

HEGYES PÉTER\*

## A pilóta nélküli légi járművek üzembentartásának jogszabályi keretei

### I. Bevezető

Az elmúlt években igen felfokozott érdeklődés mutatkozik az ún. pilóta nélküli légi járművek – hétköznapi megnevezéssel drónok – iránt, amely annak tulajdonítható, hogy a nevezett eszközök megszámlálhatatlan típusa érhető már el kereskedelmi forgalomban és a polgári célú felhasználási lehetőségük<sup>1</sup> rendkívül széles körű lett. Láthatjuk például, hogy csomagküldő szolgáltatást végző cégek már élesben tesztelik a csomagok drónokkal való célbajuttatásának lehetőségét,<sup>2</sup> vagy nehezen megközelíthető terepszonyok esetén drón alkalmazása megkönnyítheti egy közműszolgáltató kárfelmérési tevékenységét,<sup>3</sup> továbbá esküvők, illetve más rendezvények szinte elmaradhatatlan kelleke lett a lenyűgöző felvételek készítésére alkalmas repülő eszköz. A drónokat használók esetén ismét csak igen széles körrel beszélhetünk, hiszen az egyszerűbbeket játékként reptető gyerekektől a professzionális fényképészekig, filmkészítőkig terjed a paletta. Ugyanakkor a robbanászerű technológiai fejlődést nem követte a jogszabályi környezet fejlődése, ami azonban kétséget kizáróan elengedhetetlen, hiszen a pilóta nélküli légi járművek használata számos jogterületet érint a magántulajdon védelméről kezdve, a személyiségi jogok védelméről keresztül, a kárfelelősségi kérdéseken át, egészen büntetőjogi tényállások megvalósításáig.<sup>4</sup> Ezzel párhuzamosan a jogtudomány is hiányosnak minősíthető a terület feldolgozásával kapcsolatosan.

---

\* adjunktus, SZTE ÁJTK Üzleti Jogi Intézet

<sup>1</sup> A drónok katonai célú alkalmazása több évtizedes múltra tekint vissza. Az első drónokat az amerikai hadsereg kezdte használni a 60-as években. Bővebben: Drónok, UAV-ek vagyis a pilóta nélküli repülőgépek, forrás: <https://technikai-kisokos.weebly.com/droacutenok-uav-ek-vagyis-a-piloacuteta-neacutelkuumllirepuumll337geacutepek.html> (Letöltés dátuma: 2018. 09. 30.)

<sup>2</sup> Példaként lehet felhozni az Amazon kísérleteit, amelyek arra irányulnak, hogy a jövőben a csomagszállítások egy részét ún. postadrónokkal valósítsák meg – VIRÁG ATTILA: *Amazon: fókuszban a drónos csomagszállítás.* forrás: <https://doe.hu/erdekesssegek-a-nagyvilagbol/amazon-fokuszbzan-dronos-csomagszallitas> (Letöltés dátuma: 2019. 08. 02.)

<sup>3</sup> 2018. szeptemberében számolt be az E.ON sajtóosztálya arról, hogy az E.ON több üzemében is dupla kamerával felszerelt drónokat kezdtek alkalmazni a villamos hálózaton keletkező hibák korai beazonosítására. Bővebben: Drónokat is használ az E.ON a hálózati hibák felderítésére, forrás: <https://www.eon.hu/hu/rolunk/sajtoszoba/sajtokozlomenyek/dronok-az-eonnal.html> (Letöltés dátuma: 2018. 09. 30.)

<sup>4</sup> TAKÓ SÁNDOR: *A drónok alkotói célú felhasználásának szerzői jogi aspektusai.* Iparjogvédelmi és Szerzői Jogi Szemle 11. (121.) évfolyam 2. szám, 2016. április, 54. p.

Jelen tanulmány a pilóta nélküli légi járművek üzemen tartóira, illetőleg üzemen tartására vonatkozó szabályok áttekintésére irányul. A kutatás folytatásaként önálló munkában kerül majd sor a vizsgált légi járművek tervezéséhez, gyártásához, forgalomba hozatalához kapcsolódó rendelkezések ismertetésére, továbbá az egyes részletszabályok minél szélesebb körű elemzésére. A téma feldolgozása során jellemzően leíró, illetőleg elemző módszer került alkalmazásra a jogszabályi környezet kezdetlegességéből is eredően.

## II. Jogszabályi keretek és alapvető fogalmak

A jelen publikáció megírását arra figyelemmel is aktuálisnak tartotom, hogy hosszú jogalkotási folyamatot követően 2019. március, illetőleg május hónapjában közzétételre került két uniós bizottsági rendelet, melyek kifejezetten a pilóta nélküli légi járművekhez kapcsolódó rendelkezéseket állapítanak meg. A végrehajtási rendeletek megalkotására a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról szóló 2018/1139 EU rendelet<sup>5</sup> állapított meg hatáskört. A bizottsági rendeletek 2019/945<sup>6</sup> és 2019/947<sup>7</sup> számon jelentek meg. A 2019/945 számú rendelet, amely a pilóta nélküli légi járművekre, mint termékekre állapít meg rendelkezéseket (termékre vonatkozó követelmények, gazdasági szereplők kötelezettségei, termék megfelelése, megfelelésértékelő szervezetek bejelentése, uniós piacfelügyelet), a kihirdetést követő 20. napos hatályba lépett és ettől az időponttól kezdve kötelezően és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban. Az eszközökkel végzett műveletekre vonatkozó 2019/947 számú rendelet is hatályossá vált, azonban a rendeletet – az előzőhöz hasonlóan kötelezően és közvetlenül – főszabály szerint 2020. július 1-től kell alkalmazni.

A magyar hatályos jogszabályi környezet alapvető kereteit a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: LTV.), valamint a magyar légtér igénybeviteléről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet (a továbbiakban: LRend.) adják meg.

A tanulmány szempontjából leginkább releváns fogalmakat érdemes az alábbiakban áttekinteni. A 2018/1139 EU rendelet szerint:

- „*pilóta nélküli légi jármű*”: bármely olyan légi jármű, amely a fedélzetén tartózkodó pilóta nélkül üzemel vagy amelyet ilyen üzemmódra terveztek, és amely önálló vagy távirányítással történő üzemelésre képes (3. cikk 30. pont);
- „*légi jármű-üzembentartó*”: olyan jogi vagy természetes személy, amely vagy aki egy vagy több légi járművet üzemen tart vagy üzemen szándékozik tartani (3. cikk 30. pont);

<sup>5</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről; HL L 212, 2018. 8. 22. 1–122. pp.

