



Kúria ítélete

Az ügy száma: Bhar.III.1.017/2025/14.

A határozat szintje: harmadfok

A tanács tagjai: Molnár Ferencné dr., a tanács elnöke

Dr. Varga Eszter, előadó bíró

Dr. Bartkó Levente, bíró

Dr. Hornyák Szabolcs János, bíró

Dr. Horváth Péter, bíró

Az eljárás helye: Budapest

Az eljárás formája: nyilvános ülés

Az ülés napja: 2025. november 18.

Az ügy tárgya: légi közlekedés veszélyeztetésének vétsége

Terhelt(ek):

Első fok: Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsa, 42.Kb.70/2022/64-I.,
ítélet, tárgyalás, 2024. március 26.

Másodfok: Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa, 6.Kbf.37/2024/9.,
ítélet, nyilvános ülés, 2025. január 17.

A fellebbezés előterjesztője: a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség

A fellebbezés iránya: a vádlott terhére

Rendelkező rész

A légi közlekedés veszélyeztetésének vétsége miatt a vádlott ellen folyamatban lévő büntetőügyben az ügyészség által bejelentett másodfellebbezést elbírálva a Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa 6.Kbf.37/2024/9. számú ítéletét megváltoztatja.

A vádlottat bűnösnek mondja ki légi közlekedés veszélyeztetésének vétségében [Btk. 233. § (1) bekezdés, (2) bekezdés c) pont, (3) bekezdés 3. fordulat].

Ezért a vádlottat 8 (nyolc) hónap fogház fokozatú szabadságvesztés büntetésre ítéli.

A szabadságvesztés végrehajtását 2 (kettő) évi próbaidőre felfüggeszti.

A vádlott a szabadságvesztés végrehajtásának elrendelése esetén legkorábban a büntetés fele részének kitöltését követő napon bocsátható feltételes szabadságra.

A vádlottat előzetes mentesítésben részesíti.

Kötelezi a vádlottat, hogy az eljárás során felmerült 287.498 (kettőszáznyolcvanhétezer-négyszázkilencvennyolc) forint bünyügyi költséget fizesse meg az állam részére.

Indokolás

I.

[1] A Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsa a 2024. március 26-án kihirdetett 42.Kb.70/2022/64-I. számú ítéletével a vádlottat bűnösnek mondta ki légi közlekedés gondatlanságból elkövetett halált okozó veszélyeztetésének vétségében [Btk. 233. § (1) bekezdés, (2) bekezdés c) pont, (3) bekezdés]. Ezért öt 8 hónap, végrehajtásában 2 év próbaidőre felfüggesztett fogház fokozatú szabadságvesztés büntetésre ítélte, és a vádlottat előzetes mentesítésben részesítette. Rendelkezett arról, hogy a vádlott a szabadságvesztés végrehajtásának elrendelése esetén legkorábban a szabadságvesztés büntetés fele részének kitöltését követő napon bocsátható feltételes szabadságra. A büntetőeljárás során lefoglalt, és a Budapesti Regionális Nyomozó Ügyészségen B500000056513, B500000056525 és B500000056537 számon nyilvántartott hang- és videófelvevételeket tartalmazó optikai adathordozók lefoglalását megszüntette, és az iratok közötti kezelését rendelte el. A vádlottat kötelezte az eljárás során felmerült 287.498 forint bünyügyi költség megfizetésére.

[2] *Kétirányú fellebbezések alapján eljárva a Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa mint másodfokú bíróság a 2025. január 17-én nyilvános ülésen meghozott 6.Kbf.37/2024/9. számú ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta.* A 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 felmentette, és akként rendelkezett, hogy a felmerült bünyügyi költséget az állam viselje. Egyebekben az elsőfokú bíróság ítéletét – a bűnjelekre vonatkozó részében – helybenhagyta.

II.

[3] A másodfokú bíróság ítéletével szemben az ügyészség a vádlott terhére, bűnösségének a vád szerinti közlekedési bűncselekményben történő megállapítása, és vele szemben büntetés kiszabása érdekében jelentett be másodfellebbezést.

[4] A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség BF.307/2024/10. számú fellebbezésében kifejtette, hogy a Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsa az elsőfokú eljárásban okirati bizonyítékként értékelte a HM Állami Légügyi Főosztály 2020. október 5. napján kelt, közigazgatási eljárásban hozott, a honvédségi kutató- mentőszolgálatra 2020. július 5. napján vezényelt MI-8 típusú katonai forgószárnyas légijármű szolgálati igénybevételét kivizsgáló végzést. A nevezett közigazgatási végzés 34. és 35. oldalán tartalmazza, a vádlott mint gépparancsnok általános gondossági kötelemét előíró, a Magyar Honvédség Összhaderőnemi Parancsnokság parancsnokának 185/2016. intézkedése a honvédelmi célú repülések és az

ezzel összefüggő tevékenységek irányelveiről, a működési feltételekről és követelményekről (a továbbiakban: 185/2016. MH ÖHP PK intézkedés). Ennek a 151/n. pontja szerint: „Megtesz minden tőle elvárhatót, hogy a légi közlekedési események és az azokhoz vezető okok kialakulását megakadályozza, következményeit csökkentse.”.

[5] Hivatkozott arra, hogy 2020. július 5-én a helyszínre érve a lombozat takarása miatt, valamint a katonai légijármű szerkezeti kialakítása okán a helikopter fedélzetére vezényelt katonáknak a talajszint felé történő vizuális tájékozódása korlátozott volt, ami egyben megkövetelte – úgy is, mint közismert, bevett szakmai gyakorlat – a MI-8 Helikopter Harckiképzési Szakutasítás (a továbbiakban HHKSZ-75. szakutasítás) 53. pontja szerinti folyamatos telekommunikációt a földi mentésre kijelölt tűzoltókkal, elsődlegesen a kárhelyparancsnokkal. Ezen kétoldalú kommunikációs kötelem vádlott általi elmulasztása légiforgalmi szabályszegésként, a közlekedési bűncselekmény védett jogtárgyát sértette.

[6] Álláspontja szerint a vádlott tudata a veszélyhelyzetet hordozó turbulenciának a katonai légijárműre és annak környezetére gyakorolt konkrét hatását – már csak magasan képzettsége, pilótagyakorlata és katonai tapasztalata alapján – átfogta, hiszen maga tette a kötél leeresztésekor, a sértett fáról lezuhanását közvetlenül megelőzően azt a kijelentést, hogy: „Hagy menjen már a picsába kifelé a kötél, nem tudok egy hétig ebben a turbulens szarban itt függeni!”.

[7] Amikor a korlátozott függőleges látási viszonyok között megkezdte a vádlott a légijárművével a függeszkeszkes manővert – annak ellenére, hogy a repülésirányító erre korábban felhívta a figyelmét –, a már a földön tartózkodó kárhelyszínparancsnokkal a rádión keresztül kommunikációt nem folytatott, elmulasztott tájékozódni afelől, hogy a függeszkeszkes helikopter alatti területen milyen az aktuális helyzet, a kötél biztonságosan lejutatható-e a mentendő személy részére.

[8] A vádlott előrelátása hiányából fakadó felróhatósága, valamint a közlekedési veszélyhelyzetben bekövetkezett halálos eredmény közti okozati összefüggés a harmadfokú eljárásban a másodfokú bíróság tényállásjavító tevékenysége nélkül, a helyreigazított ítéleti történeti tényállás alapján felmutatható, ezért a vádlott büntetőjogi felelőssége megállapításának van helye a vád szerint minősítésű közlekedési bűncselekményben.

[9] Kérte, hogy a Kúria a helyes tényállás harmadfokú eljárásban történő megállapítása során az elsőfokú ítélet [12]-[13] bekezdésében írtakat mellőzze, mivel annak rögzítésére az elsőfokú eljárásban a tettazonosság keretei közé nem illeszthetően, és a vádon túlterjeszkedve került sor.

[10] Ezért indítványozta, hogy a Kúria a másodfokú bíróság ítéletét változtassa meg, a vádlott bűnösségét a Btk. 233. § (1) bekezdésébe ütköző, a (2) bekezdés c) pont és a (3) bekezdés szerint minősülő légi közlekedés gondatlanságból elkövetett halált okozó veszélyeztetésének vétségében állapítsa meg, vele szemben a Btk. 102. § (1) bekezdésének alkalmazásával szabjon ki a Btk. 37. § (1) bekezdésében írt fogház fokozatú, a Btk. 85. § (1) és (2) bekezdésére alapított, végrehajtásában próbaidőre felfüggesztett szabadságvesztést, valamint a Btk. 55. § (1) bekezdés a) pontja és (3) bekezdése és a Btk. 56. § (3) bekezdése szerinti légi járművezetéstől eltiltás büntetést.

[11] A Legfőbb Ügyészség BF.928/2024/4. számú átiratában az ügyészi fellebbezést az alábbi kiegészítésekkel fenntartotta.

[12] Kifejtette, hogy a másodfokú bíróság tényállást érintő korrekcióinak kiinduló pontja és valódi oka nem az volt, hogy megalapozatlannak ítélte az elsőfokú bíróság ténymegállapító tevékenységét. Az ítéletábra katonai tanácsa ítéletének indokolásából ugyanis az állapítható meg, hogy kizárólag a jogi álláspontja tért el az elsőfokú katonai tanácsétól.

[13] Ez az eltérés, illetve ellentétes álláspont azonban elsődlegesen nem a tényállás megalapozatlanságát érintette, hanem sokkal inkább a jogi indokolás körébe tartozó, ezért az ellentétes jogi értékelésre volt visszavezethető.

[14] Az ítéletek tartalmát vizsgálva nyilvánvaló, hogy az ügyben eljáró első- és másodfokú bíróság lényegét tekintve ugyanazon tények alapulvételével értékelte a vádlott cselekményét bűncselekménynek, illetve hozott bűncselekmény hiányában felmentő rendelkezést.

[15] Az ítélet tábla megállapította, hogy a vádlott kellő gondossággal és körültekintéssel járt el, kizárólag ezért mellőzte az elsőfokú ítélet ezzel ellentétes tény megállapításait, miszerint „a vádlott nem a tőle elvárható körültekintés tanúsításával járt el”, és az ezzel okozati összefüggésben bekövetkezett eredményeket érintő tényeket.

[16] Az ügyész szerint a helikopter hadrendi oldalszámát, valamint a vádlott havi nettó illetményét érintően a tényállás kiegészítéseire indokoltan került sor, a tényállás további részeinek korrekcióit azonban – megalapozatlansági ok hiányában – már szükségtelennek és indokolatlannak tartotta.

[17] Kifejtette, hogy maga az ítélet tábla sem vitatta, és az elsőfokú bíróság is tényként állapította meg, hogy pusztán formálisan került sor a vádlott, a helikopter személyzete, illetve a kárhelyszínparancsnok közötti kapcsolat létesítésére. Az elsőfokú bíróság helytállóan és az életszerűség szabályainak is megfelelően hivatkozott arra, hogy a sértettel, akinek a mobiltelefonszáma a vádlott, illetve a légi jármű személyzetének rendelkezésére állt, semmilyen formában nem folytattak kommunikációt, azt meg sem kísérelték. Ezeknek a körülményeknek pedig meghatározó jelentősége volt az események végzetes eredményének kialakulása szempontjából.

[18] A körülmények ismeretének hiánya ugyanakkor jelentős mértékben megnehezítette – gyakorlatilag kizárta – a vádlott számára azt, hogy a helyszínt a légi járművel a legoptimálisabb módon és mértékben a bajba jutott, illetve a földfelszínen tartózkodók veszélyeztetése nélkül tudja megközelíteni.

[19] Általános büntetőjogi alapelv az analógia tilalma, ezért önmagában nem kifogásolható, hogy a mentés alapját képező szabályszegő magatartásként az ítélet tábla nem tartotta felróhatóknak a csörlővel mentésre vonatkozó előírásokat. Figyelmen kívül hagyta ugyanakkor azt, hogy a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. § d) pontja a következőket tartalmazza: „A csörlőkötelet minden esetben a felszínen tartózkodó személyektől olyan távolságban szabad leengedni, amely kizárja azok veszélyeztetését az elektrosztatikusan feltöltődött csörlőkötéltől szenvedett áramütés, vagy a forgószárny keltette légáram által.”. A szabály második része tehát kifejezetten a felszínen tartózkodó személyek forgószárny keltette légáram általi veszélyeztetését tilalmazza, és ez okból vonatkoztatható a vádlott által végrehajtott műveletre is.

[20] Az ügyészi álláspont szerint a vádlott több, számára irányadó, a légi közlekedés körében érvényesülő előírást is megsértett, amelyek következményeként az általa végrehajtott második berepülés alkalmával a bajba jutotton kívül a földfelszínen tartózkodó, mentésben részt vevő mentőszolgálat, tűzoltóság és rendőrség, illetve katasztrófavédelem munkatársai életét és testi épségét is veszélyeztette.

[21] A kifejtettekéből következően a vádlott légi közlekedési szabályok megszegésére – mulasztására –, továbbá a törvényi tényállás alapeseti eredményére kiterjedő bűnösségét negligencia formájában tartotta megállapíthatónak, mint ahogyan ez kiterjedt az 1. számú sértett halálára, illetve a további sértett által elszenvedett sérülésekre is.

[22] Ezért indítványozta, hogy a Kúria az ügyészi másodfellebbezésben foglaltaknak megfelelően határozza meg a tényállást, és állapítsa meg a vádlott bűnösségét azzal a kiegészítéssel, hogy a bűncselekmény helyesen a Btk. 233. § (1) bekezdés, (2) bekezdés c)

pontjában meghatározott és a (3) bekezdés 4. tétele szerint minősülő légi közlekedés halált okozó gondatlan veszélyeztetése vétségeként minősül.

[23] A vádlott védője az ügyészi fellebbezésben foglaltakra tett észrevételében kifejtette, hogy a másodfokú bíróság helyesen állapította meg, hogy az elsőfokú ítéleti tényállás részben megalapozatlan, mivel egyrészt hiányos, másrészt az elsőfokú bíróság a megállapított tényekből további tényre helytelenül következtetett.

[24] A másodfokú ítélet [30] bekezdésében is részletezett bizonyítékok és a megállapított tények egy irányba mutatva azt támasztják alá, hogy a vádlott a tőle elvárható körültekintést tanúsította, ezért az elsőfokú bíróság tévesen vonta le a tényekből az ezzel ellentétes következtetést.

[25] Indokai szerint a HHKSZ-75. szakutasítás egy kiképzési utasítás, kizárólag a kiképzés és a továbbképzés tartalmát, mértékét, rendjét határozza meg. A szakutasítás a kiképzéstől élesen elkülönülő valós műveleti vagy speciális célú repülések előírásait nem határozza meg, így a benne foglalt kifejezések és előírások a büntetőeljárás tárgyává tett balesettel összefüggő speciális repülés során eleve nem irányadóak, mivel erre a repülésre a szakutasítás hatálya nem terjedt ki.

