

A szajoli vasúti baleset utáni
büntetőeljárás, különös tekintettel a
szakértői bizonyításra

Jelige: Mozdonyvezető

Tartalom

1. Bevezetés	3
2. A szerencsétlenség, és az ahhoz vezető okfolyamat	6
2.1 A szerencsétlenség cselekménye	7
2.2 A váltó hibás állásának okai	8
2.3 A biztosítóberendezés	10
3. A büntetőeljárás folyamata, megállapításai, illetve kérdéses mozzanatai	12
3.1 A nyomozóhatóság eljárása, a vádlottak megválasztása, illetve a belső vizsgálat	12
3.2 A belső vizsgálat és a nyomozás eredményei, a vádemelés	15
3.3 A büntetőper első, és másodfokon	17
3.3.1 Sz. Ferenc, váltókezelő, I. rendű vádlott.....	18
3.3.2 F. István, tolatásvezető, II. rendű vádlott.....	19
3.3.3 I. Ferenc, kocsirendező, III. rendű vádlott	20
3.3.4. A másod- és harmadrendű vádlottak ítéletével kapcsolatos fenntartások.....	21
4. A szakértői bizonyítás.....	23
4.1. A szakértői bizonyítás általános problémái	23
4.2. A szajoli katasztrófa szakértői vizsgálatának problémái	24
4.2.1. A szakértő kijelölése	24
4.2.2. A „vasúti szokásjog”	25
4.2.3. A szakértő felé intézett kérdések jelentősége	26
5. De lege ferenda javaslatok, és elképzelések	28
5.1. A bírók, és ügyészek ismereteinek fejlesztése	28
5.2. A szakértők kizártsági akadályainak elhárítása	29
6. Befejezés.....	31
Felhasznált források	32

1. Bevezetés

1994. december 2-án délután 16:45-kor Szajol községének történelmére egy sötét, és soha le nem mosható folt került. Ekkor történt a Magyarország modern vasút történetének legsúlyosabb katasztrófája, amely során 31 ember vesztette életét, valamint 52 személy sérült meg, illetve megbecsülni is nehéz, hogy hány ember szerzett maradandó lelki sérüléseket aznap.¹ A vasúti katasztrófa hosszabb és rövidebb leírásait, a szemtanúk és túlélők beszámolóit, az esetről írt újságcikkeket, a Magyar Államvasutak Zrt. irattárának az esettel kapcsolatos anyagait, a különböző műszaki tanulmányokat, illetve az eset miatt indult büntetőeljárás iratait elolvasva azonban sok jogi jellegű kérdés merül fel. A jog, különösen a büntetőjog nézőpontjából, komplex módon kell vizsgálni azt az eseménysort, amely kiváltotta a tragédiát. Ez azonban nem elegendő. A szerencsétlenséget követő büntetőeljárás mind az esettel kapcsolatban, mind pedig a büntetőeljárási jog egészére nézve súlyos kérdéseket hagyott megválaszolatlanul. Természetesen ezek többsége nem az eljárásban résztvevő személyek számlájára írható, hanem a büntetőeljárási szabályozás átgondolatlanságainak illetve hiányos vagy éppen önellentmondó mivoltának tudható be. 1994 óta a büntetőeljárás szabályai sok helyen megváltoztak. Az új 1998. évi XIX. törvény hatálybalépésével azonban az új szabályozás is konzerválta ezeket a hiányosságokat, ahelyett hogy alapvető elvi változásokat eszközölve megelőzzé azt, hogy hibás eljárásokban, téves ítéletek születésével, maga az igazság szenvedjen csorbát. Jelen sorok írásakor az új büntetőeljárási kódex kodifikációjának munkálatai folynak, amelyhez sokan azt a reményt fűzik, hogy az eljárás jobb, egyszerűbb, hatékonyabb, és gyorsabb lesz. Remélem, hogy ezekhez a várakozásokhoz a dolgozatomban foglalt de lege ferenda javaslataimmal csatlakozni tudok, hiszen a büntetőeljárási joganyag néhol egészen elvi szintű megváltoztatásával megelőzhetőek lesznek az általam vizsgált eljárásban vétett hibákhoz hasonlóak a jövőbeli eljárásokban.

Az eljárásjogi kérdéseken túl is a téma, bár húsz éve történt, igencsak időszerű. A tragédia huszadik évfordulója egyben azt is jelzi, hogy ideje a történetek objektív vizsgálatának, másrészt pedig ennek a vizsgálatnak a sürgősségét is, hiszen az idő múlásával egyre nehezebbé válik a kutatás, mivel a szemtanúk, és a dokumentáció elérhetetlenné válik.

¹ Még ezeknek a súlyos számoknak tükrében sem volt ez a magyar vasúti közlekedés legtöbb emberélet elvesztésével járó balesete, hiszen 1916. december 1-jén Herceghalomban két vonat ütközése során 72 személy halálozott el, és 180-an súlyosan megsérültek.

A vasút napjainkban is veszélyes üzemnek minősül, nemcsak a polgári jogi értelemben, hanem a statisztikai adatok tekintetében is, hiszen 2012-ben 152 balesetben 72 személy halt meg, illetve 88 személy szenvedett súlyos sérülést², az évi közel 150 millió utast szállító³ vasúthálózat működése során⁴. Továbbá a rendszerváltozás óta a szajoli tragédiát is beleszámolva öt vasúti szerencsétlenség történt, amelyek összesen 41 emberéletet követeltek.⁵ Sajnálatos módon a történelem majdnem megismételte magát, hiszen 2001-ben egy hasonló eset történt ugyanúgy Szajolban, azonban a mozdonyvezető ébersége miatt a katasztrófa ezúttal elmaradt.⁶ Ezeket a tényeket figyelembe véve nem lehet biztosan azt állítani, hogy egy hasonló vasúti katasztrófa bekövetkezése kizárt. Ennek a veszélynek az elhárítása a vasúti biztonsági és műszaki szakemberek feladata nekünk, jogászoknak arra terjed ki a feladatunk, hogy a már bekövetkezett szerencsétlenségeket az anyagi- és eljárásjog által nyújtott megfelelő keretek között úgy kezeljük, hogy alkalmasak legyünk, a felelősség megállapítása az igazságnak megfelelően.

Dolgozatom célkitűzése az hogy a baleset rövid ismertetése után, a büntetőeljárásokat bemutatva és értékelve, az azokban lévő hibákat feltárva, bemutassa, hogy miként lehetne a hatályos büntetőeljárási jogot úgy megváltoztatni, hogy a jövőben a vasúti, de tágabb értelemben minden közlekedési, balesettel kapcsolatos eljárásuk során ne merüljön fel kétség a nyomozóhatóságok, az ügyészség, vagy a bíróságok tevékenységével kapcsolatban.

A dolgozat elsősorban büntetőjogi, és büntetőeljárási jogi szempontból igyekszik feldolgozni a témát, azonban a baleset egyes eseményeinek, és ennek okán a történeti tényállás bizonyos elemeinek pontos megértéséhez szükségesek bizonyos műszaki ismeretek is. Ezeket a műszaki ismereteket a dolgozatom megfelelő pontjain a magyarázataimmal, és leírásaimmal igyekszem majd pótolni, amely reményeim szerint a megértés mindennemű akadályát el fogja hárítani.

Ezúton szeretném megköszönni a MÁV Dokumentációs Központ és Könyvtár segítségét, mivel a közreműködésük miatt máshonnan be nem szerezhető dokumentumokat

² Közlekedési balesetek 2012, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2013

³ Forrás: KSH internetes statisztikai adataira http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_odme003.html (hozzáférés dátuma: 2014. április 1)

⁴ Ezek a balesetek nagyrészt nem „klasszikus vasúti balesetek”, vagyis nem a vasúti járművek ütközéséből, vagy pályaelhagyásából eredő balesetek, hanem a vasúti átjáróban gépjárművel való ütközése, illetve nyílt pályán történ gázolások esetek.

⁵ Ezek az esetek: 1992 Atkár-Csány 6 halálos áldozattal, 1994 Szajol 31 áldozat, 1998 Nagymaros, 2007 Komárom, illetve 2008 Monorierdő 4 halálos áldozattal.

⁶ Forrás: http://www.nyugat.hu/tartalom/cikk/5238_hibas_volt_valto (Hozzáférés dátuma 2014. április 1)

tudtam tanulmányozni. Külön köszönetet mondok a Magyar Államvasutak Igazgatóságának is, hogy ezekhez számomra engedélyezték az eseti hozzáférést. Végül szeretném megköszönni mindazoknak az interjú alanyaimnak, akik a kutatásom kedvéért válaszoltak a kérdéseimre, így nemcsak a szakirodalom, és a dokumentáció útján, hanem az érintettekkel, és a szakemberekkel való személyes beszélgetés útján is részletes képet kaptam a húsz évvel ezelőtti események tragikus láncolatáról.⁷

⁷ Az alanyaim nagyrészt szajoli lakosok, akik a balesetnek szemtanúi voltak, vagy éppen elsőnek érkeztek a sérültek mentéséhez, illetve vasúti dolgozók, akik a technológiai, és vasúti szabályokkal kapcsolatos kérdéseim megértésében voltak segítségemre. Mivel némelyek közülük kifejezetten kérték, hogy a munkám során a nevük ne kerüljön nyilvánosságra, így azt az egységes eljárást használom, hogy minden riportalanyom nevét bizalmasan kezelem.

2. A szerencsétlenség, és az ahhoz vezető okfolyamat

A cselekmény rekonstrukciójához elegendő dokumentum áll a kutató rendelkezésére, amelyeket azonban érdemes forráskritikával kezelni. A cselekmény megismeréséhez az egyik legfőbb forrásom a MÁV Rt. által készített baleseti jelentés⁸, illetve a balesetről készített oktatófilm⁹ volt, amelyeket a szemtanúkkal készített személyes beszélgetésekből merített ismereteimmel némileg pontosítva tudtam felhasználni. A kritikus személetére azért van szükség, mivel tapasztalataim alapján a források több esetben is egymásnak ellentmondóak voltak, különösképpen igaz ez a büntetőeljárás során keletkező iratok és a MÁV saját irataira nézve. Ez az ellentmondás véleményem szerint többek között azon alapult, hogy más jellegű szakértelemmel rendelkező személyek készítették ezeket az iratokat. Továbbá hogy bizonyos iratok az eset után szinte azonnal elkészülve a pusztán találgatásnak minősülő állítások is néhol biztos tényként lettek bemutatva.¹⁰ Hozzájárulhatott az ellentmondásokhoz az is, hogy míg a nyomozás, és az eljárás során keletkező iratok a büntetőeljárás kötelező objektivitását mutatta, addig a MÁV által készített jelentések és egyéb iratok nem voltak ugyanezen elvhez kötve így elképzelhető, hogy ez utóbbiakban több tény is csupán az azokat leíró személy szubjektív véleményének minősülhet. Sajnálatos módon az idő múlása miatt, illetve a betekintési korlátozások miatt bizonyos iratok nem voltak számomra elérhetőek, így azok tartalmára legfeljebb következtetni tudtam, néhány esetben más adatokból igyekeztem rekonstruálni azok tartalmát. A fentiekén kívül felhasználtam az akkor megjelenő hazai hírlapok megfelelő cikkeit is, amelyek viszont a politikai színezetük miatt voltak megkérdőjelezhetőek. Mindazonáltal bízom abban, hogy a forrásaim helyes megválasztásával és kritikájával, valamint a saját jogi és vasúti ismereteim segítségével, a valóságot kellőképpen megközelítő hiteles képet kaptam a balesetről.

