



Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa
6.Kbf.37/2024/9.

A Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa mint másodfokú bíróság Budapesten, a 2025. január 17. napján megtartott nyilvános ülésen meghozta a következő

í t é l e t e t:

A légi közlekedés gondatlanságból elkövetett halált okozó veszélyeztetésének vétsége miatt terhelt1 őrnagy vádlott ellen indított büntetőügyben a Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsa 2024. március 26. napján kihirdetett 42.Kb.70/2022/64-I. számú ítéletét megváltoztatja.

terhelt1 őrnagy vádlottat az ellene a Btk. 233. § (1) bekezdésébe ütköző, a (2) bekezdés c) pontja és a (3) bekezdése szerint minősülő légi közlekedés gondatlanságból elkövetett halált okozó veszélyeztetésének vétsége miatt emelt vád alól felmenti.

Az eljárás során felmerült 287.498 (kettőszáznyolcvanhétezer-négyszázkilencvennyolc) forint büntügyi költséget az állam viseli.

Egyebekben az elsőfokú bíróság ítéletét – a lefoglalás megszüntetése és az adathordozók iratok között történő kezelése tekintetében – helybenhagyja.

Az ítélet ellen a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség a kézbesítéstől számított 8 (nyolc) napon belül fellebbezést jelenthet be.

I n d o k o l á s

[1] A 2024. március 26. napján kihirdetett 42.Kb.70/2022/64-I. számú ítéletével terhelt1 őrnagy vádlottat bűnösnek mondta ki a Btk. 233. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés c) pontja és (3) bekezdése szerint minősülő légi közlekedés gondatlanságból elkövetett halált okozó veszélyeztetésének vétségében, ezért 8 hónap fogház fokozatú szabadságvesztésre ítélte. A szabadságvesztés végrehajtását 2 évi próbaidőre felfüggesztette, és úgy rendelkezett, hogy a vádlott, végrehajtás esetén, a szabadságvesztés büntetés fele

részének kitöltését követően bocsátható feltételes szabadságra. terheltl őrnagy vádlottat előzetesen mentesítette a büntetett előélethez fűződő hátrányos következmények alól. Az elsőfokú bíróság az eljárás során lefoglalt hang- és videófelvevételeket tartalmazó adathordozóknak a lefoglalását megszüntette és az iratok között történő kezelését rendelte el, valamint kötelezte a vádlottat az ügyben felmerült 287.798 Ft bünyügyi költség megfizetésére.

[2] A tárgyaláson az ügyész fellebbezést jelentett be a vádlott terhére súlyosabb büntetés kiszabása céljából, mely fellebbezés kizárólag a légi jármű vezetésétől határozott ideig való eltiltásra irányult, egyebekben a kiszabott büntetést elfogadta. A vádlott és védője felmentés érdekében jelentettek be fellebbezést.

[3] Az ügyész előterjesztette fellebbezése írásbeli indokolását, amelyben kifejtette azon álláspontját, hogy az elsőfokú bíróság által hivatkozott időmúlás, a vádlott kifogástalan előélete és más személyeknek az okfolyamat során bekövetkezett mulasztása ellenére sem mellőzhető terheltlvárnyik őrnaggyal szemben a légi jármű vezetésétől történő eltiltás alkalmazása. Hivatkozása szerint a vádlott a mentés során többszörös mulasztást követett el, mert nem tájékozódott a mentés megkezdése előtt a fán tartózkodó sértett és a földön lévő személyek helyzetéről, az erdő állapotáról, nem szerzett információt arról, hogy a földön van-e a légi mentéshez értő személy, melynek hiányában pedig arról kellett volna gondoskodnia, hogy a hajózó legénység tagjai közül valaki a földön tartózkodva, vele rádióösszeköttetésben segítse a mentést. A halálos eredményen túlmenően a vádlott cselekményével más személyek testi épségét is veszélyeztette, akik közül egynek nyolc napon belül gyógyuló sérülése is keletkezett. Minderre figyelemmel az ügyész indítványozta az elsőfokú bíróság ítéletének megváltoztatását és a vádlottal szemben légi jármű vezetésére vonatkozó járművezetéstől eltiltás büntetés kiszabását is. Ezen túlmenően indítványozta, hogy a másodfokú bíróság mellőzze, és enyhítő körülményként se értékelje azon elsőfokú bíróság megállapítását, mely szerint az okfolyamat során mások, így tanú3 tűzoltó őrmester, tanú4 tűzoltó főtörzsőrmester és tanú5 tűzoltó főtörzsőrmester mulasztása is megvalósult, mert ez a megállapítás nem áll összefüggésben a vádlottnak a jelen eljárásban vizsgált cselekményével és felelősségével.