<sup>6</sup> A Bizottság (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. március 12.) a pilóta nélküli légi jármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légi jármű-rendszerek harmadik országbeli üzembentartóiról, HL L 152., 2019. 6. 11. 1–40. pp.

<sup>7</sup> A Bizottság (EU) 2019/947 végrehajtási rendelete (2019. május 24.) a pilóta nélküli légi járművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról, HL L 152., 2019. 6. 11. 45–71. pp.

- „*távoli pilóta*”: az a természetes személy, aki valamely pilóta nélküli légi jármű repülésének oly módon való biztonságos végrehajtásáért felel, hogy annak repülésvezérlését manuálisan működteti, vagy – a pilóta nélküli légi jármű önálló üzemelése esetén – a jármű pályáját figyelemmel kíséri és bármikor képes közbelépni és megváltoztatni a jármű pályáját (3. cikk 31. pont).

A bizottsági rendeletek a hivatkozott fogalom-meghatározásokat veszik át, valamint kiegészítik azt a „*pilóta nélküli légi jármű-rendszer (UAS)*” definíciójával, amely a pilóta nélküli légi jármű és az azt távolról vezérlő berendezés.<sup>8</sup>

Az LTV. alkalmazásában:

- „*pilóta nélküli légi jármű*”: olyan polgári légi jármű, amelyet úgy terveztek és úgy tartanak üzemben, hogy vezetését nem a fedélzeten tartózkodó személy végzi,
- „*pilóta nélküli légi jármű rendszer*”: a légi járművet, a légi jármű vezetéséhez szükséges távvezérlő munkaállomást és az ezek közötti folyamatos adatkapcsolatot nyújtó berendezést, valamint a légi járművel végrehajtott repüléshez szükséges egyéb berendezéseket magában foglaló rendszer.<sup>9</sup>

Az LTV. megkülönbözteti továbbá a *pilóta nélküli állami légi járművet*, amely a honvédelmi, a vámhatósági, a rendőrségi és határőrizeti szervek céljára szolgáló olyan légi jármű, amelyet úgy terveztek és úgy tartanak üzemben, hogy vezetését nem a fedélzeten tartózkodó személy végzi.<sup>10</sup> Az eltérő fogalomból tetten érhető, hogy a drónok üzemben tartásának szabályozása tekintetében szükséges és indokolt különbséget tenni állami és magánjellegű használat között.<sup>11</sup>

Ahogy az az előzőekben rögzítésre került, a drónok üzemben tartására vonatkozó egységes uniós szabályozás alkalmazásának határideje jövő évi dátumhoz kötött, így érdemes először a nemzeti jogszabályi környezet bemutatásával kezdeni.

### III. A drónhasználat magyar szabályai

#### 1. A hatályos magyar szabályozás

A szabályozás központi eleme a használat előzetes bejelentési kötelezettsége.<sup>12</sup> A közeleztetés kizárólag a sport-, valamint magáncélú alkalmazás esetén nem áll fenn.<sup>13</sup> A kivételi szabállyal kapcsolatosan problémaként merül fel ugyanakkor, hogy nem ke-

<sup>8</sup> 2019/945 számú rendelet 3. cikk 3. pont, 2019/947 számú rendelet 2. cikk 1. pont.

<sup>9</sup> LTV. 71. § 35–36. pont.

<sup>10</sup> LTV. 71. § 41. pont.

<sup>11</sup> A Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság három felhasználói kategóriát határol el: állami, kereskedelmi és magánjellegű. – lásd: Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság ajánlása a drónokkal megvalósított adatkezelésekről 2014, forrás: [https://www.naih.hu/files/ajanlas\\_dronok\\_vegleges\\_www1.pdf](https://www.naih.hu/files/ajanlas_dronok_vegleges_www1.pdf) (Letöltés dátuma: 2019. 03. 31.)

<sup>12</sup> LTV. 22. § (3) Pilóta nélküli légi járművel légiközlekedési tevékenység – a 71. § 10. pont e) alpontjában meghatározott kivétellel – légiközlekedési hatósághoz tett, az e törvény végrehajtási rendeletében meghatározott előzetes bejelentést követően folytatható.

<sup>13</sup> LTV. 71. § 10. pont e) alpont.

rült meghatározásra a kétféle alkalmazás fogalma, így nem állapítható meg egyértelműen, hogy milyen használat minősül sport, illetve magáncélúnak. Ez utóbbi kapcsán például a magáncélú minősítést a drónnal előállított produktum (fénykép, videófelvétel stb.) magánjellegű felhasználása eredményezi függetlenül a jármű tulajdonosától és irányítójától vagy ezektől a kötelezettség alá tartozás nem független és jelesül az üzleti célból másnak végzett drónhasználat minden esetben ebbe a körbe tartozik. Megjegyzendő továbbá, hogy a jelenleg hatályos végrehajtási rendelet<sup>14</sup> nem tartalmazza a hitközzott bejelentési kötelezettségre vonatkozó előírásokat.

A pilóta nélküli légi járművekkel kapcsolatosan az LTV. a fentiekén túl alapvetően kivételi szabályokat határoz meg, amelyek alapján:

- a légi közlekedésben való részvételhez nem szükséges, a hatósági lajstromba vétel,<sup>15</sup>
- a járműveknek nem kell rendelkeznie a légi közlekedési hatóság által kiadott típusalkalmassági tanúsítvánnyal,<sup>16</sup>
- pilóta nélküli légi járművel végrehajtott, ellenőrzött légtérben történő repüléshez a pilóta nélküli légi járművekről szóló miniszteri rendeletben meghatározott feltételek megléte esetén nincs szükség légi forgalmi irányítói engedélyre<sup>17</sup> (ezzel kapcsolatosan rögzítendő, hogy jelenleg ilyen jellegű miniszteri rendelet még nem került elfogadásra, így a hivatkozott kivételi szabály nem alkalmazható);
- a 2018/1139/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó, 25 kg maximális felszálló tömeg alatti pilóta nélküli légi jármű esetén nincs szükség légi alkalmassági tanúsítványra, légi alkalmassági felülvizsgálati tanúsítványra és egyedi repülési engedélyre.<sup>18</sup>

<sup>14</sup> 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCIV. törvény végrehajtásáról.