⁸ MÁV Közlekedés Biztonsági Osztály dokumentuma. Az általam tanulmányozott vasúti dokumentumok nagy része a Magyar Államvasutak üzleti titkának minősül, így ezek részleteit közölni nem áll módomban.

⁹ A Szajoli vasúti baleset, 1995 Rendezte: Rozsnyai Aladár, készült a MÁV Rt. megbízásából, a KÖZDOK közlekedési filmstúdió produkciójában.

¹⁰ Az egyik legszembetűnőbb példa az volt számomra, hogy a baleset után néhány órával elkészült első baleseti jegyzőkönyvben, az a „tény” állt, hogy a balesetben részt vett vonatok mozdonyvezetőjének egyik tagja sem állt sem alkohol, sem pedig más kábító hatású szer hatása alatt. Egy ilyen ténymegállapításhoz szükséges orvos szakértői laboratóriumi vizsgálatokhoz, még akkor sem lett volna erre elegendő idő, ha a helyszínen jelen lett volna a szükséges labortechnika és a szakember, ez pedig Szajol községében igen valószínűtlen lett volna. Véleményem szerint ezt az állítást, kizárólag a helyszínen alkoholszondával történt vizsgálatra alapozhatták, ez azonban messze nem lehet annyira pontos, és minden bódult állapotot előidéző anyagra kiterjedő, mint amennyire azt a jelentés állítja.

2.1 A szerencsétlenség cselekménye

1994. december 2-án Nyíregyháza állomásról indult el a balesetet ért 613. számú gyorsvonat, amelynek az úti célja Budapest-Nyugati pályaudvar volt. A vonat 16:45 perckor érkezett meg a Jász-Nagykun-Szolnok megyei Szajol község állomására, ahol az utasforgalmi- és szolgálati menetrend, illetve a pályakiosztás szerint megállás nélkül, az állomás fővágányán¹¹ a 2. számú vágányon haladt volna át. Az áthaladást az állomás 43. számú váltója¹² (kitérője) biztosította volna, amelynek szabály szerint egyenes állásban történő rögzítésével az áthaladó vonat az állomáson a pályára engedélyezett maximális sebességgel¹³, vagyis 120 km/h sebességgel haladt volna át¹⁴.

A tervezett áthaladás azonban nem így történt. A 43. számú váltó kitérő állásban volt, amely miatt a vonat a második vágány helyett az állomáshoz közelebb eső első vágányra futott be. A vizsgálatok alapján 112 km/h sebességgel haladó vonat így irányváltásra kényszerült, azonban ehhez legfeljebb 40 km/h sebességgel haladhatott volna. A hirtelen irányváltás és a nagy sebesség miatt a vonat elszakadt, és a vonatba harmadikként besorozott személyszállító kocsit, illetve az azt követőket a pályáról lefutottak, és a kisiklott kocsik egy lakóházba, illetve Szajol állomás felvételi épületébe csapódtak, azokban súlyos károkat okozva.

A baleset következtében az 5 súlyosan sérült vasúti kocsiban, és a két letarolt épületben tartózkodók közül 27-en a helyszínen, 4-en a kórházban haltak meg, illetve 52-en megsérültek. A baleset következtében megrongálódott a vasúti pálya, a biztosítóberendezések, valamint a felsővezeték-rendszer is. A baleset miatt mind a Budapest-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony, mind pedig a Budapest-Szolnok-Békéscsaba-Lökösháza, illetve a Szolnok-Szentes-Hódmezővásárhely-Makó vasútvonalak közlekedése igen súlyos zavart szenvedett, mivel a műszaki mentés, és a vizsgálatok alatt az állomás teljes területe a forgalomból kizárásra került, így kerülőút hiányában a szolnoki vasúti Tisza híd a forgalomból kiesett. A baleset következtében javíthatatlanul megsérült 5 vasúti kocsi is, amelyek selejtezésre kerültek a MÁV sátoraljaújhelyi bontóállomásán.

¹¹ A fővágány az olyan állomási vágány amelyen, az állomáson áthaladó vonat úgy tud áthaladni, hogy nem kell hozzá váltón irányt változtatni.

¹² Mivel a dolgozat olvasói főleg jogászok, ezért az általánosan elterjedt „váltó” kifejezést használom, a műszakilag jobban megfelelőbb „kitérő” kifejezés helyett, az érthetőség kedvéért.

¹³ A MÁV archív lassújel kimutatása (a pályahálózaton alkalmazott sebességkorlátozások adatbázisa) alapján.

¹⁴ A vasúti közlekedésre a baleset idején irányadó szabályokat a MÁV Rt. az ún. F.2-es általános forgalmi utasítása tartalmazza.

2.2 A váltó hibás állásának okai

Az általános tapasztalatok alapján, egy biztonsági berendezésekkel ellátott rendszerben, mint például a vasúti vagy légiközlekedési rendszerben, megtörtént baleset okaként szinte sohasem lehet csupán egy tényezőt megjelölni, hiszen pont a rendszer „túlbiztosítása” miatt a körülmények véletlenszerű, és szerencsétlen egybeesése okozza a történetekhez vezető folyamatok elindulását.¹⁵ Ez Szajolban is igazolódott, hiszen ha az alábbiakban ismertetett körülmények közül akár csak az egyik is elmaradt volna, valószínűleg a baleset nem következett volna be.

Az állomás 43. számú váltója, amelynek hibás állása a baleset közvetlen okozója volt, a szokásos forgalomnak megfelelően nagymértékű használat alatt volt, hiszen az állomáson aznap 82 személyvonat¹⁶, és utólag már pontosan meg nem állapítható számú tehervonatot, (amely kb. 25 darab lehetett¹⁷), forgalmának volt kitéve. A kérdéses váltót akkor volt szükséges kitérő állásba állítani, ha a végpont felől érkező vonat¹⁸ az állomás fővágánya helyett az első, vagyis az állomáshoz legközelebb eső vágányra érkezik. Ez akkor fordult elő, amikor az állomáson kell elengedni egy személyszállító vonatnak egy gyorsvonatot, vagy egy tehervonatot, ha ez utóbbinak írásbeli utasítás adása szükséges.

A baleset előtt közvetlenül a 43. számú váltón¹⁹ több a balesethez nagyban hozzájáruló mozgás történt. 16:32 perckor Törökszentmiklósról érkezett az állomásra a 63563. számú tehervonat, amely az első vágányra érkezett. Ezután a forgalmi szolgálattevő, rendelkezett arról, hogy a balesetben részt vett 613. számú, illetve a korábban érkező 6033. számú személyvonat számára melyik vágányok járhatóak, illetve utasítást adott a váltók állítására a váltókezelő részére. Elrendelte továbbá, hogy a két vonat között az első vágányra érkezett tehervonat tolasson el a váltókörzetig, ahonnan a hatodik vágányra álljon át. A 6033. számú személyvonat rendben megérkezett, és 16:40 perckor tovább indult Budapest felé. Ezután

¹⁵ A szabály alól természetesen kivételt képeznek az olyan balesetek, amelyek valamely személy, vagy személyek olyan (bűn)cselekménye váltott ki, ahol az elkövetők magatartásának célja a katasztrófa előidézése volt.

¹⁶ A személyvonati forgalomra az adatok forrása a MÁV. Rt. 1994. évi menetrendkönyve (Hivatalos Menetrend 1993-1994, kiadó Magyar Államvasutak Rt. Vezérigazgatósága Forgalmi Szakigazgatóság Menetrendi Osztálya Budapest, 1993)

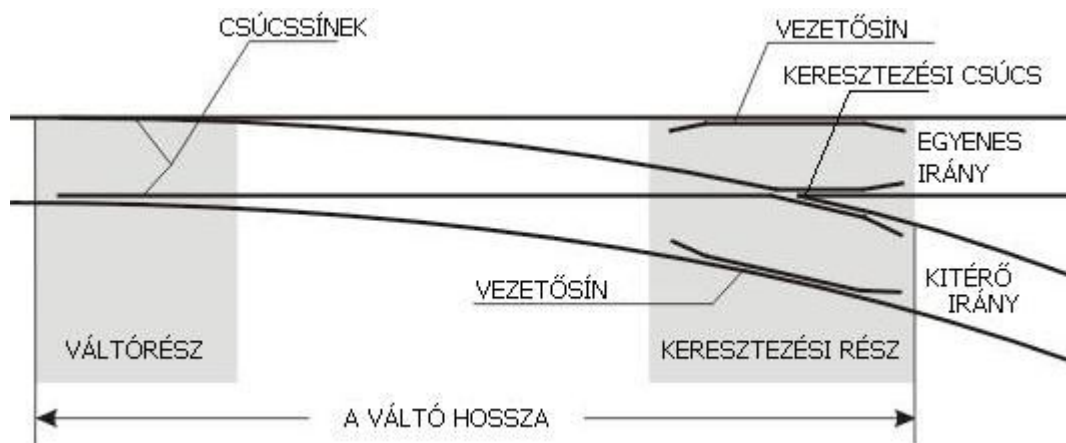
¹⁷ Becslésem a 2014. február 21.-ei helyszíni forgalomszámlásom, illetve a vasúti teherforgalmi adatok csökkenéséről rendelkezésre álló adataimra támasztom

¹⁸ Egy vasútvonal két végállomását a vasúttechnika kezdő- és végpontnak nevezi. A Budapestről induló vonalak kezdőpontja Budapest, míg a többi vasútvonalnál megegyezés szerinti állomás a kezdőpont. Szajolnál minden vasútvonal végpontja felől érkező vonat az állomástól keletre található irányból fut be (végpontok: Záhony, Lökösháza, Makó)

¹⁹ Ez a váltó a többi állomási váltóhoz hasonlóan a központi váltóállító helyiségből, vonóvezeték útján állítható.

hozzákezdtek a 63563. számú tehervonat hatodik vágányra történő átállításához. A forgalmi szolgálattevő a feladat végrehajtását az állomási tolatásvezetőre bízta. Ezen kívül megbízta a kocsirendezőt, hogy a tolatási koordinációban, valamint a tehervonat az átállítás utáni rutinellenőrzésében segítsen a tolatásvezetőnek. A tolatásvezető a mozdony lépcsőjén, a kocsirendező az első teherkocsi lépcsőjén helyezkedett el úgy, hogy mindketten a vonat állomás felé néző oldalán voltak. A tolatás tényleges megkezdése előtt az állomáson váltóállító központjában szolgálatot teljesítő váltókezelő a vágány utat beállította, vagyis a váltókat a tolatás irányának megfelelően állította, azonban megfeledezett a 43. számú váltó beállításáról, amely a továbbra is az érkező vonatokat a második vágányra terelte.