[4] A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség a BF.307/2024/4. számú átiratában az ügyészi fellebbezést kiegészítéssel tartotta fenn, míg a védelmi fellebbezéseket nem tartotta alaposnak. Átiratában rögzítette, hogy az elsőfokú bíróság perrendszerű eljárásában ügyfelderítési kötelezettségét teljesítette, a releváns bizonyítékokat megvizsgálta, azokat értékelte, és a vádlott védekezésével szemben állapította meg a történeti tényállást. Álláspontja szerint azonban ez a tényállás a Be. 592. § (2) bekezdés a) és c) pontjai szerint részben megalapozatlan, mely megalapozatlanság a Be. 593. § (1) bekezdés a) pontja alapján orvosolható, és így az ítélet felülbírálatra alkalmassá válik. Indítványozta az elsőfokú ítélet 6. bekezdésének kiegészítését azzal, hogy a katonai forgószárnyas légi jármű azonosítást szolgáló hadrendi oldalszáma 3304. Indítványozta továbbá a történeti tényállás 12. és 13. pontjában foglaltak, valamint a hozzájuk fűzött indokolás mellőzését, mert azok a Be. 6. §-ában meghatározott alapelv, a vádhoz kötöttség sérelmével kerültek rögzítésre. Álláspontja szerint a 12. és 13. pontokban rögzített tényállás részek nem illeszthetőek a tetтарыnyosság keretei közé, mivel nem a megvádolt személy cselekvőségének, szabályszegésének és azok következményeinek releváns elemeit írják le, és nem is szolgálnak a vádlott büntetőjogi felelőssége megállapításának alapjául. Ezen túlmenően a másodfokú ügyészség indítványozta

a vádlott személyi körülményeinek pontosítását azzal, hogy a jelenlegi nettó havi illetménye 1.987.000 forint.

[5] Érvelése szerint az elsőfokú katonai tanács indokolási kötelezettségét teljesítette, okszerű következtetést vont a vádlott elkövetéskori tudattartalmára, bűnösségére, és törvényesen minősítette a vád tárgyává tett közlekedési bűncselekményt. Osztotta az elsőbíróságnak az ítélet 30-35. oldalakon kifejtett azon jogi álláspontját, mely szerint a vádlott normatív szabályozó hatálya alá tartozó légi kutató szolgálata során, a légi járművet vezető személyként – gépparancsnokként – megvalósított légi közlekedési szabályt sértő magatartása következtében mások életét és testi épségét közvetlen veszélynek tette ki, mely magatartás a védett jogtárgyat – a légi közlekedés rendjét, biztonságát – sértve a társadalomra veszélyes volt, a vád tárgyává tett szabályszegései és következményei a Btk. 4. § (1) és (2) bekezdésében meghatározott bűncselekményi fogalom valamennyi törvényi kritériumát magában foglalja, így azt közlekedési bűncselekményként kellett értékelni. A fellebbviteli főügyészség álláspontja szerint a vádlottnak és védőjének a rögzített történeti tényállást támadó, tényállási elem hiányában a vádlott bűnösségét vitató és felmentését bűncselekmény hiányában kezdeményező fellebbezései nem foghatnak helyt. A másodfokú ügyészség álláspontja szerint az elsőfokú bíróság a vádlottnál jelentkező lehetséges bűnösségi körülményeket megvizsgálta, azonban az enyhítő körülmények köréből a bevetés közbeni elkövetésre utalást mellőzni kell, mivel vezényelt szolgálatának alaprendeltetése a légi kutatótevékenység végrehajtása volt. Ugyanakkor javára indítványozta értékelni eddigi katonai szolgálata során kapott elismeréseit és fenyítetlen voltát. Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság indokolatlanul alkalmazta a büntetési mérték meghatározásakor a Btk. 82. § (2) bekezdés d) pontjában írtakat. A bűncselekményt a törvény egytől öt évig terjedő szabadságvesztéssel rendeli büntetni, és a katonai tanács által kiszabott 8 hónapi szabadságvesztési tartam azonban eltúlzottan enyhe, nem feleltethető meg a halálos eredménnyel végződő és további sérülést is okozott szabályszegő vádlotti magatartás valós tárgyi súlyának. Álláspontja szerint a vádlottal szemben a törvényi büntetési tételkeret minimumát meghaladó szabadságvesztés kiszabása indokolt, míg a szabadságvesztés próbaidőre történő felfüggesztésének kétéves időtartama, valamint az előzetes mentesítés alkalmazása méltányos rendelkezéseknek tekinthetők. A fellebbviteli főügyészség álláspontja szerint a speciálprevenció maradéktalan elérése végett, a halálos eredményű kettős szabályszegésre is figyelemmel a vádlottal szemben a Btk. 55. § (1) bekezdés a) pontjára és (3) bekezdésére, valamint 56. § (3) bekezdésére alapított légi járművezetéstől eltiltás büntetés kiszabása is szükséges a szabadságvesztési tartamhoz arányosítva.

[6] Az előzőek alapján a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség arra tett indítványt, hogy a másodfokú bíróság a Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsának ítélete törvényi tényállását egészítse ki, a 12. és 13. pontokat a hozzá fűzött indokolással mellőzze, továbbá a vádlott illetményének összegét pontosítsa, majd a bűnösségi körülmények korrigálása után az elsőfokú ítéletet a Be. 606. § (1) bekezdése alapján változtassa meg, melynek keretében a vádlottal szemben a Btk. 82. § (2) bekezdés d) pontjának alkalmazása mellőzésével szabjon ki felemelt tartamú – végrehajtásában próbaidőre felfüggesztett – szabadságvesztést, valamint a Btk. 55. § (1) bekezdés a) pontjára és (3) bekezdésére, valamint 56. § (3) bekezdésére alapított légi járművezetéstől eltiltás büntetést is. Egyebekben az elsőfokú ítélet helybenhagyására tett indítványt.