<sup>15</sup> LTV. 12. § (1) A magyar polgári légi jármű – a pilóta nélküli légi jármű és a repülőeszköz kivételével – a légi közlekedésben akkor vehet részt, ha a légi közlekedési hatóság Magyarország Légi jármű Lajstromába (a továbbiakban: lajstrom) felvette. A légi közlekedési hatóság a lajstromba vételről lajstromozási bizonyítványt és lajstromjelet ad ki.

<sup>16</sup> LTV. 46. § (1) A 2018/1139/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légi járműnek – a 12. § (1) bekezdésében meghatározott repülőeszköz, pilóta nélküli légi jármű, valamint a (2) bekezdésben meghatározott légi jármű kivételével – rendelkeznie kell a légi jármű, illetve a légi közlekedéssel kapcsolatos eszköz típusalkalmassága feltételeinek és típusalkalmassági vizsgálatáról szóló rendelet szerint a légi közlekedési hatóság által kiadott.

a) típusalkalmassági tanúsítvánnyal vagy

b) egyedi repülési engedéllyel.

<sup>17</sup> LTV. 6. § (4) Az ellenőrzött légtérben történő repülésekhez – ideértve az olyan külföldi légi járműnek a magyar légtérbe való berepülését is, amely számára a magyar légtér használatát nemzetközi szerződés, vagy a (3) bekezdésben meghatározott engedély lehetővé teszi – légi forgalmi irányítói engedély szükséges. Az ellenőrzött légtérbe való berepüléshez nincs szükség légi forgalmi irányítói engedélyre a légvédelmi készenléti valós repülés esetében. A pilóta nélküli légi járművel végrehajtott, ellenőrzött légtérben történő repüléshez a pilóta nélküli légi járművekről szóló miniszteri rendeletben meghatározott feltételek megléte esetén nincs szükség légi forgalmi irányítói engedélyre.

<sup>18</sup> LTV. 48. § (1) A 2018/1139/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légi jármű – a 12. § (1) bekezdésében meghatározott repülőeszköz és 25 kg maximális felszálló tömeg alatti pilóta nélküli légi jármű, valamint a (2) bekezdésben meghatározott légi jármű kivételével – akkor tartható üzemben, ha rendelkezik a légi közlekedési hatóságnak a polgári légi jármű légi alkalmassági követelményeiről, légi alkalmassági vizsgálatáról és a légi alkalmassági tanúsítványról szóló rendelet szerinti

a) légi alkalmassági tanúsítványával és légi alkalmassági felülvizsgálati tanúsítványával vagy

b) egyedi repülési engedéllyel.

A magyar légtér igénybevétele esetén ún. eseti légtér használati engedélyt kell kérelmezni a Lrend. előírásainak megfelelően. Az eseti légtér kijelölése iránti kérelmet legalább harminc nappal a tervezett igénybevétel előtt – a katonai légügyi hatóság által rendszeresített és a honlapján közzétett nyomtatványon – kell benyújtani a katonai légügyi hatóságához.<sup>19</sup> Az eseti légtér a légtér kijelölés indokál szolgáló esemény, rendezvény időtartamára, de legfeljebb 30 napra lehet kijelölni azzal, hogy egyidejűleg nem jelölhetők ki olyan eseti légterek, amelyek térben és időben átfedik egymást.<sup>20</sup>

Ez a szabály a drónhasználat tekintetében legtöbb esetben életszerűtlen vagy nehezen betartható, illetőleg visszaélésre magatartásokhoz vezethet.<sup>21</sup> Igaz ez az agráriumi alkalmazásra is, például vadkár felmérés esetén a kár megállapítási eljárást kb. harminc napon belül teljes körűen le kell folytatni ideértve a felek közötti megegyezésre irányuló kísérletet és a kirendelt szakértői kárfelmérést is.<sup>22</sup>

Az eseti légtér kijelölésére vonatkozó kérelemnek tartalmaznia kell:

- a) a légtér oldalhatárait WGS-84 rendszerű földrajzi koordináták szerint,
- b) a légtér-igénybevétel dátumát, a kezdés és befejezés időpontját (UTC-ben),
- c) az igényelt légtér alsó és felső határát (AMSL-ben, az átváltási magasság feletti magasság esetén repülési szintben),
- d) a légtérigénylés indokát,
- e) a légtérigénylő – a tevékenység szervezéséért felelős – személy, jogi személy esetén továbbá a feladatért személyében is felelős természetes személy nevét, székhelyét vagy lakcímét és telefonos elérhetőségét,
- f) ha illet megbíztak, a légtérben a légiforgalom szervezéséért felelős személy vagy szolgálat megnevezését, lakcímét vagy székhelyét és telefonos elérhetőségét.<sup>23</sup>

Kiemelendő továbbá, hogy az LTV. 69. § (1) bekezdése alapján pilóta nélküli légi jármű üzemben tartása – harmadik személynek okozott kár megtérítése céljából – felelősségbiztosítási fedezet fennállása esetén végezhető. Megállapítható, hogy a légi közlekedési kötelező felelősségbiztosításáról rendelkező 39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet nem tartalmaz speciális szabályokat a pilóta nélküli légi járművek üzemben tartására vonatkozóan, így jelenleg nem egyértelmű, hogy drónok reptetése esetén a hivatkozott rendeletben meghatározott felelősségbiztosítással szükséges-e rendelkezni, ugyanis a rendelet 2. § (1) bekezdése a pilóta nélküli légi járművek magánjellegű alkalmazási területeire figyelemmel életszerűtlen kategóriákat állapít meg.<sup>24</sup>

<sup>19</sup> Lrend. 5. § (2) bekezdés.

<sup>20</sup> Lrend. 5. § (6)-(7) bekezdés.

<sup>21</sup> Példaként hozható az a sajtóban is megjelent és nagy visszhangot kiváltó eset, melynek során egy magán-személy a 2018 júliusában megrendezett hagyományos és széleskörű nyilvánossággal bíró balatoni Kékszalag vitorlásverseny idejére a teljes Balaton feletti légtérre eseti használati engedély kérelmezett és kapott, majd anyagi ellenszolgáltatás ellenében kívánta értékesíteni használati jogát. Lásd pl. [https://hvg.hu/tudomany/20180720\\_dron\\_reptetes\\_engedely\\_eseti\\_legterhasznalat\\_balaton\\_kekszalag\\_besenyey\\_peter](https://hvg.hu/tudomany/20180720_dron_reptetes_engedely_eseti_legterhasznalat_balaton_kekszalag_besenyey_peter) (Utolsó letöltés dátuma: 2019.06.05.)