A tolatás végrehajtása során a hibás állású váltót a tehervonat felvágta. Itt szükséges némi magyarázat hozzáfűzése a cselekmény leírásához az érthetőség kedvéért. A vasúti váltók működésük során a vágányok találkozása esetén a vonat egy bizonyos irányba történő haladását biztosítják. Minden váltó 3 vágányszakaszt köt össze, amelyek egymáshoz képest leginkább „Y” alakban állnak. Minden váltó emiatt két állásban állhat. Egyenes állásról beszélünk akkor, ha a váltón irányváltás nélkül képes áthaladni a szerelvény, míg kitérő állásról akkor, ha azon irányt kell változtatnia. Abban az esetben, ha a szerelvény a váltót olyan irányból éri el, hogy azon nem tud irányt váltani (tehát az „Y” valamelyik csúcsa felől), akkor azt váltógyök-iránynak nevezzük. Az alábbi ábra²⁰ a váltó elrendezését szemlélteti:



A váltókat nemcsak akkor kell a helyes irányba beállítani, ha a szerelvény a csúcssín irányából érkezik, hanem akkor is, ha a szerelvény a kitérő irányból, vagy az egyenes irányból érkezik. Ebben az esetben mindig a váltót abba az irányba kell állítani, amelyik irányból a

²⁰ Az eredeti ábra szerzője Krzysztof Zajaczkowski, a fordítást végezte Asper Tamás.

vonat érkezik. Ha ez elmarad, abban az esetben úgynevezett váltófelvágás jön létre, vagyis a váltót az azon áthaladó szerelvény kerekei fogják átállítani abba az irányba, ahonnan érkezett. Ez az eljárás azonban, mivel a váltó ekkor súlyosan sérülhet, illetve mivel az akarattalanul megtörtént váltóállításról nem mindegyik biztosítóberendezés vesz tudomást, ezért súlyos műszaki hibának számít, ami után a váltót a további megvizsgálásig használni tilos.²¹

A baleset tehát úgy következett be, hogy a 43.-as számú váltó kitérő irányba (vagyis az első vágány felé, ahol a tehervonat állt) állítása nem történt meg, hanem a tehervonat indításának pillanatában az egyenesen, a második vágány felé állítva állt. A váltókezelő ezt a hibát nem vette észre, és így adott engedélyt arra, hogy a tehervonat a tolatást megkezdje. A hibás állású váltót nem figyelte a tehervonaton tartózkodó 3 fős személyzet (a mozdonyvezető, a tolatásvezető, és a kocsirendező), így azon a vonat áthaladt. A 43. számú váltó így felvágásra került, az onnantól kezdve az előzetesen beállított egyenes állásból, kitérő állásba került, így az nem az állomás második számú fővágányára vezetett, hanem az első számúra. A tolatási művelet befejezése után a váltókezelő beállította a később balesetet szenvedett 613. számú vonat vágányútvját, azonban ő sem vette észre azt, hogy a váltófelvágás megtörtént. 16:45 perckor a 613. számú gyorsvonat a felvágott váltón az egyenes irány helyett kitérő irányba haladt el, amely irányváltás miatt a harmadik, és az azt követő kocsik kisiklottak, és az állomásépületbe csapódva eredményezték a tragédiát.

2.3 A biztosítóberendezés

Sem a vizsgálat, sem pedig a büntetőeljárások nem tértek ki arra részletesebben, hogy milyen volt a szerencsétlenség idején Szajol állomás műszaki felszereltsége. Ennek a tisztázása azonban az eset megértése szempontjából rendkívül fontos. A MÁV 100-as számú Budapest-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vasútvonala, amelynek mentén Szajol állomás található²², az 1980-as évek végén a vasúti fővonalai státusához megfelelően a 120 km/h sebességű közlekedése lett átépítve. Az átépítés során a vonal mentén modernizálták a biztosítóberendezéseket, illetve több állomás is új váltóállító berendezést kapott. Ezek a berendezések az ETCS²³ rendszerrel is kompatibilis DOMINO rendszerű teljesen digitális működésű rendszer. A rendszer telepítése során azonban nem vették figyelembe a forgalmi

²¹ MÁV Rt. F.2-es utasítása szerint

²² Ezen kívül a Budapest-Szolnok-Békéscsaba-Lökösháza, valamint a Szolnok-Szentes-Hódmezővásárhely-Makó vasútvonal is érinti.

²³ A rövidítés a European Train Control System rendszert takarja, amely jelenleg az Európai legmodernebb vonatbefolyásoló rendszere, amelyet jelenleg például a Franciaországban közlekedő TGV szuper expressz vonat is használ.

adatokat, így olyan állomásokat is felszereltek ilyen rendszerrel, amelyek vonatmozgási forgalma kisebb. Ezt úgy kell érteni, hogy bár ezeken az állomásokon is nagyságrendileg hasonló számú vonat halad keresztül, azonban mivel a vonatok irányváltása nem ezeken az állomásokon történik, így váltóállításra csak rendkívül ritka esetben, például az ilyen állomásokon történő tehervonat megállások alkalmával kerül sor. Ugyanakkor viszont több olyan állomás esetében elmulasztották ennek a rendszernek a telepítését, amely mint elágazó állomás, naponta tucatnyi váltóállítást is igénylő tolatási műveletet végez el, így maradt ki Szajol állomás, vagy például a szintén elágazó jellegű Újszász állomás is.²⁴

A két eltérő rendszer között egy lényeges technikai sajátosság miatt fontos különbséget tenni. A modernebb, ETCS-sel kompatibilis rendszerek esetén a váltó állása a vasúti fényjelző állásával össze van kapcsolva. Így abban az esetben, ha a váltó felvágás miatt kitérő állásba kerül, a rendszer nemcsak a váltókezelő személyzet számára jelzi egy hangos hibajelzés megszólalásával azt, hogy a kijelölt vágányút műszaki hiba miatt eltér az előzetesen beállítottól, hanem a közeledő vonat mozdonyvezetőjét is figyelmezteti a fényjelző, valamint a vontatójárművön felszerelt egyesített éberségi és vonatmegfigyelő rendszer kijelzője útján. Ez a különböző egyéb biztonsági rendszerek segítségével a felvágott váltó előtt akár már több kilométerrel is tájékoztatást adhat a hibáról. Ezzel szemben a Szajol állomáson alkalmazott rendszernél csak a mechanikus váltó által adott, még nappal is csak néhány tíz méterről látható jelzése figyelmezteti a mozdonyvezetőt.²⁵ A Szajolban alkalmazott rendszer elavultságát az is kellőképpen jelzi, hogy a váltófelvágást a váltóállító készülék kezelőszerveinek megvizsgálásából nem is lehet megállapítani, hanem csupán a következő állításkor, illetve biztonsági próbaállításkor bizonyosodna meg a váltókezelő a hibáról.

Amennyiben Szajol állomáson is ki lett volna építve az ETCS-vel kompatibilis DOMINO rendszer, valószínűleg a baleset nem történt volna meg.

²⁴ Újszászon a Szolnok-Hatvan, a Szolnok-Vámosgyörk, illetve a Szajolon is áthaladó, így egy vasútvonalhoz tartozó Budapest-Szolnok-Békéscsaba-Lökösháza vonal halad át.

²⁵ A különböző rendszerek összehasonlításában, illetve az állomások felszereltségéhez a forrás: Jóvér Balázs: ETCS- Az egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer, MÁV Baross Gábor Oktatási Központ, Budapest, 2006. illetve a MÁV KAPELLA pályakapacitás elosztó rendszerének adatai voltak segítségemre (ez utóbbi csak a MÁV-intranetről érhető el)

3. A büntetőeljárás folyamata, megállapításai, illetve kérdéses mozzanatai

3.1 A nyomozóhatóság eljárása, a vádlottak megválasztása, illetve a belső vizsgálat

A baleset után azonnal elindult a műszaki mentéssel egyidejűleg a szerencsétlenség körülményeinek feltárása. A baleset után a kivizsgálását a rendőrségen kívül, amely nyomozóhatóságként természetesen a körülmények felderítésében közreműködött, a MÁV speciális balesetvizsgáló osztályának munkatársai kezdték meg²⁶. Magától értetődően mivel a balesetben a MÁV egyik szerelvénye volt érintett, így a büntetőeljárás során a vállalat szakemberei által lefolytatott vizsgálatnak el kellett különülniük a nyomozóhatóságok vizsgálataitól. A két vizsgálat a baleset utáni órákban egymással szorosan összefonódott, mivel a büntetőeljáráshoz, illetve egészen pontosan ahhoz, hogy egyáltalán büntetőeljárás lefolytatás lesz-e szükséges, az elsődleges vizsgálati információkat első kézből ezek a szakemberek tudták biztosítani a nyomozóhatóság részére. A MÁV saját vizsgálata két célt szolgált. Elsőrendű fontosságú volt, hogy megállapítsa, történt-e munkavállalói mulasztás, és ha igen, akkor ezek milyen jellegűek és súlyosságúak voltak, másrészt pedig általános jelleggel fel kellett mérni a baleset körülményeit, hogy azt később baleset megelőzési, és oktatási célból felhasználhassák.

A körülmények alapján az első gyanú már rögtön a balesetet okozó 43. számú váltóra terelődött, illetve arra, hogy nem kizárólag műszaki hiba okozta a tragédiát.²⁷ Kiss Sándor a MÁV Rt. akkor elnöke egy hírlapinterjúban elmondta, hogy melyek azok a kérdések, amelyeket meg kell válaszolni a tragédia kivizsgálása kapcsán. A lényegesebb kérdések között volt az, hogy az emberi mulasztáson kívül mennyiben okozta műszaki hiányosság a szerencsétlenséget, illetve az is, hogy mennyiben lehet megállapítani a felső vezetés felelősségét. Ez a kérdés különösen azért volt fontos, mert a tragédia előtti napon lett a MÁV a vasútbiztonságért is felelős forgalmi igazgató személyében változás, hiszen 1994. december

²⁶ A dolgozatom szempontjából azért fontos kitérni, és hivatkozni a MÁV által lefolytatott vizsgálatra, mivel számos esetben szakmailag kiforrottabb, és biztosabb adatokat szolgáltatott, mint a hivatalos vizsgálat. Így kvázi „kontrollvizsgálatként” tudtam használni azt, a hivatalos vizsgálatban foglaltakkal való összevetéskor

²⁷ Emberi mulasztás okozta a szajoli tragédiát, címen a Magyar Hírlapban megjelent 1994. december 5.-ei cikk alapján.

3-án nevezték ki a posztra Szabó Andrást, akinek elődjét éppen a biztonsági kérdések elhanyagolása miatt menesztették.²⁸

A Rendőrség a váltókezelő, a tolatásvezető, valamint a kocsirendező ellen közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény²⁹ elkövetésének alapos gyanúja³⁰ miatt indított büntetőeljárást, amelynek során két személyt, a tolatásvezetőt és a váltókezelőt őrizetbe vett, míg a kocsirendezőt szabadlábon hagyta. Az őrizetbe vétel oka valószínűleg az elkövetők szökésétől való félelem lehetett, amely okot később az ügyész is, az előzetes letartóztatás okaként jelölt meg.

