

AKTUÁLIS JOGSZABÁLYI PROBLÉMÁK A PILÓTA NÉLKÜLI LÉGIJÁRMŰVEK HASZNÁLATÁVAL KAPCSOLATBAN

1. Bevezetés

A médiában rendkívül elterjedt a „drón” kifejezés, manapság pedig egyre többet hallunk róluk. Gyakran találkozhatunk újságcikkkel, videóval, ahol egy távirányítóval vezérelt „robot” manőverezik, vagy éppen fényképet, videót csinál. Az újdonságnak számítót, innovatív eszközök közkedveltek, főleg akkor, ha az az eszköz megcsinál az emberek helyett esetleges felmerülő feladatokat, vagy érdekes, addig nem látott távlatokat nyit meg. Igaz a katonaságnál már jóval korábban megjelentek ezek a szerkezetek, főleg konfliktusos időszakokban tudták kihasználni a pilóta nélküli légi járművek adta lehetőségeket, de manapság nagyon elterjedt eszköz lett a civil területeken is. Az USA területén 2016 és 2021 között a számuk megháromszorozódását várták 3,5 millióra¹, de a technika fejlődése, és az egyre újabb és újabb modellek (DJI Mavic sorozat, Hubsan Zino sorozat, Skydio 2, Parrot Anafi, Fimi X8 SE – ezek csak a hobbicélú, egyszerűen irányítható, népszerű modellek, a kereskedelmi, professzionális, épített, valamint a játék kategóriákat most meg sem említettük) megjelenése még ezt a növekedést is felülírhatja.

A pilóta nélküli légi járművek többségét ma még a földről vezérlik távirányító és adattovábbító hálózat segítségével, azonban léteznek olyan szerkezetek is, amelyek teljes mértékben önműködőek. Ahogy az számos mai eszközre és szolgáltatásra igaz, kezdve az Internettel², vagy a GPS-rendszerrel³, a pilóta nélküli légi járművek kezdeti fejlesztése is katonai célokat szolgált, és szolgál is mind a mai napig.⁴

Mindazonáltal a közszolgálati tevékenységek hatékonyságát jelentősen növeli ezeknek a szerkezeteknek a feladatok ellátása során való alkalmazása. Ezek az alkalmazások jelenleg is zajlanak, de hasonlóan a kereskedelmi és hobbicélú felhasználáshoz, ezen a téren is adottak további fejlődési lehetőségek. Emellett meg kell említeni azt is, hogy ezeknek az eszközöknek a veszélyessége nem csak a balesetek, hanem a szándékos bűnelkövetés irányából is fennáll. Pilóta nélküli légi járművel a csempészettől kezdve az illegális megfigyelésen át a terrorcselekményekig bármilyen bűncselekmény elkövethető, és ezek elhárítására is fel kell készülni.⁵

¹ Vigh András: A drónok rendészeti alkalmazási lehetőségei. Belügyi Szemle 2018/10. 88. o.

² Szűts Zoltán: Az internetes kommunikáció története és elmélete. Média kutató. Budapest, 2012.

http://epa.oszk.hu/03000/03056/00046/EPA03056_mediakutato_2012_tavasz_01.html (Letöltés ideje: 2020.08.06.)

³ Thuy Mai: Global Positioning System History. National Aeronautics and Space Administration, 2012.

https://www.nasa.gov/directorates/heo/scan/communications/policy/GPS_History.html (Letöltés ideje: 2020.08.06.)

⁴ Ablaka Gergely, Deák András György, Csiki Varga Tamás, Egeresi Zoltán, Etl Alex, Háda Béla, Jójárt Krisztián, Kemény János, Péczeli Anna, Péntzváltó Nikolett, Rácz András, Tóth Péter: Az amerikai-iráni viszony legújabb kiéleződésére adott nemzetközi válaszok. NKE Stratégiai Védelmi Kutatóintézet Elemzések 2020/1. 4-5 o.

