

Mit szól mindehhez a Közlekedésbiztonsági Szervezet?

# Csökkenő balesetszám a vizeken

**Hazánkban a folyók és a jelentősebb vízfolyások együttes hossza körülbelül 3200 kilométer, az állóvizek – természetes és mesterséges tavak, bányagödrök, víztározók, halastavak – száma pedig eléri a kétezret. Ezek az adatok önmagukban is megmagyarázzák, miért is kiemelt feladatuk a hatóságoknak a vizekre érvényes szabályok betartatása.**

A legfőbb baleseti okoknak, a megelőzés lehetőségeinek, illetve az utóbbi évek tanulságos eseteinek megismerése érdekében a nagyobb eseményeket minden esetben vizsgáló és elemző Közlekedésbiztonsági Szervezetet (KBSZ) kerestem fel, ahol Bajkó Erika kommunikációs vezető válaszolt kérdéseimre.

– A számok azt mutatják, hogy a kedvtelési célú hajózás okozza a legtöbb balesetet. Mindenekelőtt talán érdemes lenne tisztázni, hogy milyen szabályok vonatkoznak ezekre a járművekre.

– Alapszabály, hogy a nyilvántartásba vételre nem kötelezett csónakhoz nem kell külön képesítés, vezetői engedély. Azért ha valaki horgászladikkal vagy kölcsönzöből kivett csónakkal megy ki a vízre, akkor is fontos, hogy ismerje a vízi közlekedés szabályait, rendelkezzen kellő jártassággal, legyen tisztában az adott vízterület sajátosságaival és tudjon úszni. Tudom, hogy sok baleset történik olyan, vízi járműnek nem minősülő sport- vagy szórakozási eszközzel, mint a vízbicikli vagy a szörf, de az ilyen esetek vizsgálatai nem a KBSZ hatáskörébe tartoznak.

– Vizsgálataik szerint milyen okokra vezethetők vissza például a csónakbalesetek?

– A konkrét válaszom előtt azt javaslom, hogy nézzük meg az utóbbi öt év egyik legsúlyosabb vízi közlekedési balesetének körülményeit, és akkor nagyjából el is érkeznék majd a kérdéséhez. 2008. január 30-án 17 óra tájban egy hét főből álló társaság egy külmotorral meghajtott csónakkal Ráckeve-Angyali-szigetéről a Ráckeve–soroksári Duna-ág 22,5-es fkm magasságában a ráckevei Alsó-Dunasorra indult. Elindulás után a szigeti parttól mintegy 30–40 méterre, a mederközéphez közeledve azt észlelték, hogy a csónak orránál kezd befolyani a víz. Ezt követően a csónak nagyon rövid idő alatt megtelt és elsüllyedt. A benne tartózkodó hét személy a vízbe esett, a csónak elmerült. A balesetben érintett hét emberből négy, 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 fuldoklót kimentett. A szakmai vizsgálat megállapításai alapján a súlyos vízi közlekedési baleset bekövetkezése emberi tényezőkre, a csónak használói és tulajdonosa figyelmetlenségére, hozzá nem értésére és szakszerűtlen hajózási tevékenységére volt visszavezethető. Lássuk konkrétan is azokat az okokat, amelyek egyébként több más baleset során is felszínre kerülnek, ilyen például a közlekedésre műszakilag alkalmatlan vízi jármű használata, amelyen nincs biztosítva a felúszóképesség – műanyag vagy fémtestű csónakoknál dupla fenekezés, illetve légszekerény. Ülőalkalmatlanság csak ideiglenesen volt elhelyezve, hiányoztak a mentőmellények, a kötelező felszerelések, illetve nem használták őket. A csónakot helytelenül terheltek, a súlyelosztás rossz volt, és egyébként is túlterheltek. A vezetőnek nem volt megfelelő vízi közlekedési ismerete, gyakorlati jártassága, ami szabálytalan, veszélyes hajózási manőverekhez vezetett. Szerepet játszott továbbá a túlterhelt csónakba folyamatosan befolyó víz ellenére folytatott hajózás, a motorral meghajtott csónak haladási dinamikájának veszélyei, a benne tartózkodók hirtelen mozgása miatt bekövetkezett instabilitás és egyensúlyvesztés. Ez a súlyos baleset szinte állatorvosi lóként reprezentálja azokat a hibákat, amelyekből okulva mások talán elkerülhetik az ilyen helyzeteket. Sajnos azonban már idén is történt hasonló baleset, amikor egy faépítésű kis motoros csónak az érsekcsanádi bal partról indult a szemben lévő Veránka-szigetre hat fővel. A felúton túl, a jobb parttól körülbelül egyharmad távolságra a csónak eddig ismeretlen okból felborult, és mind a hat ember a vízbe esett. Egy közelben tartózkodó kisgéphajó azonnal a mentésükre sietett, és mindenkit kimentett a vízből. A sérülteket kórházba szállították és ellátták, azonban a kórházba szállítás után az egyik utas, egy öt éves kislány életét veszítette. A balesetek számának alakulása ugyanakkor azt mutatja, hogy a sport- és kedvtelési célú hajózás során bekövetkezett tragédiák száma 2007-hez képest jelentősen csökkent, talán az e téren kifejtett megelőző tevékenység és az emberek józan belátása következtében.

