



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-042-6

SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Rajka, Vigh zsilip
2009. július 12.**

**túrakenu
nyilvántartásra 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, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

fkm.	folyamkilométer
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
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
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	Omegaplaszt Kft.
	típusa	4 személyes túrakenu
	lobogója	–
	lajstromjele	–
	gyári száma	–
	tulajdonosa	Bezenyei Önkormányzat
	üzembentartója	Aranykárász Kemping Rajka
	bérlője	magánszemély
Eset	napja és időpontja	2009. július 12. 13 óra 30 perc
	helye	Rajka; Vígh zsilip
Eset kapcsán	elhunytak száma	1
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		A kenu orr részén törés, az oldalán repedés található
Lajstromozó állam		–
Lajstromozó hatóság		–
Gyártást felügyelő hatóság		NKH elődje Hajózási Főfelügyelet
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. július 13-án 14 óra 26 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. július 13-án 14 óra 30 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének,

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2009. július 13-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Kiss László	balesetvizsgáló

Az eseménylvizsgálat áttekintése

A Vb az eseményt követően később tartott helyszíni szemlét, mert a súlyos víziközlekedési baleset bejelentése az eseményt követő napon történt és addigra a helyszíni intézkedések már befejeződtek. A Vb a helyszínt a későbbiekben megsemmisítette, ott fényképfelvételeket készített, és a Mosonmagyaróvári Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályától másolatban kapott jegyzőkönyvek, dokumentumok és fényképfelvételek segítségével folytatta le a szakmai vizsgálatot.

Az eset rövid áttekintése

Egy négyfős túrázó társaság indult 2009. július 12-én 13 óra tájban vízi túrára a rajkai Arany Kárász kempingtől bérelt túrakenuval. A kenu 13 óra körül bérelték ki, és ezzel onnan indult el a négy fő a Mosoni-Duna holtágán a Vígh zsilip irányába. A túrázók két felnőtt és két gyermekből álló csoportjának a bérléskor felajánlották a négy db mentő mellényt, amiből kettőt a két gyermek számára magukkal is vittek. A két felnőtt, egy

férfi és egy nő nem vette igénybe a felkínált mentőmellényeket. Induláskor a vízfolyással szemben a szivárgó csatorna irányába mentek a Vígh zsilip felé és a Mosoni-Duna főága felé vették útirányukat. A zsilipen áthaladtak és a zsilip után kb. 100 m-re a jobb parton kikötöttek. A kenuból kiszállt a két gyerek és a női utas, és a férfi egyedül elindult vissza a zsilip felé. Közvetlenül a zsilip előtt, a fodrozódó, kissé hullámos vízen a kenu felborult, férfi vezetője a vízbe esett és eltűnt.

A zsilipen történő áthajózást folyásirányban a férfi a veszélyre figyelmeztető tábla és az áthajózást tiltó tábla ellenére végrehajtotta utasaival együtt. A női utas és a két gyermek miután kiszállt a kenuból felment a zsilip tetején lévő műútra, hogy onnan nézzék a férfit. Mikor a zsilip tetejéről a gyerekek és a nő utas látta, hogy a férfi eltűnt, segítségért kiáltoztak, és gyorsan visszaszaladtak a kempinghez, hogy ott kérjenek segítséget a kemping dolgozóitól. A kemping tulajdonosa és még egy személy egy másik kenu tette gyorsan a vízre, és elindultak az esemény helyszínére a vízbeesett férfit keresni. A keresés nem járt eredménnyel, és ezután értesítették a rendőrséget. Az eseményt követően helyszínre érkeztek a rendőrség járőrei, és a mosonmagyaróvári tűzoltóság búvárai, továbbá egy szonárral rendelkező kutató búvárcsoport is. Ők a tűzoltóság búváraival közösen kb. 16 óra 25 perckor kezdték meg a keresést, és az egyik búvár 17 óra 30 perc-kor találta meg a sérült kenu, a zsiliptől kb. 500 m-re lejjebb. Az eltűnt személyt később, 2009. július 15-én 15 órakor találta meg a búvárszolgálat, az eltűnés helyétől kb. 30 m-rel lejjebb.

