



37. Országos Tudományos Diákköri Konferencia

Állam- és Jogtudományi Szekció

Budapest, 2025. március 24–26.

Rendező intézmény:

Károli Gáspár Református Egyetem

Állam- és Jogtudományi Kar



Állam- és Jog-
tudományi Szekció

A pilóta nélküli légi járművekkel való bűnelkövetés

Kézirat lezárásának dátuma:

2024/11/15

Nyilatkozom, hogy a dolgozat érdemi részéhez mesterséges intelligencia alkalmazásokat nem vettem igénybe.

Tartalom

1. Bevezetés.....	5
2. A pilóta nélküli légi jármű.....	5
2.1. A drónok típusai.....	6
2.2. A drónok felépítése	7
2.2.1. A drónok szerkezeti elemei	7
2.3. A drónok kategorizálása.....	8
2.3.1. Nyílt kategória	8
2.3.2. Speciális kategória	9
2.3.3. Tanúsított kategória.....	9
3. A drónok és személyek kapcsolata	11
4. A drón használat szabályozási háttere és a vonatkozó törvénysértések	12
4.1. Regisztrációs kötelezettség.....	12
4.2. Felelősségbiztosítás	13
4.3. Légtér használat.....	13
4.3.1. Eseti légtér	14
4.4. Mydronespace applikáció használata	15
4.5. További, drónnal elkövethető szabálysértések.....	15
4.6. Büntetőjog, közigazgatási jog és a szabálysértési jog kapcsolata	16
5. A drón vezetésére feljogosító engedély	18
5.1. A távpilóta képzés	18
5.2. Az engedély nélküli járművezetés	19
6. A drónnal elkövetett bűncselekmények, kiszabható büntetések és intézkedések.....	20
6.1. Közlekedési bűncselekmények.....	21
6.1.1. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény.....	21
6.1.2. Légi közlekedés veszélyeztetése	23
6.1.3. Járművezetés ittas állapotban.....	24
6.1.4. Járművezetés tiltott átengedése	24
6.1.5. Cserbenhagyás	25
6.2. A környezet és a természet elleni bűncselekmények: Környezetkárosítás	25
6.3. Az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények.....	26
6.3.1. Emberölés	27
6.3.2. Testi sértés.....	28

6.3.3. Foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés.....	29
6.3.4. Segítségnyújtás elmulasztása	30
6.4. Emberiesség elleni bűncselekmények	30
6.4.1. Népírtás és egyéb vonatkozó bűncselekmények.....	30
6.5. Az egészséget veszélyeztető bűncselekmények	32
6.5.1. Kábítószer-kereskedelem	32
6.5.2. Kábítószer birtoklása és egyéb hasonló bűncselekmények.....	33
6.6. Emberi méltóság és egyes alapvető jogok elleni bűncselekmények	34
6.7. Közbiztonság elleni bűncselekmények.....	35
6.8. Egyéb vonatkozó bűncselekmények.....	37
6.8.1. Tiltott adatszerzés	37
6.8.2. Minősített adattal való visszaélés	38
6.8.3. Rombolás	39
6.8.4. Önkényuralmi jelkép használata.....	39
6.9. A kiszabható büntetések és intézkedések.....	39
6.10. Összegzés.....	40
7. Összefoglaló.....	41

1. Bevezetés

Napjainkban egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek az úgy nevezett pilóta nélküli légi járművek hétköznapi nevükön drónok. Rohamos terjeszkedésük egyrészt az egyszerű fogyasztó által is megfizethető modelleknek, illetve ezen modellek felhasználóbarát működtetésének is köszönhető. Egyre több, szakágra specializálódott darabbal találkozhatunk.¹ Jelen vannak a mezőgazdaság területén, különböző állami szervek (például a rendfenntartás területén) is használják őket, de ma már elképzelhetetlen lenne bármilyen videós anyag készítése drón használata nélkül. Fokozott figyelmet kapnak a militarizáció körében is.² Folyamatos fejlődésük és a felhasználói kör gyors növekedése egyre több szabályozást igényel. Az egységes szabályozás hiánya és ezen technikai eszközök egyre növekvő népszerűsége megnehezíti a drón használók jogkövetési magatartását. Ez táptalaja lehet a szándékos, illetve gondatlan bűnelkövetésnek. A drónok jelenléte érezhető hatással van a szabadsággal kapcsolatos alapvető emberi jogokra.³ Vizsgálunk kell, hogy hol húzódik a határ a technika fejlődése és az alapvető emberi jogok tiszteletben tartása között,⁴ illetve mikortól kell a jogalkotónak beavatkoznia és egyes tevékenységeket korlátoznia a jogrend stabilitása érdekében.

2. A pilóta nélküli légi jármű

A „drón” kifejezést a hétköznapi szóhasználat alkalmazza a pilóta nélküli légi járműre. Pilóta nélküli légi jármű (UA)⁵ alatt minden olyan légi járművet kell érteni, amely üzemeltetéséhez nem tartózkodik fedélzetén pilóta, illetve amelyet ilyen (pilóta nélküli) üzemmódra terveztek és ami önálló (szoftver segítségével) vagy távirányítással történő üzemelésre képes.

¹Henry H. PERRITT, JR.-Eliot O. SPRAGUE *Drones* Vanderbilt journal of entertainment and technology law, 2015, Vol.17 (3), 673.o.

²ZEYNEP Balazünbül: *Drohntechnologie und moderne Kriegführung Bestandsaufnahme und Perspektiven*, Berlin Carl Grossmann Verlag, 2021 3.o.

³Lásd átfogóan: MÉRGET: *The Humanitarian Problem with Drones*. Utah Law Review. 2013, 1285-1318.o.

⁴TAKAHASHI, Timothy T.: *Drones and Privacy*. The Columbia, Science&Technology Law Review. 2012 113-114.o.

⁵A pilóta nélküli légi jármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légi jármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetéséről szóló a Bizottság 2019. március 12-i (eu) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendeletének 3. cikk 1.pont

Pilóta nélküli légi jármű-rendszer (UAS)⁶ lényegében a pilóta nélküli légi járműből és az azt távolról vezérlő berendezésből áll.

2.1. A drónok típusai

A pilóta nélküli légi járműveket első körben a szárny fajtájuk alapján lehet csoportosítani, így két fő csoportot különböztetünk meg⁷:

A merevszárnyas modellek a repülőgéphez hasonló rögzített szárnyakat használnak a felhajtóerő előállítására, legtöbb esetben hajtóművel rendelkeznek, amely a sebességük és irányításuk szabályozására szolgál. Hosszabb és gyorsabb repülésre képesek, mint rotoros társaik, illetve nagyobb a hasznos teherbírásuk.⁸ Hátrányukat jelenti, hogy több szakértelmet igényel reptetésük, különösen a le és felszállás okoz nehézséget. Találkozhatunk velük a mezőgazdaság területén (termesztés feltérképezése, permetezés), de alkalmazzák nehezen megközelíthető helyek szállítási problémáinak kiküszöbölésére, illetve az adatgyűjtés terén, tudósok és kutatók is használják ezeket a drónokat adatszerzés céljából. Megfigyelési és felügyeleti feladatok ellátásában, például határőrizeti, tűzoltási és katasztrófavédelmi munkák terén is bevetethetők a merevszárnyas drónok.⁹

A forgószárnyú modellek között vannak az egyrotoros gépek, amik leginkább a hagyományos helikopterekhez hasonlítanak, míg a multikopterek a legszélesebb körben használt drónok kompakt, kis méretük, illetve könnyebb kezelhetőségük miatt. Multikoptereket rotor számuk alapján lehet rangsorolni, ez alapján 3, 4, 5, 6 vagy annál több rotoros forgószárnyú modellek léteznek. Leginkább felvételek készítésére alkalmazzák őket, mind a profi, mind a hobbiszintű felhasználók. Alkalmasak az egyhelyben lebegésre és a függőleges felszállásra, ami szintén nagy fokú rugalmasságot biztosít. A merevszárnyas gépekkel ellentétben itt a repülési technikát sok forgó alkatrész biztosítja, ami többletenergia-igénnyel jár, így kevesebb ideig tudnak a levegőben maradni.¹⁰ Ezzel szemben az egy rotoros drónok nevükből adódóan egy rotorral és

⁶A pilóta nélküli légi jármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légi jármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetéséről szóló a Bizottság 2019. március 12-i (eu) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendeletének 3. cikk 3.pont

⁷Lásd átfogóan: *Different Types of Drones and Uses*, JOUAV Unmanned Aircraft System Blog 2024. július 23 (letöltés dátuma: 2024.08.02) <https://www.jouav.com/blog/drone-types.html>

⁸Lásd átfogóan: *Best Long Range Fixed Wing Drone: What is a Fixed Wing Drone*, JOUAV Unmanned Aircraft System Blog (letöltés dátuma: 2024.10.20.) <https://www.jouav.com/fixed-wing-drone>

⁹Lásd átfogóan: *Merevszárnyú drónok: a légi technológia jövője*, Drone Conference 2023. augusztus 15 (letöltés dátuma: 2024.10.20.) <https://n9.cl/qnaq8>

¹⁰Lásd átfogóan: Dhwanil SHUKLA-Narayanan KOMERATH: Multicopter Drone Aerodynamic Interaction Investigation *MDPI* 2018. december 3 (letöltés dátuma: 2024.10.21.) <https://www.mdpi.com/2504-446X/2/4/43>

egy farokkal rendelkeznek, mely a teljesítményért és a stabilitásért fel. Alkalmasabbak a hasznos teher szállítására és akkumulátorok helyett általában gázmotorokkal működnek, így hosszabb repülési időt biztosítanak.¹¹

2.2. A drónok felépítése

Jogi szempontból is releváns tényező, hogy egy adott gép milyen paraméterekkel rendelkezik. Ezt jól alátámasztja az a tény, hogy a kötelező felelősségbiztosítás, illetőleg annak mértéke a drón MTOM (maximális felszállási tömeg) nagyságához igazodik.^{12 13}

2.2.1. A drónok szerkezeti elemei

A drón váza egy tartószerkezet, mely a további elemek rögzítésére szolgál. Szilárd, általában szénszálas anyagból vagy műanyagból készül.

A drónok motorját legtöbbször szénkefe mentes villanymotor alkotja, amelyre propellerek vannak felerősítve. A motorvezérlő (ESC) az akkumulátorhoz, illetve a repülésvezérlőhöz (FC) van csatlakoztatva, utóbitól jeleket kap és ennek megfelelően változtatja meg az egyes motorok teljesítményét.

A repülésvezérlő (FC) a drón agya: egy számítógép, amely befogadja majd feldolgozza a GPS-modul és a különböző érzékelők adatait és megfelelő információvá transzformálja őket, amit továbbít az ESC-nek.

A GPS modul a globális helymeghatározó műholdak segítségével tud tájékozódni a Földön. Szintén a tájékozódás körében van nagy szerepe az iránytű használatának. Az IMU egy úgynevezett inerciális mérőegység, egy dőlés érzékelő, ami az optimális repüléshez járul hozzá.

A drón energiaforrása az akkumulátor.

A rádió vagy antenna teszi lehetővé a kommunikációt a földi, illetve a légi egység között.

A távpilóta a távirányítón vagy a földi irányító állomáson keresztül adja le a repülési parancsokat a gépnek. A földi irányító állomás egy célszoftver futtatására alkalmas

¹¹Lásd átfogóan: *Drone Types: Multi-rotor vs Fixed-wing vs Single rotor vs Hybrid vtol* AUAV Blog (letöltés dátuma: 2024.07.30.) <https://www.auav.com.au/articles/drone-types/#3>

¹²Drón Pilóták Országos Egyesülete (későbbiekben: DOE) (letöltés dátuma: 2024.07.25.) <https://doe.hu/az-mtom-es-jelentosege/>

¹³MTOM: a gyártó vagy a gépet összeszerelő által meghatározott maximális tömeg, amely mellett a drón még biztonságosan üzemeltethető, ebbe beletartozik a hasznos teher mértéke és az üzemanyag súlya is.

számítógép.¹⁴ Hobbi-eszközök esetében a távirányítót helyettesítheti egy mobiltelefon vagy egy táblagép is.

2.3. A drónok kategorizálása

A drónok kategorizálására azért van nagy szükség, mert csoportonként különböző szabályok vonatkoznak a távpilótákra. Létezik olyan gép, amely nem esik semmilyen minősítés alá, ennek oka az, hogy 2021 előtt kerültek forgalomba és akkor még eltérő volt a jogi szabályozás. Ezen kívül C1, C2, C3 és C4 kategóriát kell elhatárolni egymástól. A növekvő számozás a gépek súlyával és az elvégzendő művelet kockázati fokával mutat arányosságot.

A jelenlegi szabályozás három fő csoportot különít el a műveleti kategóriák terén.

2.3.1. Nyílt kategória

A legtöbb felhasználó ebbe a kategóriába tartozik. További 3 alkategóriára bontható.

A1: jogosítvány és biztosítás nélkül is lehet használni, amennyiben a drón a C0 kategóriába tartozik, C1 jelölésű gépek esetében már szükséges a megfelelő vezetésre feljogosító igazolással rendelkeznie a távpilótának. Drónra és pilótára egyaránt vonatkozik a regisztrációs kötelezettség. Lakott területen belül szükséges az eseti légtér megléte és a Mydronespace alkalmazás használata, míg lakott területen kívül elégséges csak az applikáció használata. Személyi sérülés kockázata nagyon csekély ebben a kategóriában. C0 osztályú gép nem repülhet át embertömeg felett, de külső személy feletti átrepülése megengedett és legfeljebb 50 méterre távolodhat el a távpilótától.

A2: Ehhez a kategóriához szükséges a megfelelő vezetésre feljogosító engedéllyel, illetve biztosítással is rendelkezni, valamint regisztrációs kötelezettség is áll fenn. C2 osztályú gépek működtetése engedélyezett, amennyiben az MTOM nem haladja meg a 4 kg-t. A megfelelő elméleti vizsga mellett a reptetéshez szükséges egy úgynevezett, földi kockázatok technikai és operatív jellegű csökkentésére kiterjedő elméleti vizsga megléte is ahhoz, hogy A2 kategóriában műveleteket végezhesse a távpilóták.

A3: C2, C3 valamint C4 osztályú gépek reptetése engedélyezett. Csak olyan helyen lehet műveletet végrehajtani, ahol annak teljes időtartama alatt nem állfent mások veszélyeztetésének reális esélye és legalább 150 méteres vízszintes távolságot tart lakott, kereskedelmi, ipari vagy

¹⁴Lásd átfogóan: *Anatomy of A Drone- What's inside a DJI Phantom Drone Dronefly* (letöltés dátuma: 2024.09.10.) <https://n9.cl/tubg0>

szabadidős területektől. Regisztrációs kötelezettség és biztosítási kötelezettség jelen kategóriában is terheli az üzemtartót és a reptetéshez szükséges egy online tanfolyam elvégzése, melyet online elméleti vizsga követ.

A nyíl kategória különleges alfaja az úgynevezett „legacy”, ami azokat a gépeket foglalja magába, amik 2014. 01. 01. előtt léptek az EU belső piacára.