Érdemes megvizsgálni, hogy a Rendőrség miért a fenti három személy esetében indított eljárást, és hogy miért nem terjesztette ki a nyomozási szakban példának okán a többi, az állomáson tartózkodó szolgálatot ellátó dolgozóra a gyanút. Összehasonlításképpen a MÁV által indított fegyelmi eljárások vizsgálati körében a balesetben részt vett minden vonat személyzete, illetve az állomáson a váltók kezelésében közreműködő személyek váltak az eljárás alanyává.³¹

Azt persze könnyebb megállapítani, hogy milyen ok miatt indulhatott eljárás, mint azt, hogy az eljárásban részt nem vevő személyek ellen miért nem. Az előbbieket esetében ugyanis a nyomozóhatóság megjelölte, hogy az alapos gyanú közlésével egyidejűleg, hogy a gyanúsított mely magatartása okán történik a gyanúsítás. Ebben az esetben az akkori szabályok³² szerint elegendő volt csak a konkrét magatartást megjelölni, mellőzve minden egyéb információt, így például az esetleges bizonyítékra hivatkozást is. Emiatt nehéz a pontos okot megállapítani, de logikai következtetésekkel nem lehetetlen. A büntetőeljárásban részt nem vevő személyek mellőzésének lehetséges okait a MÁV belső vizsgálatából lehetséges levezetni. Az itteni következtetés azon alapul, hogy ez utóbbi vizsgálat oksági megjelölését, vagyis hogy miért indult az adott munkavállaló ellen, hasonlítottam össze az eljáró hatóság lehetséges ismereteivel. Belátható ugyanakkor, hogy a módszer csupán találgatásokra alkalmas, de más adat hiányában kizárólag ilyen vélelmezett okságot lehet megállapítani.

²⁸ Szabó A. János a Magyar Hírlapban 1994. december 5-én megjelent a MÁV-elnök a Vasútbiztonságról c. interjúja alapján.

²⁹ A Rendőrség itt tévedett, ugyanis foglalkozás körében elkövetett gondatlan veszélyeztetés miatt kellett volna elindítani az eljárást. A hiba nem volt lényeges, hiszen az ügyész az anyagi jogilag megfelelő bűncselekmény miatt emelt vádat később.

³⁰ Ma már a megalapozott gyanú kifejezés szerepel a hatályos Be.-ben

³¹ Vagyis a tehervonat mozdonyvezetője, a balesetet ért vonat mozdonyvezetője és vonatvezetője, az állomás váltókezelője, kocsirendezője és a tolatásvezetője.

³² A bűnügyek rendőrségi nyomozásáról szóló 40/1987 BM utasítás alapján.

A váltókezelő személy esetében egyértelműen a váltó állításának, illetve ellenőrzésének hiánya volt a gyanúsítás alapja, ebben a két vizsgálat egymástól nem tért el. A tolatásvezetőnél a gyanúsítás alapját maga a tolatási tevékenység végezte, amelyet a váltót felvágó tehervonaton végzett el. Ezzel szemben a MÁV vizsgálat konkrétabban, a figyelési kötelezettség elmulasztásával, valamint a vonaton elfoglalt helyzetével foglalkozott. A kocsirendezőt szintén a tolatással kapcsolatos magatartása alapján gyanúsította a Rendőrség, amelyet lényegében a belső vizsgálat is igazol, mivel ez utóbbi a tolatás közben elmulasztott figyelési, és figyelmeztetési kötelezettségére koncentrált.

Az eljárás során a három gyanúsított a bűnösségre is kiterjedő beismerő vallomást tett. Ez esetlegesen befolyásolhatta a Rendőrség terhelt-keresési tevékenységét, mert a nyomozás első pillanataiban önként előálló olyan gyanúsítottak, akiket egyébként nagy valószínűséggel a nyomozás során valóban mint az elkövetőkként azonosított volna a nyomozóhatóság, az eljáró személyek tudatában azt az akár valótlan képzetet is kelthette, hogy a nyomozásnak már csak a bűncselekmény körülményeire kell terjednie, nem pedig újabb gyanúsítottak keresésére.³³

A büntetőeljárásba be nem vont személyek közül a fegyelmi eljárás a balesetet szenvedett vonat mozdonyvezetőjével szemben a sebesség megválasztásának esetleges téves volta miatt³⁴, a vonatvezetőjével³⁵ szemben pedig a figyelési és figyelmeztetési kötelezettség megszegésének feltételezésével indult meg. A tehervonat mozdonyvezetője szintén a figyelés elmulasztása miatt számíthatott fegyelmi eljárásra.

A fentiekből levonható az a következtetés (amennyiben kiindulási alapként feltételezzük azt, hogy az eljáró hatóság minden tőle telhetőt megtett az eljárás folyamán), hogy a nyomozás azokkal szemben indult meg, akik esetleges felelősségének lehetőségét különösebb műszaki-szakmai mérlegelés nélkül számba vehette a rendőrség, így a váltókezelő ellen a váltóval kapcsolatos tevékenységét, míg a két másik gyanúsított esetében a tehervonaton való tartózkodást vehette alapul igazán. A vizsgált adatokból nem derült ki,

³³ A „bizonyítékok királynőjének” is nevezett vádlotti vallomás problematikájával az utóbbi időben számos tudományos mű is foglalkozott, mint például Mező Annamária, A terhelt vallomásának szerepe a büntetőeljárásban c. dolgozata is (DE-ÁJK, Debrecen 2012.)

³⁴ Ezt szinte azonnal el is vetette a vizsgálat

³⁵ A mozdonyvezető az a személy, aki a mozdonyt mint gépet kezeli, míg a vonatvezető a mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő személy, akinek a feladata az többek között, hogy a pályát folyamatosan figyelje. 1994-ben már csak a nagytávolságú személyszállító vonatokon teljesített szolgálatot vonatvezető, így a tehervonaton nem volt jelen vonatvezető. 1996-ban ez a beosztás megszűnt, és bizonyos feladatokat a vonatok vezető jegyvizsgálója vett át.

hogy a nyomozás során szaktanácsadó igénybevétele megtörtént-e, azonban vélelmezhető a fenti indok alapján ennek hiánya. E kérdésre adott választól függetlenül számíthat aggályosnak a nyomozóhatóság eljárása, ugyanis tevékenységével döntően befolyásolhatta azt, hogy később a bíróság mely személyeket ítélte el.

3.2 A belső vizsgálat és a nyomozás eredményei, a vádemelés

A vizsgálatot másfél hónap alatt lefolytatták, így 1995. január 15-én a MÁV hivatalos közleményben elemezte a kiváltó okokat.³⁶ A jelentések alapján a balesetet váltófelvágás okozta, amely szabálytalan eljárások miatt alakult ki. Szajol állomás a baleset napján a MÁV álláspontja alapján megfelelő létszámú kiképzett, a vasúti szolgálatra alkalmas személy szolgálatával működött. Az állomáson szolgáló személyzetre aznap az átlagos mértéket meg nem haladó mértékű szolgálati teher nehezedett. A baleset napján délután 4 órakor nem alakult ki speciális forgalmi helyzet, amely szükségessé tett volna bármilyen speciális vasúti eljárást.

Szajol állomás forgalmi szolgálattevője indította el az események szerencsétlen láncolatát azzal, hogy alkalmatlan időpontot választott arra, hogy a tehervonatot az első vágányról a harmadikra állítsa. Erre ugyanis az állomásra érkező személyvonat, és a balesetben részt vett gyorsvonat közötti alig 5 perces időintervallumot választotta. Ez az akkor hatályos F.2 jelzésű MÁV utasítás szerint szabálytalan eljárás, hiszen a keresztbe történő vonatközlekedést csak akkor lehet megkezdeni, ha a vonat által keresztezett vágányokon legalább 8 percen keresztül nem folyik forgalom.

A forgalmi szolgálattevő szabálytalansága egy másik személyt is szabálytalanságra késztetett. A váltókezelő, a fenti szabálytalanság miatt időhiányos állapotba került, ami miatt képtelen volt minden szükséges biztonsági intézkedést elvégezni sem a tehervonat elhaladása előtt, sem pedig azután. A Szajol állomáson alkalmazott biztosító- és váltókezelő berendezések esetén a váltó biztonságos helyzetét a váltókezelőnek próbaállítással ellenőriznie kell, valamint egészen addig, míg a fény és időjárási viszonyok ezt megengedik vizuális úton is meg kell győződni a vágányút szabadságáról, valamint a helyes váltóállításról. A váltókezelő azonban ezeket a kötelezettségét nem teljesítette.

A tehervonat tolatás alatt három főre kibővülő személyzete is vétett az üzemeltetési szabályok ellen. A tolatásvezető feladata lett volna mindazon körülmények biztosítása, és

³⁶ A Magyar Hírlap 1995. január 16-ai cikke, valamint a MÁV Közlekedésbiztonsági Osztály dokumentumai alapján

folyamatos figyelése, amely a biztonságos tolatáshoz szükséges. Az egyik ehhez szükséges lépés lett volna a váltó helyzetének megfigyelése is. A váltó hibás állásának észlelése esetén köteles lett volna a tehervonat mozdonyvezetőjét azonnali fékezésre kényszeríteni, valamint köteles lett volna azonnal a forgalmi szolgálattevőt erről értesíteni. A tolatásvezető feladata lett volna az is, hogy a kocsirendezőt utasítsa arra, hogy figyelőszolgálatot lásson el szintén, és úgy helyezkedjen el, hogy a két személy együttesen a szerelvényt, és annak környezetét a lehető legnagyobb mértékben belássa. Itt azonban súlyos hibát vétett a tolatásvezető, aki maga a mozdonyon, míg a kocsirendező az első vasúti kocsin helyezkedett el, azonban mindketten ugyanazon az oldalon voltak. Ezt a hiányosságot, minden a vonaton lévő személynek észlelnie kellett volna.

A tehervonat mozdonyvezetője egy enyhébb szabálysértést követett el, hiszen neki önmagában nem volt különösebb megfigyelési kötelezettsége, hiszen ezt helyette a vonaton két másik személy is ellátta, azonban általános figyelési kötelezettsége, mint minden a MÁV-nál dolgozó személynek volt, amelynek való megfelelés esetén talán lett volna arra esély, hogy a másik két személy mulasztása ellenére a váltófelvágásról tudomást szerezzen.

A MÁV vizsgálatai alapján a balesetet szenvedett vonat személyzete nem követett el szabálysértést, így őket fegyelmi felelősségre nem vonták, hasonlóképpen nem történt felelősségre vonás a forgalmi szolgálattevő³⁷, és a tehervonat mozdonyvezetője esetében.

A nyomozást a két hónapról négy hónapra meghosszabbított határidő betartásával zárta le a nyomozóhatóság, és vádemelési javaslattal megküldte a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Főügyészségnek. A nyomozás eredményei némiképp eltértek a belső vizsgálataitól, azonban mindhárom gyanúsított esetében arra következettek, hogy a kötelezettségeiket elhanyagolva okozták a tragédiát.

Az ügyészség a nyomozás során a nyomozóhatóság által megállapított tényállást teljes egészében átvette, és nem tartotta szükségét annak, hogy a Be. 156.§ (2) bekezdése alapján pótnyomozást rendeljen el, mivel a tényállást kellően felderítettnek tartotta, és nem állapított meg olyan szabálytalanságot a rendőrség eljárásban, amely az ügy elintézését lényegében befolyásolta volna. Az ügyészség a nyomozóhatósággal ellentétben a vádat egy rendbeli halálos tömegszerencsétlenséget okozó foglalkozás keretében elkövetett gondatlan

³⁷ Ma már meg nem állapítható indokok miatt ellene nem indult meg a fegyelmi eljárás, és a szabálysértésének megállapításakor sem vonták be az eljárásba.

veszélyeztetésben állapította meg. A vádiratban az ügyész mindhárom vádlottra szabadságvesztés büntetést indítványozott, valamint a foglalkozástól való eltiltást is az első, és a másodrendű vádlott esetében.