⁵ Jarolin József: Eljárások drónok felderítésére. Belügyi Szemle 2019/1. 140-141. o.

A „drónfelderítés”-re az akusztikai beazonosítástól az elfogóhálós megoldásokon át a távirányító vagy a navigációs rendszer jeleinek zavarásáig (jammelés), az élőlények alkalmazásával (betanított, nagytestű ragadozómadarakkal) történő elfogásig, vagy akár a hőkép vagy a hangforrás alapján történő fizikai megsemmisítésig (lézer, lelövés) számos megoldás létezik. Probléma azonban az észlelhetőség mellett az is, hogy a hagyományos fegyverekkel történő védekezés egy ellenséges(nek vélt) pilóta nélküli légi járművel kapcsolatban szintén eltérő a hagyományos légi járművekkel szembeni védekezéshez képest.⁶ Ezeknek az eszközöknek a nehezebb azonosíthatósága, valamint a kommunikációs lehetőségek korlátozott, vagy egyáltalán nem lehetséges volta gyorsabb döntést igényel.

A képfalkódó rendszerek is folyamatosan fejlődnek, jelenleg már elérhető hobbicélú 8K Ultra HD felbontású (7680 × 4320 pixel) kamerával ellátott eszköz is (Autel EVO II). A tipikus pilóta nélküli repülőgépek könnyű kompozit műanyagból készülnek, hogy magának az eszköznek a tömegét csökkentsék, a manőverezhetőséget pedig növeljék. A géptörzs további része hasznos terhet tartalmazhat, ami az energiaellátás rendszereitől küldeményeken át akár mentőeszközök vagy ellátmány elhelyezéséig is terjedhet. Katonai felhasználás esetén hasznos tehernek minősül a fegyverzet is.⁷ Ugyanakkor nem szükséges hely emberek, és az emberek életfeltételeit biztosító technikai eszközök elhelyezésére sem, amely így hasznos teher elhelyezése mellett a felszálló tömegben is előnyként jelentkezik.

2. Pilóta nélküli légi járművekkel kapcsolatos definíciók

A médiában találkozunk a drón, UAV , UAS , RPAS , RPV kifejezésekkel, amelyek sok ember számára ugyanazt a fogalmat jelentik, vagy nem tudnak különbséget tenni a felsoroltak között.

Az UAV (Unmanned Aerial Vehicle) esetében egy olyan légi járműről beszélünk, amelynek fedélzetén nem tartózkodik irányító személyzet, a légtérben való közlekedést autonóm módon, emberi beavatkozást nem igényelve, vagy földi irányítás mellett végzi. Igaz az UAV definíciója szerint nem a fedélzeten lévő pilóta irányítja a légi járművet, azonban működéséért a földi pilóta felelőssége alapvető.⁸

Az UAS (Unmanned Aircraft System) a pilóta nélküli légi járművön kívül már a működését biztosító környezetet –irányító állomást, a kommunikációt, műszaki rendszereket, az indító és a visszaérkezést biztosító és magát a rendszert irányító embert is magába foglalja.⁹ Amíg az UAV és az UAS kifejezéseket főleg a katonaságnál alkalmazzák , addig a drón szóval főleg polgári szférában találkozhatunk.

Az RPV (Remotely Piloted Vehicle) olyan légi jármű, melynek a légtérben maradása pilóta általi irányítástól függ. Ezt a megnevezést használják merevszárnyas repülőgépek rövidítésére is. Az RPAS (Remotely Piloted Aircraft System) magára a rendszerre vonatkozik. Egyben az elsősorban polgári felhasználású rendszereket fedi, így téve különbséget a katonai terminológiától (UAS).

⁶ Etl Alex – Pénzváltó Nikolett: A közel-keleti drónprolifерáció eszkalációs kockázata. NKE Stratégiai Védelmi Kutatóintézet Elemzések 2019/21. 2-3. o.

⁷ Békési Bertold, Bottyán Zsolt, Dunai Pál, Halászné Tóth Alexandra, Makkay Imre, Palik Mátyás, Restás Ágoston, Wühl Tibor: Pilóta nélküli repülés profiknak és amatőröknek. Nemzeti Közszerológiai Egyetem. Szolnok, 2013. 105. o.

⁸ Szabó Sándor András: UAV (pilóta nélküli légi jármű) műveletek humán tényezőinek elemzése repülésbiztonsági szempontból. Repüléstudományi Közlemények 2013/2. 483. o.

⁹ Békési Bertold (és szerzőtársai): i.m. 12. o.

Szárnnytípus alapján megkülönböztetünk rögzített szárnyú vagy merevszárnyas, valamint forgószárnas gépezeteket. A rögzített szárnyú modellek egy, vagy több merev szárnyból állnak. Előnyük, hogy szerkezetük rendkívül stabil, így nagyobb repülési biztonságot nyújtanak, valamint a repülési idejük is sokkal nagyobb a forgószárnas szerkezethez képest. Hátrány azonban, hogy sokkal nagyobb területre van szükségük a landoláshoz. A forgószárnas modellek rotorok segítségével tudnak a levegőbe emelkedni, beszélhetünk háromrotoros (tricopter), négyrotoros (quadcopter), hatrotoros (hexacopter), vagy akár nyolcrotoros (octocopter) szerkezetéről. A forgószárnas drónok előnyei közé tartozik a könnyű irányíthatóság, valamint képesek a légtérben lebegni és függőlegesen leszállni az érkezési területre.¹⁰

3. Drónok alkalmazására vonatkozó jogszabályok

Jelen írás elkészítésének kezdetekor úgy ítéltük meg, illetve az akkori ismereteknek és előrejelzéseknek megfelelően arra lehetett számítani, hogy legkésőbb 2020. július elsejére elkészül az a jogi szabályozás, ami a magyar légtérben egyértelmű helyzetet fog teremteni minden ilyen eszközt használó számára a polgári repülésben. Noha a hazai jogszabályokat ma is alkalmazni lehetne mindegyik drónt használó szereplőre, ez a valóságban mégsem történik meg, mivel ezek a jogszabályok a pilóta nélküli repüléssel kapcsolatban elavult és életszerűtlen követelményeket fogalmaznak meg, kezdve a polgári felhasználók számára kötelező, 30 nappal a tervezett repülés előtt kötelezően megigényelni szükséges eseti légtérrel (ami jelen jogi környezetben még az állami repülésben résztvevők számára is kötelező). Az eseti légtér igénylésének kötelezettsége a drónok megjelenését megelőző időkből származik, és nyilvánvalóan nem tudja kielégíteni napjaink felhasználói igényeit, amely által azonban tömeges jogszabálysértések valósulnak meg. Ha csak a hobbi szintű felhasználókra gondolunk, egy családi vagy baráti összejövétel, egy kirándulás vagy egy szép időjárású esemény megörökítése sem feltétlenül 30 nappal előre ismert, így nyilván ezt a szabályt a hobbicélú drón-felhasználók túlnyomó többsége nem tartja be, sőt, nagy részük valószínűleg nem is tud ennek a kötelezettségéről. Másik oldalról az engedélyező hatóság sem tudja minden esetben tartani a határidőt, amelynek elsősorban az az oka, hogy már a mai drónközlekedési igény is meghaladja azt a humán és szervezeti infrastruktúrát, amire az eseti légtér igénylésének rendjét megalkották, noha 2020 első felében az elektronikus ügyintézés kötelezővé tételével növelték az eseti légtérigénylések feldolgozási kapacitását.

Ebben a helyzetben hozna jelentős könnyítést hazánkban az új jogszabály, amelynek az ismertetése jelen írás célkitűzése volt. Azonban a megjelenés többször módosított céldátuma, 2020. július 1-e is halasztásra került a koronavírus-járványra történő hivatkozással 2021. január 1-jére.¹¹ Annak ellenére, hogy a jogi szabályozás szükségyszerűsége hazánkban sem újkeletű probléma, a hiányosságok már évekkorábban is megfogalmazásra kerültek,¹² azóta pedig megsokszorozódott a felhasználók száma.

¹⁰ Shawn Herrick: The 3 main categories of drones and their advantages and disadvantages. <https://botlink.com/blog/the-3-main-categories-of-drones-and-their-advantages-and-disadvantages> (Letöltés ideje: 2020.08.06.)

¹¹ Magyarország Kormánya, Közlekedéspolitikáért Felelős Államtitkárság: Fél évvel később lépnek hatályba a drónokkal kapcsolatos uniós előírások. Forrás: <https://www.kormany.hu/hu/innovacios-es-technologiai-miniszterium/kozlekedespolitikaert-felelos-allamtitkar/hirek/fel-evvel-kesobb-lepnek-hatalyba-a-dronokkal-kapcsolatos-unios-eloirasok> (Letöltés ideje: 2020.08.06.)

¹² Gyaraki Réka: A drónok használatának hazai szabályozása. Magyar Rendészet 2016/1. 45. o.

Az Európai Bizottság rendelete¹³ alapján készülő magyar jogszabályról csupán annyi megismerhető információ állt rendelkezésre jelen tanulmány elkészítése során, hogy az abban foglaltaknak megfelelő, vagy annál szigorúbb szabályozást fogadhatnak el az egyes tagállamok, enyhébbet nem. Az uniós szabályozás szűk mozgásteret hagy a tagállamok számára, az EU-rendeletek kötelezően, közvetlenül alkalmazandók. Tagállami hatáskörben a pilóták oktatása és vizsgáztatása lesz, amely vizsga minden drónfelhasználó számára kötelező lesz. Emellett az UAV-okra kötelező felelősségbiztosítást kell kötni, melynek feltételei szintén a tagállami szinten vannak, csakúgy, mint az UAV-ok számára tiltott légterek (No Drone Zone, NDZ) kijelölése pl. repülőterek, ipari létesítmények közelében. Egyes gyártók, pl. a DJI ezek kiszolgálására gyárt is olyan berendezést, amely az adott gyártmányú UAS-t értesíti, hogy NDZ-ben nem szállhat fel, és valóban blokkolja a repülést már a megkezdése előtt. Ilyen rendszer működik Budapesten a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren is, de pl. Németországban, ahol NDZ-nek minősül a teljes állami közúti, vasúti és vízi közlekedési infrastruktúra, és azok meghatározott környezete, egy ilyen blokkoló rendszer kiépítése és mindegyik gyártmányra alkalmazása gyakorlatilag lehetetlen. A drónokat regisztrálni is kell a rendelet értelmében, ennek módja azonban szintén tagállami hatáskör lesz. Így a jelenlegi, az esetek nagy részében jogszabályellenes drónfelhasználást egyértelműsítő jogi környezet kialakítása, és annak értékelése jelen pillanatban még nem elvégezhető. Az Európai Bizottság rendeletének egyes részei, amely a leginkább érinteni fogják a drónok felhasználását, a már megjelent rendeletről alapvetően megismerhető.

Lényeges cél mellett a drónokkal okozott balesetek kockázatának csökkentése. A közlekedési baleseteknek egyetlen „értelmük” van, az, hogy tanulni lehessen belőlük, és ezáltal a jövőbeli bekövetkezési valószínűségük csökkenthető legyen. A közúti közlekedésben bekövetkező balesetekkel ellentétben a légibalesetek a horderejük, valamint a bekövetkezési gyakoriságuk és valószínűségük okán jelentősebb társadalmi érdeklődést váltanak ki. Ezek a balesetek azonban a köztudatban még mindig a „hagyományos” repüléssel kapcsolatosan jelennek meg, melyben a légijárművet irányító pilóta is a légijármű fedélzetén tartózkodik. Ezzel szemben a drónok részvételével bekövetkező balesetek is lehetnek súlyos sérülést, vagy akár halált okozók is. Ezek az eszközök, amelyek jogszabály¹⁴ szerint szintén légijárművek, azonban egyelőre, viszonylagos újdonság-jellegükből kifolyólag még nem szerepelnek a baleseti kockázatok fókuszában. Csakúgy, mint a közúti járművek esetében, a balesetek kimenetele ilyenkor is az esetek nagy részében a szerencsén múlik.

3.1. Nemzetközi szabályozás

A repülési szabályok megalkotásánál fontos, hogy a jogalkotó minden részletre kitérjen, hiszen a repülés rendkívül összetett és kockázatos tevékenység. A szabályozás alapja a Chicagói Egyezmény, melyet Magyarország is ratifikált¹⁵. Az Egyezmény a pilóta nélküli légijárművekről nemzetközi szinten elsőként rendelkezik.

¹³ A BIZOTTSÁG (EU) 2019/945 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE (2019. március 12.) a pilóta nélküli légijármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légijármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetéséről

¹⁴ A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (Lt.) 71. § 35.

¹⁵ A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet

Az Egyezmény rendelkezései között szerepel a nemzeti légtérben az aktuális állam teljes és egyedüli szuverenitása, adott légtérben közlekedő járatok jogainak deklarálása, valamint a polgári és állami légitárművek elkülönítése is. Az Egyezmény, a más közlekedési ágakban is megalkotott nemzetközi keretmegállapodásokhoz hasonlóan csak egy iránymutatást fogalmaz meg, a csatlakozott államokban a légitárműközlekedés szabályozása területi szinten kell, hogy megalkotásra kerüljön. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) az ENSZ szakosított intézményeként 1947-től látja el a terület nemzetközi koordinálását, Magyarország 1971-ben csatlakozott a szervezethez. Az ICAO kulcsfontosságú szerepet játszik a pilóta nélküli légitármű-rendszer szabványok és eljárások kidolgozásában, valamint a pilóta nélküli légitármű-rendszer tevékenységéhez elengedhetetlen kommunikációs követelmények azonosításában.

3.2. Hazai szabályozás

Magyarországi viszonylatban nem beszélhetünk egységes és egyértelmű jogi szabályozásról, de a légitárműközlekedésről szóló törvény és a hozzá kapcsolódó egyéb rendeletek szót ejtenek a pilóta nélküli légitárművekről, azonban ez a törvény is csak érintőlegesen foglalkozik velük. Ezzel együtt a törvény definiálja a már korábban említett pilóta nélküli légitárművön kívül a pilóta nélküli légitármű rendszert is.¹⁶ Azonban a kapcsolatos rendelkezések nem elég részletesek és kifejtettek. A magyar légtér igénybeviteléről a 4/1998. (I.16.) Korm. rendelet határoz az Lt. felhatalmazása alapján.

Minden drónhasználónak, aki a magyar légtérben szeretné a pilóta nélküli légitárművet használni, eseti légtérrel kell igényelnie. A rendelet bekezdése rendelkezik az eseti légtér igénybeviteléről, miszerint azt legalább harminc nappal a tervezett igénybevitel előtt kell benyújtani a katonai légügyi hatósághoz, valamint a konkrét repülési feladat előtt telefonon aktiválni is kell a légtérrel.¹⁷

2019-ben két új rendelettel bővült a jogi szabályozások köre,¹⁸ ezek a már említett Európai Bizottság által megalkotott keretek, amelyek 2020-ban újabb jogszabállyal egészültek ki, mely az előbbieken meghatározott drón-osztályokat újabbakkal egészítette ki.¹⁹ Fontos megjegyezni, hogy hazánkban jelenleg az állami repülést végrehajtó (hővédségi, illetve rendőrségi) UAV-okra ugyanazok a szabályok vonatkoznak az eseti légtér igénylését illetően, mint a civil drónok esetén. Az EU azonban az állami repülést nem szabályozza, így az említett magyarországi jogszabály nem csak a polgári légitárműközlekedést kell, hogy érintse, mivel az említett uniós jogszabályok mellett az állami repülések területét is külön hazai jogszabályban kell egyértelműsíteni.

A már hivatkozott rendelet mellékletének első része definiálta a pilóta nélküli légitármű rendszerek osztályait. Ezt követte 2020 április 27-én a már említett módosító rendelet. Ezek C0-tól C6-ig elnevezett 6 külön osztályba sorolják a légitármű-rendszereket, melyek ismertetésétől területi okokból jelen tanulmányban el kell tekintenünk, azonban a

¹⁶ Lt. 71. § 36.

¹⁷ 4/1998. (I.16.) Korm. rendelet magyar légtér igénybeviteléről 5. § (2) bek.

¹⁸ Vö. A BIZOTTSÁG (EU) 2019/945. sz. rendelete mellett A BIZOTTSÁG (EU) 2019/947 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2019. május 24.) a pilóta nélküli légitárművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE (2019. március 12.) a pilóta nélküli légitármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légitármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetéseiről

¹⁹ A BIZOTTSÁG (EU) 2020/1058 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE (2020. április 27.) a Bizottság (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendeletének a pilóta nélküli légitármű-rendszerek két új osztályának bevezetése tekintetében történő módosításáról

rendelet melléklete C0-tól C4 osztályig ²⁰, valamint a C5-C6 osztályokat ²¹ részletesen ismerteti.

A 2019/947 végrehajtási rendelet meghatározza a pilóta nélküli légi jármű rendszerek nyílt, speciális, illetőleg engedélyköteles kategóriáit.

A „nyílt” kategóriába tartozó UAS-műveletek nem esnek sem előzetes műveleti engedély, sem az UAS üzembentartójának a művelet végrehajtása előtt kiadott üzembentartási nyilatkozata hatálya alá. A „speciális” kategóriájú UAS-műveletekhez szükség van az illetékes hatóság által a 12. cikk szerint kiadott műveleti engedélyre vagy a 16. cikknek megfelelően kapott engedélyre, illetve az 5. cikk (5) bekezdésében meghatározott körülmények esetén az UAS üzembentartója által tett nyilatkozatra. Az „engedélyköteles” kategóriába tartozó UAS-műveletek feltétele az UAS-nek az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet szerinti tanúsítása, az üzembentartó tanúsítása, valamint adott esetben a távpilóta engedélyezése.

A nyílt kategóriánál nincs szükség sem előzetes műveleti engedély beszerzésére, sem üzembentartói nyilatkozat kiállítására, ugyanis ezek a műveletek a környezetre a legkevésbé veszélyesek. Itt a drón maximális felszállási tömege nem haladhatja meg a 25 kilogrammot, valamint az eszköznek látótávolságon belül kell maradni. Ez a kategória vonatkozik a hobbi szintű drónhasználatra. Itt érdemes megjegyezni, hogy a hobbicélú eszközöket gyártók az egyre nagyobb hatótávval reklámozzák termékeiket, amelynek a jogi szabályozás értelmében gyakorlatilag irreleváns információk, a felhasználók azonban kihasználják ezeket a tulajdonságokat, és messze látótávolságon kívül (Beyond Visual Line of Sight, BVLOS) is repülnek.

A speciális kategóriánál kötelező műveleti engedély beszerzése, valamint üzembentartói nyilatkozat benyújtása. A speciális kategória vonatkozhat hobbicélú drónhasználatra, amennyiben BVLOS használják.

