



V D S z S z S z o l i d a r i t á s

1146 Budapest, Thököly út 172.

Telefon: (1) 351-11-11

Fax: (1) 344-67-70

dr. Nemeskéri Kutlán Endre
munkajogi vezető

ikt: 114/2018

MÁV Zrt.
Könyves Kálmán krt. 54-60
Budapest
1087

Tisztelt Vezető Úr! Kedves Endre!

Figyelemmel a 2016-ban történt újszászi balesettel kapcsolatban született Kbsz zárójelentés és a MÁV Zrt. által készített vizsgálati jelentés közt feszülő ellentmondásra, a vizsgálat során tapasztaltakra, arra, hogy a Biztonsági Főigazgatóság felől intézett kérdéseinkre nem kapunk választ, valamint arra, hogy ez ügyben is kezdeményezett és 2018.05.25-én megtartott konzultáción - kifejezett kérésünk ellenére - a Vasútbiztonsági Főigazgatóság nem képviseltette magát, szükségesnek ítéljük a rendkívüli VÉT összehívását.

A VÉT ülés általunk indítványozott napirendje a fentiekben soroltak megtárgyalása, illetve a MÁV-START Zrt. munkavállalói ellen, az egyre nagyobb számú agresszív támadások megelőzésére a Biztonsági Főigazgatóság által tett, vagy tervezett intézkedésekről való tájékoztatás, vita.

Tisztelettel kérek, hogy az ülésre a BIF oly személyének megjelenését igyekezzél elősegíteni, aki az MT-ben előírt konzultációs kritériumoknak megfelel.

Az ülésen megválaszolásra szánt kérdéseket mellékelem.

A rendkívüli VÉT helyszínére és időpontjára várjuk szíves javaslatodat.

Budapest, 2018. május 31.

Üdvözlettel:

