



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

2012-009-6

SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Szeged, tápéi öböl, Tisza 177 fkm vonalában
2012. február 26.**

**állóhajó
U-10248-30**

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 víziközlekedési balesetek és a víziközlekedési események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 77/2011. (XII. 21.) NFM 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 nagyon súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a súlyos víziközlekedési baleseteket és víziközlekedési 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 összeférhetlenség 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.

A 2013. november 5-re meghirdetett záró megbeszélésen a meghívott szervezetek nem képviselték magukat.

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű U-10248-30 állóhajó	gyártója	Ganz és Tsa. Villamossági-, Gép-, Waggon-, és Hajógyár, Újpest
	típusa	állóhajó, (volt: Szőke Tisza gőzhajó)
	lobogója	magyar
	lajstromszáma	U-10248-30
	gyári száma	-
	tulajdonosa	Szőke Tisza Hajó Szolgáltató Nonprofit Kft.
	üzembentartója	ua.
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2012. február 26. 16 óra
	helye	Szeged, tápéi telelő kikötő, a Tisza 177 fkm vonalában
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Az állóhajó elsüllyedt, bontása megkezdődött, de le lett állítva
Lajstromozó állam		Magyarország
Lajstromozó hatóság		NKH jogelődje, és a Hajózási Felügyelet jogelődje
Gyártást felügyelő hatóság		NKH jogelődje, és a Hajózási Felügyelet jogelődje
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012. február 28-án 10 órakor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2012. február 28-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárkány Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

Az eseményszűnet áttekintése

A Vb 2012. február 28-án a helyszínre ment és meghallgatta a kikötő üzemeltetőjének megbízottját, és fényképfelvételeket készített a süllyedt hajóról. A Vb egyeztetett a jelenlegi tulajdonos jogi képviselőjével, információkat szerzett az ügy előzményeivel kapcsolatban. A Vb későbbiekben több alkalommal is a helyszínen járt és újabb fényképfelvételeket készített a hajó bontott állapotáról, tájékozódott a várható fejleményekről. A bontás jelenleg áll, mert a hajó maradványait az állam meg kívánja menteni. A Vb a TVRK által az ügyvel kapcsolatban készített dokumentumokat másolatban beszerezte, áttanulmányozta.

Az eset rövid áttekintése

A Szőke Tisza nevű (U-10248-30 lajstromszámú) állóhajó korábban hosszú évekig a szegedi belvárosi részhez tartozó vízterületen diszkóhajóként üzemelt. A 2000-ben

megkért üzemképességi vizsgálat alkalmával a hajózási hatóság olyan feltételeket írt elő, amelyet az akkori üzemeltető nem kívánt teljesíteni. Az állóhajónak azóta nincs érvényes okmánya. Az állóhajót bevontatták a tápéi teelő kikötőbe és azóta ott állt az öböl vége felé a part felőli oldalon. Az állóhajón 2000 óta csak igen csekély, minimális mértékű karbantartást végeztek, állapota nagyon leromlott. A hajót testen a vízvonallal felett néhány cm-rel repedések voltak. A 2012. február elején kezdődő tartós hideg, fagyos időjárás, valamint jégképződés az öbölben, a felépítményen lévő hótéherrel együtt olyan körülményeket teremtett, ami miatt a hajó a part mellett közvetlenül elsüllyedt, enyhén megdőlvén, a mederfenék vonalát követve.

Biztonsági ajánlás kiadására a Vb nem tesz javaslatot.



1. sz. kép: a süllyedt Szöke Tisza az öbölben



2. sz. kép: az állóhajó másik oldalról

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A Szőke Tisza, valaha gőzüzemű személyhajó, aktív korszakának befejezése után, a Tisza szegedi belvárosi részén diszkóhajóként, állóhajónak átminősítve üzemelt 1978 óta. A 2000-ben esedékes üzemképességi szemlén a hajózási hatóság előírásait az akkori tulajdonos, üzemeltető nem teljesítette, ezért nem kapott a továbbiakban működési engedélyt. Az állóhajót beállították a Tisza 177-es fkm magasságában a tápéi teletől kikötő öbölbe. Az állóhajó itt állt egy helyben folyamatosan, egy-egy szükséges állítástól eltekintve. A Szeviép cégcsoport tagját képező Szőke Tisza Hajó Szolgáltató Nonprofit Kft. 2008-ban a hajót megvásárolta. A vállalkozás a Szőke Tisza állóhajó üzemeltetésére alakult.