[7] A védő a Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsánál előterjesztette fellebbezése írásbeli indokolását, melyben indítványozta, hogy a másodfokú bíróság a Be. 592. § (2) bekezdés d) pontjára figyelemmel állapítsa meg, hogy az elsőfokú ítélet részben megalapozatlan, mivel az elsőfokú bíróság a megállapított tényekből további tényre helytelenül következtetett. Ezért indítványozta, hogy a másodfokú bíróság az elsőfokú ítéletet a Be. 593. § (1) bekezdés b) pontjára figyelemmel, a Be. 604. § (1) bekezdés b) pontja alapján változtassa meg és a Be. 566. § (1) bekezdés a) pontja alapján – mivel a cselekmény nem bűncselekmény – a vádlottat mentse fel. A védő beadványában kifejtette, hogy az elsőfokú bíróság ítéletének részbeni megalapozatlansága a másodfokú eljárás keretei között kiküszöbölhető. Álláspontja szerint a törvényszék a releváns tényekre vonatkozó bizonyítást lefolytatta, és az értékelést elvégezte, azonban helytelen ténybeli következtetést vont le, mert a vádlott ténylegesen semmilyen légi közlekedési szabályt nem sértett meg, körütekintően járt el a mentés során, mulasztás még gondatlanság szintjén sem terheli. A védő kiemelte, hogy az elsőfokú tárgyaláson eljáró ügyész hangsúlyozottan kizárólag azért jelentett be fellebbezést a vádlott terhére, hogy vele szemben légi jármű vezetésétől határozott időtartamra történő eltiltás is kiszabásra kerüljön, és az összes többi rendelkezést, tehát a tényállást is, tudomásul vette. A Be. 583. és 584. §-aiban írtakra hivatkozva fejtette ki, hogy a vonatkozó rendelkezések kategorikusan kizárják a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség átiratában megjelent történeti tényállást érintő indítványt. Hivatkozása szerint az elsőfokú ítélet szóbeli indokolása és a később írásba foglalt ítélet szó szerint megegyezően rögzíti a tényállást, és a jelenlévő ügyész ennek ismeretében és tudatában terjesztette elő a fellebbezést. Utalt azonban a védő arra is, hogy az elsőfokú bíróság helyesen járt el, amikor a tényállásba a mentésben eljáró egyéb személyek cselekményét is beemelte mert azok hatással voltak a vádlott mentési tevékenységére, azzal ok-okozati összefüggésben álltak.

[8] A védői álláspont szerint tévedett az elsőfokú bíróság, amikor azt a következtetést vonta le, hogy a vádlott nem tanúsított tőle elvárható körütekintést, és a jogszabályi és belső szabályi rendelkezésekkel ellentétesen hajtotta végre a kutató-mentő feladatot. Az elsőfokú ítélet megsértett rendelkezésként utalt a szakutasítás 53. pontjára, amely azonban nem tartalmaz olyan rendelkezést, hogy a helikoptervezető parancsnok köteles felvenni a bajba jutott személlyel a kapcsolatot. Az 53., valamint a 227. és 228. pontok azt rögzítik, hogy a mentésre kijelölt személyeket tájékoztatni kell a helikopter közelében végzett mozgás útvonaláról, valamint repülés közben a teher fülke belsejében történő mozgás szabályairól. Tehát a rendelkezés a mentésre kijelölt személyek tájékoztatását írja elő, nem pedig a bajba jutott személlyel történő egyeztetést. A védői álláspont szerint az elsőfokú bíróság helytelenül vonta le azt a következtetést, hogy a 3/2006. HM rendelet 12. § d) és e) pontjaiban írt rendelkezések általánosan alkalmazandóak, így a csörlő használata nélküli mentésre is vonatkoznak. Ezek a rendelkezések ugyanis kizárólag a csörlőzésre irányadóak. Eszerint a csörlőkötelet a felszínen tartózkodó személyektől olyan távolságra szabad leengedni, amely kizárja azok veszélyeztetését az elektronikusan feltöltődött csörlő kötéltől való áramütés vagy a forgószárny által keltette légáram által. A vádlott által végrehajtani tervezett művelet azonban csupán egy alpin kötélnek a sértetthez való leeresztésére vonatkozott. Az alpin kötél pedig nem fémből készült sodrony, és nincs a géphez rögzítve. Kifejtette továbbá, hogy a HM rendelet 12. § e) pontja a kiképzés alatt álló személyek esetén végrehajtott feladatok során, gyakorló jelleggel alkalmazandó. A vádlottra tehát a vád tárgyát képező cselekmény során csak a repülési magasságra vonatkozó előírások voltak irányadóak.

A vádirati tényállásban az ügyészség hivatkozott az európai uniós szabályokra, az ún. SERA rendeletre, amelyet azonban az elsőfokú bíróság nem szerepeltetett az ítéleti tényállásban. A védő szerint azonban a SERA rendelet 3101. pontja a polgári célú légi közlekedésre és légimentésre vonatkozik, melyet az egyéb érdekelt⁸ végez, ami nem azonos a légi kutatómentő szolgáltatással, amelyet a katonai légügyi hatóság felügyelete mellett végeznek.