A vizsgálat kiderítette, hogy a bérbeadás nem felelt meg a Hajózási Szabályzatban előírt feltételeknek, a vízbe esett és eltűnt személy nem viselte a mentőmellényt, továbbá nem vette figyelembe a zsilip közelében a parton elhelyezett tábla veszélyre figyelmeztető szövegét, és nem vette figyelembe a zsilipen elhelyezett áthajózást tiltó táblát sem. Mindezeket mérlegelve a Vb a vizsgálat befejeztével mégis szükségesnek látta biztonsági ajánlás kiadását.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

Az esemény napján 2009. július 12-én kb. 13 órakor két felnőtt két gyerekkel kenut bérelt a rajkai Arany Kárász kempingtől vízi túrázás szándékával. A túrázás célja a Mosoni-Dunaág megközelítése volt, amit már korábban több esetben közösen végrehajtottak. A túrakenu bérbe adásáról szerződés nem készült, a felnőtt túrázók nem lettek írásban nyilatkoztatva úszni tudásukról. A mentőmellényeket a két felnőtt nem vette igénybe. A négy túrázó a férfi vezetésével elindult a bérlés helyétől a Mosoni-Duna egyik holt ágából a szivárgó csatornán át a Vigh zsilip felé. A Vigh zsilipen keresztül is haladtak folyásirányban, amelynek veszélyességére a közelben a parton elhelyezett figyelmeztető tábla hívja fel a figyelmet, és a zsilipen a víz felől jól látható módon elhelyezett behajózást tiltó tábla meg is tiltja az áthajózást. A zsilip után, melyen közösen sikeresen áthaladtak, attól kb. 100 m-re lejjebb, a jobb parton kikötöttek. A két gyermek és a női utas kiszállt a kenuból, és a Vb pontosan nem tudta kideríteni, hogy milyen okból ment vissza a férfi a kenuval folyással szemben a zsiliphez. A meghallgatott felnőtt hölgy utas szerint, visszament valamit megnézni. A kenuból kiszállt utasok a partról felmentek a zsilip feletti műútra, műtárgyra, hogy onnan nézzék az evező férfit, és a zsilip megközelítését. A zsilip tetejéről látták, hogy a kenu az erős sodrás hatására közvetlenül a zsilipnél felborult, és a férfi beesett a vízbe. Látták a férfi vállát a vízben, feje arccal lefelé volt elmerülve. Segítségért kiabáltak és ezután gyorsan visszaszaladtak a camping területére segítséget hívni. A kemping tulajdonosa egyik alkalmazottjával egy másik kenut tett gyorsan a vízre, és elindultak a bajba jutott férfi keresésére. Az eltűnt férfit nem találták meg, csak néhány, a kenuból kiesett tárgyat (papucs, törölköző, evezők). Miután a keresés sikertelen volt, értesítették a rendőrséget. Rövidesen a helyszínre érkeztek a rendőrségi járőrei, utána a mosonmagyaróvári tűzoltók bűvárai, és egy szonárral rendelkező kutató a bűvárcsoport is érkezett a helyszínre. Az eltűnt férfi keresését 16 óra 25 perckor kezdték meg közösen. Először a kenut találták meg a zsilip alatt kb. 500 m-re, 17 óra 30 perckor. A keresést egészen sötétedésig folytatták, eredménytelenül, melyet másnap, és harmadnap is eredménytelenül végeztek. Az elmerült férfi holttestét 2009. július 15-én 15 órakor találták meg a Vigh zsilip környékén, attól kb. 30 m-re.



1sz. ábra: Tiltó, figyelmeztető tábla a zsilip közelében

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A kenuban evező férfi a folyással szemben igyekezett, a zsilipet megközelíteni, esetleg azon áthaladni. A meghallgatottak elmondása alapján a nagy vízsodrás miatt a kenu felborult és nekiütődhetett a zsilip oldalfalának, vagy küszöb részének, mert amikor a kenut megtalálták, akkor az orr részén törést találtak, az oldalán pedig egy 40 cm-es keresztirányú repedést, valamint a külső gél-rétegen több helyen kitöredezés, festékleverődés, karcolódás volt látható.