Az öbölben lévő kikötőhelyek üzemeltetője, a MAHART Tiszayacht Kft. szerződést kötött 2008. február 21-én a Szőke Tisza hajó tulajdonosával az állóhajó tárolására, őrzésére, a szükséges karbantartások elvégzésére. A meghallgatottak szerint a 2010-es és 2011-es tárolási és őrzési díjat a Szőke Tisza Hajó Nonprofit Kft. nem fizette ki, ezért a MAHART Tiszayacht Kft. a szerződést felbontotta és a cég felszámolását kezdeményezte. A tulajdonos más céget vagy személyt nem bízott meg az őrzéssel, karbantartással. Emiatt 2012-ben már nem felügyelte senki az állóhajót. A baleset időpontjában a Szőke Tisza Hajó Nonprofit Kft. már felszámolás alatt volt, a felszámolással a bírósági végzés a Csabaholding Szolgáltató Kft.-t bízta meg.

2012. február elejétől a hideg, fagyos időjárás hatására jegesedés indult az öbölben és kb. 5 cm-es vastagságú összefüggő jégtakaró alakult ki. Az igen hideg, fagyos időjárás és a kialakult jégtakaró is hozzájárulhatott a 2012. február 26-án a délutáni órákban bekövetkezett süllyedéshez. Az állóhajó, enyhén megdőlve a víz felé, közvetlenül a part mellett leült a mederfenékre.

2012. márciusban kísérleti jelleggel előkészületeket végeztek a hajótestbe került víz kiszivattyúzására, de ez eredménytelen maradt. A helyszíni felmérések és vizsgálatok veszélyesnek ítélték az elöregedett hajótesten belüli bűvárjellegű és egyéb munkák végzését. Ezért a felszámoló elrendelte az állóhajó összevágását. A munkálatok meg is kezdődtek a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Műtárgyfelügyeleti Iroda engedélyező határozata alapján. A bontási munkálatokat 2011. november 8-án felfüggesztették. Jelenleg ismét van engedélye a bontást végző Kft-nek a munkálatok folytatására, azonban a további bontást, pillanatnyilag nem végzik.

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítmény elsüllyedt, a mederfenéken ül, látható sérülése nincs.

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

Állóhajón nem szükséges állandó személyzet, csak őrzésről, ügyeleti szolgálatról kell gondoskodni.

1.5.2 Az üzemvezető

Állóhajón nem szükséges állandó személyzet, nem előírás.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

Gyártás helye	Ganz és Tsa. Villamossági-, Gép-, Waggon-, és Hajógyár, Újpest
Gyártás éve	1917
Utolsó szemle helye, ideje	Szeged 2000-ben
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2000-ben lejárt

1.6. A hajó adatai

1.6.1 A hajótest adatai

Hossza	80,6 m
Szélessége	15,29 m
Merülése	1,85 m
Hajótest utolsó víz alatti szemléje	ismeretlen