[26] A vádban leírt repülés a 185/2016. MH ÖHP PK intézkedés 1., 7. és 10. pontjai értelmében nem kiképzési célú repülés volt, és annak végrehajtási rendje – az alpin kötél leengedése vonatkozásában – a harckiképzési szakutasításban vagy a légiüzemeltetési szakutasításban nem szerepel. Ennek megfelelően a kutató-mentő helikopter kárhelyszín felett, alpin kötél leengedésére irányuló repülése speciális célú repülés volt.

[27] Emiatt a szakutasítás jelen esetre nem alkalmazható, és nincs más olyan írott vagy íratlan norma sem, amely az adott helyzetre vonatkozó szabályokat meghatározná.

[28] Indokai szerint nem lehet a vádlott terhére róni, hogy a sértettel nem vette fel a kapcsolatot és nem tájékoztatta a bajba jutott 1. számú sértettet, vele nem egyeztetett pontos elhelyezkedéséről, biztosításáról, az ernyők és zsinórzat körülményeiről, a biztonsági rendszabályokról. A vádlottnak ilyen kötelezettsége nem volt.

[29] Állítása szerint adott helyzetben (a művelet során) nem a vádlott volt a parancsnok, a helyszínen mindenért a kárhelyszínparancsnok felelt, így, ha történt is mulasztás, azért csak utóbbi személy – és nem a vádlott – tehető felelőssé.

[30] Az megállapítható ugyanakkor, hogy a vádlott a mentést végző személyeket irányító kárhelyszínparancsnokkal felvette a kapcsolatot. Az ítéleti tényállás is tartalmazza, hogy éppen a vádlott intézkedése alapján történt meg a közvetlen rádiókapcsolat létrehozása a földön tartózkodókkal. Tehát nem lehet azt mondani, hogy a földön lévő felelős személlyel ne történt volna meg a kapcsolatfelvétel.

[31] A védő szerint a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. § d) pontja a csörlőzésre vonatkozó általános szabályok egyike, ami a jelen esetben azért nem alkalmazandó szabály, mert nem csörlőkötél került leengedésre a mentési művelet végrehajtása során, hanem egy alpin kötél, amelynek – ezen szabály alkalmazhatósága szempontjából is – jelentősége van. Csörlőzéskor a kötelet a függésben lévő – egyhelyben álló – helikopterről függőlegesen engedik le, ami miatt a helikopter sokkal nagyobb forgószárnyaszelet képes előidézni a talajszinten, illetve az alatta álló fák magasságában. Míg egy alpin kötél leengedésekor a helikopter lassú – jellemzően balra – előrehaladó mozgásban van, ami a talajszinten, illetve az alatta lévő fák magasságában jelentősen kisebb forgószárnyaszelet okoz. További lényeges különbség az adott műveletek időtartamában van: a csörlőzés hosszú percekig vesz igénybe, növelve ezzel a forgószárnyaszeletnek való kitettséget, míg az alpin kötelet akár tizedannyi idő alatt is le lehet engedni.

[32] Hivatkozott arra, hogy a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség tévesen jelölte meg az alkalmazandó szabályt, ugyanis a 185/2016. MH ÖHP PK intézkedés 151/n. pontja helyett annak 474. pontja volt irányadó: „Légi kutató-mentő biztosítás [...] Légi kutató-mentő feladat végrehajtása során a légijármű személyzetnek meg kell tennie minden tőle elvárhatót a veszélyhelyzet elhárítása, illetve következményeinek csökkentése és felszámolása érdekében. Különösen indokolt esetben, az életmentés érdekében a szükséges mértékben eltérhet a repülések végrehajtásának szabályaitól.”.

[33] Kifejtette, hogy az irányadó rendelkezés annyiban különbözik a 151/n. ponttól, hogy kifejezetten lehetővé teszi különösen indokolt esetben, az életmentés érdekében a szükséges mértékben való eltérést a repülések végrehajtásának szabályaitól. Ezzel összefüggésben visszautalt a 3/2006. (II. 2.) HM rendelettel összefüggésben előadottakra: az nemcsak azért nem vonatkoztatható a vádlott magatartására, mert nem csörlőzésre került sor, hanem az attól való eltérésre a fenti szabály kifejezetten lehetőséget is biztosított számára.

[34] Álláspontja szerint a vádlott szakképzettségére, tapasztalatára, szakmai tudására figyelemmel sem volt tőle elvárható, hogy egy, a fedélzetről nem látható, és ekként a fedélzeti szakszemélyzet számára nem ismert másik ernyő helyzetéről, állapotáról érdeklődjön.

[35] Nem azért nem volt tudomása a vádlottnak a másik ernyőről, mert elmulasztotta a tőle elvárható figyelmet vagy körültekintést, hanem azért, mert az adott helyzetben – erről történő tájékoztatás hiányában – eleve nem is kerülhetett ezen információ birtokába, még az ügyészség által elvárt nem „formális” kommunikáció esetén sem. A vádlott tehát megtett minden tőle elvárhatót, hogy a légi közlekedési balesetet és az azokhoz vezető okok kialakulását megakadályozza.

[36] Utalt arra, hogy a hanyag gondatlanságot az előrelátás hiánya, és az előrelátás lehetőségének elkövető számára való fennállása alapozza meg. A helikopter fedélzetén tartózkodó személyek egyikének sem volt tudomása arról, hogy két ernyő van ugyanazon a fán, amely ráadásul belobbanhat, melynek következtében elég nagy tömegű levegő tud beleáramlani, vagyis nem látták előre ezen lehetséges következményt.

[37] A vádlott ügyészi fellebbezésben idézett kijelentése nem a földön érezhető szél erősségére utalt, hanem a felszíni időjárási viszonyok (szél) helikopterre gyakorolt hatására, amely a mentést nem befolyásolta, de a feladat biztonságos végrehajtása során a helikopter irányítását nehezebbé tette.

[38] Indokai szerint a véletlen eredménye azon körülmény – amelyet az elsőfokú bíróság is rögzített –, hogy nem volt ismert a mentőernyő elhelyezkedése, állapota, így a vádlott nem számíthatott arra, hogy az belobban. A sértettet nem a rotorszél fújta le a fáról, hanem a belobbanó ernyő ereje törte le a faágat, aki emiatt zuhant le, majd hunyt el utóbb. 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.

[39] A vádlott a tőle elvárható körültekintést, figyelmet tanúsította a mentés végrehajtása során, ezért az előrelátás hiányára még gondatlansága sem terjedt ki.

[40] Kifogásolta az ügyészi álláspontot az elsőfokú ítélet [12]-[13] bekezdésében foglaltakkal kapcsolatban. A mentésben részt vevő egyéb személyek magatartása – nevezetesen, hogy bizonyos tanúk a rotorszél földfelszínre gyakorolt hatását veszélyesnek ítélték meg, ennek ellenére ezen körülményről nem tájékoztatták a kárhelyszínparancsnokot, aki pedig azért nem tájékoztatta a vádlottat erről, mert nem ítélte azt veszélyesnek – kihatással volt a vádlott mentési tevékenységére és az eredményre, azzal oksági összefüggésben áll. A vádlott ugyanis – ahogyan vallomásában is nyilatkozott – amennyiben egyetlen jelzést is kapott volna a mentési művelet veszélyes voltáról, azt azonnal félbeszakította volna, és 2-3 másodperc alatt elhagyta volna a helyszínt. Ez pedig

egyértelműen összefügg a bekövetkezett eredménnyel. Vagyis azon körülmény, hogy nem kapott tájékoztatást a földön tartózkodó személyektől releváns a vádlott magatartása és az eredmény bekövetkezése szempontjából, mivel azzal oksági kapcsolatban áll, melynek tényállásban történt rögzítésére a tényállás hiánytalan, valóságnak megfelelő tisztázása érdekében került sor.

[41] Jelen ügyben az elsőfokú bíróság más személyek büntetőjogi felelősségével kapcsolatos megállapítást nem tett, csak rögzítette azokat az anomáliákat, amelyek a cselekményhez vezettek. A mentésben részt vett, megnevezett személyek cselekvősege történetileg összefügg a vádlottéval, mivel része ugyanannak az eseménysornak, és kihatással volt az eredményre.

[42] Mindezekre tekintettel indítványozta, hogy a Kúria a másodfokú bíróság ítéletét hagyja helyben.

III.

[43] A Kúria a másodfellebbezést a Be. 620. § (1) bekezdés zárófordulata szerint nyilvános ülésen bírálta el.

[44] A nyilvános ülésen a Legfőbb Ügyészség képviselője a másodfellebbezésben írtakkal egyező tartalommal szólalt fel.

[45] Indítványozta, hogy a Kúria a másodfokú ítéletet a Be. 624. § (1) bekezdése alapján változtassa meg, és a vádlott bűnösségét a Btk. 233. § (1) bekezdésébe ütköző, a (2) bekezdés c) pontja és a (3) bekezdés 4. fordulata szerint minősülő légi közlekedés gondatlanságból elkövetett halált okozó veszélyeztetésének vétségében állapítsa meg, vele szemben a Btk. 102. § (1) bekezdésének alkalmazásával szabjon ki a Btk. 37. § (1) bekezdésében írt fogház fokozatú, a Btk. 85. § (1) és (2) bekezdésére alapított, végrehajtásában próbaidőre felfüggesztett szabadságvesztést, és a Btk. 55. § (1) bekezdés a) pontja és (3) bekezdése, valamint a Btk. 56. § (3) bekezdése szerinti légi járművezetéstől eltiltás büntetését.

[46] A vádlott védője az ügyészi másodfellebbezésre tett írásbeli észrevételében foglaltakkal egyezően szólalt fel, és indítványozta, hogy a Kúria a másodfokú bíróság ítéletét hagyja helyben.

[47] A vádlott az utolsó szó jogán elmondta, hogy a katonai pályafutása 1985-ben kezdődött, és ez alatt a 40 év alatt egyetlen olyan esemény sem következett be az életében, amikor a szolgálati előjárótól fenyítést vagy elmarasztalást kapott volna. Katonai szolgálatát, repülési tevékenységét legjobb tudása szerint, kifogástalanul végezte.

IV.

[48] Az ügyészi fellebbezés a következők szerint alapos.

[49] A (másod)fellebbezés alapján harmadfokú eljárásnak van helye. Az elsőfokú bíróság ügydöntő határozata elleni fellebbezés jogát a Be. 579. § (1) bekezdése általánosságban – a Be. 580. §-ában foglalt szűk körű kivételekkel, további feltétel előírása nélkül – biztosítja. Ezzel szemben a Be. 615. § (1) bekezdése a másodfokú bíróság ügydöntő határozata elleni fellebbezés lehetőségét kizárólag a másodfokú bíróságnak az elsőfokú bírósággal ellentétes döntése esetén teszi lehetővé.

[50] A jogorvoslati, felülbírálati és a döntési jogkör összefügg. A jogorvoslat terjedelmének korlátozottsága kihat a felülbírálat terjedelmére, és maga után vonja a döntési

jogkör meghatározottságát. Ugyanakkor a döntési jogkör fogalmilag nem lehetséges felülbírálati jogkör nélkül. Mindez a következőket jelenti.

[51] A Be. 615. § (1) és (2) bekezdése meghatározza a másodfellebbezés törvényi okát, a (3) bekezdés pedig a másodfellebbezés törvényi jogát.

[52] A Kúria mindenekelőtt azt vizsgálta, hogy a bejelentett fellebbezés alapján helye van-e harmadfokú eljárásnak.

[53] A Be. 615. § (1) bekezdése szerint a másodfokú ítélet ellen (másod)fellebbezésnek van helye, ha a másodfokú bíróság döntése az elsőfokú bírósággal ellentétes.

[54] A Be. 615. § (2) bekezdése szerint ellentétes a döntés, ha a másodfokú bíróság

a) olyan vádlott bűnösségét állapította meg, vagy olyan vádlott kényszergyógykezelését rendelte el, akit az elsőfokú bíróság felmentett, vagy vele szemben az eljárást megszüntette,

b) az első fokon elítélt vádlottat felmentette, vagy vele szemben az eljárást megszüntette,

c) a vádlott bűnösségét olyan bűncselekményben állapította meg, amelyről az elsőfokú bíróság nem rendelkezett.

[55] Az ellentétes rendelkezés, mint a másodfellebbezés törvényi okának rendeltetése nyilvánvalóan az, hogy lehetőség nyíljon az ellentétet, illetve eltérést eldöntő – így az első bűnösségmegállapítás, illetve a felmentés ellenében igénybe vehető – új eljárási fokra.

[56] Jelen ügyben a másodfokú bíróság az első fokon elítélt vádlottat az ellene a Btk. 233. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés c) pont és a (3) bekezdés szerint minősülő légi közlekedés gondatlanságból elkövetett halált okozó veszélyeztetésének vétsége miatt emelt vád alól felmentette.

[57] Következésképpen a másodfokú bíróság ezzel a Be. 615. § (2) bekezdés b) pontja szerinti ellentétes döntést hozott.

[58] Nem önmagában az eltérés, ellentét (objektíve), hanem annak sérelmezése (szubjektíve) adja ki együtt a harmadfokú eljárás megnyitását.

[59] Utóbbiról rendelkezik a Be. 615. § (3) bekezdése, ami a másodfellebbezés törvényi joga, s ehhez kötődik a felülbírálat Be. 618. § szerinti szabályozása.

[60] Ennek lényege, hogy az ellentétes döntés elengedhetetlen, de nem eleve, feltétlen (hivatalból), hanem csak akkor jelent harmadfokú eljárásra jogot, ha az ilyen, avagy azzal összefüggő rendelkezést a jogosult sérelmezi. Tehát nem automatikusan van helye harmadfokú eljárásnak, hanem csak akkor, ha a jogosult (Be. 616. §) a törvény adta jogával élve, valamely törvényi okból sérelmezi a másodfokú határozatot.

[61] Az iratok alapján megállapítható, hogy a 2025. január 17-i másodfokú nyilvános ülésen az ügyész nem volt jelen, ezért a másodfokú bíróság a részére elektronikus úton kézbesítette a másodfokú ítéletet 2025. február 14-én [Be. 582. § (3) bekezdés]. Az ügyészség fellebbezése határidőben, 2025. február 24-én érkezett a bíróságra.

[62] A Be. 615. § (3) bekezdés a) pontja szerint a fellebbezés sérelmezheti az ellentétes döntést, illetve a b) pontja alapján pedig kizárólag az ellentétes döntéssel összefüggő felülbírálatból eredő, az 583. § (3) bekezdésében meghatározott rendelkezést vagy indokolást.

[63] Az ügyészség által bejelentett másodfellebbezés a Be. 615. § (3) bekezdés a) pontjára alapítottna a másodfokú ítélet felmentő rendelkezését sérelmezte.

[64] Így jelen ügyben a másodfellebbezés joga megnyílt, a harmadfokú eljárás lefolytatásának törvényi feltétele pedig adott [Be. 615. § (2) bekezdés b) pont].

[65] A joghatályos fellebbezés alapján a Kúria – első körben – a Be. 618. § (1) és (2) bekezdése szerinti terjedelemben felülbírált a megtámadott másodfokú ítéletet, valamint az azt megelőző első- és másodfokú eljárást.