3.3 A büntetőper első, és másodfokon

A büntetőper során, első fokon a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Bíróság³⁸, míg másodfokon a Legfelsőbb Bíróság³⁹ járt el⁴⁰. Az elsőfokú eljárás 1995. május 2-án kezdte meg a tárgyalást, és már május 11-én ítéletet hozott. A másodfokú tárgyalás, és ítélethozatal 1996. február 28-án történt. Az eljárás során mindhárom vádlott a bűnösségét elismerte, így az eljárásban legfőképp a bűnösségük mértékét kellett megállapítani.

Ez eljárás tárgya a Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény 171.§ (1) bekezdésében meghatározott, és a (2) c) pontja alapján büntetendő, mint foglalkozás körében elkövetett halálos tömegszerencsétlenséget okozó veszélyeztetés volt. A vád minősítése helyén való, hiszen az ügyész helyesen ismerte fel, hogy a cselekmény megítélése során a fenti tényállással konkuráló vasúti közlekedés veszélyeztetése (BTK: 185.§) nem fogadható el, hiszen a lényegesebb eleme a tényállásnak az, hogy foglalkozási szabályok megszegése miatt történt a baleset. Helyes a minősített eset megállapítása is, hiszen a halálos tömegszerencsétlenség mint eredmény alapján minősített eset alkalmazásához elegendő egy ember halála mellett legalább 9 ember sérülése. Ennek a bűncselekménynek a büntetési tétele kettő évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés büntetés volt.

Bár első fokon egyik eljárásban hozott ítélet sem vált jogerőssé, mivel mindhárom vádlott enyhítésért, illetve felmentésért fellebbezett, és az ügyész pedig a II., és III. rendű vádlottak esetében súlyosbításért, azonban a Legfelsőbb Bíróság az elsőfokú bíróság által hozott ítéletet helybenhagyta.⁴¹

³⁸ Ma Szolnoki Törvényszék

³⁹ Ma Kúria

⁴⁰ Az akkor hatályos Be., vagyis az 1973. évi I. törvény alapján ez a bűncselekmény nem tartozott a megyei bíróságok előtt indítandók közé, azonban a törvény 26.§ szakasza esetében az ügyész (a 7/1989. számú legfőbb ügyészi utasítás 50.§ szakaszának figyelembevételével) dönthetett úgy, hogy a helyi bíróság helyett rögtön a megyei bíróság előtt emel vádat, ha azt az ügy társadalmi, gazdasági, vagy jogi megítélése miatt szükségesnek találta.

⁴¹ A tanácselnök az országszerte ismert bíró Dr. Pálkás György volt.

3.3.1 Sz. Ferenc, váltókezelő, I. rendű vádlott

Sz. Ferenc I. rendű vádlott, az ügyész vádirata alapján a váltókezelő súlyosan gondatlan magatartása okozta a szerencsétlenséget. A vádiratban foglalt tényállás megállapításai szerint a vádlott szolgálatának ellátása során nem tanúsította a tőle elvárható körütekintést, ugyanis a váltókezelői munkája során több alkalommal is megszegte a szolgálatának ellátása során betartandó utasításokat. Súlyos hibát követett el akkor, amikor a forgalmi szolgálattevő által kapott nyilvánvalóan szabályellenes utasítást, miszerint működjön közre egy biztonsági határidőn belül történő tolatási mozgást, nem tagadta meg. A 43. számú váltó állítását elmulasztotta, valamint a váltófelvágás tényét nem vette észre.

Az eljárás során egy rendkívül érdekes körülményre derült fény. A váltókezelő aznap mindössze a 8. alkalommal volt szolgálatban ezen a pozíción, mivel csak egy hónappal korábban kezdte meg a munkakör gyakorlását. A bíróság emiatt kiemelt figyelemmel vizsgálta meg azt, hogy volt-e megfelelő képesítése a vádlottnak arra, hogy a váltókezelői pozíciót ellássa. A vádlottnak biztosított képzés megfelelt az előírásoknak, azonban a szakmai alkalmassági vizsga során a vasút tanulmányi és vizsgaszabályzatát többször is megsértették, hiszen a váltókezelői vizsga során többször is az írásbeli forduló során egyedül hagyták, így akár tiltott segédeszközöket is igénybe vehetett. A vizsga adminisztrációja pedig annyira hiányos volt, hogy nem derült ki az sem, hogy a váltókezelő ki előtt, milyen szakmai anyagból tette le a vizsgát.⁴² A bíróság szakértő⁴³ segítségével próbálta felmérni azt, hogy az elsőrendű vádlott rendelkezett-e a szükséges szakmai ismeretekkel és gyakorlattal ahhoz, hogy a pozícióját betöltse. A szakértő nem állapította meg, hogy hiányos ismeretekkel rendelkezett volna a váltókezelő, sőt valószínűsítette, hogy kiemelkedő képzettségű volt a vádlott, aki még a vészhelyzeti eljárásokat is hibátlanul ismerte. Ez a megállapítás azért szorul véleményem szerint perifériára az ügyben felmerült bizonyítékok megítélése szempontjából, mivel az elsőrendű vádlott szakmai ismereteinek felmérésére csak jóval a baleset után került sor, amely kétséges teszi azt, hogy valóban a baleset pillanatában is rendelkezett-e ezekkel szakmai ismeretekkel.

A vádlott védekezésében előadta, hogy a gyakorlatlansága, valamint az időhiány miatt nem hajtotta végre hiánytalanul az előírt váltóállítási procedúrát. Azt is hozzátette, hogy az

⁴² A kérdést részletesebben elemézi Stépán Balázs: Céhmorál a vasúton c. írásában IN: Magyar Hírlap 1995. január 17.

⁴³ A szakértő eljárása, a dolgozatom fő kérdése, így tevékenységét, valamint az ezzel kapcsolatos jogi hátteret bővebben a 4. fejezetben fejtem ki.

által a aznap használt munkaállomás az átlagoshoz képest is túlbonyolított volt. Ennek megállapításra a bíróság elrendelte a helyszíni szemlét, ahol is bizonyítási kísérlettel próbálták ellenőrizni a vádlott állítását. A kísérlet során azonban véleményem szerint nem a védelem, illetve a vádlott által indítványozott kérdéseket bizonyították. A bíróság ugyanis csak azt állapította meg, hogy a váltókezelő berendezés egyedi elrendezése és bonyolultsága miatt a váltókezelő a nem megfelelő körütekintés esetén váltóállítási hibát vétetett volna, egészen pontosan azt, hogy rossz váltót állít. Erre azonban a nyomozás alapján nem került sor, így a balesetet nem ez okozta. A bizonyítási kísérlet eredményeként tehát irreleváns tényeket állapított meg a bíróság.

A bíróság végül ítéletében Sz. Ferenc váltókezelőt bűnösnek találta, és öt és fél és fogházbüntetésre ítélte, valamint eltiltotta a közügyek gyakorlásától is öt évre. Az ítélet indoklásában a bíróság kifejtette, hogy nyomatékos súlyosító körülményként vette figyelembe azt a tényt, hogy a baleset rendkívül sok emberéletet követelt, illetve az anyagi kár is tetemes volt. Enyhítő körülményként vette figyelembe azt, hogy azt, hogy a tolatási utasítás kiadása olyan időben történt, hogy a váltó ellenőrzésére mindössze 5-7 másodperce maradt volna a vádlottnak, amely időhiány nagymértékben hozzájárult a szerencsétlenséghez, illetve azt, a tényt is hogy a váltókezelő a pozícióját kevés tapasztalattal, mindössze 8. alkalommal látta el.

3.3.2 F. István, tolatásvezető, II. rendű vádlott

F. István tolatásvezető az ügyészség álláspontja szerint, azzal követte a terhére felhozott bűncselekményt, hogy mint a tolatási feladatok koordinációjával megbízott személy, a tőle elvárható körütekintés elmulasztása miatt történt meg a váltófelvágás. Az ügyészség a tolatásvezetővel szemben azt is felrótta, hogy a váltókezelőhöz hasonlóan szintén egy olyan tolatási művelet megkezdéséhez kezdett hozzá, amelyről tudnia kell, hogy szabálytalan, valamint az idő rövidsége miatt veszélyes is.

A vádlott szakmai képzése megfelelő volt, a vasútnál 9 éve baleset, és fegyelmi felelősségre vonás nélkül végezte a munkáját, amiért több alkalommal írásos dicséretet is kapott. A vádbeli napon már több tolatást is levezetett, amely mind szabályszerűen történtek. A bíróság vizsgálata a II. rendű vádlott magatartásával kapcsolatban kiterjedt arra, hogy a tolatás során, a mozdonyon történő elhelyezkedése szabályos volt-e, illetve hogy amennyiben a tolatásvezető elhelyezkedése nem volt szabályszerű, akkor ez mennyiben játszott szerepet

abban, hogy a váltófelvágást sem ő, sem pedig az utasítása alapján a vonat ugyanazon oldalán helyet foglaló kocsirendező sem vette észre.

A bíróság megállapította, hogy F. Istvánt gondatlanság terheli abban, hogy nem gondoskodott arról, hogy a szerelvény mindkét oldalán tartózkodjék személy, mert bár ezt a szabályzat pontosan nem írta elő, azonban azt igen, hogy a tolatásban részt vevő személyeknek úgy kell elhelyezkednie, hogy a szerelvényt, valamint annak közvetlen környezetét a lehető legnagyobb mértékben belássák. Azt is megállapították, hogy az ilyen jellegű szerelvénymozgások közben a tolatást felügyelő személynek valóban az állomás felé nézve kell a szerelvényen elhelyezkednie, mert így az állomás többi dolgozójának a jelzéseit is meg tudja figyelni. A II. rendű vádlott védekezésében előadta azt, hogy nem terhelte őt abban semmilyen felelősség sem, hogy a kocsirendező hol helyezkedett el, mivel az állomási utasítási rendszer alapján neki ilyen irányú utasításadási joga nincsen. A védekezését a bíróság elég érdekes érveléssel úgy utasította el, hogy bár az állomási rendből nem állapítható meg egyértelműen az, hogy nem adhatott utasítást az elhelyezkedést illetően a II. rendű vádlott a III. rendűnek, azonban neki, mint minden munkavállalónak kötelessége volt tájékoztatni azt a személyt, aki nyilvánvalóan helytelenül kezdett hozzá a tolatásnak. Megállapítást nyert az is, hogy F. István a váltófelvágást a pozíciójából adódóan nem észlelhette.

A bíróság ezek alapján F. István II. rendű vádlottat két év fogházbüntetésre ítélte, amely büntetés mértékét a szerencsétlenség által okozott kárra, valamint arra, hogy magatartása a III. rendű vádlottra is kihatott, őt is szabálytalanságra bízta, mint súlyosító körülményre, valamint a sokéves balesetmentes munkavégzésre, mint enyhítő körülményre alapította a bíróság.