1.6.2 A vízi jármű főmotor adatai

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

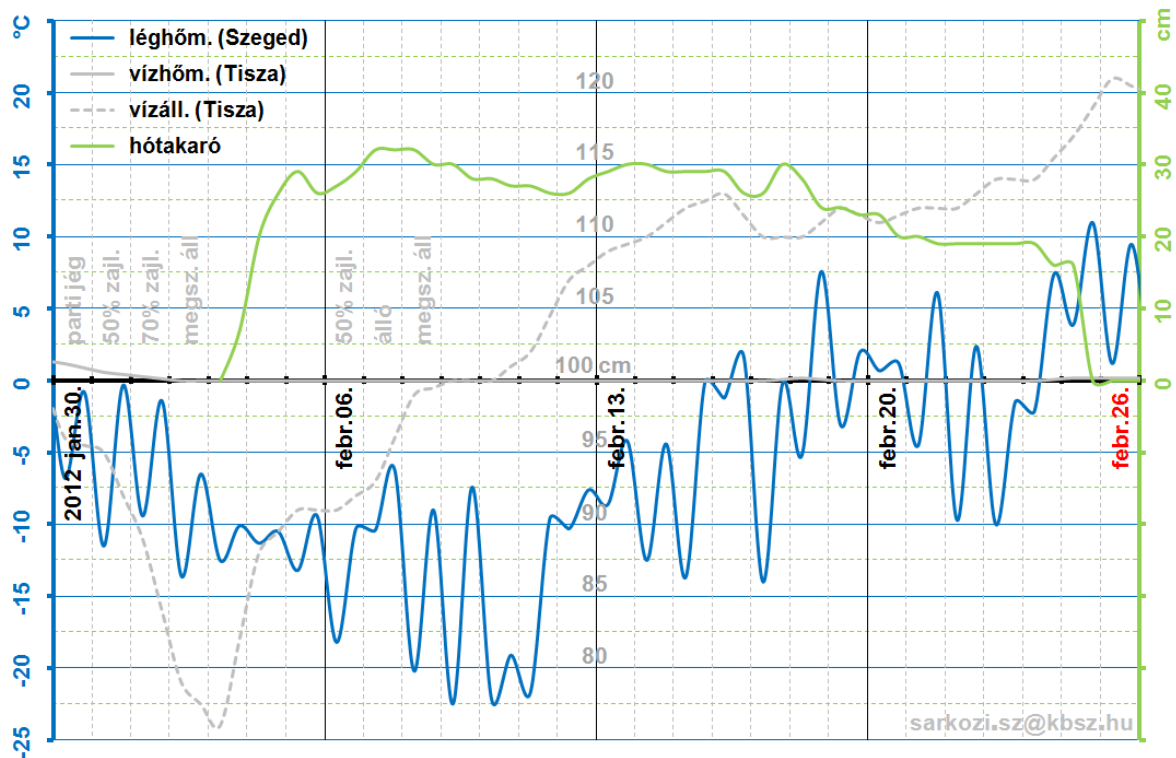
1.6.3 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	740 000 kg
Üzemanyag tömege	-
A fedélzeten tartózkodó személyek száma	-
Összesen	-
Teljes vízkiszorítás	-
Megengedett legnagyobb merülés	1,85 m
Merülés a baleset idején	nem ismert

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

1.7 Meteorológiai adatok

- Az időjárás februárban hideg fagyos télies volt, egészen február elejétől 23-ig. Február 24-től erős felmelegedés következett, a napi középhőmérséklet jelentősen megemelkedett, emiatt olvadás kezdődött. 2012. február 26-án kora délután 10 °C feletti csúcshőmérséklet volt a térségben. A víz hőmérséklete 1,5 °C volt a baleset napján.



A meteorológiai diagram az adott időszak hőmérsékleteiről, vízállásáról és hóhelyzetéről

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések nincsenek állóhajón.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések nincsenek állóhajón.

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, nem szükséges.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az úszólétesítmény elsüllyedt. Bontása megkezdődött, amit időközben leállított az NFM.

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, jogszabályok

A víziközlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat vonatkozó pontjai

I. Rész

7. Fejezet, A veszteglés szabályai

7.08 cikk - Az őrszolgálat ellátása és felügyelet

4. Az összes többi veszteglő hajót, úszó testek kötelékét és úszóművet olyan személy felügyelete alatt kell tartani, aki szükség esetén gyors intézkedésre képes, kivéve, ha ilyen felügyeletre a helyi viszonyok folytán nincs szükség, vagy a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező hatóság nem követeli meg ezen előírás megtartását.
5. Abban az esetben, ha a hajón nincs vezető, az őrszolgálat vagy felügyelet biztosításáért a hajó üzemben tartója felel, abban az esetben pedig, ha az üzemben tartót nem lehet azonosítani, a hajó tulajdonosa felel.

II. Rész.

5. Fejezet, A veszteglés szabályai

5.03 cikk - Őr és ügyeleti szolgálat ellátása

7. Ha a veszteglő hajón nem kell Őr- vagy ügyeleti szolgálatot tartani, azt olyan személynek kell felügyelnie, aki képes az I. rész 7.01 cikkének 3. bekezdésében foglaltak megtartását ellenőrizni, a hiányosságokat, veszélyhelyzetet megszüntetni és a Szabályzatban előírt jelzéseket kihelyezni.

II rész.