[66] A felülbírálat tárgya értelemszerűen és főszabályként először az eljárási szabályok – azon belül a feltétlen, majd az ún. relatív hatályon kívül helyezést eredményező eljárási szabályok – megtartása, ezt követően pedig a tényállás megalapozottsága.

[67] Mindezek előrebocsátásával (és sorrendjében) a Kúria a felülbírálat során nem észlelt olyan – a Be. 607. § (1) bekezdése, illetve a Be. 608. § (1) bekezdése szerinti – eljárási szabálysértést, amely feltétlen hatályon kívül helyezési okot képez, az ügy érdemi elbírálását kizárná [Be. 625. § (1) bekezdés és (2) bekezdés].

[68] A felülbírálat ezt követő szempontja, hogy a másodfokú ítélet tényállása megalapozott-e.

[69] A harmadfokú bíróság a határozatát akkor alapíthatja a másodfokú ítélet alapját képező tényállásra, ha az további bizonyítás felvétele nélkül is megalapozott, vagy az iratok alapján azzá tehető, ekként a helyes tényállás megállapítható, avagy a helytelen ténybeli következtetés kiküszöbölhető (Be. 619. §).

[70] A harmadfokú bíróság e körben értelemszerűen azt vizsgálja, hogy a másodfokú bíróság által – az általa tett kiegészítésekkel és helyesbítésekkel – irányadónak tartott tényállás megalapozott-e. Ezalatt értendő – az elsőfokú ítélettel megállapított és a másodfokú bíróság által módosítás nélkül is – a megalapozottnak tartott tényállás, valamint a másodfokú bíróság általi módosítás.

[71] A másod- és a harmadfokú bíróság számára egyaránt adott ugyanis a megalapozatlanság vizsgálatának törvényi lehetősége, és ugyanaz értendő a megalapozatlanság okai alatt [Be. 592. § (1) bekezdés].

[72] Főszabályként a másodfokú bíróság határozatát az elsőfokú ítélettel megállapított tényállásra alapítja [Be. 519. § (1) bekezdés].

[73] A tényálláshoz kötöttség elvi indokát – változatlanul – a bizonyítás főszabálya adja, miszerint a Be. 167. § (3) és (4) bekezdése alapján a bizonyítékoknak nincs törvényben előre meghatározott bizonyító ereje; a bíróság a bizonyítékokat egyenként és összességükben szabadon értékeli, és a bizonyítás eredményét az így kialakult meggyőződése szerint állapítja meg.

[74] Ezáltal biztosított a bizonyítékok hitelt érdemlőségének – akár közvetett, akár közvetlen bizonyítás útján való – meggyőződés szerinti, szabad értékelése, és védett a mikénti mérlegelése, ami a bizonyíték bizonyító ereje felülmérlegelésének főszabály szerinti tilalmát, a közvetlen bizonyítékvizsgálat, bizonyítékkal szembesülés tiszteletben tartását jelenti.

[75] Ugyanakkor a másodfokú bíróságnak lehetősége van arra, hogy

– a tényállást kiegészítse vagy helyesbítse, vagy

– eltérő tényállást állapítson meg, és ez alapján határozzon (Be. 593. §).

[76] A Be. 592. § (2) bekezdése szerinti részleges megalapozatlanságot a másodfokú eljárásban minden esetben [a harmadfokú eljárásban a Be. 625. § (4) bekezdése szerinti kivétellel] a fellebbezési eljárásban kell kiküszöbölni. Következik ez már csak abból is, hogy a Be. 607-611. §-ai nem határoznak meg a részleges megalapozatlansághoz kapcsolódó hatályon kívül helyezési okot.

[77] A hatályos büntetőeljárás törvény a megalapozatlanság körében a hatálybalépést követő időben is több változáson ment keresztül, amely e körben a jogalkotó célját kifejezésre juttatta, ezt támasztja alá az ehhez fűzött miniszteri indokolás is.

[78] A Be. 593. § (2) bekezdésének szabályozása 2021. január 1. napjától egyértelművé teszi, hogy ha a másodfokú bíróság az ítélet megalapozatlanságának kiküszöbölése során – a helyes tényállás érdekében felvett bizonyítás, az ügyiratok tartalma vagy ténybeli következtetés alapján – az elsőfokú bíróságtól eltérő tényeket állapít meg, az eltérő tényekkel kapcsolatos bizonyítékokat eltérően értékelheti.

[79] Ugyanakkor ezen bekezdés második mondata kimondja azt is, hogy a másodfokú bíróság nem értékelheti az elsőfokú bíróságtól eltérően a másodfokú bíróság által megállapított ténnyel össze nem függő, valamint a megalapozatlansággal nem érintett tényekkel kapcsolatos bizonyítékokat.

[80] A másodfokú bíróság általi tényjavítás elsődleges és általános feltétele, illetve indoka továbbra is az, hogy az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás megalapozatlan. Ebben a kérdésben a másodfokú bíróságnak egyértelműen rögzítenie kell az álláspontját.

[81] Jelen ügyben a másodfokú bíróság azt rögzítette, hogy: Az elsőfokú bíróság ítélete részben megalapozatlan, mert részben hiányos, részben pedig az elsőfokú bíróság tényből további tényre helytelenül következtetett. Tehát a Be. 592. § (2) bekezdés a) és d) pontjában írt megalapozatlansági okok állapíthatók meg {Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa 6.Kbf.37/2024/9. számú ítélet [21] bekezdés}.

[82] A Be. 592. § (2) bekezdés a) pontja szerinti részleges megalapozatlanság, ha az elsőfokú bíróság a tényállást hiányosan állapította meg. Erről akkor van szó, ha a meg nem állapított, egyébként releváns tényre vonatkozó bizonyítás lefolytatása és értékelése az elsőfokú bíróság eljárásában megtörtént, de a szükséges bizonyítási anyag birtokában az ítélet tényállásában nem rögzítette a bizonyított tényt.

[83] A Be. 592. § (2) bekezdés d) pontja szerinti részbeni megalapozatlanság, ha a bíróság a megállapított tényekből további tényre helytelenül következtetett. Ugyanis az adott tény logikai következtetéssel való megállapítása csak akkor tekinthető megalapozottnak, ha a bizonyított tényből más nem következhet, mint a bizonyítás nélkül megállapított további tény, azaz a következtetési művelet eredménye minden más lehetőséget kizár. Amennyiben ez a következtetés nem minden más lehetőséget kizáró, vagy a bizonyított tényből a bizonyítás nélkül megállapított további tény logikailag nem következik, annak az ítéleti megállapítása megalapozatlan.

[84] Következésképp a másodfokú eljárásban a tényjavítás feltétele minden esetben – így a Be. 593. § (1) bekezdésében meghatározott valamennyi esetben is – az elsőfokú ítéleti tényállás megalapozatlansága. Ez a szabályozás a magyar eljárásjogban hagyományos. Az eltérő tényállás megállapításának úgyszintén az az alapvető feltétele, hogy a tényállás megalapozatlan legyen (BJD 8349.). Ha a tényállás megalapozott, akkor még felmentő határozat érdekében sem lehet eltérő tényállást megállapítani pusztán a bizonyítékok eltérő értékelésével (BJD 7761., 8377.), (Kúria Bhar.II.495/2021/41. számú határozat), {Kúria Bt.II.581/2023/5. számú határozat [57] bekezdés}.

[85] A másodfokú bíróság által elvégzett korrekciót áttekintve a következő állapítható meg.

[86] A másodfokú bíróság tényállást javító tevékenysége az volt, hogy a tényállás [10] bekezdésének azt a részét mellőzte, amely a vádlott által megszegett szabályokra vonatkozik. Ezek a szabályok a HHKSZ-75. szakutasítás 53. pontjában és a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. § d) és e) pontjaiban írt szabályok, mellőzte továbbá a [17] bekezdésben megállapítottakat. Kiegészítette a tényállás [6] bekezdésében foglaltakat azzal, hogy a helikopter hadrendi oldalszámmal rendelkezik, a [14] bekezdésében írtakat azzal, hogy a vádlott a számára előírt minimális magassági határt betartotta a mentési művelet

végrehajtásakor {Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa 6.Kbf.37/2024/9. számú ítélet [23], [26], [29], [30] bekezdés}.

[87] A másodfokú bíróság megállapította, hogy az általa tett helyesbítésekkel és kiegészítésekkel a tényállás megalapozottá vált, melyet a másodfokú bíróság határozatának alapjául elfogadott {Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa 6.Kbf.37/2024/9. számú ítélet [30] bekezdés utolsó mondat}.

[88] A másodfokú bíróság tényállást érintő korrekcióinak kiindulópontja és valódi oka azonban nem az volt, hogy megalapozatlannak ítélte az elsőfokú bíróság ténymegállapító tevékenységét.

[89] Az ítéltábla katonai tanácsa ítéletének indokolásából ugyanis az tűnik ki, hogy kizárólag a jogi álláspontja tért el az elsőfokú katonai tanácsétól. Az eltérés egyrészt a vádlott által az elsőbíróság szerint megvalósított légi közlekedési szabályszegő magatartásra, illetve annak körére, az annak alapjául szolgáló, a büntetőjogi keretdiszpozíció tartalmát kitevő jogi normákra vonatkozóan, másrészt a vádlott szabályszegő magatartása, illetve a Btk. 233. §-ában meghatározott bűncselekmény törvényi tényállásában írt eredmény – a más vagy mások élete, illetve testi épsége veszélyeztetése – tekintetében az elsőbíróság által megállapított gondatlanságát érintően különböző (a helikopter hadrendi oldalszámát, valamint a vádlott havi nettó illetményét érintően a tényállás kiegészítésre indokoltan került sor).

[90] Megállapítható tehát, hogy ez az eltérés, illetve ellentétes álláspont elsődlegesen nem a tényállás megalapozatlanságát érintő, hanem sokkal inkább a jogi indokolás körébe tartozó, ezért az valójában az ellentétes jogi értékelésre volt visszavezethető. Másképpen szólva: a másodfokú bíróság jogi érvelésének megfelelően korrigálta a tényállást, és nem a megalapozott tényállás alapján vont le helyes jogkövetkeztetéseket.

[91] Az ítéletek tartalmát vizsgálva viszont nyilvánvaló, hogy az ügyben eljáró első- és másodfokú bíróság lényegét tekintve ugyanazon tények alapulvételével értékelte a vádlott cselekményét bűncselekménynek, illetve hozott bűncselekmény hiányában felmentő rendelkezést.

[92] A másodfokú bíróság a megállapított tényállásból eltérő jogi következtetésre jutott.

[93] A másodfokú bíróság álláspontja szerint pusztán nyelvtani értelmezés útján megállapítható, hogy a felhívott, a HHKSZ-75. szakutasításban szereplő 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 {Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa 6.Kbf.37/2024/9. számú ítélet [26] bekezdés}.

[94] A másodfokú bíróság kifogásolta továbbá, hogy az elsőfokú bíróság a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. § d) és e) pontjainak megsértését is felróta a vádlottnak. Kifejtette, hogy jelen büntetőügyben nem a jogszabályban szabályozott helyzetről van szó, hiszen a vádban felrótt tények szerint nem csörlővel történt a mentés. Fáról történő mentést kíséreltek meg oly módon, hogy egy alpin kötelet juttattak le, amely segítségével a bajba jutott maga kísérelhetett volna meg lejutni. Erre nevesített szabályt nem lehet találni, ilyen nem állt rendelkezésére az eljáró bíróságnak {Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa 6.Kbf.37/2024/9. számú ítélet [27] bekezdés}.

[95] Kifejtette továbbá, hogy még ha nincsenek is konkrét, az adott harcjárműre, az adott feladat végrehajtására írt szabályok, a gondossági kötelek irányadóak, amelyek a légi közlekedésre egyébként vonatkoztathatóak. A légi közlekedésben részt vevőnek a személy- és vagyonbiztonság szem előtt tartásával kell eljárni, így kell a tevékenységet végrehajtani.

[96] Az ítélet tábla vizsgálta, hogy ezen általános kötelmeket, előírásokat, elvárásokat a vádlott a tevékenysége során betartotta-e. A másodfokú bíróság álláspontja szerint a vádlott 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 {Fővárosi Ítélet Tábla Katonai Tanácsa 6.Kbf.37/2024/9. számú ítélet [29] bekezdés}.

[97] Ezen másodfokú bíróság által tett megállapítások azonban szemben állnak – ellentétesek – az elsőfokú ítéletben foglaltakkal, mely szerint:

– Az elsőfokú bíróság a 3/2006. (II. 2.) HM rendeletet – és annak 12. §-át – jelen ügyben alkalmazhatónak találta, és megállapította, hogy a vádlott megszegte az abban foglalt jogszabályi előírásokat {Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsa 42.Kb.70/2022/64-I. számú ítélet [65] bekezdés}.

– A vádlott tapasztalt pilóta volt, általa is hivatkozottan olyan tapasztalatokra tett szert, amelyek alapján tisztában kellett lennie azzal, hogy nem feltétlenül ugyanazt lehet látni a helikopterről, illetve a földről. Éppen ezért tisztában volt a lehetséges veszélyekkel, azonban a mentés biztonságos végrehajtásához szükséges intézkedések egy részét elmulasztotta, nem a kellő körültekintéssel járt el {Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsa 42.Kb.70/2022/64-I. számú ítélet [64], [74] bekezdés}.

[98] A felidézettekből egyértelműen kitűnik, hogy a másodfokú bíróság semmilyen új (perdöntő) tényt nem állapított meg, az elsőfokú bíróság által figyelmen kívül hagyott tényt vagy bizonyítékot nem vont értékelési körébe, csupán eltérő jogi álláspontra helyezkedett.

[99] A másodfokú bíróság ezért tévesen állapította meg, hogy az elsőfokú ítélet részben megalapozatlan. Következésképpen törvényi alap hiányában [Be. 593. § (1) bekezdés] járt el akkor, amikor az említett körben a tényálláshoz nyúlt.

[100] Ez azt eredményezte, hogy a másodfokú bíróság által az ítélezése alapjául elfogadott tényállás részben megalapozatlanná vált, mert az hiányos, és a másodfokú bíróság a megállapított tényekből további tényre helytelenül következtetett [Be. 592. § (2) bekezdés a), és d) pont].

[101] Az iratoknak megfelelő, a rendelkezésre álló bizonyítékokon nyugvó megalapozott tényállás nélkül a büntetőjogi felelősségre vonatkozó eltérő jogi értékelésnek nincs meg a ténybeli alapja.

[102] Ez valójában nem más, mint a megalapozott, valóság-hű tényállás iránti igény, mely alapján a megfelelő jogkövetkeztések levonhatóak.

[103] Az ügyészség másodfellebbezése mind ténybeli, mind jogi kérdésben kifogásolta a másodfokú bíróság ítéletét.

