

Halászné dr. Tóth Alexandra¹

A PILÓTA NÉLKÜLI LÉGIJÁRMŰVEK ALKALMAZÁSÁVAL ÖSSZEFÜGGÉSBEN OKOZOTT KÁROKÉRT VALÓ FELELŐSSÉG²

A magyar légitörvényrendszer úgynevezett diszciplináris joganyagnak tekinthető, mely magába foglalja a légtérhasználatra, a légitörvényrendszeri szakszemélyzetek jogaira és kötelezettségeire, a légi járművek alkalmazására, a repülőterek működésére, a repülésbiztonságra, a légitörvényrendszer védelemre, valamint az egyéb repülési szabályokat. E tanulmány célja a pilóta nélküli légi járművek által okozott károkért való felelősség, mint speciális felelősségi alakzat főbb összetevőinek elemzése. A témaválasztás azért időszerű, mert az UAV „irányítójának” felelősségét átfogóan elemző tudományos munka tudomásom szerint nem született, ellenben számos olyan kérdés merült fel, amelyek a jogalkalmazási, illetve jogértelmezési problémák áttekintését indokolják.

LIABILITY ISSUES OF THE UAVs OPERATION

The Hungarian legal environment is a so-called disciplinary material, including all legislations regarding to the rights and obligations of the crew personnel, aircraft and airport operations, flight safety and security and other ATM related issues. This document analyses of the liability issues of UAVs as a special responsibility category in aviation. The subject is actual because regardless of the many opened legal questions raised up in the recent times, there hasn't been (or just very few) interpretation that examines comprehensively the responsibilities of the UAV operator's.

A KÁRTÉRÍTÉSI FELELŐSSÉG ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI

A pilóta nélküli légi járművek komoly károkat okozhatnak a légitörvényrendszerben az igénybevett légtérben található épületekben, személyekben, valamint a környezeti és természeti értékekben. Ez a mostanában megjelenő, ilyen jellegű légitörvényrendszer megzavarhatja a légtér közvetlen közelében élő lakosságot, sőt egyes esetekben komoly sérüléseket, károkat okozhat.



1. ábra Hermes 90³

¹ őrnagy, kiemelt főtiszt (osztályvezető-helyettes), HM Tervezési és Koordinációs Főosztály, toth.alexandra@hm.gov.hu

² Lektorálta: Dr. Palik Mátyás alezredes, egyetemi docens, Nemzeti Közszerológiai Egyetem Katonai Repülő Tan-szék, palik.matyas@uni-nke.hu

³ Forrás: <http://elbitsystems.com/elbitmain/area-in2.asp?parent=3&num=249&num2=249> (2013.03.10.)

Véleményem szerint azért is aggasztó a helyzet, mert sem a magyar „repülős társadalom”, sem a hazai légügyi szabályozás nem készült fel a pilóta nélküli légi jármű forgalom befogadására, számos alkalommal a meglévő, egyébként hiányos jogi szabályozás ellenére viszonylag sokan, a repülésbiztonsági előírások megsértésével, az emberek veszélyeztetése mellett használják légi járműveiket (eszközeiket). A pilóta nélküli légi járművel történt károkozás esetén egyszerűnek tűnik, azonban mégis számos nehézséggel lehet számolni, ezért először röviden tekintsük át a tárgykörhöz tartozó jogi fogalmakat, és az igényérvényesítés feltételeit, módját.

A polgári jogi felelősség feltételei

A kártérítési felelősséget a Polgári Törvénykönyvünk⁴ 339. §-a szabályozza az alábbiak szerint: „Aki másnak jogellenesen kárt okoz, köteles azt megtéríteni.” A kártérítés egy olyan vagyoni szankció, amely jogellenes károkozás esetén a károsultat illeti meg, és az okozott kárral egyenértékű. Ez az általános szabály azonban csak azon károkozó magatartásokkal összefüggő igények jogalapja, amelyek a Ptk. speciális felelősségi alakzatai körébe nem tartoznak. Ilyen speciális eset lehet például a veszélyes üzem vagy az állatok által okozott kár.

A kártérítés szankciójának polgári jogban történő alkalmazására az alábbi konjunktív feltételek megléte esetén van lehetőség:

- jogellenes magatartás;
- felróhatóság;
- kár;
- okozati összefüggés a magatartás és a kár között.