A rendelet 7. cikke szót ejt az UAS-rendszerekkel végzett különböző kategória szerinti műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról. A nyílt (amelyen belül A1, A2, és A3 kategóriáról beszélhetünk) és a speciális kategóriájú UAS műveleteknek is meg kell felelni különféle operatív korlátozásoknak. Ilyen operatív korlátozások az A1 alkategóriában végzett műveletekre vonatkozóan annak tilalmazása, hogy pilóta nélküli légi járművel végzett művelet közben az eszköz ne repüljön át embertömeg felett. Az A2 alkategóriában végzett UAS műveleteket úgy kell végezni, hogy az légi jármű ne repüljön át külső személyek felett és a műveletre legalább 30 méteres biztonságos vízszintes távolságban kerüljön sor. Ezt a biztonságos távolságot a pilóta minimum 5 méterre csökkentheti le. Az A3 alkategóriában a műveleteket olyan területeken kell végrehajtani, ahol a távpilóta racionálisan elvárhatja, hogy nem fog külső személyeket veszélyeztetni.

A rendelet szerint „nyílt” és „speciális” kategóriába tartozó műveleteket végző távpilóták alsó korhatára 16 év. Ezt a tagországok csökkenthetik is, amennyiben területükön figyelembe veszik a műveletekkel kapcsolatos kockázatokat. „Nyílt” kategóriába tartozó UAS-műveleteket végző távpilóták esetében legfeljebb 4, „speciális” kategóriába tartozó esetben legfeljebb 2 évvel.

A tagállamoknak nyilvántartási rendszerek létrehozásáról kell gondoskodni az UAS-ek tekintetében. Magyarországon a HungaroControl Zrt. által fejlesztett MyDroneSpace alkalmazásban lehet regisztrálni a drónokat, majd jelezni az alkalmazáson

²⁰ A BIZOTTSÁG (EU) 2020/1058. sz. rendelet melléklete 1-5. rész

²¹ A BIZOTTSÁG (EU) 2020/1058 sz. rendelet melléklete 16-17. rész

át, hogy milyen légitert kívánunk igénybe venni. Ez a rendszer még nem került élesítésre, mivel még nem történt meg a hazai jogszabály életbe léptetése sem, azonban tesztverziót már lehet használni.

4. Észrevételek a drónhasználattal kapcsolatban

Habár, még nincs hazánkban a pilóta nélküli légijárművekre vonatkozó egyértelmű jogi szabályozás, a Magyar Rendőrség törekszik arra, hogy az illegális drónhasználatot visszaszorítsa. Amennyiben az állampolgárok nem rendeltetésszerűen használják a drónjaikat, pénzbüntetéssel szankcionálható az illegális tevékenység. Mivel a pilóta nélküli légi járműnek is van vezetője, felelősségbiztosítást kell igényelni a szerkezetre. Ez a felelősségbiztosítás természetesen csak akkor szolgáltat térítést, ha a baleset nem vezethető vissza a pilóta gondatlanságára, valamint a repülés többi körülményei is legálisak voltak, rendelkezett a távpilóta eseti légtérengedéllyel, és azt aktiválta is. Így a biztosítást mellőző repülések nem csak jogszabályellenesek, hanem az esetleges károkozás esetén a kárrendezést is megnehezítik.

A drónok által okozott baleseteket (amelyek sok esetben visszavezethetők az irányító gondatlanságára) az állampolgárok ellenőrzésével, ezzel egyidejűleg a felelősségre vonással meg lehet előzni, amelyhez azonban az intézkedő hatóságnak is ismernie kell a jogszabályi környezetet. A jogszabály nehezen betartható volta azonban jelen körülmények között a hatóság részéről is ismert, ezért a gyakorlatban csak nagyon kirívó esetekben eredményez szankciókat.

A drónok állampolgárok körében történő elterjedésüknek köszönhetően azonban jelentősen megnövekedett a repülésbiztonság kockázata is. A repülésbiztonság kockázatának csökkentése és a balesetek megelőzése a megfelelő jogi szabályozások bevezetésével jelentősen növelhető, egy átlátható szabályozás az állampolgárok szabálykövetési hajlandóságát is növeli.