[104] Kétségtelen, hogy a Be. 619. § (3) bekezdés a) pontja szerint, ha a másodfokú bíróság ítélete a fellebbezéssel sérelmezett ellentétes döntés tekintetében megalapozatlan, akkor ennek korrekcióját, a tényállás kiegészítését, illetve helyesbítését a helyes tényállás megállapítása érdekében – miként a másodfokú bíróság – a harmadfokú bíróság is megteheti.

[105] A harmadfokú bíróság reformációs jogkörének nyilvánvaló korlátja, hogy a harmadfokú bírósági eljárásban bizonyításnak nincs helye [Be. 619. § (2) bekezdés].

[106] Ekként a javítás kizárólag az első-, illetve a másodfokú bíróság által lefolytatott bizonyítást érintő ügyiratok tartalma alapján lehetséges.

[107] A Be. 2023. január 1. napjától hatályos 619. § (3a) bekezdése törvényi rendelkezésbe foglalta azt a korábban kialakult ítélezési gyakorlatot, mely szerint, ha a másodfokú bíróság a Be. 593. § (1) és (2) bekezdésére figyelemmel törvénysértő módon állapított meg az

elsőfokú bíróságtól eltérő tényállást, a harmadfokú bíróság az ítéletnek a másodfokú bíróság eltérő tényállás megállapítását eredményező részét kirekeszti, és a másodfokú bíróság által felmentett vagy megszüntetéssel érintett vádlott bűnösségét állapíthatja meg. Továbbmenően, a harmadfokú bíróság a (3a) bekezdés alapján irányadó tényállást az elsőfokú, illetve a másodfokú bíróság által lefolytatott bizonyítást érintő ügyiratok, ténybeli következtetés alapján kiegészítheti, helyesbítheti [Be. 593. § (3b) bekezdés].

[108] Mindezek alapján és tükrében a Kúria a tényállás megalapozottságának ekkénti vizsgálata során az elsőfokú bíróság tényállásának

– [7] bekezdését akként egészíti ki, hogy (Szolgáltatuk során a siklóernyős starthelyről felszálló 1. számú sértett siklóernyőjével dél-keleti irányban a fák közé zuhant) a fakoronán fennakadt a fő- és mentőernyő (11010/14964/2020. id. számú rendőri jelentés), az 1. számú sértett egy 25-28 méter magasságú, 15 cm törzsmérőjű fa lombkoronáján rekedt, egy hármás Y alakú ág elágazásában kb.15-18 méter magasan ült [Nyom.1172/2020. számú tanúkihallgatási jegyzőkönyv 1. számú tanú vallomásáról 7. oldal (elektronikus nyom. irat 8.2.4., 8.3.4. szám alatt), helyszíni szemle jegyzőkönyv nyomozati iratok 269. oldaltól 275. oldalig].

– [10] bekezdéséből, a másodfokú bíróság által mellőzött részből visszaemeli a következőket: a vádlott nem egyeztetett az 1. számú tanúval, a kárhelyszín parancsnokával, így nem tájékozódott és egyeztetett a földfelszínen tartózkodók helyzetéről, a mentendő személy elhelyezkedéséről, a végrehajtás módjáról, a biztonsági rendszabályokról, és a földről történő jelzésre sem kérte fel, mint ahogy azt a kárhelyszín parancsnoka sem ajánlotta fel számára.

– A [12] bekezdéséből mellőzi azt a megállapítást, hogy „...ami miatt a légi mentés ezen formáját veszélyesnek ítélték, ennek ellenére ezt – bár reális lehetőségük volt arra, hogy a kárhelyszínparancsnokot e körülményről tájékoztassák – nem tették”.

[109] Ugyanakkor a [12] bekezdésnek „...a helyszínen lévő, a mentésben résztvevők közül legalább a 2., 3. és 4. számú tanú” részét követően azzal egészíti ki, hogy: ...akik attól a fától, amelyen a siklóernyős tartózkodott, mintegy 20, maximum 50 méterre tartózkodtak....

[110] Az elsőfokú ítélet [13] bekezdéséből mellőzi az 1. számú tanúra vonatkozó megállapítást, valamint azzal egészíti ki (visszaemeli) azt a bekezdést, hogy:

– a vádlott sem a próba berepülés, sem a mentési művelet során nem kérdezett rá arra, hogy a művelet végrehajtása, így a rotorszél milyen hatással van a földi környezetre (a földön tartózkodókra és a fán elhelyezkedő sértettre).

[111] Ez tehát nem a teljes [12] és [13] bekezdés mellőzését jelenti, így annak helyesbített, teljes szövege ekként a következő:

[12] Ezen berepülés során, amikor még nem közelítették meg, nem szálltak a fölé a fa fölé, amelyiken a bajba jutott siklóernyős tartózkodott, a helyszínen lévő, a mentésben résztvevők közül legalább a 2., 3. és 4. számú tanú, akik attól a fától, amelyen a siklóernyős tartózkodott, mintegy 20, maximum 50 méterre tartózkodtak, észlelték, hogy a rotorszél miatt a környező fák több méterre kilengtek, a szél felkavarta az avart, kisebb ágdarabokat tört le a környező fákról, illetve a közelben lévő cross motorosok motorkerékpárjait feldöntötte.

[13] A vádlott sem a próba berepülés során, sem a mentési művelet során nem kérdezett rá arra, hogy a művelet végrehajtása, így a rotorszél milyen hatással van a földi környezetre (a földön tartózkodókra és a fán elhelyezkedő sértettre).

[112] E módosítás indoka a következő.

[113] A vádelv szerint a bíróság köteles a vádat kimeríteni, a vádon túl nem terjeszkedhet; csak a megvádolt személy büntetőjogi felelősségéről dönthet és csak olyan tények alapján, amelyet a vád tartalmaz [Be. 6. § (3) bekezdés]. Mindez azt jelenti, hogy a vád perjogi

rendeltetése alapvetően az, hogy a bíróság számára a büntetőjogi felelősség kérdésében való érdemi vizsgálat ténybeli kereteit rögzítse.

[114] A Be. 6. § (3) bekezdése a bíróság vádhoz kötöttségét személyi és tárgyi értelemben is meghatározza. A személyi vádhoz kötöttség azt jelenti, hogy a bíróság csak a megvádolt, a vádiratban – egyértelműen és azonosíthatóan – meghatározott azon személy büntetőjogi felelősségéről dönthet, akinek a büntetőjogi felelősségre vonását a vádló indítványozza.

[115] Jelen ügyben az ügyészség a vádlottal szemben emelt vádat, ezért a Kúria az elsőfokú bíróság által tett, a mentésben közreműködő más személyek büntetőjogi felelősségére vonatkozó konkrét ténymegállapításokat mellőzte a tényállásból.

[116] Összefoglalva: a harmadfokú bíróság tényjavító tevékenységének lényege az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás visszaállítása (senki által nem vitatott tényként a sértett fán történő elhelyezkedésére vonatkozó pontosítással), és a vádon való túlterjeszkedésre vonatkozó részlet mellőzése a [12] és [13] bekezdés egy részéből.

[117] A tényállás további kiegészítése nem szükséges, az ekként kiegészített és helyesbített tényállás megalapozott, és irányadó volt a harmadfokú eljárásban is [Be. 619. § (1) bekezdés].

[118] A harmadfokú bíróság által ítélezése alapjául szolgáló, ekként irányadó tényállás összefoglalva a következő:

[6] a vádlottat előjárói 2020. július 5-én kutató-mentő szolgálatba vezényelték a másodpilótával, a fedélzeti technikussal, a felcserrel, valamint az ejtőernyősökkel a Magyar Honvédség MI-8 Rescue34 típusú helikopter parancsnokaként.

[7] Szolgálatuk során a siklóernyős starthelyről felszálló 1. számú sértett siklóernyőjével déli-keleti irányban a fák közé zuhant, a fakoronán akadt a fő- és mentőernyő, az 1. számú sértett egy fa lombkoronáján rekedt, egy hármás ág elágazásában ült és mentésre szorult. Ezért előbb 13 óra 17 óra körüli időben riasztották, majd 13 óra 30 perckor felszállásra utasították a mentőegységet. A repülés idején természetes nappali látási viszonyok voltak, csapadék nem esett, a szél északi-északkeleti irányból fújt.

[8] A helyszín közelébe érve a helyszín megközelítése során, 14 óra körüli időben a vádlott a fedélzeten tartózkodók segítségével azonosította a fán rekedt siklóernyőst, azonban azt az utasítást kapta, hogy a mentéssel várjon, mert először a megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Hivatásos Tűzoltóságának 1. számú tanú kárhelyszín parancsnok által vezetett egysége próbálja meg a siklóernyőjével együtt a fán rekedt 1. számú sértettet – aki nem sérült meg, és akinek mobiltelefonszámát megkapták – lehozni a fáról.

[9] Mivel a katasztrófavédelmi egység a magukkal vitt felszereléssel nem látott lehetőséget a biztonságos mentésre, 14 óra 38 perc körüli időben a vádlott a légi irányítástól azt az utasítást kapta, hogy a mentést csörlőzéssel kezdjék el, azonban a vádlott – a kutató-mentő helikopter személyzetével egyeztetve – 14 óra 41 perc körüli időben jelezte a koordinátornak, hogy ez a feladat a fák lombkoronája miatt veszélyes, ezért sem drótkötéllel, sem alpin technikával nem hajtható végre. Ezt követően a koordinátor a katasztrófavédelmi egység kérésére – akik tudtak arról, hogy a siklóernyősök saját alpinista mentője már útban van a helyszínre – megkérdezte, hogy egy alpin kötelet le tudnak-e engedni a siklóernyőshöz, hogy annak segítségével saját erejéből a felszínre ereszkedjen, mivel képzett alpinista. A vádlott – a kutató-mentő helikopter személyzetével egyeztetve – ezt teljesíthetőnek ítélte, azonban azt a feltételt szabta, hogy csak abban az esetben vállalja, ha közvetlen rádiókapcsolatot tud létesíteni a kárhelyszín parancsnokával, ami 14 óra 47 perc körüli időben meg is történt.

[10] Ezt követően a vádlott utasítást adott egy 60 méter hosszú alpin kötél leengedésére, és a kutató-mentő helikopter személyzetével megkezdte a felkészülést a feladat végrehajtására. Bár a kutató-mentő helikopter személyzete a sűrű lombkorona miatt nem rendelkezett kellő

ismeretekkel a mentendő személy pontos elhelyezkedéséről, biztosításáról, az ernyők és a zsinórzat körülményeiről és a telefonszáma is rendelkezésükre állt, a vádlott a tőle elvárható körütekintést elmulasztva a HHKSZ-75. szakutasítás 53. pontjában foglaltak ellenére az 1. számú sértettel nem vette fel a kapcsolatot, nem tájékoztatta a tervezett mentési feladatról, nem egyeztetett vele a pontos elhelyezkedéséről, a biztosításáról, az ernyők és a zsinórzat körülményeiről, a biztonsági rendszabályokról. A vádlott a tőle elvárható körütekintést elmulasztva a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. § d) és e) pontjaiban írt rendelkezések ellenére elmulasztotta az egyeztetést az 1. számú tanúval, a kárhelyszín parancsnokával is, így nem tájékozódott és egyeztetett a földfelszínen tartózkodók helyzetéről, a mentendő személy elhelyezkedéséről, a végrehajtás módjáról, a biztonsági rendszabályokról, és a földről történő jelzésre sem kérte fel, mint ahogy azt a kárhelyszín parancsnoka sem ajánlotta fel számára.

[11] A felkészülés során a vádlott utasítást adott a helikopter személyzetének, hogy a fedélzeten tartózkodó deszantosok egy 60 m hosszú alpin kötelet kézből engedjenek le, és miután a fán túlértek a másik végét engedjék el, így biztosítva, hogy az alpin kötél a lombozaton két oldalról felfeküdjön, és a mentendő személy hozzáférjen. Ennek a próbájára távolabb is sor került, illetve egy konkrét próba berepülést is végrehajtottak a mentendő személy közelében.

[12] Ezen berepülés során, amikor még nem közelítették meg, nem szálltak a fölé a fa fölé, amelyiken a bajba jutott siklóernyős tartózkodott, a helyszínen lévő, a mentésben résztvevők közül legalább a 2., 3. és 4. számú tanúk, akik attól a fától, amelyen a siklóernyős tartózkodott, mintegy 20, maximum 50 méterre tartózkodtak, észlelték, hogy a rotorszél miatt a környező fák több méterre kilengtek, a szél felkavarta az avart, kisebb ágdarabokat tört le a környező fákról, illetve a közelben lévő cross motorosok motorkerékpárjait feldöntötte, ami miatt a légi mentés ezen formáját veszélyesnek ítélték, ennek ellenére ezt – bár attól a fától, amelyen a siklóernyős tartózkodott, mintegy 20, maximum 50 méterre tartózkodtak, így reális lehetőségük volt arra, hogy a kárhelyszínparancsnokot e körülményről tájékoztassák – nem tették meg.

[13] Az 1. számú tanú, a kárhelyszín parancsnoka mellett tartózkodott, amelyiken a mentendő személy volt, így, mivel ezen (első) berepülésnél a vádlott által irányított mentőhelikopter közvetlenül nem közelítette meg – elmondása szerint – nem észlelte, hogy a berepülésnél a rotorszél olyan veszélyes, amely az egész mentésre kihatással lehet, ezért nem is tájékoztatta a légi mentési művelet veszélyes voltáról a kutató-mentő helikopter személyzetét, és a vádlott sem kérdezett rá a mentési művelet során arra, hogy a művelet végrehajtása, a rotorszél milyen hatással van a földi környezetre (a földön tartózkodókra és a fán elhelyezkedő sértetre).

[14] Mintegy 3-5 perccel később a kutató-mentő helikopter személyzete megkezdte a mentő berepülést, melynek során, amikor azon fa fölé értek, amelyen a mentendő személy tartózkodott, az addig előttük, a lombkoronán pontosan nem ismertén elhelyezkedő biztonsági ernyőbe belekapott a rotorszél által keltett légáram, az megtöltődött – „belobbant” – és letörte azt a mintegy 14-15 cm átmérőjű ágat, amelyikbe belegabalyodott, majd azt az ágat is, amelyiken az 1. számú sértett tartózkodott, aki emiatt mintegy 15-18 méteres magasságból a földre zuhant, és elvesztette az eszméletét, amiről tudomást szerezve a műveletet befejezték. A feladat végrehajtásakor a vádlott az előírt minimális magassági határt betartotta.

[15] A balesetet követően a mentésben részt vevő földfelszínen tartózkodók az Állami Mentőszolgálat munkatársaival megkezdtek az 1. számú sértett ellátását, mely közben egy ugyancsak már félig-meddig letört ágdarab lezuhant, és az ellátásban résztvevő 2. számú sértett fejét, illetve kezét megsebezte, aki ennek következtében 8 napon belül gyógyuló sérülést szenvedett.

[16] Az esés következtében az 1. számú sértett a fej többszörös törésében, a mellkas zúzódásában és a végtagok többszörös törésekben megnyilvánuló olyan súlyos, életveszélyes sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen újra kellett éleszteni, majd a szakszerű orvosi ellátása ellenére 2020. augusztus 10-én elhunyt. A vádlott cselekményével gondatlanságból veszélynek tette ki az 1. és 2. számú sértett életét, testi épségét.

