

**HEGYES PÉTER\***

## **A pilóta nélküli légijárművekre vonatkozó egységes uniós szabályozás hatályba léptetése Magyarországon**

*Repülési művelet végrehajtásának szabályai nyílt kategóriában\*\**

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139. rendelete<sup>1</sup> felhatalmazást adott többek között a Bizottság részére a pilóta nélküli légi járművek üzemben tartására, az e tevékenységben részt vevő személyzetre – így többek között a távoli pilótákra – és szervezetekre vonatkozó konkrét szabályok és eljárások végrehajtási jogi aktusainak megalkotására.<sup>2</sup> A Bizottság a vonatkozó rendeletet (EU) 2019/947<sup>3</sup> számon fogadta el. A rendelet intézkedései 2020. december 31. napjától<sup>4</sup> közvetlenül alkalmazandók valamennyi tagállamban. A rendelet alapján a tagállamok részletszabályok megalkotására jogosultak a nyilvántartások, a pilóta nélküli légi járművekkel végrehajtott repülések szabályait, a nyilvántartás részletes szabályait, a pilóta nélküli légi járművet vezetők képzésének részletes szabályait, a képzést végző szervezetek kijelölésének szabályait, a pilóta nélküli légi járművel végzett tevékenység részletes szabályait és az üzemben tartásának szabályait

---

\* adjunktus, SZTE ÁJTK Üzleti Jogi Intézet

\*\* A kutatást az EFOP-3.6.2-16-2017-00007 azonosító számú, Az intelligens, fenntartható és inkluzív társadalom fejlesztésének aspektusai: társadalmi, technológiai, innovációs hálózatok a foglalkoztatásban és a digitális gazdaságban című projekt támogatta. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap és Magyarország költségvetése társfinanszírozásában valósul meg.

<sup>1</sup> Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139. rendelete (2018. július 04.) 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>2</sup> Lásd (EU) 2018/1139. rendelet 57. cikk

<sup>3</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.

<sup>4</sup> A rendelet eredeti tartalma alapján 2020. július 1-étől került volna sor a közvetlen alkalmazásra, azonban a COVID19 világjárványra tekintettel a Bizottság a halasztás mellett döntött. Lásd A Bizottság (EU) 2020/746 végrehajtási rendelete (2020. június 4.) az (EU) 2019/947 végrehajtási rendeletnek egyes intézkedései alkalmazása kezdőnapjának a Covid19-világjárvány miatti elhalasztása tekintetében történő módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg), C/2020/3599, HL L 176. (2020. 6. 5.) 13–14. pp.

illetően. A magyar végrehajtási rendelkezések több eltérő szintű jogszabályban jelentek meg, így jelen tanulmány célja a jogszerű drónozáshoz<sup>5</sup> szükséges alapvető információk összefoglalása. Az (EU) 2019/947. rendelet nyílt, speciális és engedélyköteles kategóriát különböztet meg a pilóta nélküli légi járművekkel végzett műveletek tekintetében.<sup>6</sup> Figyelemmel arra, hogy a jogalkalmazók nagyobb arányban a nyílt kategóriában hajtanak végre repüléseket, így a kutatás is erre a kategóriára fókuszált.

### *I. Jogszabályi keretek*

A drónokkal végrehajtott műveletekre vonatkozó rendelkezéseket a bevezetésnek megfelelően uniós és tagállami jogszabályok tartalmazzák. Amennyiben valaki tájékozódni kíván a nyílt kategóriában végrehajtható repülési művelet tekintetében releváns jogi rendelkezésekről, úgy az alábbi jogszabályokból kell összegyűjtenie azokat.

(EU) 2019/945. rendelet<sup>7</sup>:

- a nyílt kategóriába sorolt üzemeltetésre tervezett UAS-ek és a távoli azonosításra szolgáló kiegészítők;
- a tanúsított és különleges kategóriában üzemeltetett UAS-ek.

(EU) 2019/947. rendelet:

- az UAS<sup>8</sup> műveletek kategóriái;
- az UAS-sel végzett műveletekre vonatkozó generális szabályok és eljárások;
- a távpilóták kompetenciájával és életkorával kapcsolatos generális szabályok és eljárások;
- az UAS-üzemeltetők és a tanúsított UAS-ek nyilvántartásba vételének generális szabályai;
- az UAS-műveletek földrajzi övezeteivel kapcsolatos operatív feltételek meghatározása.

1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről (továbbiakban Lt.):

- adatkezelési felhatalmazások;
- a magyar légtér igénybevitelére vonatkozó generális szabályok;
- a magyar légtér jogosulatlan igénybevitelére vonatkozó generális szabályok;
- légi jármű nyilvántartás szabályai;

<sup>5</sup> Jelen tanulmányban a drón kifejezést a pilóta nélküli légi járművek, illetve jármű rendszer szinonimájaként használom.

<sup>6</sup> A Bizottság (EU) 2019/947 végrehajtási rendeletének főbb szabályaira vonatkozóan lásd HEGYES PÉTER: *A pilóta nélküli légi járművek üzemeltetésének jogszabályi kerete*, FORUM: ACTA JURIDICA ET POLITICA 10: 2. p. Szeged, 2020 71–84. pp.

<sup>7</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 üzemeltetőiről, HL L 152. (2019. 6. 11.) 1–40. pp.

<sup>8</sup> A pilóta nélküli légi jármű-rendszerek rövidítése.

- a HungaroControl Zrt., mint légitársasági szolgáltatók teljesítő gazdasági társaságra vonatkozó generális szabályok;
- pilóta nélküli légitársaságok üzemeltetésére vonatkozó rendelkezések megsértésére vonatkozó szabályok;
- a biztosításra vonatkozó generális szabályok.

2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről (továbbiakban Btk.):

- tiltott adatszerzés,
- személyes adattal visszaélés.

2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről:

- magánlaksértés;
- pilóta nélküli légitársasággal végzett jogosulatlan tevékenység.

4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet a magyar légtér igénybeviteléről:

- eseti légtér kijelölésének esetei;
- légtérhasználati/műveleti korlátozások;
- eseti légtér igénylése;
- jogosulatlan légtér használat jogkövetkezményei.

39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet a légitársasági kötelező felelősségbiztosításról:

- a pilóta nélküli légitársaságok légitársasági tevékenységének szerződésen kívüli kárainak felelősségbiztosítási összeghatárai.

532/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet a légitársasági hatóság kiegészítő eljárásjogi szabályairól

- távoli pilóták pilóta nélküli légitársaságok irányításához szükséges tanfolyamokat szervező képző szervezetek engedélyezése.

26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet a magyar légtér légitársasági céljára történő kijelöléséről:

- korlátozott, tiltott, veszélyeztetett légtér;
- No Drone Zone-ok.