[9] Ezen túlmenően a védő kifejtette, hogy védenca a tőle elvárható körütekintést nem mulasztotta el. Indokai szerint a vádlott felvette a kapcsolatot a mentés végrehajtásért felelős helyszín parancsnokkal, felvitte a helikopterrel a levegőbe, azért, hogy a mentéshez szükséges minden információ birtokába kerüljön. A rádióösszeköttetést a vádlott kérte, és a vonal mindvégig használható volt. A vádlott a gépszemélyzettel történt egyeztetés után repülés biztonsági szempontok miatt veszélyesnek ítélte a csörlözéssel történő mentést és az alpin kötéllel való mentésre való felkérést. Ezt követően a vádlott egyeztetett a személyzettel az alpin kötél leengedéséről, amely feladatot végrehajthatónak találtak. Ezt megelőzően azonban próba berepüléseket is végrehajtottak, melyek alkalmával semmilyen veszélyére vonatkozó jelzés a földről nem érkezett. A kárhelyszín parancsnok és maga a sértett sem ítélték veszélyesnek az alpin kötél leengedését. A vádlott mindent megtett tanú¹⁵ biztonságos mentése érdekében. A földön tartózkodó személyek eltérően ítélték meg a gépereszkedés ideje alatt a fák kilengését. A rádiókapcsolat mindvégig fennállt a kárhelyszín parancsnok és a helikopter között, de veszélyjelzés nem történt. Ezen körülményekre figyelemmel a vádlottat gondatlanság sem terhelhette. Erre figyelemmel a védő indokoltan tartotta a történeti tényállás kiegészítését azzal, hogy a földön tartózkodó, mentésben részt vett személyek egyike sem jelezte, a kárhelyszín parancsnoknak a mentés végrehajtásának veszélyes voltát, holott arra lehetőségük volt. A kifejtettek figyelemmel a védő arra tett indítványt, hogy a másodfokú bíróság az elsőfokú ítéletet változtassa meg és állapítsa meg, hogy a vádlott cselekménye nem bűncselekmény, ezért őt mentse fel.

[10] A védő beadványa utolsó részében kifejtette, hogy védenca bűnösségének megállapítása esetén sem indokolt súlyosabb szabadságvesztés büntetés és légi járművezetéstől eltiltás kiszabása. Ennek kapcsán utalt arra, hogy a vád megalapozottságának elfogadása esetén is a kiszabott büntetés a vádlott személyével és a megállapítható enyhítő körülményekkel arányban áll. Az első fokon eljáró ügyész sem látta szükségét súlyosabb szabadságvesztés büntetés kiszabásának. Utalt arra, hogy az elsőfokú bíróság részletesen felsorolta az enyhítő körülményeket, míg súlyosító körülményt sem a bíróság, sem az ügyészség nem rótt a vádlott terhére. Az enyhítő körülmények kiegészítését indítványozta azzal, hogy a vádlott több mint harminc dicséretben részesült és fenytve nem volt. Indítványozta figyelembe venni, hogy védenca sohasem került összeütközésbe a törvénnyel. A légi jármű vezetésétől történő eltiltás vonatkozásában a védő kifejtette, hogy a vádlott közlekedési előélete kifogástalan, a cselekmény óta, tehát több mint négy éve folyamatosan ellátja a kutatási mentési tevékenységet, a járművezetési engedély a munkájához elengedhetetlen, ezért méltánytalan lenne vele szemben ezen büntetés kiszabása, ami a büntetési célokra túlmutatna.

[11] A sértett jogutódjának jogi képviselője eljuttatta a Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsához az elsőfokú ítélettel kapcsolatos észrevételeit. Ebben kifejtette, hogy a másodfokú eljárásban az ítélet felülbírlata a Be. 590. § (2) bekezdése alapján az elsőfokú bíróság