<sup>22</sup> A vad védelméről, a vadgazdálkodásról, valamint a vadásatról szóló 1996. évi LV. törvény 81. §.

<sup>23</sup> Lrend. 5. § (1) bekezdés.

<sup>24</sup> 39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet 2. (1) bekezdés. A 785/2004/EK rendelet által nem szabályozott esetekben a harmadik személyeknek okozott károk megtérítésére vonatkozó felelősségbiztosításnak a légi jármű maximális felszállótömegétől függően legalább az alábbi összeghatárokig kell fedezetet nyújtania:

## 2. Egy hatályba nem lépett jogszabálytervezetről

Érdeemes még kitérni egy 2016-ban elkészített miniszteri rendeletre<sup>25</sup> (a továbbiakban: RendTerv), amely széleskörben szándékozott szabályozni a pilóta nélküli légi járművek használatát, azonban – feltehetően a megindult uniós jogszabályalkotási folyamatokra – végül nem került kihirdetésre és hatálybalépítésre. Ehhez kapcsolódóan ugyancsak tervezeti szinten maradt egy kormányrendelet, amely a 39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet módosításával az előző alfejezet utolsó bekezdésében a kötelező felelősségbiztosítással kapcsolatosan felhozott joghézagot lett volna hivatott rendezni.<sup>26</sup>

A RendTerv egyes rendelkezéseit azért tartom indokoltnak „feleleveníteni”, mert alapvető irányát és a szabályozási metodikáját tekintve hasonló a megjelent uniós rendeletekhez, így összehasonlítási alapot nyújthat azok számára, akik a korábban nagyon várt jogszabály hatálybalépésében bízva annak tartalmát behatóbban tanulmányozták.

A RendTerv tárgyi hatálya a 150 kg alatti pilóta nélküli légi járművekkel kültéren végrehajtott repülésekre, vezetőik alkalmasságának feltételeire, szakképzésére, a pilóta nélküli légi jármű rendszerek működtetésére vonatkozó hatósági eljárásokra terjedt volna ki.<sup>27</sup> A jogalkotó által rögzített általános szabályok közül az alábbiakat érdemes kiemelni (RendTerv 3-8. §):

- a) a pilóta nélküli légi járművet tilos úgy működtetni, hogy az veszélyeztessen személyeket, vagyontárgyakat vagy más légi járműveket;
- b) pilóta nélküli légi jármű köteles elsőbbséget adni a légtér más felhasználóinak és azokat nem kényszerítheti kikerülő manőver végrehajtására;
- c) a pilóta nélküli légi jármű személyt nem szállíthat;
- d) a pilóta nélküli légi jármű nem működtethető magánterület felett a földfelszíntől számított 30 méteres repülési magasság alatt a földterület tulajdonosának, vagy kezelőjének vagy földhasználati jog jogosultjának hozzájárulása nélkül;
- e) pilóta nélküli légi jármű nem működtethető a repülésben részt nem vevő személyek felett;

a) 200 kg vagy ennél kevesebb maximális felszállótömeg esetén 10 000 000 Ft

b) 201–500 kg közötti maximális felszállótömeg esetén 25 000 000 Ft

c) 501 kg maximális felszállótömegetől kezdődően 50 000 000 Ft

<sup>25</sup> A nemzeti fejlesztési miniszter .../2016. (... ..) NFM rendelete a pilóta nélküli légi járművekről – forrás: [https://www.kormany.hu/download/8/db/e0000/RPAS\\_honlapra.pdf](https://www.kormany.hu/download/8/db/e0000/RPAS_honlapra.pdf) (Letöltés dátuma: 2019. 02. 02.)

<sup>26</sup> A tervezet az alábbiak szerint kategorizálta volna a pilóta nélküli légi járművekre vonatkozó felelősségbiztosítási értékhatárokat: „A pilóta nélküli légi járművek légiközlekedési tevékenységének szerződésen kívüli kárainak felelősségbiztosítási összeghatárai „2/A. § (1) A pilóta nélküli légi járművek által harmadik személynek okozott károk megtérítésére vonatkozó felelősségbiztosításnak a pilóta nélküli légi jármű kategóriától és maximális felszálló tömegétől függően legalább az alábbi összeghatárokig kell fedezetet nyújtania:

a) 2 kg maximális felszálló tömeg alatt 3.000.000 Ft

b) 2 kg-tól 10 kg maximális felszálló tömegig 5.000.000 Ft

c) 10 kg maximális felszálló tömeg felett 10.000.000 Ft

(1) A pilóta nélküli légi jármű maximális felszálló tömege a gyártó által mellékelte kezelési útmutatóban, vagy a légi alkalmassági tanúsítványában vagy a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetési és karbantartási dokumentumában meghatározott érték.” – forrás: [https://www.kormany.hu/download/8/db/e0000/RPAS\\_honlapra.pdf](https://www.kormany.hu/download/8/db/e0000/RPAS_honlapra.pdf) (Letöltés dátuma: 2019. 02. 02.)

<sup>27</sup> RendTerv 1. § (1) bekezdés. Az 1. § (2) bekezdés alapján nem lett volna alkalmazandó a jogszabály a játék céljára gyártott, legfeljebb 0,25 kg felszálló tömegű járművekre.

- f) pilóta nélküli légi jármű a működtetése során 30 méterre közelítheti meg a repülésben részt nem vevő személyeket és a közlekedésben részt vevő járműveket;
- g) pilóta nélküli légi jármű sport-, valamint magáncélú működtetése kizárólag külterületen lehetséges;
- h) a pilóta nélküli légi jármű és a pilóta nélküli légi jármű vezető között a repülés teljes időtartama alatt látást támogató eszközök igénybevétele nélkül folyamatos és közvetlen vizuális kapcsolatnak kell fennállnia.

A jogszabályhoz kapcsolódóan egy támogató informatikai alkalmazás megalkotását is tervezték, amelyen keresztül a pilóták kötelező jelleggel ellenőrizni tudták volna azt, hogy a repülés végrehajtása az adott területen és légtérben engedélyezett.

