

Weich Lili

joghallgató (PTE ÁJK), az ÓNSZ Civilisztika Tagozatának Tagja

Drónhasználat: játékszer vagy új veszélyes üzem?

A XIX. század a vasút aranykora volt, a XX. század első felében az autó tartotta lázban az embereket, ennek a századnak a második felében pedig a repülés nyert egyre nagyobb teret magának. Kicsit ugyan elhamarkodottnak tűnhet kijelenteni, hogy a XXI. század a drónoké lesz, de az egészen biztos, hogy az elmúlt pár évben megállíthatatlanul terjednek, használóik köre egyre gyarapodik, így ésszerűnek tűnik elébe menni a problémáknak és szabályozás alá vonni őket, még mielőtt kaotikussá válna a helyzet. ¹

Mielőtt szabályozás alá akarnánk vonni bármit is, elengedhetetlen, hogy meghatározzuk, melyek azok a dolgok, amikre a szabályozás vonatkozni fog, tehát egyértelművé kell tennünk, hogy mi minősül drónnak. Itt bele is ütköztünk az első akadályba, amely a jogalkotó elé gördül, hiszen hibásan letudhatnánk annyival a definíciót, hogy „*Drónnak nevezzük összefoglaló néven a pilóta nélküli légi járműveket függetlenül attól, hogy a távból ember irányítja azokat, vagy saját szenzorai, illetve előre megírt program alapján tájékozódnak, legyenek azok kisebb játékhelikopterek vagy éppen katonai felderítésre és csapásmérésre használt harci eszközök.*”

²

Ez a meghatározás a véleményem szerint több okból sem helytálló. Először is, ennek alapján a modellrepülőgépek is drónnak minősülnének, hiszen minden fogalmi elemnek megfelelnek. Ez már csak azért is hatalmas hiba lenne, mert a modellrepülőgépek merőben különböznek a drónoktól, ezért egységes szabályrendszert alkotni rájuk gyakorlatilag lehetetlen. Az első ilyen különbség rögtön az oktatásban rejlik, hiszen egy modellhelikoptert vagy rögzített szárnyú gépet vezetni sokkal nehezebb és összetettebb feladat, mint egy drónt irányítani. Ha tehát a már meglévő modellrepülő szabályok alá akarnánk vonni a drónokat, az aránytalanul szigorú lenne. Fontos megjegyezni, hogy a modellrepülőkre 1995-től³ betartható előírásokat kezdtek hozni, amelyek remekül kiállták az idők próbáját, így badarság lenne ezt a

¹ *Bucsy Levente*: Mít tehet ma egy drón Magyarországon? <https://mno.hu/belfold/mit-tehet-ma-meg-egy-dron-magyarorszagon-1283930> (2015.04.28.)

² <https://hsloffice.com/2015/06/dron-szabalyok/> (2018.01.13)

³ 1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről

jól működő egységet megbolygatni azzal, hogy a drónokat is ezen szabályok hatálya alá vonjuk, vagy még drasztikusabb esetben egy teljesen újat hozunk létre a modellrepülők számára is.⁴

Egy 2017-es rendeletervezet⁵ csak a települések közigazgatási határain kívül tenné lehetővé a magán-, illetve sportolási célból, külön engedély nélkül. És ebben rejlik a második nagy különbség a már meglévő modellszabályozáshoz képest. Ugyanis a legtöbb modellező repülőtér belterületen⁶, vagy ellenőrzött légtérben van, így a drónpilótáknak vagy külön fel-, és leszállóhelyeket kellene kialakítani, vagy elvetni a már megszületett rendeletervezetnek ezen részét.

Most, hogy tisztáztuk, miért lenne logikátlan lépés a drónokat azonos kategóriának tekinteni a már létező pilóta nélküli légi járművekkel, és miért nélkülözhetetlen egy teljesen új jogi definíciót megalkotni rájuk, lényegesnek tartom azt is kiemelni, hogy drón és drón között is nagy különbség van, ami a jogalkotó szempontjából a kulcsot jelentheti a drónprobléma megoldásához.

Elsőként méret, de még inkább súly szerint lenne szükséges meghúznia a határokat a jogalkotónak. A nemzetközi szabályozás jelenleg azt mondja ki, hogy 150 kilogramm felszállótömeg alatt nemzeti hatáskörbe tartozik minden levegőbe repített dolog ügye. Hazánkban 25 kilogramm az a tömeg, amely alatt minden repülő tárgy játéknak minősül, ezekre pedig értelemszerűen enyhébb szabályokat kell megállapítani, mint a professzionális darabokra. Drónok mindkét kategóriában léteznek, ezért nemhogy nem lehet őket egy kategóriában kezelni más légi járművekkel, hanem az egyes modellek között is különbséget kell tenni. A jogalkotó, már 2015-ben felismerte az igényt a szabályozásra, de ennek a mai napig nincsen semmilyen eredménye. Ebben az évben még az volt a terv, hogy 70 kilogramm alatt nem kell jegyzékben vezetni a drónokat. Szerencsére ezt az ötletet egészen hamar elvetették, jobb bele sem gondolni milyen kellemetlen helyzeteket okoztak volna ezek a „gazda” nélküli szerkezetek az épületekben, más járművekben vagy esetleg az emberekben.⁷