[119] Kétségtelen, hogy az elsőfokú bíróság tényállása nem terjed ki valamennyi részletre, azonban szűk terjedelme ellenére abból a jogkérdés eldöntéséhez szükséges releváns tények egyértelműen megállapíthatóak.

[120] Ezt követően az eldöntendő kérdés az irányadó tényállás szerinti vádlotti magatartás tényállásszerűsége, ami anyagi jogi kérdés. Elsőként az, hogy a vádlott elkövetett-e valamely légi közlekedésre vonatkozó szabályszegést.

[121] A másodfokú bíróság ítélete indokolásának [29] bekezdésében maga is elismerte, hogy nem értett egyet azon védői állásponttal, hogy semmilyen szabály ne lenne vonatkoztatható a vádban írt repülési tevékenységre, tételes jogi normát azonban nem tudott hozzárendelni. Ennek körében mégis vizsgálta, hogy az általános kötelmeket, előírásokat, elvárásokat a vádlott a tevékenysége során betartotta-e. Ítélete [27] bekezdésében kifejtette – a védelmi okfejtéssel egyezően – azt is, hogy sem a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet, sem további szabályok nem vonatkoztathatóak a vádlott cselekményére.

[122] Ehhez képest a vádban felrótt szabályszegés:

– A 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. § d) pontja szerint a csörlőkötelet minden esetben a felszínen tartózkodó személyektől olyan távolságban szabad leengedni, amely kizárja azok veszélyeztetését az elektrosztatikusan feltöltődött csörlőkötéltől szenvedett áramütés, vagy a forgószárny keltette légáram által; az e) pont értelmében a térbeli helyzet, valamint a repülési magasság megítélésének megnehezülése miatt a személyzetet segítő repülésvezetőt kell kijelölni összefüggő vízfelület feletti, vagy korlátozott méretű terület feletti csörlőzés gyakorlásakor.

– A közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, az 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és az 255/2010/EU rendelet módosításáról szóló a Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelet (továbbiakban SERA rendelet) 3101 pontja alapján tilos légi járművet felelőtlen vagy gondatlan módon üzemeltetni úgy, hogy az veszélyeztessen mások életét vagy vagyontárgyait.

[123] Az ügyészi fellebbezés emellett hivatkozott arra, hogy a bekövetkezett baleset kivizsgálása során a HM Állami Légügyi Főosztály mint katonai légügyi hatóság (továbbiakban Hatóság) végzésében a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 4. § (3) bekezdés a) pont ad) alpontjának megfelelően a kutató-mentő szolgálatot állami célú légiközlekedésként jelöli meg, és tételesen felsorolta a vádlott gépparancsnoki szolgálatára vonatkozó, a vád tárgyává tett közlekedési bűncselekmény keretdiszpozíciója tartalmaként felmutatható, elkövetéskor hatályos jogszabályokat és belső normákat, releváns tartalmuk szerint. Így a vádban felhívott és előbb jelölt HM rendeletet, valamint a HHKSZ-75. szakutasítást is.

[124] A vádlott terhére rótt légi közlekedés gondatlan veszélyeztetésének vétsége [Btk. 233. § (1) bekezdés, (2) bekezdés c) pont, (3) bekezdés] a Btk. XXII. Fejezete szerinti közlekedési bűncselekmény. A Btk. 233. §-a a vasúti, légi és vízi közlekedés veszélyeztetését a közúti veszélyeztetéstől elkülönítetten szabályozza, amit ezen közlekedési ágazatok speciális jellege indokolt.

[125] A Btk. 233. § (1) bekezdése szerint, aki a vasúti, a légi vagy a vízi közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

[126] A Btk. 233. § (2) bekezdés c) pontja alapján a büntetés öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált okoz. A (3) bekezdés szerint, aki az (1) bekezdésben meghatározott bűncselekményt gondatlanságból követi el, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel, a (2) bekezdésben meghatározott esetekben az ott tett megkülönböztetés szerint két évig, három évig, egy évtől öt évig, illetve két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

[127] Jelen ügyre vonatkoztatva a jogilag védett érdek a légi közlekedés működésének biztonsága és az ezzel érintett személyek élete, valamint testi épsége.

[128] A légi közlekedés biztonságát speciális igazgatási rendelkezések biztosítják, amelyek a légi közlekedésben résztvevők számára kötelező hatályúak, ezek szándékos megszegése vagy gondatlanságból való figyelmen kívül hagyása a szóban forgó bűncselekmény elkövetési magatartásaként értékelhető. A jogszabályi formában testet öltött normatív rendelkezéseken túlmenően azonban a különböző forgalmi utasításokban és szabályzatokban foglaltakat, sőt a szakmai utasításokat és az elfogadott, valamint közismert szakmai gyakorlatot is mint a közlekedési ágazatra vonatkozó kötelező szabálynak kell tekinteni.

[129] Tehát e normák azok, amelyek az elkövetési magatartás vonatkozásában a törvényi tényállás kereteit tartalommal kitöltik.

[130] A bűncselekmény létrejöttéhez elegendő az absztrakt veszély is, azaz az élet vagy a testi épség távolabbi veszélyeztetése is megalapozhatja a bűncselekmény megállapítását. A védett közlekedési ágazatok jellege folytán ez a veszély fogalom eltér a más, hasonló fogalomtól, ugyanis a vasúti, a légi és a vízi járművek tömege, hatásfoka nehezebben kezelhetősége, a fékezhetőség alacsonyabb foka, a manőverezés szűkült lehetősége stb. folytán egyfelől jelentősebb és nagyobb tömegeket érintő sérelem bekövetkezésével fenyegetnek, másfelől pedig a bekövetkezett veszély elhárításának a lehetősége jóval kisebb, sőt bizonyos esetekben kizárt.

[131] Az elkövetési magatartás mind tevéssel, mind mulasztással megvalósítható, a törvényi tényállás megállapíthatósága szempontjából annak van jelentősége, hogy az elkövető szabályszegése és a bekövetkező eredmény között ok-okozati összefüggés álljon fenn.

[132] A Btk. 233. § szerinti bűncselekménynek más bűncselekménytől való elhatárolása szempontjából elsősorban a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés jön szóba. Ebből a szempontból az elkövetési magatartás és az elkövető alanyi sajátosságának van meghatározó jelentősége. Azt kell tehát vizsgálni, hogy a vádlott a légi közlekedési ágazatot érintő közlekedési szabályok hatálya alatt állt-e.

[133] A bűncselekmény alanya speciális, mert kizárólag a bűncselekménnyel érintett közlekedési ágazat szabályainak hatálya alatt álló, a közlekedésben résztvevő, jelen ügyben légi járművet vezető, irányító személy követheti el a rá vonatkozó szabályok megszegésével.

[134] Nem vitatható, hogy a vádlott tevékenysége a kutató-mentő szolgálat keretében, állami célú légiközlekedés körébe tartozó repülés, amelynek végrehajtására nemzetközi és hazai szabályok egyaránt vonatkoznak.

[135] A hazai szabályozás keretében a vádlottra mint a helikopter parancsnokára vonatkozó szabályok közül a kiindulópont a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (továbbiakban Lt.), melynek 1. § (1) bekezdés a) pontja értelmében e törvény hatálya Magyarország légterében, illetve területén végzett légiközlekedésre és az azzal összefüggő tevékenységekre terjed ki.

[136] Az Lt. 54. § (1) bekezdése alapján a légi jármű parancsnoka a szakszemélyzetnek az az előírt szakszolgálati engedéllyel rendelkező tagja, akit e feladat ellátására a légi jármű

üzemben tartója jelöl ki. Az 56. § a) pontja szerint a parancsnok irányítja a légi jármű személyzetét, utasításait a személyzet köteles végrehajtani.

[137] Az Lt. 57. §-a értelmében a repülés megkezdése előtt a parancsnok ellenőrzi, hogy a légi jármű alkalmas-e a feladat biztonságos végrehajtására.

[138] Az Lt. 58. § (1) bekezdése alapján a parancsnok felel a repülési feladat biztonságos végrehajtásáért és a repülési szabályok megtartásáért. Joga és kötelessége a repülés tartama alatt az ezzel kapcsolatban felmerült minden kérdés eldöntése.

[139] Az Lt. 71. § 10. pont c) pontja szerint légiközlekedési tevékenység a mentéssel összefüggő tevékenység ellátására irányuló kutató-mentő repülés.

[140] A SERA rendelet 2015 pontja szerint a légi járművel kapcsolatos döntéseket parancsnoksága idején a légi jármű parancsnoka hozza meg.

[141] A SERA rendelet 1. cikke a rendelet tárgyát és alkalmazási körét tartalmazza. Az (1) bekezdése szerint e rendelet célja az 551/2004/EK rendelet alkalmazási körébe tartozó általános légiforgalom tekintetében alkalmazandó közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározása.

[142] Ez a rendelet vonatkozik különösen – nem kizárólagosan – az általános légiforgalomban résztvevő légtérfelhasználókra és légi járművekre, amelyeket az a) és b) pontban nevesít.

[143] Nyilvánvalóan a felidézett rendelkezéseket egymással összhangban, azok tartalma alapján kell jelen helyzetre vonatkoztatva értelmezni, és alkalmazni.

[144] Nem kétséges, hogy a felrótt cselekmény elkövetésekor a vádlott volt a fedélzeti azonosító jelű, MI-8 típusú kutató-mentő helikopter gépparancsnoka.

[145] Az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól szóló 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 2. §-a szerint a rendelet hatálya az állami repülések céljára kijelölt légterekre és az e légterekben OAT szabályok szerint közlekedő légi járművek szakszemélyzetére, valamint az e repülések biztosításában közreműködésre kötelezett személyekre, szervezetekre terjed ki.

[146] Kétségtelen, hogy a jelen történés speciális abból a szempontból, hogy az elkövetési magatartásként meghatározott tevékenység kifejtésére nem egyszerűen a polgári légi közlekedés végrehajtása során, hanem egy légi kutató-mentő szolgálat keretében került sor, egy MI-8 típusú katonai helikopterrel lebonyolított mentési tevékenység alkalmával.

[147] Nyilvánvaló, hogy ebben a helyzetben nem hagyhatóak figyelmen kívül mindazon belső rendelkezések, amelyek a feladat végrehajtására a fenti szabályok mellett vonatkoztak, amint arra a védő maga is hivatkozott az észrevételében.

[148] Ilyen belső rendelkezés a 185/2016. MH ÖHP PK intézkedés.

[149] Ebből következően egyértelmű, hogy a jelen ügyben leírt repülési tevékenységre tételes jogi normák és szabályok egyaránt vonatkoztathatóak. Nem helytálló tehát azon másodfokú bírósági érvelés, amely szerint adott tevékenységre valójában semmilyen tételes jogi normát, belső szabályozást, utasítást nem látott alkalmazhatónak.

[150] A 185/2016. MH ÖHP PK intézkedés 7. pontja értelmében a repülési feladat célja alapján egy repülés lehet kiképzési célú, műveleti célú vagy speciális célú. A 10. pont értelmében a speciális célú repülés olyan repülés, melynek végrehajtási rendje az adott típus kiképzési utasításában vagy légi üzemeltetési szakutasításában egyértelműen nem azonosítható.

[151] Kétségtelen, hogy jelen ügyben a kutató-mentő helikopter kárhelysín feletti, alpin kötél leengedésére irányuló repülése speciális célú repülés volt.

[152] Ugyanakkor a kárhelysín megközelítésére irányuló repülési szakasz, valamint a kárhelysín feletti függés végrehajtási rendje a harckiképzési szakutasításban és a légiüzemeltetési szakutasításban jól behatárolhatóan meghatározott repülési elem (amint azt a Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztály 8232-82/2020/h számú végzésének 28. oldal 8. bekezdésében is megállapította).

[153] A vádlott által vezetett helikopter repülésével összehasonlítható célú repülés a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. §-ban szabályozott csörlőzés.

[154] E rendelet 12. § d) pontja szerint a csörlőkötelet minden esetben a felszínen tartózkodó személyektől olyan távolságban szabad leengedni, amely kizárja azok veszélyeztetését az elektrosztatikusan feltöltődött csörlőkötéltől szenvedett áramütés, vagy a forgószárny keltette légáram által.

[155] Jelen ügyben a mentés során a helikopter helyzete lényegében azonos volt az ún. függési helyzettel. Ezt egyébként nem csupán a mentési művelet végrehajtása során a helikopter személyzete, köztük a vádlott tekintette így, hanem maga a légügyi hatóság is az általa lefolytatott vizsgálat során.

[156] E szerint: „... A kárhelysín megközelítésére irányuló repülési szakasz, valamint a kárhelysín feletti függés végrehajtási rendje a harckiképzési szakutasításban és a légiüzemeltetési szakutasításban jól behatárolhatóan meghatározott repülési elem... A repüléssel összehasonlítható célú repülések az alábbiak:

- repülés emberek és terhek felvételére függési üzemmódon szárazföldről és vízfelületről, csörlő alkalmazásával,
- repülés emberek kirakására függési üzemmódon, alpin módszerrel,
- repülés terhek külső függesztéssel történő szállítására (Hatóság végzése 28., 29. oldal).

[157] A felidézett rendelkezések összevetéséből következően tévedett a másodfokú bíróság, amikor azt állapította meg, hogy a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. § d) és e) pontjának megsértése azért nem vizsgálható, mert a tényállás szerint nem csörlővel történt mentésről van szó.

[158] A Kúria e körben a következőkre mutat rá.

[159] Az Lt. 57-58. §-aiban írt felelősségi szabályok absztrakt és általános jellegűek, tehát nem technikaiak, vagyis bármilyen repülési helyzetben – így ott is, ahol a személyzet függés közben kötelet használ – a parancsnoknak a repülésbiztonsági normák egységes érvényesítéséről kell gondoskodnia.

[160] Ehhez képest is a katonai és kutató-mentő repülési szabályrendszer a csörlős mentésre külön biztonsági előírásokat tartalmaz. Ezek a szabályok jelen ügyre vonatkoztathatóak, mivel azok a személyzet és a mentendő személy testi épségének védelme érdekében kerültek meghatározásra, és céljuk az, hogy a rotorhatás, a helikopter helyzeti instabilitása és a légáramlatok veszélyeit minimalizálják (az áramütés veszélye nyilván nem jön szóba).

[161] Kétségtelen, hogy jelen ügyben a vádlott nem alkalmazta a csörlőt, hanem egy alpin kötelet kívánt leeresztetni a fa lombkoronáján rekedt sértett számára, azonban a művelet rendeltetése és kockázati jellege lényegében azonos volt a csörlőzéssel.

[162] E szerint a helikopter függésben tartózkodott (a fedélzeti beszélgetések tartalma, Hatóság végzésének megállapításai), a személyzet tagja kötél leeresztésével kívánt mentési kapcsolatot létesíteni az akadályban rekedt személlyel, a műveletet a helikopter rotorhatás-

övezetében kellett végrehajtani, és a művelet fizikai-aerodinamikai kockázatai (rotorszél, lebegési instabilitás, tereptárgyak megmozdulása) azonosak a csörlős mentéssel.