A RendTerv a pilóta nélküli légi járműveket a maximális felszálló tömeg alapján kategorizálta a következő módon: 1. kategória legfeljebb 2 kg-ig; 2. kategória 2 kg felett, de legfeljebb 25 kg tömegig; 3. kategória 25 kg felett.<sup>28</sup> Az egyes kategóriák esetében eltérő módon kerültek szabályozásra a vezető személyére és képzésére, illetve a járművek nyilvántartására vonatkozó előírások. Így például az 1. kategória esetén a pilótákkal szemben nem határozott meg a jogalkotó alsó korhatárt kizárólag azt, hogy 14. életévét be nem töltött személy esetén nagykorú felügyelete szükséges. Emellett a pilótának, illetőleg a felügyeletet ellátó személynek elegendő lett volna egy, a légiközlekedési hatóság honlapján közzétett oktatóanyagban foglalt ismeretek elsajátítása.<sup>29</sup> 2. kategória esetén a pilóták alsó korhatára 14 évben, míg 3. kategória esetén 17 évben került rögzítésre. Az ezekbe a kategóriákba tartozó járművek tekintetében nyilvántartási kötelezettség került előírásra és működtetésük kizárólag a jogszabályban rögzített tematika szerinti pilóta nélküli légi jármű vezetői engedéllyel lett volna lehetséges.<sup>30</sup>

#### *IV. Az uniós jogszabályi környezet*

##### *1. A 2018/1139 EU rendelet*

A pilóta nélküli légi járművek használatának uniós szabályozási alapjait a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról szóló 2018/1139 EU rendelet<sup>31</sup> rögzíti.

<sup>28</sup> A maximális felszálló tömeg mellett vagylagos feltételként megjelent a repülési magasság is: 1. kategória esetén a földfelszíntől számított 50 méterig lehetett volna repülni, amennyiben a repülési magasság az 50 métert meghaladja, úgy a jármű a 2. kategóriába tartozott volna. Lásd RendTerv 11. § (1) bekezdés és 13. §.

<sup>29</sup> RendTerv 12. § (1)-(2) bekezdés.

<sup>30</sup> RendTerv 14–17. §.

<sup>31</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről; HL L 212, 2018. 8. 22. 1. p.

A 2018/1139 rendelet VII. szakasza meghatározza a pilóta nélküli légi járművekkel kapcsolatosan érvényesülő alapvető követelményeket, továbbá a Bizottság részére hatáskört alapít végrehajtási jogi aktusok megalkotására.

A rendelet 55. cikke alapján a pilóta nélküli légi járművek esetében a légi járművek, valamint motorjaik, propellereik, alkatrészeik, fel nem szerelt berendezéseik és a távirányításukra szolgáló berendezések tervezésének, gyártásának, karbantartásának és üzemben tartásának, valamint az e tevékenységekben részt vevő személyzetnek – így többek között a távoli pilótáknak – és szervezeteknek meg kell felelniük a IX. mellékletben foglalt alapvető követelményeknek.

Az üzemben tartókra (távoli pilótákra), illetőleg üzemben tartásra vonatkozóan az alábbiakat emelhetjük ki:

- a) A pilóta nélküli légi jármű üzemben tartójának és távoli pilótájának ismernie kell a tervezett üzemben tartásra vonatkozó uniós és nemzeti szabályozást, különös tekintettel a biztonsággal, a magánélet védelmével, az adatvédelemmel, a felelősséggel, a biztosítással, a védelemmel és a környezetvédelemmel kapcsolatos szabályokra. Az üzemben tartónak és a távoli pilótának képesnek kell lennie biztosítani az üzemben tartás biztonságát és a pilóta nélküli légi jármű biztonságos elkülönítését a földön tartózkodó személyektől és más légtérhasználóktól. Ez magában foglalja a gyártó által nyújtott használati útmutatót, a pilóta nélküli légi jármű biztonságos és környezetbarát használatának, összes releváns funkciójának, továbbá az alkalmazandó repülési szabályoknak és ATM/ANS-eljárásoknak az alapos ismeretét.<sup>32</sup>
- b) A pilóta nélküli légi jármű üzemben tartásában részt vevő valamennyi személynek, a távoli pilótát is beleértve, rendelkeznie kell mindazokkal az ismeretekkel és készségekkel, amelyek szükségesek az üzemben tartás biztonságának biztosításához, és arányosak az üzemben tartás jellegéhez társuló kockázatokkal. Ha az érintett üzemben tartáshoz társuló kockázatok csökkentése ezt igényli, a pilóta nélküli légi járművet üzemben tartó személynek egészségügyi alkalmasságát is bizonyítani kell.<sup>33</sup>
- c) Üzemben tartás:  
A pilóta nélküli légi jármű üzemben tartója felelős az üzemben tartásért, és köteles az üzemben tartás biztonságának garantálásához szükséges minden intézkedést megtenni.

A repüléseket a feladataik teljesítéséhez kapcsolódó és az igénybe venni tervezett területre, légtérre, repülőterekre és más helyszínekre irányadó, valamint – ha alkalmazandó – az érintett ATM/ANS-rendszerekhez kapcsolódó jogszabályoknak, szabályzatoknak és eljárásoknak megfelelően kell végrehajtani.

A pilóta nélküli légi járművel végzett műveleteknek biztosítaniuk kell a földön tartózkodó harmadik felek és más légtérhasználók biztonságát, és a lehető legalacsonyabb szintre kell korlátozniuk a kedvezőtlen külső és belső körülményekből fakadó kockázatokat, ideértve a környezeti körülményekből fakadókat

<sup>32</sup> 2018/1139 EU rendelet IX. melléklet 1.1. pont.

<sup>33</sup> 2018/1139 EU rendelet IX. melléklet 2.3. pont.



is, és ennek érdekében a repülés minden fázisában megfelelő elkülönítési távolságot kell tartani.

A pilóta nélküli légi jármű csak akkor tartható üzemben, ha légi alkalmassága biztosított, és a tervezett üzemben tartáshoz szükséges berendezések, egyéb komponensek és szolgáltatások rendelkezésre állnak és üzemképesek.

A pilóta nélküli légi járműveknek és a pilóta nélküli légi járművekkel lebonyolított műveleteknek meg kell felelniük az uniós jogszabályok által szavatolt megfelelő jogoknak.