Bárány Balázs Péter
alelnök



1. BIFTVB budapesti szervezet által tartott 2016.09.14-i értekezlet résztvevői miért nem írtak alá jelenléti ívet?
2. Fentiek tükrében a biztonsági értekezleteken résztvevők mi okból írnak utólag jelenléti ívet és töltik ki az e-mail címüket és telefonszámukat tartalmazó rubrikákat?
3. A 2016.09.14-i emlékeztetőt miért csak a vizsgálatot vezető írta alá?
4. Mi a kétségtelen bizonyíték arra, hogy 2016.09.14-i emlékeztetőben említett tárgyaláson a néhai Hosszú Lajos jelen volt, ott nyilatkozott, ha igen, milyen tartalmú nyilatkozatot tett, illetve átadott-e bárkinek bármit?
5. A BIFTVB budapesti szervezet vezetése miért kutakodott Kondor Balázs szolnoki csomóponti főnöknek a KBSz-nél 2018.06.06-i megjelenések miéértjére választ keresve?
6. A BIF tisztában van-e azzal, hogy kizárólag az általuk a nyomozóhatóságnak elküldött vizsgálati anyagban foglaltak alapján gyanúsította meg a rendőrség két tagtársunkat? (Mivel említett anyagban nevesítetten a baleset bekövetkezéséért kizárólag a forgalmi szolgálattevőt és a váltókezelőt nevezték meg.)
7. A baleset idején a forgalmi szolgálattevővel egy szolgálati helyiségben tartózkodó külsős forgalmi szolgálattevőt a BIF miért nem hallgatta meg, hiszen ő egyértelműen tudott volna nyilatkozni a forgalmi szolgálattevőnek a baleset idején végzett tevékenységéről?
8. A TEB-nél és a pályafenntartásnál foglalkoztatottak közül a balesettel kapcsolatban kiket hallgattak meg?
9. A Felügyelő Bizottság (FB) döntése ellenére Farkas Zoltánnak miért tiltotta meg Kertész Ottó, hogy a hangrögzítő berendezésen hallható, a balesettel összefüggésbe hozható felvételt az FB, így a VDSzSz Szolidaritás képviselője is megkapja?
10. A 2018.04.04-i FB-ülésen elhangzottaknak megfelelően a BIF részéről mikor szolgálnak erkölcsi elégtétellel a „jóvoltukból” ártatlanul meghurcolt vasutasoknak?
11. A BIF miért nem kezdeményezte a nyomozóhatóságnál a jelentése alapján indított büntetőeljárás bűncselekmény hiányában történő megszüntetését?
12. A BIF mikor kér elnézést tagtársainktól a történetekért; biztosítják-e őket arról, hogy a jövőben másképpen lesz?
13. A BIF milyen tanulságot és elvárható személyi konzekvenciákat kíván levonni és milyen intézkedéseket szándékozik foganatosítani?
14. A BIF-nél a történetek miatt ki érez lelkiismeret-furdalást, és van-e valaki, aki a történetekért szégyelli magát?
15. A BIF irányába megcsappant bizalmat mi módon gondolja a BIF vezetése legalább részben visszaszerezni?
16. Az ártatlan munkatársak védelme során felmerült költségeket a BIF óhajtja-e megtéríteni? Ha esetleg nem, akkor mi okból?
17. Kondor Balázs és a munkatársai írásbeli véleménye a balesettel kapcsolatban miért nem került a rendőrségnek első alkalommal küldött jelentésbe, vagy legalább a mellékletébe?
18. Farkas Zoltán miért tudakolta olyan nagy vehemenciával, hogy miként került a rendőrség birtokába a fentiekben említett vélemény?
19. Miért nem volt jelen a KBSz 2018.03.06-i - előre is időben meghirdetett - megbeszélésén a vasútbiztonság vezetője, illetve a BIF budapesti szervezet vezetője?
(A vasútbiztonság vezetője azért, hogy elmagyarázza miért nem adott észrevételt a KBSz előzetes anyagához a 60 nap alatt, a BIFTVB budapesti vezetője pedig azért, hogy a megbeszélés előtti napon beadott észrevételeit indokolja, és a feltenni szándékozott kérdésekre válaszoljon?)
20. Ha halaszthatatlan és előre nem látott ok miatt maradtak távol, a BIF főigazgatója miért nem gondoskodott helyettesítésükről, vagy miért nem kötelezte őket - akár a szabadságuk megszakításával is - a jelenlétre? (Elvégre két vasutas munkavállaló büntetőeljárásának kimenetele forgott kockán.)
21. Miért nem küldte meg a VDSzSz Szolidaritás képviselőjének kifejezett írásbeli kérésére sem a BIF budapesti szervezet 2018.03.05-én a KBSz-hez e-mailben megküldött anyagát?
22. Mi hátráltatta a BIF-et abban, hogy az inkriminált anyag a KBSz által felhívott 60 napos határidő utolsó napja előtt elkészüljön, és a MÁV Zrt. nevében a KBSz-hez benyújtsák?
23. A KBSz 2018.03.06-i ülésén a BIF jelenlévő képviselője, továbbá az Újszász állomás szakmai és munkáltatási felügyeletét ellátó szolnoki csomóponti főnök (Kondor Balázs) nem kifogásolta a zárójelentés tervezetében foglaltakat. Ezt nehéz nem egyetértésként értelmezni, de vajon a BIF miért nem tekinti annak?

