folyamatosan kint volt az I. fokú viharjelzés. A balesetet megelőző tíz percben adták ki a másodfokú viharjelzést; jölehet ennek határértékét közvetlen utána még nem lépték át a lökések sem, csak órákkal később, az ÉK-ire fordult szélben.

A baleset idején 40 km/h-s szél fúj (±10%) - ez pont az I. fok határértéke -, a legerősebb széllökések 58 km/h-sak voltak; irányuk ÉÉNy-i (320-335°-ról). Ez Beaufort-skálán 5-6-os fokozat, ami a tavon 60-80 cm-es hullámokat kelt – ez jól egyezik a szemtanúk által mondott 50-60 ill. 60-80 cm-rel. A szél az I. fok határértéke alá délután csak átmenetileg, tartósan csak a napnyugtát megelőző egy órában mérséklődött.

Az élettani hatások kapcsán megemlíjtük még, hogy a vázolt időjárási rendszerben egymást váltották a fronthatások – ezzel összefüggésben a baleset előtt határozott légnyomás süllyedés (2 hPa/3h), utána pedig még markánsabb emelkedés volt tapasztalható (4 hPa/3h).

A viharjelzések időbeni sorrendje:

Az I. fokú viharjelzés a Balaton mindkét medencéjében 2011. május 07-én, 13:21.55 órakor került elrendelésre.

A II. fokú viharjelzés ezt követően

- a Balaton nyugati medencéjében 2011. május 08-án 09:23.42 órakor,
- a Balaton keleti medencéjében 2011. május 08-án 09:27.20 órakor került elrendelésre.

A II. fokú viharjelzés

- a Balaton keleti medencéjében 2011. május 08-án 11:26.03 óráig,
- a Balaton nyugati medencéjében 2011. május 08-án 22:42.53 óráig tartott.

A viharjelző állomások rendben, hiba nélkül üzemeltek, meghibásodást nem jelentettek. Láthatóságukat zavaró körülmény nem volt. A Balaton nyugati medencéjének viharjelző állomásainak felsorolását és térképi ábrázolását a 2. sz. melléklet tartalmazza.

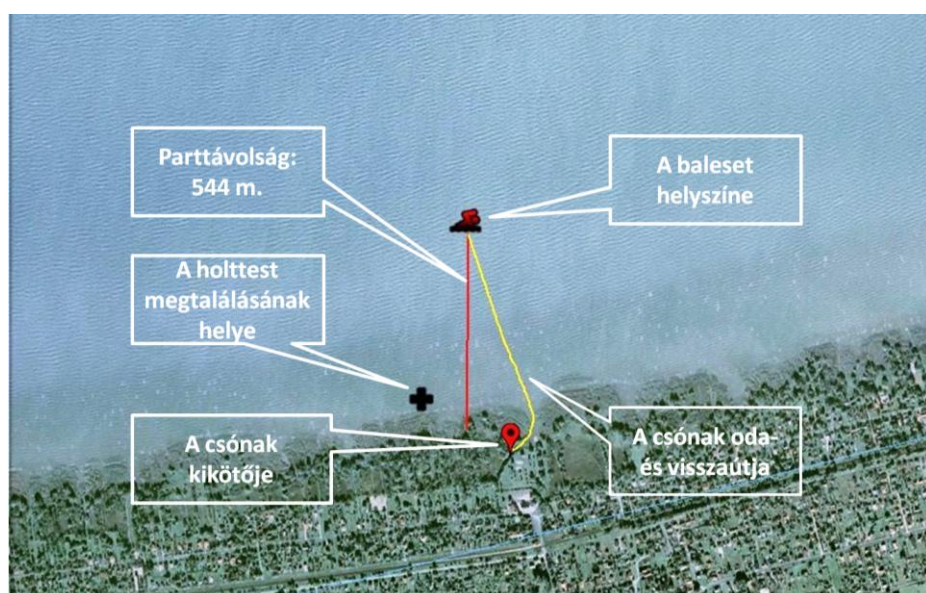
## 1.8 Navigációs berendezések

Navigációs berendezés a típusra nem előírás, a csónak ilyen berendezéssel nem is rendelkezett.