Összeségében elmondható, hogy a nyílt kategóriába tartozó gépek nem repülhetnek embertömeg fölé (olyan csoportosulás, ahol mozgásukban korlátozva vannak az emberek a sűrű elhelyezkedésük miatt),¹⁵ valamint kerülniük kell a No Drone Zone légtereket, ahol tilos a drónozás.

2.3.2. Speciális kategória

Amennyiben a drón MTOM-ja meghaladja a 25 kg-ot, vagy olyan művelet elvégzése a feladat, ahol szabad szemmel nem látható a drón a teljes műveleti idő alatt (autópálya figyelés vagy vezetékhálózat karbantartása) ilyen esetekben bejelentési kötelezettség terheli a felhasználót, illetve külön engedély is szükséges. Ezeknél a műveleteknél az üzemtartónak kockázatelemzést kell végeznie. Kivételt jelent a kockázatelemzési kötelezettség alól, ha az üzemtartó rendelkezik úgynevezett LUC¹⁶-val, amit csak jogi személy igényelhet, általában akkor, ha rendszeres gazdasági tevékenységet végez pilóta nélküli légi járművel.

2.3.3. Tanúsított kategória

A drónnal végzett veszélyes anyag, illetve személyszállítási műveletek tartoznak ide. Amennyiben a végzendő művelet alatt a gép embertömeg felett repül el, akkor szintén e kategória szabályai az irányadók.¹⁷

¹⁵2019/945 határozat: A Bizottság (EU) felhatalmazáson alapuló rendelete a pilóta nélküli légi jármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légi jármű-rendszerek harmadik országbeli üzemtartóiról 2019.03.12 3. cikk 37. pont

¹⁶Light UAS operator Certificate

¹⁷Lásd átfogóan: *Drón Törvény-Érthetően Szakértőktől* Légtér. hu Blog (letöltés dátuma: 2024. 08.20.) <https://legter.hu/blog/dron-torveny-erthetoen-szakertoktol/>

UAS		műveletek		drónpilóta		
osztályba sorolás	MTOM	alkategória	műveleti korlátok	drónpilóta regisztráció	drónpilóta kompetencia követelmény	drónpilóta minimális életkora
saját építésű	≤ 250 g	A1 (lehet repülni A3 kategóriában is)	átrepülhet nem érintett emberek felett – lehetőség szerint kerülni kell – nem repülhet emberek gyülekezete (embertömeg) felett	nincs regisztrációs kötelezettség kivéve, ha a drón rendelkezik kamerával és nem játékkategória	nem szükséges	nincs minimum életkor
C0					felhasználói kézikönyv ismerete	16 éves életkor – kivéve játék kategória
gyári drónok C-s minősítés nélkül (régí drónok)			nem repülhet nem bevont emberek felett – ha mégis – csökkenteni kell - nem repülhet emberek gyülekezete (embertömeg) felett	regisztráció kötelező (üzembentartó és drón is)	felhasználói kézikönyv ismerete online tréning online elméleti vizsga	16 éves életkor
C1	≤ 900 g					16 éves életkor
C2	≤ 4 kg	A2 (lehet repülni A3 kategóriában is)	nem repülhet nem bevont emberek felett az emberektől mért vízszintes távolsága legalább 30 m / csökkenthető 5 m-re, ha lassú üzemmód aktiválható	regisztráció kötelező (üzembentartó és drón is)	felhasználói kézikönyv ismerete; online tréning; online elméleti vizsga; önképzés lefolytatása és deklarálása; írásbeli vizsga nemzeti légügyi hatóságnál	16 éves életkor
C3	≤ 25 kg	A3	repülj távol az emberektől – repülj városi területen kívül (150 m távolság)	regisztráció kötelező (üzembentartó és drón is)	felhasználói kézikönyv ismerete; online tréning; online elméleti vizsga;	16 éves életkor
C4						
saját építésű						
gyári drónok C-s minősítés nélkül (régí drónok)						

Drónozás követelményei – az EASA¹⁸ útmutató szerint¹⁹

¹⁸Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (European Union Aviation Safety Agency)

¹⁹Doe:<https://doe.hu/dronozas-kovetelmenyei-az-easa-utmutato-szerint/> (letöltés dátuma: 2024.09.01.)

3. A drónok és személyek kapcsolata

A jogi kérdések tisztázása érdekében fontosnak tartom az alábbi definíciók ismertetését. Nem mindegy ugyanis, hogy jogszabálysértés esetén kit terhel a felelősség és azt milyen eljárásban, melyik szerv bírálja el.

Távoli pilóta²⁰ csak természetes személy lehet. Ő irányítja a földi irányító egység által a drónt. Az ő kezében van tehát a távirányító vagy amennyiben nem távirányítású géppel hajtják végre az adott műveletet, akkor a távoli pilóta kötelessége a drón pályáját nyomon követni és amennyiben szükséges, beavatkozni.

Pilóta nélküli légijármű-rendszer üzemeltetője (UAS-üzemeltető)²¹ természetes, illetve jogi személy is lehet. Lényegében az üzemeltetői feladatokat ellátó személy az, akit az esetek többségében felelősség terhel a drónnal elkövetett jogkövetési magatartások megszegésekor. Az üzemeltető kiléte a regisztrációs kötelezettség és a kötelező felelősségbiztosítás körében is magas fokú relevanciával bír.

Segítő személy²² az, aki az UAS művelet helyszínén tartózkodik és a távoli pilóta segítségére van.

Légijármű parancsnokát a feladatra a szakszemélyzet közül, az előírt szolgálati engedéllyel rendelkező tagok köréből a gép üzemeltetője jelöli ki. Továbbá az Lt. 54. § (3) bekezdése értekezik arról, hogy a pilóta nélküli légijármű parancsnoka a pilóta nélküli légijármű kezelője is egyben.²³ Tehát a drónok esetében a parancsnok és a távoli pilóta személye ugyanaz.

A szerteágazó jogszabályi háttér megnehezíti a jogértelmezést az üzemeltetési feladatok ellátása tekintetében. A pilóta nélküli állami légijárművek repüléséről szóló 38/2021. (II.2) Korm. rendelet értelmező rendelkezése szerint, az üzemben tartás olyan tevékenységek összességét jelenti, melyekről az üzemeltető gondoskodik a megfelelő távpilótáról és az eszközök üzemképes állapotáról.²⁴ Az üzemeltetés az üzemben tartással járó feladatok mellett

²⁰A pilóta nélküli légijármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légijármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetőiről szóló a Bizottság 2019. március 12-i (eu) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendeletének 3. cikk 27. pont

²¹2019/945 határozat: A Bizottság (EU) felhatalmazáson alapuló rendelete a pilóta nélküli légijármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légijármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetőiről 2019.03.12 3. cikk 4. pont

²²A Légitörvényről szóló 1995. évi XCVII. törvény (továbbiakban Lt.) 71. § 51. pont

²³Lt. 54-60/A. §

²⁴A pilóta nélküli állami légijárművek repüléséről szóló 38/2021. (II.2) Korm. rendelet 1. § 18. pont

az adott drón művelet megfelelő elvégzésének biztosítását jelenti.²⁵ Ez a rendelet specifikusan az állami pilóta nélküli légijárművekre vonatkozik, azonban más jogszabály hiányában ez a rendelet adja jogértelmezésem alapját.

Mivel a meghatározásokból nem lehet egyértelműen megállapítani, hogy kit mikor terhel a felelősség, ezért kiindulásképp az Lt. 66/A. § (2b) bekezdése szolgál, mely kimondja, hogy az üzemeltető felelős az általa üzemben tartott drón üzemben tartására és használatára vonatkozó szabályok betartásáért. Az üzemeltetőnek lehetősége van átadni más megfelelő személynek a drón irányítását, azonban erről közokiratban vagy teljes bizonyító erejű magánokiratban kell rendelkeznie a feleknek. Arról, hogy mit kell tartalmaznia a megállapodásnak, ugyanezen szakasz²⁶ (2e) bekezdése rendelkezik. Tehát ebben az esetben a gépet ténylegesen irányító, alaki feltételeknek megfelelő megállapodásban szereplő személy felelős az általa elkövetett jogsértésekért. Ha egy gépnek nincs üzemeltetője, úgy az éppen azt irányító személy vonható felelősségre. Amennyiben a pilóta nélküli légijármű jogellenesen kerül ki az üzemeltető vagy az azt használatba vevő birtokából, úgy mentesülnek a szankció alól.

4. A drón használat szabályozási háttere és a vonatkozó törvénysértések

A drón reptetésének egyes mozzanatait különálló jogágak –büntetőjog, közigazgatási jog és szabálysértési jog– szabályozzák. Jogsértő magatartás következtében kétségek merülhetnek fel, hogy annak vizsgálatát mely jogág eljárásában kell lefolytatni.

4.1. Regisztrációs kötelezettség

Az eszköz tulajdonba vétele után –a játék kategória²⁷ kivételével– regisztrációs kötelezettséget vállal a gép üzemeltetője.

Minden más kategóriába tartozó eszközök esetén külön regisztrálni kell az üzemeltetőt, illetőleg az UAS-t. Ezt az illetékes hatóságnál, a Légügyi Felügyeleti Hatósági Főosztályán lehet megtenni.²⁸

²⁵A pilóta nélküli állami légijárművek repüléséről szóló 38/2021. (II.2) Korm. rendelet 1. § 20. pont

²⁶Lt. 66/A. §

²⁷Játék kategóriába azok a drónok tartoznak, amelyek megfelelnek a magyar, illetve az európai előírásoknak, valamint MTOM nem haladja meg a 120 g-ot, nem rendelkezik adatrögzítővel és nem képes 100 méternél távolabb repülni a távpilótától. [Lt. 71. § (50) bekezdés]

²⁸Drón Törvény-Érthetően Szakértőktől Légtér. hu Blog (letöltés dátuma:2024.08.20.)

<https://legter.hu/blog/dron-torveny-erthetoen-szakertoktol/>

Amennyiben a jármű, illetve üzemeltetője kötelező regisztrációját elmulasztották, a szabályszegést közlekedési igazgatási eljárásban vizsgálандó.

4.2. Felelősségbiztosítás

A regisztrációhoz szükséges, hogy az üzemeltető rendelkezzen felelősségbiztosítással. Erre többek között az esetlegesen okozott károk, illetve egyes jogszabálysértő magatartások miatt kiszabott pénzbírság fedezése miatt van szükség. A felelősségbiztosítás hiányának szankcionálását a közúti járművek esetében a kötelező gép-jármű felelősségbiztosításáról szóló 2009. évi LXII. törvényben részletezi a jogalkotó. A légi közlekedési kötelező felelősségbiztosításról szóló 39/2001. (III. 5.) Korm. rendeletben, részlet szabályok és összeghatárok olvashatóak. Ebből a rendeletről nem tudható meg, hogy a kötelező felelősségbiztosítás elmulasztása esetén ki ez eljáró szerv, vagy milyen szankció szabható ki. Következésképpen arra az álláspontra jutottam, hogy ezen szabályozás az Lt. hatálya alá esik. Egyértelműen nem számít szabálysértésnek, így a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény²⁹ mentén nem lehet szankcionálni, nem is rendeli büntetni a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény³⁰ sem, így azon büntetések, illetve intézkedések sem alkalmazhatóak. Az Lt. 66/A. § (1) bekezdés i) pontja alapján, mivel ez a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetési feladatának körébe esik, ezért légi közlekedési szabályszegésnek minősül. Az Lt. 66/A. § (2c) bekezdése vonatkozik az eljárás részletszabályaira, illetve rendelkezik arról, hogy ezen mulasztást légi közlekedési bírsággal kell büntetni.

4.3. Légtér használat

A légtérhasználat szabályait tagállami hatáskörbe utalja a pilóta nélküli légi járművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról szóló 2019/947/EU végrehajtási rendelet 15. cikke. Mindenki, aki Magyarország területén belül repül vagy pilóta nélküli légi járművet reptet, légtérfelhasználóvá válik.³¹ Magyarország államhatára által körbezárt terület feletti, légi közlekedési célra kijelölt légtér meghatározott kiterjedésű légiforgalmi légtérre, időszakosan korlátozott, korlátozott, veszélyes és tiltott légterekre oszlik. A pilóta nélküli légi járművek vonatkozásában minden kategória egyedi szabályozást tartalmaz.

²⁹Továbbiakban: Szabs.tv.

³⁰Továbbiakban: Btk.

³¹Lásd átfogóan: *A Magyar Légtér Szerkezete* Légtér.hu Tudástár 1-9.o (letöltés dátuma: 2024.08.20.)
<https://oktatas.legter.hu/products/course/legter-tudastar>

Így a hazai légtér szabályozás ismerete és a repülés megkezdése előtti aktuális légtéri viszonyokról való tájékozódás elengedhetetlen az UAS felhasználók körében.

Kiemelendő, hogy egyes légtér fajták használata külön engedélyek meglétéhez kötött, ilyen többek között a környezetvédelmi szempontból korlátozott légterek használatához szükséges hatósági engedély. Ennek hiányában az adott pilóta nélküli légi járművel végrehajtott művelet jogsértővé válik.

Az a személy, aki a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetésére, használatára vonatkozó jogszabályi előírásokat nem tartja meg, jogosulatlan légtér felhasználónak³² minősül.

Az üzemeltetésre vonatkozó szabályozás tekintetében az Lt. 66/A. § (1) bekezdés i) pontja kimondja, hogy amennyiben Szabs.tv. nem szabályozza az adott magatartást, akkor az Lt. szolgál a jogi szabályozás háttéréül. Ebben az esetben jogértelmezési kérdés az, hogy melyik jogág a megfelelő, hiszen a Szabs.tv. 229. § (1) bekezdés alapján csak lakott terület feletti jogosulatlan légtér használatot szankcionálja a szabálysértési jog. Ebből az következik, hogy egyéb jogosulatlan használat esetén a közigazgatás jogi szabályok lesznek az irányadók.

4.3.1. Eseti légtér

Eseti légtérrel pilóta nélküli légi járművel végrehajtott lakott terület feletti repüléshez minden esetben kötelező igényelni a Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztályánál. Továbbá, ha a tevékenység a légiközlekedés biztonságára veszélyt jelent, ha a repülés nem hajtható végre az adott légiforgalmi légtérre meghatározott szabályok szerint, légibemutatók és rendezvények esetén, valamint pilóta nélküli állami légi járművel végrehajtott repülésekhez egyaránt szükséges az eseti légtér igénylése.³³

Eseti légtér hiányában lakott terület felett történő reptetést esetében egyértelműen szabálysértés³⁴ valósul meg. Minden más esetben, amikor nem lakott terület feletti eseti légtér meglétéhez kötött helyen történik a pilóta nélküli légi járművel végrehajtott művelet és az UAS üzemeltetője nem rendelkezik eseti légtérrel, a tevékenység közigazgatási szabályszegést eredményez.

³²A magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I.16.) Kormányrendelet 9/A. § (1) bekezdése

³³Lásd átfogóan: *A magyar Légtér Szerkezete* Légtér.hu Tudástár 1-9.o. (letöltés dátuma: 2024.08.20.)