– A vízi balesetek zöme az amatőrökkel, tehát a vizet inkább csak szórakozásra használókkal történik. A vizsgálatok lezárásával készült ajánlásainak van általánosítható részük?

– Természetesen van, noha a balesetek jó része nagyobb figyelemmel és felelősségtudattal elkerülhető lenne. Általánosságban elmondható, hogy rendkívül fontos lenne az iskolai úszás-oktatás rendszeressége. Célszerű lenne, ha az iskolákban a nyárra készülve – osztályfőnöki órák keretében – szakemberek tartanának oktatást a vizek, a fürdőzés veszélyeiről, a vízterületek sajátosságairól, valamint a csónakázásra és a vízi sportokra való felkészülésről. Az a tapasztalat, hogy a vízre szállók nagy százalékban nem ismerik a csónakban tartózkodás szabályait, a csónakba be- és kiszállással, valamint az evezéssel kapcsolatos tudnivalókat, nincsenek tisztában azzal, hogy a mentőmellény vise-lése 16 éves életkor alatt mindenkinek, a felnőttek esetében pedig az úszni nem tudóknak kötelező. Vízi sporteszközök – mint például a vízisí, a banán és egyéb vontatott eszköz – használata során a mentőmellényt kortól és úszni tudástól függetlenül mindenkinek viselnie kell. Egy tüzeset kivételével az általunk vizsgált halálos balesetek mindegyike vagy a hajózási ismeretek hiányossága, vagy a mentőmellény használatának elmulasztásából következett be. Fontos lenne az időjárás-előrejelzés tartalmának minimális ismerete, a viharjelzések megfelelő értelmezése, betartása, és viharjelzés esetén a megfelelő gyors intézkedés a vízterület elhagyására. Több, halállal végződött vízi közlekedési baleset és rendkívüli hajózási esemény következett be a Balatonon az időjárás hirtelen megváltozásából, illetve a viharjelzés figyelmen kívül hagyásából. Nagyon lényeges az is, hogy a csónakban lehetőség szerint legyen a segélykéréshez szükséges kommunikációs eszköz, egyszerűbb esetben mobiltelefon. Ennek hiányában esetleg a hatóságok tudomást sem szereznek a bajbajutottak hollétéről. A csónakban tartózkodó személyek ruházata legyen az időjárásnak megfelelő, és gondoskodjanak kiegészítőkről, mint az ivóvíz, a sapka, a napszemüveg, a napvédő krém, az esőkabát. Az erős napsütés hatására bekövetkezett napszúrás például hátrányosan befolyásolja a koncentrációt és a cselekvőképességet. Rendkívül fontos a vízterület sajátosságainak – örvé-

nyek, zúgók, zsilipek, figyelmeztető táblák, sebesség- és egyéb korlátozások – ismerete különféle vízállások esetén. Vízi túrázók csak képzett túravezetővel induljanak útnak, és az utasításait mindenki tartsa be, figyelmeztetéseit mindenki vegye komolyan. Több halálos kimenetelű vízi közlekedési baleset és rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésében játszott már szerepet az alkoholos befolyásoltság is. Úgy gondolom, hogy a felsorolt tényezők betartása a hétköznapi emberek számára sem okoz különösebb nehézséget. A víz – és ezt a Balaton szerelmeseként is mondhatom – valóban kiváló játszótárs és szórakoztató partner, ám ha nem tiszteljük kellően, könnyen veszélyes üzemmé válhat. A Közlekedésbiztonsági Szervezet minden rendelkezésére álló eszközzel arra törekszik, hogy a vizek valóban örömet, és ne tragédiát jelentsenek az emberek számára.