## 1.9 Összeköttetés

Kommunikációs berendezés a típusra nem előírás, a csónak ilyen berendezéssel nem is rendelkezett.

## 1.10 Víziút (Kikötői) adatok



3. ábra: A baleset helyszíne



A baleset a Balaton nyugati medencéjében, a tó nyugati végénél, a déli part közelében következett be. A térség hajóforgalma nem jelentős, a BAHART személyszállító hajói mind a hajózási szezon elő- és utóidényében, mind a főidény alatt naponta 3 alkalommal érintik a balatonmáriafürdői kikötőt. A baleset idején azonban a tavaszi-ősz menetrend volt érvényben, ilyenkor a kikötőt egyáltalán nem érintik a személyhajók. A térség vízi forgalmát a személyszállító hajókon kívül a horgász- és egyéb kedvtelési célú csónakok, és a vitorlás kishajók alkotják. A víz mélysége 3,5 méter.

### **1.11 Adatrögzítők**

Adatrögzítő berendezés a típusra nem előírás, a csónak ilyen berendezéssel nem is rendelkezett.

### **1.12 A roncsra vonatkozó adatok**

Az esemény bekövetkeztekor roncs nem keletkezett. A csónakot a rendőrség a vizsgálat időtartamára lefoglalta, majd a hozzátartozónak visszaadta.

### **1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai**

#### **Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat**

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került, amely megállapította, hogy a súlyos víziközlekedési baleset áldozatának halála a légzőnyílásoknak folyadékoszloppal történt elzárása következtében, fulladás miatt állt be.

### **1.14 Tűz**

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

### **1.15 A túlélés lehetősége**

Az eset során közvetlen életveszély alakult ki, amely egy személy halálához vezetett.

A horgász hely megközelítésekor már I. fokú viharjelzés volt érvényben. A szél váltakozó, ÉNY-i és ÉK-i irányú volt, reggel 6 órától a baleset időpontjáig folyamatosan erősödött 40 km/h átlagsebességig. A hullámmagasság 50-60 cm-re növekedett. A csónak a kategóriájára engedélyezett legnagyobb távolságig, 500 m-ig távolodott el a parttól. Ezzel a visszaút során a leghosszabb utat kellett volna megtennie a partig.

A balesetet szenvedett személy nem viselt, és a csónakjában, valamint a kutatás során sem találtak mentőmellényt, ezzel a hiányossággal közvetlenül kockáztatta a saját életét. A vízbe esést követően a hullámok és a szél hatására eltávolodott a csónaktól, így nem tudott abban megkapaszkodni. Ha visel mentőmellényt, az fenn tartotta volna a víz felszínén amíg a segítség odaér, s emellett annak feltűnő színe is segíthette volna feltalálását.

Az elhunyt a csónakból történő horgászat során és menet közben is egy, a csónakba helyezett, nem rögzített kempingszéken ült. A hátsó légtartályból kialakított ülést nem használta. A csónakot meghajtó elektromos motor használata során, mivel nem a gyárilag kialakított helyeken ült, megváltozott a csónak egyensúlyi helyzete. Megdőlt, ingatagabb lett, amit tovább rontott az erős hullámmozgás. Ennek következtében billenhetett meg a csónakban a kempingszék és eshetett át a férfi a csónak oldalán. Ha az erre a célra kialakított ülőhelyek valamelyikén ül, nagy valószínűséggel nem esett volna ki a csónakjából.

A part felé tartó horgászok a segélykiáltásra visszafordultak, de a viharos időjárás és a nagy hullámok lehetetlenné tették a vízbe esett ember észlelését, és kimentését. A rossz időjárás a mentés folytatását is lehetetlenné tette az időközben kiérkező vízimentők számára.

A baleset idején észlelt magasságú hullámok esetén a keletkező vízpermet miatt még a vízfelszínen is nehéz a lélegzetvétel, elindulhat a fulladáshoz vezető folyamat.

A balesetet követően a mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet, amely azonban nem járt eredménnyel.

