

Egy rendkívüli esemény tanulságai

A büntetés-végrehajtás mindennapos tennivalója (többek között) a fogvatartottak különböző okok miatti szállítása. A feladat nagyságát jelzi, hogy amíg 1990-ben 39 245 személyt szállítottunk, addig ez a szám 1991-ben már meghaladta az ötvenezret. Szállítási naponként ez megközelítőleg ezer ember mozgatásával jár. Ilyen sok fogvatartott utaztatása nagy figyelmet igényel a szállítás irányítóitól és végrehajtóitól egyaránt.

Az országos parancsnok általános helyettese lassan egy évtizede, az 1984. évi 0152. számú intézkedésével útmutatót adott ki az egységes — biztonságos — végrehajtás érdekében. Ebben minden szolgálati ágnak előírta azokat a tennivalókat, amelyek a biztonságos szállításhoz szükségesek. Nézzük, miként valósul meg mindez az intézetekben.

A szállítás előkészítése

Az igazgatási szolgálat összeállítja a szállítási rendelkezést, amelyben megjelöli, kit, hová és milyen célból szállítanak. Ezt az érintett szolgálati ágaknak átadja, ahol elvégzik az anyagi-pénzügyi-egészségügyi jellegű feladatokat. Az igazgatási anyagok elkészülte után kiállítják a fogvatartott átadásáról-átvételéről szóló elismervényt, amelyben feltüntetik az érték-letét csomagokat, valamint a biztonságos szállításhoz szükséges rendelkezéseket (bilincselés, veszélyesség, őrzési fokozat).

Ezt követően a szállítást megelőző utolsó munkanapon történik a konkrét előkészítés. Az őrparancsnok és a szállítóór jelenlétében a szállítandók részére kijelölt zárkat kiüritik, berendezési tárgyait átvizsgálják. Alapos motozás után a szállítás napjáig ide kerül a fogvatartott. A szállítóórság *szállítási tervet* kap, amely tartalmazza a legfontosabb teendőket. Melléklete az elkülönítési és biztonsági szabályok szerint elkészített *ülésrend*, amely meghatározza a fogvatartottak helyét a járműben. A szállítás napján az őrparancsnok eligazítása és ellenőrzése után kezdődik a feladat legnehezebb és legtöbb figyelmet igénylő része. Ha a motozás, a személyi adatok egyeztetése és a bilincselés rendben megtörtént, akkor a körleten összegyűjtött fogvatartottakat az ülésrend szerint elhelyezik a járműben, ahol ettől kezdve a szállítóórnak kell a legváratlanabb helyzetekben is helytállniuk, a rájuk bízott 35-40 ember sorsáért ők felelősek függetlenül attól, milyenek az időjárási és közlekedési viszonyok.

Hibák — sorozatban

Mint közismert, 1991. november 18-án a Debreceni Bv. Intézet szállítójárművéből két „különösen veszélyes” minősítésű fogvatartott — Budapesten — megszökött. E napon a Debreceni Bv. Intézetben a szokásos rend szerint készítették elő a szállítást.

A gépkocsi vezetője ellenőrizte a cseregépjármű műszaki állapotát. Az intézet autóbuszát ugyanis — javításra — a KEI műszaki bázisára vitték. A cserejárművel az előző három úton semmi gond nem volt, de URH-rádióval nem rendelkezett. A gépkocsivezető mindent rendben talált, a jármű kész volt az indulásra.

A szállítmány parancsnoka és a szállítóór a körleten készítette elő a szállítást. Az őr egyeztette az adatokat, és sorba állította a fogvatartottakat. Előre azokat, akiket az ülésrend és az igazgatási anyag szerint bilincselni kellett. A szállítmány parancsnoka az első két személyt szabályosan megbilincselte, a másik kilencet azonban nem. A szállítóór nem kifogásolta ennek elmaradását. A fogvatartottakat 5 fős csoportokban indították a buszhoz, és az őr utasításának megfelelően folyamatosan előlről töltötték fel az ülőhelyeket.

Az őrparancsnok a bilincselés végrehajtását nem ellenőrizte. Az ellenőrzési naplóba azonban beírta a szállítás előkészítésének és a bilincselésnek az ellenőrzését. Reggel hatkor a gépkocsivezető indított: a szállítmány 21 fogvatartottal és 2 őrrel elindult Budapestre.

