

A pilóta nélküli légi járművel megvalósított jogsértő magatartások, különös tekintettel a tiltott adatszerzés új alapesetére

Illegal behaviors carried out with unmanned aerial vehicles, with particular regard to the new basic case of Illicit Access to Data

DOI: [HTTPS://DOI.ORG/10.53793/RV.2022.2.4](https://doi.org/10.53793/RV.2022.2.4)

Absztrakt

Az utóbbi években a pilóta nélküli légi járművek népszerűsége rohamosan megnövekedett annak köszönhetően, hogy felhasználási lehetőségeiknek szinte csak a képzelet szab határt (Török 2017). A drónok nyújtotta technikai lehetőség olyan mértékben változtatta meg a magánszféra megismerésének lehetőségét, amelyre figyelemmel a magánterület, a magánlakás, a magánszféra védelme hétköznapi eszközökkel már nem biztosítható, ennek megfelelően indokolttá vált a magánszférát sértő, jogosulatlan drónhasználathoz kapcsolódó speciális felelősség jogalapjának megteremtése (Gál–Szomora 2021). A 2020–2021. közötti időszakban a pilóta nélküli légi járművek kapcsán nemcsak új jogszabályok keletkeztek, de a már meglévők is jelentős módosításokon mentek keresztül.

KULCSSZAVAK: PILÓTA NÉLKÜLI LÉGIJÁRMŰ, DRÓN, TILTOTT ADATSZERZÉS

Abstract

In recent years, the popularity of unmanned aerial vehicles has increased rapidly due to the fact that their possibilities of use are almost limited only by imagination (Török 2017). The technical possibilities provided by drones have changed the possibility of understanding the private sphere to such an extent that the protection of private space, private dwellings and privacy can no longer be ensured by ordinary means accordingly, it has become justified to create a legal basis for special liability related to the unauthorized use of drones that violates the privacy (Gál–Szomora 2021). In the period 2020–2021, not only have new legislation been created for unmanned aerial vehicles, but existing ones have also undergone significant amendments.

KEYWORDS: UNMANNED AERIAL VEHICLE, DRONE, ILLICIT ACCESS TO DATA

„A tudomány és a technológia az, ami az embert a többi élőlénytől megkülönbözteti. A tudománytól leszünk emberibbek – de ezzel még nem mondtam, hogy jobbak, csak azt: emberibbek.” – Teller Ede

Bevezetés

Az emberiség történelmében minden „fontosabb” időszakot egy-egy találmány, felfedezés tett örök emlékküvé, és nem utolsó sorban ezek alapozták meg a következő időszak fejlődésének ívét (Csóré–Major 2021).

A pilóta nélküli légi járművek, mint sok más – a polgári életben is alkalmazott – eszköz a háborús konfliktusok eredményeképpen létrejött technikai fejlesztések egyike. Már a XVIII. század közepén használtak személyzet nélküli ballonokat az ellenség elpusztítására, majd motorral hajtott társaik is megjelentek az első világháborúban. A második világháború egyik legismertebb robotrepülőgépe a

németek által kifejlesztett – és nagy számban gyártott – támadó céllal alkalmazott, rakétahajtású V–1 volt. A világháborút követően a pilóta nélküli eszközök fejlesztésére irányuló tervek alábbhagytak, a légi robotokat elsősorban célrepülőgépként alkalmazták. Számos technikai fejlesztésnek köszönhetően a hidegháború idején, az egyes országok már felderítő és megfigyelő eszközként használták a pilóta nélküli légi járműveket. A későbbiekben számos ország kezdett ilyen, és ehhez hasonló repülőeszközök fejlesztésébe, melyek közül kiemelkedik az Amerikai Egyesült Államok és Izrael, de a nagy gyártók között kell megemlíteni Kanadát, Franciaországot, Németországot, valamint Japánt is. A további korok helyi háborúi és fegyveres konfliktusai során bizonyított a pilóta nélküli légi jármű, mely az 1980-as és 1990-es években indult igazán rohamos fejlődésnek, ma pedig már ritkaság számba megy az az ország, amelynek fegyveres erejében ne lenne rendszeresítve a pilóta nélküli légi járművek valamelyik típusa (Palik 2013).

A pilóta nélküli légi járművek rendszeres alkalmazása az 1960-as években kezdődött, majd robbanásszerű

fejlődésük – elsősorban a katonai alkalmazás elterjedésének köszönhetően – az 1990-es évekre tehető (Pap 2013).

A drónok alkalmazása környezetünkben nagyon dinamikusan terjed, a katonai alkalmazások mellett ma már egyre inkább előtérbe kerülnek a polgári használatok. Nyilvánvaló, hogy a repülés jelenleg legdinamikusabban fejlődő ágáról van szó, amely számos lehetőséget nyújt, de egyben felelősséget is jelent a felhasználók számára (Restás 2017).

Ahogy a pilóta nélküli légi járművek megfizethetőbbé váltak, népszerűségük a nagyközönség és a gazdasági társaságok körében az elmúlt években jelentős növekedést mutatott. Közben mind a hobbisták, mind a repülőgép-rajongók számára továbbra is szórakozásként szolgálnak, ma már olyan tevékenységek végzésére is használják őket, mint a bűnüldözési felügyelet, a mezőgazdasági karbantartás, filmek és sportesemények speciális felvételének elkészítése, valamint a kutatási és lefoglalási tevékenységek. Ezzel szemben, annak ellenére, hogy számos jogszerű felhasználást tapasztalhatunk, egyre több médiabeszámoló érkezik arról is, hogy visszaélnék a pilóta nélküli légi jármű technológiájával, a gondatlan repülések által okozott fizikai támadásoktól kezdve a léginavigációs szabályok megsértéséig (Horsman 2015).

Az utóbbi években a pilóta nélküli légi járművek népszerűsége rohamosan megnövekedett annak köszönhetően, hogy felhasználási lehetőségeiknek szinte csak a képzelet szab határt (Török 2017). A drónok forgalma rendkívüli mértékben növekszik, 2020-ban világszerte elérte a 22,5 milliárd USD-s bevételt, ami 2025-re akár meg is duplázódhat (Drone Industry Insights 2020).

A jövő légi járműveinek kinézetét, felszereltségét, meghajtási megoldásait, tudását nehéz pontosan meghatározni, a folyamatos fejlődésnek köszönhetően akár rövid időn belül is hatalmas változások következhetnek be, amelyek nagymértékben befolyásolhatják a légi járművek jövőjét és a repülésről alkotott véleményünket, elképzeléseinket. A változás kézenfekvő, a fejlődés pedig garantált, hiszen a levegőben közlekedő járművek nélkül nem tartana itt sem a gazdaság, sem a turizmus és természetesen a vírusmutációk terjedése sem (Csóré–Major 2021).

