

# A pilóta nélküli légi jármű rendszerek alkalmazásának jogszabályi környezete

*Ozoli Zoltán alezredes, NKH Légügyi Hivatal  
UAV Workshop Szolnok 2014  
Budapest, 2014. november 21.*

# Témák

- UAS/RPAS mint légi jármű;
- Az alkalmazás feltételei;
- Állami célú alkalmazások engedélyezése;
- Polgári célú alkalmazások engedélyezése;
- Kihívások;

# Légijármű

**Az RPAS-ek hivatalosan légi járművek, és meg kell felelniük a repülésbiztonsági szabályoknak. Az ICAO előírásai tiltják a pilóta nélküli légi járművek repülését, kivéve, ha arra az illetékes nemzeti hatóságok egyedi engedélyt adnak.<sup>(1)</sup>**

A polgári RPAS-alkalmazások kifejlesztésénél biztosítani kell, hogy ezek egyike sem fenyegethesse a polgárok magánéletét vagy testi épségét. Az ipar mindaddig visszatartja a befektetéseket, amíg nincs kellő jogbiztonság a szabályozási keret tekintetében.<sup>(1)</sup>

Az RPAS-ek működésének ugyanolyan szintű biztonságot kell nyújtania, mint a pilótával történő repülésnek. A szabályozási keretnek figyelembe kell vennie a légi járművek és alkalmazásaik sokféleségét, a szabályokat arányba kell tartania a potenciális kockázatokkal, és keretek között kell tartania az ipar és a felügyeleti hatóságok adminisztratív terheit.<sup>(1)</sup>

