



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2008-051-6
RENDKÍVÜLI HAJÓZÁSI ESEMÉNY**

**Duna 1667 fkm
2008. október 28.**

**önjáró áruszállítóhajó
Herzog Tassilo 04860270**

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	folyamkilóméter
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
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		rendkívüli hajózási esemény
Vízi jármű	gyártója	Deggendorfer Werft u. Eisenbau
	típusa	önjáró áruszállítóhajó
	lobogója	osztrák
	lajstromjele	A-12605
	gyári száma	nincs adat
	tulajdonosa	DDSG-Cargo Gmbh
	üzembentartója	DDSG-Cargo Gmbh
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2008. október 28. 22 óra 00 perc
	helye	Duna 1667 fkm, jobb part
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	sérülés nem történt
Vízi jármű rongálódásának mértéke		rongálódás nem történt
Lajstromozó állam		Ausztria
Lajstromozó hatóság		nincs adat
Gyártást felügyelő hatóság		nincs adat
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. október 29-én 01 óra 08 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletesen jelentette be.

A KBSZ ügyeletes

- 2008. október 29-én 01 óra 09 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a rendkívüli hajózási esemény vizsgálatára 2008. október 29-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Kovács András	baleseti helyszínelő

Az eseményszorgalmat áttekintése

A Vb az esemény következtében, nyílt vízen felakadt hajó személyzet meghallgatta, a hajóról, a felakadás utáni helyzetéről fényképfelvételeket, okmányairól másolatot készített.

A Vb a vizsgálat folyamán meghallgatta a hajóút karbantartását végző, területileg illetékes Környezetvédelmi- és Vízügyi Igazgatóság Kitűző Szolgálatának hajóvezetőjét, aki a „kisvizes” hajóút kijelölését végezte.

A hajó kapitánya és személyzete külföldi (ukrán) állampolgárok voltak, a magyar nyelvet nem beszélték. A szakmai vizsgálat lefolytatásához a kommunikáció érdekében tolmács igénybevétele a kapitány nem igényelte, így a Vb a vizsgálat során közvetítő nyelvként orosz és német nyelvet használt, amelyet a hajó kapitánya elfogadott.

Az eset rövid áttekintése

2008. október 28-án 22.00 óra körül a „B” üzemmódban, hegymenetben (vasércel terhelt három bárkából álló két sor két oszlopba kötött 20,6 dm merülésű kötélekkel) közlekedett a Herzog Tassilo ms önjáró géphajó.

A Duna 1667 fkm jobb partban lévő vörös vak úszójel mellett a „kisvizes hajóútra átállított” hajóúton kívüli területen lévő zátonyon a karaván bal elején lévő SL18028 számú bárkája, majd a kötelék valamennyi tagja fennakadt, és a kötelék műveletképtelenné vált.

A karaván önerőből szabadulni nem tudott, ezért a hajó kapitánya az üzemeltető cégtől kért segítséget, közben értesítette az illetékes hatóságokat.

A kötelék valamennyi tagját 2009. november 02-án 08.00 órára sikerült segítséggel szabadítani.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

2008. október 28-án a „B” üzemmódban (Izmail – Linz útvonalon) a Herzog Tassilo ms által továbbított (vasércceel terhelt) 20,6 dm merülésű kötelék hegymenetben, radarberendezés használatával közlekedett.

A csatolása alapján az önjáró géphajó elé volt kötve az SL18028 számú bárka. E mellé, a karaván elejének jobb oldalára az SL 18018 számú bárka és e mögött a Herzog Tassilo ms jobb oldalára csatolva az PG 1701 számú bárka.

A rendkívül alacsony budapesti 107 cm-es vízállás miatt a hajóút kitűzéséért felelős Vízügyi Igazgatóság Kitűző Szolgálata a hajózási jelzéseket korábban „kisvizes hajóútra” átállította. 2008. október 28-án a reggeli órákban ellenőrizte a folyamszakaszt. Horány területén azt tapasztalták, hogy a Duna 1667.5 - 1666.8 fkm-nél lévő 22 dm-es gázlónál, az 1667 fkm-nél elhelyezett a gázló jobb partját jelölő alsó kapu vörös úszója hiányzik, ezért azt tartalék bója felhasználásával, a kitűzési tervnek megfelelően, az 1667 fkm táblával szemben a bal parttól számítva 160 méterre pótolták.