6/2021. (II. 5.) ITM rendelet a távoli pilóták képzését és vizsgáztatását végző szervezetek kijelöléséről, a távoli pilóták képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól, valamint a vizsgán való részvétel díjáról:

- távoli pilóták pilóta nélküli légitársaságok irányításához szükséges tanfolyamokat szervező képző szervezetekkel kapcsolatos szabályok.

## II. A pilóta nélküli légi jármű-rendszer fogalma

A pilóta nélküli légi jármű-rendszer (UAS) alatt a pilóta nélküli légi jármű<sup>9</sup> és az azt távolról vezérlő berendezést<sup>10</sup> értjük.<sup>11</sup>

Az UAS fogalmától el kell határoljuk a pilóta nélküli játék légi jármű és a pilóta nélküli állami légi jármű fogalmát.

A pilóta nélküli játék légi jármű a játékok biztonságáról szóló, 2009. június 18-i (EK) 2009/48 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>12</sup> alapján játéknak<sup>13</sup> minősülő és 120 g maximális felszálló tömeget el nem érő, adatrögzítő eszközzel fel nem szerelt pilóta nélküli légi jármű, amely a távoli pilótától 100 méternél nagyobb távolságra eltávolodni nem képes.<sup>14</sup> A pilóta nélküli játék légi járművek kivételi körbe tartoznak, így nem terjednek ki rájuk a jelen tanulmányban ismertetett kötelezettségek.

A pilóta nélküli állami légi jármű honvédelmi, vámhatósági, rendvédelmi és rendvédelmi feladatot ellátó szervek céljára szolgáló, a honvédelemért felelős miniszter rendeletében meghatározott nyilvántartásba felvett légi jármű, továbbá a pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről szóló kormányrendeletben meghatározott üzemeltető által üzemben tartott pilóta nélküli légi jármű.<sup>15</sup> A pilóta nélküli állami légi járművekre speciális szabályok<sup>16</sup> vonatkoznak, amelyek a jelen tanulmányban nem kerülnek bemutatásra.

## III. Üzemeltető – távoli pilóta

A vonatkozó jogszabályok különbséget tesznek a pilóta nélküli légi jármű-rendszer üzemeltetője (UAS-üzemeltető): és a távoli pilóta fogalma között.

*UAS-üzemeltető* az a jogi vagy természetes személy, aki vagy amely egy vagy több UAS-t üzemben tart vagy üzemben tartani szándékozik.<sup>17</sup>

*Távoli pilóta* az a természetes személy, aki az UA biztonságos repüléséért felel azáltal, hogy a repülésvezérlő szerveket manuálisan kezeli, vagy – ha az UA automatikusan repül

<sup>9</sup> A pilóta nélküli légi jármű fogalmát a Bizottság (EU) 2019/945. végrehajtási rendelete határozza meg. A rendelet 3. cikk 1. pontja szerint: „pilóta nélküli légi jármű (UA)”: bármely olyan légi jármű, amely a fedélzetén tartózkodó pilóta nélkül üzemel vagy amelyet ilyen üzemmódra terveztek, és amely önálló vagy távirányítással történő üzemelésre képes.

<sup>10</sup> (EU) 2019/945. 3. cikk 2. pont „pilóta nélküli légi járművek távoli vezérlésére szolgáló berendezés”: olyan műszer, berendezés, mechanizmus, készülék, eszköz, szoftver vagy kiegészítő, amely szükséges az UA biztonságos üzemben tartásához, de annak nem alkatrésze és nem az UA fedélzetén szállítandó.

<sup>11</sup> (EU) 2019/947. rendelet 2. cikk 1. pont.

<sup>12</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009/48/EK irányelve (2009. június 18.) a játékok biztonságáról (EGT-vonatkozású szöveg) HL L 170. (2009. 6. 30.) 1–37. pp.

<sup>13</sup> (EK) 2009/48 irányelv 2. cikk (1) bekezdés „a 14 év alatti gyermekek részére – kizárólag vagy nem kizárólag – játék céljára tervezett vagy szánt termékek”.

<sup>14</sup> Lt. 71. § 50. pont.

<sup>15</sup> Lt. 71. § 49. pont.

<sup>16</sup> A pilóta nélküli állami légi járművekkel kapcsolatosan egy önálló kormányrendelet is elfogadásra került: 38/2021. (II. 2.) Korm. rendelet a pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről.

<sup>17</sup> (EU) 2019/945. 3. cikk 2. pont és (EU) 2019/947. 2. cikk 2. pont.

– folyamatos figyelemmel kíséri annak pályáját, és bármikor képes beavatkozni és az UA pályát módosítani.<sup>18</sup>

Az elhatárolásból következik, hogy repülési műveletet nem kizárólag az UAS-üzembentartója hajthat végre. A tényleges repülési műveletet végrehajtó távoli pilóta minősül a légi jármű vezetőjének, aki egyúttal az Lt. 54. § (3) bekezdése alapján a pilóta nélküli légi jármű parancsnoka.

A fogalmak elhatárolása abból a szempontból is nagy jelentőséggel bír, hogy ennek mentén állapítható meg, hogy melyek azok a jogszabályi kötelezettségek, amelyek az üzembentartóra és melyek azok, amelyek a távoli pilótára vonatkoznak.

#### *IV. A pilóta nélküli légi jármű-rendszerek nyilvántartása*

Az (EU) 2019/947. rendelet 14. cikkének (1) bekezdése szerint:

*„A tagállamok pontos nyilvántartási rendszereket hoznak létre és tartanak fenn a tanúsításköteles UAS-ek és azon UAS-üzembentartók tekintetében, akiknek a működése kockázatot jelenthet a biztonság, a védelem, a magánélet tiszteletben tartása, valamint a személyes adatok vagy a környezet védelme szempontjából.”*

A hivatkozott rendelkezés alapján a tagállamok kizárólag a tanúsításköteles UAS-ek tekintetében kötelesek a nyilvántartási rendszer létrehozására és fenntartására. A tanúsításköteles UAS-ek fogalmát az (EU) 2019/945. rendelet határozza meg:

„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 üzembentartásra tervezték;
- b) személyek szállítására tervezték;
- c) veszélyes áruk szállítására tervezték, és baleset esetén a harmadik feleket fenyegető kockázat csökkentése érdekében kialakításának rendkívül ellenállónak kell lennie;
- d) az (EU) 2019/947 végrehajtási rendelet 5. cikkében meghatározott különleges üzembentartási kategóriában használják, és az (EU) 2019/947 végrehajtási rendelet 11. cikkében foglalt kockázatértékelést követően az illetékes hatóság által kiadott üzembentartási engedély úgy ítéli, hogy az UAS tanúsítása nélkül nem mérsékelhető megfelelően az üzembentartással járó kockázat.”<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> (EU) 2019/945. 3. cikk 27. pont.