Az első nagy mérföldkő a magyar drónszabályozás körében 2017. július elsején következhetett volna be, ekkora tervezték ugyanis az első olyan rendelet hatályba lépését, amely egy a mindennapokban is követhető rendszert hozott volna magával. Az addigi túl bürokratikus és betarthatatlan szabályokat helyettesítette volna, amik egy kalap alá vették a drónokat a már

⁴ Sipos Zoltán: Dróntörvény: mobilalkalmazás váltaná ki a légtérendedélyt <http://www.origo.hu/gazdasag/20170222-a-dronokra-kotelezo-biztositast-kellene-kotni-sulytol-fuggoen-nyartol.html> (2017.02.22)

⁵ Kormányrendelet az egyes légiközlekedéssel összefüggő kormányrendeletek módosításáról

⁶ 2016. évi CXXXVI. törvény a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosításáról

⁷ Bucsy Levente: Mít tehet ma egy drón Magyarországon? <https://mno.hu/belfold/mit-tehet-ma-meg-egy-dron-magyarorszagon-1283930> (2015.04.28.)

említett modellrepülőkkel.⁸ A jogalkotó az utolsó pillanatban visszalépett, így azóta is a túlszabályozottság jellemzi a drónreptetés világát. Azonban nem mehetünk el szó nélkül amellett, hogy a hosszas tanácskozás, ami a rendelettervezetet megelőzte, lefektetett olyan alapokat, amelyekért a későbbiekben még hálásak lehetünk.

A legkiemelkedőbb az, hogy megállapítottak négy kategóriát a drónok súly szerinti felosztására. Eszerint az elsők a 250 gramm alatti darabok lennének, ezekre semmilyen repülési engedélyt nem kell kérni, előzetes tudást sem várnak el az irányító részéről, hiszen játéknak minősülnek. A második kategóriába tartozik minden két kilogramm és 250 gramm közötti drón. Ezek reptetéséhez egy online elvégezhető, e-learning tanfolyamot tennének kötelezővé. A harmadik kategóriába már határozottan a komolyabb súlyú darabok tartoznak, eszerint nagyobb kárt is tudnak okozni, tehát az engedélyek itt már lényegesen szigorúbbak feltételekhez lennének kötve. A 2 és 25 kilogramm közötti drónokat elektronikus nyilvántartásba kellene venni, az irányításukhoz vezetői engedély kellene. A negyedik kategória a 25 kilogramm feletti darabokat érinti, ezekhez a megfelelő szakszolgálati engedély lenne szükséges, az eszköznek légi alkalmassági vizsgálatra lenne szüksége, és az ehhez kellő üzemi és repülési naplóra. Ezzel a felosztással nemcsak a hobbi drónpilóták, de a DOE (Drónpilóták Országos Egyesülete) -nek a tagjai is meg vannak elégedve, hiszen jó kiindulási pont lehet a későbbi szabályozáshoz.⁹

A második szempontrendszer, amely mentén különbséget kell tennünk az egyes dróntípusok között az az „okos” és „buta” darabok külön kezelése.¹⁰ A 2017-es rendelettervezet teljesen logikusan a súly szerinti csoportosításból indul ki, mert minél nehezebb egy gép, annál nagyobb kárt tud okozni, így ésszerű lenne a biztosítás és a működtetés területén is ezekből az adatokból kiindulni. Azonban a súllyal nem egyenesen arányos a drón tudása, vannak egészen könnyű, két kilogramm alatti szerkezetek, amelyek önálló szenzorokkal rendelkeznek, tehát akár több kilométerre is el tudnak repülni emberi irányítás nélkül; vagy olyan tökéletes beépített kamerával rendelkeznek, amely éles képeket tud készíteni akár több száz méterről is. Az ilyen, szinte önálló működésre képes szerkezetek esetében valószínűleg a sebesség- és magasságmérő berendezések használata kötelezővé lesz téve, továbbá folyamatosan információkkal kell majd ellátnia a vezérlőjét az akkumulátor töltöttségéről, bármilyen potenciális veszélyforrás

⁸ 1995. évi XCVII. törvény a légitözlekedésről

⁹ *Ábrahám Ambrus*: Elszállt a drónrendelet - https://nepszava.hu/1133475_elszallt-a-dronrendelet (2017.06.30)

¹⁰ Knight Bird & Bird Ügyvédi Iroda véleménye a 2017. évi drónrendelettről tervezetről - <https://twobirdsideas.hu/2017/01/13/dronszabalyozas/> (2018.01.23.)

