



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2012-053-6
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Dunaföldvár Duna 1563 fkm
2012. október 5.**

Jasmin ms

NBNP 124/495

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a víziközlekedési 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 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 azokat a 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-tervezet 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.

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	N.V. Boele's Scheepswaruen /Hollandia/
	típusa	tankönjáró
	lobogója	szerb
	lajstromjele	NBNP124/495
	gyári száma	-
	tulajdonosa	Damen Tankers DOO Novi Sad
	üzembentartója	Damen Tankers DOO Novi Sad
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2012.10.05. 16.00
	helye	Dunaföldvár jobb part 1563 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	-
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		nem sérült
Lajstromozó állam		Szerb Köztársaság
Lajstromozó hatóság		Jugoregister Beograd
Gyártást felügyelő hatóság		Nem ismert
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2012. október 6-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki.

vezetője	Kiss László	mb. főosztályvezető
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Kovács András	baleseti helyszínelő

Az eseménylvizsgálat áttekintése

A súlyos víziközlekedési balesetet a hajó személyzete nem jelentette a hatóságoknak, arról a KBSZ csak harmadnap, a médiából értesült.

A kikötő személyzete, látva a fennakadt hajót, az esemény másnapján értesítette a vízirendészetet.

A Vb az eseményt követő második napon helyszíni szemlét tartott. Meghallgatta a hajó személyzetét, illetve a helyszínen tartózkodó tanúkat, a hajó és a személyzet okmányairól fényképfelvételeket készített.

Bekérte az NKH-tól az RSOE által rögzített, a baleset idején a környéken tartózkodó hajókra vonatkozó AIS adatokat.

A Vb a KBSZ szolgálati célú kisműhajójával a kikötő vízterületén a mederviszonyokat felmérte, ellenőrizte az aktuális vízmélységeket, erről a mérési pontok alapján egy térképvázlatot is készített.

A Vb ez alkalommal ismét meghallgatta kikötő dolgozóit, erről jegyzőkönyvet készített.

A mért adatokat, a meghallgatottak által elmondottakat, a bekért AIS adatokat, és kikötői dokumentumokat, valamint a helyszínen készült fényképfelvételeket a Vb felhasználta a Zárójelentés–tervezet elkészítése során.

Az eset rövid áttekintése

A szerb lobogó alatt közlekedő önjáró tankhajó 2012. október 5-én délután 16.00-kor a dunaföldvári Lukoil Magyarország Kft. kikötőjében a kikötőponthoz való kikötési manőver során felakadt.

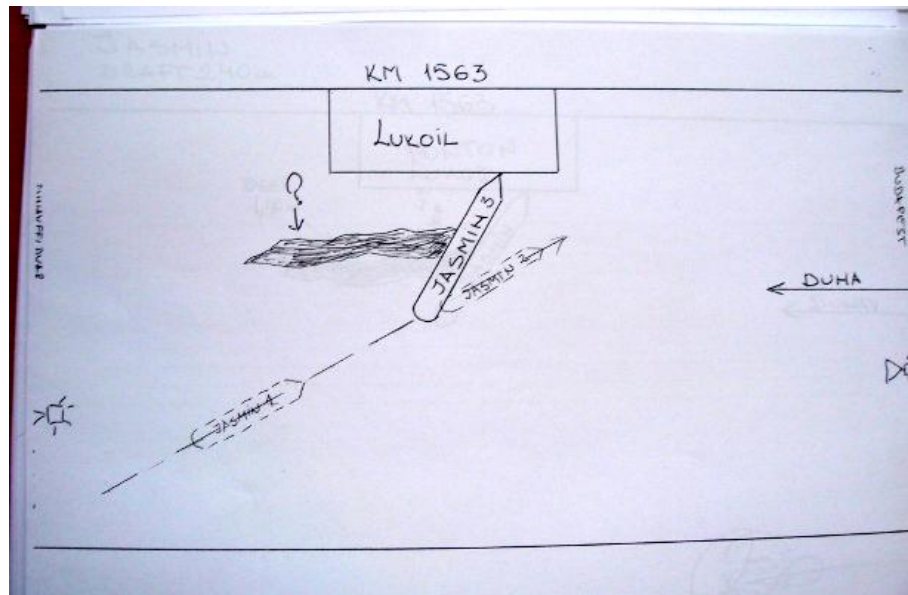
Az esetet a hajó személyzete nem jelentette a hatóságoknak, azok másnap a kikötő személyzetétől értesültek a történetkről.