Az úton a fogvatartottak eleinte csendesen viselkedtek. Szolnokon a szállítmány parancsnoka jelentéstételre beküldte a szállítóórt az intézetbe. Az előirt egészségügyi-műszaki pihenőt azonban nem tartották meg. A jármű az intézet előtt várakozott. Később a fogvatartottak — tudva, hogy a Budapesti Fegyház és Börtönig már nem állnak meg — ülőhelyükről felkeltek, máshová ültek, énekeltek, a lakott területen pedig előretódultak az első rácsokhoz, hogy kinézhesenek.

A busz időközben Budapestre ért, és a X. kerületi Maglódi útról az Újhegyi útra kanyarodva akarta megközelíteni a Budapesti Fegyház és Börtön gépjármű-bejárati kapuját. A Maglódi úton haladva az „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” táblához érkezett, s ott megállt. Forgalmi okok miatt az Újhegyi útra nem tudott rákanyarodni. A fogvatartottak ezt a pillanatot használták ki a szökésre. A busz hátsó vészkijáratának bajonettzárát elfordították, a tető szellőzőnyílása így nyithatóvá vált. A felszerelt 10 milliméter sűrűségű hatszögletű — nem kimerevített — vasanyagból készült rácsot félretolták és a hátsó elválasztó rácsot felhasználva a busz tetejére jutottak. Innen, az álló buszról leugorva Vecsés irányában eltűntek.

Az egyik fogvatartott jelezte a szökést

A szállítmány parancsnoka ekkor — az ott haladó járművet leállítva a szökevények nyomába eredt. A gépkocsivezető és a szállítóór eközben a járművet biztosította. Az üldözés azonban nem járt eredménnyel, ezért a szállítmány parancsnoka úgy döntött, hogy behajtanak a Budapesti Fegyház és Börtönbe. Ekkor jelentették az eseményt.

A kereszteződéshez érkezett járművet látta a Budapesti Fegyház és Börtön munkáltató öre, aki a „B” objektum Maglódi úti oldalán munkát végeztetett. Arra lett figyelmes, hogy az utcán két alak fut. Sejtette, hogy valami rendkívüli esemény történt, ezért rádióon hívta a „B” objektum ügyeletét. Választ nem kapott, de az „A” objektum ügyeletese vette az adást, és válaszolt. A biztonsági osztály vezetője a rendelkezésre álló erővel (9 őrrel és 2 kutyával) a szökevények üldözésére indult. Az őrparancsnok

TAPASZTALATCSERE



A szállítás „veszélyes üzem”

értesítette a rendőrséget és segítséget kért. Jelentést tett az intézet megbízott parancsnokának, aki az intézetben lévő állománynak riadót rendelt el.

Közvetlen környezetre érvényes zárási riadótervet az intézet korábban nem dolgozott ki, ezért hirtelenjében a rendelkezésre álló erőt először a közeli erdő zárására és átkutatására vezényelték. A 9 óra 10 perckor történt szökést követően körülbelül négy óra múlva sikerült a rendőri erőket összevonni és a kerületekben a zárási pontokat meghatározni. A zárás és kutatás 16³⁰-ig nem vezetett eredményre. A fogvatartottak jelenleg is szökésben vannak, illetve az egyiket azóta már elfogták.

Hogyan történhetett?

Az esemény utólagos vizsgálatakor rendkívül sok mulasztást tapasztaltunk, amelyek egyenként is hozzájárulhattak volna rendkívüli esemény bekövetkezéséhez. Így együtt azonban szemléletesen példázzák: sok esetben azért nem következik be rendkívüli esemény, mert azt a fogvatartottak maguk sem akarják.

A szállításokat évek óta rendszeresen ellenőrizzük. A parancsnokság biztonsági osztályának főelőadói az ellenőrzések tapasztalatairól folyamatosan tájékoztatták az intézeteket. A szabályozásról elmondhatjuk, hogy a 0152/1984 számú OPÁH-intézkedés már nem mindenben felel meg a kor követelményeinek, de ha az érintettek pontosan betartották volna az abban foglaltakat, az esemény bizonyára nem következik be.