Pilóta nélküli légi jármű fogalmának meghatározása

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (továbbiakban Lt.) 71. § 5. pontja meghatározza a légi jármű fogalmát, mely szerint „légi jármű: bármely

szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása”.

Az Lt. 71. § 35. pontja a pilóta nélküli légi jármű kapcsán a következőt rögzíti: „pilóta nélküli légi jármű (UA): az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 3. cikk 1. pontja szerinti fogalom”. Minthogy arra az Lt. is utal, a Bizottság (EU) pilóta nélküli légi jármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légi jármű-rendszerek harmadik országbeli üzembentartóiról szóló 2019/945 számú felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. március 12.) adja meg számunkra a pilóta nélküli légi jármű fogalmát. A Rendelet szerint „a „pilóta nélküli légi jármű (UA)”: bármely olyan légi jármű, amely a fedélzetén tartózkodó pilóta nélkül üzemel vagy amelyet ilyen üzemmódra terveztek, és amely önálló vagy távirányítással történő üzemelésre képes”.

Az Lt. 71. § 36. pontja a pilóta nélküli légi jármű-rendszer kapcsán a következőt rögzíti: „pilóta nélküli légi jármű-rendszer (UAS): az (EU) 2019/947 bizottsági végrehajtási rendelet 2. cikk 1. pontja szerinti fogalom”. A Bizottság (EU) pilóta nélküli légi járművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról szóló 2019/947 számú végrehajtási rendelete (2019. május 24.) szerint „pilóta nélküli légi jármű-rendszer (UAS): a pilóta nélküli légi jármű és az azt távolról vezérlő berendezés”.

A pilóta nélküli légi jármű kifejezés az angol Unmanned Aerial Vehicle (UAV), vagy Unmanned Aircraft System (UAS) kifejezésből ered, a köznyelvben gyakran és előszeretettel használják még a drón elnevezést is. Idetartoznak azok a légi járművek, amelyeknek fedélzetén nincs természetes személy, aki az eszköz irányítását végzi (Csóré–Major 2021).

Drónnak alapvetően a pilóta nélküli repülő eszközöket nevezzük, melyek közé tartozik a kézi vezérlésű játékhelikoptertől a komolyabb, quadcopterekre át a milliós értékű, programozható eszközökig bármilyen drón. A köztudomással ellentétben elsősorban nem az amerikai hadsereg által felderítésre vagy légicsapás mérésre használt pilóta nélküli repülőgépekre kell gondolnunk, hanem azon pilóta nélküli – okos repülőgépekre is –, amelyeket katasztrófa sújtott területen használnak felderítésre, károk felmérésére, illetve kisebb szállítmányok (pl. gyógyszerek) célba juttatására, vagy akár csomagküldési célokra. Használják őket továbbá erdészeti és árvízvédelmi feladatokra, illetve egyre elterjedtebb a fotózásra, videózásra történő igénybevételük is, amint azt számos sportesemény közvetítése kapcsán megtapasztalhattuk (Csák 2019).

A nem katonai, azaz polgári használatban álló repülő drónok főszabályként nem különböznek a távirányítású

repülő- vagy helikopter modellektől. Tartalmaznak egy kisméretű fedélzeti számítógépet és általában egy kamerát, működtethetők wifin keresztül, rádiókapcsolaton, okos telefonról, tabletről, vagy kifejezetten erre készített irányító készülékről (Csák 2019).

A magánszféra védelme

A pilóta nélküli légi járművek állami (katonai, nemzetbiztonsági, katasztrófavédelmi stb.), kereskedelmi és magáncélú használata általánossá vált, az ezen célokat szolgáló mobilitási igények kielégítésére történő széleskörű igénybevétele során ugyanakkor számos magánszférát, illetve az információs önrendelkezési jogot érintő kérdés merül fel (Gál–Szomora 2021).

A magánélet – ez a nehezen megfogalmazható, ám mindenki által világosan átélt és tudatosan megélt élettér – problematikája lényegében egyidős a társadalmak életével, azonban – ennek ellenére – a magánélet értelmezéséről és védelméről szóló viták viszonylag újkeletűek. Mindez pedig összefüggésben áll azzal, hogy a magánélet védelme az új és igen hatékony információs technológiák megjelenésével rendkívül sérülékennyé vált, továbbá az emberekben egyre inkább tudatosul, hogy a magánélet értelmezése szorosan összefügg a személyiség, a társadalom és az egyén szerepéről, helyéről vallott eszmékkel. A magánélet (privacy), mint mozgástér lényegi része az adott személyről szóló információk megszerzésének és felhasználásának problémája: milyen mértékben maradhat „ura” az egyén a róla szóló információknak, mennyiben rendelkezhet velük szabadon, kizárhatja-e életének meghatározott részéből a külvilágot, vagy pedig köteles eltérni a világ szemét és száját (Sziklay 2010).

Az Emberi Jogok Európai Egyezményének 8. cikk 1. pontja kimondja, hogy „Mindenkinek joga van arra, hogy magán- és családi életét, lakását és levelezését tiszteletben tartsák.” Az Alaptörvény VI. cikk (1) bekezdése rögzíti, hogy „Mindenkinek joga van ahhoz, hogy magán- és családi életét, otthonát, kapcsolattartását és jó hírnevét tiszteletben tartsák. A véleménynyilvánítás szabadsága és a gyűlekezési jog gyakorlása nem járhat mások magán- és családi életének, valamint otthonának sérelmével.”

Az Alkotmánybíróság értelmezésében az Alaptörvény VI. cikk (1) bekezdésében biztosított magánszférához való jog és az Alaptörvény II. cikke²⁵ által garantált emberi méltósághoz való jog között

különösen szoros kapcsolat áll fenn. Az Alaptörvény II. cikke megalapozza a magánszféra érinthetetlen területének védelmét, ami teljesen ki van zárva minden állami beavatkozás alól, mivel ez az emberi méltóság alapja. Az Alaptörvény VI. cikk (1) bekezdése alapján – a régi Alkotmány 59. § (1) bekezdésében foglaltakkal ellentétben – a magánszféra védelme nem szűkül le az Alaptörvény II. cikke által is védett belső vagy intimszférára, hanem kiterjed a tágabb értelemben vett magánszférára (kapcsolattartás), illetve arra a térbeli szférára is, amelyben a magán- és családi élet kibontakozik (otthon), ezen túlmenően önálló védelmet élvez az egyén életéről alkotott kép is (jó hírnévhez való jog) (32/2013. (XI. 22.) AB határozat) (Gál–Szomora 2021).