2. sz. ábra: A kiemelt túrakenu sérülései

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 parancsnoka

Kora, neme, állampolgársága		34 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Nem előírás	Nem előírás
	Nem előírás	Nem előírás
	Egyéb szakmai bizonyítvány	–

1.5.2 Az üzemvezető

Az adott kategória nem géppel hajtott.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az adott kategórián nem előírás egyéb személyzet, az eset szempontjából nincs jelentősége.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Debrecen
Gyártás éve	nem ismert
Utolsó szemle helye, ideje	nem előírás
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	nem előírás

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest utolsó víz alatti szemléje	Az adott kategóriára nem előírás
-------------------------------------	----------------------------------

1.6.2 A vízi jármű adatai

Gyártás éve	nem ismert
Gyártó	Omegaplaszt Kft. Debrecen
Típus	túrakenu
A kenu hossza	5,7 m
A kenu szélessége	0,85 m
A kenu oldalmagassága	0,4 m

1.6.3 A vízi jármű főmotor adatai

A vízi jármű nem gépi meghajtású, ezért az eset szempontjából nincs jelentősége.

1.6.4 A meghibásodott berendezés adatai

Nem hibásodott meg berendezés.

1.6.5 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	35 kg
Utas tömege	80 kg
Rakomány tömege	10 kg
Összesen	125 kg
Megengedett legnagyobb merülés	–
Merülés a baleset idején	–

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

1.7 Meteorológiai adatok

- A látási viszonyok jók voltak, az évszakhoz képest kellemesen enyhe nyári nap, kissé gomolyfelhős,
- A levegő hőmérséklete: 24°C száraz levegő (telítettség 40%-os);
- A zsilip alvizénél az áramlási viszonyok rendellenesek voltak, ott a bukó gát miatt a víz fodros, hullámos, az áramlási viszonyai a túrázók számára ismeretlenek, szokatlanok.

- A megelőző napok hidegfrontális hatásai után a kérdéses napon az évszakhoz képest kellemesen hűvös, de már eseménytelen, újra nyárias idő volt. A szél kissé élénk ÉNy-i szél, 7 m/s-os befúvásokkal.
- A víz hőmérséklete: 17 °C
- A víz mélysége a zsilip környezetében: 2-2,5 m körüli

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

1.8 Navigációs berendezések

A kenuban nem voltak navigációs berendezések, nem szükségesek.

1.9 Összeköttetés

A kenuban nem voltak kommunikációs berendezések, nem szükségesek.

1.10 Kikötői adatok

Az esetben érintett kikötőnek érvényes működési engedélye volt.

A kikötő paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A sérült kenut az illetékes rendőrhatalóság a vizsgálat lefolytatásáig lefoglalta.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került, a jegyzőkönyv megállapítja, hogy az eltűnt személy, fulladásos halált szenvedett.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély alakult ki. A vízbe esett személynek akkor lett volna nagyobb esélye a túlélésre, ha viseli a számára kötelező mentőmellényt. A hölgy utas valószínűleg annak köszönheti életét, hogy a kenuból a zsilip ismételt áthajózása előtt kiszállt.

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a hivatalos mentés csak annyi késedelmet szenvedett, amíg a kemping személyzete megbizonyosodott arról, hogy a kenut vezető férfi eltűnt. Ők értesítették a rendőrséget. A mentés késedelme nem hozható összefüggésbe a bekövetkezett halálesettel.

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

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 módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. ELEMZÉS

A bérbeadás alkalmával a bérbeadó írásbeli bérleti szerződést nem kötött a kenu bérbe vevővel, írásban nem nyilatkoztatta őket úszni tudásukról, és a mentőmellények átadására is, csak részben került sor. A két gyermekre ráadták a mentőmellényeket, a felnőttek azonban nem vették azokat fel. A bérbeadó nem ragaszkodott azok elviteléhez, viseléséhez, ill. amikor azok közül kettőt nem fogadtak el, azt nem dokumentálta. Ismerte a bérbevevő személyt, – mert korábban már többször bérelt kenu tőle – bízott a bérlő személy fizikai erejében, jártasságában, képességeiben, úgy tudta, hogy jól úszik.