[163] A 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 7. §-a és a 185/2016. MH ÖHP PK Intézkedés 151. pontja alapján a légi jármű parancsnoka köteles a repülési feladat végrehajtásakor minden, az adott művelettel összefüggő biztonsági előírás betartásáról gondoskodni, valamint minden tőle elvárhatót megtenni, hogy a légiközlekedési eseményeket megelőzze, és az azokhoz vezető okok kialakulását megakadályozza.

[164] A repülésbiztonsági előírásokat ezért nem lehet csupán a megnevezett technikai eszközhöz kötni, hanem rendszer és cél szerinti értelmezéssel kell alkalmazni minden olyan helyzetre, amely azonos veszélyt hordoz.

[165] A csörlőzésre vonatkozó, jelen ügyben releváns részszabályok nem egyszerű technikai, hanem biztonsági természetűek, céljuk, hogy a függés közben, kötél vagy csörlő alkalmazásával végzett személy- vagy eszközmozgatás során a rotorhatásból, helyzetinstabilitásból eredő veszélyeket minimalizálják.

[166] Tehát ez a szabályozás nem elsődlegesen az eszközhöz (drótkötél), hanem a művelet jellegéhez kötött.

[167] Ennek megfelelően, ha a művelet – jelen ügyben az alpin kötél leengedése függésből – azonos repülésbiztonsági kockázatot hordoz, akkor a csörlőzésre előírt biztonsági feltételek nem kiterjesztve, hanem az adott helyzetre vonatkoztatva értelmezhetőek.

[168] Ez pedig – egyetértve a Legfőbb Ügyészség álláspontjával – nem analógia, hanem a jogszabály célhoz kötött értelmezése.

[169] A csörlőzés biztonsági szabályai tehát irányadóak minden olyan esetben, amikor a helikopter függésben tartózkodik, kötél vagy ahhoz hasonló eszköz kerül leeresztésre, és a művelet célja személy mentése vagy kapcsolat létesítése vele.

[170] E megállapítás valójában nem más, mint a csörlőzésre vonatkozó szabályok nyelvtani értelmezéséhez képest más értelmezési módok felhasználásával, a jogszabály (előírás) immanens jelentésének, értelmezésének a jogalkotó valódi akaratának feltárása.

[171] A vádlott tehát alappal nem hivatkozhat arra, hogy e szabályok a konkrét esetre nem alkalmazhatóak, mert a repülésbiztonsági előírások általános és absztrakt rendeltetése a személyi biztonság garantálása, és ezek minden függéses, kötéltárgyhasználattal járó mentési műveletre vonatkoznak, függetlenül attól, hogy csörlőt vagy alpin kötelet használtak-e.

[172] A vádlotti magatartás mikénti megítélése során a SERA rendelet 3101 pontjában írt szabály (mely szerint tilos légijárművet felelőtlen vagy gondatlan módon üzemeltetni úgy, hogy az veszélyeztessen mások életét vagy testi épségét), valamint a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12.§ e) pontjában nevesített térbeli helyzet megítélésének megnehezülésével összefüggésben pedig a következők rögzíthetők.

[173] Az előzőekben már részletesen hivatkozott Lt. 56. § a) pontja, az 57. §-a, valamint az 58. § (1) bekezdése egyértelműen meghatározza a légijármű parancsnokának a kötelezettségeit.

[174] A Kúria kiemeli, hogy a légijármű parancsnoka a légiközlekedés biztonságát befolyásoló személy, tevékenysége élet- és vagyónmegőrzés szempontjából meghatározó. Ő felelős a repülési feladat biztonságos végrehajtásáért és a repülési szabályok megtartásáért. Joga és kötelessége a repülés tartama alatt az ezzel kapcsolatban felmerült minden kérdés eldöntése [Lt. 58. § (1) bekezdés].

[175] Ezzel összhangban a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 7. § (1) bekezdés a) pontja alapján a légi jármű parancsnok joga és kötelessége az Lt.-ben foglaltakon túlmenően a műveleti

feladat során a végrehajtással kapcsolatos kérdésekben való döntés, a c) pont szerint a honvédelmi célú légi közlekedés területén a műveleti repülési feladat kivételével a feladat végrehajtásának megtagadása, ha az üzemelési és működési körülmények nem felelnek meg a repülési szabályokban leírtaknak, vagy veszélyeztetik a repülés biztonságát.

[176] Ezen szabályozással szintén teljes összhangban az Országos Légi Kutató-Mentő Terv (továbbiakban OLKM Terv) 11.7. pontja akként rendelkezik, hogy a helyszíni tevékenységek vonatkozásában a kutató-mentő helikopter gépparancsnoka önálló döntési jogkörrel rendelkezik.

[177] A 185/2016. MH ÖHP PK intézkedés az előzőekben meghatározottakkal azonosan határozza meg a légijármű parancsnok felelősségét és kötelezettségeit. A 151. pont d) pontja értelmében a légijármű parancsnok betartja és betartatja a vonatkozó jogszabályokban, rendelkezésekben és előírásokban foglaltakat. A 151. pont n) pontja szerint megtesz minden tőle elvárhatót, hogy a légiközlekedési eseményeket és az azokhoz vezethető okok kialakulását megakadályozza, következményeiket csökkentse.

[178] A felidézett rendelkezésekből egyértelmű, hogy egy repülési tevékenység végrehajtása során, legyen az akár kutató-mentő repülés, a légijármű parancsnoka a felelős a repülés biztonságos végrehajtásáért, a repülési szabályok megtartásáért. Ő a parancsnok, és mint ilyen (értelemszerűen) önálló döntési jogkörrel rendelkezik.

[179] Ez nem is lehetne másként, hiszen egy légijármű parancsnoka van abban a tényleges helyzetben, hogy a rábízott gépet (helikoptert) irányítsa, uralma alatt tartsa oly módon, hogy azzal a személy- és vagyon biztonságot ne sértse, ne veszélyeztesse.

[180] E körben fel sem merülhet, hogy más személy, így akár a kárhelyszínparancsnok lenne az, aki a légijármű vezetése, tevékenysége (légi közlekedése) körében parancsnokként döntést hozhatna. A parancsnok a légijármű parancsnoka.

[181] Két különböző feladatról, tevékenységről és felelősségről van tehát szó, amely nem mosható össze, viszont egy adott mentési tevékenység során ezek szükségképpen összekapcsolódnak, és szükségképpen együttműködést feltételeznek. Az együttműködés feltétele viszont nem más, mint a kommunikáció, ami pedig nem jelent mást, mint információcserét.

[182] Ez a felderítés alapja, és kiindulópontja annak, hogy bármely (összehangolt) művelet, így értelemszerűen bajba jutott személy mentése során jó helyzetértékelés történjen, és ennek nyomán helyes döntés születhessen.

[183] Ha ugyanis nincs kommunikáció, akkor nincs információ; ha nincs információ, akkor nincs tényismeret, feltéve, hogy az – mint jelen esetben – megszerezhető, tehát megismerhető. Ennek hiányában hozott döntés viszont a vakszerencse területére vezet, amely alappal veti fel a döntéshozó felelősségének kérdését.

[184] Az irányadó tényállás e körben a következőket tartalmazza:

– a vádlott azt az utasítást kapta, hogy a mentést csörlőzéssel kezdjék el, azonban 14 óra 41 perc körüli időben jelezte a koordinátornak, hogy ez a feladat a fák lombkoronája miatt veszélyes.

– A vádlott – a kutató-mentő helikopter személyzetével egyeztetve – az alpin kötél ledobását teljesíthetőnek ítélte, azonban azt a feltételt szabta, hogy csak abban az esetben vállalja, ha közvetlen rádiókapcsolatot tud létesíteni a kárhelyszín parancsnokával, ami 14 óra 47 perc körüli időben meg is történt.

– Ezt követően a vádlott utasítást adott egy 60 méter hosszú alpin kötél leengedésére, és a kutató-mentő helikopter személyzetével megkezdte a felkészülést a feladat végrehajtására.

– Bár a kutató-mentő helikopter személyzete a sűrű lombkorona miatt nem rendelkezett kellő ismeretekkel a mentendő személy pontos elhelyezkedéséről, biztosításáról, az ernyők és a zsinórzat körülményeiről annak ellenére, hogy a sértett a telefonszáma is rendelkezésükre állt.

– A vádlott nem egyeztetett az 1. számú tanúval, a kárhelyszín parancsnokával, így nem tájékozódott és egyeztetett a földfelszínen tartózkodók helyzetéről, a mentendő személy elhelyezkedéséről, a végrehajtás módjáról, a biztonsági rendszabályokról, és a földről történő jelzésre sem kérte fel, mint ahogy azt a kárhelyszín parancsnoka sem ajánlotta fel számára.

[185] E tényekből kitűnően tehát akkor, amikor a vádlott a felvetett – immár harmadik mentési módot – teljesíthetőnek ítélte, a rádiókapcsolat a kárhelyszínparancsnokkal létrejött, és a sértett mobil elérhetősége rendelkezésre állt, nem vette fel a kapcsolatot a földön (fán) tartózkodók közül senkivel, így bár arra lehetősége lett volna, nem jutott olyan meghatározó információk birtokába, mint a sértett elhelyezkedése, ernyők pontos helyzete, a lombkorona alatti terület jellemzői.

[186] A tényállás rögzíti továbbá:

– azon berepülés során, amikor még nem közelítették meg, nem szálltak a fölé a fa fölé, amelyiken a bajba jutott siklóernyős tartózkodott, a helyszínen lévő, a mentésben résztvevők közül legalább a 2., 3. és 4. számú tanú, akik attól a fától, amelyen a siklóernyős tartózkodott, mintegy 20, maximum 50 méterre tartózkodtak, észlelték, hogy a rotorszél miatt a környező fák több méterre kilengtek, a szél felkavarta az avar, kisebb ágdarabokat tört le a környező fákról, illetve a közelben lévő cross motorosok motorkerékpárjait feldöntötte.

– A vádlott nem kérdezett rá a mentési művelet során arra, hogy a művelet végrehajtása, a rotorszél milyen hatással van a földi környezetre (a földön tartózkodókra és a fán elhelyezkedő sértettre).

– Mintegy 3-5 perccel később a kutató-mentő helikopter személyzete megkezdte a mentő berepülést.

[187] Nem kétséges, hogy a hivatkozott döntéseket a vádlott mint a légi jármű parancsnoka hozta meg, önálló döntési jogkörében, mindazon információk alapján, amelyek rendelkezésére álltak.

[188] A repülés alatt a parancsnoknak aktív, folyamatos döntési és helyzetértékelési kötelezettsége van (Lt. 58. § (1) bekezdés). A vádlott olyan manővert hajtott végre, amely a rotorszél miatt és a baleset jellege folytán (siklóernyős fára landolt) előre látható kockázatot hordozott.

[189] Ehhez képest bír alapvető, kiemelkedő jelentőséggel mindazon információk hiánya, amelyek viszont nem álltak a vádlott rendelkezésére azért, mert azok megszerzése iránt nem intézkedett, a kárhelyparancsnokkal a próbarepülés előtt, után, a művelet megkezdése előtt nem egyeztetett, vele a rádiókapcsolatot – noha erre lehetősége volt – nem vette fel.

[190] Az Lt. 57-58. §-ai alapján a parancsnok felel a repülési feladat biztonságos végrehajtásáért és a repülés során felmerült minden biztonsági kérdés eldöntéséért.

[191] Következésképpen a 3/2006. (II.2) HM rendelet 12. § d) és e) pontja szerinti szabályok a repülésbiztonsági normák cél és rendszer szerinti értelmezésével irányadók a jelen ügyben, mivel a kötél leeresztésével végzett mentési művelet azonos repülésbiztonsági kockázatot hordoz.

[192] A vádlott mint a helikopter parancsnoka a repülési feladat biztonságos végrehajtásáért személyesen felelt. Fokozott gondossági kötelezettséggel tartozott, különösen mentési művelet során, ahol a személyzet és a mentendő személy biztonságát a rotorhatás jelentősen befolyásolhatja.

[193] Ekként a vádlott függésben, a mentendő személy közvetlen közelében hajtotta végre a helikopter manőverét úgy, hogy nem rendelkezett pontos ismerettel valamennyi környezeti tényezőről, a sértett elhelyezkedéséről, a mentőernyő helyzetéről és állapotáról, a próbarepülés és a mentési művelet előtt a kárhelyszín parancsnokkal nem kommunikált, ezáltal nem mérte fel a rotorszél okozta veszélyeket. Másrészről pedig – információ hiányában – nem került, nem is kerülhetett abba a helyzetbe, hogy ennek érdekében további intézkedéseket tehessen.

[194] Ezzel a magatartással a vádlott megszegte a 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. § d) és e) pontjában meghatározott kötelezettségét, és egyúttal ellentétesen járt el a SERA rendelet 3101 pontjában foglalt, általános baleset-megelőzési normával [és az Lt. 58. § (1) bekezdésében írtakkal], amely normák tiltják, hogy a légi jármű üzemeltetése felelőtlenül vagy gondatlanul mások életét veszélyeztesse. E szabályszegései gondatlan szabályszegésnek tekinthetők.

[195] A törvényi tényállás szempontjából következő kérdés, hogy az elkövető szabályszegése és a bekövetkezett eredmény között ok-okozati összefüggés fennáll-e.

[196] E bűncselekmény létrejöttéhez elegendő az absztrakt veszély is, azaz az élet vagy a testi épség távolabbi veszélyeztetése is megalapozhatja a bűncselekmény megállapítását. A védett közlekedési ágazatok jellege folytán ez a veszélyfogalom eltér a más, hasonló fogalomtól, ugyanis a vasúti, a légi és a vízi járművek tömege, határfoka nehezebben kezelhetősége, a fékezhetőség alacsonyabb foka, a manőverezés szűkült lehetősége stb. folytán egyfelől jelentősebb és nagyobb tömegeket érintő sérelem bekövetkezésével fenyegetnek, másfelől pedig a bekövetkezett veszély elhárításának a lehetősége jóval kisebb, sőt bizonyos esetekben kizárt.

[197] Közvetlen veszély akkor valósul meg, amikor az élet, testi épség vagy az egészség sérelmének a helyzetre és a személyre konkretizált reális lehetősége jelentkezik; ha pedig sérülés is bekövetkezik, akkor ez értelemszerűen fennáll. Jelen ügyben utóbbiról van szó.

[198] A vádlott több, számára irányadó, a légi közlekedés körében érvényesülő előírást is megsértett, amelyek következményeként az általa végrehajtott második berepülés alkalmával a bajba jutottn kívül a földfelszínen tartózkodó, mentésben részt vevő mentőszolgálat, tűzoltóság és rendőrség, illetve katasztrófavédelem munkatársai életét és testi épségét is veszélyeztette, a bajba jutott személy pedig leesés következtében olyan súlyos sérüléseke szenvedett, hogy utóbb a kórházban életét veszítette.