A hajó másnap, a rakományának átszivattyúzását követően, saját erőből szabadult le a zátonyról.

A Vb biztonsági ajánlások kiadására tesz javaslatot.



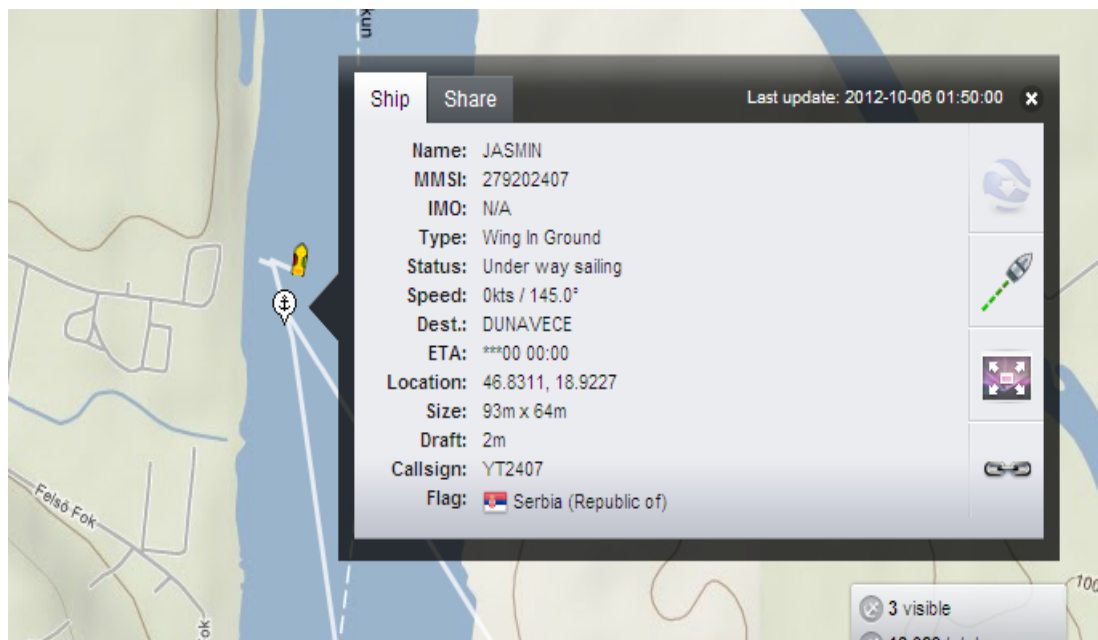
1. sz. ábra: A megfeneklett hajó



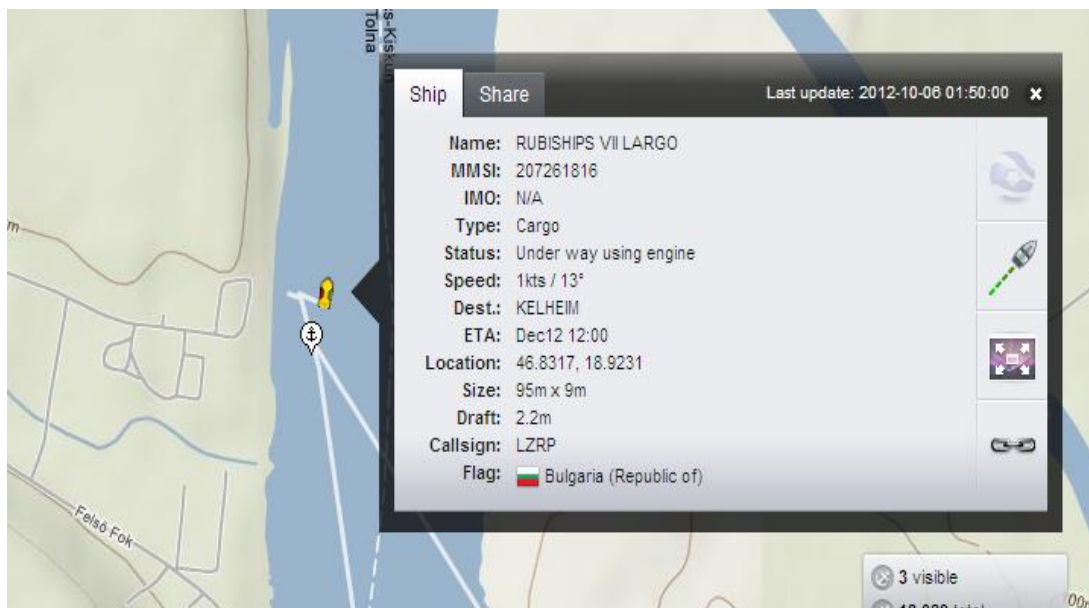
3. sz. ábra: A hajó kapitánya által készített vázlatrajz.

A Lukoil kikötő ügyeletesének elmondása szerint nekik sem volt tudomásuk arról, hogy a kikötőponton előtt egy homokpad van. A kikötő vezetője arról tájékoztatott, hogy a kikötő előtti területen utoljára 2005-ben végeztek kotrási munkákat.

Az RSOE-től kapott AIS adatokból egyértelműen megállapítható, hogy a balesetet követő éjszaka, október 6-án 01 óra 40 perckor a bolgár lobogó alatt hajózó Rubiship VII Largo hajó is megpróbálta - a hatóságok tudta és engedélye nélkül - leszabadítani a felakadt hajót, de ez a manőver is sikertelenül végződött.



4. sz. ábra: A felakadt Jasmin ms helyzete, előtte a közelében látható a Rubiships VII Cargo ms



5. sz. ábra: A Jasmin ms mellett a Rubiship VII Largo ms látható, amely a Vb feltételezése szerint leszabadítási kísérletet végzett

A hajó személyzete másnap ismét megpróbálta saját erőből leszabadítani a hajót, de ez ismét eredmény nélkül végződött. Ekkor a hajó kapitánya a Lukoil Magyarország Kft. szolgálatban lévő személyzetét