A kenu vezetője, aki életét vesztette a balesetben a meghallgatottak szerint ismerte a területet, gyakorlott evezős volt, többször járt már ismerőseivel a környező területeken, ismernie kellett a tilalmi és figyelmeztető táblák tartalmát, jelentését.

A kenu vezetője ugyan ismerte a vízterületet, de nem ismerhette a zsilip közvetlen közelében a különféle vízállásokhoz tartozó rendellenes áramlásokat, vízmozgásokat. A zsilip emelhető-süllyeszthető gát részét viszonylag sűrűn mozgatják a vízügyi szakemberek, és ezzel rövid idő alatt különféle vízmozgások, vízállások alakulnak ki.

A kenu vezetője több alapvető hajózási szabályt nem tartott be. Nem vette figyelembe a parton elhelyezett veszélyre figyelmeztető táblát és a zsilipen jól látható módon elhelyezett áthajózási tilalmi táblát sem. Nem viselt mentőmellényt, ami ilyen esetben kötelező. Vadvízi jellegű evezések során még a versenyzők is viselnek mentőmellényt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Amikor kenu vezetője megközelítette a zsilipet, feltehetően elfordította, megbillentette a kenu egy keresztirányú áramlás, esetleg egy hibás evezőmanőver, és a korrigálási szándék közben bekövetkezett egyensúlyvesztés okozta billenés a rendellenes vízáramlással együtt felboríthatta a kenu, és valószínűleg emiatt esett a kenu vezetője a vízbe.

A kenu vezetője valószínűleg szándékosan hagyta figyelmen kívül a tilalmi és figyelmeztető táblákat, mert egyedül és tudatosan evezett folyással szemben a zsilip felé, minden bizonnyal át szándékozott kelni rajta, keresve az izgalmat, kalandot, de az is feltételezhető, hogy a kenu visszavitele miatt akarta lerövidíteni így az utat. A mentőmellény viselésének elmulasztása, a szabályok megszegése, a túlzott kockázat vállalással együtt, a túrázó férfi életébe került.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A kemping tulajdonosa, üzemeltetője a bérbeadáskor nem tartotta be a Hajózási Szabályzat bérbeadással kapcsolatos szabályait. Nem nyilatkoztatta írásban a bérbe vevőket úszni tudásukról. Nem ragaszkodott a mentőmellények viseléséhez, elviteléhez, és amikor a bérbe vevők a mentőmellények átvételét elutasították, nem rögzítette azt írásban, és a bérbe vevőkkel nem íratta alá ezt a feljegyzést.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

BA2009-042-6_1 A Vb felhívja az Arany Kárász kemping tulajdonosának, üzemeltetőjének figyelmét, hogy a 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet a víziközeledés rendjéről mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat II. rész II.-10. számú melléklete. A kedvtelési célú vízi jármű bérbe-vagy használatba adására vonatkozó biztonsági szabályok 1-es és 2-es pontjának, valamint a II. rész II.-2. számú melléklet. A csónak kötelező felszerelése 2-es pontjának a–f bekezdései, továbbá a II. rész 4 fejezet - Különleges szabályok 4.07 cikk - A csónak és a vízi sporteszköz használata 2-es, és 3-as pontjaiban leírt szabályokat maradéktalanul tartsa be.

BA2009-042-6_2 A Vb javasolja az Arany Kárász kemping tulajdonosának, üzemeltetőjének, hogy a vízi sporteszközök bérbe adásakor a bérbe vevőknek tartson részletes oktatást a környező vízterületek veszélyeiről, a szabályok szükségszerű, és szigorú betartásáról.

5. MELLÉKLETEK

Fényképfelvételek.

Hajózási Szabályzat idézetetek.

Budapest, 2010. április 2.

