



Fotó: Wikimedia

Pilóta nélküli légi járművek az Európai Unióban

Egységes szabályozás

A pilóta nélküli légi járművekre vonatkozó hazai szabályok megismerésekor gyakori az a kérdés, hogy más országokban milyen kötelezettségük van a pilóta nélküli légi járművet vezetőeknek. Az Európai Unió és a tagállamok közötti légi közlekedés szabályozásával kapcsolatos hatáskörök megosztásáról jelenleg az európai parlamenti és tanácsi rendelet rendelkezik, amely rögzíti, hogy a 150 kg alatti pilóta nélküli légi járművek szabályozása tagállami feladat, az ezt meghaladó felszállótömeg esetén az Európai Unió közös szabályai érvényesek. Ennek alapján tehát minden tagállamban más előírások vonatkozhatnak ugyanarra a repülésre.

A pilóta nélküli légi járművek tömeges megjelenése egyre nagyobb repülésbiztonsági kockázatot jelent, így az utóbbi években a tagállamok többsége új előírásokat határozott meg ezeknek az eszközöknek a működtetésével kapcsolatban. Még azokban az országokban is újragondolták a kapcsolódó szabályozást, ahol korábban szinte minden repüléshez egyedi engedély beszerzésére volt szükség. Jó példa erre az ír jogszabályi környezet, ahol néhány évvel ezelőtt szinte tiltott volt a használatuk, ma pedig az ír légi közlekedési hatóság talán az egyik legmodernebb regisztrációs felülettel bír, ahol nemcsak a nyilvántartásba vételt, hanem a pilóta nélküli légi járművekkel kapcsolatos ügyintézés is online el lehet végezni.

Azokban az országokban, ahol létezik speciális szabályozás, látható, hogy hasonló alapelvek szerint dolgozták ki a követendő előírásokat. A követelmények meghatározásakor jellemzően a légi közlekedésben megszokott szabályoktól eltérő repülési szabályok fogalmazódtak meg. Ezt úgy kell érteni, hogy általában nem az eszközökre vonatkozó követelményeket határozták meg, hanem azt, hogy az adott pilóta nélküli légi járművet milyen módon, milyen körülmények között lehet működtetni. A tagállamok szabályozásaiban közös elem, hogy az alapvető szabályokat

betartva a repülések végrehajtásához nincs szükség a légi közlekedési hatóság külön engedélyére. Az általános szabályok közé sorolható például az, hogy az eszközök nem repülhetnek egy bizonyos – országtól függően a földfelszíntől számított 120 és 150 méter közötti – magasság fölé, mindemellett a pilóta nélküli légi járművet vezető személynek folyamatosan látnia kell az eszközt.

A tagállamok az egyes eszközök üzemeltetőhöz rendelését is különbözőképpen valósítják meg. Online regisztrációra már több európai uniós országban is lehetőség van, de az, hogy mekkora felszállótömegetől kötelező az eszközök regisztrálása, országonként eltérő lehet. A kedvelt úti célok közül például Ausztriában, Németországban és Horvátországban ugyanakkor az internetes regisztráció helyett az eszközökön azonosító matricát kell elhelyezni, amelyen jól látható az üzemeltető neve és elérhetősége. Több tagállamban is megfigyelhető, hogy külön kategóriaként jelennek meg a játék céljára gyártott termékek – ezen többnyire a 250 gramm alatti eszközök értendőek –, amelyekre nem szükséges alkalmazni a pilóta nélküli légi járművekre vonatkozó előírásokat.

Nem minden országban kezelik rugalmasan a pilóta nélküli légi járművek ügyét, hiszen üzemeltetésük számos egyéb, a légi közlekedéstől független kérdést is felvet. A repülések során adatvédelmi és személyiségjogi aggályok is adódhatnak, ezért például Svédországban a tavalyi év során hozott bírósági döntésnek megfelelően azoknak az eszközöknek a működtetéséhez, amelyen kamera található, külön engedély beszerzése szükséges. Belát-

ható, hogy ezzel az intézkedéssel számos felhasználóra további adminisztratív terhet róttak, hiszen egyre több olyan eszköz található a kereskedelmi forgalomban, amelyhez alapfelszerelésként tartozik a kamera.

A szabályozások sokszínűsége lehetővé teszi, hogy ezek az eszközök az adott ország társadalmi és légi közlekedési szokásainak megfelelően illeszkedjenek a légtérbe, ez a különbözőség ugyanakkor nehézséget is jelenthet a felhasználók és a gyártók számára egyaránt. Ennek orvoslására fogalmazódott meg az az igény, hogy az Európai Unió területén a pilóta nélküli légi járművekre vonatkozóan egy új szemléletmód révén – a légi közlekedés egyre több területéhez hasonlóan – egységes szabályrendszer valósuljon meg. Az egységes európai uniós szabályozás elfogadásához azonban először az úgynevezett új alaprendelet, tehát a jelenleg hatályban lévő európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló javaslat elfogadása szükséges, amely megteremti az Európai Unió jogalapját arra, hogy felszállótömegetől függetlenül minden pilóta nélküli repülésre alkalmas eszközt saját hatáskörben szabályozzon. Az új alaprendeletben felhatalmazást kaphat az Európai Bizottság arra, hogy rendeletben rögzítse ezen eszközök működtetésének feltételeit.

Az EASA már 2015-ben közzétette az első javaslatát, ezt követően pedig szinte folyamatos nyilvános konzultáció zajlik az érintettek bevonásával. A javaslatokat nem csak a tagállamok képviselői véleményezhetik, mivel a konzultáció során minden felhasználó véleményét várják. A jogszabálytervezetben olyan követelmények fogalmazódnak meg, mint például a maximális repülési magasság és az emberektől való minimális távolság megtartása, a repülési szabályok mellett pedig előírja az eszközök és az üzemeltető kötelező regisztrációját, továbbá különböző technológiai feltételeket is rendel az egyes kategóriákhoz. Bizonyos esetekben megköveteli az úgynevezett geofencing rendszer meglétét, vagyis azt, hogy a pilóta nélküli légi jármű alapesetben ne tudjon berepülni bizonyos területek fölé. Az ilyen jellegű konkrét előírásokat a tagállamoknak és a gyártóknak is át kell venniük, a közzétett dokumentumok alapján azonban látható, hogy a szabályozás több pontban hagy szabad kezét az egyes országok jogalkotóinak és hatóságainak. Ennek értelmében például a hatóságok várhatóan maguk jelölhetnek majd ki „no fly zone”-okat, vagyis olyan légtérreszteteket, ahová ezek az eszközök nem repülhetnek be.

Az egységes szabályozás megvalósulása egyrészt a gyártók számára kedvező, hiszen a tagállamonként változó jogszabályoknak való nehézkes megfelelés ezzel kiküszöbölhető, másrészt a felhasználók számára is előnyökkel jár a bizonyosan megfelelő biztonsági berendezésekkel ellátott eszközökkel végrehajtott repülés. A szabályok elfogadása a tervek szerint 2018-ban várható, bevezetésük pedig 2020-ig fog megvalósulni.

Török Ágnes
www.légtér.hu

Egy 250 grammnál könnyebb drón



Csomagszállításra használt drón a levegőben



A kamerával felszerelt drónokra szigorúbb szabályozás vonatkozhat