3.3.3 I. Ferenc, kocsirendező, III. rendű vádlott

I. Ferenc kocsirendező felelősségére már az ügyészség is csak korlátozott mértékben alapozott. Kocsirendezőként ugyanis az amúgy egy tolatásvezető által vezetett tolatás során csak megfigyelési feladata volt. A vád álláspontja szerint a felelőssége kettős volt, egyrészt a figyelési kötelezettségét nem teljesítette, mivel a váltófelvágást nem vette észre, másrészt pedig a vonaton való elhelyezkedés is szabálytalan volt.

Védekezésében igyekezett kifejtetni azt, hogy a hibás helyezkedésre egyértelmű utasítást kapott a II. rendű vádlottól, valamint azt is, hogy az állomáson ez a gyakorlat, vagyis

az, hogy ha több személy is tartózkodik a vonaton, akkor is mindegyik az állomás felé néz, általánosan bevett volt. Ennek bizonyítására a bíróság több személlyel szemben is a vádlott szembesítését rendelte el, azonban ezek nem jártak sikerrel. A bíróság azt is megállapította, hogy a hibás helyezkedés folytán a III. rendű vádlott sem volt abban a helyzetben, hogy észlelhessen a váltófelvágást, így az el sem háríthatta volna.

I. Ferenc III. rendű vádlottat a bíróság egy év hat hónap letöltendő fogházbüntetéssel sújtotta, ahol nyomatékos enyhítő körülményként vette számon azt, hogy a bűncselekmény elkövetésében történő részvétele a tettektársaival összehasonlítva aránylag kisebb volt.

3.3.4. A másod- és harmadrendű vádlottak ítéletével kapcsolatos fenntartások

A bíróságok ítéletének kritikája természetesen a jogerő előtt a rendes jogorvoslatok, míg a jogerő után a rendkívüli jogorvoslatok feladata, amelyet nem is kívánok jelen dolgozatommal „elbirtokolni”. Mindazonáltal az értő olvasóban felmerülnek kérdések az ítéletekkel kapcsolatban, amely továbbgondolkodásra késztet.

A másod- és harmadrendű vádlottak esetében az ítélet ugyanis feltűnően enyhe volt, hiszen kettő, illetve másfél év letöltendő szabadságvesztést szabott ki a bíróság. Ezt a véleményt az ügyész is osztotta, aki ezen vádlottak esetében fellebbezett, és az ítélet súlyosítását kérte. A bíróság az ítélet meghozatalakor az enyhítő, és a súlyosító körülményeket mérlegelve állapítja meg. Az elbírálás idején a ma ismert, és rendszerint használt „középmérték szabálya” még nem volt ismeretes, így a bíróság lényegében szabadon dönthetett a büntető törvénykönyv által adott büntetési tételhatárok között⁴⁴. A bíróság mindegyik vádlott esetében nyomatékos súlyosító körülményként vetette fel a halálos áldozatok nagy számát, amely harmincegyre rúgott. A felhozott enyhítő körülmények között a bíróság a vádlottak többségében az „általánosakat” találta felhozhatónak, vagyis a büntetetlen előéletet, a családi állapotot, valamint az elsőrendű kivételével a korábbi munkavégzésre vonatkozó információkat. Az elsőrendű esetében ezzel ellenkezőleg a munkatapasztalat hiányát jelölte meg enyhítő körülményként. Az önellentmondás nyilvánvaló, hiszen ugyanazon büntetőeljárás ítéletében egymással teljesen ellentétes körülményeket jelölt meg enyhítőként, ami logikailag kizárt. A súlyosító körülményeket az enyhítővel egybevetve aránytalanság mutatkozik a másod- és harmadrendű vádlott ítéletét tekintve. Ennek az aránytalanságnak feltételezhető okának tartom, hogy a bíróság az ítélet indoklásának

⁴⁴ Ez a vizsgált esetben az 1978. évi IV. törvény 171.§ (2) c) pontja alapján két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés büntetés lehetett

szövegébe be nem kerülő körülményt is számba vehetett. Egy olyan körülményt, amelynek leírása nem hanyagságból maradt el. A bíróság ezen vádlottak esetében talán nem is tartotta annyira megalapozottnak a bűnösségüket, és igen alacsony mértékben vélte megállapítani a cselekményük és az okozat közötti oksági összefüggést. A bíróságra azonban az egyik oldalról az „in dubio pro reo”,. illetve a „favor defensio” elvek, míg a másik oldalról az ügy igen súlyos társadalmi megítélése nehezedett. Ebben a helyzetben a bíróság elé tárt nyomozási anyagok alapján talán nem is lehetett volna megfelelő ítéletet hozni, mivel egy ennél súlyosabb ítélet esetén az ítélő bírót nemcsak a saját lelkiismeretének súlya, hanem a másodfok reformatórius jogköre gyakorlásának a veszélye is fenyegette. A vádlottak felmentése esetén azonban ellenkező előjellel, de ugyanez lett volna az ítélettel szembeni fenntartása mind a másodfoknak, mind pedig a társadalomnak is, hiszen a laikus számára egy 31 ember halálával járó baleset miatti eljárásban született felmentő ítélet, alighanem felháborító lett volna. Természetesen a bíró nem a közvéleménynek, hanem a jogszabályok szerint ítél, de jogszociológiailag nem megkérdőjelezhető ez előbbinek a hatása egy ítéletre.

A megszületett ítélet talán jogosan nevezhető a fenti körülmények közötti kompromisszumnak, hiszen a „bűnösöket” a bíróság elítélte, azonban a másod- és harmadrendű vádlottak esetében az ítélet a hivatalosan megállapított körülményeknél jóval kedvezőbben tűnik. Természetesen ezek a gondolatok inkább csak feltételezések, mert a bíró mérlegelési és büntetéskiszabási tevékenysége során a kívülállónak ismeretlenek a ténylegesen felmerülő elemek.

F. István II. rendű vádlott elleni, valamint az I. Ferenc III. rendű elleni ítélet további logikai hibája, hogy a személyeket egymás cselekményei miatt büntették, nem pedig a sajátjaikért. F. Istvánnál emeli ki a bíróság, hogy a kötelezettségmulasztása nem abban merült ki, hogy hibás pozíciót vett fel a vonaton, hanem abban hogy ebből a pozícióból nem látta a váltófelvágást, illetve a III. rendű vádlott hibás elhelyezkedését hallgatólag jóváhagyta. Itt a bíróság olyan magatartást büntetett, amely a szolgálati szabályzaba konkrétan nem ütközött, illetve a váltófelvágás észlelésének elmulasztása során pedig azt a tényt róta fel, hogy a szerelvény okozta holttérbe a II. rendű vádlott nem látott be.

4. A szakértői bizonyítás

A szakértői bizonyítás intézménye a mai világban már nem mellőzhető, hiszen a büntetőeljárásban felhasználható tudományok körének szélesedése, ma már senkinek nem teszi lehetővé, hogy polihisztorként mind a joghoz, mind pedig a különféle természet- és társadalomtudományokhoz értsen egyszerre, hiszen míg korábban „az ember ismeretei a világról alighanem besűrítettek lettek volna néhány kötetbe, ma csupán az egyes tudományokról írtak könyvtárakat töltenek meg”⁴⁵. Emiatt az eljárásba belépő szakértő személye, ismeretanyaga, és megállapításai az eljárást jelentős mértékben meghatározó tényezővé vált. Ezt a fontos szerepet hangsúlyozza ki, hogy a Be. szabályain kívül eső, külön jogszabály⁴⁶ rendelkezik a személyéről, illetve a rá vonatkozó szabályokról is.

4.1. A szakértői bizonyítás általános problémái

A szakértői bizonyítás jogintézményének alapjában rejlik az egyik legfontosabb veszélyforrás. A bíróság a Be. alapján akkor rendel ki szakértőt, amennyiben a bizonyítandó tény megállapításához, vagy megítéléséhez különleges szakértelem szükséges.⁴⁷ Ezzel viszont logikailag ellentmond a Be. bizonyítással kapcsolatos azon szabálya, hogy a bizonyítás során a tényállás alapos és hiánytalan, a valóságnak megfelelő tisztázására kell törekedni.⁴⁸ Az ellentmondás ott testesül meg, hogy az eljáró bíró, pontosan annak a szaktudásának hiánya miatt rendelte ki a szakértőt, amely szaktudás meglétével lehetne ellenőrizni azt. A bíróságnak lehetősége van további szakértőt is meghallgatni, azonban ez sem vezet eredményre, hiszen a tárgyalóteremben a szakértők között esetlegesen kialakuló tudományos vitát, a bíró megint csak nem tudja elbírálni. A szakértői bizonyítást a fentiek miatt nevezi Tremmel Flórián „quasi feketedoboz jellegűnek”⁴⁹

A szakértőnek elvben kötelezettsége a szakvéleményét a bíróság részére, ha az szükséges, érthető módon előadni, amely elvben orvosolná ezt a hibát. Véleményem szerint azonban, egy ilyen előadás egyszerűsített előadásával sem kerül a bíró abba a helyzetbe, hogy érdemben ellenőrizni tudná, az akár laikus számára is érthető előadás mögött rejtő, sokszor rendkívül bonyolult tudományos módszertant. Ennek az ellenőrzésének hiányában az

⁴⁵ Erdei Árpád: Tény és jog a szakvéleményben, Közgazdasági és jogi könyvkiadó, 1987, 13. oldal

⁴⁶ Az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló 2005. évi XLVII. törvény

⁴⁷ Az idézett szabályhely, mind az 1973. évi I. törvényben (68.§) , mind pedig a hatályos Be. szövegében (99.§) megtalálható.

⁴⁸ Be. 75.§ (1)

⁴⁹ Tremmel Flórián, Bizonyítékok a büntetőeljárásban, Dialóg Capmus Kiadó, 2006, 135. oldal

egyébként hitelesnek és alátámasztottnak látszó szakvélemény mögött, legrosszabb esetben akár áltudományos fejtegetések is állhatnak, amelyek az eljárást félrevihetik, és jogszerűtlen ítélet születéséhez járulhat hozzá. A szakértői kamara, és a névjegyzékbe való felvétel szabályai alkalmasnak látszanak annak a kivédésére, hogy ne készüljön ilyen szakvélemény, de több esetben is, az amúgy kiváló szakképesítéssel, és tudományos eredményekkel rendelkező szakértő hibás véleményt adott a bíróság részére.

4.2. A szajoli katasztrófa szakértői vizsgálatának problémái

Az előző pontban foglalt állításokat lehet alátámasztani a dolgozatomban vizsgált büntetőeljárásban alkalmazott szakértői vizsgálat alaposabb szemügyre vételével. Jóllehet, ennek a dolgozatnak nem tárgya a szakértő műszaki megállapításainak helyességét ellenőrizni, de bizonyos, a szakértői bizonyítás egészére kiterjedő következtetések e nélkül is tetten érhetők.