észleléséről és drasztikus esetben önálló landolásra kell hogy képes legyen anélkül, hogy kárt tenne bármilyen alatta elhelyezkedő tárgyban vagy élőlényben.¹¹

A harmadik és talán az egyik legproblematikusabb része az osztályozásnak a hobbi, vagy sport és a munka/ üzleti célokra használt drónok megkülönböztetése. Nem azért, mert az üzembentartó vagy az irányító nem tudja eldönteni, hogy éppen milyen tevékenységet végez az eszközzel, hanem mert nem világos, hogyan lehetne ezt igazolni. Ez a megkülönböztetési forma ugyanis már a 2017-es rendelettervezetben is szerepel, rettenetesen homályosan és átgondolatlanul. Ezen dokumentum szerint, csak az üzleti/ gazdasági célra használt darabok repülhetnének települések belterületén, a magán- és sportolási céllal használtak pedig kizárólag külterületen, feltéve, ha nem kérnek rá külön engedélyt, hogy a településen belül is repülhessenek. Ha ez ebben a formában megvalósult volna, még a mostaninál is több lett volna a szabályszegő, hiszen gyakorlatilag lehetetlent várnak el.¹²

A tavalyi rendelettervezet legnagyobb hibája véleményem szerint, hogy nemcsak túlszabályozza a drónhasználatot, de a felállított elvárások teljesíthetetlenül szigorúak is. Lakóépületet például nem közelíthetett volna meg 100 méternél jobban egy drón sem, ez azonban azt jelenti, hogy egy magasabb épület felett elrepülve átlépték volna a 130 méteres magasságot, amivel már a légteret sértik és veszélyt jelentenek a polgári légiközlekedésre nézve.¹³ Emberektől, magánterülettől és közlekedő járművektől legalább 30 méteres távolságot lettek volna kötelesek tartani, ami az egyik oldalról nézve remek elgondolás, hiszen ebből a távolságból valószínűleg már senkit és semmit nem zavartak volna, de a drónpilóta szemszögéből pedig hatalmas érvágás, pláne ha feltételezzük, hogy nem is teszik kötelezővé minden drónnál a magasság- és távolságmérő használatát.¹⁴

További problémát jelent és átgondolatlanságról tanúskodik, hogy minden pilóta nélküli légi járműnek betiltanák az éjszakai használatát. Ezzel lényegében le kellene mondanunk a drónok segítségéről mentési vagy kutatási feladatoknál, esti tömegrendezvények fotózásáról. Emellett kötelezővé tennék a vizuális kapcsolatot a drón és pilótája között, amely nagyjából 500 méteres mozgásteret engedne a szerkezeteknek. Ez az elvárás már csak azért is felesleges, mert léteznek olyan könnyen kezelhető és teljesen megbízható rendszerek, amelyek akár egy

¹¹ Sipos Zoltán: Dróntörvény: mobilalkalmazás váltaná ki a légtérendélyt - <http://www.origo.hu/gazdasag/20170222-a-dronokra-kotelezo-biztositast-kellene-kotni-sulytol-fuggoen-nyartol.html> (2017.02.22)

¹² www.doe.hu (2018.01.22.)

¹³ NAIH - Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság véleménye a 2017. évi drónrendeletéről - <http://www.naih.hu/files/NAIH-451-2-2017-J-170116.PDF> (2018.11.16.)

¹⁴ Sipos Zoltán: Dróntörvény: mobilalkalmazás váltaná ki a légtérendélyt - <http://www.origo.hu/gazdasag/20170222-a-dronokra-kotelezo-biztositast-kellene-kotni-sulytol-fuggoen-nyartol.html> (2017.02.22)

okostelefon vagy egy belső nézetes sisak segítségével tudják mutatni a drón kamerájával látott képet az irányítónak. Az esti repülés jelentette veszélyeket pedig végtelen egyszerűséggel ki lehetne küszöbölni a drón megfelelő kivilágításával.

Azok után, hogy megállapítottuk, miért lett volna hatalmas hátralépés a drónpilóták számára ezen rendelet jogerőre emelkedése, felmerül a kérdés, hogy mi a baj a jelenlegi szabályozással? Hiszen az teljesen egyértelmű, hogy már most sem repkedhetnek a drónok teljes szabadsággal. A drónpilóták közössége és a jogalkotó is tisztában van vele, hogy az aktuális helyzet csupán ideiglenes, de nem tűnik úgy, mintha bárki is sietne a megoldással. Az én véleményem szerint egy időzített bombával játszanak, ami bármikor robbanhat.