A pilóta nélküli légi jármű üzemben tartója köteles biztosítani, hogy – az üzemben tartás jellege, a légiforgalmi szabályzatok és a repülés bármely fázisában alkalmazandó repülési szabályok figyelembevételével – a légi jármű fel legyen szerelve a szükséges navigációs, kommunikációs, légtérelőző, észlelő és elkerülést segítő berendezésekkel, valamint a tervezett repülés biztonságához szükségesnek ítélt minden más berendezéssel.<sup>34</sup>

- d) A pilóta nélküli légi járművek üzemben tartóit nyilvántartásba kell venni, amennyiben a következők valamelyikének üzemben tartását végzik:
- azon pilóta nélküli légi járművek, amelyek ütközés esetén 80 joule-nál nagyobb mozgási energiát adhatnak le az emberre;
  - azon pilóta nélküli légi járművek, amelyek üzemben tartása kockázatot jelent a magánélet, a személyes adatok védelme, a védelem és a környezet szempontjából;
  - azon pilóta nélküli légi járművek, amelyeknek tervezését tanúsítani kell.<sup>35</sup>

## 2. A Bizottság (EU) 2019/947 végrehajtási rendeletének főbb szabályai

Ahogy az a bevezetőben előrevetítésre került, jelen tanulmány központi témája a pilóta nélküli légi járművek üzemben tartása, így a jövő évtől alkalmazandó 2019/947 számú rendelet főbb rendelkezései kerülnek bemutatásra. A szabályozás kiindulópontja, hogy a pilóta nélküli légi járművek az egységes európai égbolt légterében<sup>36</sup> ugyanúgy műveleteket végezhetnek, mint a pilótával rendelkező légi járművek. A műveleteket végrehajtó üzemben tartóknak, illetőleg távoli pilótáknak azonban a használt eszközökhöz kapcsolódó kockázati szinttől függően, azzal arányosan, előre rögzített feltételeknek kell megfelelniük.

A bizottsági rendelet a fentiekre figyelemmel három műveleti kategóriát határoz meg: nyílt, speciális és engedélyköteles kategória.<sup>37</sup>

A rendelet 4. cikke szerint egy művelet csak akkor minősül nyílt kategóriájú UAS-műveletnek, ha az alábbi követelmények teljesülnek:

- a) az UAS a 2019/945 sz. rendeletben meghatározott osztályok egyikébe tartozik, vagy saját építésű,<sup>38</sup>

<sup>34</sup> 2018/1139 EU rendelet IX. melléklet 2.4. pont.

<sup>35</sup> 2018/1139 EU rendelet IX. melléklet 4.2. pont.

<sup>36</sup> „az egységes európai égbolt légtere”: az azon terület feletti légtér, amelyre a Szerződések alkalmazandók, valamint minden más olyan légtér, amelyre a tagállamok az 551/2004/EK rendeletet annak 1. cikke (3) bekezdésének megfelelően alkalmazzák - 2018/1139 EU rendelet 3. cikk 33. pont.

<sup>37</sup> 2019/947 sz. rendelet 3. cikk.

- b) a pilóta nélküli légi jármű maximális felszállótömege kevesebb, mint 25 kg;
- c) a távpilóta gondoskodik arról, hogy a pilóta nélküli légi jármű az emberektől biztonságos távolságban maradjon, és ne repüljön át embertömeg<sup>39</sup> felett;
- d) a távpilóta a pilóta nélküli légi járművet főszabály szerint egész idő alatt VLOS-ben<sup>40</sup> tartja;
- e) főszabály szerint repülés közben a pilóta nélküli légi járművet a földfelszín legközelebbi pontjától számított 120 méteren belül tartják;
- f) repülés közben a pilóta nélküli légi jármű nem szállít veszélyes árut, és nem szór le semmilyen anyagot.

A fenti követelmények konjunktív feltételek, így ha bármelyik nem teljesül, úgy a művelet speciális kategóriájúnak fog minősülni. A két kategória között a legalapvetőbb különbség, hogy a nyílt UAS-művelet nem esik előzetes engedélyezési kötelezettség alá, míg speciális művelet főszabály szerint csak a illetékes tagállami hatóság által kiállított műveleti engedély birtokában kezdhető meg.<sup>41</sup>

A műveleti engedély iránti kérelemhez az üzemben tartónak mellékelnie kell az operatív kockázatok értékelésére és a kockázatsökkentő intézkedésekre vonatkozó dokumentumot. Ez alapján a hatóság értékeli a kockázatelemzést és azon kockázatsökkentő intézkedések eredményességét, amelyeket az UAS üzemben tartója javasol annak érdekében, hogy az UAS-művelet a repülés valamennyi szakaszában biztonságos legyen. Az illetékes hatóság akkor ad ki műveleti engedélyt, ha az értékelés arra a következtetésre jut, hogy:

- a) az operatív biztonsági célok figyelembe veszik a művelet kockázatait;
- b) a műveletek elvégzésének operatív feltételeivel kapcsolatos kockázatsökkentő intézkedések, az érintett személyek kompetenciája, valamint a pilóta nélküli légi jármű műszaki jellemzői együttesen megfelelőek és kellően eredményesek ahhoz, hogy a művelet az azonosított földi és légi kockázatok fényében biztonságos legyen;
- c) az UAS üzemben tartója azt megerősítő nyilatkozatot tett, hogy a tervezett művelet megfelel minden rá alkalmazandó uniós és nemzeti szabálynak, különös tekintettel a magánélet tiszteletben tartásával, az adatvédelemmel, a felelősséggel, a biztossítással, a védelemmel és a környezetvédelemmel kapcsolatos szabályokra.<sup>42</sup>

A speciális kategóriába tartozó UAS-műveletek tekintetében a rendelet kivételt határoz meg a műveleti engedély megszerzésére irányuló kötelezettség alól. Egyrészt lehe-

<sup>38</sup> Bizonyos feltételekkel a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről, valamint a 93/465/EGK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről szóló Európai Parlament és a Tanács 768/2008/EK határozata (HL L 218., 2008. 8. 13., 82. p.) szerint 2022. július 1. előtt forgalomba hozott UAS-típusok műveletei is nyílt kategóriába sorolandók.

<sup>39</sup> „embertömeg”: olyan összejövétel, ahol a résztvevők sűrű elhelyezkedése miatt az egyének korlátozottak mozgásukban - 2019/947 sz. rendelet 2. cikk 3. pont.

<sup>40</sup> A rendelet megkülönbözteti a VLOS, azaz látótávolságon belüli, és a BVLOS, azaz látótávolságon kívüli üzemet. VLOS esetén a távpilóta képes a pilóta nélküli légi járművel való folyamatos, segítség nélküli vizuális kapcsolattartásra, ami lehetővé teszi, hogy a távpilóta az ütközések elkerülése érdekében képes legyen befolyásolni a pilóta nélküli légi jármű repülési útvonalát más légi járművekhez, személyekhez és akadályokhoz képest – 2019/947 sz. rendelet 2. cikk 7-8. pont.