ítéletének a bűncselekmény minősítésére vonatkozó rendelkezésére is kiterjed, amelynek megváltoztatása indokolt. A vádlott cselekménye a képviselő álláspontja szerint a Btk. 233. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés c) pontja szerint minősülő légi közlekedés halált okozó veszélyeztetése büntetnének minősül és a vádlottal szemben a megváltoztatott minősítésnek megfelelő súlyosabb büntetés kiszabása indokolt. A jogi képviselő kifejtette, hogy annak ellenére, hogy az ügyészség az elsőfokú bíróság által megállapított jogi minősítést nem kifogásolta, csak a büntetés kiszabása tekintetében jelentett be fellebbezést, a másodfokú eljárásában a vádlott a terhére bejelentett fellebbezés miatt megnyílt a bűncselekmény minősítése felülbírálatának lehetősége. A bűncselekmény alapesetének az eredménye a veszélyhelyzet létrejötte, melyhez elegendő az is, hogy az élet, testi épség távolabbi veszélyeztetése valósuljon meg. A Btk. 233. § (2) bekezdés c) pontja szerinti minősített eset akkor állapítható meg, ha a légi közlekedés szabályainak megszegésével megvalósított veszélyeztető magatartással okozati összefüggésben valamely személy halála következik be. Az alaptényállás megvalósulásához szükséges veszélyhelyzet már az első berepülési kísérlet során létrejött, mely a második berepülés során a konkrét sértő eredmény bekövetkezéséhez vezetett. A jogi képviselő a beadványában idézett tanúvallomások által, valamint a helyszínen mobiltelefonokkal készült videófelvevételek alapján azt látta bizonyítottnak, hogy a vádlott a légi közlekedés szabályainak megsértésével veszélyhelyzetet idézett elő azáltal, hogy a berepülés végrehajtásával olyan turbulenciát okozott, amellyel veszélyeztette a sértett és a mentésben részt vevő földön tartózkodó személyek életét, testi épségét. Megállapíthatónak látta, hogy a halálos eredményhez vezető okfolyamatot a vádlott légi közlekedési szabályokkal ellentétes, veszélyeztető magatartása által indult el, mert a mentési művelet során egyre közelebb került a sértetthez, mellyel olyan mértékű turbulens légáramlatot keltett a helikopter rotor lapátjaival, ami a faágak letörésével, majd a fán lévő siklóernyő belobbanásával járt. A sértett halálát tehát egy olyan veszélyhelyzet idézte elő, amely a közlekedési szituációkhoz viszonyítva huzamosabb ideig állt fenn. A jogi képviselő álláspontja szerint a légi közlekedés veszélyeztetésének szándékos alakzata valósult meg, mert az elkövető szándékosan szegte meg a rá vonatkozó közlekedési szabályt és a szándéka kiterjedt a veszélyhelyzet létrehozására is. Álláspontja szerint a jelen ügyben a vádlott tekintetében az eshetőleges szándék állapítható meg, mert az elkövető előre látta az eredmény bekövetkezésének valószínűségét vagy reális lehetőségét és annak bekövetkezésébe belenyugodott. A jogi képviselő a bírósági határozatokban megjelent eseti döntésekre hivatkozott. Idézett továbbá a balesetet megelőzően, valamint az azzal egyidejűleg a helikopteren tartózkodó személyek között történt beszélgetésből, melyből azt a következtetést vonta le, hogy a vádlott tisztában volt azzal, hogy a turbulencia miatt nem hajtható végre biztonságosan a művelet. Ezért utasította el, hogy kollégáját csörlő kötéllel leengedje, ugyanakkor belenyugodott abba, hogy a turbulenciával járó szituációban a véletlenre bízza a sértett sorsát. Tisztában volt a vádlott azzal is, hogy tanú15 nincs életveszélyben, tehát nem volt szükségszerű a művelet végrehajtása, továbbá lett volna lehetősége arra, hogy konzultáljon a sértettel vagy a földön tartózkodó mentésben résztvevő személyekkel. Kifogásolta, hogy a vádlott nem tette meg a szükséges intézkedéseket a mentés biztonságos lebonyolítása érdekében, azokat a sértettre terhelte, abban a tekintetben is, hogy nem győződött meg róla, hogy ki csatolta-e magát a beülőből. Tisztában volt azzal is a vádlott, hogy légáramlatok okán a mentés nem hajtható végre biztonságosan. A jogi képviselő álláspontja szerint az elsőfokú bíróság a cselekmény minősítése során összemosta a légi közlekedés szándékos veszélyeztetése alapesetének, valamint a minősített esetének eredményét, ugyanis az eshetőleges szándék hiányára vonatkozó következtetését helytelenül a sértő eredmény vonatkozásában vonta le ahelyett, hogy az eshetőleges szándék fennforgására vonatkozó következtetését a veszélyhelyzet bekövetkezése, mint alapeseti eredmény vonatkozásában tette volna meg. Erre figyelemmel a veszélyeztető eredmény bekövetkeztével

kapcsolatban a vádlott eshetőleges szándéka állt fenn, a halálos eredmény vonatkozásában pedig tudatos gondatlanság terheli. Álláspontja szerint tehát a vádlott cselekménye a Btk. 233. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés c) pontja szerint minősülő légi közlekedés halált okozó veszélyeztetése büntetnének minősül. Az általa kifejtettek alapján a jogi képviselő a büntetés megváltoztatását is indokoltnak látta azzal, hogy kizárólag a legsúlyosabb büntetési nem végrehajtandó alakzata jöhet szóba. Kifogásolta, hogy az elsőfokú bíróság elmulasztotta figyelembe venni a súlyosító körülményeket, így a vádlott vezető beosztását, azt, hogy alapvető jelentőségű szabályokat, durva módon szegett meg, hogy a veszélyhelyzet huzamosabb ideig fennállt, és ennek során több személy élete és testi épsége is veszélybe került. Erre figyelemmel a katonai tanács tévesen mellőzte a járművezetéstől eltiltás alkalmazását.

[12] A védő a nyilvános ülésen megtartott perbeszédében az elsőfokú ítélet ellen bejelentett fellebbezését az írásbeli indokolásban írtakkal egyezően tartotta fenn és védenccselekmény hiányában történő felmentésére tett indítványt.

[13] A sértetti jogutód jogi képviselője felszólalásában az írásbeli észrevételekben foglalt álláspontját tartotta fenn. Megerősítette, hogy a vádlott magatartásával a terhére rótt büncselekmény szándékos alakzatát valósította meg, amely miatt a kiszabott büntetést súlyosítani kell, és nem mellőzhető vele szemben a járművezetéstől eltiltás.

[14] A vádlott az utolsó szó jogán röviden foglalkozott a szakmai életútjával, majd előadta, hogy a baleset bekövetkezése óta több mint 230 órát töltött a levegőben, kb. 86 hét szolgálatot teljesített. Kitért arra, hogy megítélése szerint a civil élete és katonai pályafutása is példamutató, hogy mindkét gyermeke katona, akik szintén repülnek, hogy 58 éves, és 39 éve repül a egyéb érdekeltő keretein belül. Meggyőződése szerint semmi olyan földi és légi szabálytalanságot nem követett el, amely miatt felelősségre lehetett volna vonni. Életútja során csak dicséreteket kapott. Utalt arra, hogy még két éve van a nyugdíjba vonulásig, melyet szeretne eseménymentesen kitölteni. Úgy nyilatkozott, hogy számára a repülés maga az élet.