Nagyon fontos kiemelni, hogy a magyar jogban nem az a jogellenes károkozás, ha azt jogszabály tiltja, hanem fordítva: az a magatartás jogellenes, amely károkozással jár, és valaki alanyi jogát sérti, tehát a károkozásnál vélelmezni kell a jogellenességet.

A felróhatóság egy olyan sajátos jogi fogalom, mely a felelősség szubjektív feltételét képezi. Azt jelenti, hogy akkor felróható a magatartása valakinek, ha nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható. A károkozó magatartásának megítélésénél a jog egyfajta zsinórmértéket, azaz elvárhatóságot használ, melynek alapja a károkozóval tipikusan hasonló helyzetben lévőkkel szembeni elvárás vagy követelmény. Minden károkozás esetén tehát meg kell vizsgálni azt, hogy az adott tipikus esetben mit lehet a károkozó helyzetében lévő személytől, illetve szervezettől (nem az adott károkozótól) elvárni.

A kártérítési felelősség másik feltétele, hogy a jogellenes magatartásból kár keletkezzék. A kár minden olyan hátrány, amely a károsult vagyonában áll be, vagy a károsultat személyében sérti, ez alapján tehát vagyoni és személyi kárt különböztethetünk meg.

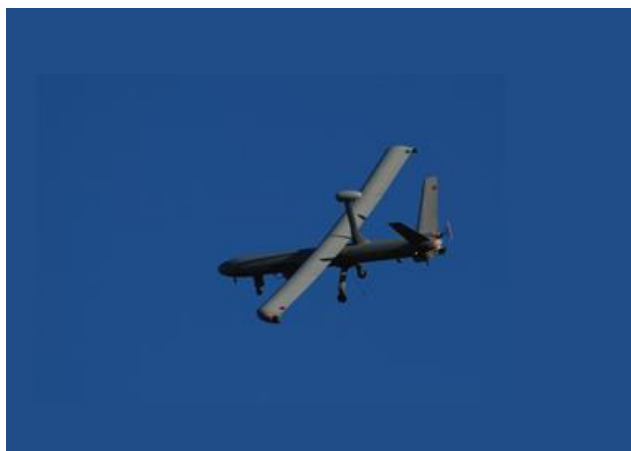
Megítélésem szerint a legnehezebb a károkozó magatartás és a kár bekövetkezése közötti okozati összefüggés bizonyítása. A kártérítési felelősség elengedhetetlen feltétele, hogy az okozati összefüggésnek a jogellenes magatartás és a kár között kell fennállnia. Ha az irányíthatatlan pilóta nélküli légi jármű testi sérülést okoz valakinek, akkor fennáll az okozati összefüggés az

⁴ 1959. évi törvény a Magyar Köztársaság Polgári Törvénykönyvéről

eszközt irányító személy mulasztása és a káresemény között. Ha azonban valaki annyira csodálja az „elszabadult” pilóta nélküli légi járművet, hogy közben megbotlik egy kőben, melynek következtésben eltöri a lábát, úgy okozati összefüggés már nem áll fenn.

A kártérítési felelősség fajtái – kontraktuális vagy deliktuális kártérítés?

A hatályos jogunk alapvetően egységesen kezeli a szerződéses és a szerződésen kívüli kártérítés esetét. Kontraktuális kártérítés esetén a felek között szerződéses viszony van, és ennek kapcsán történik a károkozás. Ennek minősül tehát, ha a pilóta nélküli légi jármű nyilvános repülőterezvényen való meg nem jelenése miatt a szervezőknél jövedelemkiesés következett be. A deliktuális, azaz szerződésen kívüli (a károkozó és a károsult között nincs szerződéses kapcsolat) kár tipikus példája a pilóta nélküli légi járművel okozott baleset.



2. ábra Hermes® 450 blue sky⁵

A Ptk. mindössze néhány különbséget tesz a kontraktuális és a deliktuális kártérítés esete között. Ilyen eltérésnek tekinthető az, hogy a szerződésszegéssel okozott károk körében nincs lehetőség a kártérítés mértékének méltányosságból való enyhítésére⁶, valamint eltérések vannak az elévülési idők tekintetében is.

A kártérítési felelősség polgári jogban létező, előbb említett eseteiben a kártérítés szabályait alapvetően egyformán kell alkalmazni.