megkérte, hogy biztosítsanak számára a rakomány átfajtására alkalmas csővezetékot, melynek segítségével megkezdhetik a rakománynak a hajóból történő kiszivattyúzását, ezáltal elősegítve a hajónak a zátonyról való leszabadítását. A kikötő személyzete ezt a kérést nem teljesítette, ellenben 14 óra 30 perckor értesítette a hatóságokat a kialakult helyzetről.

A kikötő előtti területen közlekedő hajók számára kíméletes hajózás lett elrendelve. Az este folyamán a helyszínre érkezett a DVRK vezetője, a Tolna Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság két munkatársa valamint az Országos Iparbiztonsági Főfelügyelőség vezetője, illetve egy szerb-magyar tolmács.

Mivel a hajó nem rendelkezett dupla (kettős) fenékkal, valamint az időjárás előrejelzés a következő napra a környékre viharos erősségű szelet jelzett, a hajóból a rakomány kiszivattyúzását rendelte el a Katasztrófavédelmi Igazgatóság képviselője. Tartani lehetett ugyanis attól, hogy a hajótest esetleg megroppan és a rakomány egy része a Dunába ömlik.

A rakomány átfajtását a Lukoil kikötő területén lévő tartályokba 09 óra 20 perckor kezdték meg. A könnyítés ideje alatt a Dunaújvárosi Dunaferri kikötő Péter nevű rendező hajója készenlétben állt, géperővel tartotta a felakadt hajót. A hajó 16 órakor szabadult le a zátonyról és állt a ponton mellé.