24. A BIF milyen kétséget kizáró módon tudja bizonyítani, hogy a 2016.09.13-án kelt „Szakmai vélemény” készítője és aláírója a néhai Hosszú Lajos? (Különös figyelemmel arra, hogy szegény Hosszú Lajos a vizsgálat időtartama alatt elhunyt, így jó emlékének megőrzése a BIF-nek is feladata. Álláspontunk szerint a rendelkezésre álló iratok alapján nem biztos, hogy ő az említett irat készítője és aláírója.)
25. Miért nem szerepelnek a 2016.08.22 és 2016.08.29-én kelt műszaki szakvélemények (mindkettő - számunkra kétségtelenül - néhai Hosszú Lajos TEB műszaki szakértő munkája) a vizsgálati jelentésben?
26. A BIF miért csak pótlólag, rendőrségi felhívásra 2017.08.15-én csatolta a vizsgálati anyaghoz?
27. A BIF szándékozik-e hamis vád és mentőkörülmény elhallgatásának alapos gyanúja okán büntetőfeljelentést tenni?
28. Mi a biztosíték arra, hogy a BIF eddigi valamint jövőbeni vizsgálatait nem befolyásolták, befolyásolják koncepciók hatásai? (Csak remélni merjük, hogy nem ezért övezi titkolózás a vizsgálati anyagokat.)
29. Miért nem javasolta a BIF feljelentést, például az AWT vasúttársaság 2016. decemberi jákó-nagybajomi és a 2017. augusztusi bükkösi, a vasúti közlekedés biztonságát közvetlenül, mitöbb: kirívó módon veszélyeztető eseményei miatt, akkor amikor a BVU számára ezt kifejezetten előírja.
30. Várható-e, hogy a BIF által havonta kiadott baleseti tájékoztató a jövőben bővített tartalommal, az okozati összefüggésekre rávilágítva jelenik meg annak érdekében, hogy a történt események korrekt leírásából az ok és okozati összefüggések feltárásából az érdeklődők a megfelelő és szükséges tanulságokat levonva, a munkájuk során azokat felhasználva csökkentsék a baleseti veszélyek kockázatát?
31. Miért nem tett a KBSZ által meghatározott határidőn belül a MÁV Zrt. sem ellentmondó, sem igenlő észrevételt a zárójelentés tervezetre - annak ellenére, hogy az ügyben a MÁV Zrt. Vasútbiztonsági Főigazgatóságának (BIF) vezetése többször konzultált a MÁV Zrt. BIFTVB budapest vezetőjével?
32. A BIFTVB budapest milyen megfontolásból és kinek az engedélyével nyújtotta be a KBSZ által tartott záró értekezlet előtti napon az ún. különvéleményt?
33. A másnapi záróértekezleten a BIFTVB budapest miért nem képviseltette magát?
34. Miért nem ismerte el a MÁV Zrt. hivatalos álláspontjának a BIFTVB budapest „különvéleményét”?
35. Később a BIFTVB budapest miért vonta vissza „különvéleményét”?
36. Miért nem nyújtotta be a MÁV Zrt. a rendelkezésére álló határidőn belül a BIF által készített észrevételt?
37. Miért nem küldték el a Felügyelő Bizottság részére a fentiekben említett iratokat?
38. Miért nem vette figyelembe a BIF illetve a BIFTVB budapest a 2017. június 22-i Biztonsági Testület ülésén az ügyvel kapcsolatos felszólalást és kiosztott anyagokat?
39. Miért nem reagált a BIFTVB budapest Kondor Balázs szolnoki csomóponti főnök újszászi vizsgálati anyagra vonatkozó jelentésében foglaltakra?
40. A BIFTVB budapest vezetőjének 2017. júliusában írt rendőrségi megkereséséből - a MÁV Zrt. állításával ellentétben - az olvasható ki, hogy az ügybeni büntetőeljárás a MÁV Zrt. feljelentése alapján indult. Mi az ellentmondás oka?
41. Mi célból igyekezett a BIFTVB budapesti szervezete bizonyíthatatlan elemekből összerakott útra terelni az ügyet és vétkeseket jelölni meg vétkesként?
42. A KBSZ zárójelentését illetve a nyomozóhatóság határozatát követően a BIF és a Jogi Igazgatóság milyen intézkedéseket fogantatosított, illetve tervez végrehajtani a koncepciók ügyben?
43. A BIF hajlandó-e bocsánatot kérni a két ártatlanul meghurcoltatott vasutat?
44. A MÁV Zrt. átvállalja-e az ügyvédi költségeket, ha nem, akkor miért nem?
45. A vizsgálatok tükrében a BIF szerint mi okozta a siklást, és ki/kik felelősek a balesetért, ill. az állomási biztosítóberendezés vasúti közlekedést veszélyeztető állapotáért, különös figyelemmel néhai Hosszú Lajos 2016.08.22-én és 2016.08.26-án kelt szakvéleményeiben foglaltakra, amelyekben a KBSZ zárójelentésében írottakkal azonos körülményekre vezette vissza a siklást?
46. Miért nem vezettek be sebességkorlátozást Újszász vasútállomás kitérőin a KBSZ zárójelentésében tett megállapításokra tekintettel?
47. Miért nem intézkedett a BIF főigazgatója és a BIFTVB budapest igazgatója a részükre 2017.11.01-én és 2017.11.08-án írt levelek nyomán?
48. Hogyan használhatták fel “kétséges” szakmai véleményt az eljárás során?
49. Miért akartak az állomási biztosítóberendezés gyatra voltának leplezése érdekében két ártatlan vasutat feláldozni?