Barnácz István
a Vb tagja

Wimmer Gábor
a Vb vezetője

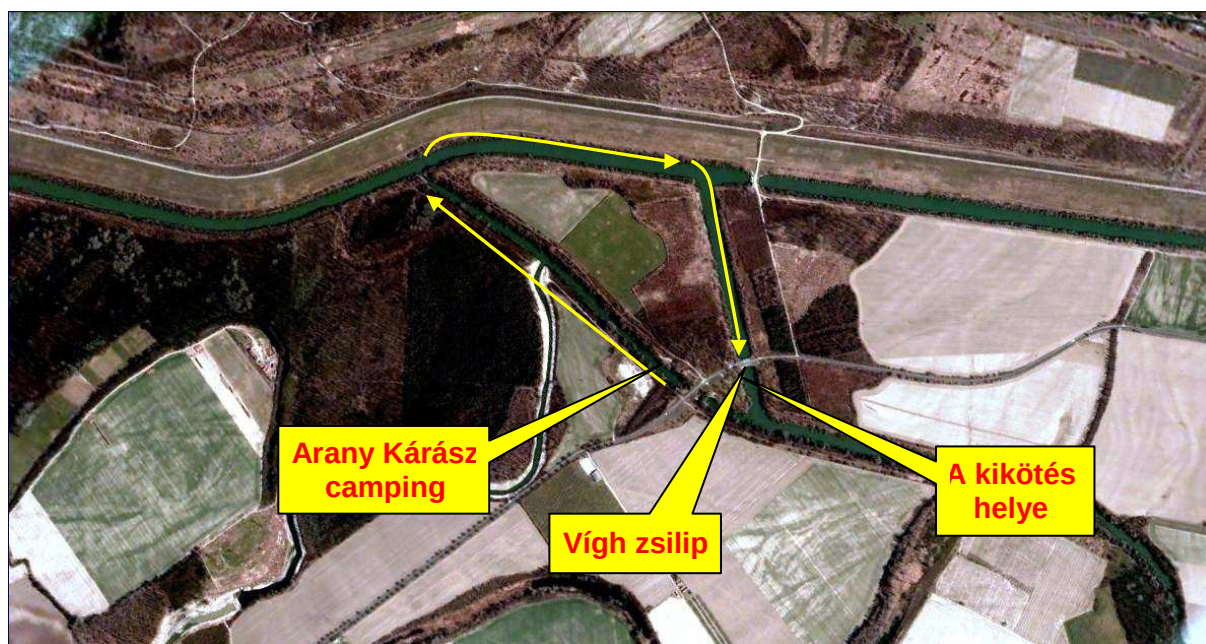
Kiss László
a Vb tagja



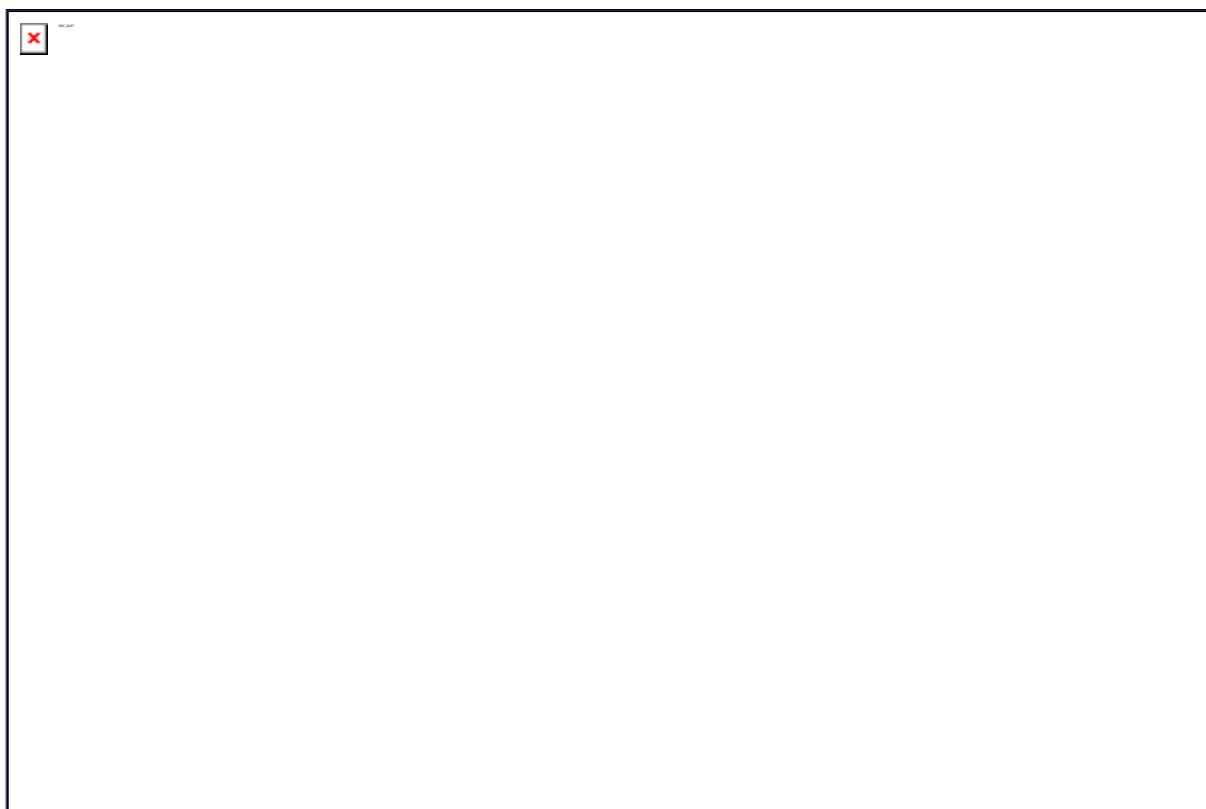
3. sz. ábra: A kép jól mutatja a vízterületen a rendellenes vízmozgásokat, hullámos, fodros vízfelületet