<sup>19</sup> (EU) 2019/945. rendelet 40. cikk (1) bekezdés.

A magyar jogalkotó a fentiekől eltérően szigorúbb szabályozást valósított meg<sup>20</sup> figyelemmel arra, hogy az Lt. 17. § (1) bekezdése a nyilvántartási kötelezettséget valamennyi – játéknak nem minősülő – pilóta nélküli légi jármű-rendszerre kiterjeszti.<sup>21</sup> A nyilvántartás célja a pilóta nélküli légi jármű-rendszerek jogszerű használatának ellenőrzése.<sup>22</sup>

A hatósági nyilvántartás tartalmazza

- a) a természetes személy tulajdonos esetén a tulajdonos természetes személyazonosító adatait, a lakcímét,
- b) a jogi személy tulajdonos esetén a jogi személy nevét, adószámát, székhelyét,
- c) a tulajdonos e-mail-címét, telefonszámát, jogi személy esetén a kapcsolattartó e-mail címét és telefonszámát,
- d) a pilóta nélküli légi jármű gyártójának nevét,
- e) a pilóta nélküli légi jármű típusát, altípusát, sorozatszámát, valamint
- f) a légiközlekedési hatóság által generált nyilvántartási jelet.<sup>23</sup>

A nyilvántartásba vétel kérelemre induló hatósági eljárás. A kérelmet formanyomtatványon<sup>24</sup> kell megszerkeszteni, majd e-Papír szolgáltatáson keresztül vagy postai úton szükséges az UAS tulajdonosának vagy bérlőjének megküldeni a légiközlekedési hatóság<sup>25</sup> részére.

A pilóta nélküli légi jármű-rendszer nyilvántartásból való törlése a tulajdonos kérelmére történhet, amennyiben:

- a) az üzemben tartását végleg megszüntették;
- b) üzemeltetésre végleg alkalmatlanná vált; vagy
- c) megsemmisült.<sup>26</sup>

<sup>20</sup> Ehhez kapcsolódóan megjegyzendő, hogy az Lt. 2020. évi CLXXIX. törvénnyel végrehajtott módosításához fűzött jogalkotói indokolás a következőt rögzíti: „Az (EU) 2019/947 végrehajtási rendelet nyilvántartásba-vételi kötelezettséget határoz meg a pilóta nélküli légi járművek tekintetében.” Ez a megállapítás a kifejetteteknek megfelelően nem helytálló.

<sup>21</sup> Lt. 17. § (1) A légiközlekedési hatóság nyilvántartást vezet a repülőeszközökről, a pilóta nélküli játék légi jármű kivételével a pilóta nélküli légi jármű-rendszerekről, valamint pilóta nélküli légi jármű-rendszer üzem-bentartókról.

<sup>22</sup> A regisztrációval kapcsolatosan lásd még: CSEGÓDI TIBOR LÁSZLÓ: *Regisztráld, ha nem játék: Így drónozhatunk februártól, Top Agrár Magazin 2021. 20–22. pp.*

<sup>23</sup> Lt. 17. § (4) bekezdés.

<sup>24</sup> A formanyomtatványok letölthetők az alábbi elérhetőségeken: <https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentum/202855>, <https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentum/202839>

<sup>25</sup> A közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet alapján az Innovációs és Technológiai Minisztérium Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkársága alatt működő főosztályok országos illetékességgel látják el a légiközlekedési hatósági feladatokat.

<sup>26</sup> Lt. 17. § (6) bekezdés.

#### V. Az üzembentartói nyilvántartás

Az (EU) 2019/947. rendelet 14. cikkének (5) bekezdése alapján az UAS-üzembentartója abban az esetben köteles magát nyilvántartásba vetetni, amennyiben az általa üzemben tartott UAS-zal speciális kategóriájú műveletet vagy nyílt kategóriájú műveletet kívánnak végrehajtani, ez utóbbi esetben azonban csak akkor, ha az UAS az alábbi feltételek közül bármelyiknek megfelel

- maximális felszállótömege 250 g vagy annál nagyobb, illetve ütközés esetén 80 joule-nál nagyobb mozgási energiát adhatnak le az emberre;
- fel van szerelve személyes adatok rögzítésére alkalmas érzékelővel, kivéve, ha megfelelnek a 2009/48/EK irányelvnek.<sup>27</sup>

Az UAS-üzembentartónak abban a tagállamban kell nyilvántartásba vetetni magát, ahol (természetes személyek esetében) lakóhellyel rendelkeznek vagy (jogi személyek esetében) székhelyük található. Egy UAS-üzembentartó nem lehet egy időben egynél több tagállamban nyilvántartásba véve.<sup>28</sup> Ebből a rendelkezésből is egyértelműen megállapítható, hogy a távoli pilótára, amennyiben nem ő a drón üzembentartója, nem terjed ki a nyilvántartási kötelezettség, hiszen ebben az esetben egy személy kizárólag a nyilvántartás szerinti, azaz a lakóhelye szerinti tagállamban hajthatna végre repülési műveletet pilóta nélküli légi járművel.

A pilóta nélküli légi jármű-rendszer üzembentartóinak nyilvántartása tartalmazza

- a) a természetes személy üzembentartó esetén az üzembentartó természetes személyazonosító adatait, valamint lakcímét,
- b) a jogi személy üzembentartó esetén a jogi személy nevét, adószámát, székhelyét,
- c) az üzembentartó e-mail-címét, telefonszámát, jogi személy esetén a kapcsolattartó e-mail-címét és telefonszámát,
- d) amennyiben azt jogszabály előírja – a kötelező felelősségbiztosítási kötvény számát,
- e) a légiközlekedési hatóság által generált nyilvántartási számot, valamint
- f) az (EU) 2019/947 rendelet 14. cikk (2) bekezdés e) és f) pontja<sup>29</sup> szerinti nyilatkozatokat.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> (EU) 2019/947. rendelet 14. cikk (5) bekezdés.

<sup>28</sup> (EU) 2019/947. rendelet 14. cikk (6) bekezdés.

<sup>29</sup> (EU) 2019/947. rendelet 14. cikk (2) bekezdés.

e) a következő nyilatkozat jogi személyek általi megerősítése: „A műveletben közvetlenül részt vevő valamennyi személy alkalmas feladatai ellátására, és az UAS-t csak megfelelő kompetenciaszinttel rendelkező távpilóták fogják működtetni.”

f) meglévő műveleti engedélyek és könnyű UAS-üzembentartói tanúsítványok (LUC-k), valamint a 12. cikk (5) bekezdésének b) pontja szerint megerősített nyilatkozatok.