4.2.1. A szakértő kijelölése

A szakértő kijelölés főszabály szerint a szakértői névjegyzékben szereplő a megfelelő szakértelemmel bíró szakértők, vagy szakértelem adására jogosult gazdasági társaságok, illetve szakértői intézetek közül történik. A kijelölés akadálya lehet, ha a szakértővel szemben kizárási ok állapítható meg. A kizárási okok azt hivatottak biztosítani, hogy a szakértő független legyen, és így elfogulatlan vélemény adására képes legyen. A kizárási okok legfőbbképpen a másik eljárási szereplői minőségű személyek kizárására (tehát hogy a szakértő ne legyen a bíróság, vagy a nyomozhatóság tagja, esetleg a sértett, vagy ezek képviselője). Kizárási ok lehet azonban az is, ha a szakértőtől „akitől elfogulatlan szakvélemény egyéb okok miatt nem várható”⁵⁰.

A szajoli balesettel kapcsolatos büntetőeljárás során a bíróság a fenti szabályok állította problémába ütközött, hiszen a szakértő kirendelésénél akadályba merült fel. Az akadály nem más volt, mint hogy a vasúti balesetek kivizsgálásával kapcsolatos kérdésekben jártas szakértő, mivel a Magyar Államvasutak alkalmazásában állt korábban, egy olyan büntetőperben, amely során bizonyos, magára a vasúttársaságra is terhelően ható megállapításokat is eredményezhet a szakvélemény, elfogulatlan szakvélemény adása nem várható.

⁵⁰ 1973. évi I. törvény 71.§ (1) a) pontja, amely utal a 35.§ (1) bekezdésének c) pontjára, illetve a Be. 103.§ (1) bekezdésének h) pontja

A bíróság a Be. azon kivételszabályát alkalmazta, hogy amennyiben a szakértői névjegyzékből nem rendelhető ki szakértő, akkor eseti szakértőt kell alkalmazni. Az eseti szakértő keresése is azon akadályba ütközött, hogy a vasúti szakma elismert gyakorlati szakemberei, mind vagy a Magyar Államvasutakhoz, vagy pedig annak valamely leányvállalatához, esetleg kapcsolódó intézményéhez tartoztak, így hasonlóképpen nem volt tőlük várható elfogulatlan szakvélemény adása.

A bíróság végül egy a tudományos élet területéről érkező elméleti közlekedési mérnöki szakembert jelölt ki, akinek a szakértelme bizonyos szakkérdések megválaszolására tökéletesen alkalmas volt,⁵¹ bizonyosakéra viszont a gyakorlati tapasztalatainak a hiánya miatt nem.

A bíróság eljárása annyiban nem kérdőjelezhető meg, hogy a szakértő kirendelése során az eseti szakértőt választotta, mivel vélelmezhető, hogy a jogszabályi akadályok között a lehető leginkább a szakkérdéshez közeli szakértelemmel rendelkező, garantáltan független szakembert választott a szakértői pozícióba.

4.2.2. A „vasúti szokásjog”

A szakértőt gyakorlati tapasztalatainak a hiánya több téren is hátráltathatta abban, hogy a legmegfelelőbb szakvéleményt adhassa. A szakértő választásánál a bíróság arra ügyelt, hogy az a közlekedéssel, illetve a szerelvények mozgásával kapcsolatos tudományos vizsgálatokra alkalmas legyen. A vasút azonban egy rendkívül zárt, a kívülálló részére nehezen érthető, néhol már-már túlszabályozott rendszer. Ezt teszi még bonyolultabbá, az általam tapasztalt azon jelenség, hogy a szabályokat „rugalmasan kezelik”, néhol egyenesen szabályellenes a vasúti dolgozók munkavégzése. Ezek a szabálysértések azonban nem hanyagságból erednek, hanem azért, mert a szabályok szó szerinti betartása, a szabályrendszer hibái miatt, az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztetné.

Egy ilyen tipikus szabályellenes művelet zajlott le a tehervonat tolatásakor, amely esetben a bíróság a szakértő megállapításai miatt a szabályok megsértését büntette a másod- és harmadrendű vádlott esetén, amikor a tolatási mozgás során a vonat ugyanazon oldalán helyezkedtek el. A vasúti utasítások valóban arra kötelezik a dolgozókat, hogy a vonat különböző oldalán helyezkedjenek el, azonban biztonságosabb a gyakorlatban használt

⁵¹ Gyakorlatilag ide sorolható az összes olyan kérdés, amely a baleset bekövetkezéséből kapcsolatos fizikai jellemzők felmérésére szolgált, mint például arra, hogy a szerencsétlenségben részt vevő szerelvény milyen sebességgel haladt az állomásra való beérkezéskor.

egyoldali felállás, mivel ha valamelyik személy bármilyen ok miatt lezuhan a vonatról, akkor azt a másik személy nem fogja észrevenni. A szabály alapja valószínűleg az a 50-es évekbeli feltételezés, hogy az állomáson számos munkavállalói dolgozik egyidejűleg⁵², így nincs olyan pontja az állomásnak, amelyet valaki nem látna.

Ezek a szabályok azonban természetesen íratlanok, és csak a gyakorlatban megismerhetők. A szakértő a vizsgálata során ezeket nem ismerhette, és az írott szabályok alapján szakvéleményében helytelen és veszélyes magatartásként jellemezte a jól bevált gyakorlatot.

A megismerés további akadálya, hogy a vasúti szabályozás túlbonyolított, és bizonyos kérdésekben rendkívül elavult. A szabályok helyes értelmezéshez gyakorlatilag az egész szabályrendszert ismerni kell, mivel a szabály- és parancskönyvek, valamint a szolgálati utasítások is sokhelyütt egymásra épülnek⁵³. Az ilyen szabályok átlátása, megismerés és alkalmazása roppant nehézkes nemcsak a vasúti dolgozók számára, hanem a szakértő számára is, hiszen a szakvélemény adásához szükséges idő alatt, szinte biztosan nem tudta a teljes szabályrendszert megismerni annyira, hogy azt megfelelően alkalmazni tudja a szakvélemény adásakor.

4.2.3. A szakértő felé intézett kérdések jelentősége

„Jól kérdezni annyi, mint sokat tudni”- állítja egy régi magyar közmondás. A kérdések megfelelő feltételéhez valóban szükség van némi előzetes tudásra. A büntetőperben a szakértő felé kérdést intézni mind a feleknek, mind pedig a bíróságnak van lehetősége, hiszen a kérdezés joga alapvető, az ügy előre vitele és megismerés céljából gyakorolt jog, míg a bíróság számára a tényállás teljes és valóságnak megfelelő vizsgálatához szükséges joga, és kötelezettsége.

A szakértő felé intézett kérdések azonban a szajoli eset tárgyalása során jelezték azt, hogy mind az ügyész, mind pedig a bíróság tagjai, a vasúti szabályokat és műszaki megoldásokat nem ismerték, kérdéseik inkább hasonlóak voltak egy közúti baleset, vagy egy

⁵² Ugyanis ekkor még a vasúti áruszállítás elterjedtsége miatt sokkal több fizikai (például rakodó) dolgozó volt jelen olyan állomáson, ahol tolatási műveletek zajlottak.

⁵³ Ennek szemléltetésére megint csak alkalmas példa, hogy a szakértő felróható magatartásnak tartja a kocsirendező, és a tolatásvezető részéről azt, hogy nem tudták, hogy mikor érkezik a gyorsvonat, és ezért mikor szabályszerű a tolatás. Amennyiben abból a fikcióból indulunk ki, hogy a vonatok percre pontosan mindig a menetrend szerint érkeznek, még akkor is elvárhatatlan azoktól a dolgozóktól, akiknél egy (valószínűleg a szakértő által nem ismert) vasúti szabály szerint, sem menetrend, sem óra nem lehetett.

vasúti átjáróban a gépjárművezető által történő szabálysértés miatt bekövetkezett baleset szakértőjének feltett kérdésekhez.

Az egyik ilyen „mintakérdés” az volt, hogy a mozdonyvezető miután a váltó helytelen állását észlel(het)te, megtett-e mindent a baleset elkerülése érdekében? A szakértő helyesen, és már-már szatirikus válaszában kifejtette, hogy egy 400 tonnás szerelvényt 112 km/h sebességről 40 km/h sebességre csökkenteni 30 méter megtétele során igencsak lehetetlen feladat lenne, még legszabályosabban, és leghatékonyabban eljáró mozdonyvezető számára is.

Sajnálatos volt az a tény is, hogy azok az eljárási szereplők, akik igazán értettek a vasúti gyakorlathoz, vagyis a vádlottak, az eljárás egész ideje alatt passzívak voltak⁵⁴, kérdést a szakértőhöz sem intéztek, amely lehetséges, hogy kihatott a büntetési tételükre.

A büntetőeljárás elméleti kérdéseinek a szintjére emelve a problémát, ismét megmutatkozik a korábban felvetett probléma, ezúttal más színezetben. Ha különleges szakértelemmel rendelkező szakértő meghallgatása válik szükségessé, akkor a kérdésfeltétel jogát hatékonyan az eljárás szereplői nem tudják gyakorolni, hiszen ehhez legalább olyan alapismeretek szükségesek, amelyek megszerzése sem a bírótól, sem pedig az ügyésztől nem várható (a rájuk nehezedő ügyteher miatt, az ilyen irányú önképzésre nincsen lehetőség), de még egy nem szakjogi védőtől sem.

⁵⁴ Az akkori tudósítások alapján a hallgatásukat a lelki/érzelmi megtörés indokolta, a nagyszámú áldozattal járó baleset miatti büntudatuk okán.

5. De lege ferenda javaslatok, és elképzelések

A tragédia utáni büntetőeljárások tanulsága az, hogy a szakértői bizonyítás nem csodaszer, és még inkább nem egy önmagától működő automatizmus, amely alkalmas arra, hogy bizonyos kérdések megválaszolását a bíróról áthárítsa egy másik személyre. A szakértőnek a feladata az „ideális” eljárásban az, hogy a bírót segítse, bizonyos az eljárás során alkalmazandó jog által felvetett kérdések tisztánlátásában. Ideális eset persze nincs, de ki lehet küszöbölni azokat a problémákat, amelyek miatt vagy a szakértő személye alkalmatlan a feladatra, vagy pedig az bíró, illetve az ügyész nem képes a szakvéleményt helyesen értelmezni, és arra szakszerűen reflektálni.

5.1. A bírók, és ügyészek ismereteinek fejlesztése

A bíróság, és az ügyészség szervezeteinek a feladata a Be., illetve a vonatkozó szaktörvények alapján, hogy a büntetőeljárásba jogilag felkészült, és ítélet meghozatalára, vagy a közvád képviselésére alkalmas személyeket delegáljon. Jelenleg a felkészültség ismérve az adott személy jogi ismeretei és tapasztalatai, nem pedig az ügy szempontjából lényeges nem jogi jellegű szaktudás, hiszen alapvető elv, hogy a szakkérdést a szakértő dönti el. Ez a szemlélet azonban jogszabályok módosításával megváltoztatható.