A kikötő vezetőjének elmondása szerint a Katasztrófavédelem munkatársa elrendelte a kikötő előtti folyószakasz felmérését, illetve kotrását.

A zátonyról való leszabadulás során lékesedés, káresemény, ill. személyi sérülés nem történt. A balesetet szenvedett hajó 2012. október 9-én 14 óra 30-kor hagyta el a kikötőt.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	3	1	

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A baleset során a hajón sérülés nem volt látható.

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		50, férfi, szerb
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	2018.02.12.
	Egészségügyi alkalmasság	2015.09.27.
	Egyéb szakmai bizonyítvány	Radarhajós, rádiós

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	Bolnes Halmdija /Hollandia/
Gyártás éve	1962
Utolsó szemle helye, ideje	Belgrád 2010. 08.07.
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2013.08.07.

1.6.1 A hajótest adatai

Hossza: 89,56 m
 Szélessége: 8,19 m
 Max merülése: 2,58 m
 Legnagyobb merülése a baleset idején: 2,40 m.

1.6.2 A vízi jármű motorjának adatai

Típusa: Deutz RBV 6M545 Teljesítménye: 552 kW

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

A Vb-nek nincs tudomása az esettel összefüggő műszaki meghibásodásról.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	449,95 t
Üzemanyag tömege	12 t
Rakomány tömege	905 t
Terhelés összesen	917 t
Megengedett legnagyobb hordképesség	1.224.21 t
Teljes vízkiszorítás	1.674.16 t
Megengedett legnagyobb merülés	2,58 m
Merülés a baleset idején	2,40 m

1.7 Meteorológiai adatok

A baleset bekövetkezésének idején a helyszínen napos, szélcsendes idő volt. A léghőmérséklet 18 °C. A látási viszonyok jók voltak. A Duna vízállása Dunaföldvárnál – 72 cm apadó jellegű volt. A víz hőmérséklete 16,6 °C.

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 kikötő az 1562.90 – 1563.06 fkm között a Duna jobb partján található. A kikötő tulajdonosa/üzemeltetője a Lukoil Magyarország Kft.

A kikötő kiépítése	folyami nyíltvízű
A kikötő üzemeltetési formája	közforgalmú
A kikötő jellege	folyadékok, gázok ki és berakodása
A kikötő üzemeltetési ideje	folyamatos
A kikötő igénybevételi lehetősége	ADN/ADNR hatálya alá eső nagyhajók részére
A kikötő úszó létesítménye	U-10709-30 nyilvántartási számú ponton

A Duna mederfeneke ezen a részen márgás, homokos laza szerkezetű, ennek köszönhető, hogy a felakadás során a hajó nem lékesedett.

1.11 Adatrögzítők

A hajón adatrögzítő nem volt, és ez nem is előírás. Az AIS hajókövető rendszer a baleset idején nem üzemelt.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az esemény bekövetkezésekor 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 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 légi- a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005 évi CLXXXIV.törvény 10.§ (2) bekezdése, illetve a víziközlekedés rendjéről szóló 57/2011 (XI.22.) NFM rendelet mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat (HSZ) I.rész 1. fejezet 1.17 cikke előírja a hajózási események jelentését.

A HSZ hivatkozott cikke szerint:

„ A fennakadt vagy elsüllyedt hajó, illetve a fennakadt vagy szétszakadt úszó testek köteléke vezetőjének az eseményről a legrövidebb időn belül értesítenie kell a legközelebbi illetékes hatóságot.”

Az AIS berendezés üzemeltetésére vonatkozó 53/DU/2011 Hajósoknak szóló hirdetmény tartalmazza:

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a Duna folyam magyarországi szakaszán (1811-1433 fkm között), továbbá a Szentendrei Duna-ágban automatikus hajóazonosító és nyomkövető rendszer (AIS) működtetési és használati kötelezettséget vezet be, az alábbiak szerint:

2011. szeptember 1-től a magyar lajstromban nyilvántartott hajókra, kompokra és azokra a kiséghajókra, amelyek 12 főnél több utas szállítására engedélyezettek,

továbbá az úszó munkagépekre terjed ki. A kötelezettség alól mentesülnek a kötelékben továbbított úszólétesítmények, és a nem szabadon közlekedő kompok.