## Sport- és kedvtelési célú hajózási balesetekben elhunytak száma 2006 és 2010 között:

Sportcélú csónakkal bekövetkezett balesetek (kenu, kajak, négy pár evezős csónak): 5 év, 4 halott.

Kedvtelési célú csónakkal bekövetkezett balesetek: 5 év, 22 halott (közülük 10 horgászás közben fulladt a vízbe).

Vitorlás kishajóval bekövetkezett balesetek: 5 év, 1 halott.

Kisgéphajóval (motoros csónak) bekövetkezett balesetek: 5 év, 5 halott.

## A vízi balesetek bekövetkezésének jellemző okai:

- A kötelező biztonsági felszerelések hiánya. (Kötelező alapfelszerelés: viselendő mentőmellények, a kikötéshez vagy horgonyozáshoz alkalmas, legalább 10 méter hosszú kötél vagy lánc, horgony, évezők, legalább 1 liter űrméretű vízmerő eszköz – szapoly –, fehér fényű jelzőlámpa tartalék izzóval és elemmel, a fedélzeten lévő tűz- és robbanásveszélyes anyag esetén – legyen szó akár üzemaanyagokról is – tűzoltó készülék.
- Vízi közlekedési szabályok nem ismerete, vagy nem megfelelő alkalmazása.
- Gyakorlati jártasság hiánya vagy helytelen manőverek megválasztása.
- Mentőfelszerelések használatának elmulasztása.
- A szükséges és elvárható úszási készség hiánya.

## A KBSZ-hez érkezett bejelentések 2006 és 2010 között

Bejelentések száma KBSZ	2006	2007	2008	2009	2010
Repülés*	436	530	562	506	491
Vasút**	324	478	578	672	613
Hajózás**	65	73	69	72	90

\* kizárólag állami légi járművel történt események bejelentése 2007. július 1-jétől

\*\* adatgyűjtés Kbvt. alapján 2006. március 1-jétől

## A bejelentett vízi közlekedési esetek számának alakulása az érintett úszólétesítmény fajtája szerint

Minősített esetek KBSZ	2007	2008	2009	2010
Személy- és áruszállítás	40	46	39	38
Sport- és kedvtelési célú hajózás	20	11	11	10
Egyéb úszólétesítmény	3	6	18	33

## A KBSZ által megkezdett szakmai vizsgálatok megszólása az érintett úszólétesítmény fajtája szerint

KBSZ-vizsgálat KBSZ	2006	2007	2008	2009	2010
Személy- és áruszállítás	14	5	5	7	12
Kedvtelési célú hajózás	3	7	6	8	2
Egyéb úszólétesítmény	-	-	-	-	-
Kiadott biztonsági ajánlások száma 2006 és 2010 között:	46				

nyek, zúgók, zsilipek, figyelmeztető táblák, sebesség- és egyéb korlátozások – ismerete különféle vízállások esetén. Vízi túrázók csak képzett túravezetővel induljanak útnak, és az utasításait mindenki tartsa be, figyelmeztetéseit mindenki vegye komolyan. Több halálos kimenetelű vízi közlekedési baleset és rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésében játszott már szerepet az alkoholos befolyásoltság is. Úgy gondolom, hogy a felsorolt tényezők betartása a hétköznapi emberek számára sem okoz különösebb nehézséget. A víz – és ezt a Balaton szerelmeseként is mondhatom – valóban kiváló játszótárs és szórakoztató partner, ám ha nem tiszteljük kellően, könnyen veszélyes üzemmé válhat. A Közlekedésbiztonsági Szervezet minden rendelkezésére álló eszközzel arra törekszik, hogy a vizek valóban örömet, és ne tragédiát jelentsenek az emberek számára.

S. G.