A magánszféra előzőekben részletezett, kiemelt alaptörvényi védelmének biztosítása az egyes jogterületeken úgynevezett tilalmi, a kívülállók tartózkodásra kötelező normák meghatározásával történik, ennek megfelelően az általános személyiségi jog egyes aspektusainak jogrendbeli védelme komplex képet mutat, hiszen azokat a polgári jog, a szabálysértési jog és a büntetőjog egyaránt oltalmazza (Gál–Szomora 2021).

A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény 5:17. § (1) bekezdése kimondja, hogy „Az ingatlanon fennálló tulajdonjog a föld feletti légi térre és a föld alatti földtestre az ingatlan hasznosítási lehetőségeinek határáig terjed.”

A drónok nyújtotta technikai lehetőség olyan mértékben változtatta meg a magánszféra megismerésének lehetőségét, amelyre figyelemmel a magánterület, a magánlakás, a magánszféra védelme hétköznapi eszközökkel már nem biztosítható, ennek megfelelően – a jogalkotó álláspontja szerint – indokolttá vált a magánszférát sértő, jogosulatlan drónhasználathoz kapcsolódó speciális felelősség jogalapjának megteremtése (Gál–Szomora 2021).

A drónhasználattal kapcsolatos jogszerűtlen magatartások rendszere

A modern technika világában az okoseszközök mellett mindennapjaink részei a pilóta nélküli légi járművek, azaz a drónok, mely eszközöknek számos pozitív hozadéka van, azonban különböző veszélyekkel is találkozhatunk használatuk közben (Hankó 2021).

és az emberi méltósághoz, a magzat életét a fogantatástól kezdve védelem illeti meg.”

²⁵ Alaptörvény II. Cikke kimondja, hogy: „Az emberi méltóság sérthetetlen. Minden embernek joga van az élethez

Gál Andor és Szomora Zsolt (2021) a drónhasználathoz kapcsolódó felelősségi struktúrát a hatályos jogszabályok tükrében a következők szerint ismerteti:

A jogosulatlan drónhasználathoz kapcsolódó felelősségi struktúra:

- 1) Lakott terület felett a jogosulatlan drónhasználat már önmagában szabálysértést valósít meg (a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (továbbiakban Szabs. tv.) 229. § (1) bekezdés).
- 2) Aki a jogosulatlan drónhasználat során más lakásáról, egyéb helyiségéről vagy ezekhez tartozó bekerített helyről jogosulatlanul hang- vagy képfelvételt készít, szabálysértést követ el (Szabs. tv. 166. § (1a) bekezdés).
- 3) Ha az előző szabálysértési tényálláshoz képest huzamosabb ideig tartó megfigyelés és felvételőrgzítés történik, akkor új bűncselekményi tényállás valósul meg, ennek minősített esetét jelenti a felvételek nagy nyilvánosság számára történő hozzáférhetővé tétele (a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (továbbiakban Btk.) 422/A. §). Hangsúlyozandó, hogy ez esetben nem titkos, hanem nyílt megfigyelésről van szó.
- 4) Ha a megfigyelés vagy rögzítés titokban történik, akkor a tiltott adatszerzés – már korábban is létező – súlyosabb bűncselekményi alakzata állapítható meg (Btk. 422. § (1) bekezdés b) pont).

A jogszerű drónhasználathoz kapcsolódó felelősségi struktúra:

- 1) Amennyiben nem titkos, hanem nyílt megfigyelés vagy felvételőrgzítés történik, akkor a személyiségi jogok sérelmének polgári jogi szankciói alkalmazhatók, ha pedig e jogosulatlan adatkezelés – eredményként – jelentős érdeksérelmet okoz, akkor a Btk. 219. § (1) bekezdése szerinti személyes adattal visszaélés vétsége állapítható meg.
- 2) A titkos megfigyelésre – egyébként jogszerű drónhasználat esetén is – a tiltott adatszerzés átfogó tényállása alkalmazandó (Btk. 422. § (1) bekezdés b) pont).

A Btk.-t és a szabálysértési törvényt módosító, a pilóta nélküli légitársaságok üzemelésével összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2020. évi CLXXIX. törvényt megelőzően a mások – a magánlakás zavartalanosságához fűződő jogban testet öltő – magánszférájának sérelme, személyes adatainak, magántitkainak, üzleti és gazdasági titkainak pilóta nélküli légitársasággal történő megfigyelése vagy rögzítése a Btk. 422. §-ában meghatározott általános és átfogó

tényállás (tiltott adatszerzés) alapján akkor volt büntethető, ha az titokban történt (Btk. 422. § (1) bek. b) pont). A drónok reptetése ugyanakkor – természeténél fogva – nem feltétlenül leplezett magatartás, nyílt drónreptetés esetén – a sértett észlelésétől függetlenül – a művelet leplezésére irányuló törekvéstől sem lehet beszélni, ezért – a pilóta nélküli légitársaságok használatának terjedésére tekintettel – a jogalkotó a szabálysértési törvényt és a Büntető Törvénykönyvet is módosította, ezzel a magánszférát védő, meglehetősen bonyolult tényállási rendszert létrehozva (Szomora 2021).

Ezen tanulmány alkalmával a tiltott adatszerzés új alapesete kerül bővebben kifejtésre, melynek kapcsán szükséges a jogszerű és a jogosulatlan drónhasználat elhatárolása, ám ennek érdekében meg kell határozni mit értünk lakott terület alatt, továbbá, hogy mit takar a légtér, az eseti légtér, valamint a korlátozott légtér fogalma.

A jogszerű és a jogosulatlan drónhasználat elhatárolása

A drónhasználat jogosulatlan jellegének vonatkozásában a Szabs. tv. és a Btk. esetében csupán keretjellegűről beszélhetünk, hiszen a „reptetés” jogszerűségének kérdésében csak a magyar légtér igénybeviteléről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet (továbbiakban Lhr.) alapulvitelével lehet állást foglalni. Az Lhr. 9/A. § (1) bekezdése szerint „Jogosulatlanul veszi igénybe a magyar légtér az a pilóta nélküli légitársaság, amely a légtér igénybevitelére a pilóta nélküli légitársaság üzemeltetésére, használatára vonatkozó jogszabályi előírásokat nem tartja meg”. Már önmagában a drónhasználat jogszerűtlenségét eredményezi – egyéb esetek mellett –, ha az a légitársaság és a pilóta nélküli légitársaság üzemeltetésére vonatkozó jogszabályokat sérti és ezzel a légitársaság biztonságát vagy a magánélet sérthetőségét veszélyezteti, illetve, ha annak célja egyébként jogellenes. Ezekben az esetekben a pilóta nélküli légitársaság feltartóztatható (elfogható), azonosítható, működése elektronikai úton zavarható, leszállásra felszólítható, továbbá elektronikai vagy mechanikai úton földre kényszeríthető (Lhr. 9/A. § (2) bekezdés a) és c) pont) (Gál–Szomora 2021).

Nem szükséges engedély, ha a pilóta nélküli légitársaság használata sport- vagy más magáncélból történik (Lt. 71. § 10. pont e) pont), ugyanakkor ez a szabály nem jelenti azt, hogy a magáncélú használat semmilyen, a magánszféra védelmét szolgáló igazgatási korlátozásnak ne lenne alávetve. Az Lt. 5. § (3) bekezdése szerint az UA használatával végrehajtott művelethez

lakott terület felett eseti légtér kijelölése szükséges (Gál–Szomora 2021).

Fentiekre tekintettel a jogszerű drónhasználat kapcsán meg kell határozni a lakott terület fogalmát, valamint ki kell térni a légtér kapcsán felmerülő elhatárolási kérdésekre is.

Lakott terület

A lakott terület fogalmával kapcsolatban a légi közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok egyáltalán nem adnak számunkra irányutatót. Arra, hogy mit tekinthetünk lakott területnek a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban KRESZ) és a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény ad némi felvilágosítást, azonban ez a két definíció nem azonos (Indóház Online 2021).

A KRESZ 1. számú függelék III. részének (A közúti forgalommal kapcsolatos fogalmak) f) pontja alapján „Lakott terület: a lakott terület kezdetét és végét jelző táblák közé eső terület”. A fenti fogalom azonban csak a közúti közlekedés szempontjából értelmezhető, hiszen a drón légi járműként nem csak a közutak felett éri el, vagy hagyja el a lakott területek légtérét (Indóház Online 2021).

A vízgazdálkodásról szóló törvény 1. számú mellékletének 32. pontja szerint „lakott terület: a település közigazgatási területének belterületi része, valamint az övezeti besorolástól függetlenül minden olyan külterületi településrész, ahol a nyilvántartott földrészleteket (ingatlanokat) tekintve legalább 50%-ban állandó tartózkodási hely szerint bejelentett (nyilvántartott) lakosság él, és a területfelhasználás, valamint az infrastruktúra-hálózat kialakítása a települést érintő – jóváhagyott – országos és térségi területrendezési tervekkel összhangban lévő településrendezési tervnek megfelel.”

A fentiek alapján elviekben „lakott terület”-ként kell definiálni a települések közigazgatási területének belterületi részét, valamint az övezeti besorolástól függetlenül minden olyan külterületi településrészt, ahol emberek életvitelszerűen élnek, ennek értelmében a városi tó is lakott terület, ha közigazgatási határon belül van, ahogyan a foci-pálya vagy a rét/liget/park is (go2fly 2022).

A légtér, az eseti légtér, valamint a korlátozott légtér

Az Lt. 71. § 32. pontja meghatározza a magyar légtér fogalmát, miszerint a magyar légtér nem más, mint „Magyarország feletti légtérnek a légiközlekedés számára – a mindenkori legfejlettebb technikai színvonal alapján – fizikailag igénybe vehető magasságig terjedő része”.

A pilóta nélküli légi járművel végrehajtott UAS művelethez a magyar légtér lakott terület felett eseti légtér kijelölése esetén vehető igénybe, amelynek részletszabályait az Lhr. tartalmazza. A pilóta nélküli légi jármű használata lakott terület felett csak és kizárólag erre vonatkozó engedély esetén jogszerű (Belovics–Molnár–Sinku 2021).

A hatályos hazai jogszabályok alapján lakott terület felett csak és kizárólag eseti légtérben lehet pilóta nélküli légi járművel repülési műveletet végrehajtani, függetlenül attól, hogy az milyen műveleti kategóriába tartozik. Az eseti légtér kijelölése az üzemeltető kérelmére indul, és az eljárást a katonai légügyi hatóság, a Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztálya folytatja le, méghozzá a szükséges szervezetek (például a légi közlekedési hatóság) bevonásával. Ennek során megvizsgálják, hogy más felhasználó adott-e már be igényt az adott területre, továbbá, hogy a kérelmezett légtér résznek van-e térbeli és időbeli átlapolása, hiszen a jogszabályok értelmében, ha ilyen eset előfordul, akkor a magasabb prioritású tevékenység ellátása (például állami légtérhasználat) előnyt élvezhet. Az eljárás során a kérelmezett eseti légtér jellemzői alapján az illetékes légiforgalmi szolgáltatót (Hungarocontrol Zrt.) is bevonják a folyamatba (Sándor–Pusztai 2021).

Eseti légtérnek minősül az a légtér, amely eseti jelleggel, meghatározott időtartamra, közigazgatási hatósági eljárás során történő kijelölés útján jön létre. Az ezzel kapcsolatos feladatokat – mint láthattuk – a Hungarocontrol Zrt. végzi, amelynek törvényben szabályozott feladata a pilóta nélküli légi járművek használatát támogató, az aktuális légtér-információkat és egyéb korlátozásokat tartalmazó honlap és mobilalkalmazás üzemeltetése. Abban az esetben, ha az eseti légtér kijelölése megtörtént, akkor annak konkrét igénybevitelére is külön bejelentési folyamat vonatkozik (az Lhr. 5/A. § szerint) (Gál–Szomora 2021).

Pilóta nélküli légi járművel főszabály szerint korlátozott légtérbe nem lehet berepülni, azonban a légi közlekedési hatóságtól származó külön engedély birtokában, az illetékes szakhatósággal folytatott egyeztetést követően lehetőség van a berepülésre. Az ilyen légtér használatához szükséges engedélyeket az engedélyezési folyamat során a légi közlekedési hatóság

fogja beszerezni, azonban annak intézését a kérelmező is megkezdheti. A korlátozott légterek védendő objektumok felett helyezkednek el, illetve egy speciális fajtája az úgynevezett „zöld légterek”, melyek környezetvédelmi szempontból korlátozott légterek. Ennek célja, hogy az adott helyszínen a légi közlekedés kizárásával a természeti értékeket megőrizzék, és biztosítsák a helyi állat- és növényvilág háborítatlanságát (Sándor–Pusztai 2021).

A tiltott adatszerzés új alapesete

Btk. „422/A. § (1) Aki pilóta nélküli légi jármű jogosulatlan használatával más lakását, egyéb helyiségét, vagy ezekhez tartozó bekerített helyet megfigyeli és az ott történeteket rögzíti, ha más bűncselekmény nem valósul meg, vétség miatt elzárással büntetendő.

(2) Egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő, ha más bűncselekmény nem valósul meg, aki az (1) bekezdésben meghatározott megfigyelés során készített hang- vagy képfelvételt a nagy nyilvánosság számára hozzáférhetővé teszi.

(3) Az (1)-(2) bekezdésben meghatározott bűncselekmény csak magánindítványra büntethető.”

Az elkövetők különféle speciális eszközökkel, programokkal, kép- és hangrögzítő eszközökkel szerelhetik fel a drónokat. Az így keletkezett elektronikus adat, például a felvétel tárolható akár telefonon, okosórán vagy egyéb okos elektronikai eszközön is, amelyhez több esetben GPS koordináták is társulhatnak, amelyek megkönnyíthetik a keletkezett felvétel vagy kép helyének meghatározását és azonosítását. Az adatmentésben jelentősége van mind az adatkimentő eszközöknek, mind a szoftvereknek (Nyitrai 2022).

A pilóta nélküli légitársaság jogosulatlan használatával megvalósított, Btk. 422/A. § (1) bekezdése szerinti adatszerző tevékenység a tiltott adatszerzés önálló, negyedik alapeseteként értékelhető. A megfigyeléssel érintett személy sértettnek tekintendő, akinek magánindítványa révén büntethető az elkövető (Btk. 422/A. § (3) bekezdés) (Gál–Szomora 2021).

Büntetendő annak cselekménye, aki pilóta nélküli légitársaság jogosulatlan használatával más lakását, egyéb helyiségét, vagy az ezekhez tartozó bekerített helyet megfigyeli és az ott történeteket rögzíti.

Lakásnak minősül minden olyan zárt hely, amely emberek tartózkodási helyeül és rendszeres éjjeli szállásul szolgál, akár ingó (lakókocsi, sátor), akár ingatlan. Az éjjeli szállásra való alkalmasságot mint rendeltetésszerű lehetőséget kell értelmezni. A lakásnak nem ismerve, hogy ténylegesen lakott legyen, de feltétel

a lakhatásra rendeltség (a lakás fogalma így kiterjed az olyan helyiségre is, amelyet csak az év meghatározott szakaszában használnak erre a célra (pl. hétvégi ház, nyaraló)). Az ítélkezési gyakorlat alapján a büntetőjogi védelem kiterjed azokra a helyiségekre – így a kollégiumi vagy szállodai szobára is –, amelyek átmeneti tartózkodásra szolgálnak. Az egyéb helyiség körébe tartozik egyrészt a lakás fogalma alá nem eső, emberi tartózkodási helyként szolgáló olyan zárt épületrész, amely gazdasági tevékenység végzésére szolgál (üzlethelyiség, műhely), függetlenül attól, hogy a lakással kapcsolatban áll vagy sem, másrészt egyéb helyiségnek tekintendő minden olyan helyiség, amely a lakással szoros összeköttetésben áll, ahhoz tartozik (padlás, pince, erkély). A bekerített hely az a falakkal, kerítéssel, élősövényvel vagy más módon körülhatárolt terület, amely a lakás vagy egyéb helyiség rendeltetésszerű használatát segíti elő, azt kiegészíti, ezáltal szorosan hozzá tartozik (pl. udvar, kert). Tehát olyan területről van szó, ahova csak a bemenetelre szolgáló eszközök rendes használata révén (pl. ajtó, kapu) lehet szabályszerűen bejutni (Tóth–Nagy 2014).

A munkahely, a gyárépület, a telephely (stb.) megfigyelése és az ott történetek rögzítése nem tényállásszerű ezen cselekmény vonatkozásában. Az „ott történetek rögzítése” értelmezése körében körültekintően kell eljárni, arra figyelemmel, hogy a jogalkotó szabálysértési tényállásként fogalmazta meg a Szabs. tv. 166. § (2) bekezdésében foglalt magánlakásértési alakzatot (Karsai 2022).

A drónhasználattal elkövetett tiltott adatszerzés jogi tárgya megegyezik a Btk. 422. §-ában rögzített cselekmény jogi tárgyával, így az Alaptörvény VI. cikkében deklarált magánélet sérthetlenségéhez fűződő jogból levezethető a magánítok védelméhez való személyiségi jog, illetve a magánlakás sérthetlenségéhez fűződő jog is (Karsai 2022).

A bűncselekmény elkövetésének eszköze nem más, mint a pilóta nélküli légitársaság, melynek meghatározása korábban kifejtésre került (Gál–Szomora 2021).

Ha a háttérjogszabályban meghatározott különböző UA kategóriákat szemügyre vesszük, fel kell tenni a kérdést, hogy az Lt.-ben szabályozott speciális pilóta nélküli járművek a büntetőtényállás elkövetési tárgya alá szubsumálhatók-e, azaz azok használatával el lehet-e követni a bűncselekményt. E speciális UA kategóriák közé tartozik például a pilóta nélkül állami légitársaság és az úgynevezett játékdrón. A pilóta nélküli állami légitársaság (Lt. 71. § 42. pont) kategóriáját az irányadó légi közlekedési szabályok külön kezelik arra tekintettel, hogy üzemeltetésük honvédelmi, vámhatósági és rendvédelmi feladatot ellátó szervek céljaira szolgál, a keretkitöltő norma szigorú értelmezése alapján megfogalmazható lenne egy olyan nézet, amely szerint

az ilyen drónnal történő megfigyelés – a speciális, a Btk.-beli tényállás által le nem fedett járműtípusra tekintettel – nem minősülhet a Btk. 422/A. §-a szerinti bűncselekménynek. Gál Andor és Szomora Zsolt álláspontja azonban ettől eltér. Figyelembe kell venni, hogy a Btk.-ban használt generális elkövetési eszköz, a pilóta nélküli légitársaság háttérnorma szerinti fogalmi elemei alá az állami jármű is minden további nélkül szubszumálható, szűk értelemben vett legalitási problémáról tehát nem beszélhetünk. Továbbá ezt a megközelítést támasztja alá a teleologikus értelmezés helyes alkalmazása is, e tekintetben ugyanis a büntetőjogi szabályozási cél nem helyettesíthető, nem ekvivalens a légigazgatási norma szabályozási céljaival, és a Btk. szempontjából az értelmezéshez a saját, autonóm ratio legisét kell figyelembe venni. Míg a speciális igazgatási szabályokat a pilóta nélküli állami légitársaságok speciális felhasználási céljaira tekintettel alkották meg, addig a büntetőnorma célja a magánszféravédelem, amely szempontjából az állami járművek semmilyen specialitást sem mutatnak, így minden további nélkül az UA generális fogalma alá illeszthetők, használatukkal e bűncselekmény szintűre elkövethető (Gál–Szomora 2021).

Az Lt. 71. § 50. pontja szerint a „játékdron” a 20 g maximális felszálló tömeget nem éri el, adatrögzítő eszközzel nincs felszerelve, valamint a távoli pilótától 100 méternél nagyobb távolságra eltávolodni nem képes. Tehát játékdronnal e cselekményt akkor lehet elkövetni, ha esetleg azt utólag felszerelték például valamilyen felvételre alkalmas eszközzel (Karsai 2022).

A bűncselekmény ezen fordulataánál a megfigyelés és a rögzítés egymással konjunktív viszonyban álló elkövetési magatartások, például a pusztán megfigyelés (valós idejű, nem rögzített) legfeljebb kísérletként értékelhető. További fontos tényező az elkövetés módja, egészen konkrétan a pilóta nélküli légitársaság jogosulatlan használatával történik a megfigyelés és a rögzítés (Karsai 2022).

A bűncselekmény elkövetési magatartása két részselekményből tevődik össze: az eszközselekményből és a célselekményből. Eszközselekményként értendő a pilóta nélküli légitársaság jogosulatlan használata, míg az ennek során kifejtett megfigyelés és rögzítés a bűncselekmény célselekményének minősül. Kiemelendő, hogy az eszközselekmény nem csak a Btk. tényállásának, de a Szabs. tv. 229. § (1) bekezdés és 166. § (1a) bekezdése szerinti szabálysértések elkövetési magatartását is képezi (Gál–Szomora 2021).

Fontos, hogy nem tényállási elem a titkosság (szemben a tiltott adatszerzés más, hasonló tényállásaival), ami azt jelenti, hogy bűncselekmény

akkor is megvalósulhat, ha az érintett személy észleli a pilóta nélküli járművet (Karsai 2022).

A tényállás szándékos megvalósítást feltételez, ha az elkövető tisztában van a drónreptetésre vonatkozó szabályozással és ennek ismeretében repteti drónját jogosulatlanul, valamint a szükséges elkövetési magatartásokkal kapcsolatosan is felismeri a szükséges tényeket (Karsai 2022).

A minősített esetben szereplő nagy nyilvánosság számára történő hozzáférhetővé tétel tipikusan online megosztást takar, de televíziós műsorban, nyomtatott sajtóban való közzététel is tényállásszerű lehet (Gál–Szomora 2021 Idézi: Karsai 2022). Nagy nyilvánosságon az állandó bírói gyakorlat alapján azt értjük, ha az elkövetéskor nagyobb létszámú személy van jelen, vagy reális lehetőség van arra, hogy nagyobb, vagy előre meg nem határozható számú személy szerez tudomást a bűncselekményről. A jelen lévő személyek száma akkor nagyobb, ha legalább annyian vannak, hogy számuk egyszeri ránézéssel nem megállapítható (kb. 15–20 fő). A nyilvános helyen történő elkövetés nem feltétlenül alapozza meg a nagy nyilvánosság megállapítását, hiszen elképzelhető, hogy az elkövetésről csak néhányan szerezhetek tudomást, viszont megállapítható zártkörű rendezvényen történő elkövetéskor, ha azon nagyobb létszámú személy van jelen (Tóth–Nagy 2014).

A Btk. 422/A. § szerinti tényállás szubszidiaritási klauzulát tartalmaz, ennek értelmében csak akkor követhető el, ha alaki halmazatban más bűncselekmény nem valósul meg. Ebből a szempontból fontos a tiltott adatszerzés Btk. 422. § (1) bekezdés b) pontjától való elhatárolás. A bűncselekmény kodifikálását megelőzően mások – a magánlakás zavartalanságához fűződő jogban testet öltő – magánszférájának sérelme, személyes adatainak, magántitkainak, üzleti és gazdasági titkainak pilóta nélküli légitársasággal történő megfigyelése vagy rögzítése ezen általános és átfogó tényállás alapján akkor volt büntethető, ha az személyes adat, magántitok, gazdasági titok vagy üzleti titok jogosulatlan megismerése céljából és egyúttal titokban történt. E tényállási elemek – a speciális célzat és a titkos megfigyelés – megvalósulása esetén az új, 422/A. § szerinti tényállás helyett de lege lata továbbra is a régi, súlyosabb bűncselekményt, a 422. § (1) bekezdése szerinti büntetést kell megállapítani. Önmagában a specialitás elve szerinti elhatárolás bizonytalan lenne (422. § speciális célzat és használat titkossága, 422/A. § speciális elkövetési eszköz), így e problémát a törvény a szubszidiaritási záradékkal oldja fel (Gál–Szomora 2021).

A záradék is tükrözi a szabályozás mögöttes értelmét, ugyanis a drónok reptetése – természeténél fogva – nem feltétlenül leplezett magatartás, nyílt drónreptetés esetén – a sértett észlelésétől függetlenül –

a művelet leplezésére irányuló törekvésről sem lehet beszélni. Erre tekintettel volt szükséges a tiltott adatszerzés tényállásába az új tényállási alakzat beiktatása, ami azonban nem jelenti a leplezett elkövetés esetére már korábban is előírt felelősség privilegizálását (Gál–Szomora 2021).

Elhatárolási kérdések

A drónhasználat engedély (eseti légtérkijelölés vagy más engedély) hiányában jogosulatlanul minősül, amely már önmagában veszélyezteti a magánélet háborítatlanságát, ezért *közlekedési szabálysértést* (pilóta nélküli légi járművel végzett jogosulatlan tevékenység (Szabs. tv. 229. §)) valósít meg az, aki lakott terület felett a szükséges engedély nélkül használ pilóta nélküli légi járművet (Belovics–Molnár–Sinku 2021).

Amennyiben az elkövető a pilóta nélküli légi jármű jogosulatlan használata során más lakásáról, egyéb helyiségéről, vagy az ezekhez tartozó bekerített helyről jogosulatlanul hang-, vagy képfelvételt is készít, ez a többletmagatartás már személyiségi jogsérelmet jelent, amely megalapozza a *magánlakásértés új szabálysértési tényállását* (Szabs. tv. 166. § (1a) bekezdése) (Belovics–Molnár–Sinku 2021). A Szabs. tv. 166. § (2) bekezdésében foglalt magánlakásértési alakzatra tekintettel megállapítható, hogy a sporadikusan, eseti jelleggel készített felvételek a szabálysértési tényállást, míg a huzamosabb időn át történő megfigyelés egyidejű rögzítése a bűncselekményi tényállást realizálhatja (Karsai 2022).

A megfigyelés huzamosabb ideig tartó figyelemmel kísérést, valamint vizsgálatot jelent. A titokban történő megfigyelés a Btk. 422. § alapján büntetendő, az új tényállás a pilóta nélküli légi járművel történő nyílt – az érintett személy által észlelhető módon történő – megfigyelést rendeli büntetni, még hozzá abba az esetben, ha a pilóta nélküli légi jármű használatára a vezetőnek nincsen jogosultsága (Belovics–Molnár–Sinku 2021).

Ha személyes adat jogosulatlan vagy céltól eltérő kezelése (pl. drónnal felvétel készítése, akár repülési engedéllyel rendelkezik az elkövető, akár nem, akár lakott területen követik el, akár nem, akár egyszeri, egyedi képfelvétel készül, akár tartós megfigyelés történik) jelentős érdeksérelmet okoz, az *személyes adattal visszaélésként* (Btk. 219.§) büntetendő (Belovics–Molnár–Sinku 2021).

A *tiltott adatszerzés új tényállásának* megvalósulásához olyan drónreptetésre van szükség, amely nem felel meg a vonatkozó háttér szabályoknak. Amennyiben tehát jogszerű a

pilóta nélküli légi jármű használata, a Btk. 422/A. §-a szerinti bűncselekmény nem valósulhat meg, ilyenkor a *személyes adattal visszaélés*, illetve a *tiltott adatszerzés tényállásainak* vizsgálatára kerül sor (Karsai 2022).

A Btk. 422/A. § alkalmazása szempontjából kiemelkedő gyakorlati jelentősége lehet a lakott területen felüli UA reptetésnek. Ha bejelentés nélkül történik az eseti légtér kijelölése, majd az igénybevétel, akkor az UA használata jogellenes, így a szabálysértési alakzatok és – a célcselekmény fennállása esetén – a bűncselekmény megvalósulhat. Az objektív jogtalan használat mellett a büntetőjogi felelősség szempontjából jelentősége van a jogtalanságra kiterjedő szándékosságnak, illetve a tévedésnek. Gál Andor és Szomora Zsolt szerint a használatban való tévedés a Btk.

20. § (2) bekezdése szerinti társadalomra veszélyességben való tévedés lehet, ha a tévedésre az alapos ok megállapítható, a jogban való tévedésre alapos okot megalapozó körülmény viszont aligha képzelhető el. A magánélet drónhasználat jelentős igazgatási támogatást kap a már említett mydronespace.hu weboldalon és a telefonos applikáción keresztül. Már a honlap megnyitásakor pop-up üzenet figyelmeztet az eseti légtér igénylésének szükségességére, továbbá a honlapon minden információ kérdés-válasz formájában elérhető. Az eseti légtér kijelölésére vonatkozó kérelemnek tartalmaznia kell az UA műveletre igényelt légtér esetén a légtérigénylő nyilatkozatát arról, hogy a magánélet védelmével kapcsolatos jogszabályi rendelkezéseket ismeri, és azokat a légtérhasználat során betartja (Lhr. 5. § (1) bekezdés). A drónhasználók tehát – a jogszabályi rendelkezések konkrét ismerete nélkül is – részletes segítséget kapnak ahhoz, hogy tevékenységüket jogszerű keretek között fejthessék ki. A légtérhasználat erős szuverenitási kötöttsége és a jogszerű használatot támogató technikai környezet mellett Gál Andor és Szomora Zsolt nehezen tarja elképzelhetőnek, hogy a szabályok nem ismeretére a drónhasználó alapos okot tudjon felvonultatni, így tehát a tévedésnek gyakorlati relevanciája nincs (Gál–Szomora 2021).

Összefoglalás

Napjaink rendkívül gyorsan változó világa a társadalmaktól és tagjaiktól állandó alkalmazkodást kíván, állandósult adaptációkényszerben élünk. A próbatételek részint globálisak, részint – bár összefügg a globalitással, hatásukat illetően inkább – helyi jellegűek. Az adott ország alkalmazkodásának mikéntje

(gyorsasága, mélysége stb.) függ érintettségétől, de ugyanígy a reagálás nemzetközi és hazai politikai konstelláció érdekarcának függvénye is, nem utolsósorban pedig szellemi és anyagi források megléte is feltétele (Nagy 2018).

Az emberiség megjelenésétől fogva a civilizált népek az újonnan megjelenő társadalmi, gazdasági, technológiai változásokra és fejlődésre mindig új normák, szabályok megalkotásával reagáltak, így egy idő után jogi úton kikényszeríthető szabályok meghatározása is szükségessé vált. Nem volt ez másképp kezdetben a pénzkereskedelem, majd az államháron belüli és államok közötti kereskedelem esetében sem. Később, 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. Napjainkban szinte már elképzelhetetlennek tűnhet, hogy egy technikai újítás megjelenésére a jogalkotók ne gyorsan és megfelelően reagáljanak, de minél bonyolultabbá válik a technológia, annál nehezebb egy minden igényt kielégítő jogi keretrendszert alkotni a tudomány, a gazdaság és az élet számos más fejlődő területe számára (Zsurzsa 2019).

A társadalmi problémák megoldását az államok tehát legtöbbször jogi szabályozóeszközök segítségével kísérlik meg, a helyzet alapos elemzése után. A büntetőjog – mint ultima ratio – végső eszközként akkor jön szóba, ha az adott társadalmi, politikai vagy egészségügyi krízis megoldása, illetőleg következményeinek enyhítése a többi jogág eszközeivel nem, vagy nem hatékonyan valósulhat meg (Gál 2020). A jogalkotó ezen logika mentén alkotta meg a tiltott adatszerzés új fordulatát is.

A drónok nyújtotta technikai lehetőség olyan mértékben változtatta meg a magánszféra megismerésének lehetőségét, amelyre figyelemmel a magánterület, a magánlakás, a magánszféra védelme hétköznapi eszközökkel már nem biztosítható. Ennek megfelelően indokolttá vált a magánszférát sértő, jogosulatlan drónhasználathoz kapcsolódó speciális felelősség jogalapjának megteremtése (Gál–Szomora 2021).

Tekintettel arra, hogy a 2020-2021. közötti időszakban a pilóta nélküli légi járművek kapcsán nemcsak új jogszabályok keletkeztek, de a már meglévők is jelentős módosításokon mentek keresztül, a bírói gyakorlat a pilóta nélküli légi járművekkel megvalósított jogsértő magatartásokkal kapcsolatban most van kibontakozóban, melynek támpontja lehet valamennyi, a témában megszületett és születendő tanulmány.