A drónokra vonatkozó szabályoknak még az alapesetei sincsenek tisztázva, az esetleges balesetekről nem is beszélve. Mi történik például, ha két drón összeütközik? Vagy ha két drón összeütközik, majd ráesnek valakire? Vagy ha egy drón nekiütközik egy járműnek? Az autók esetében is éppen elég komplikált a helyzet, de gondoljunk csak bele, hogy mi történne, ha egy utasszállító repülőgéppel találkozik? Ezekben egy kisebb madárraj is képes végzetes sérülést okozni, nemhogy egy akár 25 kilogrammos drón. Az elmúlt hetekben két olyan eset is történt, ahol nem sokon múlt a tragédia. Az első február 19-én történt az USA-ban, ahol egy helikopter lezuhant, ugyan nem ütközött össze a drónnal, de egy hirtelen felbukkant darab miatt kellett éles kanyart venni, aminek következtében elvesztették az irányítást az oktatóhelikopter felett. A földetérés után az oktató és tanítványa is épségben kiszálltak a roncsokból, azonban a keletkezett kár hatalmas és egyelőre rejtély, hogy mégis kit kellene felelősségre vonni a történetekért. Ugyanis a drónból nem száll ki a baleset után egy ember, akitől el lehetne kérni az adatait és a biztosítója nevét. A másik nagy port kavaráó szituációban pedig egy utasszállítót közelített meg egy drón. A felvételt nézve pedig egyértelmű, hogy nem véletlen történt, minden bizonnyal egy látványos videó elkészítése vezérelte a drón irányítóját, ezzel pedig veszélyeztetett, több mint száz embert.

A jelenlegi helyzet továbbá azért is tarthatatlan, mert minden drón számára, eseti légtérhasználati engedélykérést írnak elő, függetlenül a drón súlyától, reptetésének hobbi vagy üzleti jellegétől. Ez nem hangzik olyan nagy dolognak, azonban a gyakorlatban igenis az. Egy ilyen engedély megadása, akár 30 napba is telhet, pénzdíjat kell érte fizetni, és csak összehasonlításképpen: ugyanilyen engedélykérés szükséges bármilyen kisrepülőgép felszállása előtt is.¹⁵ Főként ennek az előírásnak köszönhető, hogy hazánkban jelenleg

¹⁵ DOE- Eseti légtér kijelölése iránti közigazgatási hatósági eljárás folyamata - <https://doe.hu/eseti-legter-kijelolese-iranti-kozigazgatasi-hatosagi-eljaras-folyamata> (2018.12.19.)

ellenőrizhetetlenül sok a szabályszegés, ami végső soron érthető is, hiszen senki nem fog 30 napot várni arra, hogy „játsszon” 15-20 percet az éppen megvásárolt drónjával.¹⁶

A DOE emberei, elméletben egészen jól működő megoldással álltak elő: a légtérhasználati engedélyt egy mobil applikáción keresztül lehetne igényelni a HungaroControl-tól, és az első súlykategóriába tartozó drónok, még ez alól is mentesülnének.¹⁷

Ezek az elképzelések persze még csak gyermekcipőben járnak. A legtöbb a jogalkotó, vagy a szakemberek által felvázolt javaslatok elméletben tökéletesen működnek, azonban valamilyen gyakorlati probléma minden alkalommal akadt, ami többet rontana, mint javítana a jelen helyzeten. A legégetőbb természetesen a „drón KRESZ” megalkotása, hiszen ezek betartásával meg lehetne előzni a problémákat, előtte persze tisztázni kellene, hogy mit is tekintünk drónnak.¹⁸ Ezek után pedig megoldást lehetne találni a kártérítési és biztosítási ügyek megoldására.

Ha túlszabályozzuk a drónhasználatot, akkor megkockáztatjuk azt, hogy hazánkban nem fog kialakulni egy olyan iparág, ami az évszázad nagy újításának számít. Ha pedig nem lépünk ki a mostani helyzetből, akkor óriási káoszban fogjuk találni magunkat rövid időn belül, amely tisztázhatatlan kártérítési ügyekhez, hatalmas anyagi károkhoz és drasztikusabb esetben emberéletek veszélyeztetéséhez vezethet.

¹⁶A korlátozott légtér igénybevételéhez szükséges kérelem - https://doe.hu/sites/default/files/uploads/2018/korlatozott_legter_kerelem.pdf (2018.12.19)

¹⁷ Sipos Zoltán: Dróntörvény: mobilalkalmazás váltaná ki a légtérengedélyt - <http://www.origo.hu/gazdasag/20170222-a-dronokra-kotelezo-biztositast-kellene-kotni-sulytol-fuggoen-nyartol.html> (2017.02.22)

¹⁸ EASA- European Aviation Safety Agency - <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas> (2018.12.19.)