[15] A Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanács a Be. 590. § (1) és (2) bekezdései alapján teljeskörűen felülbírált az elsőfokú ítéletet. Ez kiterjedt az elsőfokú eljárásban az eljárási szabályok betartására, a tényállás megállapítására, a levont jogi következtetésekre is.

[16] A másodfokú katonai tanács eljárási szabálysértést nem észlelt, arra a felek sem hivatkoztak. Az elsőfokú katonai tanács az előkészítő ülését követően, amelyen a vádlott nem ismerte el a bűnösségét, az eljárást tárgyaláson folytatta, aminek során a perrendi szabályokat mindenben betartotta. A terhelt és a tanúk kioktatás is törvényes volt.

[17] Az ítéleti tényállás megállapítása vonatkozásában szükséges rögzíteni, hogy az elsőfokú bíróság széleskörű bizonyítást folytatott le. Ítélete [19]-[36] bekezdéseiben a bizonyítékokat számba vette, ezeket megvizsgálta. A [37] bekezdésben pedig a bizonyítékokat az 1/-től az 50/ pontig értékelte, egyesével és egymással összevetve. Majd az elsőfokú bíróság az ítélete [38] bekezdésében levonta azt a következtetést, miszerint a vádlott bűnösségét mindenben alátámasztották az általa megvizsgált bizonyítékok.

[18] A főbb bizonyítékokat áttekintve megállapítható, hogy a vádlott a nyomozás során nem tett vallomást, azonban a tárgyaláson érdemi védekezést terjesztett elő. Arra hivatkozott, hogy ő a légi közlekedés szabályait nem szegte meg, kellő gondossággal járt el. A próba berepülés során számára az derült ki, hogy a felszínre veszélyt nem jelent a forgószárny keltette légörvény, és a földről sem jelezték felé, hogy bármiféle veszélyt észlelnének.

[19] A helyszínen jelenlévők is meghallgatásra kerültek, többek között tanú1, a sértett barátja, valamint tanú2 tűzoltó őrnagy kárhelyszínparancsnok, de további jelenlévő tűzoltók, a rendőrség, a mentőegység helyszínen jelen volt tagjai, a további sértett és a helikopter személyzete is. Az elsőfokú bíróság továbbá okirati bizonyítékokat is a bizonyítás részévé tett, a sértettek vonatkozásában keletkezett orvosi dokumentációt, a hangfelvételt, videofelvételeket, valamint bizonyítási kísérletre és helyszíni tárgyalásra is sor került.

[20] Szintén a bizonyítás anyagát képezte a egyéb érdekelt13 végzése és jegyzőkönyve, mivel a büntetőeljárást egy államigazgatási eljárás is megelőzte.

[21] A másodfokú bíróság álláspontja szerint az elsőfokú bíróság ítélete részben megalapozatlan, mert részben hiányos, részben pedig az elsőfokú bíróság tényből további tényre helytelenül következtetett. Tehát a Be. 592. § (2) bekezdésének a) és d) pontjában írt megalapozatlansági okok állapíthatók meg.

[22] A hiányosságok egy része az ügy eldöntése szempontjából nem bír relevanciával, azonban ezen pontosítások is indokoltak. Az elsőfokú bíróság által lefolytatott bizonyítás eredménye, a megvizsgált okirati bizonyítékok alapján és helyes következtetés útján a másodfokú bíróság a Be. 593. § (1) bekezdés a) pontja alapján a megalapozatlanságot az alábbiak szerint küszöböli ki.

[23] Az ítéltábla egyetértett a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség azon indítványával, miszerint a beazonosítás érdekében szükséges az ügyben érintett légi jármű hadrendi oldalszámának rögzítése, amely az iratok alapján megállapítható. Eszerint a helikopter a 3304 hadrendi oldalszámmal rendelkezik.

[24] Az ítélet vádlottra vonatkozó személyi részében pedig azt szükséges rögzíteni, hogy a havi nettó illetménye 1.987.000 forint.

[25] A másodfokú katonai tanács álláspontja szerint a tényállás további részei is pontosításra szorulnak.

[26] A másodfokú bíróság a tényállás [10] bekezdésének azt a részét mellőzi, ami a vádlott által megszegett szabályokra vonatkozik. Ezek a szabályok az MI-8 Helikopter Harckiképzési Szakutasítás 53. pontjában és a 3/2006. HM rendelet 12. §-ának d) és e) pontjaiban írt szabályok. A másodfokú bíróság e körben egyetértett a védő által előterjesztettekkel, pusztán a szövegek nyelvtani értelmezése útján megállapítható, hogy a felhívott szabályok nem vonatkoztathatók a vádlott cselekményére. Az 53., a 227. és 228. pont akként rendelkezik, hogy a mentésre kijelölt személyeket tájékoztatni kell. A mentésre kijelölt személyt az elsőfokú bíróság tévesen azonosította a bajba jutott sértettel és ez alapján szintén tévesen róta fel azt a vádlottnak, hogy a sértettel nem vette fel a kapcsolatot. A vonatkozó szabály egyszerű nyelvtani értelmezéséből megállapítható, hogy a vádlottnak nem tanúként kellett felvenni a kapcsolatot, hanem a mentésre kijelölt személyekkel. Sérült személlyel szemben történő mentés során ez nem is lenne elvárható.