2012. január 1-től az a) pontban meghatározott úszólétesítményeken túl a nem magyar lajstromban nyilvántartott hajókra, kompokra és azokra a kisgéphajókra, amelyek 12 főnél több utas szállítására engedélyezettek, továbbá az úszó munkagépekre terjed ki.

A kötelezettség alól mentesülnek a kötelékben továbbított úszólétesítmények, és a nem szabadon közlekedő kompok.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A Jasmin ms önjáró tankhajó kapitánya rendelkezett a hajó vezetéséhez szükséges képesítéssel. A Dunán 1982 óta hajózik. Kapitányi beosztást 20 éve tölt be. Eddigi pályafutása során többször végighajózta a Duna, illetve a Duna – Majna - Rajna csatornát. Ezen a hajón azonban először teljesített szolgálatot, és elmondása szerint korábban még nem járt a dunaföldvári kikötőben. A balesetet szenvedett önjáró tankhajóra két hónappal a baleset bekövetkezése előtt hajózott be.

A hajó okmányai a baleset idején érvényesek voltak. A navigációs és kommunikációs berendezések, azaz a radar és a rádiótelefonok működőképesek voltak. A hajó a kötelezően előírt automatikus hajóazonosító rendszerrel (AIS) is fel volt szerelve, de az eset idején nem üzemelt. A helyszíni szemle során a Vb üzemképes állapotban találta. A hajó személyzete sem tett említést a berendezés esetleges meghibásodásáról.

A radar a súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésekor üzemelt, bár annak bekövetkeztére nem volt hatással.

A hajó rendelkezett ultrahangos mélységmérővel, amely az eset idején is működőképes volt, így érzékelnie kellett a csökkenő vízmélységet. A berendezés a képernyőjén jeleníti meg a hajó alatti aktuális vízmélységet.

A Vb-t a Lukoil kikötő meghallgatott dolgozója arról tájékoztatta, hogy itt a bevett kikötési gyakorlat az, hogy a hajók először felmennek a Lukoil kikötő felett kb. 80 m-re lévő gabonarakodó pontonjáiig és onnan ereszkednek hátra a kikötő pontonjához. A Vb tudomása szerint ez a kikötési módszer köztudott volt az itt többször megfordult hajósok körében. A Jasmin ms kapitányának azonban ez volt az első útja ebbe a kikötőbe.

A kikötő üzemeltetője a hajózási társaság mohácsi ügynökét szokta tájékoztatni a hajók kikötésének korlátozásairól. A tájékoztatás pontosságát csökkenti az a tény, hogy a kikötő előtti vízterületet utoljára 7 évvel ezelőtt, 2005-ben kotorták ki, és azóta nem került felmérésre a terület. Ennek megfelelően a zátony meglétéről és a hajóút vízmélységének csökkenéséről nem áll rendelkezésre dokumentált információ. Ezzel együtt a Vb véleménye szerint nem véletlenül alakult ki a fentiekben leírt kikötési gyakorlat.

A Mohács felől érkező hajókkal a kikötő nem szokott közvetlenül sem rádió, sem telefonon kommunikálni.

A hajó személyzetének csak általánosságban álltak rendelkezésre a víziútra vonatkozó hidrográfiai és egyéb meteorológiai adatok. A kikötő megközelíthetőségéről, az ott lévő pontos vízmélységről, illetve a kikötőponttól kb. 30-35 m-re lévő zátonyról – a kapitány elmondása szerint – az országba való belépéskor nem kaptak tájékoztatást.