7. Fejezet, Egyes víziutakra vonatkozó részletes szabályok

7.1 Duna, 7.15 cikk – Közlekedési rend 8. bekezdés c,-d) pont

8. Téli időszakban történő veszteglés esetében
 - c) az úszólétesítmények üzemben tartói – a kikötők üzemben tartóival egyetértésben – kötelesek a jégzajlás megindulásától a folyó teljes befagyásáig vagy a jégzajlás megszűnéséig a közlekedési rend hatálya alá tartozó vízterületen üzemképes géphajót biztosítani a saját gép nélküli úszólétesítményeik telelőbe állításához és a telelés közben szükségessé váló munkálatok, hajóműveletek elvégzéséhez, vagy annak elvégzésére más hajózási társasággal, vállalkozóval szerződést kötni;
 - d) a telelés megkezdésekor a telelő hajók vezetőinek azt haladéktalanul be kell jelenteni a hajózási hatóságnak, illetve kikötő területén történő telelés esetében a kikötő üzemeltetőjének, aki a telelő úszólétesítmények vezetői közül kijelöli a telelő parancsnokát; nem kikötő területén telelő úszólétesítmények esetében a hajózási

hatóság gondoskodik a teelő parancsnokának kijelöléséről; a teelő parancsnoka köteles „teelési tervet” készíteni és azt a helyszínen (magánál) tartani;

II. Rész

7. Fejezet, 7.7 Tisza, 7.76 cikk – A teelés rendje

1. Az úszólétesítmények üzemben tartói – a kikötők üzemben tartóival egyetértésben – kötelesek a jégzajlás megindulásától a folyó teljes befagyásáig vagy a jégzajlás megszűnéséig a közlekedési rend hatálya alá tartozó vízterületen üzemképes géphajót biztosítani a saját gép nélküli úszólétesítményeik teelésbe állításához és a teelés közben szükségessé váló munkálatok, hajóműveletek elvégzéséhez, vagy annak elvégzésére más hajózási társasággal, vállalkozóval szerződést kötni.
2. A teelés megkezdésekor a teelő hajók vezetőinek azt haladéktalanul be kell jelenteni a hajózási hatóságnak, illetve kikötő területén történő teelés esetében a kikötő üzemeltetőjének, aki a teelő úszólétesítmények vezetői közül kijelöli a teelő parancsnokát. Nem kikötő területén teelő úszólétesítmények esetében a hajózási hatóság gondoskodik a teelő parancsnokának kijelöléséről. A teelő parancsnoka köteles „teelési tervet” készíteni és azt a helyszínen (magánál) tartani.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

Az U-10248-30 számú állóhajó üzemképességi okmánya 2000-ben lejárt, mert az akkori tulajdonos nem kívánta elvégeztetni a Hajózási Felügyelet előírásait. Ezután az állóhajó a tápéi teletől kikötőben lett elhelyezve. Őrzéséről az öböl kezelője, a MAHART Tiszayacht Kft. gondoskodott. A bérleti szerződés az ügyeleti szolgálat megszervezését konkrétan nem tartalmazta, az őrzést naponta egy alkalommal írta elő a hajó bejárásával. Az állóhajó téli őrzéséről, az öböl jegesedését követő helyzetről egyáltalán nem rendelkezik a szerződés egyetlen pontja sem. Egy fő ellenőrizte naponta egyszer az állóhajót, de az nem kideríthető, hogy minden esetben végigjárta-e az állóhajót, benézett-e minden fenékrészbe, konkrétan minden esetben meggyőződött-e a fenékrészek vízmentességéről.

Az állóhajónak a 2000 utáni időszakban több tulajdonosa is volt. Utolsó tulajdonosa a Szőke Tisza Hajó Szolgáltató Nonprofit Kft. a hajó tárolására, őrzésére, állagának megőrzésére bérleti szerződést kötött a MAHART Tiszayacht Kft.-vel. A MAHART Tiszayacht Kft. a bérleti szerződést felbontotta, mert az állóhajó tulajdonosa a 2010-re és a 2011-re esedékes tárolási és karbantartási díjat nem fizette ki. A szerződés felbontása után a Szőke Tisza Hajó Kft. nem bízott meg senkit a hajó őrzésével, felügyeletével, pedig az állóhajót három-öt naponta szivattyúzni kellett már jó ideje. A mellékletben szereplő építési napló tanulsága szerint alkalmanként 2-4 fő szivattyúzta a hajót átlagosan 3-5 órás időtartammal. A tulajdonos - ügyvezetőjének elmondása szerint - nem volt tisztában a hajózási szabályokkal, úgy gondolták, hogy a MAHART-Tiszayacht Kft. még mindig őrzi, karbantartja az állóhajót. A tulajdonos részéről senki sem győződött meg az őrzés tényéről, a hajón sem jártak soha.