Ennek ellenére az esti órákra az úszójel ismeretlen körülmények között (feltehetően egy arra járó hajó általi elmozdítás következtében) 44 méterrel merőlegesen jobbra tolódott.

22.00 óra körül a Herzog Tassilo ms hajó kapitánya radarhajózása során az úszójel sziluettjét követve a tényleges hajóutat elhagyta. Az útvonaltól való eltérés miatt a gázló jobb parti területén, a hajóúton kívüli területen, a karaván bal elején lévő SL18028 számú bárka, majd a kötelék valamennyi tagja fennakadt, és a kötelék műveletképtelenné vált.

A karaván önerőből leszábadulni nem tudott, ezért a hajó kapitánya az üzemeltető cégtől kért segítséget, közben értesítette az illetékes hatóságokat.

A helyszíni szemle során a hajók merülési jeleinek leolvasása, valamint mérések alapján a Vb megállapította, hogy az SL 18028 számú bárka bal elejétől mért 20 méterre ült fel a gázlóban, annak jobb part felé eső oldalán. A mérési helyen mért vízmélység 150 centiméter volt.

A bejelentéseket követően a Kitűző Szolgálat hajója október 29-én ismét megjelent a helyszínen, az általuk előző napon kirakott vörös úszójelet a Herzog Tassilo önjáró tolóhajó bal hátsó részénél találták, a radar mérések szerint 204 méterre a bal parttól. Az úszójelet a Vb jelenlétében felszedték. A felszedés közben látszott, hogy a kötél a tolt karaván géphajója alá tartott, és a bójától számítva kb 10 m-re teljesen össze volt csomósodva, ennek ellenére sem az úszójelen, sem a géphajón és egységein ütközésből eredő sérülés, festékfelkenődés nem volt.

A medervizsgálat során tapasztalható volt, hogy a tolóhajó propulziója rendellenes hordalék kúpokot rakott a fenéken.

A Kitűző Szolgálat munkatársai a vörös úszójelet (a sérült részt a kötélről levágva) a kitűzési tervnek megfelelően a bal parttól számítva 160 méterre ismételtén kirakták.

A zátonyon fennakadt karaván leszábadítását a beszerzett engedélyek alapján 2008. október 30-án kezdték meg. A leszábadítási manőverekben közreműködött a Passau ms a személyzetével. A PC 1701 számú bárka leszábadítását a Passau ms 11.50 órakor, míg az SL 18018 számú bárka leszábadítását 13.30 órakor végrehajtotta.

A leszabadítási tevékenység közben a Herzog Tassilo ms önerőből leszabadult, majd a Duna 1668,7 fkm-nél lekötött. A leszabadított bárkákat a Passau ms a Herzog Tassilo ms lekötési helyére szállította, ahol azokat biztonságosan lekötötték.

Az SL18028 számú bárkát a zátonyra futás, valamint az időközbeni hordalék miatti beágyazódás következtében leszabadítani nem tudták. Annak leszabadítását az NKH csak „sifteléssel” engedélyezte végrehajtani.

A leszabadítási manőverek a hajóforgalmat nem akadályozták, az esetlegesen szükségessé váló hajóforgalom korlátozás segítése érdekében a kitűző szolgálat hajója végig a helyszínen tartózkodott.

A kötelék valamennyi tagját 2008. november 02-án 08.00 órára sikerült leszabadítani.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	6	0	0

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Sem a karavánban közlekedő géphajó, sem az általa továbbított bárkák nem sérültek. A zátonyról történt leszabadításukat követően az útjukat rendben folytatni tudták.