Mulasztások sorozata vezetett a rendkívüli eseményhez, ezért másoknak is tanulságos lehet, ha a legfontosabb hibákra rávilágítunk.

1. *Az intézet saját busza elromlott, ezért cserebuszt kaptak*, amelyben nem volt URH-rádió. Rácsozata a szellőzőnyílásokra nem a Biztonsági Szabályzat előírásai szerinti 15x15 cm-es méretben készült.

2. *A fogvatartottakat elindulás előtt nem motozták meg*, a bilincselési előírásokat nem hajtották végre, illetve a végrehajtást nem ellenőrizték. Az ülésrendet nem tartották be. Ezek a hiányosságok egyértelműen a szállítóórség mulasztásai. A vizsgálatkor egyértelművé vált, hogy e mulasztások azért következtek be, mert az örök „rutinból” dolgoztak. Jogsabályi ismeretük ellenőrzése sincs kialakítva. A továbbképzéseken az örök szállításra történő felkészítése nem eléggé alapos.

3. *A motozáskor más veszélyforrások is adódnak*, annak ellenére, hogy a fogvatartottakat a szállítózárkába helyezés előtt tüzetesen megmotozzák. Így biztonságra veszélyes eszközök a zárkába nem kerülhetnének, hiszen az elítéltek csak azokat a tárgyakat vihetik magukkal, amelyeket az intézet parancsnoka engedélyez. A szállítmány elindulása előtt e tárgyak egy részét a letéttel együtt a busz csomagterébe helyezik. Ha a motozás felületes vagy célszerűtlen, következményével az úton kell számolni. A buszokban például tilos a dohányzás. A szállítóórség azonban kényelmi szempontok miatt — a szállítás előtt — a fogvatartottaktól a cigarettát és a tüzgyújtásra alkalmas eszközöket nem veszi el, nem zárja el. A fogvatartottakat eligazítják ugyan, hogy a járműben nem szabad dohányozni, de ha valaki mégis rágyújt, menet közben nem

tudják megakadályozni, mert a rácsokat nem nyithatják ki. Így gyakori jelenség, hogy az utasok rágyújtanak, ha pedig füst van, szellőztetni szükséges.

4. *A szállítási terveket intézetenként eltérően készítik el.* Évek óta visszatérően gond, hogy a szállítóorségeket általános, konkrétumokat nélkülöző iránymutatással és információkkal látják el, így aztán váratlan esemény bekövetkezésekor szakszerűtlenül intézkednek. A szállítási tervek jelentési rovata nem tartalmazza a szállításkor történt események felsorolását. Így a szükséges intézkedésre (felismerés híján) csak az események bekövetkezésekor kerül(het) sor.

E konkrét eset tapasztalatai is azt mutatják, évek óta egyre nehezebb menet közben megakadályozni, hogy a fogvatartottak elhagyják a helyüket, ne hangoskodjanak, az örök tevékenységét ne láthassák. Kérdés ugyanígy: mi fontosabb, az-e, hogy a fogvatartott ne lásson ki a buszból, vagy az, hogy őket ne láthassák? Az információk hiánya miatt törvényszerűen a megoldások is elmaradnak, és a hibák (mint esetünkben) halmozottan jelentkeznek.

5. *A legfontosabb tanulság mindenképpen az, hogy a szállítás folyamata (mint a közlekedés és a bévés feladatok hangsúlyozott formája) — veszélyes üzem, tehát minden ismeret, elemzés és ellenőrzés egyetlen (ám megkerülhetetlen) célt szolgál: biztonságos körülményeket kell teremteni az elindulástól a megérkezésig.* Különösen igaz ez napjainkban, amikor a szakmánkat (is) érintő változások újragondolják velünk napi gyakorlatunk szinte minden elemét. Miért lenne ez másként a szállításnál? E konkrét eset elemzésével sem kívántunk egyebet: jelezni, feltárni a veszélyforrásokat. Azért, hogy a jövőben elkerülhetők legyenek.

Surányi Lajos

Áprilistól a nyilvános terjesztésű

BÖRITŐN

ÚJSÁG

A HETI HÍRADÓ JOGUTÓDJA *

a büntetés-végrehajtás intézeteiben és intézményeiben
kedvezményesen előfizethető

23