³⁴Szabs.tv. 229. §

4.4. Mydronespace applikáció használata

2021. január 1-jétől, ha az UAS művelet lakott területen kívül, nem eseti légtérben van végrehajtva, akkor kizárólag a mydronespace app segítségével lehet repülni, valamint az eseti légtérben való műveletvégzést is jelölni kell az applikációban. Az alkalmazás segítségével valós időben értesülhet a felhasználó a magyar légtér aktuális állapotáról, a drónok számára tiltott vagy korlátozás alatt lévő területekről.³⁵

Amennyiben a műveletvégrehajtó elmulasztja az applikáció használatát, közigazgatási szabályszegést követ el.

4.5. További, drónnal elkövethető szabálysértések

A Szabs.tv. tartalmaz két kifejezetten „drón specifikus” tényállást. A jogalkotó fontosnak tartotta kiemelni e két konkrét esetben, hogy a drónok jellegéből fakadóan fokozott figyelemmel kell lenni a védett jogi tárgy felé. Mindez nem azt jelenti, hogy csak ezen szakaszok elkövetési eszközéül szolgálhat pilóta nélküli légijármű.

Magánlaksértés szabálysértési tényállásának első bekezdésének³⁶ elkövetési eszköze nem lehet pilóta nélküli légijármű mint, ahogyan a Btk. által szabályozott magánlaksértésnek³⁷ sem.

A jogalkotó ugyanakkor nem hagyhatta figyelmen kívül azon tény, hogy a drónok tökéletesen alkalmasak más ember magánéletének a megsértésére³⁸. Ebből adódóan külön bekezdésben³⁹ kapott helyet más lakásáról, egyéb helyiségről, vagy ezekhez tartozó bekerített helyről a pilóta nélküli légijárművel való jogosulatlan hang- vagy képfelvétel készítése. Fontos hangsúlyozni, hogy a szabálysértési jog csak a jogosulatlan hang- vagy képfelvétel készítését tiltja. Ez elhatárolási pontként szolgál a Btk. által büntetni rendelt tiltott adatszerzés⁴⁰ bűncselekménye és ezen szabálysértési norma között.

Szabálysértési magánlaksértés elkövetésének esetében intézkedésként az adathordozók elkobzására is feljogosítja a jogalkotó a jogalkalmazót. Ha tehát a drón a telefonnal áll adatátviteli kapcsolatban, akkor adott esetben a telefont is lefoglalhatja az eljáró szerv.

³⁵Mydronespace Applikáció Mydronespace Hungarocontrol (letöltés dátuma: 2024.08.25.)

<https://mydronespace.hu/applikacio>

³⁶Szabs.tv. 166. § (1) bekezdése

³⁷Btk. 221. §

³⁸Wendie L. KELLINGTON: *Drones*, The Urban Lawyer, 2017 669.o. (*American Bar Association*)

<https://www.jstor.org/stable/27172679?seq=1>

³⁹Szabs.tv. 166. § (1a) bekezdése

⁴⁰Btk. 422. §, 422/A. §

A pilóta nélküli légitársaság jogosulatlan használatának tényállása⁴¹ igen tágra értelmezhető, mely újabb jogkövetési nehézségeket von maga után. Jogosulatlan használatnak értékelhető többek között az engedély nélküli vezetés, azonban ezt a konkrét magatartást az engedély nélküli vezetés tényállása⁴² szabályozza, így a *lex specialis derogat legi generali* elve alapján ezen magatartások, tehát a jogosulatlan járművezetéssel kapcsolatos szabálysértési jog jogsértő magatartásai nem tartozhatnak ide (jogosulatlan használat a Szabs.tv. 229. §), illetőleg csak lakott terület feletti jogosulatlan reptetéshez kapcsolódó magatartások meríthetik ki ezt a jogi normát.

4.6. Büntetőjog, közigazgatási jog és a szabálysértési jog kapcsolata

A *ne bis in idem* elvnek jelentősége van légitársaságokkal való normaszegések vizsgálata szempontjából. Eltérő értekezések születtek arról, hogy ezen büntetőjogi alapelv csak magán a büntetőjogon belül bír kötelező erővel, vagy kiterjeszthető egyéb jogágakra is mint például a közigazgatási jog vagy a szabálysértési jog.⁴³ Az Alkotmánybíróság jelenlegi állása alapján nem kizárható ezen elv más jogágakra való kiterjesztése a szükséges feltételek megléte mellett.⁴⁴ A jogágak között szerteágazó drónokra vonatkozó szabályozás, illetőleg ezen elv körüli tisztázatlan kérdések jelentős problémákat vetnek fel a jogérvényesítés körében.

Vizsgálendő kérdés, hogy ugyanazon cselekményért a büntetőeljárás mellett vagy azt követően jogszerű-e egy másik jogterület szabályai szerint eljárást folytatni.

Az nem vitatott, hogy büntetőjogon belül nincs helye ugyanazon magatartásért több eljárásban vizsgálni az elkövető felelősségét. Egyértelmű az is, hogy elmarasztalni sem lehet valakit ugyanazért a tettért többször. Azonban a vizsgált téma szempontjából ki kell lépni az általános büntetőjogi keretek közül és körbejárni a közigazgatási jog és a szabálysértési jog körüli kérdéseket a *ne bis in idem* elv vonatkozásában.

A büntetőjog a jogi felelősségi és védelmi formák rendszerében ultima ratioként jelenik meg, amikor az adott jogterületen belüli eszközök alkalmasságuk vagy hatásuk tekintetében nem elégségesek a jogviszonyok rendezésére.⁴⁵ A büntetőjog magában foglalja a büntetéssel tehát a

⁴¹Szabs.tv. 229. §

⁴²Szabs.tv. 176. §

⁴³PECSI Brigitta Andrea: *Ne Bis In Idem Elv Érvényesülése a Büntetőjog és a Közigazgatási Jog Határán* diplomamunka Budapest, 2020 2.o.

⁴⁴KARSAI Krisztina: „*Ne bis in idem*” JAKAB András – KÖNCZÖL Miklós – MENYHÁRD Attila – SÜLYÖK Gábor (szerk.): *Internetes Jogtudományi Enciklopédia* (Büntetőjog rovat, rovatszerkesztő: SZOMORA Zsolt) 2013 (letöltés dátuma: 2024.11.02.) <https://ijoten.hu/szocikk/ne-bis-in-idem>

⁴⁵PECSI i.m.17.o.

szankcióval való fenyegetettséggel megvalósuló prevenciót. A jogágon belül felelősségre vonásnak főszabálya szerint megállapítható, hogy csak a személyes elkövetés esetében kerülhet megállapításra. Tehát általános jelleggel kimondható, hogy csak a saját magatartásáért felelős az ember.⁴⁶

Nagy Marianna⁴⁷ megfogalmazásában a közigazgatási büntetőjog azon normák összessége, melyek közigazgatási szervek hatáskörébe tartozó büntető szankciók alkalmazásának feltételeit hordozzák magukban. Ezen körbe tartoznak a közigazgatási anyagi jogi bírságok és minden egyéb közigazgatási szankció is. A közigazgatási szankciók elsődleges célja a társadalom visszatartása a jogsértések elkövetésétől, illetve a már megsértett rend helyreállítása. A múltban elkövetett jogellenes cselekmény miatt, az ismételt elkövetés megelőzésének célzatával jött létre a bírság, mint közigazgatási szankciófajta, mely a büntető kényszer kategóriájába tartozik.⁴⁸

A szabálysértési jog vegyesjogi jogág, mely valójában a közigazgatási büntetőjogból alakult ki. A szabálysértéssel párhuzamban alakultak ki a közigazgatási anyagi jogi szankciók.⁴⁹ A szabálysértési jogi szankció célja nem lehet azonos a büntetőjogi büntetések céljával, mivel a bűncselekményként büntetni rendeléshez nem rendelkeznek megfelelő fokú kockázattal és társadalomra veszélyességgel. Ebből következően a szabálysértési jogi norma szankciója nem lehet egy az egyben megtorló jellegű, hanem törekednie kell speciális prevención keresztül megvalósuló generális prevenció hatás elérésére.⁵⁰

Összességében megállapítható, hogy abban az esetben, ha ugyanazon magatartásért párhuzamosan elmarasztaló, valamint ebből következő büntető jellegű szankció kiszabására kerül sor az ütközik az alkotmányos szintre emelt büntetőjogi alapelvvel. Tehát nem szabható ki párhuzamosan közigazgatási bírság, szabálysértési pénzbírság, illetve pénzbüntetés. Ezt a Szabs.tv. 2. § (4) bekezdése is kimondja.⁵¹

⁴⁶LÖRINCZ Lajos(szerk.) *Közigazgatási jog*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó, Budapest 2007 129-130.o.

⁴⁷Lásd átfogóan: NAGY Marianna *A közigazgatás szankciórendszere* 2019.02.11. JAKAB András–KÖNCZÖL Miklós –MENYHÁRD Attila–SULYOK Gábor (szerk.): *Internetes Jogtudományi Enciklopédia* (Közigazgatási jog rovat, rovatszerkesztő: BALÁZS István) (letöltés dátuma: 2024.11.05.) <https://n9.cl/gdxv4t>

⁴⁸PECSI i.m. 18-19.o.

⁴⁹PECSI i.m. 20.o.

⁵⁰KIRÁLY Eszter–ERDEI Árpád *Szabálysértési jog* Budapest, Novissimo Kiado, 2013 51-54.o.

⁵¹PECSI i.m. 38-39.o.

5. A drón vezetésére feljogosító engedély

Pilóta nélküli légitárművek reptetéséhez kategóriától függő „vezetői engedély” szükséges.⁵² Az idézőjel nem véletlen, hiszen sem jogszabály, sem bírői döntés, nem taglalja azon esetet, hogy ennek hiányában megvalósulhat-e tármű engedély nélküli vezetésének szabálysértése⁵³ vagy tárművezetés az eltiltás hatálya alatti bűncselekménye⁵⁴. A kettő között az a lényeges különbség, hogy az előbbi esetben soha nem is rendelkezett az elkövető érvényes –köznapi szóhasználatnál élve– jogosítvánnyal, míg utóbbi esetben valamely korábban elkövetett szabálysértés, vétség vagy büntetés miatt a hatóságok időszakos vagy állandó jelleggel bevonták az elkövető vezetői engedélyét.⁵⁵ ⁵⁶ Az tehát, hogy a kompetencia bizonyítvány bír-e a vezetői engedély tulajdonságaival, értelmezés kérdése.

A második fejezetben már bővebb kifejtésre kerültek a pilóta nélküli légitárművel kapcsolatos fogalmak, jelen részben csak az utalás szintjén kerülnek megemlíítésre.

5.1. A távpilóta képzés

A nyílt kategória három alkategóriára bontható: A1, A2 és A3. Ez a vezetéshez szükséges különféle engedélyek szempontjából bír relevanciával:⁵⁷ különböző kompetencia tanúsítványokra van szükségük a távpilótáknak.⁵⁸

Jelenleg Magyarországon a regisztráció és vizsgáztatás szempontjából illetékes hatóságok, a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont (továbbiakban: KAV) és a Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet (továbbiakban: KTI).

Minden kategória engedélyt máshogy nevez meg a jogszabály: tanfolyamot, illetve vizsgát teljesítő igazolás, kompetencia tanúsítvány, légitármű irányító igazolvány. Az elsajátítandó tudás mennyisége és a vizsga nehézsége arányosan növekszik a műveleti kategóriához társuló kockázati ráta növekedésével és a felelősség fokával.⁵⁹ A vizsgálandó kérdés, hogy mitől

⁵²Doe.:<https://doe.hu/c-minosites-vagy-remote-id/> (letöltés dátuma: 2024.09.12.)

⁵³Szabs.tv. 176. §

⁵⁴Btk. 239/B. §

⁵⁵CSERÉP Attila: *Nagykommentár a szabálysértési törvényekhez* Wolters Kluwer Hungary Kft., Budapest, 2018 559.o.

⁵⁶GÁL István László: *Magyar Büntetőjog Különös Része*, Osiris Kiadó, Budapest, 2023 187.o.

⁵⁷Mydronespace Hungarokontroll: *Amennyiben a művelet a nyílt kategóriába tartozik, mi alapján tudom meghatározni, hogy melyik alkategóriába esik?* (letöltés dátuma: 2024.09.12.) <https://n9.cl/f9bn11>

⁵⁸A távoli pilóták képzését és vizsgáztatását végző szervezetek kijelöléséről, a távoli pilóták képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól, valamint a vizsgán való részvétel díjáról szóló 6/2021. (II. 5.) ITM rendelet foglalja magába a részletszabályokat.

⁵⁹Drón vizsgáztatás–Közlekedési És Alkalmassági Vizsgaközpont <https://vizsgakozpont.hu/dron-vizsgaztatas> (letöltés dátuma: 2024.09.12.)

különböznek ezek a „jogosítványok” egymástól? Valamint az, hogy megállapítható-e valamelyik hiányában az engedély nélküli járművezetés?

5.2. Az engedély nélküli járművezetés

Az engedély nélküli járművezetés szabálysértést⁶⁰ hatósági engedély hiányában lehet megvalósítani. Vizsgálni kell, hogy a KAV hatóságnak minősül-e.⁶¹

Az Alaptörvény 15. cikke és a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 12. §, valamint az a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont kijelöléséről és feladatainak meghatározásáról szóló 284/2018. (XII. 21.) Korm. rendelet alapján a KAV kormányrendelet által közigazgatási hatósági jogkör gyakorlására feljogosított egyéb szervezet, köztestület. Tehát közigazgatási szempontból hatóságnak minősül. Ebből levonható az a következtetés, hogy a különböző vizsgákat igazoló, drón reptetéshez szükséges engedélyek vezetői engedélynek minősülnek, ezáltal elkövethető az engedély nélküli járművezetés szabálysértése. Annak a ténye, hogy a kiállított igazolást mindig magunknál kell hordani reptetés közben, szintén alátámasztja a fent megfogalmazottakat. Fontos különbség azonban, hogy nem kapunk hivatalból plastik kártyát, elégséges az e-mailt bemutatni egy esetleges igazolás során. A lényeg, hogy a QR- kód olvasható legyen valamilyen formában.⁶²

A fenti megállapítást követően érdemes megvizsgálni a szankciók lehetőségét.

Abban az esetben, ha valaki az adott járművet az ahhoz szükséges engedély nélkül vezeti, szabálysértést követ el. Azonban a járművezetéstől eltiltás büntetés csak bűncselekmény elkövetése esetében szabható ki. Amennyiben valaki jogosulatlanul reptet pilóta nélküli légi járművet, megvalósíthatja a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt, melyet a Btk. 232. § foglal magában. Ugyanis ennek a deliktumnak a megvalósításához elégséges csak a védett jogi tárgy objektíve hatóképes –absztrakt– veszélyeztetése, jelen esetben a vasúti, légi és vízi közlekedés biztonsága, melyből egyértelműen fakad az érintett személyek életének és testi épségének a védelme. A megfelelő kompetenciák nélkül a pilóta nélküli légi jármű reptetése

⁶⁰Szabs.tv. 176. §

⁶¹Hatóság–Közszolgálati Online Lexikon (letöltés dátuma: 2024.09.01.)