<sup>30</sup> Lt. 17. § (7) bekezdés.

A drónok nyilvántartásához hasonlóan a nyilvántartásba vétel kérelemre történik, azonban a kérelmet nem az UAS tulajdonosnak, hanem az üzemeltartőnek kell benyújtania.<sup>31</sup> A pilóta nélküli légi jármű-rendszer üzemeltartót a légiközlekedési hatóság törli a nyilvántartásból, ha

- a) az üzemeltartó kéri, vagy
- b) az üzemeltartó meghal, vagy jogutód nélkül megszűnik.<sup>32</sup>

Mindkét nyilvántartásba vételi eljárásért igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni, továbbá az adatváltozás esetén bejelentési kötelezettség keletkezik.<sup>33</sup>

#### VI. Az üzemeltartó felelősségbiztosítása

Az Lt. 69. § (1) bekezdése szerint:

*„A nyilvános repülőtér, a lajstromba bejegyzett polgári légi jármű, a repülőeszköz és pilóta nélküli légi jármű üzemben tartása, valamint polgári légiforgalmi irányító szolgálat által légiforgalmi irányítói tevékenység - harmadik személynek okozott kár megtérítése céljából - felelősségbiztosítási fedezet fennállása esetén végezhető. A nyilvános repülőterek esetében a felelősségbiztosítási fedezet összegét a tárgyévet megelőző három év statisztikai adatai alapján számított átlagos éves utasforgalom alapján kell megállapítani.”*

A hivatkozott jogszabályhely egyértelműen kizárólag az UAS-üzemeltartókra – és nem a távoli pilótákra – vonatkozik. A pilóta nélküli légi járművekkel harmadik személynek okozott károk megtérítésére vonatkozó felelősségbiztosításnak a pilóta nélküli légi jármű maximális felszálló tömegétől függően legalább a következő összeghatárokig kell fedezetet nyújtania biztosítási eseményenként és biztosítási időszakonként:

- a) a legalább 0,25 kg, de legfeljebb 4 kg maximális felszálló tömegű pilóta nélküli légi jármű esetén biztosítási eseményenként legalább 3 000 000 Ft, biztosítási időszakonként legalább 6 000 000 Ft;
- b) a 4 kg-ot meghaladó, de a 20 kg-ot el nem érő maximális felszálló tömegű pilóta nélküli légi jármű esetén biztosítási eseményenként legalább 5 000 000 Ft, biztosítási időszakonként legalább 10 000 000 Ft.<sup>34</sup>

A biztosítást a drónnal végzett tevékenységre kiterjedően kell megkötni.<sup>35</sup>

<sup>31</sup> A kormányhatározatok letölthetők az alábbi elérhetőségeken: <https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentum/202887>, <https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentum/202871>.

<sup>32</sup> Lt. 17. § (10) bekezdés.

<sup>33</sup> Lt. 17. § (12) A tulajdonos a (4) bekezdés szerinti nyilvántartásban, a pilóta nélküli légi jármű-rendszer üzemeltartó pedig a (7) bekezdés szerinti nyilvántartásban kezelt adatokban bekövetkezett változásokat 15 napon belül bejelenti a légiközlekedési hatóság részére.

<sup>34</sup> 39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet 2/A. §.

<sup>35</sup> Az egyes biztosító társaságok szolgáltatásaira vonatkozó összefoglalót lásd – Drónbiztosítás 2021. Forrás: [https://dronehub.hu/mit-kell-tudni-a-dronbiztositasokrol/?fbclid=IwAR31-xLfshhIHpuJxqPNv\\_dxQGtFza2ElzqEbQ6xUG1HVvhjojuCLCZjFeI](https://dronehub.hu/mit-kell-tudni-a-dronbiztositasokrol/?fbclid=IwAR31-xLfshhIHpuJxqPNv_dxQGtFza2ElzqEbQ6xUG1HVvhjojuCLCZjFeI) (utolsó letöltés dátuma: 2021. 04. 29.).



### VII. Nyílt kategóriájú repülési művelet végrehajtása pilóta nélküli légi járművel

A magyar légteret az a pilóta nélküli légi jármű veheti igénybe,

- amelynek vezetője a jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelel,<sup>36</sup> valamint
- amelyet a légiközlekedési hatóság nyilvántartásba vett.<sup>37</sup>

#### 1. A távoli pilóta tekintetében meghatározott jogszabályi feltételek

A bevetőben rögzítetteknek megfelelően, jelen tanulmány a nyílt kategóriában<sup>38</sup> végrehajtott repülési műveleteket vizsgálja. Az (EU) 2019/947. rendelet 4. cikke szerint egy művelet csak akkor minősül nyílt kategóriájú UAS-műveletnek, ha az alábbi követelmények teljesülnek:

- a) az UAS az (EU) 2019/945. rendeletben meghatározott osztályok egyikébe tartozik, vagy saját építésű;<sup>39</sup>
- 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>40</sup> felett;
- d) a távpilóta a pilóta nélküli légi járművet főszabály szerint egész idő alatt VLOS-ben<sup>41</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,

<sup>36</sup> Lt. 6. § (1) bekezdés b) pont.

<sup>37</sup> Lt. 17. § (2) bekezdés.

<sup>38</sup> A műveleti kategóriákkal kapcsolatosan lásd: SÁNDOR ZSOLT – PUSZTAI MÁTÉ: *Drónozás Európában, 1. rész: Műveleti kategóriák, drón-osztályok*; forrás: <https://iho.hu/hirek/dronozas-europaban-1-resz-muveleti-kategoriak-dron-osztalyok> (utolsó letöltés dátuma: 2021. 04. 30.)

<sup>39</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>40</sup> „embertömeg”: olyan összejövetel, ahol a résztvevők sűrű elhelyezkedése miatt az egyének korlátozottak mozgásukban – (EU) 2019/947. rendelet 2. cikk 3. pont.

<sup>41</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.

míg speciális művelet főszabály szerint csak a illetékes tagállami hatóság által kiállított műveleti engedély birtokában kezdhető meg.<sup>42</sup>

Nyílt kategóriába tartozó UAS-műveleteket végző távpilóták alsó korhatára 16 év.<sup>43</sup> Habár az (EU) 2019/947. rendelet felhatalmazást adott a tagállamok számára, hogy nyílt kategóriában legfeljebb négy évvel csökkentsék az alsó korhatárt,<sup>44</sup> azonban a magyar jogalkotó ezzel a lehetőséggel nem élt, így Magyarországon nyílt kategóriába tartozó repülési műveletet is kizárólag 16. életévét betöltött személyek végezhetnek.

A „nyílt” kategóriájú UAS-műveleteket végző távpilótáknak meg kell felelniük az (EU) 2019/947. rendeletben meghatározott kompetenciakövetelményeknek. A „nyílt” kategóriájú UAS-műveleteket három alkategóriába (A1, A2 és A3 alkategória) sorolja a rendelet az operatív korlátozások, a távpilótára vonatkozó követelmények és az UAS-re vonatkozó műszaki követelmények alapján.

Valamennyi kategóriára vonatkozó általános feltétel, hogy amennyiben az UAS-művelet magában foglalja a pilóta nélküli légi járműnek a terep valamely természetes magaslattól induló vagy a terep természetes magaslatai feletti repülését, a pilóta nélküli légi járművet a föld felszínének hozzá legközelebb eső pontjától számított 120 méteren belül kell tartani. A távolságok mérését tehát a terep földrajzi adottságaihoz – például síkság, dombosság, hegység – kell igazítani.<sup>45</sup>

A1 alkategóriában a távpilóta által irányított pilóta nélküli légi jármű átrepülhet külső személyek<sup>46</sup> felett, de sohasem repülhet át embertömeg felett.<sup>47</sup>

A2 alkategóriában a műveletet úgy kell végezni, hogy a pilóta nélküli légi jármű ne repüljön át külső személyek felett, és az UAS-műveletre legalább 30 méteres biztonságos vízszintes távolságban kerüljön sor; a távpilóta a külső személyektől való vízszintes biztonsági távolságot minimum 5 méterre csökkentheti, amennyiben a pilóta nélküli légi járművet aktív kis sebességű üzemmódban működteti, és miután a helyzetet az alábbiak tekintetében értékelte:

- a) időjárási viszonyok;
- b) a pilóta nélküli légi jármű teljesítménye,
- c) az átrepült terület elkülönítése.<sup>48</sup>

A3 alkategóriában a műveletet olyan területen kell végezni, ahol a távpilóta észszerűen elvárhatja, hogy a pilóta nélküli légi jármű az UAS-művelet teljes ideje alatt nem fog veszélyeztetni külső személyeket. Emellett a műveletet lakott, kereskedelmi, ipari

<sup>42</sup> (EU) 2019/947. rendelet 3. cikk a)-b) pont és 5. cikk (1) bekezdés; HEGYES PÉTER: *A pilóta nélküli légi járművek üzemeltetésének jogszabályi kerete*. 82. p.

<sup>43</sup> (EU) 2019/947. rendelet 9. cikk (3) A tagállamok kockázatalapú megközelítést alkalmazva lejjebb vihetik az alsó korhatárt a területükön végzett műveletekkel kapcsolatos sajátos kockázatok figyelembevételével: a) a „nyílt” kategóriába tartozó UAS-műveleteket végző távpilóták esetében legfeljebb 4 évvel; (...).

<sup>44</sup> (EU) 2019/947. rendelet 9. cikk (1).

<sup>45</sup> (EU) 2019/947. rendelet Melléklet A. rész UAS.OPEN.010 Általános rendelkezések 2. pont.

<sup>46</sup> „külső személyek”: olyan személyek, akik nem vesznek részt az UAS-műveletben, vagy nem ismerik az UAS üzemben tartója által adott utasításokat és biztonsági figyelmeztetéseket – (EU) 2019/947. rendelet 2. cikk 3. pont.

<sup>47</sup> (EU) 2019/947. rendelet Melléklet A. rész UAS.OPEN.020 UAS-műveletek az A1 alkategóriában 2. pont; amennyiben a használt UAS saját építésű, úgy főszabály szerint külső személy felett sem repülhet át.

<sup>48</sup> (EU) 2019/947. rendelet Melléklet A. rész UAS.OPEN.030 UAS-műveletek az A2 alkategóriában 1. pont.

vagy szabadidős területektől legalább 150 méteres biztonságos vízszintes távolságban kell végezni.<sup>49</sup>

A1 és A3 kategória esetén a távpilótának online tanfolyamot szükséges elvégeznie, amelyet követően online elméleti vizsgát kell tennie az alábbi témaköröket érintően:

- repülésbiztonság;
- légtérkorlátozások;
- a légi közlekedés szabályozása;
- az emberi teljesítőképesség határai;
- operatív eljárások;
- általános UAS-ismeretek;
- a magánélet tiszteletben tartása és az adatvédelem;
- biztosítás;
- védelem.<sup>50</sup>

A2 kategóriában az előző bekezdésben ismertetett online képzésen és vizsgán kívül a következők teljesítése is szükséges:

- önállóan végzett gyakorlati képzés teljesítése az A3 kategória operatív feltételei tekintetében;
- nyilatkozat a b) pontban meghatározott önállóan végzett gyakorlati képzés teljesítéséről, valamint az illetékes hatóság által vagy az UAS-üzembentartó nyilvántartásba vétele szerinti tagállam illetékes hatósága által elismert szervezet által biztosított további elméleti vizsga sikeres teljesítése. A vizsgának legalább 30 feleletválasztós kérdésből kell állnia a következő témakörök közötti megfelelő eloszlásban, és célja, hogy felmérje a távpilótáknak a földi kockázat technikai és operatív jellegű csökkentésével kapcsolatos ismereteit:
  - meteorológia;
  - az UAS repülési teljesítménye;
  - a földi kockázat technikai és operatív jellegű csökkentése.<sup>51</sup>

Magyarországon az online tanfolyamokat a légiközlekedési hatóság által kiadott engedéllyel rendelkező képző szervezet szervezheti és folytathatja le.<sup>52</sup> A tanfolyamok szervezését és lefolytatását erre irányuló kérelem alapján a légiközlekedési hatóság annak a gazdasági társaságnak engedélyezi, amely igazolja, hogy a hivatkozott képzések szervezését és lefolytatását lehetővé tevő, légiközlekedési hatóság által meghatározott személyi és tárgyi feltételekkel rendelkezik.<sup>53</sup> A képzőszervezet a légiközlekedési hatóság nyilván-

---

<sup>49</sup> (EU) 2019/947. rendelet Melléklet A. rész UAS.OPEN.040 UAS-műveletek az A3 kategóriában 1-2. pont.

<sup>50</sup> (EU) 2019/947. rendelet Melléklet A. rész UAS.OPEN.020 UAS-műveletek az A1 kategóriában 2. pont és UAS.OPEN.040 UAS-műveletek az A3 kategóriában 3. pont.

<sup>51</sup> (EU) 2019/947. rendelet Melléklet A. rész UAS.OPEN.030 UAS-műveletek az A2 kategóriában 2. pont.

<sup>52</sup> 6/2021. (II. 5.) ITM rendelet 3. § (1) bekezdés.

<sup>53</sup> 532/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 171/A. § (1) bekezdés.

tartást vezet, a nyilvántartásban nem szereplő által végzett képzés, valamint a képzés elvégzéséről kiadott igazolás joghatással nem bír.<sup>54</sup> A légiközlekedési hatóság képzőszervezet engedélyét visszavonja és a képzőszervezetet a nyilvántartásból törli

- a) a képzőszerv erre irányuló kérelme esetén,
- b) amennyiben megállapítja, hogy a képzőszerv nem teljesíti az engedély kiadásának feltételeit.<sup>55</sup>

A vizsgák leszervezésére és lefolytatására kizárólag vizsgákat a KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Nonprofit Kft. jogosult.<sup>56</sup> A vizsga előfeltétele az online tanfolyam elvégzésének igazolása a képzőszerv által kiállított igazolással, az önállóan végzett képzés teljesítését a tanuló igazolja.<sup>57</sup>

## 2. A légtér igénybevételének szabályai

A IV. és V. fejezetben ismertetett nyilvántartásba vételt az UAS-műveletek megkezdését megelőzően legalább tíz nappal kell kérelmezni.<sup>58</sup>

A magyar légtér pilóta nélküli légi járművel jogszerűen végrehajtott UAS-műveletre a pilóta nélküli légi járművek használatát támogató, az aktuális légtér információkat és egyéb korlátozásokat tartalmazó honlap és mobilalkalmazás használatával vehető igénybe.<sup>59</sup> A honlap és mobilalkalmazás üzemeltetése a HungaroControl Magyar Légi-forgalmi Szolgálat Zártkörűen Működő Részvénytársaság feladata, amely a Magyar Állam által alapított egyszemélyes gazdasági társaság.<sup>60</sup>

A honlap és mobilalkalmazás kötelező használatának célja, hogy a pilóta nélküli légi jármű vezetője minden felszállás előtt és működtetés közben folyamatosan ellenőrizze, hogy a repülés végrehajtása az adott terület felett nem tiltott.<sup>61</sup> UAS művelet nem végezhető ugyanis főszabály szerint:

- tiltott légtérben;
- korlátozott légtérben;
- veszélyes légtérben és időszakosan korlátozott légtérben annak működési ideje alatt;
- repülőter illetékességi légtérben;
- No Drone Zone légtérekben;

<sup>54</sup> 6/2021. (II. 5.) ITM rendelet 3. § (3)-(4) bekezdés.

<sup>55</sup> 532/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 171/A. § (2) bekezdés.

<sup>56</sup> 6/2021. (II. 5.) ITM rendelet 4. § (1) bekezdés.

<sup>57</sup> 6/2021. (II. 5.) ITM rendelet 4. § (5) bekezdés.

<sup>58</sup> Lt. 17. § (11) bekezdés.

<sup>59</sup> Lt. 6. § (6) bekezdés.

<sup>60</sup> Lt. 61/A. § (3) bekezdés p) pont.

<sup>61</sup> 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet 4/C. § (1) bekezdés; a biztonságos légtérhasználattal kapcsolatos kihívásokkal kapcsolatosan lásd: SÁNDOR ZSOLT – BOROS PÉTER: *A pilóta nélküli légi járművek okozta kihívások a légiforgalmi irányításban*, 1. rész: Problémák feltárása. Közlekedéstudományi Szemle 67., 49–58. pp. (2017). *A pilóta nélküli légi járművek okozta kihívások a légiforgalmi irányításban*, 2. rész: UTM – pilóta nélküli légi járművek forgalmi menedzsmenitjét biztosító rendszerek. Közlekedéstudományi Szemle 68., 37–46. pp. (2018).

- a forgalmi tájékoztató körzetben;
- Drop-Zone légtérben annak működési ideje alatt;
- védett létesítmények, az állam működése szempontjából kiemelten fontos létesítmények vonatkoztatási pontjától számított 200 méteres körzetben, valamint kiemelt nemzeti emlékhely területe feletti légtérben;
- európai és nemzeti létfontosságú rendszerelemek vonatkoztatási pontjától számított 500 méteres körzetben.<sup>62</sup>

Eseti légteret a jelenleg hatályos szabályozás alapján főszabály szerint nyílt kategóriában végrehajtott repülési műveletek esetén nem kell kijelölni. Ez alól kivétel, ha

- az nem hajtható végre az (EU) 2019/947 rendeletben foglalt repülési szabályok és a légtér 4/1998. (I. 16.) Korm. rendeletben foglalt, pilóta nélküli légitárművel történő igénybevételére vonatkozó általános szabályai szerint, vagy
- törvény vagy kormányrendelet az eseti légtér kijelölését előírja.<sup>63</sup>

Az (EU) 2019/947 rendeletben foglalt repülési szabályok nyílt kategóriára vonatkozó általános szabályait az előző alfejezet tartalmazza.

Eseti légtér igénylési kötelezettséget az Lt. is előír. Az Lt. 5. § (3) bekezdése szerint a magyar légtér pilóta nélküli légitárművel végrehajtott UAS-művelethez lakott terület felett eseti légtér kijelölése esetén vehető igénybe.

Eseti légtér igénybevétel esetén végrehajtott UAS művelet rendeltetése szerint

- a) állami szerv feladatának végrehajtása érdekében végzett,
- b) gazdasági célú vagy
- c) szabadidős célú

UAS művelet lehet.<sup>64</sup>

Az eseti légtér kijelölése iránti kérelmet főszabály szerint legalább harminc nappal a tervezett igénybevétel előtt - a katonai légügyi hatóság által rendszeresített és a honlapján közzétett elektronikus űrlapon - kell benyújtani a katonai légügyi hatósághoz.<sup>65</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,
- 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,

---

<sup>62</sup> 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet 4/A. §; az egyes kijelölésekről lásd 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet.

<sup>63</sup> 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet 1. § (3a) bekezdés d) pont.

<sup>64</sup> 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet 4/D. § (1) bekezdés.

<sup>65</sup> 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet 5. § (2) bekezdés.