[27] Az elsőfokú bíróság a 3/2006. HM rendelet 12. § d) és e) pontjainak megsértését is felróta a vádlottnak. Azonban jelen büntetőügyben nem a jogszabályban szabályozott helyzetről van szó, hiszen a vádban írt tényállás szerint nem csörlővel történő mentés történt. Fáról történő mentést kíséreltek meg oly módon, hogy egy alpin kötelet juttattak le, amely segítségével a bajbajutott maga kísérelhet meg lejutni. Erre nevesített szabályt nem lehet találni, ilyen nem állt rendelkezésére az eljáró bíróságnak.

[28] Az ítéleti tényállás tartalmazza, hogy éppen a vádlott intézkedése alapján történt meg a közvetlen rádiókapcsolat létrehozása a földön tartózkodókkal. Tehát nem lehet megállapítani, hogy a földön lévő felelős személlyel ne történt volna meg a kapcsolatfelvétel. A másodfokú bíróság álláspontja szerint az elsőfokú bíróság által felhívott szabályok be nem tartását nem lehet felróni a vádlottnak, így mellőzni kellett a tényállásból.

[29] Az ítéltábla azt előrebocsátja, hogy ~~azzal~~ nem értett egyet azzal a védői állásponttal, hogy jelen esetben semmilyen szabály ne lenne vonatkoztatható a vádban írt repülési tevékenységre. Még ha nincsenek is konkrét, az adott harcjárműre, az adott feladat végrehajtására írt szabályok, a gondossági kötelek irányadók, amelyek a légi közlekedésre egyébként vonatkoztathatók. A légi közlekedésben részt vevőnek a személy- és vagyonbiztonság szem előtt tartásával kell eljárni, így kell a tevékenységet végrehajtani. Az ítéltábla vizsgálta, hogy ezeket az általános köteleket, előírásokat, elvárásokat a vádlott a tevékenysége során betartotta-e. A másodfokú bíróság álláspontja szerint a kellő

gondossággal és körültekintéssel járt el, ezért a másodfokú tanács mellőzte az ítélet [17] bekezdésében megállapítottakat, ami arról szól, hogy a vádlott nem a tőle elvárható körültekintést tanúsította és így okozott halálos és 8 napon belül gyógyuló sérülést.

[30] A másodfokú bíróság álláspontja szerint megállapítható, hogy a vádlott az adott körülményekhez mérten körültekintően járt el, amit alátámasztanak a rendelkezésre álló bizonyítékok. Azt tényként az elsőfokú bíróság is meg tudta állapítani az általa lefolytatott bizonyítás során, hogy maga a vádlott is észlelte a tevékenység bonyolult voltát, ezzel összefüggésben konzultált a helikopter személyzetével, továbbá ellentmondott a repülésirányításnak a tekintetben, hogy csörlőzéssel, vagy alpin köteles módszerrel hajtsa végre a mentést, mivel azt veszélyesnek ítélte meg. Amikor felvetődött, hogy a sértett saját erővel le tudna jutni a fáról, ha ledobnak neki egy alpin kötelet, akkor az ismételt konzultációt követően a vádlott nem tartotta veszélyesnek az alpin kötél leengedését, mivel ebben az esetben a kötél nincs rögzítve a helikopterhez. A próbaberepülés során nem kapott tájékoztatást a földöt tartózkodóktól arról, hogy a rotorszél milyen következménnyel jár a felszínen. Az elsőfokú bíróság észlelte a tanúk vallomásaiban felfedezhető ellentmondásokat, ezért maga is meg kívánt győződni arról, hogy a helikopterről mi az, ami látható, ezért a tárgyalási szakban bizonyítási kísérletre is került sor. Ennek során megállapíthatóvá vált, hogy magáról a helikopter fedélzetéről nem voltak észlelhetők azok a körülmények, amiket a földön tartózkodók észleltek. Tehát a másodfokú bíróság a tényállást e tekintetben is módosítja, nem róta azt a vádlott terhére, hogy nem a kellő körültekintéssel járt el. Ki kell egészíteni a tényállás [14] bekezdésében írtakat még azzal, hogy a feladat végrehajtásakor a számára előírt minimális magassági határt betartotta, a mentési művelet végrehajtásakor (MH Állami Légügyi Főosztály mint katonai légügyi hatóság 8232-82/2020/4. végzés 33. old.). Így a tényállás már mentes a Be. 592. § (2) bekezdésében foglalt hiányosságoktól, így azt az ítéltábla elfogadta felülbírálata alapjául.

[31] A másodfokú tanács álláspontja szerint a tényállásban mindazon körülményeket rögzíteni kell, amik relevánsak voltak a mentés végrehajtásában, így nem mellőzhető azoknak a magatartásoknak a rögzítése sem. Minden olyan körülményt, ami jelentőséggel bír a büntetőjogi felelősség eldöntése, a bűnösségi körülmények szempontjából, számba kell venni, ezért az ügyészség ezek mellőzésére vonatkozó indítványát az ítéltábla nem tartotta alaposnak.

[32] A vádlott felmentése érdekében előterjesztett fellebbezés alapos.