<https://lexikon.uni-nke.hu/szocikk/hatosag/>

⁶²A gyakorlatban megfigyelhető, hogy plastik kártya formájában hordják maguknál a pilóták a KAV által e-mailben elküldött igazolást, ebből messzemenő jogi következtetést nem lehet levonni, csak szemléltető jelleggel szerettem volna megemlíteni, hogy hogyan jelenik meg ennek használata a gyakorlatban.

adott esetben veszélyt jelenthet más ember testi épségére és életére, ilyenkor a „más hasonló módon” jogalkotó által megfogalmazott elkövetési magatartásba belefér ez a tevékenység. Ez esetben az engedély nélküli vezetés szabálysértése és a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény is megvalósul. Azonban a párhuzamos eljárással és szankcióval megvalósulna a kétszeres értékelés, melyet a *ne bis in idem elv* alapján tilt a jogalkotó. Ezen jogi helyzet feloldása érdekében a bűncselekményi tényállás primátust élvez. Így mivel ugyanazon magatartás valósította meg a büntetőjogi deliktumot és a szabálysértést is, büntetőjogi eljárás keretében kerül sor az elkövető felelősségre vonására.

Vizsgálni szükséges azt az esetet is, amikor a bűncselekmény elkövetéséhez szükséges veszélyeztetés nem áll fent. Teljesen lakatlan területen, ahol sem embert sem környezetet, sem vagyontárgyat, sem közművet nem lehet veszélyeztetni és még légiforgalom sincs, egyértelműen nem valósul meg a Btk. által szabályozott deliktum kizárólag szabálysértés. Ebben az esetben szankcióként a Szabs.tv. által tartalmazott büntetéseket és intézkedéseket kell kiszabni (például: Szabs.tv. 16. § által szabályozott járművezetéstől való eltiltás).

További kérdéseket vet fel, hogy az eltiltást a Lt. is szabályozza a 66/A. § (4a) és (4b) bekezdésében. A Szabs.tv., illetve az Lt. konkurálását feloldja az Lt. 66/A. § (1) bekezdésének i) pontja, miszerint ilyenkor a Szabs.tv. rendelkezéseit kell alkalmazni.

6. A drónnal elkövetett bűncselekmények, kiszabható büntetések és intézkedések

Jelen fejezetben kívánom a bűncselekményeket kategorizálva kifejtetni, hogy melyekben lehet pilóta nélküli légitárgy a deliktum elkövetési eszköze, esetleg elkövetési tárgy, vagy a távpilóta mikor lehet az adott bűncselekmény passzív alanya. Csak a drónok vonatkozásában releváns tényállási elemek kerülnek bővebb kifejtésre, sokszor fikciókra hagyatkozva. Ezen fejezet felhívásként is szolgál a probléma sokoldalúságára, illetve bebizonyítja azt, hogy nem szükséges büntetőjogi szempontból teljesen új tényállásokat létrehozni a pilóta nélküli légitárgyakra konkretizálva, hiszen azok a legtöbb esetben elkövetési eszközként, néhol elkövetési tárgyként már a meglévő tényállási kereteken belül is értelmezhetőek.

2023-ban először készített UAS⁶³ kategóriában éves biztonsági jelentést az EASA. Ebben a jelentésben balesetek, súlyos incidensek kerültek rögzítésre, melyben pilóta nélküli légitárgyak voltak érintettek. A drónokkal való műveletekről azonban kimagaslóan nehéz információhoz jutni, ugyanis csak a tanúsítvánnyal rendelkező UAS-ok tekintetében terheli az

⁶³Unmanned aircraft system- angol elterjedt megnevezése a pilóta nélküli légitárgy rendszernek

üzembentartót bejelentési kötelezettség. Egyéb esetekben akkor terheli további nyilatkozattételi kötelezettség a távpilótát, ha a művelet közben egyéb más légi járművel érintkezett, halálos balesetet vagy súlyos testi sértést okozott.⁶⁴ Összeségében kettő súlyos incidensről, kilenc nem halálos esetről és egy halálos balesetről számolt be az EASA.

Nagy előrelépést jelenthet, hogy külön kategóriában rögzíti az EASA a pilóta nélküli légi járművek eseteit, ugyanis ebből messze menő következtetéseket lehet levonni a biztonsági szabályozások tekintetében, így lehetőség van azok célzott javítására.

Nem lehet Magyarországon megtörtént esetről beszámolni, melyben ítélet is született volna. Természetesen ez nem azt jelenti, hogy eddig nem következtek el bűncselekményt drónnal hazánkban, csak azt, hogy nem lett meg az elkövető vagy a bíróság nem állapított meg büntetőjogi felelősséget.

6.1. Közlekedési bűncselekmények

Bár a pilóta nélküli légi járművek működtetésük vonatkozásában eltérnek a hagyományos légi járművektől, azonban bizonyos, hogy az irányító személy holléte azon minősítésre, miszerint légi járművek körébe sorolandóak, nem hat ki. Tehát minden kétséget kizáróan megállapítható, hogy a drónok a légi járművek körébe tartoznak, és ezáltal elkövethetők velük, illetve rajtuk és irányítójukon a vonatkozó közlekedési bűncselekmények.

6.1.1. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény

A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény⁶⁵ véleményem szerint elkövethető a drónt irányító távpilóta ellen. Amennyiben ugyanis bármilyen emberi cselekvéssel összefüggésben lévő külső behatás révén a drónt reptető távpilóta ezzel a külső behatással ok okozati kapcsolatban elveszti a jármű feletti kontrollt, azzal helyzethez mérten kisebb, illetve nagyobb mértékben, közvetlen és közvetett módon is képes más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyeztetni.

A védett jogi tárgy a biztonságos közlekedéshez fűződő társadalmi érdek, melyből egyértelműen következik a közlekedésben résztvevők életének és testi épségének a biztonsága. Jelen esetben nem kell elkülöníteni valamennyi közlekedési ágat egymástól, hiszen a drón ugyan a levegőben van, egy esetleges baleset esetén a közúton közlekedők életét és testi épségét

⁶⁴Lásd átfogóan: DOE *UAS balesetek és incidensek az EU területén- Megjelent az EASA idei Éves Biztonsági Jelentése*, 2024 (letöltés dátuma: 2024.10.20.) <https://n9.cl/6kt1r>

⁶⁵Btk. 232. §

is veszélyeztetheti, nem csak az egyéb légi járművek fedélzetén tartózkodókat. Ebből következik, hogy passzív alanya bárki lehet, aki részt vesz a közlekedésben.

Pilóta nélküli légi járművek esetében fogalmilag kizártak az elkövetési magatartások közül a közlekedési útvonal megsemmisítése, közlekedési jelzés eltávolítása vagy megváltoztatása. Minden kétséget kizáróan nem állapíthatjuk meg, hogy a közlekedési útvonalat drónok esetében nem lehet megrongálni. Azt gondolom ugyanis, ha valaki szándékosan a művelet akadályoztatása céljából a helyszínen tüzet rak, melynek füstje korlátozza a látási viszonyokat –oly módon, hogy az alkalmas más ember testi épségének vagy életének a veszélyeztetésére⁶⁶– azzal megvalósítja a deliktum ezen elemét.

Jármű megrongálása nem igényel túlzó magyarázatot, ez megvalósulhat magán a gépen és az azt irányító földi állomáson (távírányító) is.

A jármű megsemmisítése azonban összetettebb kérdés. Amennyiben a levegőben két drón ütközik, a légi közlekedés veszélyeztetésének deliktuma valósul meg. Ebből következik, hogy a bűncselekmény elkövetője csak olyan természetes személy lehet, aki nem áll a légi közlekedés szabályainak hatálya alatt, mert azon esetben, ha ezek a szabályok az elkövetőre is vonatkoznának, már az előbb említett deliktumot valósítaná meg. Tehát a jármű megsemmisítésével történő elkövetés olyan helyzetben jöhet csak létre, ahol nem légi baleset történik, tehát az elkövető nem vesz részt a légi közlekedésben. Például, ha valaki kilövi a drónt.

Üzemi berendezés vagy tartozékának megrongálása vagy megsemmisítése szintén nem igényel túlzó magyarázatot, akár a drón irányításáért felelős szoftver átprogramozásával, akár az ezt futtató számítógép megrongálásával, akár a távírányító rendeltetésszerű működésének az akadályoztatásával megvalósulhat ezen elkövetői magatartás.

A közlekedő jármű vezetője elleni erőszakot vagy fenyegetést sokféleképpen el lehet követni⁶⁷ (például: az elkövető hangos szitkozódás mellett a passzív alanyt ellöki, aki ennek következtében elesik és a pilóta nélküli légi jármű zuhanásnak indul).

Ez a deliktum egy materiális bűncselekmény, ahol az eredmény akkor következik be, ha az életnek vagy testi épségnek legalább a veszélyeztetése megtörténik.

⁶⁶GÖRGÉNYI Ilona–GULA József–HORVÁTH Tibor–JACSÓ Judit–LÉVAY Miklós–SÁNTHA Ferenc–VÁRADI Erika: *Magyar Büntetőjog Különös Rész*, 2020, Wolters Kluwer Hungary Kft., Budapest 330.o.

⁶⁷Btk. 459. § (1) bekezdés 7. pont

6.1.2. Légi közlekedés veszélyeztetése

Aki az adott közlekedési ág, jelen esetben a légi közlekedés szabályait megszegve⁶⁸ más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, bűncselekményt követ el. Az adott ágazati közlekedés, tehát a vizsgált téma szempontjából a légi közlekedés biztonságához fűződő érdek és a közlekedésben részt vevők testi biztonsága a jogalkotó által védelmezni kívánt érték. (Ez egy fokkal specifikusabb, mint a Btk. 232. §-ban.)

A deliktum elkövetője az lehet, akire a légi közlekedés szabályai vonatkoznak.

A Btk. a közlekedéssel kapcsolatos szabályoknál úgynevezett keretdiszpozíciós rendszert használ, a kerettényállást kitöltő norma légi közlekedés esetén az Lt. Az elkövetési magatartás bármi lehet, ami a veszélyhelyzet kiváltására alkalmas.

Ahogy az előzőleg vizsgált deliktum alapesetében, itt is elég, ha a veszély csak távoli, tehát objektíve veszélyes cselekedet –mely, ha nem is váltotta ki a passzív alany testi épségének romlását vagy halálát– ugyanúgy alkalmas a tényállást befejezetté tenni.

Passzív alany mindenki lehet, aki a légi közlekedésben valamelyest részt vesz. Tehát pilóta nélküli légijárművek esetén nem kell, hogy a fedélzeten sérüljön meg valaki, ugyanúgy bekövetkezik a deliktum, ha a távpilóta, segítője vagy más személy, aki a műveletben részt vesz, sérül meg vagy veszti életét, ok okozati kapcsolatban állva az elkövető által kiváltott cselekvőséggel.

Szándékosság tekintetében egyenes és eshetőséges szándék is megvalósulhat, azonban a szándéknak csak a veszély okozására szabad csak kiterjednie, az egyéb minősítő körülmények bekövetkezésében maximum gondatlanság terhelheti. Hiszen ha az szándékosan valósulna meg, akkor más törvényi tényállási keretbe lépne be az elkövető, nevezetesen a Btk. 160. § szerinti emberölésbe vagy a Btk. 164. §-ban megnevezett testi sértésbe. Véleményem szerint ugyanis, ha az elkövető szándéka a passzív alany életének kioltására irányul és ezen bűncselekmény elkövetési tárgya egy pilóta nélküli légijármű, akkor emberölés bűncselekményét valósítja meg. Ugyanez vonatkozik a testi sértés büntetése is.

⁶⁸Btk. 233. §

Több olyan eset is rögzítésre került, amikor az UAS embereket szállító repülőgépeket veszélyeztetett, azonban balesetet nem okozott. Ezek az esetek biztonsági kockázat tekintetében nagyon magas értékelést kaptak.⁶⁹

6.1.3. Járművezetés ittas állapotban

E deliktum esetében két elem vizsgálendő. Egyrészt az elkövető bárki lehet, tehát nem kell semmilyen vezetésre feljogosító engedéllyel rendelkeznie ahhoz, hogy a bűncselekményt elkövesse. Másrészt, hogy a drón, vagyis a pilóta nélküli légi jármű megfelel-e a Btk. 236. § (1) bekezdésében felsorolt elkövetési tárgyak valamelyikének. Mivel ezen járművek légi járműnek minősülnek és ugyanúgy szerves részei a légi közlekedésnek, ezért ezen tényállási elem is helytálló. Tehát minden kétséget kizáróan megállapítható, hogy el lehet követni ezt a bűncselekményt drónnal is.

A deliktumot csak egyenes szándékkal lehet megvalósítani, tehát az elkövetőnek tisztában kell lennie azzal, hogy szeszes ital fogyasztás következtében alkohol van a szervezetében.

Kísérlet abban az esetben valósítható meg, ha a drónt reptetni készülő elkövetőt még azelőtt intézkedés alá vonják az illetékes szervek, mielőtt a drónt akár egy centire is el irányította a földtől, ugyanis ebben az esetben, ha a drón nem a földön van (irányítás következtében), a deliktum befejezett alakzata jön létre.

Bódult állapotban történő járművezetés⁷⁰ esetére szintén az itt kifejtetteket lehet vonatkoztatni.

6.1.4. Járművezetés tiltott átengedése

Ezen deliktumot⁷¹ az követi el aki ittas, bódult vagy vezetésre egyéb okból alkalmatlan személynek engedi át a vezetést. Csak szándékos elkövetés lehet és a bűncselekmény akkor válik befejezetté, amikor a járművet mozgásba hozta a passzív alany.

A passzív alanyok köre elég tág, hiszen nem csak az alkoholos befolyás, vagy egyéb kábítószer hatása alatt lévő természetes személy lehet az. A törvény büntetni rendel minden egyéb olyan okot, mely a passzív alanyt képtelenné teszi a biztonságos vezetésre. Ez lehet mentális ok, betegség, pillanatnyi tudatzavar, érzelmek is okozhatnak ilyen állapotot vagy a különböző életkori sajátosságok.

⁶⁹Doe: *UAS balesetek és incidensek az EU területén – Megjelent az EASA idei Éves Biztonsági Jelentése* (letöltés dátuma: 2024.10.20.) <https://n9.cl/6kt1r>

⁷⁰Btk. 237. §

⁷¹Btk. 238. §

Drónok esetében akkor valósul meg a bűncselekmény, ha az elkövető tudatában volt annak, hogy akinek átengedi a drón irányítását, valamely fent említett ok miatt vezetésre képtelen állapotban van és a személy mozgásba hozza a pilóta nélküli légi járművet. Az, hogy a távpilóta a drón tulajdonosa vagy üzemeltetője esetleg bérlője ez nem bír relevanciával. Bármilyen jogcím alapján is birtokolja az adott gépet, a bűncselekmény megvalósul.