Kártérítési alakzatok

A hatályos szabályozás a kártérítési igények minden esetre kiterjedő érvényesítése céljából egy **általános felelősségi tényállást** vezetett be a 339. § (1) bekezdésében, figyelemmel arra, hogy a polgári jogi felelősség valamennyi esete nem határozható meg. Az általános felelősségi alakzat tényállása alapján „*Aki másnak kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Mentésül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy úgy járt el, ahogyan az az adott helyzetben általában elvárható.*”

A polgári jogban a rendes vétkességi felelősség körében mind a károkozónak, mind a károsultnak kármegelőzési kötelezettsége van. A megelőzés során mindazokat az intézkedéseket meg kell tenni, melyek kizárják, de legalább csökkentik a károsodás lehetőségét. A pilóta nélküli

⁵ Forrás: <http://elbitsystems.com/elbitmain/area-in2.asp?parent=3&num=32&num2=32> (2013.03.10.)

⁶ Lásd a Ptk. 318. § (1) bekezdését és a 339. § (2) bekezdését.

légijárműveket bemutató nyilvános repülőrendezvényen például gondoskodni kell a tűzoltó-, az elsősegélynyújtó, stb. szolgálatok megszervezéséről, a légijárművek karbantartásáról, figyelmeztető plakátok elhelyezéséről. A kármegelőzés keretében lehetőség van arra, hogy a veszélyeztetett a veszélyeztető ilyen jellegű magatartásától való eltiltását, illetve a kár megelőzéséhez szükséges intézkedések megtételét kérje az igazságszolgáltatástól.

A kármegelőzés elvével szorosan összefügg a károsult kárenyhítési kötelezettsége, melynek során a károsult köteles a károkozás következményeit enyhíteni, azaz a károsult például nem nézheti tétlenül, hogy a pilóta nélküli légijárművel okozott baleset után hogyan ég le a tulajdonában álló épület, hanem mindent meg kell tennie a tűz eloltására. Viszonylag sűrűn előfordul, hogy maga a károsult is vétkesen közrehat a károkozásban. Ebben az esetben a törvény azt írja elő, hogy nem kell megtéríteni a kárnak azt a részét, amely abból származott, hogy a károsult a kár elhárítása vagy csökkentése érdekében nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható.

Ha a károkozást többen, közösen követik el, úgy a károkozók felelőssége a károsulttal szemben egyetemleges, egymással szemben pedig magatartásuk felróhatóságának arányában oszlik meg. Amennyiben a felróhatóság mértékét nem lehet megállapítani, a károkozók felróhatósági aránya egyenlően kerül felosztásra.

A polgári jogi kártérítési felelősség alapelve a teljes kártérítés, amely azt jelenti, hogy az okozott kárt általában egészében meg kell téríteni, kivéve a szerződésen kívüli károkozás esetén alkalmazható méltányossági szabály. Ebben az esetben lehetőség van arra, hogy a károkozó rendkívüli méltányolást érdemlő körülmények alapján a kártérítés megfizetése alól részben mentesítésre kerüljön.

A kártérítés, mint vagyoni szankció arra irányul, hogy a károsult részére olyan helyzetet teremtsen, mintha a károkozás be sem következett volna. Erre a célra három, egymás mellett is alkalmazható megtérítési módra van lehetőség. Elsődleges cél az eredeti állapot visszaállítása, ha erre nincsen lehetőség, vagy a károsult a helyreállítást alapos okból nem kívánja, úgy a kárt pénzben szükséges megtéríteni. Ha a körülmények ezt indokolják, különösen ha a kártérítés tárgyát a károkozó maga is termeli, vagy az egyébként a rendelkezésre áll, akkor a kárt természetben kell megtéríteni.

A kártérítési igény érvényesítésére a Ptk. előírása alapján öt évig van lehetőség, ezt követően az igény elévül.

A mindennapi életben előfordulhatnak azonban olyan esetek, amikor az általános felelősségi tényállástól eltérő, speciális szabályozásra van szükség. A különbségek például a felelősség alanyában, a felróhatóságban, illetve az elévülési idő vonatkozásában jelentkeznek. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az adott helyzetben nem az a személy lesz a felelős, aki az általános szabályok szerint felelős volna. A **speciális felelősségi tényállásokban** a jogellenesség az általános felelősségi tényállással szemben nem került megjelenítésre, mivel ezekben az esetekben minden károkozás jogellenes, amely nem tekinthető jogszerűnek.

A Ptk. a következő speciális felelősségi alakzatokat szabályozza:

- veszélyes üzemi felelősség⁷;



3. ábra Gray Eagle™ UAS⁸

- felelősség más személyért;
- állattartók felelőssége⁹;
- épületről lehulló tárgy által okozott kárért fennálló felelősség¹⁰.