1.4 Egyéb kár

Az 1667 fkm jobb partban lévő vörös vak úszójel rögzítő kötelzete ismeretlen körülmények között megsérült, azt a Kitűző Szolgálat munkatársai megjavították és a helyére visszarakták.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A vízi jármű parancsnoka

Kora, neme, nemzetisége		60 év, férfi, ukrán
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	kapitány, a Duna Sulinától Kelheimig
	Egészségügyi alkalmasság	2010. április 01.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	radar hajós, rádió kezelő,
Behajózás ideje	Az adott hajón eltöltött idő	nincs adat
	Utolsó 12 hónapban	nincs adat
	Utolsó 30 napban	hét napja folyamatosan, „B” üzemmódú váltásos rendben

1.5.2 Az üzemvezető

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Deggendorfer Werft u. Eisenbau
Gyártás éve	1972
Utolsó szemle helye, ideje	nincs adat
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2008. október 30.

1.6.1 A hajótest adatai

Utolsó víz alatti szemléje	nincs adat
Hossza	113,38 m
Szélessége	11,06 m
Hordképessége	1952,871 t
Legnagyobb merülése	2,5 m

1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

Sem a karavánban közlekedő géphajó, sem az általa továbbított bárkák nem sérültek. A zátonyról történt leszáradításukat követően az útjukat rendben folytatni tudták.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Az úszólétesítmény legnagyobb merülésű tagja sem haladta meg a 21 dm-es merülést, így az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

- A rendkívüli hajózási esemény éjszakai látási viszonyok között következett be. A hajó vezetője radarhajózást hajtott végre.
- A rendkívüli hajózási esemény időpontjában, az alacsony budapesti 107 cm-es vízállásnál az esemény helyszínén a hivatalos vízállás jelentés adatai alapján 100 méter szélességű, 700 méter hosszúságú szűkületben 21 dm-es gázló volt.
- A vízállási adatok, a személyzet rendelkezésére álltak.

Állomás	10.26. 07 ⁰⁰	10.27. 07 ⁰⁰	10.28. 07 ⁰⁰	10.29. 07 ⁰⁰	10.30. 07 ⁰⁰	10.31. 07 ⁰⁰
Vác	21	16	8	-2	-2	6
Budapest	127	121	115	105	100	109

Gázló	Mély	Széles	Hossz	Mély	Széles	Hossz	Mély	Széles	Hossz	Mély	Széles	Hossz	Mély	Széles	Hossz
	sége	sége	a	sége	sége	a	sége	sége	a	sége	sége	a	sége	sége	a
	Dm	m	M	Dm	m	M	Dm	m	M	Dm	m	M	Dm	m	M
1667.5-1666.8	24	100	700	23	100	700	22	100	700	21	100	700	21	100	700

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Kikötői adatok

A rendkívüli hajózási esemény nyílt vízben a Duna 1667.5 - 1666.8 fkm-nél lévő 22 dm-es gázlónál következett be.

1.11 Adatrögzítők

Az adatrögzítő berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A rendkívüli hajózási esemény során roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki, személyi sérülés nem történt.

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

2008. október 28-án 22.00 órakor „B” üzemmódban közlekedő három bárkából álló köteléket továbbító önjáró géphajó a „kisvizes hajóútra” átállított (de ismeretlen körülmények miatt 44 méterrel jobbra tolódott) hajóútból radarhajózás során, az úszójel sziluettjét követve a tényleges hajóutat a karavánnal elhagyta.

Az útvonaltól való eltérés miatt a gázló jobb parti területén, a hajóúton kívüli területen, a karaván bal elején lévő bárka majd, a kötelék valamennyi tagja fennakadt, és a kötelék műveletképtelenné vált.

A karaván önerőből leszabadulni nem tudott, ezért a beszerzett engedélyek alapján a Passau ms segítségével hajtotta végre a leszabadítását.

A leszabadítási manőverek a hajóforgalmat nem akadályozták, az esetlegesen szükségessé váló hajóforgalom korlátozás segítése érdekében a kitűző szolgálat hajója végig a helyszínen tartózkodott.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az éjszaka, gázlós szűkületben bekövetkezett rendkívüli hajózási esemény részben a hajóvezető figyelmetlenségnek tudható be.

A géphajó kapitányának elmondása szerint a hajóút jobb szélét jelző vörös vak úszójel nem megfelelő, téves jelzése miatt akadt fel a zátonyon.