## 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 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat a csónakok közlekedésére, azok kötelező felszerelésére és a balatoni viharjelzésre vonatkozóan fogalmaz meg rendelkezéseket, az esettel kapcsolatos pontjai:

II. Rész, 4. Fejezet 4.05 cikk - Csónak és kishajó biztonsági követelményei

3. Ha a csónak használatakor a megengedett legkisebb biztonsági távolság - ideiglenesen - nem tartható meg, a csónakban tartózkodó személyek mentőmellényt viselni kötelesek.

II. rész, 9. fejezet, 9.12 cikk - Vízi járművek közlekedése

2. Csónak - a süszéghelyzet kivételével - „Figyelmeztetés az elővigyázatosság betartására” jelzésnél (I. fokú viharjelzésnél) csak a parttól számított 500 m távolságon belül közlekedhet.

3. Csónak - a süszéghelyzet kivételével - „Figyelmeztetés a fenyegető veszélyre” jelzésnél (II. fokú viharjelzésnél) nem közlekedhet.

II. Rész, II-2. melléklet – Csónak kötelező felszerelése

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.

II. Rész, II-5. melléklet, II. Fejezet - Kiegészítő jelzések: C. Meteorológiai viszonyok jelzése tavakon

*Figyelmeztetés az elővigyázatosság betartására*

Az elővigyázatosságra figyelmeztető jelzést percenként 45 felvillanással működő sárga villogó fénnel adják. Az elővigyázatosság betartására intő figyelmeztetés veszélyes jelenségek közeledtének lehetőségét jelzi a keletkezés idejére való utalás nélkül.

*Figyelmeztetés a fenyegető veszélyre*

A fenyegető veszélyt jelző figyelmeztetést percenként 90 felvillanással működő sárga villogó fénnel adják. A veszély jele a veszélyes jelenségek közvetlen közeledtére figyelmeztet.

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

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

## 2. ELEMZÉS

### A víziút

A súlyos víziközlekedési baleset a Balaton nyugati medencéjében, a déli part közelében történt. A Balaton vízmélysége a baleset helyszínén 3,5 m. A baleset időszaka nagyhajók forgalmától mentes volt. A balesetet megelőzően I., majd II. fokú viharjelzés volt érvényben. Másodfokú viharjelzés esetén csónak nem tartózkodhat a vízen, ennek az előírásnak kívánt eleget tenni az elhunyt férfi, amikor elindult a part felé, miközben balesetet szenvedett.

### Az időjárás

A II. fokú viharjelzés elrendelésének szükségességét kiváltó időjárási körülmények között a hullámmagasság 50-60 cm, a szél átlagsebessége 40 km/h volt. Napkeltekor 9°C körül, a baleset időpontjában 13-15°C között alakult a léghőmérséklet, ami az erős szélben hidegebbnek érződik. A tó vize hideg, egész nap 15°C volt. A balesetet követően a szélesebesség 55 km/h-ig fokozódott, ami csak az esti órákra csökkent 10 km/h alá.

### A csónak

A csónak építése és állapota alapján alkalmas volt a vízi közlekedésre és a horgászatra, de a vezetője ennek ellenére nem az eredetileg erre a célra kialakított ülésen ült a csónakban, hanem egy ideiglenesen berakott, rögzítetlen, instabil alumíniumkeretes kempingszékben. A kempingszék rögzítéséhez nincs ilyen célra kialakított eszköz a csónakban.

Mivel nem az eredetileg kialakított ülésen ült, megváltozott a csónak egyensúlyi helyzete. A csónak motorral történő vezetéséhez annak szélénél kellett ülnie, ezért az megdőlhett az oldalra. A dőlést elősegítette a férfi kb. 110 kg-os testtömege. Ez normál vízmozgás esetén nem okozhatott problémát, azonban rossz időjárás, magas hullámok esetén már veszélyhelyzet kialakulásához vezethetett. Az ülőhely rögzítetlensége tovább növelte az instabilitást, mert a csónak megbillenése esetén az fokozottabban érvényesült.