<sup>41</sup> 2019/947 sz. rendelet 3. cikk a)-b) pont és 5. cikk (1) bekezdés.

<sup>42</sup> 2019/947 sz. rendelet 12. cikk (1)-(2) bekezdés.

tőséget ad a jogszabály arra, hogy ún. standard forgatókönyvben<sup>43</sup> meghatározott feltételeknek megfelelő műveletek esetén elegendő a hatósághoz egy üzemeltetői nyilatkozat benyújtása arra vonatkozóan, hogy alkalmazásra kerülnek az előre meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések. Másrészt sem műveleti engedély megszerzése, sem üzemeltetői nyilatkozat benyújtása nem szükséges, amennyiben az üzemben tartó könnyű UAS-üzemeltetői tanúsítvánnyal<sup>44</sup> rendelkezik, illetőleg megfelelő engedéllyel rendelkező légi jármű-modellező klubok vagy egyesületek keretében végrehajtott műveletek esetében.

Egy művelet csak akkor minősül engedélyköteles kategóriájú UAS-műveletnek, ha teljesülnek a következő követelmények:

- a használt UAS a 2019/945 sz. rendelet szerinti tanúsított és különleges kategóriába<sup>45</sup> tartozik; valamint
- a műveletet a következő feltételek legalább egyike mellett végzik: embertömeg felett; a művelet személyek szállítását is magában foglalja; a művelet veszélyes áruk szállítását is magában foglalja, ami baleset esetén nagy fokú kockázatot jelenthet harmadik felek számára.

A fentiekben túl abban az esetben is engedélyköteles kategóriába tartozik a művelet, amennyiben az illetékes hatóság a speciális műveleteknél hivatkozott kockázatértékelés alapján úgy ítéli meg, hogy a művelet kockázata nem csökkenthető megfelelően az UAS tanúsítása és az UAS-üzemeltető tanúsítása, valamint adott esetben a távpilóta engedélyezése nélkül.<sup>46</sup> Megállapítható, hogy az engedélyköteles kategóriába tartozó UAS-műveletek tekintetében rögzített üzemeltetői tanúsítás és távpilótára vonatkozó

<sup>43</sup> „standard forgatókönyv”: a melléklet 1. függelékében meghatározott „speciális” kategóriába tartozó UAS-műveletek azon típusa, amelyre vonatkozóan kockázatcsökkentő intézkedések pontos listáját határozták meg, és az üzemben tartóknak elegendő nyilatkozatot adniuk az illetékes hatóságnak arról, hogy alkalmazni fogják ezeket kockázatcsökkentő intézkedéseket az ilyen típusú művelet végrehajtásakor - 2019/947 sz. rendelet 2. cikk 6. pont.

<sup>44</sup> „könnyű UAS-üzemeltetői tanúsítvány (LUC)”: az illetékes hatóság által az UAS üzemeltetője részére kibocsátott, a melléklet C. részében meghatározott tanúsítvány – 2019/947 sz. rendelet 2. cikk 9. pont

<sup>45</sup> 2019/945 sz. rendelet 40. cikk.

(1) A UAS kialakítását, gyártását és karbantartását tanúsítani kell, ha az UAS megfelel az alábbi feltételek bármelyikének:

- a) egy jellemző mérete eléri vagy meghaladja a 3 m-t, valamint emberek gyülekezete feletti üzemeltetésre tervezték;
- b) személyek szállítására tervezték;
- c) veszélyes áruk szállítására tervezték, és baleset esetén a harmadik feleket fenyegető kockázat csökkentése érdekében kialakításának rendkívül ellenállóknak kell lennie;
- d) az (EU) 2019/947 végrehajtási rendelet 5. cikkében meghatározott különleges üzemeltetési kategóriában használják, és az (EU) 2019/947 végrehajtási rendelet 11. cikkében foglalt kockázatértékelést követően az illetékes hatóság által kiadott üzemeltetési engedélyt úgy ítéli, hogy az UAS tanúsítása nélkül nem mérsékelhető megfelelően az üzemeltetéssel járó kockázat.

(2) A tanúsításhoz kötött UAS-eknek meg kell felelniük a 748/2012/EU (15), az (EU) 640/2015 (16) és az 1321/2014/EU bizottsági rendelet alkalmazandó követelményeknek.

(3) Ha egy a különleges kategóriában használt UAS-nek nem kell az (1) bekezdésben foglaltak szerint tanúsításon átesnie, akkor rendelkeznie kell az illetékes hatóság által kiadott üzemeltetési engedéllyel, az (EU) 2019/947 végrehajtási rendelet mellékletének 1. függelékében foglalt szokásos forgatókönyvben, vagy az (EU) 2019/947 végrehajtási rendelet mellékletének C. része szerinti könnyű UAS-üzemeltetői tanúsítványban (LUC) meghatározott technikai funkciókkal.

<sup>46</sup> 2019/947 sz. rendelet 6. cikk (1)-(2) bekezdés.

engedélyezés részletszabályait a vizsgált bizottsági rendelet nem tartalmazza, így azok feltételezhetően önálló végrehajtási rendeletben kerülnek szabályozásra.

Az eltérő kategóriák esetén eltérő a távpilóták személyi feltételére vonatkozó előírások is. Nyílt és speciális kategóriába tartozó UAS-műveleteket végrehajtó távpilóták esetén például az alsó korhatás főszabály szerint 16 év, melyet a tagállamok legfeljebb 4, illetve 2 évvel lejjebb vihetnek, ez esetben azonban a 16 éven aluli távpilóta kizárólag az adott tagállam területén tarthat üzemben pilóta nélküli légitáncművet.<sup>47</sup>

A szükséges képzettséget illetően a rendelet mellékletében található irányadó rendelkezéseket. Ennek kapcsán megemlítendő, hogy a nyílt kategórián belül további három alkategória (A1, A2 és A3) került meghatározásra az operatív korlátozások, a távpilótára vonatkozó követelmények és az UAS-re vonatkozó műszaki követelmények alapján. Az egyes kategóriákban, alkategóriákban eltérő képzettség megszerzése szükséges a távoli pilóták részéről. Például az A1 nyílt alkategóriában, amennyiben ún. C1 osztályú pilóta nélküli légitáncmű kerül alkalmazásra online tanfolyam és elméleti vizsga letétele szükséges az alábbi témakörökben: repülésbiztonság; légtérkorlátozások; a légi közlekedés szabályozása; az emberi teljesítőképesség határai; operatív eljárások; általános UAS-ismeretek; a magánélet tiszteletben tartása és az adatvédelem; biztosítás; védelem. A2 alkategória esetén a pilótának kompetenciatanúsítvánnyal kell rendelkeznie, amelynek feltétele további gyakorlati képzés teljesítése, valamint meteorológia, UAS repülési teljesítmény és a földi kockázat technikai és operatív jellegű csökkentése területén további elméleti vizsga letétele.<sup>48</sup>