[199] A következetes ítélkezési gyakorlat az okozatossági elméletek közül a feltételek egyenértékűségének (*conditio sine qua non*) elméletét fogadja el. Ennek lényege szerint minden szükséges feltétel ok, vagyis ok az eredménynek minden olyan előzménye, amely nélkül nem következett volna be az eredmény úgy és akkor, mint ahogyan és amikor bekövetkezett.

[200] Az okozati láncolat alakulásában azonban az okként vizsgált emberi magatartáson túl számtalan feltétel, egyéb ok is szerepet játszhat. Így más személyek magatartásai vagy külső körülmények (közreható okok).

[201] „Ámde minden bűncselekmény bűnös jogellenes magatartás. Így tehát valamely emberi cselekmény csak úgy nyer büntetőjogi jelleget, azaz lesz bűncselekménnyé, ha objektíve és szubjektíve is okozatos, vagyis, ha az eredmény az elkövető tevékenységéből és a tevékenység annak alanyi bűnösségéből származik. Hogy tehát valaki valamely bűncselekmény elkövetéséért felelősségre legyen vonható, korántsem elégséges a tevékenység és a jogsértő eredmény közt fennálló objektív kapcsolat, vagyis tisztán okozati összefüggés, hanem éppannyira elengedhetetlen feltétel a szubjektív összefüggés, vagyis az alanyi bűnösség fennforgása is.” (vö. Angyal Pál A büntetőjogi alapfogalmak)

[202] Kétségtelen tehát, hogy a hétköznapi, fizikai oksági kapcsolat és a büntetőjogi okozatosság nem azonos; utóbbi objektíve és szubjektíve is okozatos.

[203] A másodfokú bíróság a szabályszegés hiányát az oksági hiánnyal azonosította, holott a két elem külön vizsgálat tárgya.

[204] Az ítéletábla ítélete indokolásából megállapíthatóan meghatározó körülményként értékelte azt, hogy a helikopter személyzete nem észlelhette a forgószárnyak földre gyakorolt hatását, fatális és véletlen körülménynek minősítve, hogy nem volt ismert a mentőernyő elhelyezkedése, állapota, így az sem, hogy az esetlegesen belobbanhat. A sértettet ugyanakkor az ítéletábla szerint nem a rotorszél fújta le a fáról, hanem a körülmények összejártsága vezetett a lezuhanásához, a belobbanó ernyő ereje törte le ugyanis a faágat, míg 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 az előrelátás hiányára még a gondatlansága sem terjedt ki.

[205] Az ítéletábla ezen utóbbi megállapítása nem tesz különbséget a bűncselekmény tárgyi oldalához tartozó okozati összefüggés, illetve az alanyi oldal elemét képező gondatlan bűnösség kérdéskörének vizsgálata között. A másodfokú bíróság indokolása logikailag is önellentmondásos, amikor az „ernyő belobbanását” önálló, előre nem látható okként értékeli. A belobbanás ugyanis nem független esemény, hanem a vádlott által vezetett helikopter rotorhatásának közvetlen következménye.

[206] A jelen ügyben a rotorszél a baleseti láncolat elindító, meghatározó tényezője volt. Ha a helikopter nem közelíti meg a sértettet olyan módon, ahogyan tette, a mentőernyő nem lobban be, az ág nem törik le, és a sértett nem esik le a fáról. Ez a logikai láncolat megszakíthatatlan, ezért a vádlott magatartása és az eredmény között közvetlen okozati összefüggés áll fenn.

[207] Ezt követően eldöntendő kérdés a törvényi tényállás alanyi oldalához tartozó bűnösség kérdése.

[208] A szabályszegések azonban nem önmagukban, objektíve tesznek felelőssé, a bűnösség azt jelenti, hogy az alany tehet a bűncselekményt megvalósító magatartás tanúsításáról és a magatartásával előidézett következményekről. Ekként tehet arról, mert az elkövetéskor belátta, felismerte magatartása jellegét és annak lehetséges következményét (eredményét), illetőleg tehet arról, mert beláthatta volna, felismerhette volna cselekménye jellegét, lehetséges következményeit. A bűnösség a törvényi tényállás tárgyához és tárgyi oldalához fűződő aktuális, pszichikus viszony.

[209] Ez a kapcsolat a rá gondolásban fejeződik ki. Az alany akkor bűnös, ha az elkövetési magatartás tanúsításakor rá gondol a magatartás jellegére és következményére, és ebben a tudatban végrehajtja.

[210] A bűnösség azonban nem csak az aktív rá gondolásban, hanem a rá gondolás hiányában is kifejeződik, tehát, ha az elkövető az eredményt éppen azért okozza, mert nem gondol magatartása lehetséges következményeire, pedig gondolnia kellett volna. Ez esetben a megkívánt és elvárható rá gondolás hiánya róható fel. A szándékosság és a tudatos gondatlanság esetében tehát a rá gondolás kimutatható, míg a hanyag gondatlanság esetében éppen a megkövetelt rá gondolás hiányáról van szó.

[211] Tudatos gondatlanság, ha az elkövető előre látja magatartása következményeit, de könnyelműen bízik azok elmaradásában. Hanyag gondatlanság pedig, ha azért nem látja előre magatartása következményeit, mert a tőle elvárható körültekintést elmulasztja [Btk. 8. § (1) bekezdés]. A könnyelműség és a hanyagság egyaránt bírói értékelés alá eső kategória.

[212] A bűnösség megállapítására vonatkozó kifogások esetében tehát arra kell választ adni, hogy volt-e, és ha igen, mi volt a vádlottól elvárható.

[213] Az elvárás lényege bármely – testi erővel, eszközzel végrehajtott – emberi magatartás esetén: tartsd uralmad alatt, ne sérts más. Ez a maximuma a büntetőjog egészének, és a jognak is főparancsa.

[214] Azt, hogy a vádlottól milyen figyelem volt elvárható, illetve, hogy a vádlott az elvárható figyelem vagy körültekintés tanúsítása esetén milyen következményt láthatott előre, kétlépcsős gondolati folyamatban fogható meg.

[215] Az első egy objektív mérce, az objektív gondossági kötelesség. E mérce körülhatárolása más akkor, amikor valamely foglalkozásról és más, ha magánemberi viszonylatról, tevékenységről van szó. Ehhez képest fogalmazható meg az adott törvényi tényállásra tartozó elvárhatóság.

[216] Az elvárhatóság pedig az, hogy legyen biztonságos, biztonságos pedig az, ami nem kockázatos a másakra. Nem kockázatos az, ami nem tesz ki közvetlen veszélynek más.

[217] Minél veszélyesebb egy adott tevékenység az elvárhatóság szintje, annál nagyobb: a figyelem és a körültekintés kötelezettsége. Az ilyen akaratú döntések lényege: nem meggondolatlanul, hanem megfontoltan.

[218] A negligencia szubjektív elemét pedig a tőle elvárható kifejezés jeleníti meg.

[219] Szükséges továbbá annak vizsgálata is, hogy az elkövető rendelkezett-e reális lehetőséggel, hogy a káros következmények lehetőségét előre lássa. Összefoglalva: előre látható, ezért elvárható, ekként felróható.

[220] Jelen ügyben mindezek vizsgálata a következőket jelenti.

[221] A hivatkozott 3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. § d) és e) pontja és a SERA rendelet 3101 pontja ugyanazon gondossági kötelezettség két szintje. A HM rendelet részletes végrehajtási szabály, míg a SERA rendelet 3101 pontja az általános normát rögzíti, amely minden repülési tevékenységben minimum-standardként érvényesül.

[222] E két előírás együttesen határozza meg a vádlott objektív gondossági kötelességének tartalmát, amelyet a vádlott a jelen ügyben nem teljesített, amikor a sértett felett függésben tartózkodott, és nem biztosította, hogy a művelet ne jelentsen veszélyt a sértett testi épségére.

[223] Amint arra a Kúria korábban már utalt, az elsőfokú bíróság tényállása nem terjedt ki valamennyi részletre, ugyanakkor a közlekedési, különösen a légiközlekedési szabályok megsértésével kapcsolatos ügyekben a tényállást minden, a cselekmény lefolyására kiható körülményre kiterjedően szükséges megállapítani.

[224] Ehhez képest a Kúria megjegyzi, hogy az iratokból megállapíthatóan a következő körülmények is jelentőséggel bírnak:

– A helyszín helikopterrel történő megközelítése során a helikopterről a siklóernyős mindkét ernyője látható volt, azt a vádlott észlelte is; csupán azok állapotáról, pontos elhelyezkedéséről nem rendelkezett információval (Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsa 42.Kb.70/2022/26. számú tárgyalási jegyzőkönyv 3. oldaláról a vádlott vallomásából idézve: „Megérkeztünk a helyszínre, és a mentőernyő láthatósága miatt azonnal felderítettük és megláttuk a tartalékernyőt a fák lombkoronájára felakadva.”).

– Ugyanerre vonatkozóan a légügyi hatóság előtti tanúkénti meghallgatása során egyezően: „A hegytető fölött az első balforduló végrehajtása közben meg is találtuk a fakoronán akadt fő és mentőernyőt” (8232-31/2020/h jegyzőkönyv 4. oldala).

- A kutató-mentő helikopter balról-bal előlről érkezett, mintegy 110 fokos szögből [Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi végzése (továbbiakban Hatóság végzése) 16. oldal].
 - A kutató-mentő helikopter repülési sebessége a légiközlekedési balesetet megelőző másodpercekben legfeljebb 1-2 m/s volt (Hatóság végzése 20. oldal 3. bekezdés).
 - A terepet sűrűn álló, lombhullató fákból álló növényzet fedi, jellegét tekintve erdős. A fák levelesek, az erdő zárt, a fák lombkoronája egymást éri vagy átfedi. Jelentősen megnehezíti, bizonyos esetekben lehetetlenné teszi a pontos légítájékozódást, valamint a lombkorona szintje alatt lévő személyek, tárgyak és terep levegőből történő láthatóságát, felismerését (Hatóság végzése 20. oldal utolsó bekezdés).
 - A vádlott az 1. számú sértettel nem vette fel a kapcsolatot, noha a mobiltelefonszáma a rendelkezésére állt.
 - A légiközlekedési baleset bekövetkezésekor, és azt közvetlenül megelőzően a fedélzeti adatrögzítő által rögzített magasság 15-30 méter közötti volt, a minimális érték 14:52 órakor (a baleset idején) 15 méter volt. A fedélzeti adatrögzítő és a rádiomagasságmérő hibáit figyelembe véve a 15 méteres rögzített magasság 13,5-16,5 méter valós repülési magasságnak feleltethető meg, ennek megfelelően a kutató-mentő helikopter minimális valós repülési magassága legalább 13,5 méter volt (Hatóság végzése 31. oldal, 32. oldal).
- [225] A felidézettek közül kitűnően nem felel meg a tényeknek azon védelmi hivatkozás, mely szerint a vádlott a mentőernyőt nem látta (nem láthatta). Épp ellenkezőleg. A helyszín helikopterrel történő megközelítése során mindkét ernyő látható volt, azokat a vádlott észlelte is. Csupán azok pontos állapota, a zsinórzat elhelyezkedése nem volt ismert.
- [226] Az elvárhatóság objektív mércéjét a hivatkozott jogszabályi rendelkezések egyértelműen rögzítik.
- [227] Nem szükséges, hogy a vádlott előre lássa a pontos baleseti mechanizmust, elegendő, ha a helyzet általános veszélye – a rotorhatás, a légáramlás és közeli tereptárgyak instabilitása – felismerhető volt.
- [228] A vádlott tapasztalt pilóta volt, általános tudással és különleges szakértelemmel egyaránt rendelkezett, számos mentési műveletben vett részt, maga is végrehajtott ejtőernyős ugrásokat. Nem volt számára ismeretlen helyzet a fán landoló ejtőernyős, siklóernyős: ezt maga a másodfokú bíróság által hivatkozott korábbi tapasztalata is megerősíti: „...ebben a rögzített beszélgetésben a helikopter fedélzetén tartózkodók felidéztek egy korábbi esetet és arra jutottak, hogy nem szabad annyira megközelíteni a mentendő személyt, hogy a rotorszél befújja az ágak közé.” {Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa 6.Kbf.37/2024/9. számú ítélet [35] bekezdés második mondat}.
- [229] A vádlott mint az érintett MI-8 helikopter parancsnoka volt az, aki a helyszínen tartózkodók közül legjobban ismerte és tudta a helikopter működését, hatásmechanizmusát, és a konkrét repülés során az adott környezeti jellemzők helikopterre gyakorolt hatását érzékelhette.
- [230] A vádlott egyébként maga is felismerte a helyzet veszélyességét, amit alátámaszt az, hogy korábban visszautasította a csörlőzést azzal az indokkal, hogy az veszélyezteti a helikopterről leeresztendő személy testi épségét és a helikopter biztonságát is, és ugyanezen indokkal elutasította a deszantos alpin kötélén történő leeresztést is.
- [231] A vádlott éppen ezért – felmerült harmadik variációként – olyan manővert hajtott végre, amely az adott körülmények között, a rotorszél miatt előre látható kockázatot hordozott.

[232] Ennek része az is, hogy a rotorszél hatására keletkezett légáram a fán lévő (bármelyik) ernyőbe belekaphat, illetve a bajba jutott személyt lesodorhatja. Ekként az előre láthatóság feltétele teljesült.

[233] A szubjektív, tőle elvárható elem, vagyis az, hogy mi volt a vádlottól elvárható, a következők szerint ítélt meg.

[234] A környezeti jellemzők szerint adott helyen lévő fák levelesek, az erdő zárt, a fák lombkoronája egymást érő vagy átfedő volt. Ez jelentősen megnehezítette, szinte lehetetlenné tette a pontos légi tájékozódást, valamint a lombkorona szintje alatt lévő személyek, tárgyak és terep (kizárólag) levegőből történő láthatóságát, felismerését.

[235] Ilyen körülmények között különösen fontos minden földről származó információ, amely egyrészt a tájékozódást elősegíti, másrészt a megfelelő helyzetértékelést lehetővé teszi. Ezek hiányában lényegében vakon cselekvésről van szó.

[236] Jelen esetben viszont nem hagyható figyelmen kívül, hogy:

- a rádiókapcsolat a kárhelyszín parancsnokával 14 óra 47 perc körüli időben létrejött;
 - a sértett nem sérült meg, a közelében tartózkodókkal kommunikált, nem volt közvetlen életveszélyes helyzetben, másként el nem hárítható veszélyhelyzet sem állt fenn;
 - a sértett közelében, a földön 20-50 méteren belül személyek tartózkodtak;
 - a sértett mobiltelefonnal rendelkezett, melynek száma a vádlott (a helikopter személyzete) számára rendelkezésre állt;
 - a sértett alpintechnikai tudással bírt, földről történő speciális mentésének lehetősége belátható időn belül realizálódhatott volna.