A jogirodalmi jogértelmezésnek – a jogalkotói és a jogalkalmazói értelmezéssel összehasonlítva – semmilyen kötelező ereje sincsen, az bárki által végezhető (aki tudományos igénnyel elemzi a büntetőjogi rendelkezéseket). Számos formában jelenhet meg, például tankönyvek, tanulmányok, tudományos cikkek, kutatóintézetek által kiadott szakvélemények formájában, de idetartozik a büntetőjogi jogszabályok indokolása is. Annak ellenére, hogy nincsen kötelező ereje, mégis jelentős hatást gyakorolhat mind a törvényhozásra, mind a jogalkalmazásra (Balogh–Tóth 2015).

„A jövőtől félni nemcsak gyávaság; a tudománytól, a technológiától félni pedig nézetem szerint bűn. A technológiát nem szabad ellenezni, a technológiát irányítani kell. Nem a tudást, mert annak nincsenek korlátai. De amikor a tudás gyorsan szaporodik, amikor mind többet és többet tehetünk, akkor óvatossá kell lenni, hogy amit teszünk, ne hogy félresikeredjék.” – Teller Ede

Irodalomjegyzék

- A Bizottság (EU) pilóta nélküli légi járművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról szóló 2019/947 számú végrehajtási rendelete (2019. május 24.)
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0947&from=PL>.
- A Bizottság (EU) pilóta nélküli légi jármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légi jármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetési szabályairól szóló 2019/945 számú felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. március 12.)
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0945&from=IT>.
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200100.tv>.
- A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=97500001.kp.m>.
- A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99500097.tv>.
- A magyar légtér igénybeviteléről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99800004.ko.r>.
- A pilóta nélküli légi járművek üzemelésével összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2020. évi CLXXIX. törvény

- https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A2000179_TV.
- A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1300005.tv>.
- A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200002.tv>.
- A vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99500057.tv>.
- Balogh, Á.–Tóth, M. (szerk.) (2015) *Magyar Büntetőjog. Általános Rész*. Budapest, Osiris Kiadó.
- Belovics, E.–Molnár, G. M.–Sinku, P. (2021) *Büntetőjog II. Különös Rész*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft.
- Csák, Zs. (2019) A drónok kapcsán felmerülő egyes büntető anyagi és eljárási jogi kérdések. In: Mezei, K. (szerk.) *A bűnügyi tudományok és az informatika*. Budapest- Pécs, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar-MTA Társadalomtudományi kutatóközpont. pp. 26-45.
- Csóré, A.–Major, G. (2021) A pilóta nélküli légitársaságok (UAV) evolúciója. *Repüléstudományi Közlemények*, 33. (2021)/1. pp. 171–191. doi: 10.32560/rk.2021.1.13.
- Drone Industry Insights (2020) *The Drone Market Size 2020-2025: 5 Key Takeaways*. <https://droneii.com/the-drone-market-size-2020-2025-5-key-takeaways> [Letöltve:2022.09.16.].
- Emberi Jogok Európai Egyezménye https://www.echr.coe.int/documents/convention_hun.pdf.
- Gál, A.–Szomora, Zs. (2021) A drónnal történő megfigyelés kriminalizálása, mint a büntetőjogi magánszféravédelem kiterjesztése. *FORVM Acta Juridica et Politica*, 11. (2021)/3. pp.101-108.
- Gál, I. L. (2020) A spanyolnátha, a koronavírus és a büntetőjog. *Büntetőjogi Szemle*, 9. (2020)/1. pp. 57-64.
- Go2fly (2022) *Lakott terület / Urban Area – mit takar drónos szemmel e fogalom?* <https://go2fly.hu/lakott-terulet-urban-area-mit-takar-dronos-szemmel-e-fogalom/> [Letöltve: 2022.09.17.].
- Hankó, V. (2021) A drónokkal kapcsolatos kockázatok és kezelési lehetőségeik. *Hadmérnök*, 16. (2021)/3. pp. 189-202. doi: 10.32567/hm.2021.3.11.
- Horsman, G. (2016) Unmanned aerial vehicles: A preliminary analysis of forensic challenges. *Digital Investigation*, 16 (2016)/n.a. pp. 1-11. <https://doi.org/10.1016/j.diin.2015.11.002>.
- Indóház Online (2021) *Drónozás Európában, 8. rész: lakott terület, eseti légtér és adatvédelem...* <https://iho.hu/hirek/dronozas-europaban-8-resz-lakott-terulet-eseti-legter-es-adatvedelem> [Letöltve: 2022.09.17.].
- Karsai, K. (szerk.) (2020) *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez*. Budapest, Wolters Kluwer Hungary Kft.
- Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.) <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100425.atv>.
- Nagy, Z. A. (2018) A jövő tegnap óta tart: A modern technikai-technológiai folyamatok kihívásai a jog területén. *Belügyi Szemle: A Belügyminisztérium Szakmai Tudományos Folyóirata*, 66. (2018)/10. pp. 36-55. doi: <https://doi.org/10.38146/BSZ.2018.10.3>.
- Nagy, Z.–Tóth M. (szerk.) (2014) *Magyar büntetőjog. Különös rész*. Budapest, Osiris Kiadó.
- Nyitrai, E. (2022) *A drón szerepe a rendészeti munkában*. <https://www.ludovika.hu/blogok/cyberblog/2022/07/13/a-dron-szerepe-a-rendeszeti-munkaban/> [Letöltve: 2022.09.11.].
- Palik, M. (szerk.) (2013) *Pilóta nélküli repülés profiknak és amatőröknek. Második, javított kiadás*. Budapest, Nemzeti Közszerológiai Egyetem.
- Papp, I. (2013) Pilóta nélküli légitársaság típusok jellemzése. *Repüléstudományi Közlemények*, 25. (2013)/2. pp. 53-68.
- Restás, Á. (2017) A drónok közszolgálati alkalmazásának lehetőségei. *Új Magyar Közigazgatás*, 10. (2017)/3. pp. 49-63.
- Sándor, Zs.–Pusztai, M. (2021) A polgári pilóta nélküli légitársaság-rendszerek hazai hatósági struktúrája. *Repüléstudományi Közlemények*, 33. (2021)/ 3. pp. 121–138. doi: 10.32560/rk.2021.3.10.
- Sziklay, J. (2010) Az információs jogok gyökerei – a köz- és magánszféra kategóriái alapján. *De iurisprudencia et iure publico*, 4. (2010)/1. pp. 1-8.
- Török, Á. (2017) A pilóta nélküli légitársaságok légtérbe integrálása. *Repüléstudományi Közlemények*, 29. (2017)/3. pp. 179-188.
- Zsurzsa, Zs. (2019) A drónrepüléssel összefüggő magánjogi igények. *Debreceni Jogi Műhely*, 16. (2019)/1-2. pp. 87-104. doi:10.24169/DJM/2019/1-2/7.