Ennek megfelelően a Jasmin kapitánya annak az elgondolásnak megfelelően közlekedett a 2,40 m merülésű hajóval, hogy mindenhol rendelkezésére áll az előírt 2,50 m mélységű hajóút és az általa általában alkalmazott manőverrel közelítette meg a pontot. A Vb véleménye szerint ezért fordulhatott elő, hogy a kikötési manőver során nem kísérte folyamatosan figyelemmel a mélységmérő által kijelzett adatokat. Ha ugyanis ezt teszi, akkor észlelnie kellett volna a csökkenő vízmélységet.

A hajó fara a kikötőponton megközelítése során, attól kb. 30 m-re, egy zátonyon felakadt. A felakadás bekövetkeztében a zátony megléte és nem ismert fekvése mellett nagy valószínűséggel közrejátszott az is, hogy az eset idején alacsony, -72 cm volt vízállás.

A Vb áttanulmányozta a Lukoil Kft. kikötőrendjét és abban nem találta a kötelezően bejelentendő adatok között a hajó merülését. Ennek az adatnak a megadását ugyan jogszabály nem írja elő, de általános gyakorlat, hogy a nemzetközi közforgalmú kikötőkben azt kéri az érkező és az induló hajótól.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy a súlyos víziközlekedési baleset alapvetően emberi, illetve külső objektív tényezőkre vezethető vissza.

A hajó kapitánya először járt ebben a kikötőben, így nem rendelkezett korábbról kikötési tapasztalatokkal a helyszínt illetően.

3.2 Az eset oka

A Vb a vizsgálat során arra a következtetésre jutott, hogy a balesetet az idézte elő, hogy a kapitány nem rendelkezett információval a kikötő közvetlen közelében lévő vízterület sajátosságairól, így a kikötési manőver során sem számított akadályra, nem kísérte folyamatosan figyelemmel a mélységmérő kijelzőjét.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

BA 2012-053-6-1 A Vizsgálóbizottság a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy a hajó felakadásában a kikötési manőver során jelentős szerepet játszott az a tény, hogy a hajó vezetője nem rendelkezett megfelelő információval a kikötő előtti vízterület sajátosságairól.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet javasolja a kikötőt üzemeltető Lukoil Kft-nek, hogy a kotrási munkálatok befejezése után is legalább évi rendszerességgel ellenőrizze a kikötő előtti vízterületen a mederviszonyokat, mert a folyó ezen szakaszán folyamatos hordalékképződéssel kell számolni. Egyúttal tegye lehetővé, hogy a megváltozott mederviszonyokról a kikötőt felkereső hajók időben tudomást szerezhessenek.

A Vb a biztonsági ajánlás végrehajtásától azt várja, hogy az aktuális adatok ismeretében a hajóvezetők kellő gondossággal tudnak eljárni, és így a jövőben a kikötő területén a mostanihoz hasonló víziközlekedési balesetek elkerülhetők lesznek.

BA 2012-053-6-2 A Vizsgálóbizottság a szakmai vizsgálat során megállapította, hogy a Lukoil Kft. kikötőrendjében - az általános gyakorlattól eltérően - nem szerepel a kikötőbe érkező és a kikötőből induló hajók által kötelezően közlendő adatok között a hajó merülése.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet javasolja a kikötőt üzemeltető Lukoil Kft-nek, hogy a kikötőrendben az érkező és az induló hajók által kötelezően bejelentendő adatok között szerepeltesse – más közforgalmú kikötők kikötőrendjéhez hasonlóan – az aktuális legnagyobb merülésük mértékét.

A Vb a biztonsági ajánlás végrehajtásától azt várja, hogy a pontos adatok birtokában a kikötő üzemeltetője meg tudja tenni a szükséges lépéseket a biztonságos hajózás biztosítása érdekében.

Budapest, 2013. április 30.

Kovács András
Vb tagja

Wimmer Gábor
Vb tagja

Kiss László
Vb vezetője

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

ADN	Veszélyes Áruk Nemzetközi belvízi Szállításáról szóló Európai megállapodás
ADR	Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai megállapodás
AIS	Automatic Identification System Automatikus Hajókövető Rendszer
DVRK	Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság
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
ms	motoros
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság