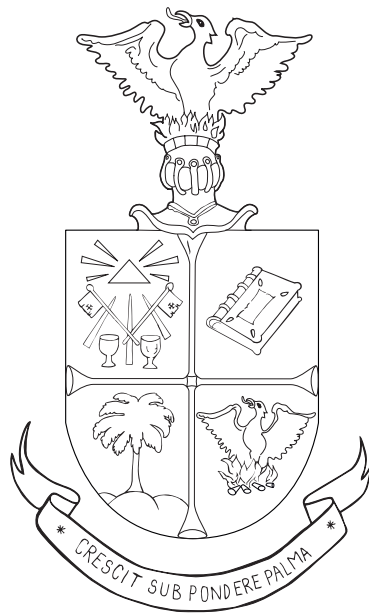


Glossa Iuridica

XII. évfolyam, 1-2. szám



Budapest, 2025

Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar

SZERKESZTŐBIZOTTSÁGI ELNÖK:

Miskolczi Bodnár Péter

A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG TAGJAI:

Antalóczy Péter, Birher Nándor, Böcskei Elvira, Bruhács János,
Csáki-Hatalovics Gyula, Cservák Csaba, Czine Ágnes, Dobrocsi Szilvia,
Domokos Andrea, Homicskó Árpád Olivér, Jakab Éva, Köbel Szilvia,
Kukorelli István, Kun Attila, Liviu Radu, Miskolczi Bodnár Péter,
Móré Sándor, Osztovits András, Pulay Gyula, Rixer Ádám, Erik Stenpien,
Stipta István, Szabó Imre, Szalma József, Szuchy Róbert, Tamás András,
Tóth András, Tóth J. Zoltán, Törő Csaba Attila, Trócsányi László,
Udvary Sándor

FŐSZERKESZTŐ:

Rixer Ádám

FŐSZERKESZTŐ-HELYETTESEK:

Köbel Szilvia, Nagy Péter, Szuchy Róbert, Udvary Sándor

SZERKESZTŐK:

Arató Balázs, Boóc Ádám, Cservák Csaba, Domokos Andrea, Stipta István

ISSN 2064-6887

Kiadja a Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kara

Felelős kiadó: Prof. Dr. Tóth J. Zoltán, dékán

A kiadvány nyomdai munkálatait előkészítette:

Patrocinium Kiadó

www.patrocinium.hu

A PILÓTA NÉLKÜLI LÉGIJÁRMŰ HASZNÁLATÁVAL KAPCSOLATOS JOGI FELELŐSSÉGI ALAKZATOK

IVÁN DÁNIEL
tanársegéd (NKE-ÁNTK)

SZAUER BALÁZS
vezérigazgató (CloudIA Zrt.)

PUSZTAI MÁTÉ
légiközlekedési szakértő (CloudIA Zrt.)

Absztrakt

Jelen tanulmány fő célja, hogy számba vegye a pilóta nélküli légijármű használatával kapcsolatos felelősségi alakzatokat. Ennek megfelelően vizsgáljuk a polgári jog körében a személyiségi jogok megsértésével kapcsolatos felelősségi és a kárfelelősségi kérdéseket. Kitérünk emellett a büntetőjogi és a szabálysértési jogi felelősségre, valamint foglalkozunk a közigazgatási jogi (különös tekintettel az adatvédelmi jogi) felelősséggel.

Kulcsszavak: pilóta nélküli légijármű, polgári jogi felelősség, deliktualis felelősség, kontraktuális felelősség, büntetőjogi felelősség, szabálysértési felelősség, közigazgatási jogi felelősség

LIABILITY CONNECTED TO THE OPERATION OF UNMANNED AIRCRAFT

Abstract

The main goal of this study is to consider the liability aspects related to use of unmanned aircraft. Accordingly, we examine issues of liability concerning infringement of personal rights and concerning damages within the scope of civil law. Additionally, we delve into criminal law and infraction offence law liability, as well as address administrative legal (particularly focusing on data protection legal) liability.

Keywords: unmanned aircraft, civil liability, delictual liability, contractual liability, criminal liability, infraction offence liability, administrative legal liability

Bevezetés

A *diszruptív* technológiák¹ – ideértve a pilóta nélküli légitárműveket² (*unmanned aircraft* – UA;³ *unmanned aircraft system* – UAS;⁴ *unmanned aircraft vehicle* – UAV)⁵ is – megjelenése szükségszerűen vonja maga után az egyes jogági felelősségi kérdések vizsgálatát és esetleges újragondolását, jóllehet ez nem feltétlenül jár az adott jogág felelősségi szabályainak a *diszrupció-jával* is, ugyanakkor természetesen elkerülhetetlen azok finomhangolása. A következőkben vizsgálni fogjuk a polgári jog (alapvetően személyiségi jogi felelősség és kárfelelősség), a büntetőjog, a szabálysértési jog és a közigazgatási jog (inkl. adatvédelmi jog) felelősségi kérdéseit.

- 1 A diszruptív technológia kifejezés Clayton M. CHRISTENSEN és Joseph L. BOWER professzor nevéhez köthető. Vö. CHRISTENSEN, Clayton M. – BOWER, Joseph L.: *Disruptive Technologies: Catching the Wave*. *Harvard Business Review*, 1995, 77 (1-2), 43-53., mindemellett ld. még: CHRISTENSEN, Clayton M.: *The Innovator's Dilemma: When New Technologies Cause Great Firms to Fail*. Harvard Business Review Press, 1997, 320.
- 2 A Bizottság (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelete a pilóta nélküli légitármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légitármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetéséről (a továbbiakban: 2019/945/EU rendelet) 3. cikk 1. pont értelmében pilóta nélküli légitárműnek minősül „[minden] olyan légi jármű, amely a fedélzetén tartózkodó pilóta nélkül üzemel vagy amelyet ilyen üzemmódra terveztek, és amely önálló vagy távirányítással történő üzemelésre képes.” Tekintettel a rendelet – mint uniós jogalkotási instrumentum – jogegységesítő jellegére a honi szabályozás aszúrban van az uniós joggal, vö. a *légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény* (a továbbiakban: Lt.) 71. § 35. pont.
- 3 Vö. (EU) 2019/945 rendelet 3. cikk. 1. pont. és Lt. 71. § 35. pont.
- 4 Vö. (EU) 2019/945 rendelet 3. cikk. 3. pont; a Bizottság (EU) 2019/947 végrehajtási rendelete a pilóta nélküli légi tárművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról (a továbbiakban: (EU) 2019/947 rendelet) 2. cikk. 1. pont. és Lt. 71. § 36. pont.
- 5 Az UAV (*unmanned aircraft vehicle*) rövidítés használatát jelen tanulmányban mellőzzük, ugyanis a hatályos uniós szabályozás az UA (*unmanned aircraft*) rövidítés mellett tört pácát. Az UA (*unmanned aircraft*) és az UAV (*unmanned aircraft vehicle*) jelentése egyébiránt ugyanaz. A 'vehicle' szó 'aircraft' után történő használata az angol nyelvben pusztán tautológia, hisz az 'aircraft' magában foglalja a jármű szó jelentéstartamát, jóllehet a magyar nyelvben nem indokolatlan a jármű szó használata, hisz anélkül értelmetlenné válna a kifejezés.

1. Polgári jogi felelősség

A *disruptív* technológiák megjelenésével, elterjedésével kapcsolatos polgári jogi felelősségi kérdések vonatkozásában szükséges megemlíteni, hogy a robotika, *androidok* és a mesterséges intelligencia különböző megjelenési formái az esetek jelentős részében emberi tulajdonságokkal rendelkeznek, amelyre tekintettel született meg a robotikára vonatkozó polgári jogi szabályokkal kapcsolatos uniós *soft law* jellegű dokumentum (a továbbiakban: Indítvány).⁶ A hivatkozott Indítvány rögzíti, hogy mindaddig, amíg a robotok, *androidok* önerőből vagy alkotói közreműködéssel öntudatra nem ébrednek, úgy a tervezők, gyártók, üzemeltetők polgári jogi felelősségét szükséges vizsgálni, ugyanis a robotok, *androidok* jogilag nem vonhatóak felelősségre.⁷ A hatályos nemzeti szabályozás és az Indítvány alapján megállapítható, hogy a pilóta nélküli légi járművek még autonóm repülési üzemmódban sem vonhatóak felelősségre, amely okán minden esetben a tervezők, a gyártók és a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetők polgári jogi felelőssége vizsgálendő.

A *Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény* (a továbbiakban: Ptk.) alapján a polgári jogi felelősség kapcsán két felelősségi kört szükséges vizsgálni a pilóta nélküli légi járművek tekintetében, ennek megfelelően különbséget kell tennünk: i) egyrészt személyiségi jogok megsértéséhez kapcsolódó felelősség; ii) másrészt pedig a kártérítési felelősség között.

1.1. A személyiségi jogok megsértéséhez kapcsolódó felelősség

A Ptk. értelmében mindenkit megillet a jog, hogy a törvény és mások jogainak korlátai között személyiségét (magán- és családi élet, otthon jogát) szabadon érvényesíthesse, és hogy abban őt ne gátolja senki. A személyiségi jogi jogsértés kizárt, ha az adott magatartáshoz maga az érintett járult hozzá.⁸

A személyiségi jogok⁹ megsértéséhez kapcsolódó felelősség kapcsán

6 Az Európai Parlament állásfoglalására irányuló indítvány a Bizottságnak szóló ajánlásokkal a robotikára vonatkozó polgári jogi szabályokról [*Report with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics*] – 2015/2103. INL.

7 Vö. Indítvány AA-AI) pontok.

8 Ptk. 2:42. § (1) és (3) bek.

9 A személyiségi jogok kapcsán részletesebben ld.: SZÉKELY László: *Személyiségi jogok*. In: VÉKÁS Lajos – GÁRDOS Péter (szerk.): *Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz*. (1. kötet). Budapest, Wolters Kluwer, 2014, 121-180. (különös tekintettel 127-130. és 137-145.); FÉZER Tamás: *Személyiségi jogok*. In: OSZTOVITS András (szerk.): *A Polgári*

potenciálisan az alábbi személyiségi jogok sérülhetnek drónüzemeltetés közben: i) az élet, a testi épség és az egészség megsértése; ii) a személyes szabadság, a magánélet, a magánlakás megsértése; iii) magántitokhoz és a személyes adatok védelméhez való jog; iv) a képmáshoz és a hangfelvételhez való jog.¹⁰ Mindazonáltal kijelenthető, hogy a drónüzemeltetés leginkább a képmáshoz és a hangfelvételhez való jog megsértését eredményezheti. Ezen tényt erősíti meg a Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság is, amikor rögzíti egy ajánlásában, hogy „az eszköz képes arra, hogy válogatás nélkül gyűjtsön adatokat mindenről, ami a látókörébe kerül, amely látókör az eddigi hasonló technológiák használati tapasztalataival összevetve szokatlanul széles és igen gyorsan változtatható.”¹¹

A Ptk. jogalapként elsősorban az érintett hozzájárulását követeli meg a képmás vagy hangfelvétel készítéséhez, ugyanakkor az érintett hozzájárulására a felvétel elkészítéséhez és az elkészített felvétel felhasználásához tömegfelvétel és nyilvános közéleti szereplésről készült felvétel esetén nincs szükség.¹² Azaz a régi – még az *Európai Parlament és a Tanács 2016/679/EU rendelete a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről* (a továbbiakban: GDPR) kötelező alkalmazását megelőző – adatvédelmi (közigazgatási) jogi megközelítést alkalmazza. Ez nem jelenti azt, hogy a Ptk. és a GDPR alapján módosított, az *információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény* (a továbbiakban: Infotv.) ne lenne összhangban, csak míg előbbi a polgári jogi jogvédelmi és felelősségi oldalról közelíti meg a kérdést, addig utóbbi közigazgatási jogi oldalról. Míg előbbi jellemzően – de nem kizárólag – két vagy több természetes személy (azaz az egyén) kapcsolatában, addig utóbbi különböző jogi személyek és az érintett természetes személyek relációjában bír relevanciával. Mindebből következik az is, hogy egy személyiségi jogi jogsértés polgári jogi, közigazgatás jogi, szabálysértési jogi és/vagy büntetőjogi felelősséget is megalapozhat.

Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok magyarázata. (I. kötet). Budapest, Opten, 2014, 249-355. (különösen 260-275., 279-289., 292-294. 300-306., 312-316. és 325-351.).

10 Vö. Ptk. 2:43. §.

11 A Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság ajánlása a drónokkal megvalósított adatkezelésekről, 4.

12 Uo.

A Ptk. szerinti személyiségi jogi jogsértéshez kapcsolódó jogkövetkezmény alapvetően objektív típusú, azaz a jogsértésen túl a felróhatóságot nem szükséges vizsgálni, következésképpen a következőkben ismertetett objektív szankció alkalmazására abban az esetben van lehetőség, ha a személyiségi jogsértésből fakadó sérelem és a jogsértő magatartás között kauzális a viszony, és irreleváns, hogy a jogsértő fél felróható magatartást tanúsított avagy sem, és az is, hogy ki tudja-e menteni magát. A Ptk. alapvetően hat objektív szankciót különböztet meg a pusztán jogsértés ténye alapján megvalósuló személyiségi jogi jogsértés kapcsán,¹³ amely alapján – az elévülési időn belül¹⁴ – a sértett követelheti: i) a jogsértés megtörténtének bírósági megállapítását, ii) a jogsértés abbahagyását és a jogsértő eltiltását a további jogsértéstől; iii) azt, hogy a jogsértő adjon megfelelő elégtételt, és ennek biztosítson saját költségén megfelelő nyilvánosságot; iv) a sérelmes helyzet megszüntetését, a jogsértést megelőző állapot helyreállítását és a jogsértéssel előállított dolog megsemmisítését vagy jogsértő mivoltától való megfosztását; v) azt, hogy a jogsértő vagy jogutódja a jogsértéssel elért vagyoni előnyt engedje át javára a jogalap nélküli gazdagodás szabályai szerint, és vi) sérelemdíjat.¹⁵ Sérelemdíjat¹⁶ az követelhet, akit a személyiségi jogaiban megsértettek és ennél fogva őt nem vagyoni sérelem érte. A sérelemdíj elhatárolandó a kártérítéstől. A kapcsolat közöttük, hogy a kártérítési felelősség szabályait *szubszidiárius* jelleggel, a sérelemdíj fizetésére kötelezés feltételeire (*inkl.* sérelemdíjra köteles személy meghatározása és kimentés módja) szükséges alkalmazni, ugyanakkor a jogalkotó külön kiemeli – a korábbi ellentétes bírói gyakorlatot megszüntetendő –, hogy a sérelemdíjra való jogosultsághoz a jogsértés tényén kívül nem szükséges további hátrány bekövetkeztének bizonyítása.¹⁷

13 A szankciók kapcsán részletesebben ld.: SZÉKELY (2014) i.m. 166-170., BH 2008.181., BH2018. 332., BDT2009. 2126., BDT2010. 2231, BDT2017. 3747., PJD2016. 20., PJD2017. 23.

14 A személyiségi jogokkal kapcsolatos elévülési kérdésekre részletesebben ld.: CSEHI Zoltán: Elévülés a személyiségi jogok rendszerében, az új Ptk.-ra tekintettel. *In Medias Res*, 2016, 5 (1), 1-16. Amennyiben kötelemi igény keletkezik a jogsértésből, úgy az elévülési idő 5 év.

15 Ptk. 2:51. §. (1) bek. és 2:52. §.

16 A sérelemdíjra részletesebben ld.: SZÉKELY (2014) i.m. 172-176., FÉZER Tamás: *A nem vagyoni (erkölcsi) sérelmek megítélése a polgári jogban*. Budapest, HVG-Orac, 2011, 385. (különösen 341-350.) A sérelemdíjra vonatkozóan részletesebben ld. a bírói gyakorlatból: BH2016. 241., BH2018. 13., BH2018. 141., BDT2017. 3657., BDT2018. 3809., BH2019. 268., BDT2018. 3821., BDT2019. 4002., BDT2019. 4015., PJD2016. 1., PJD2016. 2., PJD2016. 14., PJD2016. 17., PJD2017. 3., PJD2017. 9., PJD2019. 35.

17 Ptk. 2:51. §. (2) bek.

A személyiségi jogi sérelem kapcsán megállapítható sérelemdíj egyfajta elégtételadási díjnak – tehát nem kártérítésnek – tekinthető, hiszen hiányzik annak kár természete. A sérelemdíj funkciója kettős: i) közvetett kompenzáció¹⁸ (*quasi* pénzbeli elégtételadás) ellensúlyozandó az immateriális sérelmet ii) preventív célzatú polgári jogi büntetés.¹⁹ Abban az esetben, ha a személyiségi jog megsértéséből az egyént kár is éri, akkor a jogellenesen okozott károkért való felelősség szabályai – vagy a *kontraktuális* vagy pedig a *deliktuális* felelősségi szabályok – szerint a károsult kártérítést követelhet.²⁰ A hatályos honi szabályozás alapján megkülönböztetünk állami és polgári pilóta nélküli légi járműveket, ami tovább cizellálja a felelősségi kérdéseket, legalábbis ami a polgári jogi felelősséget – és jelen esetben a személyiségi jogok megsértéséhez kapcsolódó felelősséget – illeti. A Ptk. értelmében ugyanis, amennyiben közigazgatási jogkörben eljáró személy sért személyiségi jogot, úgy a fentebb említett szankciókat a közhatalmi jogkört gyakorló jogi személlyel szemben kell érvényesíteni azzal, hogy ha nem rendelkezik jogi személyiséggel a közhatalmi jogkör gyakorlója, akkor a szankciókat azzal a jogi személyiséggel rendelkező közigazgatási szervvel szemben kell érvényesíteni, amelynek keretében működik az eljáró közigazgatási szerv.²¹ Ennek megfelelően a pilóta nélküli állami légi jármű rendszerrel okozott személyiségi jogsértés esetén végső soron az üzemeltető tartozik felelősséggel. Üzemeltető „[...] a pilóta nélküli állami légi jármű működését szervező, fenntartó felelős szervezet, [...]”,²² amelyek az alábbiak: i) Katonai Nemzetbiztonsági Szolgálat (főigazgatója által kijelölt szervezeti egység), ii) polgári nemzetbiztonsági szolgálat (kijelölt szervezeti egysége),²³ iii) Országos Rendőr-főkapitányság (az egyes feladatok ellátására létrehozott területi szervei), iv) fővárosi és vármegyei

18 „A közvetett kompenzáció az elszenvedett sérelem hozzávetőleges, alternatív kiegyensúlyozása olyan vagyoni szolgáltatás nyújtásával, amely az elszenvedett sérelemért arányosnak becsült, más nemű – pénzben kifejezett – előnyt nyújt.” LÁBADY Tamás: *Sérelemdíj versus nem vagyoni kártérítés. Állam- és Jogtudomány*, 2016, 57 (1), 40-45. (különösen 42.).

19 Vö. LÁBADY (2016) i.m. 42.

20 Ptk. 2:53. §., ld. még: BH2018. 141., BDT2018. 3809., BDT2018. 3861., BDT2019. 4002., BDT2019. 4002., BDT2019. 4033., Pf. 20.384/2016/4.

21 Ptk. 2:51. §. (2) bek., ld. még: BDT2010. 2288.

22 A pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről szóló 38/2021. (II. 2.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 38/2021 Korm.rendelet).

23 A *nemzetbiztonsági szolgálatokról szóló 1995. évi CXXV. törvény* 2. § (1) bek. értelmében: i) Információs Hivatal, ii) Alkotmányvédelmi Hivatal, iii) Nemzetbiztonsági Szakszolgálat, iv) Nemzeti Információs Központ.

rendőr-főkapitányságok, v) Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (főigazgatója által kijelölt szervezeti egység), vi) Büntetés-végrehajtás Országos Parancsnoksága, vii) Nemzeti Adó- és Vámhivatal (kijelölt szerve), viii) Terrorrelhárítási Központ, ix) Nemzeti Védelmi Szolgálat, x) Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság (főigazgatója által kijelölt szervezeti egység), xi) Országgyűlési Őrség (parancsnoka által kijelölt szervezeti egység), xii) a Magyar Honvédség Parancsnoksága (Honvéd Vezérkar).²⁴ Az i) szerv egy különös hatáskörű központi államigazgatási szerv, a ii-vi) szervek szintén különös hatáskörű központi államigazgatási szervek, de azon belül rendvédelmi szervek,²⁵ a vii-x) szervek ugyancsak különös hatáskörű központi államigazgatási szervek, pontosabban kormányzati igazgatási szervek, azon belül is központi hivatalok,²⁶ míg a xi)-xii) szervek bár nem közigazgatási szervek, közigazgatási cselekményt²⁷ elláthatnak.

1.2. Anyagi jogi (kár)felelősség

Mint említettük a másik felelősségi kör a kárfelelősség (anyagi jogi felelősség) kérdésköre. Az Indítvány elvi éllel rögzíti, hogy a robotok és a mesterséges intelligencia felelősségére vonatkozóan alkalmazott bármely választott jogi megoldás a vagyoni károktól eltérő esetekben semmilyen

24 A hatályos szabályozás nem mindenhol követte le, de az új, a *honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2021. évi CXL. törvény* (a továbbiakban: Hvt.) 112. §-a egyértelművé teszi, hogy „[a]hol kormányrendelet, miniszteri rendelet, közjogi szervezetszabályozó eszköz vagy a [...] belső rendelkezés a Magyar Honvédség Parancsnokságát említi, azon a Honvéd Vezérkart [...] kell érteni.”

25 Vö. a központi államigazgatási szervekről, valamint a Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról szóló 2010. évi XLIII. törvény (a továbbiakban: Ksztv.) 1. § (2) bek. d) pont.

26 Vö. Ksztv. 1. § (2) bek. a) pont, a *kormányzati igazgatásról szóló 2018. évi CXXV. törvény* (a továbbiakban: Kit.) 280. § (1) bek. 16. pont, 2. § (1) bek. a) pont és (2) bek. e) pont, illetve a *Nemzeti Adó- és Vámhivatalról szóló 2010. évi CXXII. törvény, a terrorizmust elhárító szerv kijelöléséről és feladatai ellátásának részletes szabályairól szóló 295/2010. (XII. 22.) Korm. rendelet* 1. §, a *rendőrség belső bűnmegelőzési és büntetőrendészeti feladatokat ellátó szerve kijelöléséről, valamint feladatai ellátásának, a kifogástalan életvitel ellenőrzés és a megbízhatósági vizsgálat részletes szabályainak megállapításáról szóló 293/2010. (XII. 22.) Korm. rendelet* 1. §, az *idegenrendészeti szerv kijelöléséről és hatásköréről szóló 126/2019. (V. 30.) Korm. rendelet* 1. §, valamint a *Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet* 1. mell.

27 Vö. a közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény 4. § (1) bek. és (7) bek. 1. e) pont.

körülmények között nem korlátozhatja a megtéríthető károk típusát és mértékét, illetve nem korlátozhatja a károsultnak felkínálható kártérítés formáit pusztán azon az alapon, hogy a kárt nem emberi lény okozta. Emellett az Indítványban megállapítottak mentén szükséges rögzíteni, hogy a pilóta nélküli légijárművek üzemeltetése okán bekövetkező vagyoni károk megtérítése jogilag nem korlátozható, ezért indokolt egy kötelező felelősségbiztosítási rendszer kialakítása, CASCO biztosítás bevezetése, valamint valamilyen pénzalap létrehozása a biztosítással nem fedezett károokra. E generálklauzula okán a hatályos európai uniós és honi szabályozási keretrendszer kógens módon rögzíti az UAS-üzembentartók részére, hogy a pilóta nélküli légijármű vonatkozásában a nyilvántartásba vételt megelőzően kötelező felelősségbiztosítást kötni.²⁸ Mindezek alapján vizsgálni szükséges i) egyrészt a kötelező felelősségbiztosítással rendelkezők, ii) másrészt a kötelező felelősségbiztosítással nem rendelkezők károkozását.

1.2.1. Kötelező felelősségbiztosítással fedezett károkkal kapcsolatos felelősségi szabályok

A hatályos jogszabályi előírások értelmében a pilóta nélküli légijármű maximális felszállótömegétől függően *a légiközlekedési kötelező felelősségbiztosításról szóló 39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet* (a továbbiakban: 39/2001. Korm. rendelet) a kötelező felelősségbiztosításnak – amennyiben nem kereskedelmi tevékenység keretében használják a pilóta nélküli légijárművet – az 1. sz. táblázatban szemléltetettek szerint szükséges fedezetet nyújtania.

1. táblázat: a kötelező felelősségbiztosítás minimális fedezete biztosítási eseményenként és biztosítási időszakonként

Maximális felszállótömeg	Minimális fedezet biztosítási eseményenként	Minimális fedezet biztosítási időszakonként
0,25 kg – 4 kg	3 000 000 Ft	6 000 000 Ft
4,01 kg – 19,99 kg	5 000 000 Ft	10 000 000 Ft

*Forrás: saját szerkesztés*²⁹

Hangsúlyozandó, hogy amennyiben kereskedelmi tevékenységre kívánják a pilóta nélküli légijárművet használni, akkor az UAS-üzembentartónak

²⁸ (EU) 2019/947 végrehajtási rendelet 14. cikk d) pont.

²⁹ Készült a 39/2001. Korm. rendelet 2/A. §-a alapján.

meghatározott minimális fedezeti biztosítással, azaz 0,75 millió SDR³⁰ (*Special Drawing Right*)³¹ szükséges rendelkeznie,³² következésképpen 0,75 millió SDR összeghatárig kell fedezetet nyújtania a kötelező felelősségbiztosításnak a harmadik személyeknek okozott károk megtérítése vonatkozásában. Fontos kiemelni, hogy a *kötelező felelősségbiztosítás csak a harmadik félnek okozott kárra terjed ki, az eszközben bekövetkező esetleges károk fedezésére nem, arra CASCO biztosítást javasolt kötnie az üzemeltetőnek.*

1.2.2. Kötelező felelősségbiztosítással nem fedezett károk

A kötelező felelősségbiztosítással nem fedezett károk polgári jogi felelőssége vonatkozásában a hazai jogi környezet fundamentumát a Ptk. adja. A nemzeti polgári jogi jogdogmatika alapvetően kettő féle felelősségi alakzat között tesz különbséget: i) egyrészt beszélhetünk *kontraktuális* (azaz szerződésszegéssel okozott) kárfelelősségről,³³ ii) másrészt *deliktuális* (azaz a szerződésen kívül okozott) kárfelelősségről.³⁴

30 500 kg felszállótömegig 0,75 millió SDR, ami hozzávetőlegesen 350-400 millió Ft.

31 Az SDR a Nemzetközi Valutaalap (*International Monetary Fund* – IMF) által meghatározott különleges lehívási jog (*Special Drawing Right*), a forint változó árfolyama okán nem meghatározható egzakt módon.

32 Ld.: Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről, 7. cikk.

33 A *kontraktuális* kárfelelősségre részletesebben ld.: VÉKÁS Lajos: *Szerződésszegés*. In.: VÉKÁS Lajos – GÁRDOS Péter (szerk.): *Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz*. (2. kötet). Budapest, Wolters Kluwer, 2014, 1524-1624. (különösen 1532-1540.) és CSÉCSY Andrea: *A szerződés teljesítése*. In: OSZTOVITS András (szerk.): *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok magyarázata*. (III. kötet). Budapest, Opten, 2014, 312-446., FUGLINSZKY Ádám: *Kártérítési jog*. Budapest, HVG-Orac, 2015, 99-206.

34 A *deliktuális* kárfelelősségre részletesebben ld.: VÉKÁS Lajos: *Felelősség a szerződésen kívül okozott kárért*. In: VÉKÁS Lajos – GÁRDOS Péter (szerk.): *Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz*. (2. kötet). Budapest, Wolters Kluwer, 2014, 2231-2312. (különösen 2231-2265.) és FUGLINSZKY Ádám – OROSZ Árpád: *A kártérítési felelősség általános szabálya és közös szabályai*. In: OSZTOVITS András (szerk.): *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok magyarázata*. (IV. kötet). Budapest, Opten, 2014, 13-99., TÓKEY Balázs: *Szerződésen kívüli kötelek. Károkozás és az egyéb kötelemkeletkeztető tények*. Budapest, HVG-Orac, 2020, 21-64.; FUGLINSZKY (2015) i.m. 207-340.

1.2.2.1. Kontraktuális felelősség

Kontraktuális felelősségről drónok kapcsán akkor beszélhetünk, ha kifejezetten valamilyen drónnal elvégzendő feladatellátásra szerződnek a felek (pl. precíziós mezőgazdaság, illegális hulladékfelszámolás, etc.). Főszabály szerint az, aki a szerződés megszegésével kárt okoz a másik félnek, köteles az ekképpen okozott kárt megtéríteni. Mindezek alapján az alábbi három feltétel együttes (*konjunktív*) fennállása szükséges a *kontraktuális* felelősség megállapíthatóságához: i) szerződésszegés (gondossági kötelelem esetén az elvárt gondosság mércéjének kell megfelelni az adott tevékenység ellátása során,³⁵ ez azért is fontos és vizsgálandó, mert a drónnal történő szerződéses feladatellátás lehet eredmény (vö. precíziós mezőgazdaság) és gondossági kötelelem (vö. mozgóképkészítés) egyaránt); ii) kár³⁶ – *damnum emergens* (kártérítés címén a szolgáltatás tárgyában keletkezett kárt – ún. tapadó kár³⁷ – kell megtéríteni.³⁸ Hangsúlyozzuk, hogy az elmaradt vagyoni előny (*lucrum cessans*) és a jogosult vagyonában keletkezett egyéb károk csak olyan mértékben térítendőek meg, amilyen mértékben a jogosult bizonyítja,³⁹ hogy a kár – mint a szerződésszegés lehetséges következménye – nem volt előre látható⁴⁰ a szerződés megkötésének időpontjában,⁴¹ ugyanakkor szándékos szerződésszegés esetén a jogosult teljes kárát meg kell téríteni);⁴² iii) kauzalitás⁴³ az okozott kár és a szerződésszegés között (e körben nem alkalmazandók a *deliktuális*

35 PJD2017. 11., BH2018. 47.

36 A kárral kapcsolatban részletesebben ld. a bírói gyakorlatból BH2001. 114., Gf. 40.195/2017/4., Pf. 20.693/2018/5., Pf. 20.014/2018/7., Pf. 20.620/2018/6.

37 Tapadókárnak tekintendők azok az indokolt költségek, amelyek célja egyrészt az, hogy megszüntesse a szerződésszegés okán a szolgáltatásban jelentkező következményeket, másrészt pedig az, hogy kompenzálja a teljesítési érdeksérelmet. Vö. VÉKÁS (2014) i.m. 1530-1532.

38 Ptk. 6:143. § (1) bek.

39 Vö. BH2001. 114.

40 Az előreláthatósági klauzula lényege abban áll, hogy nem haladhatja meg a következménykárok és az elmaradt haszon megtérítendő összege azt a veszteséget, amelyet előre látott vagy látnia kellett volna a szerződés megkötésének időpontjában. Vö. VÉKÁS (2014) i.m. 1530-1532.

41 Ptk. 6:143. § (2) bek.

42 Ptk. 6:143. § (3) bek.

43 Az okozati összefüggéssel kapcsolatban (*kontraktuális* felelősség) részletesebben ld. a bírói gyakorlatból: Gf. 20.309/2018/8., Pf. 20.178/2017/4., Pf. 20.620/2018/6., BDT2018. 3821., EBH2006. 1410., BH2007. 124.

felelősségi szabályok).⁴⁴ E konjunktív elemek fennállásának bizonyítása a károsultat terheli.⁴⁵ Következésképpen a jogosultat a kártérítéssel olyan helyzetbe szükséges hozni, mint amilyen helyzetbe lett volna akkor, ha a szerződésszegéssel kárt okozó fél szerződésszerűen teljesített volna. A kár számításánál éppen ezért mindig az vizsgálándó, hogy mekkora kárt szenvedett a jogosult a szerződésszegés következtében.⁴⁶

A Ptk. kárfelelősségrendszere, az ún. *exculpációs* felelősségi rendszerre épül, aminek értelmében a szerződésszegő fél abban az esetben mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy: i) a szerződésszegést okozó körülmény a szerződésszegő fél ellenőrzési körén kívül esett, amely a kimentés első és alapvető feltétele és amelynek bizonyítottsága nélkül a másik két feltétel vizsgálata szükségtelen⁴⁷ (*vis maior* esetek, objektív lehetetlenülés, de belső *vis maior*, azaz ha ellenőrzési körön belül jelentkezik az elháríthatatlan körülmény, az nem tekinthető kimentési oknak), ii) a szerződésszegést okozó körülmény a szerződéskötés időpontjában nem volt előrelátható⁴⁸ (azaz nem a konkrét szerződésszegő személyre vonatkoztatva, hanem az ő helyzetében lévő személy objektivizált mércéjével mérve kell vizsgálni az előreláthatóságot),⁴⁹ iii) továbbá nem volt elvárható a szerződésszegő fél részéről, hogy a szerződésszegést okozó körülményt elkerülje vagy a kárt elhárítsa⁵⁰ (a vagy szó ez esetben konjunkció).⁵¹ A bizonyítási terhet a szerződésszegő fél viseli.⁵² A *kontraktuális* felelősségből fakadó (kár) igényre (mint követelésre) az általános elévülési szabályok vonatkoznak (a követelés esedékessé válásától számított öt év), a felek eltérő írásbeli megállapodása (elévüléskorlátozás) és törvény eltérő rendelkezése hiányában, ugyanakkor az elévülést kizáró megállapodás semmis.⁵³ Garanciális szabályként alkalmazandó – és a drón *diszruptív* technológiai mivoltára tekintettel kiemelendő – a Ptk. azon semmisségi szabálya, aminek értelmében semmis az a szerződési kikötés, amelynek célja a szándékosan

44 Vö. Ptk. 6:144. §.

45 BH2001. 114., EBH2008. 1885.

46 VÉKÁS (2014) i.m. 1530-1532.

47 BDT2018. 3952.

48 Vö. Pfv. 20.904/2018/9., Gf. 40.720/2018/3.

49 VÉKÁS (2014) i.m. 1536.

50 BDT2018. 3952., BDT2017. 3719.

51 LESZKOVEN László: *Szerződésszegés a polgári jogban*. Budapest, Wolters Kluwer, 2018, 168.

52 BH2001. 114.

53 Ptk. 6:22. §.

okozott, továbbá emberi életet, testi épséget vagy egészséget megkárosító szerződésszegésért való felelősség korlátozása vagy kizárása.⁵⁴

1.2.2.2. Deliktuális felelősség

A drónok társadalmi és gazdasági használata elterjedésének függvénye, hogy mely felelősségi típus lesz a jellemzőbb, de az elején a *deliktuális* felelősség elterjedtebb, tekintettel arra, hogy károkozó és károsult között általában – legalábbis jelenleg – nem beszélhetünk szerződéses jogviszonyról. (Vö. drón *jammer* jogellenes alkalmazásával az UAS-üzembentartó felelősségi körén kívül eső okból okozott kár felelősségi kérdése).

A *deliktuális* polgári jogi felelősség megállapításához az alábbi négy tényállási elem *konjunktív* fennállása szükséges: i) kár (hátrányos eredmény),⁵⁵ ii) jogellenesség,⁵⁶ iii) okozati összefüggés⁵⁷ a károkozó magatartás és a kár között, iv) felróhatóság.⁵⁸ A *kontraktuális* felelősséghez hasonlóan a szándékosan okozott, valamint az emberi életet, testi épséget vagy egészséget megkárosító károkozásért való felelősséget korlátozó vagy kizáró szerződési kikötés semmis.⁵⁹

Deliktuális felelősség esetén főszabály szerint a károkozó a károsult teljes kárát köteles (károsult vagyonában beállott értékcsökkenés, elmaradt vagyoni előny, károsultat ért vagyoni hátrányok kiküszöböléséhez

54 Ptk. 6:152. §.

55 A kárral kapcsolatban (*deliktuális* felelősség) részletesebben ld. a bírói gyakorlatból: BH1976. 356., BH1993. 568., BH2001. 273., BH2006. 111., BH2011. 164., EBH2006. 1425., BDT2007. 1556., BDT2010. 2297., BDT2011. 2394., Gf. 40.270/2011/6.

56 A jogellenességgel kapcsolatban részletesebben ld. a bírói gyakorlatból: BDT2007. 1689., BDT2005. 1261., BDT2001. 403., BDT2003. 833., BH2010. 213., EBH2011. 2397.

57 Az okozati összefüggéssel kapcsolatban (*deliktuális* felelősség) részletesebben ld. a bírói gyakorlatból: BDT2010. 2197., BDT2010. 2274., BH2012. 10., BDT2009. 2136., BH2008. 299., BDT2010. 2197., BDT2011. 2393.

58 A felróhatósággal (és az elvárhatósági mércével) kapcsolatban részletesebben ld. a bírói gyakorlatból: BH1994. 660., BH1996. 364., emellett ld.: HARMATHY Attila: *Felelősség szerződésen kívül okozott kárért*. In: WELLMANN György (szerk.): Az új Ptk. magyarázata (VI. kötet). Budapest, HVG-Orac, 2013, 429-462. (különösen 430-431.); VÉKÁS Lajos: *Bevezetés*. In: VÉKÁS Lajos – GÁRDOS Péter (szerk.): *Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz*. (1. kötet). Budapest, Wolters Kluwer, 2020, 29-41. (különösen 29.); LÁBADY Tamás: A deliktuális felelősség változásáról és ennek a polgári jogi kodifikációra gyakorolt hatásáról. *Jura*, 2002, 8 (1), 72-79.

59 Ptk. 6:526. §.

szükséges költségek)⁶⁰ megtéríteni, ugyanakkor hangsúlyozzuk, hogy a károsultat kármegelőzési, -elhárítási és -enyhítési kötelezettség terheli, és e kötelezettségek felróható megszegése miatt okozott kárt nem köteles a károkozó megtéríteni.⁶¹ A kártérítési kötelelem mindenképpen muszáj, hogy felölelje a károsult egész érdeksérelmét, de nyereség forrásává nem válhat.⁶² Kár keletkezhet a károsult aktíváinak (jogok) csökkenésével és a passzíváinak (tartozások) növekedésével egyaránt.⁶³

A jogellenesség vonatkozásában megjegyezzük, hogy főszabály szerint, minden károkozás – *præsumptio iuris* – jogellenes (*neminem lædere*).⁶⁴ A kivételi köröket a Ptk. taxatív felsorolja, aminek értelmében nem jogellenes a károkozás, ha a károkozó a kárt i) a károsult beleegyezésével okozta,⁶⁵ ii) a jogtalan támadás vagy a jogtalan és közvetlen támadásra utaló fenyegetés elhárítása érdekében a támadónak okozta, amennyiben az elhárítással nem lépte túl a szükséges mértéket,⁶⁶ iii) szükséghelyzetben és azzal arányos mértékben okozta,⁶⁷ iv) vagy ha azt jogszabály által megengedett magatartással okozta, és a magatartás nem sérti más személy jogilag védett érdekét, vagy a jogszabály a károkozót kártalanításra kötelezi. A jogellenes magatartás jellemzően más személy jogát vagy jogilag védett érdekét sérti és maga a sérelem vagyoni károsodásban nyilvánul meg.

Az okozati összefüggés kapcsán kiemelendő, hogy a Ptk. nem a jogellenes károkozó magatartás és a kár közötti okozati összefüggést határozza meg, hanem a felelősség megállapításához szükséges kauzalitás láncának az elvágását segíti (a *kontraktuális* felelősség kapcsán ezzel ellentétben, az előreláthatóság a maga kockázatelosztó funkciójához híven – mint fentebb láttuk – a kár fogalmát szűkíti),⁶⁸ ugyanis azt mondja, hogy okozati összefüggés nem állapítható meg azzal a kárral kapcsolatban, amelyet nem

60 Ptk. 6:526. §. (2) bek.

61 Ptk. 6:525. §. (1) bek.

62 MARTON Géza: *A polgári jogi felelősség*. Budapest, Triorg, 1993, 119.

63 Vö. GÁRDOS István: A vagyontárgy és a vagyon fogalma a Ptk.-ban. *Gazdaság és Jog*, 2018, 26 (11), 3-10.

64 Ptk. 6:520. §.

65 Vö. BH1977. 17., BDT2004. 932.

66 Vö. BH1980. 128., BH2001. 574.

67 Vö. BH2004. 460., BDT2004. 949.

68 VÉKÁS (2014) i.m. 1537-1538.

látott előre és nem is kellett előre látnia⁶⁹ a károkozónak.⁷⁰ Egységes a bírói gyakorlat abban, hogy amennyiben az okozati összefüggés nem állapítható meg a károkozás folyamatában, a károkozó felelőssége nem áll fenn. A kauzalitás kapcsán rögzíteni szükséges, hogy jogi szempontból nem csak aktív magatartással érhető el oksági kapcsolat, hanem mulasztás útján is.

Végző soron szükséges megemlíteni a felróhatóságot, mint szubjektív tényállási elemet, amelyet indirekt módon a károkozó felelősség alóli mentesülése körben szabályoz a Ptk., aminek értelmében a károkozó mentesül a felelősség alól, amennyiben bizonyítja, hogy nem volt felróható a magatartása.⁷¹ A felróhatóság fogalmának meghatározásához az általános elvárhatóság követelményéből szükséges kiindulnunk, aminek értelmében, ha a Ptk. eltérő követelményt nem támaszt, úgy kell eljárni a polgári jogi jogviszonyokban, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható. A Ptk. ennek megfelelően a felelősségi tényállásokban nem ismétli meg az adott helyzetben általában elvárhatóságot, mint tipizált és objektivizált követelményszintet, hanem a felróható és felróhatóság kifejezést *terminus technikus*ként alkalmazza.⁷² Következésképpen, amennyiben a fél nem úgy jár el, ahogy az általában elvárható, magatartása felróhatóvá válik, éppen ezért az a zsinórmérték, amely alapján a károkozó felróhatósága megállapítható, az az általános elvárhatóság mércéje. Az általánosan elvárható magatartásnak a megállapítását szubjektív és objektív elemek is alakítják. Szubjektív elem a konkrét személy adottságai és jellemzői, míg objektív az általános társadalmi elvárás. Ennek megállapítása mindig egyedi mérlegelés tárgyát képezi. Végezetül hangsúlyozzuk, hogy a *deliktuális* felelősségből fakadó (kár)igényre (mint követelésre) – a *kontraktuális* felelősségből fakadó (kár)igényhez hasonlóan, törvény eltérő rendelkezése hiányában – az általános elévülési szabályok alkalmazandók (a követelés esedékessé válásától számított öt év) azzal, hogy a felek elévülésre vonatkozó külön írásbeli megállapodása itt nem értelmezhető.⁷³

69 Az előreláthatósággal kapcsolatban részletesen ld. a bírói gyakorlatból: BH1984. 195., BH2008. 299., BDT2008. 1801., Pf.I.20.018/2018/4., PJD2018. 22., illetve emellet ld.: CSÖNDES Mónika: A Ptk. 6:521. § szerinti előreláthatóságról a Miskolci Törvényszék 13.P.21.001/2017/7. számú és a Debreceni Ítéltábla Pf.II.21.077/2017/3. számú ítélete tükrében. *Polgári Jog*, 2018, 3 (10), 1-19.

70 Ptk. 6:521. §.

71 Ptk. 6:519. §.

72 VÉKÁS (2020) i.m. 29-30.

73 Ptk. 6:22. §.

Véleményünk szerint a drón – tekintettel annak *diszruptív* technológiai voltára is – veszélyes üzemnek minősül, jóllehet még nincs kialakult bírói gyakorlata,⁷⁴ de a veszélyes üzemmel kapcsolatos tendenciák azt mutatják, hogy az UA is ebbe a körbe sorolandó, éppen ezért *deliktuális* felelősség körében szükséges szólnunk a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősségről is.⁷⁵ A Ptk. értelmében, „Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni.”⁷⁶ A Ptk. a veszélyes üzemi felelősség szabályait rendeli alkalmazni azon esetekben is, ahol a károkozó az emberi környezetet veszélyeztető tevékenységével okoz másnak kárt⁷⁷ (Tehát például drónnal történő permetezés is, ha önmagában a drónt nem tekintenénk veszélyes üzemnek). A veszélyes üzem i) lényegében egy olyan fokozott veszéllyel járó tevékenység, amelynek gyakorlása során súlyos kárral fenyegető veszélyhelyzetet (pl. életveszély, maradandó fogyatékoság vagy egészségromlás, jelentős vagyoni hátrány) alakíthat ki egy viszonylag csekély mértékű rendellenesség is; ii) ide sorolandó továbbá az a tevékenység is, amely egyszerre nagyobb számú személy életét, testi épségét, egészségét vagy vagyonát fenyegető kárveszélyt idéz elő, akár a tevékenység folytatásában bekövetkező rendellenesség, akár a tevékenységet folytató személy csekélyebb fokú vétkeessége (enyhe gondatlansága) következtében;⁷⁸ iii) végezetül a veszélyes üzem esetében az erőhatásokat a természet vagy a gépi folyamatok megsokszorozzák.⁷⁹ Példának okáért veszélyes üzemnek minősül: gépi erővel működő berendezések (gépjármű, vonat, repülőgép, légi jármű, etc.), elektromos berendezések és vezetékek (háztartási gépek és orvosi berendezések, műszerek nem), vízlépcső, zsiliprendszer, vízi erőmű, mérgező anyagok gyártása, felhasználása (pl. permetezés), robbanóanyag, fegyver gyártása,

74 Vö. a rádióhullámokkal irányított modellrepülő ügyét (BDT 2010.2236.), amelyben a Pécsi Ítéltábla (Pf.20466/2009/3.) kimondta, hogy a repülőmodell tulajdonosa és irányítója köteles a veszélyes üzem működésére vonatkozó szabályok szerint helytállni mindazon károkért, amelyet a repülőmodell működtetése során okozott.

75 A drónok veszélyes üzemi felelősségének kérdésköre kapcsán részletesebben ld.: HIDASI Rita: A drónokkal kapcsolatos magánjogi problémák, különös tekintettel a pilóta nélküli légi járművek kárfelelősségének megítélésére. *Iustum Aequum Salutare*, 2022, 18 (4), 125-147.

76 Ptk. 6:535. § (1) bek.

77 Ptk. 6:535. § (2) bek.

78 Vö. Fővárosi Ítéltábla indokolását 6.Pf.22067/2010/7. (BDT 2012.2661.).

79 Vö. SZALAI Ákos: Veszélyes üzemi felelősség - joggazdaságtani hatások. *Állam és Jogtudomány*, 2015, 56 (4), 45-69. (különösen 45-46.), FUGLINSZKY (2015) i.m. 106.

tartása (pl. vadászat), több esetben az elmaradott módszerek jelentenek fokozott veszélyforrást (pl. tetőfedés, kútásás, fakivágás),⁸⁰ inkubátor.⁸¹ A Ptk. értelmében üzem-bentartó – azaz a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója – az, akinek érdekében a veszélyes üzem működik. Több üzem-bentartó közös károkozónak tekintendő.⁸² Az Lt. nem tiltja, hogy az UAS-nak több üzem-bentartója legyen,⁸³ ugyanakkor az (EU) 2019/947 végrehajtási rendeletből⁸⁴ és az 1944. évi Chicagói Egyezményből is következik⁸⁵, hogy – különösen kárfelelősségi szempontból – az üzem-bentartó egyidejűleg kizárólag egy entitás (akár jogi, akár természetes személy) lehet⁸⁶. Az Lt. a tulajdonos és az üzem-bentartó közötti felelősségrendet kezeli azzal, hogy bérelt pilóta nélküli légitárggyal tulajdonosi hozzájáruláshoz köti a nyilvántartásba vételi kötelezettséget⁸⁷. Úgy véljük, hogy amennyiben az UAS-k esetében is elterjedté válik a lízing, mint pénzügyi konstrukció, a felelősség rendezése érdekében a jogszabályhely felülvizsgálata indokolt lehet. Veszélyes üzemi felelősség alól abban az esetben van kimentési lehetőség, ha a károkozó bizonyítja, hogy olyan elháríthatatlan ok idézte elő a kárt, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik,⁸⁸ következésképpen a veszélyes üzemi felelősség egy objektív felelősségi forma, amely felelősség kizárása vagy korlátozása – dolgokban okozott

80 HIDAS (2022) i.m. 129-131.

81 Ehhez részletesebben ld.: a Baranya Megyei Bíróság P.20.805/1990 számú ítéletét és az azt helyben hagyó Legfelsőbb Bíróság Pf.III.20.008/1991 ítéletét.

82 Ptk. 6:536. §.

83 Vö. Lt. 17. §.

84 (EU) 2019/947 rendelet 2. cikk 2. pont.

85 A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény (melyet hazánkban az 1971. évi 25. tvr. hirdetett ki) tiltja a kettős lajstromozást a polgári légitárggyak esetében. A hagyományos légitárggyak esetében elterjedt leasing (bérlet) konstrukció esetében is a felelősséget az ún. AOC (Aircraft Operator Certificate) birtokosa és nem a légitárggy tulajdonosa viseli az okozott károkért. Az AOC birtokosa (amelynek az (EU) 2019/947 rendelet rendszerében az LUC – Light UAS Operator Certificate, azaz könnyű UAS üzem-bentartói tanúsítvány a megfelelője), egyszerre kizárólag egy entitás lehet.

86 Az (EU) 2019/947 rendelet melléklete részletesen foglalkozik az üzem-bentartói feladataival, felelősségi köreivel, mind a három (nyílt, speciális és tanúsításköteles) műveleti kategória esetében. Ezek alapján egyértelműen megállapítható, hogy egy műveletet végrehajtó UAS kizárólag egyetlen üzem-bentartóval rendelkezik a művelet ideje alatt, amelybe a művelet tervezését, végrehajtását és az azt követő adminisztrációs feladatok ellátását is be kell számítani.

87 Lt. 17. § (3) bek.

88 Uo.

károkat ide nem értve – semmis.⁸⁹ Hangsúlyozzuk emellett, hogy abban az esetben nem kell megtérítenie a kárt az üzembentartónak, ha az a károsult felróható magatartásából származott. Emellett a tevékenység fokozottan veszélyes jellegét a kármegosztásnál az üzembentartó terhére kell figyelembe venni. Kiemelendő továbbá, hogy abban az esetben, ha vétőképtelen személy elhárítható magatartásával közrehatott a károkozásban, akkor teljes felelősség terheli az üzembentartót a vétőképtelen károsulttal szemben, és a vétőképtelen személy gondozójával szemben megtérítési igényt érvényesíthet az üzembentartó.⁹⁰ Amennyiben egymásnak okoznak kárt a veszélyes üzemek, úgy felróhatóságuk arányában kötelesek a másikkal okozott kárt az üzembentartók megtéríteni, ugyanakkor amennyiben a tényleges károkozó nem maga az üzembentartó, úgy a tényleges károkozó magatartásának felróhatósága alapján köteles a kár megtérítésére. Itt fontos megjegyezni, hogy az üzembentartónak nem kizárólag biztonságos művelet végrehajtással ('safety'), hanem a védelemmel ('security') kapcsolatosan is vannak az (EU) 2019/947 rendeletben meghatározott kötelezettségei. Ez azt jelenti, hogy az üzembentartónak biztosítani kell, hogy illetéktelen személy ne férjen hozzá az UAS-hoz. Kárfelelősségi szempontból ez a kárenyhítési kötelezettség egy nevesített formájának tekinthető. Ezt az (EU) 2019/947 rendelet (20) preambulum bekezdése is megerősíti, míg a kötelezettség tartalmát az EASA által kiadott dokumentumok részletezik.⁹¹ Ha egyik félnek sem felróható a károkozás, úgy a kárt az köteles megtéríteni, akinek fokozott veszéllyel járó tevékenysége körében merült fel a kár bekövetkezéséhez vezető rendellenesség, ugyanakkor amennyiben mindkét fél fokozott veszéllyel járó tevékenysége körében bekövetkezett rendellenességre vezethető vissza a kár, vagy ha a rendellenesség egyik félnél sem megállapítható, – a felróhatóság hiányában – mindegyik fél maga viseli. Több veszélyes üzem közös károkozása esetén felróhatóság és rendellenesség hiányában a kárt egyenlő arányban viselik

89 Ptk. 6:535. § (3) bek.

90 Ptk. 6:537. §.

91 Az EASA által kiadott AMC-nek (*acceptable means of compliance*, azaz elfogadott megfelelési mód) való megfeleléshez, az uniós joggyakorlat szerint a jogszabálynak való megfelelést vélelmezni kell. Az AMC1 –nek az (EU) 2019/947 rendelet melléklete UAS.SPEC.030(e) pontjához fűzött részében az üzemeltetési kézikönyv (*operations manual*) kötelező eleme a védelmi intézkedések leírása. Azaz az üzem <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/online-publications/easy-access-rules-unmanned-aircraft-systems> (2025. 03. 19.)

a károkozók.⁹² A veszélyes üzemi felelősségből eredő kártérítési követelés három év alatt évül el.⁹³

A jogalkotó jogpolitikai okokból kizárta a Ptk.-ban a kártérítési igények kumulációját (*non-cumul* elv),⁹⁴ ennek megfelelően a *kontraktuális* és *deliktuális* felelősség *kollíziója* esetén úgy rendelkezik, hogy a jogosult a kötelezettrel szemben a *kontraktuális* felelősségi szabályok szerint érvényesítheti a kártérítési igényét abban az esetben, ha a kár a *deliktuális* felelősségét is megalapozza.⁹⁵ Ezzel összefüggésben kiemelendő az is, hogy amennyiben fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozati összefüggésben a fél személyiségi joga sérül, a sérelemdíj alóli mentesüléshez e kárfelelősség szabályok alkalmazandóak.⁹⁶

Kiemelendő, hogy közigazgatási jogkörben okozott kárért abban az esetben állapítható meg a felelősség, ha a kárt közhatalom gyakorlásával vagy annak elmulasztásával okozták, és a kár sem rendes jogorvoslattal, sem pedig közigazgatási perben nem volt elhárítható. Maga a közhatalmat gyakorló (vagy annak gyakorlását elmulasztó) jogi személy tartozik felelősséggel azzal, hogy amennyiben az nem jogi személy, úgy az a jogi személyiséggel rendelkező közigazgatási szerv tartozik felelősséggel a kárért, amelynek keretében működik maga az eljáró közigazgatási szerv.⁹⁷ A közigazgatási jogkörben okozott károkozással kapcsolatban a személyiségi jogsértésnél írtak irányadóak, így azokat ehelyütt nem ismételjük meg.

Végezetül a termékfelelősség⁹⁸ kérdéskörét jelen tanulmányban nem vizsgáljuk, tekintettel arra, hogy annak célja a drón használatból, és nem a gyártásból fakadó felelősségi alakzatok értékelése.

2. Büntetőjogi felelősség

2.1. Büntetőjogi felelősség üzemeltetői/távpilótai oldalon

A pilóta nélküli légi járművek üzemelésével összefüggő egyes törvények módosításáról szóló T/13666. törvényjavaslat miniszteri indokolása (a továbbiakban: Miniszteri Indokolás) értelmében „A drónok nyújtotta technikai

92 Ptk. 6:539. §.

93 Ptk. 6:538. §.

94 A bírói gyakorlatból ld.: PJD2018. 2, BDT2018. 3821., BDT2018. 3878., BDT2019. 4078.

95 Ptk. 6:145. §.

96 BDT2019. 4041.

97 Ptk. 6:548. §.

98 Ptk. 6:550-6:559. §.

adottság olyan mértékben változtatta meg a magánszféra megismerésének lehetőségét, amely vonatkozásában a magánterület, a magánlakás, a magánszféra védelme hétköznapi eszközökkel már nem biztosítható, ennek megfelelően indokolt a drónhasználat szabályozása, valamint a jogellenes drónhasználat során megvalósuló további magatartások szankcionálása.”⁹⁹ Az ekképpen elfogadott, a pilóta nélküli légijárművek üzemelésével összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2020. évi CLXXIX. törvény (a továbbiakban: Módtv.) 21-22. §-a ezen elérendő jogalkotó célnak megfelelően módosította mind a *Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényt* (a továbbiakban: Btk.),¹⁰⁰ mind pedig a *szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényt* (a továbbiakban: Szabs. tv.).¹⁰¹

A Btk. tiltott adatszerzés alcíme az alábbi kizárólag magánindítványra¹⁰² büntetendő¹⁰³ alaptényállással került kiegészítésre: „Aki pilóta nélküli légi jármű jogosulatlan használatával más lakását, egyéb helyiségét, vagy ezekhez tartozó bekerített helyet megfigyeli és az ott történeteket rögzíti, ha más bűncselekmény nem valósul meg, vétség miatt elzárással büntetendő.”

Az objektív elemeket vizsgálva a tényállás kapcsán megállapíthatjuk, hogy a védett jogi tárgy nem más, mint a személyes adat, a magántitok és a magánlakás zavartalan használatához fűződő jogi érdek, aminek értelmében a tényállás védi a magánlakás (ún. házi jog),¹⁰⁴ magántitok sérthetetlenségéhez és a személyes adatok védelméhez fűződő személyiségi jogot is (vö. fentebb a polgári jog személyiségi jog megsértéséhez kapcsolódó felelősségi kérdéseket).

Az elkövetési tárgy¹⁰⁵ lehet i) a lakás, ii) az egyéb helység; iii) és az ezek-

99 T/13666. törvényjavaslat miniszteri indokolás általános indokolási részének tizenegyedik francia bekezdése.

100 Vö. Módtv. 22. §.

101 Vö. Módtv. 21. §.

102 Vö. Btk. 31. §.

103 Btk. 422/A. § (3) bek.

104 Vö. EBH 2002.733., BH 1999.349.

105 Az elkövetési tárgy vonatkozásában részletesebben ld.: BÉKÉS Ádám: *Az emberi méltóság és egyes alapvető jogok elleni bűncselekmények*. In.: POLT Péter (főszerk.): *Új Btk. kommentár. (4. kötet)*. Budapest, Nemzeti Közszerkölési és Tankönyvkiadó, 2013, 91-139. (különös tekintettel ld. i.m. 113-114.); HORVÁTH Tibor: *Az emberi méltóság és egyes alapvető jogok elleni bűncselekmények*. In.: HORVÁTH Tibor – LÉVAY Miklós (szerk.): *Magyar büntetőjog. (Különös rész)*. Budapest, CompLex, 2013, 222-250.; BELOVICS Ervin: *Az emberi méltóság és egyes alapvető jogok elleni bűncselekmények*. In.: BUSCH Béla (szerk.): *Büntetőjog II. (Különös rész)*. Budapest, HVG-Orac, 2014, 250-296. (különös tekintettel ld. i.m. 267-268.).

hez tartozó bekerített hely. A lakás fogalmába bele tartozik minden olyan zárt hely, amely emberek tartózkodási helyül és emellett rendszeres éjjeli szállásul is szolgál (konjunktív feltételek), és éppúgy lehet ingó (pl.: sátor, lakóautó), ahogy ingatlan is. Hangsúlyozandó, hogy az alkalmanként éjjeli szállásul szolgáló hely (pl.: istálló) nem tekintendő lakásnak. Éppen ezért mindig szükséges vizsgálni magát a rendeltetésszerű használhatóságot, az átmeneti tartózkodásra vagy ideényhasználatra szolgáló helyiség ugyanakkor lakásnak minősül. (pl.: kollégiumi, szállodai szoba vagy prэшáz, nyaraló). Egyéb helyiségnek minősül az az oldalról fallal körülhatárolt és tetővel ellátott – azaz zárt –, lakásnak nem minősülő, az ember tartózkodási helyül szolgáló olyan épületrész, amely gazdasági tevékenység végzésére szolgál (pl.: üzlethelyiség, műhely) vagy amelyet emberek tartózkodási helyül szolgál vagy éppen összejövetelre használnak (pl.: prэшáz, borospince) attól függetlenül, hogy kapcsolatban áll-e a tulajdonképpeni lakással. Egyéb helyiségnek minősül a lakással szorosan összefüggő, ahhoz tartozó helyiség is (pl.: padlás, pince, garázs, lépcsőház, lakáshoz tartozó folyosó, erkély, etc., vagyis itt viszont feltétel a lakással való egybeépülés vagy szoros összefüggés. Hangsúlyozandó, hogy az egyéb helyiség akkor lehet pusztán elkövetési tárgy, ha a területén lakás is található.¹⁰⁶

Bekerített helynek minősül az az összefüggően (pl.: falakkal, kerítéssel, deszkával, élő sövénnel)¹⁰⁷ körülhatárolt olyan terület, amely elősegíti vagy kiegészíti a lakás vagy egyéb helyiség rendeltetésszerű használatát mindamellett, hogy ahhoz vagy azokhoz szorosan tartozik (pl.: udvar, kert). Fontos, hogy maga a hely teljes egészében legyen körbekerítve, de az, hogy annak minősége kizárja a lehetséges bemenetelt nem szükségszerű, ugyanakkor lényeges, hogy az valamifajta akadályt képezzen (éppen ezért a könnyedén átléphető sövény nem elegendő). Ennek megfelelően a bekerített helyre történő bejutás pusztán a bemenetelre szolgáló eszközön keresztül lehetséges szabályszerűen.

A tényállás nem a tulajdonjogot, hanem a fentiekben is hivatkozott házi jogot (zavartalan használat) védi, következésképpen másénak tekintendő a lakás, egyéb helyiség vagy az ezekhez tartozó bekerített hely, amennyiben azzal az elkövető nem rendelkezhet, akár amiatt, hogy nem lakik benne, akár azért, mert e joga egyéb okból kizárt. Éppen ezért példának okáért a tulajdonos szempontjából másnak a helyisége az a lakás, amit bérbe adott (társbérletnél a közös használatú helyiségek nem minősülnek más helyiségnek a társbérlők egymás közötti viszonyában).

¹⁰⁶ BH 1994.523., BH 1978 463.

¹⁰⁷ A bekerítés módja irreleváns.

A tényállás kettő elkövetési magatartást rögzít:¹⁰⁸ i) megfigyelés; ii) rögzítés. A lakásban, egyéb helyiségben vagy azokhoz tartozó bekerített helyen történeteknek megfigyelésén az ottani események pilóta nélküli légi járművel (akár arra szerelt és alkalmas eszközzel) történő huzamosabb ideig történő, tartós észlelést értjük, értve ezalatt a személyek mozgásának, magatartásának, verbális megnyilvánulásainak vagy éppen annak hiányának észlelését is. A rögzítés történhet akár digitális, akár pedig analóg jeleket rögzítő eszközzel is. Hangsúlyozzuk, hogy nem szükséges, hogy önmagában a pilóta nélküli légi jármű alkalmas legyen a rögzítésre, elég, ha alkalmassá teszi rá, példának okáért kamerát rögzítenek hozzá. Vizsgálandó kell, hogy legyen az az esetkör, ha a pilóta nélküli légi jármű gépi látással vagy szenzorral érzékel és ennek megfelelően valamilyen tényállási elem nem teljesül maradéktalanul. A bűncselekmény elkövetési magatartása tehát a megfigyelés és ahhoz kapcsolódóan a megfigyelték rögzítése, következésképpen önmagában a rögzítés nélkül történő megfigyelés a bűncselekmény megállapításához még nem elégséges magatartás.

Ehhez képest minősített eset akkor valósul meg, ha az ekképpen „[...] megfigyelés során készített hang- vagy képfelvételt a nagy nyilvánosság számára hozzáférhetővé teszi.” A minősített eset egy elkövetési magatartással bővül az alaptényálláshoz képest. Minden olyan magatartást felölel a nagy nyilvánosság számára történő hozzáférhetővé tétel,¹⁰⁹ amely alapján megismerhetővé válik a hang- vagy képfelvétel a nagy nyilvánosság előtt

108 Az elkövetési magatartás vonatkozásában részletesebben ld.: Békés Ádám: *Tiltott adatszerzés és az információs rendszer elleni bűncselekmények*. In: POLT Péter (főszerk.): *Új Btk. kommentár*. (4. kötet). Budapest, Nemzeti Közszerzői és Tankönyvkiadó, 2013, 203-215. (különösen 206-207.); GULA JÓZSEF: *Tiltott adatszerzés és az információs rendszer elleni bűncselekmények*. In: HORVÁTH Tibor – LÉVAY Miklós (szerk.): *Magyar büntetőjog. (Különös rész)*. Budapest, CompLex, 2013, 699-708. (különösen 699-701.); MOLNÁR Gábor Miklós: *Tiltott adatszerzés és az információs rendszer elleni bűncselekmények*. In.: BUSCH Béla (szerk.): *Büntetőjog II. (Különös rész)*. Budapest, HVG-Orac, 2014, 905-920. (különösen 907-908.).

109 Ezen elkövetési magatartás vonatkozásában részletesebben ld.: GÁL István László: *A nemi élet szabadsága és a nemi erkölcs elleni bűncselekmények*. In: POLT Péter (főszerk.): *Új Btk. kommentár*. (4. kötet). Budapest, Nemzeti Közszerzői és Tankönyvkiadó, 2013, 7-45. (különösen 38.); JACSÓ Judit: *A nemi élet szabadsága és a nemi erkölcs elleni bűncselekmények*. In: HORVÁTH Tibor – LÉVAY Miklós (szerk.): *Magyar büntetőjog. (Különös rész)*. Budapest, CompLex, 2013, 169-203.; SINKU Pál: *A nemi élet szabadsága és a nemi erkölcs elleni bűncselekmények*. In: BUSCH Béla (szerk.): *Büntetőjog II. (Különös rész)*. Budapest, HVG-Orac, 2014, 192-224. (különösen 221.).

(pl.: internetre történő feltöltéssel). A nagy nyilvánosság fogalmához a Btk. értelmező rendelkezése nyújt adalékot, amely értelmében nagy nyilvánosságon kell érteni azt is, amikor a bűncselekményt a sajtótermék, médiaszolgáltatás, sokszorosítás vagy elektronikus hírközlő hálózaton való közzététel útján követik el.¹¹⁰ Az 'érteni kell azt is' fordulat okán ezt csupán egy exemplifikatív felsorolásnak tekinthetjük. A hozzáférhetővé tétel az egy olyan szándékos helyzetteremtésnek minősül, amely a hang- vagy képfelvétel megismerhetőségének konkrét lehetőségét teremti meg, ugyanakkor ez még nem minősül forgalomba hozatalnak – jóllehet része annak –, ugyanis ahhoz szükséges az is, hogy például a hang- és képfelvétel ne csak megtekinthető, hanem letölthető, megvásárolható is legyen.¹¹¹

Az elkövetés eszköze, mint szituációs elem a pilóta nélküli légitármű, ami bármely olyan légi jármű, amely a fedélzetén tartózkodó pilóta nélkül üzemel, vagy amelyet ilyen üzemmódra terveztek, és amely önálló vagy távirányítással történő üzemelésre képes.

A szubjektív oldalt vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a bűncselekmény alanya bárki lehet, aki a pilóta nélküli légitármű jogosulatlan használatával követi azt el. A jogosulatlan használatához vizsgálni szükséges a vonatkozó uniós és ágazati joganyagot egyaránt. Ennek megfelelően jogosulatlan használatnak minősülhet, ha az elkövetőnek nincs megfelelő műveleti engedélye, jóllehet a művelet a speciális műveleti kategóriába tartozik,¹¹² ha a pilóta nélküli légitárműre mérete és felhasználási módja szerint nincs megfelelő felelősségbiztosítás kötve,¹¹³ ha a pilóta nélküli légitármű nincs nyilvántartásba véve,¹¹⁴ ha szükséges lett volna és nem igényelt eseti légtérlet.¹¹⁵ Azzal, hogy a jogalkotó a jogosulatlan használatot az alannyá válás szubjektív elemévé teszi lényegében alkalmazhatatlanná teszi a tényállást arra, hogy a fentiekben is hivatkozott Miniszteri Indokolásban rögzített cél teljesüljék, ugyanis az elkövető jogszerű használattal is megfigyelheti más lakását, egyéb helyiségét, vagy ezekhez tartozó bekerített helyet és az ott történeteket rögzítheti. Véleményünk szerint a jogalkotói szándék akkor teljesülne, ha nem a pilóta nélküli légitármű használatának jogszerűséget követelnénk meg – mert ebből a szempontból az indifferens

110 Btk. 459. § 22. pont.

111 Vö. BH2005. 133.

112 (EU) 2019/947 rendelet 5. cikk.

113 785/2004/EK rendelet 7. cikk.

114 (EU) 2019/947 rendelet 14. cikk.

115 Lt. 5. § (3) bek.

–, hanem az elkövetési magatartással kapcsolatban tennénk azt. Tehát a megfigyelés és rögzítés jogszerűtlen voltát lenne szükséges büntetni, ugyanis lehet akképpen is jogosult a pilóta nélküli légi jármű használata, hogy egyébként az eszközzel végzett magatartás nem feltétlenül az, csak éppen a tényállás ezen esetkört nem *pönalizálja*, éppen ezért a jogszerű és jogszerűtlen használat jogszerűségétől függetlenül lenne szükséges büntetni az elkövetési magatartás jogszerűtlen voltát. A bűncselekmény akkor válik befejezetté, ha a megfigyeléssel együtt a rögzítés is megvalósul. A bűncselekménynek lehetséges kísérleti alakzata és kizárólag egyenes szándékkal valósítható meg.

Mind az alap, mind pedig a minősített tényállás *szubszidiárius* bűncselekménynek minősül, tekintettel arra, hogy mindkét eset csak abban az esetben *pönalizálható*, ha más bűncselekmény nem valósul meg. A szubjektív és objektív oldali elemek elhatárolására ld. a 2. táblázatot.

2. táblázat: az új büntetőjogi törvényi tényállás objektív és szubjektív elemei

objektív elemek	tárgy	jogi tárgy	a személyes adat, a magántitok és a lakás zavartalan használatához (ún. házi jog) fűződő érdek
		elkövetési tárgy	i) más lakása ii) egyéb helyiség iii) ezekhez tartozó bekerített hely
	tárgyi oldal	elkövetési magatartás	i) megfigyelés ii) rögzítés minősített elkövetési magatartás: iii) nagy nyilvánosság számára hozzáférhetővé tesz
		elkövetési eszköz	pilóta nélküli légi jármű
szubjektív elemek	alany	alannyá válás feltételei	a bűncselekmény alanya bárki lehet, aki jogosulatlan használatlal követi el a bűncselekményt
	alanyi oldal	bűnösség	a bűncselekményt kizárólag egyenes szándékkal lehet elkövetni

Forrás: saját szerkesztés

2.2. Drónelhárítás mint jogos védelem

A büntetőjogi felelősség nem kizárólag az UAS üzemeltetője és/vagy távpilótája oldalán vizsgálható kérdés, hanem azok esetében is, akik a jogellenes vagy annak vélt UAS művelettel szemben fellépnek.

A birtokvédelem polgári jogi intézkedés, mely a birtoklásban való jogellenes akadályozással vagy korlátozással (és ilyen lehet a jogellenes UAS művelet magánterület felett) szembeni fellépés jogszerű módja. A közigazgatási vagy bírósági úton érvényesíthető birtokvédelem, és az UAS-ok konfliktusával a Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság (a továbbiakban NAIH) már 2014-es ajánlásában¹¹⁶ foglalkozott.

Az ajánlásban is megerősítésre került, hogy a jogtalan berepülés 'birtokháborítás'-nak minősül, amely *a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény* (a továbbiakban: Szabstv.) 166. § szerinti magánlaksértésnek minősül. Fontos, hogy ennek a cselekménynek *a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény* (a továbbiakban: Btk.) szerint büntetőjogi tényállása is, van (Btk. 221. §), és adott esetben vizsgálható a zaklatás (Btk. 222. §) megvalósulása is, amely álláspontot a szakirodalom is alátámasztja¹¹⁷. De a jogtalan berepüléssel megvalósulhat – az eset körülményeitől függően – a légiközlekedés biztonságát és védelmét szolgáló szabályok megsértésének szabálysértési tényállása (Szabstv. 228. §), illetve pilóta nélküli légitárművel végzett jogosulatlan tevékenység (Szabstv. 229. §) megnevezésű szabálysértés is.

Releváns tényállás lehet a Btk. 418. § szerinti üzleti titok megsértése, amely akkor kerül elkövetésre, ha valaki „[...] jogtalan előnyszerzés végett, vagy másnak vagyoni hátrányt okozva üzleti titkot jogosulatlanul megszerez, felhasznál, más személy részére hozzáférhetővé tesz vagy nyilvánosságra hoz”. Azaz egyértelműen megállapítható, hogy az ipari kémkedés UAS-sal is elkövethető és megvalósulása esetén bűncselekménynek is minősül.

Az esetleges bűncselekmények befejezetté válása, azaz a Btk-beli tényállás teljes megvalósulása – többek között a Btk. 418. § esetében is – a hatékony védekezésre rendelkezésre álló szűk időkeretben nem feltétlenül mérhető fel, illetve nem bizonyítható, így fontos, hogy a drónelhárítás telepítésének indokolása ne korlátozódjon egyetlen törvényi tényállásra (éppen ezért került hosszabb felsorolás ebbe a pontba).

¹¹⁶ https://naih.hu/files/ajanlas_dronok_vegleges_www1.pdf (2025.03.19.)

¹¹⁷ Csák Zsolt: *A drónok kapcsán felmerülő egyes büntető anyagi jog és eljárási jogi kérdések*. A tanulmány a Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság (NAIH) által a távirányított repülőket (drónok) használatából eredő adatvédelmi és a magánélet sérthetlenségét biztosító megfontolásokról Budapesten, 2015. február 5-6. napján rendezett nemzetközi konferencián elhangzott előadás szerkesztett, továbbfejlesztett és hatályosított változata, amely ezen a linken érhető el: https://jog.tk.hu/uploads/files/02_buntetojog_informatika_CSAKZS.pdf. (2025. 03. 19.)

A NAIH már idézett ajánlásában „(...) felhívja a figyelmet arra, hogy a távirányított repülő ellen nem lehet birtokvédelem címén önhatalommal fellépni, hiszen annak jogellenes használata semmilyen módon nem jelenti a dolog feletti hatalom elleni fenyegetést, csupán a dolog (ingatlan) zavartalan használatát sérti, amely ellen igazgatási úton lehet fellépni.”¹¹⁸

A Btk. 368. §-ban meghatározott önbíráskodásnak minősül, ha valaki „abból a célból, hogy jogos vagy jogosnak vélt vagyoni igénynek érvényt szerezzen, mást erőszakkal vagy fenyegetéssel arra kényszerít, hogy valamit tegyen, ne tegyen vagy eltűnjön”.

A drónelhárító technológiák egy jelentős része arra is alkalmas, hogy más személy átvegye az irányítást (ennek terjedelme büntetőjogi szempontól kevésbé fontos), így a jármű tiltott hatalomba kerítése is megvalósulhat. *Vagyis a drónelhárítási intézkedésekkel is – ha azokat nem a jogszabályok adta keretek között és nem az arra jogosult személy vagy szerv végzi – szintén bűncselekményt lehet elkövetni.*

Az ilyen drónelhárítási cselekmények ugyanis alapvetően az állami szervek monopóliumába tartoznak¹¹⁹. Felmerül ugyanakkor a kérdés, hogy jogos védelmi helyzetről, mint büntethetőséget kizáró okról lehet-e beszélni az UAS-okkal elkövetett jogellenes cselekmények elleni védekezés vonatkozásában.

A jogos védelem a büntethetőséget kizáró okok körébe tartozik, azaz a drónelhárító rendszerek vonatkozásában kiemelkedő jelentősége van annak, hogy erre alapozva meg lehet-e törni az állami monopóliumot.

Az UAS az alkalmazásával elkövetett bűncselekmények esetében eszköznek minősül. A Btk. 22. § (1) bekezdése szerint „Nem büntetendő annak a cselekménye, aki a saját, illetve a mások személye vagy javai elleni jogtalan támadás megelőzése céljából telepített, az élet kioltására nem alkalmas védelmi eszközzel a jogtalan támadónak sérelmet okoz, feltéve, hogy a védekező mindent megtett, ami az adott helyzetben elvárható annak érdekében, hogy az általa telepített védelmi eszköz ne okozzon sérelmet”.

A Btk. ezen rendelkezése alapján a drónelhárító rendszer tekinthető „a saját, illetve a mások személye vagy javai elleni jogtalan támadás megelőzése céljából telepített, az élet kioltására nem alkalmas védelmi eszköz”-nek.

A földrajzi övezet¹²⁰, amely uniós és hazai jogszabályok alapján az UAS-okat korlátozza egy-egy légtérrészletbe történő berepüléstől, lényegében

118 Lásd 122. sz. lábjegyzet.

119 Jármű (pl. pilóta nélküli légi jármű) hatalomba kerítése a Btk. 320. § értelmében bűncselekmény.

120 (EU) 2019/947 végrehajtási rendelet 15. cikke.

egy drónelhárító feladatot lát el, jóllehet itt is az állam¹²¹ az, amely a védelmi intézkedést megteszi a kijelöléssel. De a jogintézmény léte annak alátámasztására mindenképp alkalmas, hogy a jogalkotó uniós szinten is elismeri a magánterület (iparterület) feletti légtér megfelelő és arányos eszközökkel való védelméhez való jogot. Ezt az értelmezést a német szabályozás (LuftVO §21h¹²²) is megerősíti.

Egy másik tanulmány szerint¹²³ „A támadó jelenlétében kifejtett jogtalan támadáshoz képest a távolról irányított drónok is ugyanazon joghatás kiváltására képesek, a támadó akarata szerinti társadalomra veszélyes magatartás kifejtésére alkalmasak, lényegében ezen személy szándékának fizikai kivetődésének tekinthetők. Emellett a megtámadottra nézve is ugyanilyen hatást gyakorol a jogtalan támadás, sőt a drón gyors helyzetváltoztatási képessége és váratlan helyeken történő megjelenési képessége miatt jóval kiszolgáltatottabb helyzetbe hozhatja a megtámadottat. Ezért összegezhető akként a véleményem, hogy a jogtalan támadás fogalmát jogfejlesztésre alkalmas módon szükséges értelmezni.”

Egy másik helyen Mészáros Ádám Zoltán¹²⁴ így fogalmaz: „Rádiójjellel működtetett drónok esetében a légvédelmi hatóságok által már alkalmazott detektálás és jelzavarás útján a drón a földre kényszeríthető, melynek lakossági elterjedését véleményem szerint nem lehet kizárni. Az ilyen rendszer akkor lép működésbe, ha a drón egy meghatározott távolságon belül közelíti meg az adott területet vagy objektumot, tehát a Btk. 21. §-ában szabályozott védelmi berendezések útján gyakorolható jogos védelmi szabályhoz hasonló elvi és gyakorlati kérdések merülhetnek majdan fel.”

A nehezebb kérdést a Btk. 22. § (1) második fele jelenti, hogy ti. mikor minősíthető a védekező úgy, hogy mindent megtett annak érdekében, hogy az általa telepített védelmi eszköz ne okozzon sérelmet. Az adott esetben a rendszer által előidézett zuhanás ugyanis alkalmas lehet az élet kioltására. (Egy nagyobb méretű drón nagy magasságon igyekszik bejutni a légtérbe, de a rendszer akadályozza a berepülést és a kimerülő akkumulátor miatt nem kontrollált zuhanás következik be olyan területen,

121 Az állam e jogkör címzettje, amely eldöntheti, mely szervén keresztül gyakorolja, ha egyáltalán, ezt a jogot.

122 https://www.gesetze-im-internet.de/luftvo_2015/_21h.html (2025. 03. 19.)

123 Mészáros Ádám Zoltán: Az új „drón törvény” büntetőjogi aspektusai. *Iustum Aequum Salutare*, 2022, 18 (1), 85–105., https://ias.jak.ppke.hu/20221sz/04_MeszárosAZ_IAS_2022_1.pdf (2025. 03. 19.)

124 Lásd a 129. sz. lábjegyzetet.

melyet sem a jogtalan támadó, sem a védekező nem tart ellenőrzése alatt a kívülállók kizárása, azaz védelme érdekében.)

A másik problémát a jogtalan támadás kérdése okozza. Mivel a bűncselekmény befejezetté válása, a drónelhárító rendszer működésbe lépése alatt nem feltétlenül mérhető fel, így a támadást a legtöbb esetben csupán vélelmezni lehet, ami a vélt jogos védelmi helyzethez vezet, ahogy azt Mészáros Ádám Zoltán is megerősíti tanulmányában¹²⁵:

„Nyilvánvalóan egy drón ellen alkalmazott védekezési magatartás kizárólag a rongálás szabálysértési vagy bűncselekményt formálisan megvalósító alakzataként értékelhető. Személy, illetve javak elleni támadás során véleményem szerint szükséges elhárítási módnak tekinthetjük egy ilyen tárgy megrongálását. Intézett támadásnál – úgy gondolom – könnyen felismerhető és eldönthető a jogos védelmi helyzet fennállta, jogértelmezési problémát az okozhat, hogy adott esetben mikor tekinthetjük közvetlenül fenyegetőnek a drón személyünk vagy vagyontárgyaink ellen irányuló támadását, mely körülményekből vonható le az a következtetés, hogy annak megkezdésétől azonnal vagy igen rövid időn belül reálisan tartani lehet. Ennek eldöntése természetesen mindig az adott ügy sajátosságaitól függ, de általánosságban elmondható, hogy meglehetősen nehéz sok esetben egy tárgy (ami nem tekinthető élőlénynek) pusztá mozgásából arra való következtetést levonni, hogy személy vagy javak elleni támadást fog végrehajtani (a távolság, a sebesség és adott esetben az éjszakai fényviszonyok miatt). A gyakorlatban tehát valószínűleg a drónok megrongálásának relációjában nagyobb számban fognak előfordulni a vélt jogos védelem esetköréhez köthető magatartások, mely a tévedés szabályai szerint bírálандók el”.

A jogos védelem fogalmi elemeinek megfelelni képes drónelhárító rendszer tehát kizárólag abban az esetben működik jogos védelmi eszközként, ha a valódi támadást hárítja el, egyéb esetekben tévedésben lesz a védekező.

A tévedés szintén lehet büntethetőséget kizáró vagy korlátozó ok¹²⁶, ugyanakkor bizonyítani kell, hogy valóban fennálltak a tévedés körülményei. Ebben segítséget nyújthatnak a repülési logok, a drónelhárító rendszer által rögzített mozgások és az eset összes körülménye (pl. a drón repülési útvonalából, felszállási helyéből és magasságából is lehet következtetni arra, hogy az üzleti titok megsértése volt a cél, azaz jogtalan támadásra

125 Lásd a 129. sz. lábjegyzetet.

126 Btk. 15. § d) pont.

készült a vagyoni javak ellen). Továbbá a megfelelő előzetes tájékoztatás (kihelyezett táblák stb.), melyek révén elérhető, hogy a tájékoztatás ellenére is reptetett drónok kapcsán vélelmezhető válik a javak ellen intézett támadás.

3. Szabálysértési jogi felelősség

A fentiekben hivatkozott Módtv. a Miniszteri Indokolásban rögzítettek alapján elérendő cél érdekében a pilóta nélküli légitármű-használattal kapcsolatos szabálysértési tényállásokat is bevezetett a jogrendbe. A Szabs.tv. szabálysértési készlete ennek megfelelően két tényállással bővült. Az első a magánlaksértés szabálysértési alakzatai között helyezte el a jogalkotó, aminek értelmében: „Aki pilóta nélküli légitármű jogosulatlan használata során más lakásáról, egyéb helyiségéről, vagy ezekhez tartozó bekerített helyről jogosulatlanul hang- vagy képfelvételt készít, szabálysértést követ el.”¹²⁷

Az objektív elemek kapcsán a védett jogi tárgy (házi jog védelme) az elkövetési tárgy (más lakása, egyéb helyisége, ezekhez tartozó bekerített hely) és az elkövetési eszköz (pilóta nélküli légitármű) nem változik a büntetőjogi tényálláshoz képest, ugyanakkor az elkövetési magatartás igen. Az első szabálysértési tényállás elkövetési magatartása a jogosulatlan hang- vagy képfelvétel készítése, amely lehet valamilyen rögzítő felületre történő levideózás vagy lefényképezés is. A szubjektív oldali elemek kapcsán a büntetőjogi alakzatnál írtak irányadóak. A szabálysértés befejezetté válik a hang- vagy képfelvétel elkészítésével. Kísérlet lehetséges. A büntetőjogi tényálláshoz hasonlóan itt is problémásnak tartjuk azt, hogy csak jogosulatlan használat esetén *pönalizálja* a jogalkotó a jogosulatlan hang- vagy képfelvétel készítését, azaz itt is problémát vet fel az, ha ugyan az elkövető pilóta nélküli légitármű használata ugyan jogszerű, de a hang- vagy képfelvétel készítésére jogosulatlanul kerül sor. Véleményünk szerint ebben az esetben a tényállás feltételei nem teljesülnek maradéktalanul, következésképpen nem büntethető az elkövető, noha maga az elkövetési magatartás jogszerűtlen. Ennek megfelelően a jogi tárgy védelme sem valósul meg teljes mértékben. A szubjektív és objektív oldali elemek elhatárolására ld. a 3. táblázatot.

¹²⁷ Szabs.tv. 166. § (1a) bek.

3. táblázat: az új szabálysértési törvényi tényállás objektív és szubjektív elemei

objektív elemek	tárgy	jogi tárgy	jogi tárgya a személyes adat, a magántitok és a lakás zavartalan használatához (ún. házi jog) fűződő érdek
		elkövetési tárgy	i) más lakása ii) egyéb helyiség iii) ezekhez tartozó bekerített hely
	tárgyi oldal	elkövetési magatartás	jogosulatlanul hang- vagy képfelvételt készít
		elkövetési eszköz	pilóta nélküli légi jármű
szubjektív elemek	alany	alannyá válás feltételei	a szabálysértés alanya bárki lehet, aki jogosulatlan használatot követi el a szabálysértést
	alanyi oldal	bűnösség	a szabálysértést kizárólag egyenes szándékkal lehet elkövetni

Forrás: saját szerkesztés

A második tényállást rendszertanilag a közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértések között helyezte el a jogalkotó, a pilóta nélküli légi járművel végzett jogosulatlan tevékenység alcím bevezetésével, ennek értelmében: „Aki lakott terület felett pilóta nélküli légi járművet jogosulatlanul használ, szabálysértést követ el.”¹²⁸

A védett jogi tárgy – mint objektív elem – a rendszertani besorolás alapján a közlekedési ágazat biztonságához fűződő érdek, ugyanakkor e tényállás teljes mértékben az Lt.-t módosító Módtv. által bevezetett eseti légtérre (inkl. lakott terület) reagál, ti. hogy „A magyar légtér – a pilóta nélküli játék légi jármű kivételével – pilóta nélküli légi járművel végrehajtott UAS-művelethez lakott terület felett eseti légtér kijelölése esetén vehető igénybe.”¹²⁹

A Módtv.-t követően 2024. december 23. napján lépett hatályba az módosítás, amelynek nyomán az Lt.-ben meghatározásra került a lakott terület fogalma, amely elviekben kijelöli az eseti légtér kijelölésére vonatkozó Lt. rendelkezés és a Szabstv. 229. §-ának területi hatályát. A 2024. évi LXXXI. törvény nyomán az UAS műveletek esetében lakott terület „az UAS-műveletbe be nem vont személy vagy személyek életvitelszerű tartózkodási helye”.

128 Szabstv. 229. §. Megjegyezzük, hogy helyszíni bírságot e tényállás megvalósulása esetén a hivatásos katasztrófavédelmi szerv erre felhatalmazott ügyintézője is kiszabhat.

129 Lt. 5. § (3) bek.

A műveletbe be nem vont személy fogalmát azonban nem határozza meg az Lt. Az (EU) 2019/947 rendelet 2. cikkének 18. pontja külső (angol változatban *uninvolved*, azaz be ne vont) személyek azok, akik „[N]em vesznek részt az UAS-műveletben, vagy nem ismerik az UAS üzemen tartója által adott utasításokat és biztonsági figyelmeztetéseket”.

Az uniós jogszabály magyar nyelvű változatának félrevezető fordítása ellenére ez a jogi fogalom már közelebb áll az (EU) 2019/947 rendelet 11. cikkéhez fűzött elfogadott megfelelési módozatnak minősülő SORA módszertanhoz, amely szerint kizárólag akkor lehet (ritkán) lakott területről beszélni, ha a művelettel érintett területen legalább egy műveletbe be nem vont személy van¹³⁰.

Ugyanakkor a be nem vont személy tartózkodása 'életvitelszerűségének' kiderítése és az ehhez kapcsolódó meggyőződési kötelezettség továbbra is ellehetetleníti a megfelelő művelettervezést. Továbbá a már említett SORA módszertannal való teljes összhang megteremtése szempontjából is problémás az életvitelszerű tartózkodás beemelése a lakott terület fogalmi elemei közé. Ugyanis nem beszélhetünk lakott területről, ha nem életvitelszerűen tartózkodik ott a be nem vont személy, azaz egy nyaraló vagy egy szálloda is ebbe a körbe tartozhat, miközben a SORA kockázati modellje és a jelen dolgozatban nevesített személyiségi jogok sérelme szempontjából is azonos a kockázatok szintje ilyen esetekben is. Fontos azt is megjegyezni, hogy az eseti légtér igénylése során az eljáró hatóságok egyike sem vizsgálja az adat- és személyiségvédelmi szempontokat, kizárólag a légiközlekedés biztonságának szempontjait kell figyelembe venni, amely a teljes jogintézmény hatékonyságával és szükségszerűségével kapcsolatban is vet fel kérdéseket.¹³¹

A Miniszteri Indokolásból pedig kitűnik, hogy a jogalkotó úgy véli, hogy „[e]ngedély (eseti légtérkijelölés vagy más engedély) hiányában viszont a drónhasználat jogosulatlannak minősül, amely már önmagában veszélyeztetheti a magánélet háborítatlanságát, ezért szükséges megteremteni

130 Ha kizárólag a műveletbe be vont személyek tartózkodnak a művelettel érintett területen, akkor ellenőrzött földi műveleti területről (*controlled ground area*) beszélhetünk. Itt kívánjuk megjegyezni, hogy az (EU) 2019/947 rendelet magyar nyelvű változata ezt a fogalmat is félrevezetően földi műveleti területnek nevezi, amely azonban nem fejezi ki a fogalom fentebb leírt lényegét.

131 Erről lásd még részletesen: SÁNDOR Zsolt – PUSZTAI Máté: „A »lakott terület« és kapcsolódó fogalmak jelentősége a pilóta nélküli légi járművek alkalmazásában”, *RepTudKoz*, 2022, 34 (1), 165–179. <https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/reptudkoz/article/view/6134> (2025. 03. 19.)

annak szankcionálását.” Ez arra enged következtetni, hogy a védett jogi tárgy ebben az esetben is az ún. házi joghoz fűződő érdek.

A szubjektív elemekkel összefüggésben kiemeljük, hogy a szabálysértési tényállás a lakott terület feletti eseti légtér, műveleti engedély nélkül megvalósított műveletet végrehajtó távpilótát, mint alanyt rendeli büntetni. A tényállás eredményt nem tartalmaz, így a használattal, azaz a jármű mozgásba lendülésével befejezetté válik. Kísérlet valósulhat meg például a pilóta nélküli légi jármű üzemkész állapotba helyezésével és akkor is, ha az üzembe helyezés (röpképes állapot elérése például) sikertelennek bizonyul. A szabálysértés egyenes szándékkal valósítható meg. A szubjektív és objektív oldali elemek elhatárolására ld. a 4. táblázatot.

4. táblázat: az új szabálysértési törvényi tényállás objektív és szubjektív elemei

objektív elemek	tárgy	jogi tárgy	jogi tárgya – a rendszertani besorolás következtében – a közlekedési ágazat biztonságához fűződő érdek, jöllehet a Miniszteri Indokolás szerinti jogalkotó szándék a személyes adat, a magántitok és a lakás zavartalan használatához (ún. házi jog) fűződő érdek
		elkövetési tárgy	pilóta nélküli légi jármű
	tárgyi oldal	elkövetési magatartás	jogosulatlanul használ
szubjektív elemek	alany	alannyá válás feltételei	a szabálysértés alanya bárki lehet, aki jogosulatlan használattal követi el a szabálysértést
	alanyi oldal	bűnösség	a szabálysértést kizárólag egyenes szándékkal lehet elkövetni

Forrás: saját szerkesztés

Mindezek alapján megjegyezzük, hogy a lakásáról, egyéb helyiségéről, vagy ezekhez tartozó bekerített helyről történő képfelvétel készítése, illetve ezen területek megfigyelése és az ott történtek rögzítése vagy az első fordulat szerinti szabálysértést vagy bűncselekményt valósíthat meg, amennyiben valamilyen speciális jogszabály – úgymint a *Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény*, az *általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény* (a továbbiakban: Ákr.), a *közterület-felügyeletről szóló 1999. évi LXIII. törvény* – nem jogosít fel egy meghatározott alanyi kört a lakás, egyéb helyiség, vagy ezekhez tartozó bekerített hely megfigyelésére és az ott észlelte rögzítésére vagy hang- vagy képfelvétel készítésére.

Mindezekon túl szakmai álláspontunk szerint nem valósít meg sem szabálysértést, sem pedig bűncselekményt a távpilóta – elkövetési magatartás hiányában –, amennyiben lakásról, egyéb helyiségről, vagy ezekhez tartozó bekerített helyről nem készít képfelvételt, hanem mesterséges intelligencia (AI) alkalmazásával valamilyen jogsértést azonosít és ezzel hatósági ellenőrzés lefolytatását alapozza meg. Hangsúlyozzuk ugyanakkor, hogy e szakmai álláspont jelenleg bírósági, hatósági gyakorlattal nem alátámasztható, ugyanis releváns gyakorlat – figyelemmel a drón- és az AI technológia hatályos szabályozást meghaladó technikai fejlettségére – a fent rögzített tényállások tekintetében nem áll rendelkezésünkre.¹³²

4. Közigazgatási jogi felelősség

Jelen tanulmányban a közigazgatási jogi felelősség körében alapvetően a légitörvények jogi és az adatvédelmi jogi felelősségről szólnak. A polgári, büntetőjogi és szabálysértési jogi felelősségtől eltérően a légitörvények jogi és az adatvédelmi jogi felelősség anyagi jogi normái – az egyéb szakigazgatásokhoz hasonlóan – az eljárásjogi normákkal együttesen az ágazati jogszabályokban találhatóak (Lt., Infotv.), éppen ezért a vonatkozó alaki jogi szabályokról – ha csak marginálisan is, de – szólnak.

4.1. Légitörvények jogi felelősség

Az Lt. különbséget tesz az UAS tulajdonosa és az UAS üzemeltetője¹³³ között, így elviekben két különböző szereplő lehet közigazgatási (légitörvények jogi felelősség alanya. Az Lt. 66/A.§ (2d) bekezdésében említett használatba vevő felelősségi szempontból valójában UAS üzemeltetővé válik, így nem beszélhetünk valóban új jogi szerepekről. Az Lt. emellett megemlíti még egy szereplőt, nevezetesen azt, aki a légitörvények jogi felelősség által vezetett nyilvántartásba nem vett UA-val követ el jogsértést. A légi-

¹³² Vö. <https://bsr.bm.hu/> (2023. 12. 4.)

¹³³ Az UAS üzemeltető és tulajdonos tipikusan ugyanaz a természetes vagy jogi személy, de számos olyan természetes személy, jogi személy van, aki alapvetően bérleti konstrukcióban hasznosítja az általa gyártott, tulajdonolt UAS-okat. Az ilyen esetekben a bérlő lesz az UAS üzemeltető és a bérlő UAS üzemeltetői regisztrációs számát kell a drónon feltüntetni. A tulajdonos/gyártó érdeke, hogy ez megfelelően rögzítésre kerüljön a bérleti szerződésben. Ugyanez a helyzet abban az esetben is, ha egy – nem gyártó, de tulajdonos – UAS üzemeltető egy másik UAS üzemeltetőnek adja használatba a drónt.

közlekedési hatóság hatáskörén kívül esik ez utóbbi kategóriával szemben történő bárminemű közigazgatási jogi típusú felelősségérvényesítés, hisz az Lt. szabályozási logikája alapján, csak a nyilvántartásba vételt követően jogszerű a drónozás és értelemszerűen csak a nyilvántartásba vett drónok üzemeltetője és használatba vevőjével kapcsolatban képes az egyébként üzemeltetésre és használatra vonatkozó jogszabályok betartását ellenőrizni és érvényesíteni a légiközlekedési hatóság. Mindezek értelmében az UAS üzemeltetője és/vagy az UA használatba vevője felelős az üzemeltetés, vagy használt pilóta nélküli légi jármű üzemeltetésére, használatára vonatkozó jogszabályi előírások betartásáért.¹³⁴ A közigazgatási jogi felelősségre jellemző módon objektív felelősségi formáról van szó, ugyanis az üzemeltetésre és használatra vonatkozó szabályok megszegése esetén kimentésre csak abban az esetben van lehetősége az üzemeltetőnek és a használatba vevőnek, ha a szabályszegés időpontját megelőzően, jogellenesen került ki az UA a birtokából, és mindemellett igazolja azt is, hogy a megfelelő hatóság eljárását – a jogellenességgel összefüggésben és még a bírságot kiszabó határozat kézbesítését¹³⁵ megelőzően – kezdeményezte.¹³⁶ Az üzemeltetésre és használatra vonatkozó előírások megszegése esetén főszabály szerint a légiközlekedési hatóság,¹³⁷ esetünkben pedig az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv¹³⁸ – legfeljebb 100 millió forintig és egyébként ismételt is kiszabható – légiközlekedési bírságot szabhat ki a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetőjével, vagy pedig a pilóta nélküli légi járművet használatba vevő személlyel szemben,¹³⁹ a jogsértő cselekmény elkövetésétől számított öt éven belül.¹⁴⁰ Az *ultima ratio* jellegű represszív típusú szankció mellett alkalmazható a *közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló 2017. évi CXXV. törvény* (a továbbiakban: Szankció tv.) szerinti figyelmeztetés¹⁴¹ is. Mindemellett alkalmazható még tevékenységtől eltiltás (a döntés véglegessé válásától legfeljebb három évig), valamint az engedély visszavonása vagy felfüggesztése.

134 Lt. 66/A. § (2b) bek.

135 Szerencsésebb lenne a 'kézbesítés' szófordulat helyett, az Ákr. szerinti 'közlés' kifejezést használni a jogalkalmazót segítően.

136 Lt. 66/A. § (2f)-(2g) bek.

137 Lt. 66/A. § (2) bek. a) pont.

138 Vö. Lt. 66/A. § (1) bek. j) pont (2) bek. b) pont.

139 Lt. 66/A. § (2c) bek. és (3) bek.

140 Lt. 66/A. § (1) bek.

141 Szankció tv. 2. § (3) bek. a) pont és Lt. 66/A. § (4) bek.

4.2. Adatvédelmi jogi felelősség

Az adatvédelmi jogi felelősség, mint közigazgatási jogi felelősség kérdésköre kapcsán mindenekelőtt fontos kiemelni a Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság (a továbbiakban: NAIH) állásfoglalását,¹⁴² amely bár a közterület-felügyelet által használni tervezett drónokkal kapcsolatos adatvédelmi követelményekről szól, tartalmában a pilóta nélküli légitársaság-használattal kapcsolatban olyan általános érvényű megállapításokat tesz, ami egyéb alkalmazási területeken is irányadónak tekintendő. Megjegyezzük, hogy az állásfoglalása meglehetősen szigorú. A NAIH kifejti, hogy „[...] önmagában nem a drónok használata jelent adatvédelmi problémát, hanem a drónokra szerelhető kiegészítőkkel megvalósuló atipikusnak mondható adatkezelés, megfigyelés, képrögzítés. Még a rendeltetésszerű használat is nagyon erős behatolást jelenthet a személyek magánszférájába, hiszen az eszköz képes arra, hogy válogatás nélkül gyűjtsön adatokat mindenről, ami a látókörébe kerül, amely látókör szokatlanul széles és igen gyorsan változtatható. A drón követhetetlen és kikerülhetetlen, képes arra, hogy mozgó személyeket, tárgyakat kövessen anélkül, hogy erre az érintettek felfigyelnének. Ezen technológia segítségével az adatkezelő könnyen képessé válhat rejtett megfigyelésre, hiszen a megfigyelést lehetővé tevő szállító eszköz (a drón) egészen kis méretű is lehet, nehezen vagy egyáltalán nem észlelhető és gyors, sok esetben észrevétlen helyváltoztatásra képes. Az egy-egy repülés során rögzíthető adatmennyiség és adatok fajtáinak széles skálája az eredeti céltól eltérő, így akár készletező adatgyűjtésre is alkalmassá teszi. A drón a levegőből, nagy távolságból képes személyes adatokat gyűjteni, így olyan területeken is számolnia kell az érintettnek a magánszférája elleni hatásokkal, ahol korábban nem. A személyes adatok gyűjtését az adatalany legtöbbször nem is érzékeli, de ha még tudomást is szerez róla, nem tudja, hogy az érintetti jogait kivel szemben kell, lehet gyakorolnia. Kijelenthető, hogy ezen új technológia nem megfelelő használata lehetőséget nyújt az egyének magánszférájának nagyarányú megsértésére [...]”¹⁴³ A NAIH – mint látható – alapvetően az emberi szemmel történő vizuális észleléssel analóg módon kezeli a drón gépi látását. A drón – mint *diszruptív* technológián alapuló gép – egy eszköz, nincs önálló tudata (a mesterséges intelligencia (AI) alapon működő drónnak sincs!), következésképpen a gép akképpen lát (ún. gépi látás), amiképpen programozzák. Példának okáért említendő, hogy

¹⁴² NAIH-5255-2/2022.

¹⁴³ Uo.

Franciaországban a francia adóhatóság (fr. *Direction générale des Finances publiques*)¹⁴⁴ pilóta nélküli légi járművek útján – mesterséges intelligenciával támogatott gépi észlelés által – deríti fel az adóhatóság részére be nem jelentett medencéket¹⁴⁵. Franciaországban ugyanis magasabb az építményadó összege, ha a lakóingatlan medencével is rendelkezik, következésképpen számos jogsértés volt tetten érhető. A francia alkalmazási példa arra mutat rá, hogy az adóhatóság által használt drónok – emberi beavatkozás nélkül, pusztán AI által – a kék szín észlelésével (gépi látás) képesek beazonosítani azon ingatlanokat, ahol nem került sor a medence bejelentésére.

Az adatvédelmi jogi felelősség – a GDPR-ral¹⁴⁶ történő összhang érdekében módosított Infotv. szabályai alapján – az UA-kra vonatkozóan két 'eljárás' kapcsán érhető tetten: i) – a vizsgálati eljárás,¹⁴⁷ ii) és a kérelemre vagy hivatalból (*ex proprio motu*) induló adatvédelmi hatósági eljárás.¹⁴⁸ Helytállási kötelezettség alapvetően az adatkezelőt és az adatfeldolgozót terheli a jogszerű adatkezelési és adatfeldolgozási tevékenységért. Következésképpen, ha megsértik az Infotv. és a GDPR adatkezelésre és adatfeldolgozásra vonatkozó szabályait, akkor felelősséggel tartoznak. A pilóta nélküli légi járművek esetében – az adatkezelésre gyakorolt befolyás mértékére tekintettel – főként az adatkezelői minőség merül fel, de egyes esetekben nem zárható ki az adatfeldolgozói státusz sem. A felelősség alapvetően objektív felelősségnek tekinthető.

Végezetül az adatvédelmi jogi felelősség körében szólnunk kell az adatkezelői és az adatfeldolgozói kárfelelősségről is. Amennyiben az adatkezelő, valamint – az általa megbízott vagy rendelkezése alapján eljáró – adatfeldolgozó a személyes adatok kezelésére vonatkozó előírásokat (legyen az akár hazai, akár uniós kötelező jogi aktusban foglalt) megszegi és ezzel kárt okoz másnak, köteles megtéríteni a kárt.¹⁴⁹ Az adatkezelő vagy a közös adatkezelők és az általa vagy a közös adatkezelők által megbízott vagy rendelkezése alapján eljáró adatfeldolgozó vagy adatfeldolgozók a

144 A francia közigazgatásról lásd részletesen: POLLÁK Kitti: *Franciaország közigazgatása, közigazgatási eljárásjoga*. Budapest, Ludovika Egyetemi Kiadó, 2023.

145 <https://www.theguardian.com/world/2022/aug/29/french-tax-officials-use-ai-to-spot-20000-undeclared-pools> (2025. 03. 12.)

146 Az Európai Parlament és a Tanács 2016/679/EU rendelete a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről.

147 Ld.: Infotv. 51/A.-58. §-ok.

148 Ld.: Infotv. 60-61/D. §-ok.

149 Infotv. 24. § (1) bek.

személyes adatok kezelésére vonatkozó, jogszabályban vagy az EU kötelező jogi aktusában meghatározott előírások megsértésével okozott kárért az érintettel szemben egyetemlegesen felelnek, illetve a személyiségi jog-sértés esetén járó sérelemdíjat egyetemlegesen kötelesek megfizetni az érintettnek.¹⁵⁰ Mentésülésre abban az esetben van lehetősége az adatkezelőnek az okozott kár és a sérelemdíj megfizetésének kötelezettsége alól, ha bizonyítani tudja, hogy a kárt vagy a személyiségi jog megsértésével okozott jogsérelmet olyan elháríthatatlan külső ok idézte elő, amely az adatkezelés körén kívül esett. Ehhez képest az adatfeldolgozó abban az esetben mentesül a fentiekben meghatározott kötelezettségek alól, amennyiben bizonyítja, hogy az általa végzett adatkezelési műveletek során a személyes adatok kezelésére vonatkozó jogszabályban vagy az EU kötelező jogi aktusában meghatározott, kifejezetten az adatfeldolgozókat terhelő kötelezettségek, valamint az adatkezelő jogszerű utasításainak betartásával járt el.¹⁵¹ Abban az esetben nem kell megtéríteni a kárt és sérelemdíj sem követelhető, amennyiben a kár a károsult vagy a személyiségi jog megsértésével okozott jogsérelmet a személyiségi jogi jogsérelmet szenvedő személy szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartásából származott.¹⁵² Mindezekből következik, hogy az adatkezelői kárfelelősség az Infotv. alapján objektív típusú felelősségi forma, míg az adatfeldolgozói kárfelelősség szubjektív típusú, hisz itt lényegében a kauzalitási láncolat megszakítását kéri az adatfeldolgozótól a mentesülés érdekében a jogalkotó azzal, hogy a jogszerű adatfeldolgozását kell bizonyítania, tehát azt, hogy magatartása nem volt felróható.

Összegzés

Összességében rögzíthető, hogy a jövőben a jogalkotó grémiumon kívül a polgári jogi, szabálysértési jogi, büntetőjogi és közigazgatási jogi felelősségi kérdések vonatkozásában a judikatúra szignifikáns szerepet fog betölteni a pilóta nélküli légijárművek használatával kapcsolatos felelősségi kérdések tekintetében, ugyanakkor fontos rögzíteni, hogy az esetleges jogbizonytalanság(ok) (például a honi *corpus iurisban* a lakott terület feletti légtér fogalma nem került meghatározásra) nem akadályozhatják a technika/technológia és közvetetten a honi gazdaság versenyképességének fejlődését.

150 Infotv. 24. § (5) bek.

151 Infotv. 24. § (3)-(4) bek.

152 Infotv. 24. § (6) bek.