- f) ha ilyet megbíztak, a légtérben a légiforgalom szervezéséért felelős személy vagy szolgálat megnevezését, lakcímét vagy székhelyét és telefonos elérhetőségét,
- g) az UAS műveletre igényelt légtér esetén a légtérigénylő nyilatkozatát arról, hogy a magánélet védelmével kapcsolatos jogszabályi rendelkezéseket ismeri, és azokat a légtérhasználat során betartja.<sup>66</sup>

### VIII. Felelősségi kérdések

Nyilvántartott UAS esetén az üzemeltető vagy az azt használatba vevő személy felelős az általa üzemben tartott vagy használt pilóta nélküli légi jármű üzemeltetésére, használatára vonatkozó előírások betartásáért.<sup>67</sup> Amennyiben az UAS nincs nyilvántartva, úgy a pilóta nélküli légi járművel elkövetett jogsértésért az elkövető személy felelős.<sup>68</sup>

A 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet alapján a légtér igénybevételére, a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetésére, használatára vonatkozó jogszabályi előírások meg nem tartása a légtér jogosulatlan igénybevételének minősül. A légtér jogosulatlan igénybevétele esetén légiközlekedési bírság szabható ki.<sup>69</sup>

A 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet további jogkövetkezményként rögzíti, hogy feltartóztatható (elfogható), azonosítható, működése elektronikai úton zavarható, leszállásra felszólítható, valamint elektronikai vagy mechanikai úton földre kényszeríthető az a légi közlekedésben részt vevő pilóta nélküli légi jármű,

- a) amely a légiközlekedés és a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetésére vonatkozó jogszabályokat megsérti, és ezzel a légiközlekedés biztonságát vagy a magánélet sérthetlenségét veszélyezteti;
- b) amely a védett létesítmény biztonságára veszélyt jelent;
- c) amelyet jogellenes célra használnak;
- d) amelyről alapos okkal feltételezhető, hogy repülését különböző anyagok - különösképpen fegyver vagy kábítószer - illegális szállítására vagy veszélyes anyagok nem előírászerű szállítására használja fel;
- e) amely jogosulatlanul veszi igénybe a magyar légteret.<sup>70</sup>

<sup>66</sup> 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet 5. § (1) bekezdés.

<sup>67</sup> Ha a pilóta nélküli légi járművet az üzemeltető a szabályszerzőt megelőzően más természetes személy vagy nem természetes személy használatába adta, ezt a használatba vevő személy által tett, közokiratba, vagy teljes bizonyító erejű magánokiratba foglalt, nyilatkozattal igazolhatja az Lt. 66/A. § (2d) bekezdés alapján. A felelősség alól csak ezen igazolás esetén mentesülhet. Az Lt. 66/A. § (2e) bekezdés szerint a közokiratnak vagy magánokiratnak tartalmaznia kell

- a) a pilóta nélküli légi jármű típusát és nyilvántartási jelét,
- b) a hatósági nyilvántartásba vett üzemeltető nyilvántartási számát,
- c) a természetes személy üzemeltető és a használatba vevő természetes személyazonosító adatait, lakcímét, nem természetes személy üzemeltető és használatba vevő esetén annak megnevezését és székhelyének (telephelyének) címét, továbbá
- d) az átadás és átvétel tényét, valamint azon időszak megjelölését, amelyre a pilóta nélküli légi járművet a használatba vevő az üzemeltetőtől átvette.

<sup>68</sup> Lt. 66/A. § (2b) bekezdés.

<sup>69</sup> Lt. 66/A. § (1) bekezdés i) pont.

<sup>70</sup> 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet 9/A. § (1)-(2) bekezdés.

A pilóta nélküli légi járművekkel végrehajtott műveletekhez kapcsolódóan szabálysértési és büntetőjogi tényállások is meghatározásra kerültek.

A 2012. évi II. törvény 229. § (1) bekezdése alapján szabálysértést követ el, aki lakott terület felett pilóta nélküli légi járművet jogosulatlanul használ (pilóta nélküli légi járművel végzett jogosulatlan tevékenység). Ahogy az a VII.2. pontban kifejtésre került, lakott terület felett kizárólag eseti légtérhasználati engedéllyel lehet repülési műveletet végrehajtani. Ennek hiánya önmagában megalapozza a szabálysértés megállapítását. Nem egyértelmű azonban a rendelkezés abból a szempontból, hogy megvalósul-e a szabálysértés abban az esetben, ha valaki eseti légtérhasználati engedéllyel repül lakott terület felett, azonban az üzemben tartásra vagy használatra vonatkozó egyéb előírást megsért (pl. A1 alkategóriában embertömeg fölé repül). A tényállás által használt megfogalmazás ugyanis a jogosulatlan használat, ami a 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet alapján nem kizárólag az eseti légtérengedély hiányával valósulhat meg. Szó szerinti értelmezés alapján tehát mind az engedély hiánya, mind az egyéb üzemeltetési előírások megsértése szabálysértésnek minősül. Ezzel az értelmezéssel azonban ellentétes a szabálysértési tényállást beiktató módosításhoz fűzött jogalkotói indokolás, amely kifejezetten az eseti légtérhasználati engedély hiányára terjeszti ki az értelmezést:

„A magyar légtér pilóta nélküli légi járművel végrehajtott UAS művelethez lakott terület felett eseti légtér kijelölése esetén vehető igénybe, amelynek részletszabályait a magyar légtér igénybevételéről szóló kormányrendelet tartalmazza. A pilóta nélküli légi jármű (drón) használata lakott terület felett tehát csak erre vonatkozó engedély esetén lesz jogszerű. Ha a jogszerű drónhasználattal összefüggésben esetlegesen felmerül a személyhez fűződő jogok megsértése vagy más jogsértő magatartás megvalósulása, a hatályos szabályozás szerinti szankciók mellett a polgári jogi jogkövetkezmények alkalmazhatóak a vezetővel szemben, hiszen a drón mozgása könnyen lekövethető, a légi jármű vezetője a hatóság által beazonosítható. Engedély (eseti légtérkijelölés vagy más engedély) hiányában viszont a drónhasználat jogosulatlannak minősül, amely már önmagában veszélyeztetheti a magánélet háborítatlanságát, ezért szükséges megteremteni annak szankcionálását. Erre figyelemmel rendelkezik úgy a Javaslat, hogy közlekedési szabálysértést (pilóta nélküli légi járművel végzett jogosulatlan tevékenység) valósít meg az, aki lakott terület felett a szükséges engedély nélkül használ pilóta nélküli légi járművet.”

Amennyiben a pilóta a jogosulatlan használat során más lakásáról, egyéb helyiségéről, vagy ezekhez tartozó bekerített helyről jogosulatlanul hang- vagy képfelvételt készít, úgy nem az előző bekezdésben ismertetett közlekedési szabálysértést, hanem a magánlaksértés szabálysértési tényállását valósítja meg.<sup>71</sup> Ezen tényállás kapcsán álláspontom szerint ismét értelmezési nehézségbe ütközhetünk az előzőleg kifejtett fogalmi tisztázatlanság okán. Azaz kérdésként merül fel, hogy mit is értünk ezen tényállások esetében a jogosulatlan használat alatt. Ha csak az indokolás szerinti eseti légtérhasználati engedély hiányát, úgy arra az értelmezésre juthatunk, hogy nem állapítható meg a magánlaksértés abban az esetben, ha valaki eseti légtér engedéllyel, de jogosulatlanul készít más lakásáról, egyéb helyiségéről, vagy ezekhez tartozó bekerített helyről hang- vagy képfelvételt. Ugyancsak tisztázandó, hogy mit értünk felvétel készítése alatt. Megvalósul-e a szabálysértés, ha a kamera be van kapcsolva, de a hang vagy kép rögzítésére nem kerül sor?