6.1.5. Cserbenhagyás

Amennyiben a drónnal balesetet okoz a távpilóta akár szárazföldön, akár levegőben, kötelessége meggyőződni arról, hogy a balesetben valaki megsérült-e és hogy életét vagy testi épségét fenyegető közvetlen veszély miatt segítségnyújtásra szorul-e⁷². Akkor is fennáll a kötelezettség, ha nem ő okozta a balesetet, hanem a jármű közvetlenül érintett a balesetben. Fontos kitérni arra, hogy amennyiben sem a távpilóta, sem a drón nem érintett a balesetben, de észleli azt, akkor is kötelezettséget fogalmaz meg a jogalkotó, melynek ha nem tesz eleget, ugyanúgy bűncselekményt követ el, történetesen a Btk. 166. § segítségnyújtás elmulasztását. Értelemszerűen a légtérben történő balesetokozás esetén a megállási kötelezettséget a lehetőségekhez kell mérni. Úgy gondolom, hogy a segítségnyújtási kötelezettség azonban minden helyzetben fennáll, hiszen a légtér sajátosságaira való tekintettel nem hagyható figyelmen kívül a jogalkotó akarata.

6.2. A környezet és a természet elleni bűncselekmények: Környezetkárosítás

A jogalkotó által védelmezni kívánt érdek az embert körül vevő környezet védelméhez fűződő társadalmi érdek. Az egészséges környezethez való jog, mely az emberi jogok harmadik generációjában jelent meg, szintén rávilágít ennek fontosságára, hiszen a környezetünk egyértelműen kihat az egészségi állapotunkra.

A deliktum⁷³ elkövetési tárgya a föld, levegő, víz, az élővilág, valamit ezek összetevői.⁷⁴ Az elkövető bárki lehet, illetve az elkövetési magatartás is bármi lehet, mellyel megvalósul a védett jogtárgyak jelentős mértékű szennyezése vagy egyéb módon veszélyeztetni ezeket oly mértékben, hogy azok vagy helyreállíthatatlanok maradnak, vagy csak külső beavatkozás révén lehet őket visszaállítani az eredeti állapotukba. Ily módon beleillik a tényállásba azaz eset, melyben egy mezőgazdasági permetező drón rossz koncentrációjú permetszert permetez vagy nem megfelelő helyre szórja azt. Felmerül a kérdés, hogy ilyenkor kit terhet a felelősség.

⁷²Btk. 239. §

⁷³Btk. 241. §

⁷⁴A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. LIII. törvény

Az első felvetés szempontjából véleményem szerint azt a dolgozót, aki a permetszert a nem megfelelő arányban bekeverte és a drónba öntötte. Amennyiben ez a személy megfelel a drónt irányító távpilótának is, akkor tettesként őt terheli a felelősség. Abban az esetben, ha más személy keveri be a permetszert és más permetezi le azt és a pilóta nélküli légitármű irányítójának nem volt tudomása a permetszer nem megfelelő koncentrációjáról, akkor a szert bekeverő személy közvetett tette lehet a deliktumnak, mert a távpilóta tévedésben van. Tette pedig az lesz a bűncselekménynek, aki nem megfelelően járt el a permetezéssel kapcsolatban. Bizonyos esetekben halmaztatban megvalósulhat a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés is, hiszen ha a károsítás olyan nagy mértékű volt, hogy annak belélegzése akár egészségügyi szövődményeket okozhat, akkor azzal az elkövető közvetlen veszélynek tette ki más embertársai egészségét.

Amennyiben úgy következik be a deliktum, hogy a vegyszert nem megfelelő helyre szórja le a pilóta, vizsgálunk kell ennek a mértékét. Ha a saját mulasztása miatt következett be a bűncselekmény, például könnyelműen bízott abban az elkövető, hogy nem okoz kárt, ha a szántóföld melletti erdőt is éri a permetszert akkor tettesként őt terheli a felelősség. Ha fennáll annak a lehetősége, hogy egyéb környezeti behatások, szél vagy eső következtében történik a károkozás, akkor vizsgálunk kell azt, hogy ezen természeti hatások mennyire voltak előreláthatóak és ebből adódóan mekkora volt a távpilóta kockázatvállalása. Ha túlzóan magas és mulasztott azzal, hogy az időjárási viszonyokat nem vette kellőképpen figyelembe, akkor szintén megvalósulhat a deliktum, melynek ő lesz a tette. Amennyiben a megfelelő körülmények mellett sem lehetett meggyőződni valamely környezeti viszonyokról, mely révén a környezet károsítás végbement, akkor *vis maior* miatt nem terhelhető büntetőjogi felelősséggel az elkövető.

Gondatlan elkövetést is büntetni rendeli a jogalkotó, valamint lehetőséget nyújt a korlátlan enyhítésre.

Mind egyenes, mind eshetőleges szándékkal megvalósítható deliktum.

6.3. Az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények

Ezen deliktumok összességének pilóta nélküli légitárművek szempontjából való vizsgálata egyre inkább aktuális. A 21. században rohamléptekkel fejlődik a technika, amit nem csak az emberiség javára használnak fel. Léteznek drónok, melyek lőfegyverrel és lőszerrel, illetve robbanóanyaggal vagy robbanószerrel vannak felszerelve, de nem kizárható a savas, lúgos maró anyaggal való felszerelésük sem. Vannak olyanok, melyek csupán méretük miatt jelentenek

komoly veszélyt az emberre nézve, egyébiránt csak a képzelet szab határt az élet és a testi épség elleni bűncselekmények körében a drónnal való elkövetésnek. Bár számos eset nem ezen bűncselekmény keretei közé esik, hanem a háborús bűncselekmények csoportjába tartozik,⁷⁵ mégis szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy mennyire nagy kockázattal járnak a drónok a mindennapi életünk szempontjából. Nem szükséges hozzá háborús helyzet, hogy az emberek élete veszélyben legyen a pilóta nélküli légi járművek miatt.

6.3.1. Emberölés

Emberölés⁷⁶ szempontjából a pilóta nélküli légi jármű egy atipikus elkövetési eszköz. Mivel a gondatlan alakzatát is büntetni rendeli a jogalkotó, ezért elviekben el lehet követni ezzel elkövetési eszközzel a deliktumot mulasztással is. Azonban, ha az elkövetési magatartás nem aktív, akkor minden elképzelhető esetben más tényállás valósul meg. Történetesen foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés⁷⁷, amennyiben a foglalkozási szabályok megszegésével történik a gondatlan halálokozás vagy légi közlekedés veszélyeztetése⁷⁸, amennyiben a légi közlekedési szabályok kötik a távpilótát vagyis az elkövetőt. Megvalósulhat közlekedés biztonsága elleni bűncselekménye⁷⁹ is, ha az elkövetőre nem vonatkoznak a légi közlekedési szabályok.

Az elkövető ennél a deliktumnál –az egyéb törvényi feltételek mellett⁸⁰– 12 éves kortól büntethető. Azonban nyílt kategóriában csak 16. életév betöltése után van lehetőség a megfelelő vezetéshez szükséges engedélyek megszerzésére, így vizsgálat tárgyát képezi, hogy a légi közlekedés veszélyeztetése vagy a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés a 16. életév betöltéséig megvalósulhat-e. Ugyancsak vizsgálni kell, hogy az elkövetőnek van-e megfelelő vezetési engedélye, illetve, hogy vonatkoznak-e rá a légiközlekedés szabályai, valamint, hogy nem volt-e ittas vagy bódult állapotban az elkövetés pillanatában. Vizsgálat tárgyát képezi továbbá, hogy foglalkozás körében követte-e el az elkövető a bűncselekményt. Mindezek arra engednek következtetni, hogy emberölést drónnal olyan 12. életévét betöltött elkövetéskori beszámítási képességgel rendelkező természetes személy követhet el, aki ölési szándékkal hajtja végre a bűncselekményt. Amennyiben ez az ölési szándék megvan, csak a belátási

⁷⁵Davies SHAWN-Petterson THERÉSE-Öberg MAGNUS *Organized violence 1989–2021 and drone warfare Journal of peace research*, SAGE Publications, Vol.59 (4), 2022 (letöltés dátuma: 2024.11.01.) <https://n9.cl/nigsld>

⁷⁶Btk. 160. §

⁷⁷Btk. 165. §

⁷⁸Btk. 233. §

⁷⁹Btk. 232. §

⁸⁰Btk. 16. § bekezdés a) pont: a bűncselekmény elkövetésének idején rendelkezett a bűncselekmény következményeinek felismeréséhez szükséges belátással

képesség vizsgálatának szempontjából bír további relevanciával, hogy ittas vagy bódult állapotban volt-e az elkövetés pillanatában az elkövető. Ugyanez vonatkozik a légi közlekedés szabályai alá tartozásra is, tehát amennyiben az ölési szándék megvan, nem számít, hogy milyen közlekedési szabályok vonatkoztak az elkövetőre minden esetben emberölésért fog felelni.

Ha a szándékosság nem áll fent, akkor a többi tényező megléte esetén is csak közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény minősített esetét követi el az elkövető, akinek drónnal kifejtett magatartása ok-okozati kapcsolatban áll a bekövetkezett eredménnyel.

Szándékosság tekintetében mindkét alakzat elképzelhető, tehát megvalósulhat az emberölés pilóta nélküli légitárművel történő elkövetése eshetőleges és egyenes szándékkal is.

6.3.2. Testi sértés

A testi sértés⁸¹ elkövetője, ha elkövetési eszközként drónt használ egy esetben –162. § (8) bekezdés– ugyanaz, mint az emberölés⁸² tekintetében, alap és egyéb minősített eseteiben az életkori sajátosság⁸³ kivételével megegyezik az elkövetői kör.

A bűnösség vonatkozásában kiemelő, hogy ha az elkövető szándéka csak az alapeset okozására terjedhet ki és az életveszély vagy a halál okozása tekintetében csak gondatlanság terhelheti. Ebből következik, hogy amennyiben a halálra mint eredményre az elkövetőnek akár csak eshetőleges szándéka is kiterjed már nem ezt a bűncselekményt, hanem emberölés deliktumát követi el.

Ezen *praeterintencionális* bűncselekmények alanyi oldalon szándékosnak minősülnek, stádiumtani szempontból azonban a gondatlan bűncselekmények tulajdonságait osztják, ezért kizárt a kísérletük.⁸⁴

E deliktum vonatkozásában kizárható a gondatlan elkövetés. Ennek oka, hogy az olyan gépek irányítása, amelyek alkalmasak valódi sérülést vagy egészségromlást okozni, sokszor nem csak az átlagos kategóriától függő drón „jogosítványhoz”, hanem plusz engedélyek és képesítések meglétéhez kötöttek. Ebből következik, hogy aki jogszerűtlenül működteti azt, tudomással kell, hogy bírjon a bennük rejlő kockázatról és az esetleges sérülés okozására, legalább eshetőleges szándéka ki kell, hogy terjedjen, tehát az eredmény bekövetkezésének tekintetében az elkövető közömbös. Ezen túlmenően, amennyiben az elkövetőt ilyen jellegű magatartásáért valóban csak

⁸¹Btk. 164. §

⁸²Btk. 160. §

⁸³12. életévét betöltött személy is lehet az elkövető, az egyéb törvényi kritériumok megléte mellett.

⁸⁴BLASKÓ Béla: *Magyar Büntetőjog Általános Rész*, 2023, Rejtjel Kiadó, Budapest-Debrecen 194.o.

gondatlanság terheli, akkor nem ezen deliktumot, hanem a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetésének bűncselekményét⁸⁵ valósítja meg. Mivel a drónnal való műveletek végzésére kidolgozott szabályrendszer vonatkozik, ezért foglalkozásnak kell tekinteni.

6.3.3. Foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés

A Btk. 165. § esetében a védett jogi tárgy az emberi élethez, testi épséghez és egészséghez fűződő társadalmi érdek.

Passzív alanya a deliktumnak természetes élő személy lehet. Az elkövetési magatartás maga a foglalkozási szabály megszegése. A foglalkozás felölel minden olyan tevékenységet, amelyre írott vagy íratlan szabályok vonatkoznak.⁸⁶ A büntetőjogi felelősség megállapítása szempontjából az a fontos, hogy az elkövető ténylegesen foglalkozási szabályok alá eső tevékenységet folytasson. Lényegtelen, hogy milyen jogviszony alapján teszi azt.

A deliktum megállapítása szempontjából csak azon foglalkozásköri leírások bírnak jelentőséggel, melyek feladata az élet és a testi épség védelme.⁸⁷ A kutatott téma szempontjából az ítélkezési gyakorlatban elterjedt foglalkozási csoportok közül a munkavédelmi és balesetelhárító szabályoknak, biztonsági előírásoknak van relevanciája, illetve egyes kivételes esetekben, speciális drónok vonatkozásában a működőképes lőfegyver, robbanószer és a robbanóanyag használatára és kezelésére vonatkozó szabályoknak lehet jelentősége.

Ily módon elkövetője lehet a bűncselekménynek az a távpilóta, aki lakott terület felett ideiglenes légtér igénylése nélkül reptet nagyobb súlyú, a testi épséget veszélyeztető hatással bíró gépet. Bár nem feltétele a bűncselekménynek, hogy valamely engedély hiányozzon, az említett szituációban véleményem szerint az engedély hiánya alapozza meg a deliktumot. Ideiglenes légtér használata esetén ugyanis a hatóságok meggyőződnek arról, hogy a végezni kívánt művelet nem jár az érintettek veszélyeztetésével.

A földön tartózkodó szakszemélyzet biztonsága kiemelkedően fontos, 2023-ban egy súlyos és egy halálos sérülésről számolt be az EASA. Mindkettő modellező repülőklubok által üzemeltetett modell reptereken történt. Véleményem szerint ezek az esetek a magyar jogrendszerben e deliktum alá tartoznak.

⁸⁵Btk. 165. §

⁸⁶BH 2021.306

⁸⁷BELOVICS Ervin–MOLNÁR Gábor Miklós–SINKU Pál: *Büntetőjog II. Különös Rész* 2023.09. Budapest, Orac kiadó 128.o.

6.3.4. Segítségnyújtás elmulasztása

Jelen esetben⁸⁸ is egy tiszta mulasztásos deliktumról van szó, azonban itt nem kizárólagosan olyan személy alkothatja az elkövetői kört, aki közlekedési szabályok alapján köteles a segítségnyújtásra, szemben a cserbenhagyással.⁸⁹

Pilóta nélküli légi járművel úgy valósulhat meg a bűncselekmény, ha a géppel olyan természetes személyt észlel a távpilóta, akinek élete vagy testi épsége közvetlenül veszélyben van. Ilyen esetben, úgy vélem annak, aki drón segítségével észlelte az imént említett embert, csupán segítségnyújtási kötelessége van.

Milyen körülmények között képzelhető el egy ilyen szituáció? Ahhoz, hogy szabad szemmel már ne lehessen észlelni a segítségre szorulókat, látási viszonyoktól függően ugyan, de általában olyan nagy távolság szükséges, melynek megtétele sok időt venne igénybe. Mivel mindenki csak a tőle elvárható segítséget kell, hogy nyújtson, ezért ebben a helyzetben véleményem szerint több kilométert sietve megtenni nem vonható általánosságban ezen kötelezettség alá. Ugyanakkor minden tényállási elemet az adott körülmények között lehet csak vizsgálni. Való életben előfordulhat például alapján szeretném alátámasztani az álláspontomat. Tételezzük fel, hogy drón segítségével észlel a távpilóta egy bajba jutott, látszólag sérült túrázót a saját tartózkodási helyétől 10 kilométerrel távolabb, akkor a tőle elvárható segítségnyújtás az illetékes hatóság riasztása.

Akkor is segítségnyújtási kötelezettség terheli az elkövetőt, ha légiforgalmi balesetet okoz vagy abban járműve érintett, és ennek következtében személyi sérülés történt.

6.4. Emberiesség elleni bűncselekmények

A drónok fizikai adottságaik révén képesek az emberi élet kioltására. A következőkben kifejtett deliktumok szélsőséges eseteket jelenítenek meg, azonban nem kizárható elkövetésük a pilóta nélküli légi járművek vonatkozásában sem.

6.4.1. Népi társas és egyéb vonatkozó bűncselekmények

A Btk. 142. §-ban meghatározott deliktumon keresztül vezetném le az ezen bűncselekményi körbe tartozó valamennyi más bűncselekményt is, a lényegesebb különbségekre való kitéréssel.

⁸⁸Btk. 166. §

⁸⁹Btk. 239. §

Az elkövető bárki lehet, tehát nincs semmilyen etnikai, faji, nemzetiségi kitétel a büntetőjogi felelősség megállapítása szempontjából az elkövető személyét nézve.

A deliktum passzív alanyai valamely nemzeti, etnikai, faji vagy vallási csoport tagjai és az elkövetőnek a tudattartamát az egész csoport részleges vagy teljes megsemmisítésének szándéka kell, hogy átfogja. E deliktum tehát csak ezzel a célzattal valósul meg, ebből következően csak egyenes szándékkal lehet megvalósítani azt.

Az elkövetési magatartások közül három eszközeként lehet drónt felhasználni. Az emberölés és a súlyos testi sértés okozásával kapcsolatban már részletesen kifejtettem az álláspontomat. Felmerülhet azonban a súlyos lelki sérelem okozása, melyet pilóta nélküli légi járművekkel úgy lehet elkövetni meglátásom szerint, hogy az adott embercsoport köré reptetik azokat, olyan távolságra, hogy az szabad szemmel is látható legyen. Ha az emberek tisztában vannak a gépek veszélyességével, tehát azzal a ténnyel, hogy azok az életüket vehetik, akkor az ebből származó halálfélelem okozása már megvalósíthatja a deliktumot. Ez azonban csak úgy jöhet létre, ha a drónnal való emberölésnek reális esélye van, melyet a passzív alany tudata átfog.

A másik, drónnal elkövethető magatartás, amikor a csoport tagjait olyan életfeltételek közé kényszerítik, amelyek a csoportot összességében vagy annak egyes tagjait pusztulással fenyegeti. Azt gondolom, hogy ha egy adott csoport által lakott terület felett légiblokád alakulna részben drónokból és ezáltal ellehetetlenül vagy súlyos nehézségekbe ütközik az élelmiszerellátás vagy a gyógyszerellátás⁹⁰, akkor az említett elkövetői magatartás a bűncselekményben realizálódik. Ezen álláspontomat támasztja alá az apartheid⁹¹ deliktumát megalapozó Nemzetközi Büntetőbíróság Statútumához íródott Elements of Crime⁹² („A bűncselekmények tényállási elemei”) című magyarázat is.

Az emberiség elleni bűncselekmény⁹³ elkövetője az előzőekhez hasonlóan bárki lehet, akár még a lakosság egy tagja is. Passzív alanyait egy adott terület lakosságának tagjai alkotják. Ez esetben lényegtelen, hogy az alany milyen állampolgársággal rendelkezik vagy, hogy ideiglenesen tartózkodik csak a helyszínen. Létrejöhét egyenes, illetve eshetőleges szándékkal is. Elkövetési magatartások vonatkozásában megegyezik az imént kifejtettekkel.

⁹⁰Balasingman MANOHARI: *Drones in medicine*—The rise of the machines International journal of clinical practice, Vol.71 (9), 2017 (letöltés dátuma: 2024.10.20.) <https://n9.cl/ay9qw>

⁹¹Btk. 144. §

⁹²2006. évi XXXI. törvény a Nemzetközi Büntetőbíróság Statútuma Részes Államainak Első Közgyűlése által, 2002. szeptember 10-én, New Yorkban elfogadott, a Nemzetközi Büntetőbíróság kiváltságairól és mentességeiről szóló Megállapodás kihirdetéséről

⁹³Btk. 143. §

Az apartheid⁹⁴ deliktumának elkövetője bárki lehet. A bűncselekményt csak egyenes szándékkal hajthatja végre, melynek passzív alanyai az uralni kívánt faji csoport tagjai. Elkövetési magatartás terén megegyezik az előző két deliktummal.⁹⁵

6.5. Az egészséget veszélyeztető bűncselekmények

Jelen fejezet alatt álló deliktumok esetében az úgynevezett mozgó bűnözésre szeretném felhívni a figyelmet. Ez a kifejezés a szankcionálás területén bír relevanciával, melyre a későbbiekben részletesen kitérek, azonban már most utalni szeretnék arra, hogy a jogalkotó ezen bűnözési magatartás miatt kívánta a büntetések terén a járművezetéstől való eltiltás hatályát tágítani. Így lehetősége van a jogalkalmazónak járművezetéstől való eltiltást kiszabni olyan bűncselekmények esetében is, melyek elkövetéséhez járművet használt az elkövető. Ebbe a kategóriába tartozó bűncselekmények valamelyikének a védett jogi tárgya a polgárok egészségéhez fűződő társadalmi érdek.⁹⁶ Egyre elterjedtebb a drónnal való drogcsempészet, a skót börtönökbe egyre többször próbálnak telefonokat, illetve kábítószer bejuttatni. Ez a jelenség nem egyedülálló, bár egyelőre Amerikában jellemző.⁹⁷

6.5.1. Kábítószer-kereskedelem

A vizsgált deliktum⁹⁸ vonatkozásában a pilóta nélküli légitáncú forgalmazó típusú tevékenység⁹⁹ esetében, illetve az anyagi eszközök szolgáltatása körében lehet elkövetési eszköz.

A kábítószer kínálatát drónnal úgy lehet elkövetni, hogy a gépre valamely módon rögzítve, vagy a gép belsejébe kialakított tároló helyiségbe kábítószer helyez az elkövető –aki értelemszerűen tettesi alakzatban van jelen– vagy segédje –aki ezáltal a bűncselekmény részese lesz– és az elkövető egy konkrét személyhez irányítja a drónt, aki végül nem veszi át a gép által tartalmazott kábítószer. Amennyiben a drónba azért helyez el valaki kábítószer, mert azt jó rejtékhelynek találja és azt nem kínálja fel egy célzott személynek sem, akkor ezen magatartás csak birtoklásnak fog minősülni. Akkor is csak birtoklást valósít meg az elkövető, ha a kábítószerrel felszerelt drónt a hatóságok megtevesztése érdekében elirányítja a helyszínről.

⁹⁴Btk. 144. §

⁹⁵Btk. 142. §, 143. §

⁹⁶Lásd átfogóan: BELOVICS Ervin: *Büntetőjog I. Általános Rész* negyedik hatályosított kiadás, 2023 május, Budapest, Orac Kiadó 504.o.

⁹⁷Increase in use of drones for prison smuggling *BBC* 2023.04.04.

(letöltés dátuma: 2024.10.26.) <https://www.bbc.com/news/uk-scotland-65166451>

⁹⁸Btk. 176. §

⁹⁹BELOVICS–MOLNÁR–SINKU i.m. 155.o.

Ahhoz, hogy szállító tevékenység valósuljon meg ilyen esetben a drónt előre megbeszélt időpontban, célzott személyhez vagy ennek hiányában konkrét helyszínre kell irányítani.

Ugyanezen szituáció (kínálás), ha azzal végződik, hogy a konkrét személy átveszi a tiltott szert akkor átadás, mint elkövetési magatartás valósul meg. Azonban az átadáshoz szükséges az is, hogy a cselekmény csak alkalmi jellegű és a kábítószer átvető személy saját maga fogyasztja el azt.

Ha az átvételt követően a kábítószer átvevő személy ellenérték gyanánt pénzt helyez a drónra bármilyen formában, már forgalomba hozatalról vagy kereskedésről van szó azzal a kitéttel, hogy ilyenkor már nem szükséges, hogy a droggal kiszolgált személy maga fogyassza el azt. Forgalomba hozatalról akkor beszélünk, ha az elkövető nem csak egy személynek juttat kábítószer¹⁰⁰, illetőleg már említettem azt is, hogy nem feltétel, hogy a vevő maga fogyassza el a kábítószer, továbbá ellenérték nélkül, tehát ingyenesen is megtörténhet az átadás. A kábítószer mennyiségéből következtetni lehet, hogy azt saját felhasználásra vagy kereskedelemre szánják. A kábítószerrel kereskedelem egy szélesebb spektrumot foglal magában, mint a forgalomba hozatal. Lényegében minden olyan tevékenységet felölel, mely segíti a kábítószer eljuttatását a viszonteladókhöz és fogyasztókhoz. Jelen esetben a drónnal történő árumozgatás lehet a valóságban realizálódó jogalkotó által büntetni rendelt magatartás.

Ha valaki azért ad drónt az elkövetőnek, hogy azzal elősegítse vagy megteremtse a kábítószer-kereskedelem bűncselekményének elkövetését, akkor anyagi eszköz szolgáltatása miatt ő is a törvényi tényállás kerete közé lép, ezáltal –jelen esetben– ő is tettese lesz a deliktumnak. Ez a megállapítás igaz az összes vonatkozó deliktum esetében is, melynek elkövetési magatartása lehet az anyagi eszköz szolgáltatása.

Ez a bűncselekmény csak szándékosan valósítható meg, tehát az elkövetőnek tudnia kell arról, hogy az elkövetési tárgy kábítószernek minősül.¹⁰¹

6.5.2. Kábítószer birtoklása és egyéb hasonló bűncselekmények

Az elkövetési magatartások közül a kábítószer tartása, ország területére behozatala, kivitele vagy átszállítása valósulhat meg pilóta nélküli légi járművel.¹⁰²

¹⁰⁰BK 57. vélemény

¹⁰¹Azt, hogy mi minősül kábítószernek a Btk. 459. § (1) 18. pontja tartalmazza.

¹⁰²Btk. 178. §

Kábítószer készítésének elősegítése esetében¹⁰³ ugyanazon tevékenységi körben tud megjelenni a drón, mint a birtoklás tekintetében, a kereskedelmi tevékenységek alá tartozó a kábítószer-birtoklásánál már részletezett elkövetői magatartásokkal kiegészülve.

Egészségügyi termék hamisításának bűncselekménye¹⁰⁴ elkövetési magatartások terén teljesen megegyezik a vizsgált téma szemszögéből a kábítószer-kereskedelem¹⁰⁵ elkövetői magatartásaival.

A kábítószer-prekurzorral való visszaélés deliktuma¹⁰⁶ által szabályozott büntetőjog-ellenes magatartást az Európai Unió célkitűzése alkotta meg, miszerint vissza kell szorítani a kábítószeres előállítását és forgalmazását. Az elkövetési magatartások közül értelemszerűen a szállítás valószínűleg drónnal.

Új-pszichoaktív anyaggal való visszaélés¹⁰⁷ kereskedelmét szintén meg lehet valósítani pilóta nélküli légitárggyal, ahogy teljesítménycsökkentő szerrel való visszaélés¹⁰⁸ kínálását és forgalomba hozatalát is. Gyógyszerhamisítás tényállása¹⁰⁹ megegyezik az előző deliktumnál¹¹⁰ kifejtettekkel.

6.6. Emberi méltóság és egyes alapvető jogok elleni bűncselekmények

Az emberi méltóság abszolút érvényű korlátozhatatlan alapjog, melyet a személyiségi jogok kiindulópontjának is tartanak. Védelmet nyújt a megaláztatás ellen és biztosítja a cselekvési autonómiát.^{111 112}

A zaklatás törvényi tényállásának¹¹³ elkövetési magatartása a megfélemlítés, a magánéletbe és életvitelbe történő önkényes beavatkozás, rendszeres vagy tartós háborgatás. Minden olyan zaklató jellegű tevékenység minősülhet háborgatásnak, mely alkalmas más mindennapi életvitelét negatívan befolyásolni.¹¹⁴ Ebből kifolyólag elég tágan értelmezhető a háborgatás

¹⁰³Btk. 182. §

¹⁰⁴Btk. 186. §

¹⁰⁵Btk. 176. §

¹⁰⁶Btk. 183. §

¹⁰⁷Btk. 184. §

¹⁰⁸Btk. 185. §

¹⁰⁹Btk. 185/A. §

¹¹⁰Btk. 185. §

¹¹¹Emberi Méltóság–Közzszolgálati Online Lexikon

(letöltés dátuma: 2024.10.10.) <https://lexikon.uni-nke.hu/szocikk/emberi-meltosag/>

¹¹²Lásd átfogóan: CSÁK Zsolt: *A drónok kapcsán felmerülő egyes büntető anyagi és eljárásjogi kérdések* 33-34.o. MEZEI Kitti *A bűnügyi tudományok és az informatika*, 2019

¹¹³Btk. 222. §

¹¹⁴BH 2014.169.

fogalma, így abba egyszerűen beleilleszthetők a pilóta nélküli légi járművek. Fontos tényállási elem, hogy ezen magatartás a passzív alany szempontjából ismert legyen, tehát a titokban történő elkövetés semmilyen szinten nem tartozhat ezen deliktum alá. Akár a drón látványa okozta fenyegetettség érzése, akár a nagy zajhatással járó gépek közeli reptetése alkalmas lehet a tényállás megvalósítására. Nem szükségszerű, hogy a sértett félelme be is következzen, a kifejtett magatartásnak csak a félelem előidézésére kell alkalmasnak lenni, nem feltétel annak egyértelmű bekövetkezése.¹¹⁵ Fontos, hogy az elkövetési magatartás rendszeres vagy tartós legyen, egyszeri kis időtartamban elkövetett magatartás nem valósíthatja meg a bűncselekményt, így a pillanatnyi zavaró hanghatással járó drón reptetés tevékenysége nem lép e törvényi tényállás kerete közé.

Becsület csorbítására alkalmas hamis hang-vagy képfelvétel készítése tényállásának¹¹⁶ vonatkozásában Csák Zsolt¹¹⁷ publikációjában arra az álláspontra jutott miszerint a bűncselekményt el lehet követni drónnal. Pilóta nélküli légi jármű azonban az elkövetési magatartás csak egy részének eszközeként szolgálhat véleményem szerint. A drón csak valós tartalmú felvételek készítésére alkalmas, tehát nem valósul meg azon tényállási elem, mely a létrehozott objektum tekintetében a váltótlan kép vagy hanganyagot fogalmazza meg. Ebből következik, hogy a drón által felvett kép vagy hanganyagot egyéb úton kell valótlanná tenni. Tehát önmagában a légifelvétel készítése nem eredményezhet befejezett alakzatot. Az elkövető kísérleti szakba, kizárólag abban az esetben juttathatja a deliktumot, ha a távpilóta azzal a szándékkal rögzíti az adott eseményeket, hogy azt később megszerkessze és azt más becsületének csorbítására használja fel.

6.7. Közbiztonság elleni bűncselekmények

Közérdekű üzem működésének megzavarására¹¹⁸ példa, amikor valaki repülőtéren belül drónt reptet és ezzel súlyos üzemzavart okoz a légiközlekedés és légiirányítás szempontjából. Gyakran előforduló példa az is, amikor valaki lakosságot ellátó elektromos vezetéknek vezeti a drónt és ennek következtében a település áram ellátása szünetel. Ez esetben általában akkor valósul meg a deliktum, ha ez a „szünetelés” hosszabb jellegű. Nem kell pontosan meghatározni az időintervallumot, de pár perces áramszünet nem feltétlen okoz súlyos üzemzavart. Működés

¹¹⁵BH 2020.63.

¹¹⁶Btk. 226/A. §

¹¹⁷CSÁK i.m. 34.o.

¹¹⁸Btk. 323. §

megzavarása minden olyan magatartás, mely a technikai, technológiai folyamatokat negatívan befolyásolja, érintheti a működés egészét vagy annak egy részét.¹¹⁹

A tényállás büntetni rendeli már az előkészületet is, ez drónok esetében azok megvételt majd reptetéshez való előkészületüket és a reptetés megkezdését jelentik értelmezésem szerint. Ennél a bűncselekménynél a drón pusztá reptetésével még nem lép kísérleti szakba az elkövető. A kísérlet a közműhöz való irányítással, szándékosság esetén az elkövető tudatát átfogó üzemzavar okozásának szándékával kell megtörténnie. Tekintve, hogy a gondatlan elkövetést is büntetni rendeli a jogalkotó, minden olyan pilóta nélküli légi jármű irányításával összefüggésben lévő magatartás, mely alkalmas az üzemzavar kiváltására elkövetési magatartásnak minősül. Amennyiben nem következik be az üzemzavar, úgy a deliktumot befejezettnak tekinteni nem lehet. Példának azonban említhető az az eset, amikor 2019. október 14-16 között drón repült a Ferihegyi Liszt Ferenc Repülőtér légterébe Budapesten, ezzel súlyosan megzavarva a repülőtér üzemeltetésének menetét.¹²⁰ Két szóban forgó deliktum megvalósítására alkalmas a jelenlegi szabályozás értelmében ez a cselekmény, az egyik az itt kifejtésre kerülő közérdekű üzem megzavarásának tényállása, a másik pedig a már kifejtésre kerülő légi közlekedés veszélyeztetésének bűncselekménye¹²¹.

Már korábban részleteztem, hogy miért alkalmas a lakosság megfélemlítésére a drón, illetve kifejtésre került, hogy akár lőszerrel vagy robbanószerrel felszerelt gépek is fellelhetők már a piacon, így egyértelműnek tartom, hogy a terrorcselekmény¹²² deliktumának elkövetési tárgyaként is szolgálhatnak a pilóta nélküli légi járművek. Egyre elterjedtebbek az ilyen jellegű támadások körében a pilóta nélküli légi járművek.¹²³ Ugyanezen okból kifolyólag megvalósulhat a robbanóanyaggal vagy robbantószerrel való visszaélés¹²⁴ is. Ezen túlmenően azon deliktumokban, ahol a drón lőfegyverként minősül, az éles lőfegyverrel felszerelt drón minden ehhez kapcsolódó bűncselekmény elkövetési tárgyaként szolgálhat. Fel szeretném hívni jelen esetben a csoportos elkövetés valószínűségére a figyelmet, melyet a deliktum külön minősítő körülményként részletez.

¹¹⁹KARSAI Krisztina: *Kommentár a Büntető törvénykönyvhöz* Budapest, Komplex Kiadó, 2013 667.o.

¹²⁰VASKOR Máté: *Ha megtalálják, börtönbe is kerülhet a reptéri drónozó* 24.hu, 2019.10.18
(letöltés dátuma: 2024.10.20.) <https://csi.pet/huyYH>

¹²¹Btk. 233. §

¹²²Btk. 314. §

¹²³James Igoe WALSH- Marcus SCHULZKE *Drones and support for the use of force* University of Michigan Press 2018 105-106.o.

¹²⁴Btk. 324. §

Közveszély okozásának bűncselekményének¹²⁵ elkövetési magatartásai vonatkozásában a közveszélyt előidézni pilóta nélküli légitárművel jelentős értékű dolog rombolásával lehet.¹²⁶ Elhárításának akadályozására szinte minden esetben sor kerülhet, például a tűz helikopterrel való oltása esetén a helikoptert zavaró drón jelen deliktumot valósítja meg. Második esetben közömbös, hogy a közveszélyt a távpilóta idézte-e elő vagy sem, csupán a hátráltató magatartás képes a deliktum kiváltására.

A tármű hatalomba kerülése különleges deliktum¹²⁷ a pilóta nélküli légitárművekre vonatkozóan, hiszen ez az egyetlen bűncselekmény –a közlekedési bűncselekmények körét leszámítva–, melynek törvényi tényállásában a drón nem elkövetési eszközként, hanem elkövetési tárgyként jelenik meg. Megvalósulhat, ha erőszak alkalmazásával a gépet irányító távpilóta nem saját akaratának megfelelően irányítja a drónt, hanem az erőszak alkalmazásával összefüggésben lévő személy akaratának megfelelően cselekszik. Ebből következik, hogy nem muszáj, hogy a távpilóta ellen kifejtett erőszakot ugyanaz az ember kövesse el, mint aki a parancsot adja az irányítás vonatkozásában. Fontos azonban, hogy egymással akarategységben cselekedjenek, így elkövetői alakzat tekintetében a fenyegetés kifejtő tettesként, míg az irányítást verbálisan befolyásoló személy bűnsegédként fog felelni az elkövetett bűncselekményért. Véleményem szerint lehetőség van a tármű eltérítésére is technikai eszközök segítségével, tehát az elkövető nem minden esetben tartózkodik a távpilóta közvetlen közelében. Ezt azonban meg kell, hogy előzze a távpilóta vagy az azt segítő személy megfenyegetése. Hiszen nem feltétele a tényállásnak értelmezésem szerint, hogy az erőszak vagy fenyegetés egyszerre valósuljon meg a tármű tényleges hatalomba kerülésével.

6.8. Egyéb vonatkozó bűncselekmények

A dolgozat átláthatósága érdekében, ebben az alfejezetben kaptak helyet azok a bűncselekmények, melyeket az eddigiektől eltérő fejezetekben taglal a Btk.

6.8.1. Tiltott adatszerzés

A Btk. 43. fejezete a dolgozatom témáját tekintve kimagasló fontossággal rendelkezik, ugyanis ezen fejezet sorai között került beiktatásra az első és eddig egyetlen „drón-tényállás”, melyet a Btk. 422/A. § tartalmaz. A technika segítségével való bűnözés, azon belül is pilóta nélküli légitárművekkel való bűnelkövetés fajsúlyosságát támasztja alá, hogy a jogalkotó külön

¹²⁵Btk. 322. §

¹²⁶pl.: gázberendezés rongálása

¹²⁷Btk. 320. §

bekezdésben tárgyalja ezt az esetet.¹²⁸ Véleményem szerint azért itt kapott helyet az első nevesített tényállás, mert ezen elkövetési magatartás a legelterjedtebb a drónokkal való bűnelkövetésben.

Tiltott adatszerzés esetében¹²⁹ fontos tisztázandó kérdés az, hogy ha a jogalkotó külön tényállásban¹³⁰ nevesítette a pilóta nélküli légi járművekkel való elkövetést, akkor minden esetben, amikor az elkövetési magatartás eszköze drón, ezen tényállás (Btk.422/A. §) keretei közé lép-e az elkövető. A Btk. 422/A. § miniszteri indoklása kimondja, hogy az új szabályozás azt a célt kívánja szolgálni, hogy ne csak a titokban történő elkövetést lehessen büntetni, hanem a nyílt (mások által érzékelhető) bűnös magatartást is büntetőjogi felelősségre lehessen vonni. Ebből is következik, hogy a Btk. 422. § által büntetett magatartások mind titkos jellegűek. Tehát ugyanúgy megvalósíthatjuk azokat drónok segítségével, amennyiben ez a magatartás más által nem érzékelhető. Pilóta nélküli légi jármű alkalmas lehet a megfigyelésre és a rögzítésre is egyaránt. A Btk. 422/A. § tényállásának van egy további feltétele, amely elválasztja a Szabs.tv. által szabályozott magánlaksértéstől [Szabs. tv. 166. § (1a) bekezdés], ez pedig a megfigyelés és azzal összefüggésben lévő engedély nélküli felvétel. Tehát ha nem megfigyelés céljából követi el a bűncselekményt az elkövető, akkor nem is lép a deliktum tényállásának keretébe, hanem szabálysértést követ el. Tekintve, hogy célzatos bűncselekménnyről van szó, csak egyenes szándékkal lehet elkövetni.

6.8.2. Minősített adattal való visszaélés

A bűncselekmény¹³¹ védett jogi tárgyát a Magyarország biztonsága érdekében a minősített adatok titkosságához fűződő társadalmi érdek alkotja.

Az elkövetési magatartások közül a jogosulatlan megszerzés és a jogosulatlan személy részére történő hozzáférés követhető el drónnal e deliktum esetében. A megszerzés úgy jöhet létre, ha a drónt a minősített adatot tartalmazó dokumentum felé reptetik és azt a drón rögzíti. Ezzel párhuzamosan történhet a jogosulatlan személy részére történő hozzáférés is hiszen, ha a reptetés pillanatában valaki a távpilóta mellett figyeli a drónt, azaz a drónra szerelt kamerafelvételt élőben látja akkor is megvalósul ez a deliktum.

¹²⁸Lásd átfogóan: AMBRUS István: *Digitalizáció és Büntetőjog* 2021, Budapest, Wolters Kluwer Hungary, 4.1.3. Adattal való bűncselekmények

¹²⁹Btk. 422. §

¹³⁰Btk. 422/A. §

¹³¹Btk. 265. §

6.8.3. Rombolás

A Btk. 257. § tételesen felsorolja az elkövetési tárgyakat, lényegében ezek közül bármelyik megrongálható drónnal, így ezen tényállás nem kíván több magyarázatot.

6.8.4. Önkényuralmi jelkép használata

A törvényi tényállás¹³² taxatíve felsorolja azon tiltott jelképeket, amelyek terjesztése, nagy nyilvánosság előtt való használata vagy közszemlére tévése oly módon, hogy az a köznyugalom megzavarására alkalmas. Egyedül a nagy nyilvánosság előtt való viselés elkövetési magatartás eszközeként nem szolgálhat drón. Ennek azon egyszerű oka van, hogy a drón nem tud viselni valamit, ilyen magatartással gépek nem felruházhatók. Terjesztése megvalósulhat úgy, hogy a pilóta nélküli légi jármű szórólapok formájában a tömegbe szórja a tiltott jelképpel ellátott papírokat. Közszemlére tétele oly módon valósulhat meg, hogy a drón maga mögött húz emberek által jól látható módon egy a tényállás által tiltott jelképet ábrázoló objektumot.

6.9. A kiszabható büntetések és intézkedések

A foglalkozástól eltiltás¹³³ büntetése, akkor szabható ki, ha az elkövető rendelkezik a megfelelő drónozáshoz szükséges szakképesítéssel és a foglalkozás szabályait akár a drón állapot felmérésének elmulasztásával vagy egyéb felszállás előtt szükséges biztonsági intézkedés elmulasztásával megvalósítja, mely mulasztás ok okozat kapcsolatban áll az okozott deliktummal.

Ha valaki a pilóta nélküli légi jármű vezetéséhez fűződő engedélyhez kötött szabályokat szegi meg és ezzel bűncselekményt valósít meg, alkalmazható a járművezetéstől való eltiltás.¹³⁴ Kevésbé evidens azonban, hogy bármely esetben, amikor a drónt valamely más bűncselekmény elkövetésére használják fel, ugyanúgy kiszabható ezen büntetés. Tehát például, ha a drónnal kábítószerrel szállítanak, annak segítségével kábítószerrel kereskednek ugyanúgy bűncselekményhez használják fel a pilóta nélküli légi járművet.¹³⁵ Ezzel a szankcióval az úgynevezett mozgó bűnözés ellen kíván fellépni a jogalkotó. Tekintve, hogy a drónokkal éjszaka alacsony magasságban szinte láthatatlanul lehet mozogni és nem igényelnek nagy

¹³²Btk. 335. §

¹³³Btk. 52. §

¹³⁴Btk. 55. §

¹³⁵Yaacoub Jean Paul-Noura Hassan-Salman Ola-Chehab Ali, *Internet of things* (Amsterdam. Online), 2020 Vol.11 (letöltés dátuma: 2024.10.11.) 15.o. <https://n9.cl/kqw6p>

méretű leszálló pályát, már csak idő kérdése, hogy használata mikor terjed el még jobban a bűnelkövetők körében.

Elkobozni¹³⁶ akkor lehet egy dolgot, ha azt bűncselekmény elkövetésére használták; amely bűncselekmény útján jött létre; amelyre magát a bűncselekményt elkövették; vagy amelyet a deliktum befejezte követően konkrétan e dolog elszállítására használtak illetőleg; ha a dolog birtoklása veszélyezteti a közbiztonságot vagy jogszabályba ütközik. Mindegyik magatartás körébe beilleszthető a pilóta nélküli légitánc. A legtöbb előző fejezetben kifejtésre került bűncselekmény elkövetési eszközöként szolgálhat drón, így példának okáért lehet elkövetési eszköze az emberölésnek.¹³⁷ Bűncselekmény útján jön létre az a felvétel, melyet megfigyelés céljából más lakásáról pilóta nélküli légitáncúval rögzítettek, mely magatartással a tiltott adatszérés¹³⁸ deliktuma valósul meg. Ez esetben elkobozható maga a drón és a felvétel tárolására szolgáló adathordozó is. A kutatás kitért arra az esetre, amikor a drón nem elkövetési eszközként, hanem elkövetési tárgyként szolgál, ezen eset egyik vonatkozó tényállása a jármű hatalomba kerítése.¹³⁹ Ily módon elkobozható az a drón, mely ezen deliktum elkövetési tárgyaként szolgál. Fizikai adottságaikból kifolyólag a drónok alkalmasak lehetnek elkövetett bűncselekményekből származó dolgok elszállítására is. Illetve, amennyiben a drón lőfegyverrel, robbanóanyaggal vagy robbanószerrel van felszerelve szintén alkalmazható ez az intézkedés, ugyanis egy ilyen gép jogosulatlan birtoklása és használata jelentősen sérti a közbiztonságot.

Abban az esetben, ha a drónnal felvett kép-, illetve hanganyag bűncselekményt rögzít és ez valamely elektronikus adat hírközlésére szolgáló eszközön, akár okostelefonon, pendrive-on jelen van, kiszabható az elektronikus adat végleges hozzáférhetetlenné tételének intézkedése.¹⁴⁰

6.10. Összegzés

Fontos tisztáznom, hogy az általam felsorolt és kifejtésre kerülő deliktumok, valamint kiszabható büntetések és intézkedések nem bírnak a drónok vonatkozásában kizárólagos jelleggel. Nem gondolom, hogy más törvényi tényállás keretei közé ne lehetne beszorítani a pilóta nélküli légitáncúkat, azonban meglátásom szerint egyéb bűncselekmények vizsgálata esetén a valóságtól nagyon elrugaszkodott fikciók alkalmazására lenne szükség.

¹³⁶Btk. 72. §

¹³⁷Btk. 160. §

¹³⁸Btk. 422/A. §

¹³⁹Btk. 320. §

¹⁴⁰Btk. 77. §

Megfigyelhetjük, hogy a legtöbb deliktum esetében a drón, mint lehetséges elkövetési eszköz kap helyet a Különös Részi tényállásokban. Néhány bűncselekmény ez alól kivételt képez, ugyanis a jármű hatalomba kerítése¹⁴¹ és a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény¹⁴² esetén a távpilóta ellen és a drón ellen is irányulhat az elkövetési magatartás, tehát ezen deliktumok esetén a drón az elkövetési tárgy, a távoli pilóta pedig a passzív alany.

Elkövetői alakzatok tekintetében az imént kifejtett deliktumok –Btk. 320. § és Btk. 232. §– kivételével a távpilóta mindegyik vizsgált deliktumnak lehet tettese. Részesi alakzatok közül felbújtója minden deliktumnak lehet a szükséges törvényi feltételek megléte mellett, bűnsegédje pedig, ha valamilyen „többlet cselekmény” társul az elkövetéshez. Tehát ha a drón reptetésén túl valaki olyan magatartást tanúsít mellyel hozzájárul a bűncselekmény bekövetkezéséhez. Például savas maró anyagot vásárol és azt az erre alkalmas drónba tölti, hogy majd a távpilóta a maró anyaggal felszerelt géppel súlyos testi sértést okozzon valakinek. Fontos kiemelni, hogy minden adott esetet az összes körülményre tekintettel kell vizsgálni az elkövetői alakzatok megállapítás szempontjából is.

7. Összefoglaló

Jól szemlélteti a drónnal való bűnelkövetés sokoldalúságát azon eset, mikor 2024. július 13-án Pennsylvániában sikertelen merényletet követtek el Donald Trump akkor még csak volt amerikai elnök ellen. Bár a merénylet eszközéül nem pilóta nélküli légitáncvet használtak, azonban a merényletet megelőzően az elkövető drónnal térképezte fel a helyszínt, tehát a bűncselekmény előkészületi stádiumában vett részt pilóta nélküli légitáncvet.¹⁴³ Ez az eset rámutat arra, hogy mennyire megkönnyítheti a bűnelkövetést a drónok használata. Nem csak a kriminalitás elősegítése jelent problémát a drónok esetében, az eljáró szervek további nehézségekbe ütköznek az elkövetők kilétének megállapításával kapcsolatban.

Ennek eredményességét többek között a regisztrációs kötelezettség kiterjesztése és ezen kötelezettség elmulasztásának erősebb generálprevenciós hatással bíró szankcionálása jelenthetné.

¹⁴¹Btk. 320. §

¹⁴²Btk. 232. §

¹⁴³Michael KOSNAR–Ken DILANIAN: *Trump shooter flew drone over venue hours before attempted assassination, source says* NBC NEWS 2024.07.20. (letöltés dátuma: 2024.10.26.) <https://n9.cl/6qj15>

Hazánkban ezt a problémát hivatott megoldani a Mydronespace applikáció, ott ugyanis nem csak a művelet elvégzéséhez szükséges helyet kell kijelölnie a műveletet végzőknek, hanem a regisztrációhoz egyéb személyes adatokra is szükség van. Így egy esetleges jogsértő magatartás észlelése esetén az illetékes hatóságok tájékozódhatnak a távpilóta kilétéről.

2021. május 4-én alakult meg a Magyarországi Drón Koalíció, melynek elsődleges célja, hogy egy olyan stratégiai platformot teremtsen, melyet közösen tud használni az egyszerű felhasználótól kezdve, a kutató szféra, egyéb piacszereplők és a kormányzat. Továbbá hozzájáruljon egy világszínvonalú drónökoszisztéma kialakításához, ezen felül célkitűzési között szerepel a hazai drónstratégia kidolgozása, majd megvalósítása.^{144 145}

A kezdeményezés valóban megoldást kínálhat a dolgozatomban vizsgált problémára, azonban a rohamos fejlődésnek és terjeszkedésnek köszönhetően sürgetőbb a kérdés, mint pár évvel ezelőtt.

Legfontosabb első körben a jogi kérdések tisztázása és a szerteágazó jogszabályozási háttér kodifikálása. Ezen metódus véleményem szerint megkönnyíthetné a jogkövetést és ezzel együtt visszaszorítaná a rosszul berögzött mintákat, melyek mind a nehezen értelmezhető és nem egységes jogi szabályozások miatt alakultak ki.

Azt gondolom, hogy nagyobb figyelmet kell szentelni a pilóta nélküli légi járművekre minden jogágon belül. Szükségesek egyéb jogterületen, mint például a közigazgatási jog új átlátható és egyértelmű jogszabályokat hozni a drónokkal kapcsolatban. Szükségesnek tartom továbbá, a már említett generálprevenációs hatással bíró szankcionálást bevetni a szabálysértési jog, a közigazgatási jog, illetve a büntetőjog területén.

Büntetőjog vonatkozásában álláspontom megegyező Csák Zsoltéval, aki szintén azon véleményen van miszerint a jelenlegi Btk. által szabályozott Különös részi tényállások bővítése semmilyen formában nem szükséges.¹⁴⁶

¹⁴⁴Jelenleg több információt nem találtam az interneten a Koalícióról, honlapja szerkesztés alatt áll. Ismeretlen, hogy a felsorakoztatott célok milyen megvalósulási szakaszban vannak.

(letöltés dátuma: 2024. 09.10.) <https://n9.cl/but3n>

¹⁴⁵DOMONKOS Márton-HORVÁTH Anna Zsófia: *A drón szabályozás aktuális állása*, Jogi Forum Blog 2022.02.03. (letöltés dátuma: 2024.10.10.) <https://n9.cl/decre>

¹⁴⁶CSÁK i.m. 29.o.

Zárógondolatként pedig szeretném felhívni a figyelmet a drónokban rejlő bűnmegelőzési és bűnüldözési lehetőségekre, melyek már egyre elterjedtebbek hazánkban is. Akár a közúton történő szabályellenes magatartások megfigyeléséről, akár a határvédelemről legyen szó, hatékony segítséget nyújthatnak a pilóta nélküli légijárművek.

A drónokkal való bűnelkövetést talán a drónok segítségével lehet majd visszaszorítani.

Irodalomjegyzék

Külföldi Irodalom

Frédérich MÉRGET: *The Humanitarian Problem with Drones*. Utah Law Review, 2013

TAKAHASHI Timothy T.: *Drones and Privacy*. The Columbia Science&Technology Law Review, 2012

Wendie L. KELLINGTON: *Drones The Urban Lawyer* ,2017 (American Bar Association)

Henry H. PERRITT, JR.–Eliot O. SPRAGUE: *Drones* Vanderbilt journal of entertainment and technology law, 2015

Balasingman MANOHARI: *Drones in medicine—The rise of the machines* International journal of clinical practice, Vol.71 (9), 2017

Yaacoub Jean Paul–Noura Hassan-Salman Ola-Chehab Ali: *Internet of things*, Vol.11, 2020

Davies SHAWN–Pettersson THERÉSE–Öberg MAGNUS: *Organized violence 1989–2021 and drone warfare* Journal of peace research, SAGE Publications, Vol.59 (4), 2022

James Igoe WALSH–Marcus SCHULZKE: *Drones and support for the use of force* University of Michigan Press, 2018

ZEYNEP Balazünbül: *Drohntechnologie und moderne Kriegführung Bestandsaufnahme und Perspektiven* Berlin Carl Grossmann Verlag, 2021

Magyar Irodalom

PECSI Brigitta Andrea: *Ne Bis In Idem Elv Érvényesülése a Büntetőjog és a Közigazgatási Jog Határán*, (diplomamunka) Budapest, 2020

LŐRINCZ Lajos(szerk.): *Közigazgatási jog*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó, Budapest, 2007

BELOVICS Ervin–MOLNÁR Gábor Miklós–SINKU Pál *Büntetőjog II. Különös Rész*, Orac kiadó, Budapest, 2023. szeptember

BELOVICS Ervin: *Büntetőjog I. Általános Rész* negyedik hatályosított kiadás, Orac Kiadó, Budapest, 2023 május

AMBRUS István: *Digitalizáció és Büntetőjog*, Wolters Kluwer Hungary Kft., Budapest, 2021

CSÁK Zsolt: *A drónok kapcsán felmerülő egyes büntető anyagi és eljárásjogi kérdések*–MEZEI Kitti *A bűnügyi tudományok és az informatika*, 2019

NAGY Marianna: *A közigazgatás szankciórendszere* 2019.02.11. JAKAB András–KÖNCZÖL Miklós–MENYHÁRD Attila–SULYOK Gábor (szerk.): *Internetes Jogtudományi Enciklopédia* (Közigazgatási jog rovat, rovatszerkesztő: BALÁZS István)

KIRÁLY Eszter–ERDEI Árpád: *Szabálysértési jog*, Novissimo Kiado, Budapest, 2013

KARSAI Krisztina: *Kommentár a Büntetőtörvénykönyvhöz*, Komplex Kiadó, Budapest, 2013

KARSAI Krisztina: „*Ne bis in idem*” in JAKAB András–KÖNCZÖL Miklós–MENYHÁRD Attila–SULYOK Gábor (szerk.): *Internetes Jogtudományi Enciklopédia* (Büntetőjog rovat, rovatszerkesztő: SZOMORA Zsolt), 2013

CSERÉP Attila: *Nagykommentár a szabálysértési törvényekhez*, Wolters Kluwer Hungary Kft., Budapest, 2018

GÁL István László: *Magyar Büntetőjog Különös Rész*, Osiris Kiadó, Budapest, 2023

GÖRGÉNYI Ilona–GULA József–HORVÁTH Tibor–JACSÓ Judit–LÉVAY Miklós–SÁNTHA Ferenc–VÁRADI Erika: *Magyar Büntetőjog Különös Rész*, Wolters Kluwer Hungary Kft., Budapest, 2020

BLASKÓ Béla: *Magyar Büntetőjog Általános Rész*, Rejtjel Kiadó, Budapest-Debrecen, 2023

Internetes Hivatkozások

Different Types of Drones and Uses *JOUAV Unmanned Aircraft System Blog* 2024. július 23
<https://www.jouav.com/blog/drone-types.html>

Best Long Range Fixed Wing Drone: What is a Fixed Wing Drone *JOUAV Unmanned Aircraft System Blog*
<https://www.jouav.com/fixed-wing-drone>

Increase in use of drones for prison smuggling *BBC* 2023.04.04.
<https://www.bbc.com/news/uk-scotland-65166451>

Dhwanil SHUKLA, Narayanan KOMERATH: Multicopter Drone Aerodynamic Interaction Investigation *MDPI* 2018. december 3

<https://www.mdpi.com/2504-446X/2/4/43>

Drone Types: Multi-rotor vs Fixed-wing vs Single rotor vs Hybrid VTOL *AUAV Blog*

<https://www.auav.com.au/articles/drone-types/#3>

Anatomy of A Drone- What's inside a DJI Phantom Drone *Dronefly*

<https://n9.cl/tubg0>

Michael KOSNAR, Ken DILANIAN: Trump shooter flew drone over venue hours before attempted assassination, source says *NBC NEWS* 2024.07.20.

<https://n9.cl/6qj15>

Drón Törvény-Érthetően Szakértőktől *Légtér.hu Blog*

<https://legter.hu/blog/dron-torveny-erthetoen-szakertoktol/>

A Magyar Légtér Szerkezete *Légtér.hu Tudástár*

<https://oktatas.legter.hu/products/course/legter-tudastar>

Eseti Légtér *Légtér.hu Tudástár*

<https://oktatas.legter.hu/products/course/legter-tudastar>

Mydronespace Applikáció *Mydronespace Hungarocontrol*

<https://mydronespace.hu/applikacio>

Doe.: <https://doe.hu/c-minosites-vagy-remote-id/>

Amennyiben a művelet a nyílt kategóriába tartozik, mi alapján tudom meghatározni, hogy melyik alkategóriába esik? *Mydronespace Hungarokontroll*

<https://n9.cl/f9bn11>

Drón vizsgáztatás *Közlekedési És Alkalmassági Vizsgaközpont*

<https://vizsgakozpont.hu/dron-vizsgaztatas>

Közzolgálati Online Lexikon

<https://lexikon.uni-nke.hu/>

DOE UAS balesetek és incidensek az EU területén- Megjelent az EASA idei Éves Biztonsági Jelentése 2024.

<https://n9.cl/6kt1r>

DOMONKOS Márton, HORVÁTH Anna Zsófia: A drón szabályozás aktuális állása *Jogi Forum Blog* 2022.02.03.

<https://n9.cl/decre>

VASKOR Máté: *Ha megtalálják, börtönbe is kerülhet a reptéri drónozó* 24.hu, 2019.10.18

<https://csi.pet/huyYH>

Merevszárnyú drónok: a légi technológia jövője *Drone Conference 2023*. augusztus 15

<https://n9.cl/qnaq8>

Drón Pilóták Országos Egyesülete

<https://doe.hu/az-mtom-es-jelentosege/>

Jogszabályi háttér

Alaptörvény

A büntető törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény

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

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény

Közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény

A pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről szóló 38/2021.(II.2) Kormányrendelet

A légiközlekedési kötelező felelősségbiztosításról 39/2001. (III. 5.) Kormányrendelet

Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont kijelöléséről és feladatainak meghatározásáról szóló 284/2018. (XII. 21.) Kormányrendelet

A magyar légtér igénybevételéről 4/1998.(I.16.) Kormány rendelet

A távoli pilóták képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól, valamint a vizsgán való részvétel díjáról szóló 6/2021. (II. 5.) ITM rendelet

A pilóta nélküli légijárművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról szóló 2019/947/EU végrehajtási rendelet

2019/945 határozat: A Bizottság (EU) felhatalmazáson alapuló rendelete a pilóta nélküli légijármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légijármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetőiről 2019.03.12.

BH 2014.169.

BH 2020.63.

BH 2021.306.

BK 57. vélemény