A kapitánynak rendelkeznie kellett megfelelő vonalismerettel, ismernie kellett az adott folyószakaszon uralkodó hidrológiai viszonyokat, mivel az aktuális vízállásjelentések rendelkezésére álltak. A gázlós szakaszon radar használatával akkor is végig kell tudnia biztonságosan hajóznia, ha a hajóutat jelző bójják valamilyen okból kifolyólag hiányoznak, vagy rossz helyen vannak elhelyezve.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A rendkívüli hajózási esemény bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható, hogy a gázló alsó kapuját jelző vörös úszójel 44 méterrel kijebb jelölte a hajóút szélét, mint az a valóságban volt. Ez a távolság a 85 méter szélességű hajóúthoz képest jelentős, több mint 50 %-os eltérés, még a területet jól ismerő, arra közlekedő radarhajózást végrehajtókat is megtéveszti.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

5. MELLÉKLETEK

Fényképmelléletek.

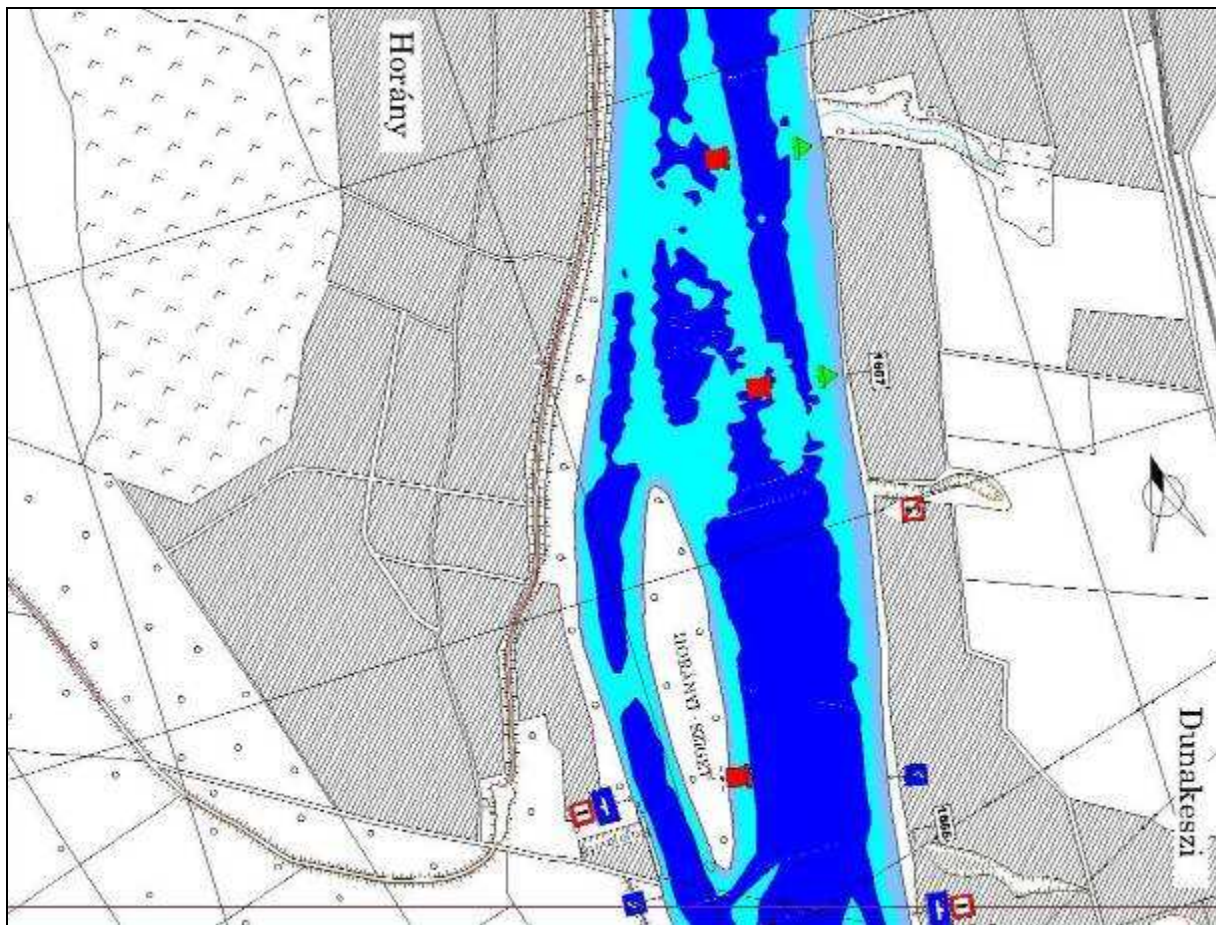
A Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság észrevétele a zárójelentés-tervezetre.