[237] A vádlottól adott helyzetben az várható el, hogy

- mint a kutató-mentő helikopter parancsnoka a mentési művelet végrehajtásához szükséges minden információt megszerezze, amire csak lehetősége van;
- ennek érdekében kapcsolatot létesítsen és tényleges, folyamatos kommunikációt folytasson a mentésben közreműködő szervekkel, személyekkel, jelen esetben a kárhelyszínparancsnokkal.

[238] Megjegyzendő, hogy a bajba jutott személlyel történő közvetlen kapcsolat felvétele pedig célszerű és ésszerű lehet a mentés során, hiszen saját helyzetéből fakadóan maga is lényeges információval szolgálhat, olyat is megoszthat, amit más nem is ítélt fontosnak.

[239] A vádlott ugyanakkor nem rendelkezett olyan releváns információkkal, amelyek birtokában a megfelelő helyzetértékelést elvégezhetette volna, a művelet biztonságos végrehajtásához szükséges (változatlan) kockázati tényezőket reálisan felmérhette volna annak érdekében, hogy a helyes döntést meghozza.

[240] Ehhez képest a tényállás szerint a vádlott nem egyeztetett az 1. számú tanúval, a kárhelyszín parancsnokával, így nem tájékozódott és egyeztetett a földfelszínen tartózkodók helyzetéről, a mentendő személy elhelyezkedéséről, a végrehajtás módjáról, a biztonsági rendszabályokról, és a földről történő jelzésre sem kérte fel, mint ahogy azt a kárhelyszín parancsnoka sem ajánlotta fel számára.

[241] A hibás döntés, tévedés (vö. diagnosztikai tévedés) önmagában nem tesz felelőssé; viszont, ha a tévedést mulasztás okozta, az felróható, és büntetőjogi értékelést von maga után.

[242] A vádlott – tévesen – úgy vélte, hogy a helyzetet uralma alatt tartja, ugyanakkor nem számolt a kötél ledobása során a felmerülő veszély reális lehetőségével, holott erre a korábbi tapasztalatai, a hasonló mentési helyzetekben szerzett ismeretei, valamint az adott

körülmények – az ernyőhelyzet, a szűk, korlátozott tér, a helyszín be nem látása, a rotorhatás – között számolnia kellett volna.

[243] A gondatlansága tehát abban áll, hogy nem gondolt a mentőernyő belobbanásának lehetőségére, pedig gondolnia kellett volna.

[244] E rágondolás hiánya nem a körülmények objektív felismerhetetlenségéből, hanem az információ megszerzésének hiányából, a vádlottnak a felderítés és a végrehajtás során a kommunikációs tevékenysége elmulasztásából fakadt.

[245] Ez a felróhatóság, és a vádlott büntetőjogi felelősségének alapja.

[246] Összefoglalva a vádlott alanyi bűnössége a hanyag gondatlanságban áll, magatartása lehetséges következményeit azért nem látta előre, mert a tőle elvárható figyelmet és körültekintést elmulasztotta (Btk. 8. § 2. fordulat).

[247] A Kúria megjegyzi, hogy a másodfokú bíróság a gondatlanság kérdését nem önállóan vizsgálta, hanem az okozati lánc meglétéhez kötötte, noha a gondatlanság a felismerhetőség és az előreláthatóság kategóriájába tartozik, nem pedig a fizikai oksági kapcsolat része.

[248] Az ítélet tábla ítélete indokolásából megállapíthatóan meghatározó körülményként értékelte azt, hogy a helikopter személyzete nem észlelhette a forgószárnyak földre gyakorolt hatását, fatális és véletlen körülménynek minősítve, hogy nem volt ismert a mentőernyő elhelyezkedése, állapota, így az sem, hogy az esetlegesen belobbanhat.

[249] Ez valójában az előre láthatóság hiányára való hivatkozás. Ha a konkrét helyzetben nincs meg ez a lehetőség, vagyis a helyzet nem tartalmazza azokat a körülményeket, amelyek lehetővé tennék az eredmények nem kívánt alakulásának előrelátását, akkor valóban nem beszélhetünk hanyagságról. Jelen ügyben azonban a már kifejtettek szerint nyilvánvalóan nem erről van szó.

[250] Ezért tévedett a másodfokú bíróság, amikor a vádlottat az ellene emelt vád alól felmentette.

[251] A vádlott a repülésbiztonsági és baleset-megelőzési szabályokat [3/2006. (II. 2.) HM rendelet 12. § d) és e) pont, SERA rendelet 3101. pont] megszegte, és magatartásával okozati összefüggésben egy személy halála, további személy sérülése bekövetkezett.

[252] Ekként a Kúria a vádlottat bűnösnek mondta ki a Btk. 233. § (1) bekezdésébe ütköző, a (2) bekezdés c) pontja és a (3) bekezdés 3. fordulata szerint minősülő légi közlekedés – gondatlanságból elkövetett – veszélyeztetésének vétségében.

[253] A Kúria nem értett egyet a sértetti jogi képviselő álláspontjával a tekintetben, hogy vádlott előre látta, hogy a sértett közelébe repüléssel veszélyhelyzetet fog előidézni (tehát a mentési akció nem hajtható végre biztonságosan), azonban ezen felismerése iránti közömbösséggel végrehajtotta a berepülést. A jogi képviselő szerint a lefolytatott bizonyítás alapján a veszélyeztető eredmény bekövetkeztével kapcsolatban a vádlott eshetőleges szándéka állt fenn, a halálos eredmény vonatkozásában pedig gondatlanság terheli a vádlottat. Erre figyelemmel tehát a bűncselekmény minősítése tekintetében eltérő jogi következtetés levonása indokolt, melynek keretében a vádlott cselekményét a bűncselekmény vegyes bűnösségű alakzataként szükséges minősíteni [Btk. 233. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés c) pontja szerint minősülő légi közlekedés halált okozó veszélyeztetése büntette].

[254] A vádlott cselekményének minősítése körében rögzítendő, hogy a vádlott nyilvánvalóan nem akarta a sértett halálát, más személyek sérülését, a veszélyhelyzet előálltát, hanem kifejezetten a sértett megmentése érdekében járt el.

[255] A Kúria a megvalósult szabályszegések és az eredmény tekintetében egyaránt a gondatlanság enyhébb alakzatát, vagyis a bűncselekmény enyhébb alakzatát látta megállapíthatónak.

[256] A Kúria ezt követően azt vizsgálta, hogy a vádlottal szemben milyen büntetés kiszabása szükséges.

[257] A törvény meghatározza a büntetés célját és a büntetéskiszabás elveit [Btk. 79. §, 80. § (1) bekezdés].

[258] A Btk. 79. §-ában írtak szerint a büntetés célja a társadalom védelme érdekében annak megelőzése, hogy akár az elkövető, akár más bűncselekményt kövessen el. A büntetés kétségtelenül joghátrány, a büntetés kiszabása ekként joghátrány okozása, vagyis az elkövetőre vonatkozó rosszallás megtestesítése. Az elkövetett bűncselekmény viszont nyilvánvalóan szintén rosszat jelent.

[259] Ehhez képest a büntetés lényege – hagyományosan – a rosszra (a bűnre) adott olyan válasz, amiben testet ölt az elkövetőre vonatkozó, a számára rossz, azaz joghátrány (szabadságelvonás, jogkorlátozás stb.) okozása.

[260] E mérlegelési folyamatnak nyilvánvalóan vannak általános és speciális (az elkövető személyéből és a cselekmény jellegéből adódó) szempontjai.

[261] Ez tehát a büntetés célja, és egy adott büntetés arányosságának lényege.

[262] Az elsőfokú bíróság a büntetés kiszabása során súlyosító körülményt nem észlelt, ezzel a Kúria is egyetértett.

[263] Enyhítő körülményként értékelte:

- a vádlott eddigi kiváló, makulátlan szolgálat teljesítését,
- azt, hogy a közlekedési előélete kifogástalan,
- a szolgálat iránti elkötelezettségét,
- nyomatékka az időmúlást,
- szintén nyomatékka azt, hogy bevetés közben valósította meg a cselekményét,
- azt, hogy az okfolyamat során mások mulasztása is rögzítésre került.

[264] Megállapítható, hogy a büntetés kiszabása során értékelendő enyhítő és súlyosító körülményeket az elsőfokú bíróság számba vette, ezekkel a Kúria túlnyomó részt egyetértett.

[265] A Kúria mellőzi az enyhítő körülmények közül a mások mulasztására vonatkozó megállapítást.

[266] A fenti módosítás mellett a büntetéskiszabás körében az elsőfokú bíróság hiánytalanul feltárta és súlyuknak megfelelően értékelte a bűnösségi körülményeket.

[267] Erre tekintettel a Kúria a Btk. 79. § szerinti büntetési célok megvalósítása érdekében, a 80. § (1) bekezdésében írt büntetéskiszabási elvek mentén a vádlottat a Btk. 37. § (1) bekezdése alapján fogház fokozatú büntetésre ítélte, melynek végrehajtását a Btk. 85. § (1) és (2) bekezdése alapján próbaidőre felfüggesztette. A Btk. 38. § (1) és (3) bekezdése alapján rendelkezett a feltételes szabadságra bocsátás legkorábbi időpontjáról.

[268] A Btk. 102. § (1) bekezdése szerint a bíróság a szabadságvesztés végrehajtásának felfüggesztése esetén az ügydöntő határozatban előzetes mentesítésben részesítheti az elítéltet, ha arra érdemes.

[269] A törvény eleve behatárolja az előzetes bírósági mentesítés lehetőségét, ezen belül pedig a bíróság mérlegeléséhez köti. Ehhez képest az érdemesség szempontjából a bűncselekmény jellegén, a büntetés mértékén túlmenően, alapvetően a terhelt személyének

jövőben társadalomra veszélyessége mérlegelendő. Nem a terhelt büntetőjogi felelősségéről való döntésről van szó, hanem arról, hogy a bűncselekménye ellenében és a kiszabott büntetése mellett, a társadalom védelme igényli-e a személyére háruló, a büntetett előélethez fűződő hátrányos következményeket is (Kúria Bfv.III.1.055/2017/6. számú határozat).

[270] A Kúria egyetértett az elsőfokú bíróság álláspontjával, mely szerint a vádlott érdemes az előzetes mentesítésre. A vádlott 1988 óta hivatásos katona, szolgálatát ezidáig kiváló színvonalon teljesítette, több, mint 30 alkalommal részesítették dicséretben, fenyítése nem volt. {Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsa 42.Kb.70/2022/64-I. számú ítélet [84] bekezdés}.

[271] Az ügyészi fellebbezés a vádlottal szemben légi járművezetéstől eltiltás kiszabását is célozta.

[272] A Btk. 55. § (1) bekezdés a) pontja alapján a járművezetéstől azt lehet eltiltani, aki az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követi el a bűncselekményt.

[273] Jelen ügyben a vádlott cselekménye gondatlanságból elkövetett bűncselekmény volt, amelynek közvetlen kiváltó oka nem a repülési szabályok tudatos figyelmen kívül hagyása, hanem egy konkrét, mentési helyzet felróhatóan téves értékelése volt.

[274] A vádlott szakmai tapasztalattal, feladatát hivatásszerűen és felelősségteljesen ellátó személy, aki az adott körülmények között nem közlekedésbiztonsági kockázatként, hanem mentési célból járt el. Közlekedési előélete kifogástalan, 1991 óta teljesít helikoptervezetőként szolgálatot.

[275] Ennek megfelelően a légi járművezetéstől eltiltás nem szolgálná a büntetés célját, mivel a vádlott további légijármű vezetése nem hordoz veszélyt a légiközlekedés biztonságára, és vele szemben aránytalan hátrányt jelentene.

[276] Ezért a Kúria álláspontja szerint – az ügyészi fellebbezésben foglaltakkal ellentétben – a vádlottal szemben a légi járművezetéstől eltiltás büntetés kiszabása nem indokolt.

[277] Mivel a Kúria a vádlott bűnösségét megállapította, a Be. 574. § (1) bekezdése alapján kötelezte az eljárás során felmerült bűnügyi költség megfizetésére.

[278] A másodfokú bíróság ítéletének további – a bűnjelekre vonatkozó – rendelkezése törvényes, ezért azok megváltoztatására nincs törvényi alap.

[279] A Kúria a teljesség kedvéért a felrótt bűncselekmény helyes megnevezésével kapcsolatban rámutat a következőkre.

[280] A bűnösségi alakzatot, tehát azt, hogy a bűncselekmény szándékosan vagy gondatlanságból elkövetettnek minősül-e, általában nem kell feltüntetni. Akkor indokolt ezt megtenni, ha egy vétségnek szándékos és gondatlan alakzata is van, ilyenkor a gondatlan alakzatra kell utalni. Jelen ügyben felrótt bűncselekménynek egyaránt van szándékos és gondatlan alakzata, viszont előbbi kizárólag büntett, utóbbi pedig vétség [vö. Btk. 233. § (1)-(2) bekezdése, és a (3) bekezdése].

[281] Ekként a Kúria az ügyész által bejelentett másodfellebbezést elbírálv a Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa 6.Kbf.37/2024/9. számú ítéletét a Be. 624. § (1) bekezdése értelmében a rendelkező részben írtak szerint megváltoztatta, míg a bűnjelekre vonatkozó rendelkezést nem érintette.

[282] *A döntés elvi tartalma*

A légi közlekedés biztonságát speciális igazgatási rendelkezések biztosítják, amelyek a légi közlekedésben résztvevők számára kötelező hatályúak, ezek szándékos megszegése vagy gondatlanságból való figyelmen kívül hagyása a szóban forgó bűncselekmény elkövetési magatartásaként értékelhető. A jogszabályi formában testet öltött normatív rendelkezéseken

túlmenően azonban a különböző forgalmi utasításokban és szabályzatokban foglaltakat, sőt a szakmai utasításokat és az elfogadott, valamint közismert szakmai gyakorlatot is mint a közlekedési ágazatra vonatkozó kötelező szabályt kell tekinteni.

A repülésbiztonsági előírásokat nem lehet csupán a megnevezett technikai eszközhez kötni, hanem rendszer és cél szerinti értelmezéssel kell alkalmazni minden olyan helyzetre, amely azonos veszélyt hordoz.

A hibás döntés, tévedés önmagában nem tesz felelőssé; viszont, ha a tévedést mulasztás okozta, az felróható, és büntetőjogi értékelést von maga után.

V.

[283] A Kúria ítélete elleni fellebbezést a Be. 458. § (3) bekezdése zárja ki.

Budapest, 2025. november 18.

Molnár Ferencné dr. s.k. a tanács elnöke, Dr. Varga Eszter s.k. előadó bíró, Dr. Bartkó Levente s.k. bíró, Dr. Hornyák Szabolcs János s.k. bíró, Dr. Horváth Péter s.k. bíró

A Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsa 6.Kbf.37/2024/9. számú ítélete a Kúria Bhar.III.1.017/2025/14. számú ítéletében írt változtatással 2025. november 18. napján jogerős és fel nem függesztett részében végrehajtható.

Budapest, 2025. november 18.

Molnár Ferencné dr. s.k.
a tanács elnöke

Kiadmány hitelül: