

Zsurzsa Zsolt*

joghallgató
Szegedi Tudományegyetem, Civilisztikai Tudományok Intézete

A DRÓNREPÜLÉSEL ÖSSZEFÜGGŐ MAGÁNJOGI IGÉNYEK1

Debreceni Jogi Műhely, 2019. évi (XVI. évfolyam) 1-2. szám (2019. július 20.)

DOI 10.24169/DJM/2019/1-2/7

Civil law claims in the context of drone flight – Summary

The technology of unmanned aerial vehicles (UAVs), which are most commonly known as ‘drones’, is one of the most rapidly developing field of modern science. That is largely owing to the fact that drones are used in more and more fields of economy, from architecture and media to agriculture and logistics, etc. According to predictions of the European Union, the drone industry may have an income of € 10 billion annually, by 2035, and could create about 100,000 workplaces as well.² In addition, the number of hobby drone users is also increasing quickly, with millions of registered drone users in the United States of America alone.³

The nature of drones, namely the fact that these devices can soar up to 30 or more metres in the air and carry out different kind of operations (including taking photographs) by an operator on the ground may cause a lot of conflicts between drone operators and people not taking part in the operation. However, these conflicts, are unlikely to be solved without legal interference, which makes it necessary for both lawmakers and organizations applying the law to prepare for these situations in order to be able to give proper answers to the problem.

In my research, I have indicated the development of drones in a historical context and also specified the classification of drones, which allowed me to outline those types that are relevant to the subject matter. I also presented the legal background of drone flight in force, on the level of the EU legislation and also gave an insight to the previous, Hungarian legislation. Then, I started to identify those legal claims that can be especially relevant on the terrain of civil law, and concluded three main claims can be named: liability for damages, infringement on personal rights (right to one’s image and, in particular) and the civil tort of trespass to land.

I analysed all of these claims separately and in connection with each other, and found interesting problems that could have huge relevance in a legal dispute before a court. I intended to support my findings and arguments with opinions from legal scientists, court decisions from Hungary and abroad, and legislative solutions from abroad. At the end of my writing, I concluded that the described problems, and the solution that is given to them, are indeed crucial, because they will most definitely affect the way people can use drones, and neither too strict, nor too loose rules are appropriate to decide upon the subject.

Bevezetés

Az emberiség megjelenésétől kezdve a civilizált népek az újonnan megjelenő társadalmi, gazdasági és technológiai változásokra és fejlődésre mindig új normák, szabályok megalkotásával reagáltak, így egy idő

* Szegedi Tudományegyetem, Civilisztikai Tudományok Intézete, témavezetője: Prof. Dr. Görög Márta

¹ A dolgozat az Emberi Erőforrások Minisztériuma UNKP-18-2 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült.

² <http://www.consilium.europa.eu/en/infographics/drones/>

³ <https://www.transportation.gov/briefing-room/faa-drone-registry-tops-one-million>

után jogi úton kikényszeríthető szabályok meghatározása is szükségessé vált. Így volt ez kezdetben a pénzkereskedelem, majd az államhatáron belüli és államok közötti kereskedelem esetében is. Később pedig, különösen a nagy ipari forradalmat követően, egyre több technikai újítás jelent meg, amelyek közül több a mindennapi élet számos területén olyan gyökeres változást hozott, hogy a jogalkotó szervezeteknek átfogó szabályozást kellett nyújtania ahhoz, hogy megakadályozzák az új találmányokkal kapcsolatos nagyléptékű visszaéléseket és jogellenes magatartások elterjedését.⁴ Napjainkban már elképzelhetetlennek tűnhet az, hogy egy technikai újítás megjelenésére a jogalkotók ne gyorsan és megfelelően reagáljanak, de az igazság az, hogy minél bonyolultabbá válik a technológia, annál nehezebb egy minden igényt kielégítő jogi keretrendszer alkotni a tudomány, a gazdaság és az élet számos más fejlődő területe számára. Éppen ezért a megfelelő és gyors válasz adása a modern technológia által teremtett jogi kihívásokra a jogalkotók részéről nem is sikerül minden esetben.

Amikor a repülőgépet feltalálták a 20. század kezdetén, senki sem gondolta, hogy egyszer repülők százai cikáznak majd az égbolton, több ezer utast szállítva a fedélzetükön, a világ minden tájára. Később, amikor az utasszállító repülőgépek tömeges jelenléte az égen már megszokottnak számított, senki sem gondolta, hogy nem is olyan sok idő elteltével már pilóta nélküli, távirányítású légi járművek fogják szelni az eget, hogy ott mindenféle célra használják őket: ellenséges csapatok bombázására háborúban, légi felvételek készítésére olyan magasságokból, ahonnan ez addig elképzelhetetlen volt. Ezek a pilóta nélküli légi járművek (drónok) ma már a mindennapjaink részévé váltak, s olyan területeken is használják őket, amikről valószínűleg sokan nem is hallottak.

Az viszont, hogy a drónok olyan gyors ütemben terjedtek el, s terjednek ma is világszerte mind a hobbi felhasználók körében, mind az egyes gazdasági ágazatokban, az az eszközök jellegéből adódóan problémákat szül a különböző jogágak, így a magánjog területén is. Számos magánjogi jogintézmény kapcsán szembesülnek a jogalkotók és a jogalkalmazók is azzal, hogy a drónok kapcsán felmerült jogviták természetüket tekintve nem teljesen azonosak más magánjogi jogvitákkal, ez pedig nem jelentéktelen problémákat szülhet. Ugyanis, ha a jogalkotók nem megfelelő jogi kereteket alkotnak a pilóta nélküli légi járművek számára, illetve a jogalkalmazók túl tágan vagy túl szűken értelmezik a vonatkozó jogszabályokat, az a technológiai fejlődésre, és ezáltal mindennapi életünkre is kihatással lehet. Ezt alátámasztandó, az Európai Unió előrejelzése szerint 2035-re a drónszektor várhatóan 100 000 munkahelyet fog teremteni, és több, mint 10 milliárd euró bevételt fog termelni évente.⁵

I. Alapvetések

I. 1. *A pilóta nélküli légi járművek*

A pilóta nélküli légi járművek, ismertebb nevükön drónok olyan légi járművek, amelyek a fedélzeten tartózkodó pilóta nélkül üzemelnek vagy amelyet ilyen üzemmódra terveztek, és amely önálló vagy távirányítással történő üzemelésre képes.⁶ Ezen definíció némileg kiegészül, amikor pilóta nélküli légi rendszerekről beszélünk. A pilóta nélküli légi rendszerek fogalma alatt magát a pilóta nélküli járművet, valamint a járműhöz csatlakoztatott egyéb technikai eszközöket, és az ezek közötti folyamatos kapcsolatot létrehozó felszerelés egészét kell érteni.⁷ Az emberekben tipikusan az a kép él, hogy a drónok olyannyira

⁴ Például az 1875. évi XX. törvénycikk a vasúti és gőzhajózási szállítás használatának megadóztatásáról, amely a vasút és gőzhajó, mint szállítási eszközök elterjedésével összefüggésben felmerült adózási kérdéseket rendezte, vagy az 1901-es fővárosi főkapitányi szabályrendeletet, amely először írta elő az „automobilok” regisztrációs kötelezettségét (17.902/fk. I. 901. szabályrendelet)

⁵ <http://www.consilium.europa.eu/en/infographics/drones/>, utolsó letöltés dátuma: 2018. dec. 7.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről, L212/20, 3. cikk 30. pont

⁷ A pilóta nélküli légi járművekről szóló miniszteri rendelet tervezetének definíciója, 71. § 36. pont

modern eszközök, hogy csupán pár éve terjedtek el világszerte, azonban ezen eszközök története egészen az első világháború időszakáig visszavezethető. Az 1910-es évek végén, az angol Archibald Low tervezte meg az első „drónt”, amelyet egyfajta légi torpedóként kívántak bevetni Zeppelin léghajók ellen, ám éles bevetésen végül nem használták.⁸ Később, a második világháború alatt továbbfejlesztették a korábbi prototípust, hogy a légvédelem számára gyakorló célpontokként használják őket. Ezeket a szerkezeteket DH-85 Queen Bee (azaz méhkirálynő) névre keresztelték, amely sokak szerint alapjául szolgált annak, hogy a pilóta nélküli légi járműveket angolul drone-nak keresztelték (az angol drone jelentése: méh).⁹ Azonban ezek az eszközök még nem voltak alkalmasak arra, hogy bármilyen területen átvegyék a pilóta által irányított légi járművek szerepét. Az első, modern értelemben vett pilóta nélküli légi járművek alkalmazására szintén a hadászatban, nevezetesen a vietnámi és a jóm kippúri háborúban került sor.¹⁰

Ettől a ponttól kezdve csak idő kérdése volt, hogy mikor realizálódik az emberekben az, hogy a pilóta nélküli légi járművek technológiája nem csak hadipari, hanem más, civil szférához tartozó szereplők is hasznosíthatják. Az 1980-as években a japán mezőgazdaságban már elterjedt volt az a gyakorlat, hogy a termelők az óriási kiterjedésű rizsföldeken a permetezést távirányítású kisrepülőkkel – drónokkal – végezték el, mivel ez sokkal költséghatékonyabb megoldás volt, mint egy ember által vezetett, üzemanyaggal működő gépjárművel végigjárni a földeket.¹¹ Ezt követően, az elektromos technológia a világkereskedelemnek a Szovjetunió megszűnése utáni rohamos mértékű növekedésével világszerte terjedésnek és fejlődésnek indult, ami megalapozta a drón-technológia elterjedését is. Ma már a pilóta nélküli légi járműveket számos szektorban alkalmazzák a mezőgazdaságtól kezdve a bányászaton, az építőiparon, a vagyonvédelmen és a rendfenntartáson át a médiáig. A drónhasználat széleskörűbbé válásán kívül érdemes ejteni pár szót arról is, hogy maga a dróntechnológia milyen fejlődésen ment keresztül. A modern technológiának köszönhetően ma már nemcsak vadászrepülőgép nagyságú drónok szelik az eget, hanem akkora drónok is elérhetőek bárki számára a piacon, amelyek beférnek egy átlagos méretű hátizsákba, sőt, a legkisebb, kamerával felszerelhető drónok már alig nagyobbak egy pénzérménél.

A pilóta nélküli légi járműveknek ma már számtalan típusa létezik, amelyeket számtalan jellemző alapján lehet csoportosítani. A leggyakoribb csoportosítási szempont az eszközök maximális felszálló tömege, ez ugyanis a drónok által hordozott kockázati tényező indikálására kiválóan alkalmas. A jogi szempontból legrelevánsabb eszközök a mérnöki szempontból kis drónnak nevezett eszközök, amelyek a 25 kg tömeget nem haladják meg.¹² Ezen eszközökön belül pedig természetesen főleg azok okozhatnak jogi problémákat, amelyek valamilyen technikai berendezéssel vannak felszerelve. A legtipikusabb ilyen eszközök a kamerák (pl. a személyiségi jogsértéssel összefüggésben), vagy a különböző szállítást segítő berendezések.

I. 2. A drónokkal kapcsolatos magánjogi problémákról általában

A pilóta nélküli légi járművekkel kapcsolatos magánjogi igények specialitása nem elsősorban abban ragadható meg, hogy ezen eszközök teljesen új magánjogi tényállásokat hoznának létre, hanem abban, hogy a már meglévő jogszabályi keretek között teljesen új módon keletkeztethetnek jogvitákat. A témánk szempontjából releváns magánjogi tényállások köre igen széles, de a potenciálisan előforduló, gyakorlati jelentőségű tényállások köre alapvetően besorolható néhány specifikus területre. Természetesen a drónokkal összefüggésben leggyakrabban előforduló esetek a polgári jogi felelősségtan területét érintik. A drónok megannyi módon keletkeztethetnek olyan tényállásokat, ahol a drónrepülés irányítója, vagy az irányításban közreműködő személy magatartása, valamint annak következményeinek megítélése a polgári jog szabályai alapján lehetséges. Ezen belül, például a kártérítési felelősség körében olyan dogmatikai kérdések merülhetnek fel, mint a drónrepülés, mint tevékenység felelősségtani besorolásának kérdése: minden esetben fokozott veszéllyel járó tevékenység lesz, avagy sem?

⁸ <https://www.theguardian.com/world/shortcuts/2013/feb/10/secret-history-of-drones-1916>, (2018. dec. 7.)

⁹ <http://www.visualcapitalist.com/emergence-commercial-drones/>, utolsó letöltés dátuma: 2018. dec. 7.

¹⁰ <https://mq-1predator.weebly.com/historical-overview.html> (2018. dec. 7.)

¹¹ <https://www.raconteur.net/technology/the-commercial-potential-of-drones-in-5-charts>, (2018. dec. 7.)

¹² Arjomandi, Maziar – Classification of unmanned aerial vehicles c. műve alapján, University of Adelaide, elérhető: https://www.academia.edu/2055673/Classification_of_Unmanned_Aerial_Vehicles, (2018. dec. 7.)

Nyilvánvaló, hogy a drónrepüléssel kapcsolatban gyakori, jogvitát keletkeztető tényállások közé tartozhatnak a birtokvédelemmel kapcsolatos tényállások. A pilóta nélküli légi járművek természetükből adódóan más jogalanyok birtoka felett alkalmazhatóak, és bár a jogszerű alkalmazás legfőbb feltétele elviekben a hatósági légtér-használati engedély, mégsem állítható bizonyosan, hogy az engedély pusztán meglete kizárja azt, hogy más személyek háborítatlan birtoklásához való jogát sérelem érje. Ugyanakkor kérdésként merülhet fel az is, hogyha a jogszerű birtokost birtoklásában jogalap nélkül háborítják, akkor a jogos önhatalom őt milyen mértékben illeti meg? „Kiűzheti” a drónt a birtokáról, vagy akár kárt is okozhat benne? Esetleg a drón irányítójával szemben személyesen is felléphet, ha annak holléte ismert számára? Ezek a kérdések a drónok ugrásszerű elterjedésével hamar nagy jelentőséggel bírhatnak, és a rájuk adandó válaszoknak hatékonynak, de arányosnak kell lenniük.

A harmadik nagy terület, amely a drónhasználattal összefüggésben nagy jelentőséghez juthat, a személyiségi jogok terrénuma. A kép- és hangrögzítésre alkalmas pilóta nélküli légi járművek irányítói az eszközök révén olyan mértékben és módon tudnak az egyén személyiségi jogát sértő magatartásokat véghezvinni, amely a drónok megjelenése előtt elképzelhetetlen volt. A drónok által olyan, a magánszférvédelem szempontjából sérthetetlennek hitt helyeken érhet bárkit személyiségi jogsérelem – elsősorban a képmáshoz- és hangfelvételhez fűződő jog kapcsán – amelyeken az egyén eddig egyáltalán nem számíthatott a jogsértésre. A hatályos magyar jogrendszerben a személyiségi jogsértés magánjogi, vagyoni vonzatú szankciójaként a sérelemdíj szolgál elsődlegesen, így az eziránti követelések a drónhasználat terjedésével rendkívül elterjedhetnek. Ugyanakkor kitekintés is kívánok tenni arra, hogy külföldi példa alapján milyen lehetőségek állhatnak rendelkezésre a jogalkotó számára, hogy a lehető legmegfelelőbb választ adhassa a pilóta nélküli légi járművek okozta, ilyen jellegű jogsértések okozta kihívásra.

II. A drónhasználat jogi szabályozásának általános kérdései Magyarországon és az Európai Unióban, valamint a magánjogi szempontból releváns szabályok

Napjainkban a drónhasználat magyarországi szabályozása nagymértékű változások küszöbén áll. Az Európai Unió tagjaként a drónrepülésre vonatkozó uniós szintű jogharmonizációs kezdeményezés a nemzeti jogalkotásra és jogalkalmazásra is alapvető hatással lesz. Jelenleg az EU a polgári légi repülés szabályainak módosításának közepén van, amelynek eredményeként a pilóta nélküli légi járművek szabályozása rendeletben valósulna meg, így módon az kötelező, s közvetlenül alkalmazandó lenne a tagállamokra nézve. Ez a rendelet az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2018. augusztus 22-én jelent meg, és szeptember 11-től lépett hatályba.¹³ Ez a rendelet azonban csak általános szabályokat tartalmaz a drónrepüléssel kapcsolatban, és az Európai Bizottságot feljogosítja a – témánk szempontjából fontosabb – részletszabályokat tartalmazó végrehajtási aktusok megalkotására.¹⁴ A részletszabályok azonban a pályamű írásakor még nem születtek meg, így kijelenthető, hogy egy erősen átmeneti állapotban van jelenleg a pilóta nélküli légi járművek jogi szabályozása. Ugyanakkor a jogalkotási folyamatban nagy szereppel bíró Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) szakmai véleménye már elérhető, amelyből nagy valószínűséggel fognak alapvető rendszertani megoldások átkerülni a végleges részletszabályokba. A rendelet és az ahhoz kapcsolódó végrehajtási jogi aktusok természetesen a magyar jogalkotó számára is kötelezettséget fognak keletkeztetni arra, hogy a szükséges módosításokat megtegye, valamint a megfelelő szabályokat megalkossa. Ebből az okból kifolyólag jelen pályamű keretében azon okból, és csak addig a mértékig mutatom be az uniós rendelet előtt hatályos magyar szabályozást, amely segít bemutatni, hogy milyen nagy szükség volt a pilóta nélküli légi járműveket külön kezelő uniós szintű szabályozás elfogadására.

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=CELEX:32018R1139>, utolsó letöltés dátuma: 2018. dec. 7.

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről, 57. és 58. cikkek

Összefoglalva az mondható el, hogy a polgári drónhasználatot az uniós rendelet elfogadását megelőzően ugyanabban a törvényben szabályozták Magyarországon, amelyben minden más olyan légi járműre vonatkozó szabály megtalálható, amely a magyar légiteret veszi igénybe.¹⁵ Az uniós jog csak a 150 kg feletti tömegű légi járművekre vonatkozott, a 150 kg alatti maximális felszálló tömeggel rendelkező légi járművek működésének szabályozása tagállami hatáskörben volt, amely jelentős különbségeket eredményezett a drónszabályozásban a tagállamok között. Következésképpen a drónrepülésre Magyarországon ugyanazon légtér-szabályozás vonatkozott, mint az emberi vezetésű légi járművekre; a drónok bizonyos kategóriáira a légi járműveket is tartalmazó hatósági nyilvántartásba vételi kötelezettség hárult; valamint bizonyos drónok jogszerű használata csak olyan engedély (jogosítvány) birtokában volt lehetséges, amelynek elnyerési feltételei hasonlóan szigorúak a hagyományos légi járművek vizsgakövetelményeihez. Az EU addigi jogharmonizációs tevékenységének, valamint a Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság ajánlásának¹⁶ figyelembe vételének köszönhetően, a drónok kikerültek a légi közlekedési törvény általános rendelkezéseinek hatálya alól, és elviekben speciális szabályok vonatkoztak volna a drónhasználat egyes aspektusaira 2017-től kezdődően.¹⁷ De csak elviekben. Ugyanis a légi közlekedési törvény módosításáról szóló törvény a drón-specifikus szabályok megalkotását a pilóta nélküli légi járművekről szóló miniszteri rendeletre való utalással valósította volna meg még 2016-ban. Nem sokkal később azonban elindult az uniós jogalkotási eljárás, így a jogalkotó úgy döntött, hogy az uniós rendelet elfogadása előtt már nem léptetik életbe a miniszteri rendeleti szabályozást.¹⁸ Azonban az elkészült, de ki nem hirdetett miniszteri drónrendelet tervezet véleményezés céljából közzétételre került, így már kaphattunk egy perspektívát arra nézve, hogy milyen jellegű nemzeti szabályozást kaphattak volna a pilóta nélküli légi járművek.¹⁹

A miniszteri rendelet tervezete a pilóta nélküli légi járműveket 3 kategóriába sorolta:

1. kategória: 250 gramm – 2kg felszálló tömegig: az ebbe a kategóriába tartozó drónok használatához egy elektronikus oktatás és vizsga sikeres teljesítés lett volna szükséges. (ez a kategória a legszélesebb körben elterjedt, így lényegében egy elég enyhe követelményrendszer jött volna létre)²⁰
2. kategória: 2 kg – 25 kg felszálló tömegig. Ezen eszközök jogszerű működtetéséhez a tervezet az eszközöknek egy nemzeti hatósági nyilvántartásba vételét, egy alapfelszerelés (pozícióról, magasságról és sebességről tájékoztató berendezések, a kényszerhelyzetek megoldására irányuló technológia) meglétét, valamint egy alapfokú képzés elvégzését is előírta volna.
3. kategória: 25 kg felett. Az ebbe a komolyabb kategóriába tartozó drónok jogszerű használata már megkövetelte volna a nyilvántartásba vétel mellett a jármű részére légi alkalmassági tanúsítvány kiállítását (és évenkénti megújítását), a repülések dokumentálását, és egy szakszolgálati engedélyre feljogosító képzés elvégzését.

Ebből a rendszerből kitűnik, hogy a 250 gramm alatti maximális felszálló tömeggel rendelkező pilóta nélküli légi járművekre már a rendelet hatálya sem terjedt ki, amennyiben azokat kifejezetten játék céljára tervezték, gyártották és forgalmazták. Ezen szabályozás indoka az, hogy az ebbe a kategóriába tartozó eszközök méretükből és maximális repülési magasságukból kifolyólag eleve veszélytelennek mondhatók, valamint jellemzően a már hatályos, játékok gyártására vonatkozó Európai Unió irányelveknek megfelelően készültek.²¹ Ez egy elegáns jogalkotói megoldás, mivel argumentum a contrario ebből a szabályozásból az következik, hogy a nem játéknak szánt pilóta nélküli légi járművek már a rendelet hatálya

¹⁵ 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről

¹⁶ A Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság ajánlása a drónokkal megvalósított adatkezelésekről, elérhető itt: https://www.naih.hu/files/ajanlas_dronok_vegleges_www1.pdf

¹⁷ 2016. évi CXXXVI. törvény a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosításáról

¹⁸ <https://magyaridok.hu/lugas/pottyok-az-egbolton-2919793/>, (2018. dec. 7.)

¹⁹ NFM rendelet-tervezet a pilóta nélküli légi járművekről, 2016. dec. 23., elérhető: <http://www.kormany.hu/download/e/a4/01000/RPAS.zip#!DocumentBrowse> (2018. dec. 7.)

²⁰ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) szakmai véleménye, 36., elérhető itt: https://rpas-regulations.com/wp-content/uploads/2018/02/EASA_EU_Opinion-No-01-2018_180207.pdf, (2018. dec. 7.)

²¹ Rendelet tervezet, Részletes indokolás, 42.

alá estek volna, amely az eszközök széleskörű felhasználhatóságára tekintettel jó megelőzése lehetett volna potenciális problémáknak az eszközök besorolásával összefüggésben.²² A rendelet elfogadásának elmaradása eredményezte azt a drónhasználat sajátos jellegét figyelmen kívül hagyó helyzetet, hogy minden egyes drón légtérhasználatára pontosan ugyanazok a szabályok vonatkoztak (és vonatkoznak ma is), egyedi sajátosságoktól függetlenül, ráadásul úgy, hogy ezek a szabályok vonatkoznak sokszor a kisebb méretű, pilóta által vezetett légi járművekre is. Így a jogszabályi keretek között akkor reptethető bármilyen drón, ha a repülés tervezet időpontja előtt legalább 30 nappal eseti légtérhasználati engedély kiadására kerül sor, melynek kibocsátója a Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztálya. A rendelet nemzetközi viszonylatban is rendkívül progresszív megoldással szolgált volna erre a helyzetre: a légtérhasználati engedély kiadását jóval egyszerűbbé és felhasználó-barátabbá tevő, mobil applikációs rendszert vezetett volna be, amely sokkal rugalmasabbá, könnyen elérhetővé tette volna a jogszerű drónhasználat lehetőségét a magánszektor minden szereplője számára.

A miniszteri rendelet tervezet ismertetése azért indokolt jelen keretek között, mert betekintést enged abba, hogy az uniós jogharmonizációs folyamat akkori szakaszában milyen szabályozási rendszerben gondolkodott az uniós jogalkotó. Az Európai Unió által 2018-ban kibocsátott rendelet (a továbbiakban az egyszerűség kedvéért: drónrendelet) azonban (részben) koncepcionális váltást akart végrehajtani. A drónrendeletben a jogalkotó nem tartotta indokoltnak a pilóta nélküli légi járművek maximális felszálló tömeg szerinti csoportosításának részletes rögzítését, hanem csak egy általános, ún. „kockázati alapú megközelítés” bevezetését helyezte kilátásba. Így egyelőre a rendelet csak azt határozza meg, hogy tekintettel az egyes drónok által hordozott eltérő kockázati fokra, a részletszabályok megalkotása során bizonyos, nagyobb kockázatot hordozó drónokra külön nyilvántartási feltételek vonatkoznak, amelyekre végrehajtási jogi aktusok fogják a részletes szabályokat megállapítani.²³ Ezek a dróntípusok a következők: azok az eszközök, amelyek egy meghatározott szintnél magasabb behatást tudnak gyakorolni egy emberre egy esetleges ütközés során; a magánélet, személyes adatok védelme és környezetvédelmi szempontból különös kockázatot jelentő drónok; valamint azon eszközök, amelyekre valamilyen okból a drónrendelet valamilyen speciális tanúsítvány meglétét írja elő. Ebből látszik, hogy a hatályba nem lépett miniszteri rendelet által is alkalmazott, tömeg alapú besorolási rendszer helyett egy egyelőre elég szubjektív kategorizálást alkalmaz a rendelet. Ugyanakkor nem kizárt, hogy az Európai Bizottság által később megalkotandó végrehajtási jogi aktusok az előbbieken ismertetett három, különleges nyilvántartási körbe tartozó drón pontosabb meghatározását a maximális felszálló tömeghez, vagy egyéb, objektív tényezőre fogja alapítani, mivel az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szakmai véleménye is ezt javasolja.²⁴

Az uniós drónrendelet ugyan valóban nem tartalmaz túl sok konkrétumot a később hatályba lépő részletszabályokról, ám észrevehetőek olyan elemek, amelyekből következtetni lehet egyes leendő szabályokra. Így például a drónrendelet IX. Mellékletének 1.1 pontja értelmében a pilóta nélküli légi jármű üzemben tartójának és irányítójának ismernie kell – többek között - a biztosításra vonatkozó nemzeti és uniós szabályokat. Ebből arra lehet következtetni, hogy a pilóta nélküli légi járművekre is *expressis verbis* vonatkozni fog valamilyen, valószínűleg kötelező felelősségbiztosítási szerződéskötési kötelezettség. Ez a rendelkezés lényegében ugyanazon alapokon nyugszik, mint a gépjárművek kötelező felelősségbiztosítása, így indokolja a a károsultak fokozott védelme, a gépjárművel okozott károk következtében a biztosítottakkal szemben támasztott megalapozott kártérítési igények megfelelő mértékű kielégítése, stb.²⁵ Ez a kötelezettség már korábban is fennállt, a légitfuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló 785/2004/EK Rendelet megkülönböztetés nélkül minden légi járműre biztosítási kötelezettséget írt elő, így a 2004-es, pilóta nélküli légi járműveket a légi járműveken belül meg nem különböztető rendelet lényegében a drónok üzemben tartóira is felelősségbiztosítási szerződés megkötését írta elő kötelező jelleggel.²⁶ A magyar légiközlekedési törvény 69. §-a viszont már a drónokat külön nevesítve is kimondja, hogy a pilóta nélküli légi jármű üzemben tartása felelősségbiztosítási

²² Rendelet tervezet, 40.

²³ Európai Unió: 2018/1139 Rendelete, IX. Melléklet 4.2. pont

²⁴ EASA-vélemény, 21.

²⁵ 2009. évi LXII. törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról, Preambulum

²⁶ 785/2004/EK Rendelet A légitfuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről, Preambulum (13) bek.

fedezet fennállása esetén végezhető.²⁷ Emellett olyan tagállamokban, ahol már elterjedtebb a drónok alkalmazása, és a velük kapcsolatos jogi kérdéseknek is van gyakorlata, már szintén él a drónok kötelező felelősségbiztosításának jogintézménye.²⁸ Itt említhető az is, hogy a magyar rendeleti szabályozás elfogadásával a légi közlekedési kötelező felelősségbiztosítás szabályai külön összeghatárok megállapításával is szabályozták volna a pilóta nélküli légi járműveket.²⁹

A drónrendelet rendelkezései mellett érdemes vizsgálni az EASA szakmai véleményét a drónrendeletre kapcsolódó végrehajtási jogi aktusok megalkotásával összefüggésben (továbbiakban: a vélemény), amelyben felvázol egy csoportosítási rendszert.³⁰ A véleményben az EASA is indokoltnak tartja a maximális felszálló tömeg alapján történő csoportosítást, mivel valószínűleg ez az az objektív jellemző, amely a leginkább képes a különböző dróntípusok okozta kockázatot kifejezni. Ugyanakkor a drónrendelet által megszabott különös kockázati tényezőket is beemeli a javasolt csoportosítási rendszerébe. A vélemény 4 csoportot hoz létre a drónok maximális felszálló tömege alapján: a 250 gramm alatti eszközök, a 250 és 900 gramm közötti tömegű eszközök, a 900 gramm és 4 kg között tömegű eszközök, valamint a 4 és 25 kg közötti eszközök csoportjait. Összefoglalva, a 250 grammnál könnyebb eszközök nem esnének nyilvántartásba vételi kötelezettség alá, csupán egy sebességlimit és formatervezési előírások vonatkoznának rájuk. A 250 grammnál nehezebb drónokat már elektronikus azonosító jel alapján nyilvántartásba kellene venni, és vizsgálni kellene azt is, hogy az adott eszköz egy emberrel való ütközés esetén képes-e 80 Joule-nál nagyobb kinetikus energiát kifejteni, mert ebben az esetben akár a tömeg alapján való csoportosítástól is eltérve 250 gramm körüli eszközök tömegtől függetlenül nyilvántartásba veendőkké lennének. A vélemény a drónnal végzett tevékenységeket is csoportosítja, mégpedig aszerint, hogy a repülési tevékenységben részt nem vevő emberekhez mennyire lehet közel repülni. E szerint 900 grammos tömegig a repülésben részt nem vevő emberek felett is működtetőek a drónok, e tömeg felett azonban már csak azok engedélyével, annak hiányában csak tőlük biztonság távolságban, míg 4 kg felszálló tömeg feletti drónokkal már csak olyan tevékenység lenne végezhető, amelyben nem kell számítani a repülésben részt nem vevő személyek jelenlétére.

Ahhoz, hogy láthassuk milyen további, témánk szempontjából releváns részletszabályok születhetnek a jövőben, érdemes az imént kifejtett szabályok mellett említést tenni további, olyan magánjogi szempontból releváns szabályokról, amelyeket a magyar miniszteri rendelet tervezete tartalmazott, s jó eséllyel a leendő szabályozásnak is részét fogják képezni, akár uniós szinten is. Igaz ez már csak azért is, mert, mint említettem, a miniszteri rendelet nagyban merített az EU jogharmonizációs tevékenységének addigi eredményeiből. A miniszteri rendeletből kitűnik, hogy a jogalkotó határozottan reagálni akart arra a drónok tömeges elterjedése által okozott kihívásra, hogy ha egy drónrepülés nem terv szerint megy végbe, akkor az szükséges esetben a megfelelő jogkövetkezményeket vonhassa maga után. Ennek egyik legfontosabb feltétele az, hogy a drón irányítója, illetve üzemeltetője beazonosítható legyen, hogy így szükség esetén felelőssége megállapítható legyen. A drón működtetőjének beazonosítását lehetővé tevő nyilvántartásba vételi kötelezettség mellett ilyen rendelkezés lett volna az, hogy a drónt csak üzemeltetőként nyilvántartásba vett személy működtetheti, ezzel kizárva a konkrét károkozó személyének megállapítását.³¹ Ez a szabályozási módszer egyelőre nem található meg sem az uniós drónrendeletben, sem az EASA véleményében, mindkét dokumentum csupán a pilóta nélküli légi jármű irányítójának nyilvántartásba vételéről rendelkezik. A drón irányítójának beazonosítását szolgálhatja a miniszteri rendelet tervezetében ugyancsak nevesített megkülönböztető ruházat viselése lakott terület feletti működtetés esetén, vagy a pilóta nélküli légi jármű és annak irányítója közötti maximális távolság meghatározása. Utóbbit az uniós drónrendelet is tartalmazza, mint leendő szabályozási tárgyat.³²

További, speciális esetköröket érintő magánjogi szabályok is megtalálhatóak az NFM-rendelet tervezetben, amelyek akár uniós szinten, akár azt kiegészítve lennének a drónokra vonatkozó szabályozás részei.

²⁷ Lt. 69. § (1) bek.

²⁸ Luftverkehrsgesetz (LuftVG), § 43 (2)

²⁹ Kormányrendelet-tervezet az egyes légiközlekedéssel kapcsolatos kormányrendeletek módosításáról, 1., elérhető itt: <http://www.kormany.hu/download/e/a4/01000/RPAS.zip#!DocumentBrowse> (2018. dec. 7.)

³⁰ EASA-velemény, 21

³¹ Rendelet-tervezet, 7. §

³² Európai Unió: 2018/1139 Rendelete, 58. § (1) bek. a, pont

Például a rendelet előírta volna, hogy a bíróság által cselekvőképességet érintő gondnokság alá helyezett személy semmilyen pilóta nélküli légi járművet nem működtethet. Vagyis, már a cselekvőképességet a legkisebb fokban is korlátozó gondnokság alá helyezés is teljes kizáró oknak minősül a drónműködtetés során.³³ Az EASA szakmai véleménye is kimondja, hogy a drónok működtetéséhez szükséges életkor meghatározását a tagállamokra bízta, így már csak az marad kérdés, hogy a pusztán életkor alapján korlátozottan cselekvőképes személyek már jogosultak lesznek-e önálló drónirányításra.³⁴ A drónrepülés sajátos jellegére tekintettel vezette volna be a jogalkotó azt a szabályt, hogy ugyan az adatvédelmi előírásokat a drónok vezetőire is kötelezőnek tartja, de mégis a magántulajdon kiemelt védelme érdekében a magánterület feletti repülés esetén 30 méteres magasság alatt csak a terület tulajdonosának, bérlőjének vagy földhasználati jog jogosultjának engedélyével lehetséges.³⁵ Ez a rendelkezés figyelemmel van arra a drónok azon sajátosságára, hogy azok lakott terület felett akadálytalanul közlekedhetnek, és 30 méteres magasság alatt már biztosan képesek lehetnek olyan kép- vagy hangfelvétel készítésére, amelyek a személyiségi jogot sértik, illetve ezen magasság alatt már egy károkozás bekövetkezésének esélye is magasabb, ezért tartotta indokoltnak a felsorolt jogcímekeket birtokló személyek engedélyének előzetes kikérése.

III. A drónrepüléssel kapcsolatos polgári jogi felelősség

A pilóta nélküli légi járművek működtetése kapcsán könnyen belátható, hogy az eszközök jellegéből adódóan a felelősségteni kérdéseknek nagy jelentősége van a drónrepülés magánjogi relevanciájának tárgyalása során. Megannyi élethelyzet képzelhető el, amikor a jogszerűtlen, sőt adott esetben a jogszerű drónrepülés is kárt okoz, az ebből eredő igényeket pedig a polgári jog egyik legfontosabb, reparációs funkciójából kifolyólag ki kell elégíteni. Azonban a pilóta nélküli légi járművek sajátos természetéből, valamint felhasználásuk egyre szélesedő köréből az is adódik, hogy a rájuk vonatkozó magánjogi szabályozást nem lehet egyszerűen elintézni az uniós drónszabályokra való utalással. Az Európai Unió tagállamaiban – így Magyarországon is – olyan jogszabályi kereteket, és egységes jogértelmezést kell ezen a téren létrehozni, illetve megvalósítani, amelyek nem lesznek kerékkötői a drónszektor dinamikus fejlődésének, de a tömeges jogsértéseket és visszaéléseket sem teszi lehetővé.

Kérdés, hogy ez milyen módon lehetséges. Miskolczi Bodnár tipizálása szerint a fejlődő technológia vívmányainak jogrendbe való beillesztésére alapvetően 2 út áll rendelkezésre: a hagyományos, már meglévő jogi keretek alkalmazása az új eszközökre, ideértve a meglévő jogszabályok kismérvű módosítását is, valamint teljesen új, egyediesített jogszabályok megalkotása.³⁶ Jelenleg a pilóta nélküli légi járművek kapcsán úgy tűnik, hogy egy vegyes megoldás van készülőben. Ugyanis az uniós rendelet drónokra vonatkozó szabályaival alapvetően új szabályokat hoz, amely az eszközök újdonság jellegéből adódóan alapvetően helyes megoldásnak tekinthető. Elvégre aránytalan korlátozást jelentene egyszerűen kiterjeszteni a légi járművekre vonatkozó általános szabályokat a drónokra is, mikor utóbbi eszközök felhasználási területe, felhasználási módja, valamint a működtetők felelőssége is alapvetően különböző. Ha ugyanazon, szigorú szabályok vonatkoznának egy pilóta nélküli légi járműre (annak konkrét jellemzőitől függetlenül), mint egy közvetlen emberi irányítás alatt álló repülőgépre, akkor az óhatatlanul a drónipar fejlődésének gátját jelentené, ez pedig a fejlődés által realizálható társadalmi előnyök elvesztéséhez is vezetne. Ugyanakkor az uniós szabályok vélhetően nem fognak kitérni minden egyes, így például valamennyi magánjogi szempontból releváns területre, így a tagállami jogalkotásra is komoly feladat hárul, hogy a már meglévő jogi kereteket az új élethelyzetekre megfelelő módon módosítsa. Igaz ez többek között azért, mert az uniós rendeletnek a drónok csoportosítására vonatkozó kockázati alapú megközelítése még korántsem elég pontos ahhoz, hogy egy esetlegesen Magyarországon (vagy bármely más államban) felmerülő polgári jogi jogvita esetén eligazítson abban a tekintetben, hogy egyes

³³ Rendelet-tervezet, 7. § (2) bek., b, pont

³⁴ EASA-velemény, 18.

³⁵ Rendelet-tervezet, Részletes indokolás, 43.

³⁶ Miskolczi Péter: Felelősség az új technológiák alkalmazása során keletkezett károkért, In: Technológia jog – Új globális technológiák jogi kihívásai, szerk: Tóth András, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest, 2016, 201.

dróntípusokra milyen szabályok vonatkoznak. Különösen jelentős kérdés lehet ez a polgári jogi felelősség témakörében.

III. 1. Kártérítési felelősség a drónrepülés, mint tevékenység körében okozott károkért: fokozott veszély – vagy mégsem?

A magyar jogrendszerben már szilárdan rögzült tételnek számít az, hogy amennyiben egy jármű az állam területén közlekedik, akkor ez a tevékenysége fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősül, és a veszélyes üzemi felelősség szabályait kell alkalmazni. A magyar Ptk. a veszélyes üzemi felelősségre a szerződésen kívül okozott károkért való felelősséghez hasonlóan egy generálklauzulát alkalmaz: „Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni.”³⁷ Ebből az következik, hogy a jogalkotó lényegében - legalább is az esetek döntő részében - a magyar bíróságok mérlegelési jogkörébe utalja a fokozott veszéllyel járó tevékenységek körének, eseteinek meghatározását.³⁸ Fuglinszky Ádám a bírói gyakorlat alapján egy tevékenység fokozott veszéllyel járó minősítéséhez három, alternatív feltételt jelöl meg: „a tevékenység eszköze vagy maga a tevékenység olyan kémiai-fizikai-technikai adottságokkal bír, hogy csekély rendellenesség esetén is súlyos károkat tud okozni; másrészt az erőhatásokat gépi folyamatok vagy a természet erői megsokszorozzák; harmadrészt a rendellenesség egyszerre nagyobb számú személy életét, testi épségét, egészségét vagy vagyonát fenyegető helyzetet tud előidézni.”³⁹ Ebből a definícióból kiindulva gyorsan juthatunk arra a következtetésre, hogy a pilóta nélküli légi járművek működtetése fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősül. Elvégre az eszközök csekély rendellenessége is súlyos károk okozására alkalmas, és sajnos egyszerre nagyobb számú személy életét, testi épségét, egészségét vagy vagyonát is fenyegetheti.

Szintén a fokozott veszéllyel járó tevékenységgé minősítés mellett szól az az uniós jogalkotási megoldás, hogy a drónokra vonatkozó szabályokat a polgári légi közlekedési rendeletben helyezték el, kvázi kifejezve ezzel a drónoknak a közvetlen emberi irányítású repülőgépekhez való rokonítását. Ez indokolt is, a légi közlekedéssel kapcsolatos részletszabályozási területekből kifolyólag (pl. légtérhasználat, nyilvántartás, tevékenységi engedélyek, felelősségbiztosítás, stb.). Ha megnézzük a hazai bírósági gyakorlatot, akkor még nem találhatunk olyan bírósági döntést, amely kifejezetten drónokkal kapcsolatos polgári jogi felelősség tárgyában született. Ugyanakkor, egy eseti döntésben egy magyar bíróság a rádióhullámokkal irányított modellrepülőöt érintő ügyben úgy határozott, hogy annak működtetése fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősül, így a működtetés során okozott károkért a fokozott veszéllyel járó tevékenységért fennálló felelősség szabályai szerint volt köteles a károkozó helytállni.⁴⁰

Az imént kifejtettek alapján tehát könnyű arra a következtetésre jutni, hogy a pilóta nélküli légi járművek működtetését a bírói gyakorlat fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősítené. Felmerül azonban a kérdés, hogy helyes eljárás-e ez minden esetben. Mint korábban kifejtettem, a drónok rendkívül sokfélék lehetnek, méretükben, tömegükben rendkívül eltérő modellek kaphatók a piacon, a hobbifelhasználóknak is elérhető áron. Nem véletlen, hogy az EASA is eltérő szabályokat megállapítására tett javaslatot véleményében a drónokra nézve, amelynek fő tendenciája az volt, hogy minél nagyobb tömegű volt az eszköz, annál szigorúbb szabályok vonatkoztak rá. Ez egy értelemszerű megoldás, figyelembe véve azt, hogy nyilvánvalóan egy akár 10 kg feletti tömegű drón egy esetleges működési rendellenesség esetén sokkal nagyobb kockázatokat hordoz magában, mint egy kevesebb, mint 1 kg tömegű. Ráadásul az EASA is külön kiemelte, hogy a 250 gramm maximális felszálló tömeget el nem érő eszközök nem esnek például nyilvántartásba vételi kötelezettség alá, mivel ezen eszközök az esetek többségében nem alkalmasak testi sérülés, illetve vagyoni kár okozására.⁴¹ Ennek fényében indokolatlannak és ésszerűtlennek tekinthető egy olyan állandósuló bírósági gyakorlat, amely a drónok működtetését kollektíve fokozott veszéllyel járó tevékenységnek bélyegzi. Ezt támasztja alá az a bírósági határozat, amely kimondta, hogy „A fokozott

³⁷ Ptk. 6:535. § (1) bekezdés

³⁸ Kommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez - Szerkesztette: Vékás Lajos / Gárdos Péter, A 6:535. §-ához, 1. pont

³⁹ Fuglinszky Ádám: Kártérítési jog, HVG-ORAC Lap és Könyvkiadó Kft., 2015, 351.

⁴⁰ BDT2010. 2236

⁴¹ EASA-vélemény, 16-17.

veszéllyel járó tevékenység fogalmához tartozó kör a technika fejlődésével bővül, ezért a bíróságnak egyedileg kell eldöntenie, hogy az adott ügyben vizsgált tevékenység fokozott veszéllyel jár-e”.⁴² Tehát a bíróságok akkor járnának el helyesen, ha a drónokkal összefüggésben felmerült jogviták során mindig egyedileg vizsgálnák, hogy az eszköz működtetése fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősül-e vagy sem. Ez a bíróságokra ugyan komoly terhet róna, ezért egy olyan objektív zsinórmérték meghatározása, mint az EASA által javasolt tömeg alapú csoportosítás, kiegészítve egy tevékenységi besorolással (a véleményben a repülésben részt nem vevő személyek közelsége alapján), már egy kellően határozott szempontrendszerként mankót adhatna a bíróságoknak a megfelelő minősítéshez.

Arról, hogy az egyes tagállamok jogában a drónrepülés milyen jellegű polgári jogi felelősséget von maga után, az uniós jog természetesen nem rendelkezik, így arról továbbra is a nemzeti jogalkalmazók - illetve adott esetben a jogalkotó szervek - határoznak majd a tagállami polgári jogi szabályok alapján. Így arra nézve, hogy milyen felelősségi szabályok kerülhetnek alkalmazásra a drónhasználattal összefüggésben felmerülő magánjogi igények érvényesítése során, a választ az EASA véleménye alapján lehet keresni, mivel nagy eséllyel ennek a dokumentumnak a csoportosítási rendszere fogja a későbbi, uniós drónrendeletre kapcsolódó végrehajtási jogi aktusok alapját képezni. Mint korábban említettem, a 250 gramm alatti tömegű drónok működtetése, amelyek jogszerű működtetése az EASA javaslata alapján nem lesz nyilvántartásba vételhez kötött, jellemzően nem alkalmas károkozásra. Azonban ezt nem lehet kategorikusan kizárni, és az ilyen esetekben kérdéses lehet, hogy a bíróságok analogia útján minden drónra a fokozott veszéllyel járó tevékenység felelősségi szabályait alkalmazzák, avagy sem. Álláspontom szerint ilyen esetekben indokoltabb volna az ebbe a kategóriába tartozó drónok által megvalósított károkozás esetén az általános (az esetek vélhetően túlnyomó többségében deliktuális) felelősségi alakzat alkalmazása. Elvégre ezen eszközök veszélyessége többnyire a működtető (üzemben tartó) számára sem evidens, hiszen az uniós szabályok is pont csekélyebb veszélyességi fokuk miatt állapítanak meg rájuk enyhébb alkalmazási feltételeket. Ha azonban az eszköz mégis elszabadulna, és nagy sebességgel, nagy magasságból csapódna egy földön lévő emberbe vagy tárgyba, ezzel kárt okozva, ott úgy gondolom, hogy vizsgálni kellene a működtető felróhatóságát is, mert aránytalan lenne csupán a Ptk. 6: 535. § alapján rendelkezésre álló, fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívüli ok miatti mentesülést biztosítani. Egy ilyen esetben egyébként a drón gyártójának termékkárért való felelőssége is felmerül, a gyártóval szembeni igényérvényesítés pedig nem is zárja ki az adott esetben tényleges károkozóval szembeni igényérvényesítés lehetőségét.⁴³ A pilóta nélküli légi járművel megvalósított ilyen károkozás ugyanis jellemzően a drón használója által előre nem látható, ám a tevékenység körén belül eső ok miatt következhet be, amely a felelősség alóli mentesülést számára lehetetlenné teszi. Az általános felelősségi alakzat alkalmazása esetén viszont, ha a károkozás kapcsán kiderülne, hogy a károkozás csak részben a gyártó mulasztása miatt következett be, és ahhoz szükség volt arra is, hogy a drónhasználó a használati útmutatástól eltérően (pl. a megengedett magasság fölé emelkedve) működtesse az eszközt, a drón működtetőjének felelőssége ilyenkor is megfelelően megállapítható lenne. Az viszont vitathatatlan, hogy a veszélyes üzemi felelősség alkalmazása az igényérvényesítést meggyorsítaná, ám ez a drónhasználók kimentési lehetőségeit radikálisan lecsökkentené, és hosszútávon akár a drónhasználat terjedésének akadálya is lehet. Az imént kifejtettekre tekintettel megítélésem szerint az állapítható meg, hogy a 250 gramm alatti drónok kategóriájában a fokozott veszéllyel járó tevékenységként való minősítés az esetek többségében vélhetően aránytalan lenne, ezért a deliktuális felelősségi generálklauzula alkalmazása, s az ahhoz tartozó tényállási elemek meglétének vizsgálata lenne a megfelelőbb.

A 250 gramm feletti kategóriákban a helyzet kevésbé vitás. Az európai uniós drón-jogharmonizáció során a legkülönfélébb fórumokon a dróntechnológia szakértői vettek (és vesznek) részt a jogszabályok előkészítésében.⁴⁴ Ezért aztán kijelenthető, hogy a kategóriák meghatározásánál, és az azokra vonatkozó enyhébb vagy szigorúbb követelmények meghatározásánál figyelembe vették azt, hogy a pilóta nélküli légi járművek mely típusai azok, amelyek már potenciálisan veszélyt jelenthetnek akár magánszemélyekre is, és így vagyoni javakra is. Ezért aztán a 250 gramm feletti maximális felszálló tömeggel rendelkező drónokról már nagy bizonyossággal kijelenthető, hogy azok működtetése fokozott veszéllyel járó tevékenységnek

⁴² BH2002. 306.

⁴³ C-52/00. sz., az Európai Közösségek Bizottsága v. Francia Köztársaság ügy, 22. pont

⁴⁴ EASA-velemény, 3.

minősül. Ha azonban ez mégsem bizonyos (gondoljunk csak egy éppen 250 gramm feletti tömegű eszköz esetére), akkor a bíróságoknak a Ptk. 6:535. § generálklauzulája alapján lehetőségük van a tevékenység fokozott veszélyessége hiányának megállapítására, ezért álláspontom szerint a drón működtetés fokozott veszéllyel járó tevékenységként történő rögzítése törvényi szinten nem volna indokolt.

III. 2. Felelősség a személyiségi jogok megsértéséért a pilóta nélküli légi járművekkel összefüggésben

A pilóta nélküli légi járművekhez kapcsolható technikai eszközök sokféleségéről már korábban is tettem említést, valamint arról, hogy magánjogi szempontból a kép- és hangrögzítő eszközök bírhatnak a legnagyobb jelentőséggel. Ennek oka az, hogy amennyiben egy drón kamerával, illetve hangfelvevő eszközzel van felszerelve és felvételt készít, akkor ezzel a felvételen szereplő személyek képmáshoz, illetve hangfelvételhez való jogát sértheti, ha a felvételen szereplő személy(ek) nem adják előzetes hozzájárulásukat a felvétel elkészüléséhez, és adott esetben felhasználásához.⁴⁵ Ez a szabály a nem drónokkal készített kép- és hangfelvételek esetében sincs másként, ám nem nehéz belátni, hogy a drónok ezen a téren új kihívást jelentenek. A képmáshoz és hangfelvételhez való jog sérelme ugyanis oly módon realizálódik, hogy a jogsértő a személyiségi jog jogosultjának magánszférájába való jogosulatlan behatolást hajt végre. A magánszféra köre viszont a kamerával felszerelt drónok megjelenésével radikálisan leszűkül, hiszen a pilóta nélküli légi járművek olyan magasságban való repülésre képesek, amely lehetővé teszi a drón működtetője számára, hogy olyan helyeken készítsen felvételeket más személyekről, ahol azok eddig nem kellett, hogy erre számítsanak. Ráadásul ezek az eszközök méretükből adódóan, ha elég magasban vannak, nem is feltétlenül látszanak még tiszta időjárási körülmények között sem, és a technológia fejlődésével várhatóan a ma még jellemző, jól hallható zaj sem fogja figyelmeztetni a személyiségi jog jogosultját a jogsértésre. Ezek az esetek egyébként jellemzően a „kukkolás” vagy kémkedés esetkörébe tartozhatnak, hiszen a Ptk. 2:48. § (2) bekezdésében foglalt tömegfelvétel és a nyilvános közéleti szereplésről készült felvételek esetén az érintett hozzájárulására nincsen szükség, amely a drónok esetében is irányadó. A jogirodalomban már olyan álláspont is létezik, mely szerint egy személy drónokkal történő megfigyelése akkor is személyiségi jogsértés, ha az nem irányul magántitkok kifürkészésére vagy konkrét esetben nem is sérti a képmáshoz és a hangfelvételhez való jogot, mert „a drónokkal megvalósított folyamatos megfigyelés gátolja a személyiség kibontakozását, bezárkózásra készíthet, befolyásolhatja a megfigyelt személy öltözködését, hátrányosan hathat kedélyállapotára.”⁴⁶ Ez pedig már nemcsak a vélhetően a jövőben is leggyakrabban előforduló, otthonban való megfigyelést foglalná magában, hanem azon eseteket is, amikor valaki otthonán kívül tartózkodva lesz kép, illetve hangrögzítés alanya. Az amerikai szakirodalomban is található olyan vélemény, mely szerint a dróntechnológia elterjedésével számolni kell azzal, hogy ha a természetes személy kilép otthonából, azaz a magánszféra-védelem szempontjából kisebb védelmi fokú helyen tartózkodik, személyiségi jogai továbbra is teljes értékű védelmet kell, hogy kapjanak, sőt, a személyiségi jogvédelem magasabb szintjének biztosítása is szükséges lehet emiatt, amennyiben a megfigyelés (függetlenül attól, hogy történik-e tényleges rögzítés) drónnal történik.⁴⁷ Egy németországi (potsdami) bírósági ügyben a bíróság pedig azt állapította meg, hogy egy kamerával felszerelt drónnak az idegen magánszemély területe feletti reptetése a privátszférához való jog sérelmét valósítja meg, függetlenül attól, hogy az arra felszerelt kamera éppen rögzít-e felvételt vagy sem.⁴⁸

A magyar jogrendszerben a személyiségi jogsértések fő szankciója jelenleg az új Ptk. által bevezetett sérelemdíj, „a személyiségi jogok megsértésének közvetlen kompenzációja, illetve a pénzbeli elégtételt jelentő magánjogi büntetése.”⁴⁹ Mivel a pilóta nélküli légi járművekre felszerelt berendezésekkel való

⁴⁵ Ptk. 2:48. §

⁴⁶ Miskolczi Bodnár Péter: A drónokhoz kötődő aktuális jogalkotási, jogalkalmazási és etikai teendők, In: Egyes modern technológiák etikai, jogi és szabályozási kihívásai (szerk: Homicskó Árpád Olivér), Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest, 2018, 170.

⁴⁷ Villaseñor, John: Observations from Above: Unmanned Aircraft Systems and Privacy., Harvard Journal of Law & Public Policy, Vol. 36., 2013, 501.

⁴⁸ Az. 37 C 454/13

⁴⁹ Kommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez - Szerkesztette: Vékás Lajos / Gárdos Péter, a Ptk. 2:52. §-hoz

rögzítés elsősorban a képmáshoz, illetve a hangfelvételhez való jog sérelmét valósítja meg, elmondható, hogy a sérelemdíj a drónokkal megvalósított jogsértések esetén megfelelő szankciónak minősül. A személyiségi jogsértés sérelemdíjon kívüli, Ptk-ban nevesített szankciói természetesen ugyanúgy alkalmazhatók a jogsértővel szemben, bár a drónokkal elkövetett jogsértés szankciójaként ezek közül gyakorlati jelentőséggel álláspontom szerint azok bírhatnak, amelyeket a „paparazzi-fotósok” tevékenységére válaszul alkalmaznak. Ilyen lehet folytatólagos jogsértés esetén a jogsértő magatartás abbahagyására kötelezés, a jogsértő eltiltása a további jogsértéstől, vagy akár a jogsértéssel elért vagyoni előny átengedésére kötelezés a jogalap nélküli gazdagodás szabályai szerint.⁵⁰ Ugyanakkor egy ilyen jogellenes magatartás esetén nemcsak a személyiségi jog sérelme realizálódhat, hanem adott esetben vagyoni kár is keletkezhet a személyiségi jogsértésből kifolyólag. Amennyiben a jogsértés olyan súlyú, hogy a személyiségi jog jogosultja a jogsértésből eredően kárt szenved, a Ptk. alapján az ilyen módon jogellenesen okozott károk megtérítését követelheti.⁵¹

Mivel a drónokkal kapcsolatos, magánjogi szempontból is releváns tényállások közül talán a személyiségi jogot sértő magatartások azok, amelyek elterjedése és egyben megelőzése is leginkább függ a bíróságok tevékenységétől, fontos részletesebben értekezni a pilóta nélküli légi járművekkel megvalósított személyiségi jogsértések szankcionálásáról. Az, hogy egy adott államban a bíróságok mennyire szigorúan szankcionálják a személyiségi jogok megsértését, általában összefüggésbe hozható azzal, hogy az adott államban az individuális alapjogok mekkora védelmet élveznek. Például az Egyesült Államokban, ahol a magánjogi szabályozás megalkotása – kevés kivételtől eltekintve – a tagállami jogalkotó szervek jogosultsága, és az alkotmányos alapjogok érvényesítése nagy hagyományokkal rendelkezik, több tagállam is különösen szigorú szankciók alkalmazását tette lehetővé.⁵²

Különösen látványos médiavisszhangot kapott ezek közül a vonatkozó kaliforniai jogszabály-szigorítás. A számos hírességnek otthont adó Hollywoodot is magában foglaló Kalifornia azt követően döntött a drónokkal elkövetett személyiségi jogsértéssel kapcsolatos szabályozás szigorítása mellett, hogy 2014-ben számos hollywoodi hírességet saját otthonában örökítettek meg újságírók által irányított drónok.⁵³ A drónhasználat szigorításának bevezetése mellett, amellyel mellesleg gyakorlatilag lehetetlenné tették a leskelődni kívánó drónhasználók számára, hogy magánterület felett kamerával felszerelt drónokat működtessenek, a kaliforniai polgári törvénykönyv kimondta, hogy annak a személynek, aki kép- vagy hangrögzítés céljából magánterület feletti légtérbe engedély nélkül berepül, az okozott kár (jogsérelem) háromszorosáig terjed a felelősége.⁵⁴ Ráadásul, reagálva arra, hogy a jogsértések jellemzően olyan felvételek elkészítése végett készültek, amelyeket a különböző médiaorgánumok profitszerzési célra akartak felhasználni, a kaliforniai Ptk. egy olyan kiegészítő rendelkezést is tartalmaz, mely szerint, amennyiben a jogsértés kereskedelmi tevékenység körében történt, a jogsértő 5000-tól 50000 dollárig terjedő „polgári bírsággal” sújtható.⁵⁵ A leírt szankciók funkciója már-már preventívként is értékelhető, hiszen az imént leírt joghátrányok alkalmazása olyan mértékű, hogy az adott esetben a médiaszerv működését is ellehetlenítheti, amely a többi jogalany számára elrettentő erővel bír egy jövőbeni, esetleges jogsértéstől.

Az USA-ban, így különösen Kaliforniában uralkodó helyzetet elemezve azt láthatjuk, hogy a személyiségi jogsértéseket olyan súlyú jogellenes magatartásnak minősítik, amelytől a jövőben mindenkit el kívánnak rettenteni a rendkívül súlyos szankciók kilátásba helyezésével. Ez az álláspont megítélésem szerint követendő, hiszen a leendő jogsértők csak akkor riadnak vissza a személyiségi jogsértéstől, ha reálisan számítaniuk kell arra, hogy magatartásuk vagyoni helyzetüket olyan súlyosan érintheti, amely számukra ésszerűtlenné teszi a jogsértés megkockáztatását. Mivel a magyar jogrendszerben az USA-beli büntető kártérítés jogintézménye nem létezik, a szankciórendszer visszatartó ereje a drónokkal megvalósított jogsértésekkel szemben akként valósulhat meg, ha a jogalkalmazók, azaz a bíróságok olyan összegű sérelemdíjat ítélnek meg, amely kellő preventív hatással bír. Ez az álláspont tükröződik a Fővárosi

⁵⁰ Ptk. 2:51. § (1) bek.

⁵¹ Ptk. 2:53. §

⁵² Lásd például: Texas Government Code § 423.003., Idaho Code § 6-202

⁵³ <https://www.cbsnews.com/news/paparazzi-take-to-the-skies-to-pursue-stars-with-drones>, (2018. dec. 7.)

⁵⁴ California Civil Code 1708.8, d, pont 1. mondata

⁵⁵ California Civil Code 1708.8, d, pont 4. mondata

Ítéltábla egy közzétett döntésében is, amelyben a bíróság a következőként foglalt állást a sérelemdíj funkcióját illetően: „A sérelemdíjjal szembeni követelmény, hogy az alanyi jognak védelmet nyújtson, egyúttal a jogsértőket visszatartsa a sérelmet okozó magatartástól. A sérelemdíjjal elérni kívánt vagyoni elégtétel tágabb kategória, mint a kompenzáció, mert az a sérelmet szenvedett félben a jogsértő magatartás miatt elszenvedett hiányérzetten, veszteségérzésen túl magában foglalja a jogsértés társadalmi elítélését is.”⁵⁶ A joggyakorlatban az új Ptk. hatálybalépése óta sem alakult ki egységes gyakorlat a megítélt sérelemdíj összegszerűségére nézve. Ez abból adódik, hogy a bíróságok továbbra sem egyöntetűek abban a kérdésben, hogy a sérelemdíjnak a jogsértés okozta hátrány kompenzálása, vagy a további jogsértések megelőzése (prevenciója) az elsődleges funkciója, valamint ezen funkciók egymáshoz fűződő viszonyában sincs teljes konvergencia a bíróságok gyakorlatában.⁵⁷ Ugyanakkor a gyakorlat inkább abba az irányba mutat, hogy a sérelemdíj preventív és punitív funkcióját háttérbe helyezi, következésképp pedig a megítélt sérelemdíjak összegének jelentős növelését sem tartja indokoltnak.⁵⁸ Mindazonáltal az is megjegyzendő, hogy a jelentős növekedés elmaradása ellenére a megítélt sérelemdíjak összegére mégis a mérsékelt növekedés jellemző.⁵⁹ Az imént kifejtett jelenség a pilóta nélküli légi járművek által megvalósított személyiségi jogsértések esetében egy sajnálatos tendencia lehet, mivel a kamerával felszerelt drónok használóit csupán a büntetőjog szankciói tarthatják vissza a sorozatos jogsértésektől, ám azok végső soron a jogsértések elterjedésének megakadályozását álláspontom szerint nem tudják olyan mértékben megvalósítani, ahogy egy megfelelő, a korábbinál magasabb összegű sérelemdíj megítélésére hajlandó bírói gyakorlat tenné.

III. 2. 1. A pilóta nélküli légi járművekkel megvalósított birtokháborításról

A pilóta nélküli légi járművekkel megvalósított személyiségi jogsértésekkel összefüggésben érdemes tárgyalni az ilyen eszközökkel megvalósított birtokháborítás kérdéskörét, mint a drónrepüléssel összefüggő magánjogi igényt keletkeztető jogellenes magatartást, mivel e két jogsértés a drónrepülés során egymással jellemzően szoros összefüggésben lehet. A kiindulópont ebben a témakörben a Ptk. birtokvédelemre vonatkozó rendelkezése, melynek értelmében a dolog birtokosát birtokvédelem illeti meg, ha birtokától jogalap nélkül megfosztják vagy birtoklásában jogalap nélkül háborítják.⁶⁰ A drónokkal összefüggésben értelemszerűen a birtoklás jogalap nélküli háborítása bír jelentőséggel, az is az ingatlan dolog birtokosának háborítása során. A kérdés, amely lényegében itt felmerülhet az az, hogy ha a drón működtetője egy másik személy ingatlana felett repteti a drónt, az birtokháborításnak fog-e minősülni. Egyszerűnek tűnik igenlő választ adni erre a kérdésre, de végiggondolva a problémát arra juthatunk, hogy valójában több tényező is szerepet játszik a megfelelő válasz kialakításában. Ha ugyanis egy rekreációs célra használt drón idegen terület felett csupán vertikális mozgást végez, vagy lebeg, az a birtokháborítás tényállását megítélés szerint kimeríti, mivel ha a drón nagy magasságban van, a birtokos a terület feletti birtoklási jogosultság gyakorlásában akkor is korlátozva van, hiszen a drón akár kamerával felszerelt is lehet, de az eszköz pusztán jelenléte a terület feletti légtérben már megalapozhatja a jogalap nélküli háborítást.⁶¹ Ugyanakkor nem egyértelmű helyzet, ha a drón pusztán elrepül az idegen terület felett. Ilyenkor már figyelembe kellene venni, hogy a drón milyen célból, engedély birtokában vagy esetleg anélkül, milyen magasságban, valamint az eszköz egyedi jellemzői alapján például mekkora hanghatással repül át az idegen terület felett. Az ugyanis például, hogy a kereskedelmi drónok lakott terület felett repüljenek el, a drónok elterjedésével, idővel elkerülhetetlen lesz. Ennek a problémának a feloldására Miskolczi Bodnár azt a megoldást látja, hogy az idegen terület feletti pusztán átrepülés még ne minősüljön birtokháborításnak, ám a pilóta nélküli légi jármű pusztán reptetése, vagy azzal a terület feletti körözés már igen, de ebben a körben is vizsgálendő a repülési magasság, hiszen bizonyos magasság felett még az alacsonynak nem nevezhető hanghatással működő eszközök sem fejtenek ki zavaró hatást.⁶² A vitás helyzetek eldöntésére ugyancsak indokolt lehet

⁵⁶ Fővárosi Ítéltábla 1.Pf.20.194/2015/3/II., PJD2016. 2. szám alatt közzétéve

⁵⁷ Szabó Csilla: „A sérelem bére” - új bírói gyakorlat a nem vagyoni sérelem megítélése kapcsán, In: Polgári Jog 2017/9. sz., [17] bekezdés. elérhető: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1700906.POJ&goto=-1> (2018. dec. 7.)

⁵⁸ Szabó Csilla, i.m. [18] bekezdés

⁵⁹ Görög Márta: Miként ítéltető meg a megítélhetetlen?, In: Karsai Krisztina et al. (szerk.): Ünnepi kötet Dr. Nagy Ferenc egyetemi tanár 70. születésnapjára, Acta Juridica et Politica, Szeged, 356.

⁶⁰ Ptk. 5:5. § (1) bekezdés

⁶¹ Ptk. 5:17. § (1) bekezdés

⁶² Miskolczi Bodnár (2018) i. m. 170-171.

a repülés, azaz a birtokháborításra alkalmas magatartás időtartamának vizsgálata is. Ugyancsak támogatandó azon felvetés, hogy a légtérhasználati engedély megléte önmagában a birtokháborítást megvalósító magatartás miatti felelősség alól nem mentesítheti a drónt működtető személyt.⁶³

Mint említettem, a pilóta nélküli légi járművekkel realizált személyiségi jogsértés és birtokháborítás viszonya is releváns lehet. Amennyiben egy drónt idegen terület fölé reptetnek, hogy azzal felvételeket készítsenek a területen tartózkodókról, a személyiségi jogsértés egyértelműen realizálódik, de egyúttal birtokháborítás is megvalósulhat, ha a drónt olyan módon irányítják a terület feletti légtérben, amely már önmagában, kamerával való felszereltségtől függetlenül jogsértőnek bizonyul. Álláspontom szerint ebben az esetben mindkét jogsértés magánjogi igényt keletkeztethet, amelyek külön-külön érvényesíthetők, mivel az egyik jogsértés a személyiségi jog (így a képmáshoz- és hangfelvételhez való jog) ellen irányuló magatartás, míg a másik a birtokost a dolgon fennálló birtokosi jogosultságának gyakorlásában való jogellenes zavarásnak minősül. Ezért aztán nem zárja ki a személyiségi jog megsértése miatti sérelemdíj iránti igény érvényesítését az, ha a terület birtokosa egyben a birtokvédelem eszközeinek valamelyikével – jogos önhatalom, jegyző előtti igényérvényesítés (bár ez drónoknál vélhetően nem bír majd gyakorlati jelentőséggel), valamint a birtokper – is élni kíván.⁶⁴ A két jogsértés egymáshoz való viszonyával kapcsolatban ugyanakkor kijelenthető, hogy azok kapcsán történő igényérvényesítésnek nem feltétele a másik jogcímen való sikeres igényérvényesítés. Így személyiségi jogsértés megvalósulhat birtokháborítás nélkül is, és, ahogy egy elvi bírósági határozat is kinyilvánította, egy szomszédos lakóépületben folytatott tevékenység engedély nélküli filmre vétele jogsértés bizonyítása végett - ha személyiségi jogot nem is sért - birtokháborítást valósíthat meg.⁶⁵

A birtokvédelmi eszközök kapcsán azt érdemes megjegyezni, hogy vélhetően a Ptk. 5:6. § alapján gyakorolt jogos önhatalom juthat a drónokkal megvalósított birtokháborítás kapcsán a legnagyobb gyakorlati jelentőséghez. Ugyanakkor rendkívül problémás lehet annak megítélése, hogy a birtokháborítást megvalósító drónnak a terület feletti légtérből való eltávolítása milyen módon valósítható meg még a jogos önhatalom keretein belül. Ugyanis a legutóbb hivatkozott szakaszban megjelenik az arányosság követelménye, azaz az önhatalmat csak a birtok megvédéséhez szükséges mértékben lehet gyakorolni. Az, hogy a bíróságok ezt a rendelkezést hogyan fogják a drónokkal megvalósított magánterület fölé való berepülés miatt felmerült jogviták során értelmezni, igen kétséges. Elvégre a pilóta nélküli légi járművek repülési magassága lehetetlenné teszi azt, hogy a terület birtokosa közvetlen behatás nélkül földre kényszerítse az eszközt, vagy azt a terület feletti légtérből kiűzze, így a drón működtetője felderítésének sikertelensége esetén csupán a különböző eszközök igénybevételével való földre kényszerítés jelenthet megoldást a jogalap nélküli háborítás elhárítására. Ez viszont nagyon könnyen ahhoz vezethet, hogy a drónban kár keletkezik, amelynek megtérítését a drón működtetője minden bizonnyal követelni fogja arra hivatkozással, hogy ha volt is birtokháborítás, a drónban való károkozás akkor sem tekinthető a birtok megvédéséhez szükséges mértékű önhatalom gyakorlásának. Az, hogy a bíróságok egy ilyen esetben mennyire fogják a jogos önhatalmat gyakorló birtokos zavartalan birtokláshoz való jogát kiterjesztően értelmezni, és miként fognak dönteni a drónhasználó kártérítés iránti igényéről, nem egyértelmű, de megítélésem szerint a pilóta nélküli légi járművek által hordozott, különösen magas magánszférába való behatolási potenciál miatt nem kizárt, hogy az adott ügyben eljáró bíróság akár a drónnak fizikai kényszerrel való földre kényszerítését is arányos önhatalom gyakorlásnak fogja minősíteni.

III. 3. A pilóta nélküli légi járművekhez kapcsolódó felelősségbiztosításról

A pilóta nélküli légi járművekkel kapcsolatos polgári jogi felelősség tárgyalása kapcsán érdemes röviden szót ejteni az ilyen járművekhez kapcsolódó felelősségbiztosításról. Mint kifejtettem, a drónok működtetését a magyar bírói gyakorlat nagy valószínűséggel az esetek többségében fokozott veszéllyel járó tevékenységnek fogja minősíteni. Ezért aztán értelemszerűen merül fel a kérdés, hogy ha egy eszköz alkalmazása ilyen fokban jelent fokozott veszélyt a működtetésben részt nem vevő személyek testi épségére és vagyoni javaira, akkor nem indokolt-e a károsultak fokozott védelme érdekében a drónokra

⁶³ Miskolczi Bodnár (2018) i. m. 171.

⁶⁴ BDT2013. 2905./II.

⁶⁵ EBH2001. 519.

felelősségbiztosítási szerződéskötési kötelezettség törvényi előírása. Mint már korábban említettem, a magyar légitörvény (Lt.) a pilóta nélküli légi járművek üzemeltetőire felelősségbiztosítási kötelezettséget ír elő. Azonban sajnálatos módon a miniszteri rendeleti szabályozás elmaradása azt eredményezte, hogy a drónok üzemeltetőinek a hatályos kormányrendelet értelmében olyan felelősségbiztosítást kell kötnie, amely 10 millió forintos összeghatárig nyújt fedezetet. Ez viszont durván aránytalan terhet jelent a drónok üzemeltetőire, nem véletlen, hogy napjainkban elenyésző a drónokra kötött felelősségbiztosítási szerződések előfordulása.⁶⁶ A korábban már hivatkozott magyar miniszteri rendeleti szabályozás tervezete arról is rendelkezett, hogy a légitörvényi kötelező felelősségbiztosításról szóló kormányrendeletet akként kell módosítani, hogy a tervezet által a maximális felszálló tömeg alapján meghatározott dróncsoportokra nézve külön kötelező felelősségbiztosítási rendelkezéseket kell alkotni, és meg is határozták, hogy az egyes kategóriákra konkrétan mekkora, minimum-összegű fedezetet biztosító biztosítás megléte kötelező. Arra nézve, hogy a drónok kötelező felelősségbiztosításának szabályozása az uniós jogalkotás szintjén milyen formában jön létre, egyelőre nem állnak rendelkezésre konkrét adatok. Ám az EASA véleményében van egy mondat, amely egyértelműen arra enged következtetni, hogy az uniós jogalkotónak is egyértelmű céljai vannak a drónok kötelező felelősségbiztosításának bevezetésével, még a jogsértés prevenciójának támogatásán túl is. A vélemény értelmében a tagállamok kötelezettsége lesz a drónok nyilvántartásba vételének végrehajtása, amelyet egy erre kijelölt hatóság útján végezhetnek el. Ezt követően pedig akként szól, hogy a tagállami nyilvántartások interoperabilitásának biztosítása végett a drónok nyilvántartási számának, valamint a nyilvántartásba rögzítendő adatokra, így különösen a biztosítási számra nézve külön dokumentum fog a későbbiekben közzétételre kerülni a szabályozásnak való megfelelés elfogadott módjairól.⁶⁷ Tehát az EASA lényegében arra utalt, hogy a nyilvántartásba vett drónok biztosítási száma a drón üzemeltetőjének, rajta keresztül pedig működtetője azonosításának fő eszköze kellene, hogy legyen.

A drónok felelősségbiztosítási szerződéskötési kötelezettségének jogszabályi formában való megvalósulása vélhetően a korábban már említett, 785/2004/EK Rendeletben fog megtörténni, amely a légi járművek üzemeltetőire vonatkozó biztosítási követelményeket jelenleg tartalmazza. Álláspontom szerint helyes megközelítés a kötelező felelősségbiztosítás oly módon való kiterjesztése a pilóta nélküli légi járművekre is, amely a drónok maximális felszálló tömegét, vagy legalábbis a drónnal végzett tevékenység jellegét figyelembe veszi. A 250 gramm alatti kategóriában talán túlzás lenne a használókra róni a biztosításkötési kötelezettséget, a már korábban ismertett csekély veszélyességi fok okán. A felelősségbiztosítási rendszer kiterjesztése a drónokra, valamint annak a hatósági nyilvántartásba való bevezetése nemcsak azt tenné lehetővé, hogy egy esetleges károkozás esetén a károkozó, drónt működtető személy és a kárt okozó drón közötti kapcsolat felderíthető lehessen, magyarul, hogy a károkozó beazonosító legyen, hanem azt is, hogy a károsult vagyoni sérelme megfelelően reparálásra kerüljön. Ugyanis önmagában egy nyilvántartásba vételi azonosító megléte a károkozó beazonosítását már lehetővé tenné, de azt nem biztosítaná, hogy a károsult kárigénye minden esetben kielégítésre is kerüljön. Ezzel a rendkívül ésszerű és praktikus megoldással lényegében mind a beazonosíthatóságot, mind a károsultak megfelelő, és biztos reparációját egy intézkedéssel lehetne biztosítani, nem beszélve a potenciális károkozó magatartások megelőzésének előnyéről. Amellett sem szabad elmenni említés nélkül, hogy a Ptk. felelősségbiztosítási szerződésre vonatkozó szabályai értelmében a felelősségbiztosítási szerződés alapján a biztosított a biztosítótól nemcsak azon károk megtérítése alóli mentesítését kérheti, amelyre jogszabály alapján köteles lenne, hanem a megítélt sérelemdíj megfizetése alóli mentesítését is kérheti. Így lényegében a drónokkal magánszemélyek sérelmére okozott károk és személyiségi jogsértések esetén is megfelelő kompenzációban részesülhetnek a jogellenes magatartás elszedve.

Ugyanakkor fontos kiemelni azt is, hogy a felelősségbiztosítási azonosító felhasználása a drónok (és azok üzemeltetőinek) azonosítására csak akkor lehet hatékony, ha a biztosítási értékhatárokat megfelelően állapítják meg. Nehéz elképzelni, hogy például egy építőipari vállalkozás a tevékenységét sok szempontból segíteni tudó drónt fog vásárolni és alkalmazni a tevékenysége során, ha arra a tömegétől függetlenül olyan biztosítást kell kötnie, amely több millió forint értékű kár erejéig kell, hogy fedezetet nyújtson. Márpedig a magyar rendeleti szabályozás ezt helyezte kilátásba, amikor minden 2 kg alatti tömegű drónra azonos

⁶⁶ Miskolczi Bodnár (2018) i. m.151.

⁶⁷ EASA-velemény, 17.

felelősségbiztosítási szabályok megállapítását tervezte.⁶⁸ Ezért volna indokolt a drónok különböző csoportjaihoz igazított értékhatárok megállapítása akár azok maximális felszálló tömege, akár a tevékenység jellege (gazdasági vagy hobbi célú) alapján.

IV. Konklúzió

Összességében a leírtakra figyelemmel az mondható el, hogy a pilóta nélküli légi járművekkel kapcsolatos magánjogi igények jövője nem bizonyos. Minden egyes drónhasználattal összefüggésben keletkezett igény kapcsán merülnek fel kérdések, amelyeket ha az uniós jogalkotó nem rendez a tagállamokra nézve kötelező jelleggel, akkor a tagállami jogalkotó szervezetnek, vagy adott esetben a tagállami jogalkalmazóknak kell megoldaniuk. Mint már többször említésre került, kiemelten fontos, hogy a felmerülő jogi problémákra hosszútávú, megfelelő megoldásokat adjanak, mivel a dróntechnológia fejlődése annak hátrányainak dacára mégis olyan előnyökkel járhat, amely indokoltá teszi, hogy a megalkotandó szabályok ne szorítsák használatukat túl szűk keretek közé.

Az egyik legfontosabb kérdés a drónokkal kapcsolatos jövőbeni jogalkalmazási gyakorlattal összefüggésben, hogy a bíróságok a kártérítési felelősség megállapítása iránti perekben a drónhasználatot, mint tevékenységet kollektív módon fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősítik vagy élve a Ptk. 6:535. § adta lehetőségükkel az eset összes körülményeire tekintettel minden esetben külön vizsgálni fogják a tevékenység jellegét és ennek eredményeképpen a magatartást adott esetben az általános felelősségi alakzat alapján fogják megítélni. Amennyiben a drónrepülés minden esetben fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősülne, a károsultak kompenzációja kerülhetne előtérbe, hiszen a fokozott veszéllyel járó tevékenységhez kapcsolódó veszélyes üzemi felelősség alóli mentesülés rendkívül szigorú feltételekhez kötött, az a drónok üzembentartói számára az esetek túlnyomó többségében teljesíthetetlen lenne. Az én álláspontom az, hogy a dróntechnológia terjedése összességében számos előnyt hordoz magában, így az áruszállításban, és általában a gazdasági szektorban olyan mértékű fejlődést tenne lehetővé, amelynek megakadályozása nem kívánatos. Ha azonban a drónokkal kapcsolatos joggyakorlat mégis túl szigorú lenne, főleg más államokhoz képest, annak akár már rövidtávon is gazdasági versenyhátrány lehet a következménye.

A másik, szintén kiemelkedő jelentőségű témakör a pilóta nélküli légi járművekkel megvalósított személyiségi jogsértések miatt megítélt sérelemdíjak összegének problematikája. Ugyan Magyarországon még nem elterjedtek az olyan drónnal történő megfigyelésekkel kapcsolatos esetek, mint például az Egyesült Államokban, ezek megjelenésére a közeljövőben számítani lehet. Mint az kifejtésre került, a bírói gyakorlatban a sérelemdíj jogintézményének bevezetése óta sem alakult ki teljes egyetértés és koherencia a tekintetben, hogy a sérelemdíj reparációs, preventív, illetve punitív funkciói milyen arányban kellene, hogy álljanak egymással. Hiszen ha a reparációs funkciót a joggyakorlat egyértelműen a többi funkció fölé emeli, akkor vélhetően a megítélt sérelemdíjak összege számottevő növekedést nem fog mutatni, ami a személyiségi jogsértések szankcionálását általában illeti. Álláspontom szerint a drónok révén olyan mérvű személyiségi jogsértések elterjedése várható, amely indokoltá tenné, hogy a bíróságok jobban figyelembe vegyék a sérelemdíj preventív, illetve magánjogi büntetés funkcióját. Ugyanis igaz, hogy a dróntechnológia általánosságban olyan gazdasági fejlődési potenciált hordoz magában, amelynek ki nem aknázása negatív kihatással lehetne a gazdasági növekedésre, ám nem szabad elfelejteni, hogy a drónok megjelenése a privátszférába való olyan mértékű behatolást tesz lehetővé, amely korábban elképzelhetetlen volt. Ez a pusztán lehetőség pedig vélhetően sok embert fog arra sarkallni, hogy mások magánéletét nem tiszteletben tartva, a levegőben lebegő drónok révén mások életének kifürkészését kísérelje meg. Ugyan a büntetőjog is szolgálhat szankciókkal az ilyen jogsértések megtorlására, de egy büntetőeljárás keretében a drónnal személyiségi jogsértést megvalósító elkövetővel szemben előreláthatólag kisebb valószínűséggel fog ténylegesen büntetőjogi szankciót alkalmazni a bíróság, mint egy sérelemdíj iránt megindított polgári peres eljárásban. Ezért megítélésem szerint a bíróságok tudnák a leginkább elősegíteni a pilóta nélküli légi járművekkel megvalósított személyiségi jogsértések tömeges elterjedését azzal, ha a jogsértések szankciójaként megítélt sérelemdíj összegével nem csupán a jogosult jogsérelmének reparációját, hanem a

⁶⁸ Kormányrendelet-tervezet az egyes légiközlekedéssel kapcsolatos kormányrendeletek módosításáról, 1.

jogsértők további, illetve későbbi jogsértő magatartásainak megelőzését céloznák. Amennyiben pedig a személyeségi jogsértést nem is állapítja meg a bíróság, a birtokháborítás miatt érvényesíthető birtokvédelmi eszközök a birtokost a birtokában lévő terület felett is megilletik, ezen eszközök közül pedig különösen a jogos önhatalom gyakorlásának jogát a bíróság álláspontom szerint tágan értelmezné egy drónnal megvalósított birtokháborítással szemben.

Végezetül az mondható el, hogy a pilóta nélküli légi járművek valamilyen módon minden bizonnyal meg fogják változtatni mindennapi életünket. Ez pedig, csakúgy, mint más gazdasági és társadalmi jelenségek, a jog számára feladatul adja, hogy az eszközök oly módon integrálódjanak a mindennapi létezésünkbe, ahogy az a legoptimálisabb minden szereplő számára. Természetesen mind a drónhasználók, mind a drónhasználókon kívüli személyek köreinek igényeit nem lehet maradéktalanul kielégíteni, de az mondható el, hogy az Európai Unió jogharmonizációs tevékenysége a több szempontú kategorizáláshoz igazodó szabályok megalkotásával pozitív irányba mutat, és a hatályba nem lépett NFM-rendelet tervezet is olyan szellemű és jellegű szabályozást valósított volna meg, amely a dróntechnológia fejlődéséhez alkalmas keretek megvalósítása, és a drónrepülésben részt nem vevő személyek érdekeinek védelme közötti optimális összhang megalkotását tűzte ki célul. Ebből kifolyólag álláspontom szerint a lehetőségek adottak egy megfelelő, teljes körű, de túlszabályozott jogi környezet megalkotására a drónok számára, arra viszont, hogy a jogalkalmazás a jogi kereteket miként fogja értelmezni, csupán a nem túl távoli jövőben fog sor kerülni.

Bibliográfia

Felhasznált irodalom

ARJOMANDI, Maziar – Classification of unmanned aerial vehicles, University of Adelaide

FUGLINSZKY ÁDÁM: Kártérítési jog, HVG-ORAC Lap és Könyvkiadó Kft., 2015, 351.

Kommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez - Szerkesztette: Vékás Lajos / Gárdos Péter, A Ptk. 2:52. §-ához, A 6:535. §-ához, 1. pont

GÖRÖG Márta: Miként ítélhető meg a megítélhetetlen?, In: KARSZAI Krisztina - FANTOLY Zsanett - JUHÁSZ Zsuzsanna - SZOMORA Zsolt - GÁL Andor (szerk.): Ünnepi kötet Dr. Nagy Ferenc egyetemi tanár 70. születésnapjára, Acta Juridica et Politica, Szeged, 356.

MISKOLCZI BODNÁR Péter: Felelősség az új technológiák alkalmazása során keletkezett károkért, In: Technológia jog – Új globális technológiák jogi kihívásai, szerk: Tóth András, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest, 2016, 201.

MISKOLCZI BODNÁR Péter: A drónokhoz kötődő aktuális jogalkotási, jogalkalmazási és etikai teendők, In: Egyes modern technológiák etikai, jogi és szabályozási kihívásai (szerk: Homicskó Árpád Olivér), Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Budapest, 2018, 151., 170-171.

SZABÓ Csilla: „A sérelem bére” - új bírói gyakorlat a nem vagyoni sérelem megítélése kapcsán, Polgári Jog 2017/9., [17], [18] bekezdések

VILLASENOR, John: Observations from Above: Unmanned Aircraft Systems and Privacy., Harvard Journal of Law & Public Policy, Vol. 36., 2013, 501.

Hivatkozott bírósági döntések

BDT2010. 2236

BH2002. 306.

Fővárosi Ítéltábla 1.Pf.20.194/2015/3/II., PJD2016. 2. szám alatt közzétéve

BDT2013. 2905./II.

EBH2001. 519

C-52/00. sz., az Európai Közösségek Bizottsága v. Francia Köztársaság ügy, 22. pont

Az. 37 C 454/13

Hivatkozott jogforrások

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről, L212/20, 3. cikk 30. pont, 57-58. §§, IX. Melléklet 4.2. pont

A Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság ajánlása a drónokkal megvalósított adatkezelésekről, elérhető itt: https://www.naih.hu/files/ajanlas_dronok_vegleges_www1.pdf (2018. dec. 7.)

A pilóta nélküli légi járművekről szóló nemzeti fejlesztési miniszteri rendelet tervezete, 7. §, 71. § 36. pont

A pilóta nélküli légi járművekkel összefüggő rendeleti módosítás-csomag, 1., 40., 42., 43.

1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről (Lt.) 69. § (1) bek.

2016. évi CXXXVI. törvény a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosításáról

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) szakmai véleménye, 3., 16-17., 18., 21., 36. elérhető itt: https://rpa-regulations.com/wp-content/uploads/2018/02/EASA_EU_Opinion-No-01-2018_180207.pdf, (2018. dec. 7.)

2009. évi LXII. törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról, Preambulum

785/2004/EK Rendelet A légitfuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről, Preambulum (13) bek.

Német légiközlekedési törvény: Luftverkehrsgesetz (LuftVG), § 43 (2)

A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.) 2:48. §, 2:51. § (1) bek., 2:53. §, 5:5. § (1) bek., 6:535. § (1) bek.

Texas Government Code § 423.003.,

Idaho Code § 6-202

California Civil Code 1708.8, d, pont

Internetes hivatkozások

<http://www.consilium.europa.eu/en/infographics/drones/>, (2018. dec. 7.)

<https://www.theguardian.com/world/shortcuts/2013/feb/10/secret-history-of-drones-1916>, (2018. dec. 7.)

<http://www.visualcapitalist.com/emergence-commercial-drones/>, utolsó letöltés dátuma: 2018. dec. 7.

<https://www.raconteur.net/technology/the-commercial-potential-of-drones-in-5-charts>, (2018. dec. 7.)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=CELEX:32018R1139>, (2018. dec. 7.)

<https://magyaridok.hu/lugas/pottyok-az-egbolton-2919793/>, utolsó letöltés dátuma: (2018. dec. 7.)

<https://mq-1predator.weebly.com/historical-overview.html>, (2018. dec. 7.)

Debreceni Jogi Műhely 2019. (XVI.) 3-4.
Debreceni Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Polgári Jogi Tanszék, Debrecen
(University of Debrecen, Faculty of Law, Department of Civil Law, Debrecen)
DOI 10.24169/DJM/2019/3-4/4