Budapest, 2010. március 09.

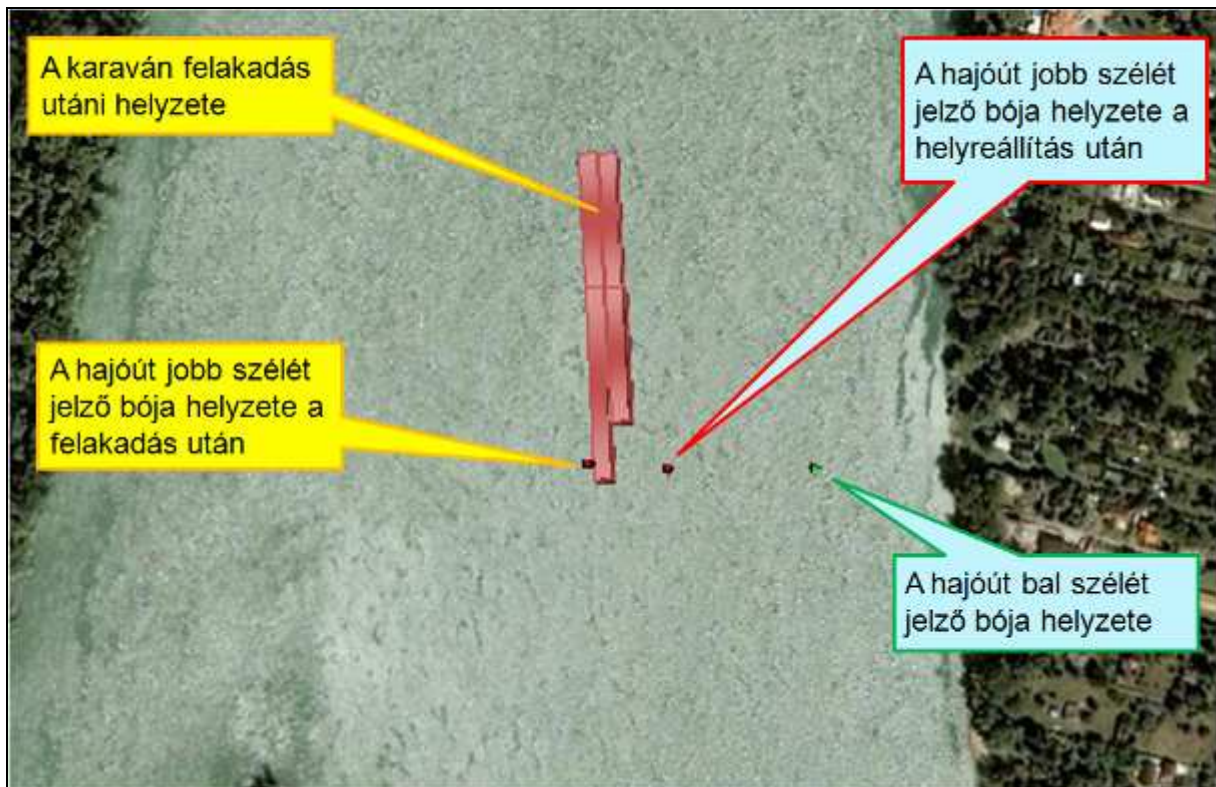
Barnácz István
Vb vezetője

Kovács András
Vb tagja

A hajóút kitűzési térképe a 1667.5-1666.8 fkm-nél lévő gázlónál



A rendkívüli hajózási esemény helyszíne



A karaván felakadás utáni helyzete



A géphajó és a hajóút jobb szélét jelző bója érintkezése



A hajóút helyreállítása





**KÖZÉP-DUNA-VÖLGYI
KÖRNYEZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI IGAZGATÓSÁG**

H-1088 Budapest, Rákóczi út 41.