A felelősségi kérdéseket tekintve a rendelet melléklete külön szabályozza az üzemben tartó és a távpilóta felelősségi körét. Az üzemben tartó felelőssége például a művelet és a felmerülő kockázat típusához igazodó operatív eljárások kidolgozása, a távpilóták kijelölése vagy a kockázatokra vonatkozó tájékoztatás nyújtása. Távpilóta esetében kiemelhető, hogy nem végezheti feladatát, ha pszichoaktív anyagok vagy alkohol befolyása alatt áll, vagy ha sérülés, fáradtság, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb okok miatt alkalmatlan feladatai ellátására.<sup>49</sup>

## V. Összefoglalás

Tanulmányom megírása egy kutatási munka újabb állomása. A kutatás kitűzött célja, hogy egyes technológiai innovációkhoz kapcsolódó joganyag fejlődését nyomonkövesse és lehetőség szerint feltárja a szükséges szabályozási kérdéseket, területeket. Agrárjogásként ezt tovább próbálom szűkíteni olyan irányokba, amelyek valamilyen módon az agráriumhoz is kapcsolhatók.<sup>50</sup> A pilóta nélküli légitáncművek szabályozása egyértel-

<sup>47</sup> 2019/947 sz. rendelet 9. cikk (1)-(4) bekezdés.

<sup>48</sup> 2019/947 sz. rendelet A. rész UAS.OPEN.020 4. b) pont és UAS.OPEN.030 2. pont.

<sup>49</sup> 2019/947 sz. rendelet A. rész UAS.OPEN.050 1., 3. és 7. pont, valamint UAS.OPEN.060 2. a) pont.

<sup>50</sup> A témában eddig tartott tudományos előadásaim:

1. *Precíziós gazdálkodás – a drónszabályozás aktuális kérdései*. Szeged, 2018.10.04. Conference on The Current Challenges of the Improvement of the Digital Economy in the field of the Business Law.

műen a szűkebb területhez kapcsolható, hiszen az ún. precíziós gazdálkodás az egyik központi adatgyűjtő eszközként tekint a drónokra. A pilóta nélküli légitjárművekre vonatkozó jogalkotási folyamat ebben az évben mérőföldkőhöz érkezett a tanulmányban hivatkozott bizottsági végrehajtási rendeletek elfogadásával, amelyek orientálni tudják a tagállami szabályozást. Egyetértek azzal az állásponttal, miszerint a jogi rendelkezéseknek a fejlődést segíteniük kell és nem akadályozhatják azt,<sup>51</sup> azonban a mindenki számára kiszámítható, előre megismerhető feltételek rögzítése elengedhetetlen. Ezek meghatározása során különös figyelmet kell arra fordítani, hogy a technológia alkalmazásához igazodó, életszerű szituációk kerüljenek jogilag „modellezésre”. Az ismertett 2019/947 sz. rendelet álláspontom szerint megfelelő kiindulópont egy olyan drónhasználati szabályozásra, amely különbséget tud tenni a felhasználás célja, módja és alanyi köre mentén.

## PÉTER HEGYES

### LEGISLATIVE FRAMEWORK OF THE OPERATION OF UNMANNED AIRCRAFTS

#### (Summary)

In recent years, there has been a strong interest in the so-called unmanned aircrafts, commonly known as drones, due to the fact that innumerable types of such devices are already commercially available and have a very wide range of civilian purposes. At the same time, the explosive technological development has not been followed by the development of the regulatory environment, which is undoubtedly essential, since the use of unmanned aircrafts affects many areas of law, from private property protection, personality rights and liability issues to criminal law. The purpose of this study is to review the rules governing the operators of unmanned aircrafts and their operation.

---

2. *A permetező drónok használatának jogi kérdései*. Szeged, 2019.05.16. Új kutatási irányok az agrár- és környezetvédelmi jog területén.

3. *Az agráriumban alkalmazható modern technológiák jogszabályi háttere*. Szeged, 2019.06.12. EFOP-3.6.2-16-2017-00007 Civilisztikai Munkacsoport Kutatószeminárium.

4. *A precíziós mezőgazdaság egyes agrárszakmai és jogi kérdései*. Szeged, 2019.06.12. A Szegedi Tudományegyetem és a Nemzeti Agrárkutatási és Innovációs Központ Együttműködése Workshop (közös előadás Dr. Sisák Istvánnal).

A témában eddig megjelent publikációim: *Az okos szerződések felhasználási lehetőségei*. In: Gellén Klára (szerk.): *Gazdasági tendenciák és jogi kihívások a 21. században*. Szeged, Magyarország: Iurisperitus Kiadó, 2019. 83–96. pp. *Az állami tulajdonú földeken fennálló vadászati jog gyakorlásának, hasznosításának egyes kérdései, különös tekintettel az átláthatóságra*. In: Menyhárd Attila (szerk.): *350 éves az Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Kara*, Budapest, Magyarország : ELTE Eötvös Kiadó, 2018. 270–277. pp.

<sup>51</sup> Póczek Alíz: *Drónok és az adatvédelem*. Forrás: [https://www.jogiforum.hu/files/publikaciok/poczek\\_aliz\\_a\\_drónok\\_es\\_az\\_adatvedelem%5bjogi\\_forum%5d.pdf](https://www.jogiforum.hu/files/publikaciok/poczek_aliz_a_drónok_es_az_adatvedelem%5bjogi_forum%5d.pdf) (Letöltés dátuma: 2019.07.20.) 16. p.

I consider this study to be of a particular relevance given that, following a lengthy legislative process, two EU Commission Regulations have been published in March and May 2019, laying down provisions specifically relating to unmanned aircrafts. The cited Commission Regulations are the Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945 of 12 March 2019 on unmanned aircraft systems and on third-country operators of unmanned aircraft systems and the Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft. Regulation 2019/945 lays down provisions on unmanned aircraft as products, while Regulation 2019/947 should be applied to the operation of such devices. The latter regulation will be applicable in all Member States as of 1<sup>st</sup> July 2020, so it is necessary to review the Hungarian regulatory environment and the need of amending it.