---

<sup>71</sup> 2012. évi II. törvény 166. § (1a) bekezdés.

Amennyiben valaki a pilóta nélküli légi jármű jogosulatlan használatával más lakását, egyéb helyiségét, vagy ezekhez tartozó bekerített helyet megfigyeli és az ott történeteket rögzíti, akkor már a Btk. 422/A. § (1) bekezdés szerinti vétséget követ el. A megfigyelés a jogszabályhoz fűzött indokolás szerint hétköznapi értelemben huzamosabb ideig tartó figyelemmel kísérést, vizsgálatot jelent. Ennek hiányában csak a szabálysértési tényállás valósul meg. A jogszabály a rögzítést konjunktív feltételként határozza meg, így itt is felmerül a kérdés, hogy jogosulatlan használattal megvalósuló megfigyelés rögzítés nélkül milyen tényállási kategóriába fog tartozni.

Súlyosabban büntetendő, ha az elkövető a megfigyelés során készített hang- vagy képfelvételt a nagy nyilvánosság számára hozzáférhetővé teszi.<sup>72</sup> A jogszabályhely végképp következtelenül nem a rögzített felvétel, hanem a magánlaksértés szabálysértési tényállásában szereplő készített felvétel fogalmát használja.

Amennyiben a megfigyelés titokban történik, úgy a Btk. 422. § (1) bekezdés szerinti tiltott adatszerzés büntetést követi el.<sup>73</sup> Érdemes megjegyezni, hogy a Btk. 422. § (1) bekezdésének b) pontja a megfigyelés, illetve rögzítés feltételét már vagyilagósként határozza meg.

Végezetül az jogalkotói indokolás kitér arra, hogy amennyiben a személyes adat jogosulatlanul vagy céltól eltérő kezelése (így pl. drónnal felvétel készítése, akár repülési engedéllyel rendelkezik az elkövető, akár nem, akár lakott területen követik el, akár nem, akár egyszeri, egyedi képfelvétel készül, akár tartós megfigyelés történt) jelentős érdeksérelmet okoz, továbbra is személyes adattal visszaélésként<sup>74</sup> büntetendő.

## IX. Összegezés

A pilóta nélküli légi járművekkel és az azokkal végrehajtott műveletekkel kapcsolatos szabályozás uniós egységesítése és tagállami végrehajtása régóta váratott magára. Az elfogadott jogszabályok részletes, mindenre kiterjedő rendelkezéseket tartalmaznak. A ta-

<sup>72</sup> Btk. 422/A. § (2) bekezdés.

<sup>73</sup> Btk. 422. § (1) Aki személyes adat, magántitok, gazdasági titok vagy üzleti titok jogosulatlan megismerése céljából.

- a) más lakását, ahhoz tartozó egyéb helyiségét vagy az azokhoz tartozó bekerített helyet titokban átkutatja,
- b) más lakásában, ahhoz tartozó egyéb helyiségében vagy az azokhoz tartozó bekerített helyen történeteket technikai eszköz alkalmazásával titokban megfigyeli vagy rögzíti,
- c) más postai küldeményét vagy egyéb zárt küldeményét titokban felbontja vagy megszerzi, és annak tartalmát technikai eszközzel rögzíti,
- d) elektronikus hírközlő hálózat vagy eszköz útján, illetve információs rendszeren folytatott kommunikáció tartalmát titokban kifürkészi, és az észlelteket technikai eszközzel rögzíti,
- e) információs rendszerben kezelt adatokat titokban kifürkész, és az észlelteket technikai eszközzel rögzíti, büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

<sup>74</sup> Btk. 219. § (1) Aki a személyes adatok védelméről vagy kezeléséről szóló törvényi vagy az Európai Unió kötelező jogi aktusában meghatározott rendelkezések megszegésével haszonszerzési célból vagy jelentős érdeksérelmet okozva.

- a) jogosulatlanul vagy a céltól eltérően személyes adatot kezel, vagy
- b) az adatok biztonságát szolgáló intézkedést elmulasztja, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.



nulmányban kísérletet tettem a főbb jogi ismeretek összegyűjtésére. A kutatás eredményeként arra a következtetésre juthatunk, hogy a pilóta nélküli légi járművekre vonatkozó joganyag számtalan eltérő szintű uniós és nemzeti jogszabályban lelhető fel, ami kifejezetten megnehezíti a tájékozódás lehetőségét. Ez alapvetően arra vezethető vissza, hogy a jogalkotó a pilóta nélküli légi járműveket érintő speciális rendelkezéseket a már meglévő, légi közlekedéssel kapcsolatos jogszabályokba integrálta. Álláspontom szerint ez abból a szempontból nem tekinthető megfelelőnek, hogy a pilóta nélküli légi járművek használata a jogalkalmazók jóval szélesebb körét érinti közvetlenül, mint az egyéb légi közlekedési jogterületek. További nehézséget jelenthet a fogalmak nem következetes használata is, amelyre több példát találhatunk.

PÉTER HEGYES

THE ENTRY INTO FORCE OF THE UNIFIED EU REGULATION  
ON UNMANNED AIRCRAFTS IN HUNGARY

*- RULES FOR PERFORMING A FLIGHT OPERATION IN AN OPEN CATEGORY -*

In recent years, the development of regulation of unmanned aircraft has received particular attention, which it is basically due to the fact that unmanned aircrafts can be widely used and significantly increase the efficiency of the given work. As an example, we can mention the area of the agriculture, where drones can be used a wide range of purposes. To illustrate it with a few examples: damage assessment; mapping; search for bee pastures; spraying in places difficult to access with conventional machinery; data collection and analysis. Two Commission Regulations were published in March and May 2019, respectively, which laid down provisions specifically related to unmanned aircraft ( Commission Regulations (EU) 2019/945 and (EU) 2019/947). The measures of Regulation (EU) 2019/947 establishing provisions on drone operations. This Regulation authorizes the Member States to promulgate detailed rules concerning the registration, rules on flights performed by unmanned aircraft, the detailed rules of registration and training of unmanned aircraft pilots, the rules for designating training organizations, the detailed rules for the operation of unmanned aircraft, and rules for their maintenance. The Hungarian enforcement provisions appeared in several different levels of legislation, so the aim of this study is to summarize the basic information required for legal drone use.