A februári havazások folytán a tetőkön és a vízszintes felületeken elhelyezkedő hóteher súlyától a hajó merülése megváltozott, mélyebb lett, és közvetlenül a vízvonallal felett elhelyezkedő repedések a merülés vonalába kerülhettek. Ez egyik oka lehetett a víz bejutásának a hajótestbe.

Továbbá a februári hideg télies, fagyos, időjárás követően a 23-a után bekövetkezett hirtelen felmelegedés is okozhatott problémát az előregedett hajótestnél, csőkievezetésnél és egyéb testszerkezeti részeknél. A megrepedt csőkievezetést, illetve hajótestet a jég eltömítheti, de kiolvadáskor a víz hosszú ideig szabadon áramolhat a hajótestbe, aminek következménye lehet a süllyedés.

Az öböl jege nem volt törve egyáltalán. A víz a fagyás folyamata alatt terjeszkedik és így nyomást gyakorol a hajótest külső falára. Az előregedett, gyenge hajótestet ez a nyomás is beszakíthatta, és a víz szabadon áramolhatott a hajótestbe.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A Vb az összes beszerzett információ alapján arra a következtetésre jutott, hogy az állóhajó leromlott állapota, valamint a felügyeleti szolgálat hiányossága, a hideg téli időjárással együtt, okozta a hajó süllyedését.

Amennyiben van jól megszervezett felügyeleti szolgálat a felmelegedés időszakában, illetve 26-án a felügyelő személy napközben többször is végigjárja a hajót és észreveszi a vízbetörést, vélhetően intézkedni tud a betört víz kiszívására, és a súlyos víziközlekedési baleset esetleg így elkerülhető lett volna.

Az eset (süllyedés) lehetséges okai:

- Az időjárási diagramból jól látható, hogy a hónap elejétől egészen 22-ig hideg télies, fagyos időjárás volt és 23-a után kezdődött egy hirtelen erős felmelegedés. A süllyedés napján 26-án a napi középhőmérséklet + 6 °C volt és

ez a jelentős hőmérséklet-különbség, felmelegedés, okozhatott olyan fagydugó kiolvadást valamely korábban elfagyott víz alatti kifolyó csőnél, vagy egyéb részen, ahol a fagydugó kiolvadása után a víz behatolhatott a hajótestbe.

- Az időjárási diagramból látható az is, hogy a hónap folyamán 20 - 30 cm-es hóvastagság volt a szegedi körzetben, és a hajó vízszintes felületein felhalmozódó jelentős mennyiségű hóteher súlyából adódó plusz terhelés okozhatott olyan merülés növekedést, amelynél a víz befolyhatott a vízvonal környékén lévő repedéseken.
- Az öbölben nem törték a jeget, így a jég nyomása is okozhatott olyan sérülést az előregedett hajótesten, ahol a víz befolyhatott a hajótestbe.
- A Szőke Tisza Hajó Szolgáltató Nonprofit Kft. a tárolási, őrzési, karbantartási munkák bérleti szerződésének felmondása után nem bízott meg senkit az állóhajó további őrzésével, felügyeletével, pedig az állóhajót mindenképpen szivattyúzni kellett volna a megkérdozettek szerint minimum három- öt naponta. A mellékletben szereplő építési napló tanulsága szerint alkalmanként 2-4 fő szivattyúzta a hajót átlagosan 3-5 órás időtartammal.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

5. MELLÉKLETEK

1. Meghatározások és rövidítések
2. Fényképek

Budapest, 2013. november 30.

Sárközi Szilárd
Vb tagja

Sárkány Gábor
Vb tagja

Wimmer Gábor
Vb vezetője

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

fkm	folyamkilométer
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
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
TVRK	Tiszai Vízügyi Rendőrkapitányság
Vb	Vizsgálóbizottság

Fényképek



A Szőke Tisza állóhajó 2013. március 6-ai állapotában



A Szőke Tisza hátulról, a bontás leállítva