Levélcím: 1428 Budapest, Pf.: 33.

Ügyfélfogadási idő: H, SZ: 9⁰⁰-14⁰⁰, P: 9⁰⁰-13⁰⁰

Web: www.kdvkovizig.hu; E-mail: titkarsag@kdvkovizig.hu

Tel.: (1) 477-3500 * Fax.: (1) 477-3519

MÁK: 10032000-01712010-00000000

Iktatószám 00395-0002

/2010.

Iktatószám Önöknél:

Osztályszám: /2010.

Ügyintéző Önöknél:

Ügyintéző Papanek László

Melléklet:

Tárgy: 2008-051-6 számú zárójelentés
észrevételezése.

**Mészáros László úr
főigazgató**

**Közlekedésbiztonsági Szervezet
1675 Budapest, Pf. 62.**

Tisztelt Főigazgató Úr!

Közlekedésbiztonsági Szervezet	
1185 Budapest, Herceg Nemzetközi Repülőtér I. terminál	
Iktatás dátuma:	2010.03.23
Iktatószám:	KF0/2/3/2010
Érkeztetőszám:	KBSZ-ERK/494/2010
Ügyintéző:	Bana E. J.
Mellékletek száma:	

Bana E. J.
2010.03.23.

A vonatkozó jogszabályok alapján a Duna 1667 fkm jobb partban bekövetkezett rendkívüli hajózási esemény okának körülményeinek feltárása kapcsán készült zárójelentés tervezetben foglaltakhoz kért észrevétel az alábbiakban teszem meg:

Az eset bekövetkezésével összefüggésbe hozható ténymegállapításokhoz megjegyezzük, hogy a karaván álló helyzeti 20,6 dm-es merülése hegymenetben annál lényegesen több. Megjegyezni kívánom, hogy a hajózási havariák megszorodásában, a hajózás technikájában történt alapvető változás is közre játszhat, mivel a korábbi vontatóhajózást felváltotta az önjáró toló hajózás.

A hajók teljesítményei is jelentősen megnöttek, evvel egyidejűleg a hajtás is lekerült a mederfenék közelébe.

Ennek két – a gázlóknál nemkívánatos – következménye is lehet. A mederfenék közelébe került 2-3000 LE beépített teljesítmény helyi mederátrendeződések okozhat a mederanyag függvényében, illetve a tolóerő kifejtésekor a hajó fara lesüllyed (sekély vizekben még ki is rúgja maga alól a vizet). Ilyenkor az álló hajón leolvasott merülési mélységek már nem feltétlen igazak.

A reggel 7 órai vízállás alapján kiadott gázlójelentés szerinti 22 dm gázlómélységet figyelembe véve a mederfenék és a hajó merülése közötti biztonsági távolság a hajóútban sem volt meg. Ezt a biztonsági távolságot tovább csökkentette, hogy az eseményt követő 9 óra elteltével, azaz másnap reggelre, az apadó vízállás miatt a gázlómélység 21 dm-re alakult.

2

A KDV-KÖVIZIG kezelésébe tartozó Duna szakaszon lévő 16 gázló- és hajóút szűkület vonatkozásában gondot jelent a gázlók mélységi paramétereinek jelentése. A Hajózási Hatóság kérése alapján, 2007. óta, a gázlóbeli vízmélységet biztonsági érték /+2-3 dm/ nélkül jelentjük, így a hajóvezetők felelőssége egyfelől jelentősen megnő, ugyanakkor az adott gázló biztonságos meghajózhatóságának valószínűsége ezzel párhuzamosan pedig csökken.

Kérem kiegészítem szíves elfogadását.

Budapest, 2010. január 22.

Tisztelettel:


Baross Károly
Igazgató