# Légijármű rendszer



Földi irányító állomás



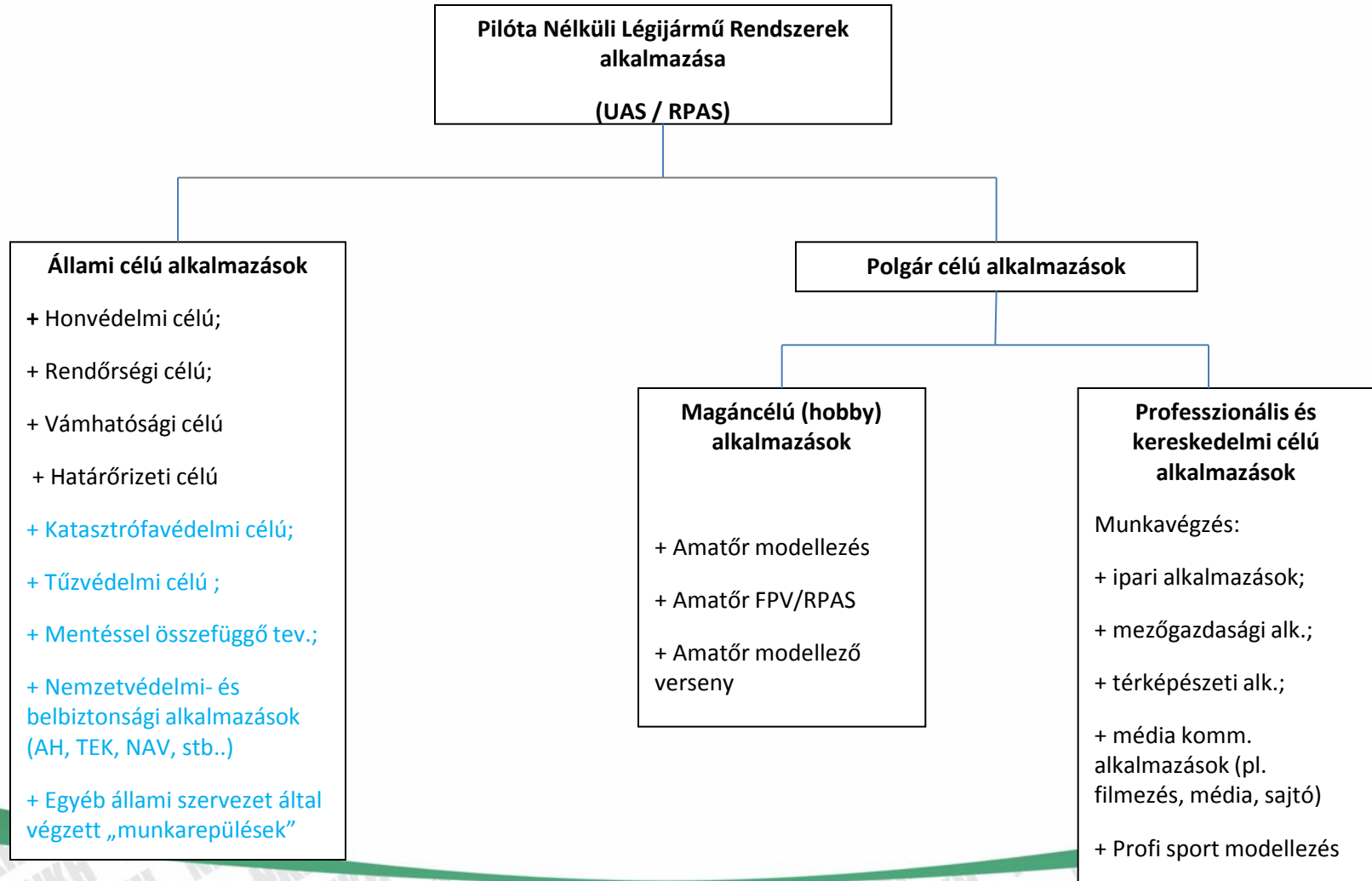
Légijármű

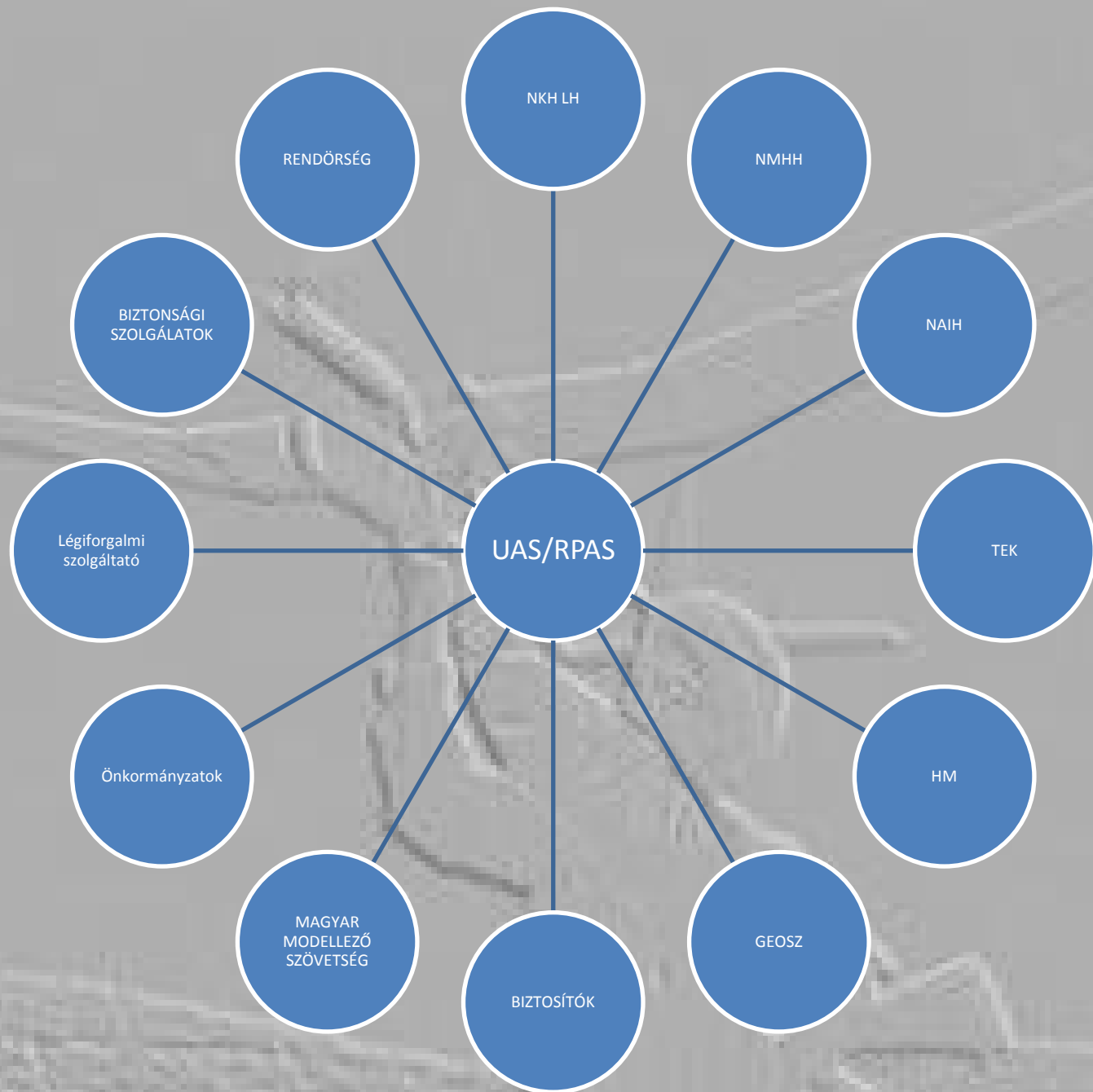
A folyamatos kommunikációt  
biztosító berendezés

# Üzemeltetési környezet



# Alkalmazások tervezett felosztása





# Jogi háttér

- 1995. évi XCVII. törvény a légit közlekedésről (LT);
- 16/1998. (X. 28.) HM-EüM együttes rendelet az állami célú légi közlekedés szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyeiről;
- 21/1998. (XII. 21.) HM rendelet az állami légi járművek nyilvántartásáról, gyártásáról és javításáról, valamint a típus- és légi alkalmasságáról;
- 4/1998. (I. 16.) Korm. Rendelet a magyar légtér igénybevételeiről;
- 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól;
- 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet a magyar légtér légit közlekedés céljára történő kijelöléséről;
- 399/2012.(XII.20.) Korm.rendelet a légi távérzékelés engedélyezésének és a távérzékelési adatok használatának rendjéről;



## Tervek:

- Általános légiforgalomba való beillesztés;
- RPAS tanúsítása;
- Európai katonai együttműködés;
- 2018-ig közös katonai tanúsítási követelmények kidolgozása;

## Jelen helyzet:

- A katonai RPAS-eket jelenleg a Nemzeti Katonai Légügyi Hivatalok (NKH LH) tanúsítják;

## ***A Hatósági eljárás lépései***

- A gyártó, javító szervezet Hatósági jóváhagyása;
- Típusalkalmassági vizsgálat;
- Az oktató szervezet Hatósági jóváhagyása;
- Hatósági engedély a kezelők részére;
- Az üzemeltető, fenntartó szervezetek Hatósági jóváhagyása;
- Légialkalmassági vizsgálat;
- Nyilvántartásba vétel;

- A 216/2008 EC rendelet alapján az EASA kell, hogy szabályozza az 150kg felszálló tömeg feletti UAS-k és RPAS-k polgári alkalmazását;
- A kísérleti-, „házi” építésű-, katonai és nem katonai állami repüléseket , a 150kg alatti RPAS-k, modellek használatát a tagországoknak kell szabályozniuk.

# Engedélyezési eljárás

Kereskedelmi célú felhasználás feltétele:

1. Légtér (eseti vagy korlátozott) engedély  
**ÉS**
2. Tevékenységi engedély (max 3 hónapra)

Az NKH LH Határozatban engedélyezi

# Kihívások

- Nincs egységes szabályozás;
- Nem a repülőgép iparban elfogadott minőségi követelmények szerint gyártanak;
- Az UAS/RPAS-k nagy része nem rendelkezik Hatósági tanúsításokkal;
- Az alkalmazók nagy része nem rendelkezik kellő ismerettel az UAS/RPAS alkalmazásokhoz;
- Feltételrendszerek kialakítása (alkalmazáshoz és a felügyelethez)

# Köszönöm a figyelmet!