4. sz. ábra: A képen jól látható a behajózási tilalmat jelző tábla



5. sz. ábra: A terület térképe, és a túrakenu útvonala



6. sz. ábra: A zsilip és a ráépült műút

Hajózási Szabályzat idézetek

A 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet a víziközlekedés rendjéről mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat II. rész II.-10. számú melléklete a kedvtelési célú vízi jármű bérbe- vagy használatba adására vonatkozó biztonsági szabályok 1-es és 2-es pontja kimondja

- „1. A kedvtelési célú vízi járművet személyzet nélkül kölcsönző felel a kölcsönzött vízi jármű üzemképes állapotáért.”
- „2. A vízijárművet személyzet nélkül kölcsönző vagy nem gazdasági célból használatba adó szervezet, illetve az általa megbízott személy köteles a bérlő (igénybevevő) írásbeli nyilatkozatát beszerezni arról, hogy tud úszni, ismeri a hajózási szabályait, továbbá az azonosító adatokkal megjelölt vízijárművet, valamint a szükséges mentőeszközöket átvette.”

A Hajózási Szabályzat II. rész II.-2. számú melléklet tartalmazza a csónak kötelező felszerelését.

- „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 – 1db, 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 űrmértékű 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.”
- „2. Az 1. pontban foglalt rendelkezéseket a kajakok, kenuk, kilbótok, szkifek, dubók, triplettek, továbbá a 2,5 m-nél kisebb testhosszúságú csónak esetében az alábbi eltéréssel kell alkalmazni:
 - a) mentőmellény – a csónakban tartózkodó személyek számának megfelelően,
 - b) evező – a csónak hajtásának megfelelően, de legalább 1 db,
 - c) legalább 1 liter űrmértékű vízmerő eszköz vagy szivacs – 1 db,
 - d) kikötésre alkalmas, megfelelő állapotú kötél vagy lánc – 5 fm,
 - e) a csónak üzemben tartójának nevét és lakcímét (telephelyét) tartalmazó, a csónaktesten jól látható helyen, tartósan rögzített tábla,
 - f) fehér kézi villamos jelzőlámpa tartalék izzóval és tartalék elemmel – 1 db.”

A Hajózási Szabályzat II. rész 4-es fejezet - Különleges szabályok 4.07 cikk - A csónak és a vízi sporteszköz használata 2-es, 3-as pontja kimondja, hogy

- „2. A csónak vezetője beszállás előtt köteles tisztázni, hogy a csónakban helyet foglaló személyek tudnak-e úszni és azok nyilatkozata, továbbá a Szabályzat rendelkezései alapján a mentőfelszerelés elhelyezéséről, továbbá alkalmazásra való készenlétéről köteles gondoskodni.”
- „3. A vízben lévő (közlekedő vagy veszteglő) csónakban tartózkodó úszni nem tudó és kiskorú valamint a vízi sporteszközön közlekedő minden személy köteles a mentő mellényt viselni.”