A csónak kötelező felszereléseként előírt mentőmellény feltehetően hiányzott a csónakból, mivel a vezetőn nem volt és az a kutatás folyamán sem került elő.

### A csónak vezetője

A balesetet szenvedett személy saját csónakjával több mint öt éve ezen a partszakaszon szokott horgászni. Ismerte a Balaton ezen vízszakaszát, a balatoni időjárási viszonyokat és a viharjelzés jeleit. Tudott úszni, valószínűleg ebben bízva nem viselt és nem is tartott mentőmellényt a csónakban. Betegségei nem voltak.

Az esemény napján, reggel 08 óra körül I. fokú viharjelzésnél, a csónakja kategóriájára engedélyezett 500 m-es parttávolság határán kezdett horgászni figyelmen kívül hagyva a már tapasztalható növekvő erősségű szelet és az erős hullámozást. A viharjelzés I. fokúról II. fokúra váltásakor késedelem nélkül befejezte a horgászatot, felhúzta a horgonyt.

A csónak vezetője feltehetőleg azért vette ki a csónak közepén, kereszt irányban elhelyezett ülésdeszkát, mert az zavarta a kényelmét és a csónakon belüli mozgását. Nem használta ülés céljára a csónak far részén kialakított légtartályként is szolgáló hátsó ülést sem, annak ellenére, hogy onnan biztonságosabban lehet a csónakot hajtó villanymotort kezelni.



4. ábra: A csónak felszerelési tárgyai, közöttük a kempingszék



5 ábra: Az ülésdeszkák helyének kialakítása és a hátsó ülés

### 3. KÖVETKEZTETÉSEK

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

A Vb a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy a súlyos víziközlekedési baleset alapvetően az emberi tényezők, a rossz időjárási viszonyok és az ezzel összefüggésben keletkezett magas hullámok miatt következett be.

A hullámvás okozta billegés és a rögzítetlen ülés mozgásának együttes hatására eshetett át a férfi a csónak oldalán.

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

A baleset bekövetkeztek kockázatát növelte a folyamatosan rosszabbodó időjárás. A romló időjárási viszonyokat tekintetbe véve, nem várva meg a II. fokú viharjelzést, már kisebb szélnél és 30-50 cm. hullámmagasságnál is elindulhatott volna a part felé.

### 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával, kellő óvatossággal az ilyen esetek elkerülhetők, ezért a Vb biztonsági ajánlás kiadását nem tartja szükségesnek.

### 5. MELLÉKLETEK

1 sz. Melléklet: Meghatározások és rövidítések.

2 sz. Melléklet: A baleset környékén üzemelő viharjelző állomások.

Budapest, 2011. december 19.

Kiss László  
Vb vezetője

Wimmer Gábor  
Vb tagja

Sárkány Gábor  
Vb tagja

Sárközi Szilárd  
Vb tagja

## 1. sz. Melléklet

### 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)
BAHART	Balatoni Hajózási Részvénytársaság

## 2. sz. Melléklet

### A baleset környezetében levő viharjelző állomások felsorolása és térképi ábrázolása

Sorszám	Település	A viharjelző állomás helye	Koordináta: Északi szélesség	Koordináta: Keleti hosszúság
1.	Badacsony	A közforgalmú MAHART kikötő.	46,789703	17,508860
2.	Szigliget	A közforgalmú MAHART kikötőtől nyugatra kb. 700 m-re.	46,785222	17,436934
3.	Balatongyörök	A közösségi strand keleti végén.	46,754696	17,357647
4.	Keszthely	A közforgalmú MAHART kikötőtől északra kb. 400 m-re (Hotel Helikon).	46,761502	17,255058
5.	Balatonberény	Az önkormányzati strand jobb oldalán, a parton.	46,715786	17,3225218
6.	Balatonmáriafürdő	A közforgalmú MAHART kikötőtől nyugatra kb. 500 m-re.	46,708419	17,371037
8.	Balatonfenyves	Hotel Fenyves	46,718622	17,494504
9.	Fonyód	A közforgalmú MAHART kikötőtől keletre kb. 100 m-re.	46,751668	17,556174