[33] A másodfokú bíróság álláspontja szerint tévedett az elsőfokú bíróság, amikor az általa lefolytatott bizonyítási eljárás adatai alapján a vádlott bűnösségét megállapította.

[34] A vád tárgyává tett bűncselekményt az követi el, aki a légi közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti. A (3) bekezdés pedig ezen bűncselekmény gondatlan alakzatát rendeli büntetni. A másodfokú

bíróság is áttekintette a bűncselekmény törvényi tényállási elemeit és nem értett egyet azzal az állásponttal, amit a sértetti jogutód képviselője kifejtett, miszerint a bűncselekmény tárgyi oldala teljes lenne. Az ítéltábla véleménye szerint ugyanis nem állapítható meg a vádlott részéről elkövetett szabályszegés, ami az adott bűncselekmény során a veszélyhelyzetet előidézte, tehát olyan szabály megszegése, aminek következtében a veszélyhelyzet létrejött. Amellett, hogy nem állapítható meg konkrét szabály megszegése a vádlott részéről, az sem róható fel neki, hogy az általános kötelmeket, a vagyon- és személybiztonság szem előtt tartására vonatkozó kötelmet megszegte volna. A másodfokú bíróság álláspontja szerint nincs olyan szabályszegés, ami a terhére lenne róható. Szabályszegés hiányában nincs felróhatóság sem, így a vádlott bűnössége sem merülhet fel, sem annak gondatlan, sem szándékos alakzata.

[35] Mindennek nem mond ellent az a körülmény, amire a sértetti jogutód képviselője is utalt, hogy a személyzet és a vádlott közötti beszélgetésben felmerült a veszélyhelyzet lehetséges előállása. A másodfokú bíróság álláspontja szerint éppen a gondosságra vonatkozó kötelmek betartására utal az, hogy ebben a rögzített beszélgetésben a helikopter fedélzeten tartózkodók felidéztek egy korábbi esetet és arra jutottak, hogy nem szabad annyira megközelíteni a mentendő személyt, hogy a rotorszél befújja az ágak közé. Ezen imént említett beszélgetés során hangzott az el, hogy mennyire fontos betartani a megfelelő távolságot a mentendő személytől. Az előreláthatóság értékelése szempontjából megállapítható az, hogy a helikopteren tartózkodók nem észlelhették a forgószárnyak földre gyakorolt hatását. Fatális és véletlen körülmény az, amit az elsőfokú bíróság is rögzített, hogy nem volt ismert a mentőernyő elhelyezkedése, állapota, a vádlott nem számíthatott arra, hogy az belobban. A sértettet nem a rotorszél fújta le a fáról, hanem a körülmények összejárása vezetett a lezuhanásához. A belobbanó ernyő ereje törte le a faágat, emiatt zuhant le, majd hunyt el utóbb a sértett. Az a körülmény, hogy a vádlott által vezetett helikopter keltette erőbehatás okozta a faág letörését és a sértett lezuhanását, még nem alapozza meg a vádlott büntetőjogi felelősségét, mivel előrelátás hiányára még gondatlansága sem terjedt ki.

[36] Összefoglalva tehát nem állapítható meg szabályszegés, ezért a veszélyhelyzet és a szabályszegés között fel sem merülhet okozati összefüggés. A kialakult veszélyhelyzetre és arra, hogy az ág letörik, amelyhez a sértett rögzítette magát, a vádlott előrelátása nem terjedhetett ki, e tekintetben még hanyag gondatlanság – azért nem látta előre cselekménye következményeit, mert a tőle elvárható figyelmet vagy körültekintést elmulasztotta – sem róható a terhére. Így az alanyi oldalon hiányzik a bűnösség, sem szándékosság, sem gondatlanság nem állapítható meg, ezért a másodfokú bíróság a vádlottat az ellene emelt vád alól a Be. 566. § (1) bekezdés a) pontja alapján, bűncselekmény hiányában felmentette. A vádlott nem követett el bűncselekményt, a törvényi tényállási elemek nem valósultak meg.

[37] A büntetőjog meghatározott követelményeket támaszt a felelősség megállapításához. A büntetőjog a jogrendszer szankciós zárköve, a vádlott felmentése nem zárja ki azt, hogy egyéb más jogági felelősség ne merülhetne fel, a sértett halála miatt akár közigazgatási jogi vagy polgári jogi. Az adott ügyben az ítéltábla a büntetőjogi felelősség kérdését nemlegesén döntötte el.

[38] A vádlott felmentésére figyelemmel az ítéltábla a Be. 575. § (1) bekezdése alapján megállapította, hogy az eljárás során felmerült bűnügyi költséget az állam viseli.

[39] Egy vonatkozásban az elsőfokú ítéletet hatályában tartotta, ami az adathordozók iratokhoz csatolására vonatkozik, ezt a rendelkezést a másodfokú bíróság helybenhagyta.

[40] Az ellentétes döntésre figyelemmel, a Be. 615. § (2) bekezdés b) pontja alapján fellebbezésnek van helye, amit az ügyészség a határozat kézhezvételétől számított 8 napon belül jelenthet be.

Budapest, 2025. január 17.

Dr. Török Zsolt hb. dandártábornok s.k.
a tanács elnöke

Dr. Belovai Henriette hb. százados s.k.	Dr. Mészáros László hb. ezredes s.k.
előadó bíró	bíró