A közlekedési bűncselekményekkel kapcsolatos speciális ismeretek szükségességének a gondolta először természetesen nem ebben a dolgozatban született meg. Az 1950-es években a járásbíróságokon létrejöttek ún. közlekedési tanácsok, amelyeknek tagjai ideális esetben⁵⁵ egy szakbíró, valamint a közlekedés területéről érkezett népi ülnökök voltak, így egy akkori vasúti baleset tárgyalásán előfordulhatott, hogy a szakbíró két oldalán, egy mozdonyvezető, és egy forgalmi szolgálattevő foglalt helyet, amely az ítélet szakmai alátámasztottságához jelentősen hozzájárult. A jogintézmény ilyen formában megszűnt, de a közlekedési bűncselekményekre, illetve a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetéses bűncselekményekre mind a korábbi, mind pedig a mostani Be. egészen 2011. február 28.-ig⁵⁶ kizárólagos illetékességi okot alapított, amely szerint a törvényszék helyén működő helyi

⁵⁵ Fontos kihangsúlyozni, hogy a nem ideális esetben a bíró maga is a közlekedésből érkezett személy volt, akit nem jogi egyetem elvégzése, hanem az 50-es évek jellemző népi bíróképzés elvégzése jogosított fel az ítélezésre. Természetesen az ilyen ítéletekkel szemben a jogi ismeretek hiánya miatt fűzhet fenntartást az utókor.

⁵⁶ Az egyes törvényeknek a bíróságok hatékony működését és a bírósági eljárások gyorsítását szolgáló módosításáról szóló 2010. évi CLXXXIII. törvény 124.§ által került ki az illetékességi ok a Be.-ből

bíróság az illetékes az ilyen bűncselekmények elvbírálásakor.⁵⁷ A törvény miniszteri indoklása szerint, az ilyen bűncselekmények megítélésekor már nem szükséges különleges szakismeret, mivel a gazdasági és technikai fejlődés hatására mára már általánosan elvárható a KRESZ ismerete. Az érveléssel némileg egyet lehet érteni, azonban valójában a változtatás oka, az indoklásban szintén kifejtésre került ügyelosztás egyenletessé tétele, és az eljárások gyorsítása. Az ilyen ügyek bármely bíróságon való elbírálásának lehetősége azonban (az indoklással összhangban állítva), olyan bírók által is tárgyalhatóvá tett közlekedési bűncselekményeket, akik soha nem is rendelkeztek gépjárművezetői engedéllyel.

Úgy vélem, hogy a jogalkotási tendenciát meg kell fordítani, az ilyen bűncselekményeket ismételten speciális bíróságon, vagy legalábbis speciális tanács által tárgyalandóvá kell tenni, különösképpen a vasúti, légi, esetleg a vízi közlekedési baleseteket, hiszen ezek elbírálása már nem oldható meg az „általánosan elvárható KRESZ ismeret” alapján csupán. Az ilyen szakbírók képzésének pedig része kell lennie, a megfelelő közlekedési szakismeretek megszerzése is.

Ugyanezen megfontolások megfelelően alkalmazhatóak lehetnek az ügyészségre is.

5.2. A szakértők kizártsági akadályainak elhárítása

Amennyiben egy szakkérdés elbírálása annyira különleges szakértelmet igényel, hogy az ilyen szakértők kizárólag egy bizonyos gazdasági szegmensben, rosszabb esetben egy gazdasági társaságnál találhatók meg, akkor fennáll annak a veszélye, hogy a bíróság vagy nem tud megfelelő szakértőt kirendelni, vagy pedig kirendeli az elméletileg nem teljesen független szakértőt.⁵⁸

A vasúti szakértés helyzete, az utóbbi évek vasúti liberalizációjával sem javult, hiszen a Magyarországon most már jelentős számban működő magánvasút-társaságok a kis méretük miatt nem tudnak megfelelően képzett gyakorlati szakembert kiállítani a szakértői feladatok ellátására, míg a Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút szakembereinek közreműködése egyrészt a MÁV-val való átfedések, másrészt pedig a két vállalat konkurens jellege miatt is aggályos lenne.

⁵⁷ Budapesten a PKKB

⁵⁸ Mind a mai napig, ilyen szakértők látják el vasúti szakértési feladatokat, azonban egy hasonló tragédia megint a szajoli esethez hasonló helyzetet eredményezne

A jogalkotó számára két lehetséges megoldás vázolható fel. Az egyik ilyen megoldás, hogy a kérdéses szakterületeken legyen független szakértőképzés, amely alkalmas arra, hogy bizonyos idő múlva legyen az igazságszolgáltatás számára elérhető valóban független szakértő. A jogalkotótól persze a kérdés többoldalú meggondolása és megvitatás szükséges, lévén hogy ez a megoldás jelentős költségekkel jár, valamint nem eredményez azonnali eredményeket. Vasúti szempontból támadható a vasúti szakértők ilyen jellegű képzése azért is, mert nehézségbe ütközne a megfelelő gyakorlati ismeretek megszerzése, és főképp szinten tartása, azonban véleményem szerint nem lehetetlen.

A másik lehetséges irány, hogy az ilyen különleges esetben, külföldi szakértő igénybevételére adjon lehetőséget a jog. Vasúti szempontból ez egy külföldi vasúttársaság megfelelő szakemberét jelentené, amely kizárná a konkurencia miatti aggályokat a kirendelés esetén. Nehézségbe ütközne az iratok és szabályzatok fordítása, és a tolmács biztosítása, azonban a megfelelő segítség megadásával valószínűsíthető, hogy a külföldi vasúti szakértő a vasúti szabályokat, és talán a gyakorlatot is, hamarabb meg tudná érteni, mint a magyar, de nem gyakorlati szakember.

A helyzet megváltoztatása időszerű, hiszen véleményem szerint egészen addig, míg a vasúti közlekedésben az automatizáltság át nem veszi teljesen az emberi munkavégzés helyét, addig emberi hibák miatt balesetek be fognak következni. Egy ilyen baleset kivizsgálása viszont még akkor is komoly szakmai feladatot igényel, ha adott esetben még csak személyi sérülés sem történik. Egy hasonló jövőbeli katasztrófába belegondolni pedig, bár igen pesszimista képzetnek tűnik, sajnos közelebb állhat a realitáshoz, mint gondolnánk...⁵⁹

⁵⁹ Csak az elmúlt 5 évben 4 vasúti veszélyeztetés is történt. A veszélyeztetés a balesetet közvetlenül megelőző olyan állapot, amely csak a körülmények szerencsés összejátszása következtében nem vált balesetté. Ilyen volt a 2011-es Aszód-Turai, a 2013-as Kelenföld-Hárosi, a 2013-as Vác-Verőcei, illetve a 2014-es Dunakeszi veszélyeztetés

6. Befejezés

A szerencsétlenség óta immáron majdnem 20 év eltelt. A baleset emléke, és az ekkor szerzett lelki sérülések a túlélőkben, szemtanúkban, árvákban, és özvegyekben nem halványult. A bűnösök a büntetésüket letöltötték, Sz. Ferenc váltókezelő később a szóbeszéd szerint kegyelemmel⁶⁰ hamarabb szabadult is. A MÁV az eset óta, nemcsak a keletkezett károkat javította ki, hanem felszerelte az állomást olyan biztonsági rendszerrel, amely alkalmas arra, hogy megelőzzön egy hasonló tragédiát. 1996. június 26-án emlékművet avattak a 31 áldozat tiszteletére.

A baleset bebizonyította, hogy még a napjaink technológiájára épülő világában is mennyit számít az, hogy emberek hibáznak. Úgy vélem, hogy bebizonyítottam azt a tézist, hogy minden ilyen tragédiát szerencsétlen lépések láncolata indít meg, amelyet egy-egy ponton elvágva megelőzhető lett volna a szerencsétlenség. Ez azonban a műszaki, és pszichológiai tudományok feladata. A jogászokra, még ennél nehezebb, és embert próbáló felelősség hárul, ugyanis a már bekövetkezett események büntetőjogilag korrekt, és objektív elbírálása alighanem nehezebb feladat. Seneca mondta azt, hogy „A jó bíró elítéli, nem pedig gyűlöli azt, amit helytelenít”. Alig cáfolható meg az, hogy a büntetőjog emberi zsinórmértékének kellene lenni ennek a szabálynak, ugyanis akkor vesszük mi jogászok a legnagyobb erőszakot Iustitián, ha saját, vagy mások felháborodásából kiindulva hozunk ítéletet bíróként, vádolunk valakit ügyészként, illetve védőként nem teszünk meg mindet a védelme érdekében.

⁶⁰ Egy a váltókezelőt ismerő személy elbeszélése alapján, ennek ellenőrzésére hivatalos adatot nem találtam.

Felhasznált források

1. Erdei Árpád: Tény és jog a szakvéleményben, Közgazdasági és jogi könyvkiadó, Budapest, 1987.
2. Jóvér Balázs: ETCS- Az egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer, MÁV Baross Gábor Oktatási Központ, Budapest, 2006.
3. Mezei Annamária: A terhelt vallomásának szerepe a büntetőeljárásban, DE-ÁJK, Debrecen, 2012.
4. Székely János: A szakértő szerepe és felelőssége a büntető eljárásban Közgazdasági és jogi könyvkiadó, Budapest, 1959.
5. Székely János: Szakértők az igazságszolgáltatásban, Közgazdasági és jogi könyvkiadó, Budapest, 1967.
6. Tremmel Flórián: Bizonyítékok a büntetőeljárásban, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs 2006.
7. Dr. Viski László: Közlekedési büntetőjog, Közgazdasági és jogi könyvkiadó, Budapest 1974.
8. A MÁV Dokumentációs Központ és Könyvtár archívumának 1994-1996. között keletkezett dokumentum apparátusa (különleges engedéllyel belső kutatásra megtekintve)
9. A Szajoli Vasúti Baleset, (MÁV oktatási film) rendezte: Rozsnyai Aladár, KÖZDOK közlekedési filmstúdió 1995.
10. A MÁV Rt. F.1, illetve F2. utasításai (a baleset pillanata szerinti időállapotban)
11. MÁV KAPELLA pályakapacitás elosztó rendszere (MÁV Intranetről elérve)
12. Hivatalos Menetrend 1993-1994. Magyar Államvasutak Rt. Vezérigazgatósága Forgalmi Szakigazgatóság Menetrendi Osztálya, Budapest, 1993.
13. Stépán Balázs: Céhmorál a vasúton IN: Magyar Hírlap, 1995. január 17.
14. Szabó A. János: A MÁV-elnök a Vasútbiztonságról, Magyar Hírlap 1994. december 5.
15. MÁV hivatalos közlemény IN: Magyar Hírlap, 1995. január 16.

16. A KSH évi statisztikai jelentései (megtekintve 2014. április 1.)
http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_odme003.html
17. Közlekedési balesetek 2012, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2013
18. Krzysztof Zajaczkowski ábrája a váltó működéséről, és részeiről, Asper Gábor fordításában
19. A büntető törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény (1994. december 2-ai hatállyal)
20. A büntetőeljárásról szóló 1973. évi I. törvény (az adott eljárásjogi cselekmények megfelelő hatállyal)
21. A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény
22. Az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló 2005. évi XLVII. törvény
23. Az egyes törvényeknek a bíróságok hatékony működését és a bírósági eljárások gyorsítását szolgáló módosításáról szóló 2010. évi CLXXXIII. törvény, illetve a hozzáfűzött miniszteri indokolás
24. A bűnügyek rendőrségi nyomozásáról szóló 40/1987 BM utasítás
25. A nyomozás törvényessége feletti felügyeletről és a nyomozás befejezése utáni ügyészi feladatokról szóló 7/1989. Legfőbb ügyészi utasítás