A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség

A mindennapi életben számos olyan tevékenységet (pl.: tetőfedés, kútásás, fakivágás, stb.) lehet folytatni, köztük a pilóta nélküli légi járművek alkalmazását is, melyek folytatása különösen veszélyes, potenciális veszélyforrást jelenthet. A veszélyes üzem lényege – melynek fogalmát jogszabály nem határozza meg¹¹ –, hogy a kár bekövetkezésének elkerülése céljából különleges elővigyázatosságot kíván meg.

Ebben az esetben a kártérítési felelősség alapja a különleges védekezés elmulasztása. A polgári jogban az e körülmények között bekövetkezett károkért való felelősségre azonban az általános, vétkességi alapú kártérítés szabályai nem alkalmazhatók, ebben az esetben a felróhatóság a vétkességnél szigorúbban kerül elbírálásra. A károkozó csak annyiban vétkes, hogy olyan tevékenységet végez, amely jellegénél fogva magában hordozza a károkozás lehetőségét, a másokra való veszélyességet. Ezen tevékenységeket külön jogszabály szabályozza, illetve annak hiányában a Polgári Törvénykönyvünk speciális kárfelelősségi szabályait kell alkalmazni.

A Ptk. 345. § (1) bekezdésében foglaltak alapján „Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet

⁷ A Ptk. 345. § (1) bekezdésében foglaltak alapján „Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni....”.

⁸ Forrás: http://ga-asi.com/products/aircraft/gray_eagle.php (2013.03.10.)

⁹ A Ptk. 351. § (1) bekezdése szerint „Aki állatot tart, az általános szabályok szerint felel a kárért, amelyet az állat másnak okoz.”

¹⁰ „Épület egyes részeinek lehullásából vagy az épület hiányosságaiából másra háramló kárért az épület tulajdonosa felelős, ..., írja a Ptk. 352. § (1) bekezdése.

¹¹ A jogalkalmazás veszélyes üzemnek tekinti a gépi erővel meghajtott járművek üzemeltetését, a nagy tehetetlenségi vagy mozgási energiát magába foglaló vagy éppen a túl kezdetleges tevékenységeket, a robbanóanyagok tárolását, a lőfegyver tartását, a sugárzó anyagok használatát stb.

folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni.” Mint ahogy az előzőekben említettem, a kártérítési felelősség alapja a különleges védekezés elmulasztása, mely az üzembentartó kötelezettsége. Fontos azonban kiemelni, hogy a kárnak a tevékenység veszélyes mozzanatával kell okozati kapcsolatban állnia. A kár bekövetkezésekor a veszélyes üzem üzembentartójának nem elegendő azt bizonyítania, hogy úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben elvárható, hanem csak akkor mentesül a felelősség alól, ha bizonyítani tudja, hogy a kárt a fokozott veszéllyel járó tevékenységi körén kívüli külső és elháríthatatlan ok idézte elő. A kárt nem kell megtérítenie viszont akkor, ha a károsult felróható magatartásából származott. Ezt a felelősséget kizárni vagy korlátozni általában nem lehet, e tilalom a dologban bekövetkezett károokra nem vonatkozik.

A kártérítési követelés három év alatt évül el, ezt követően a kártérítést további két évig lehet követelni az általános szabályok szerint.

A fokozott felelősség megállapításának két alapvető feltétele van, egyrészt a kárnak összefüggésben kell lennie a tevékenység veszélyes jellegével, másrészt a kárnak nem szabad külső okból származnia. Egy gyakorlati példával szemlélítve, ha valaki a repülőnapon esik vagy megbotlik, ez a rendes, és nem a „légiközlekedés fokozott felelőssége” szerint bírálendő el.

Elháríthatatlan külső oknak kell tekinteni az alábbiakat:

- vis major¹²;
- károsult elháríthatatlan közrehatása;
- harmadik személy közrehatása¹³;
- más, külső elháríthatatlan erő¹⁴.

Abban az esetben, ha a kárt okozó tényező elháríthatatlan, de belső jellegű, úgy kártérítést kell fizetni. Ha tehát például egy repülőrendezvényen a pilóta nélküli légi jármű bemutatója során a „biztonsági kordonon” belülré megy egy néző, ez külső ok, de ha az eszközt irányító konzol meghibásodik, ez igaz, hogy elháríthatatlan, viszont a károkozó üzemén belüli.

Ha fokozott veszéllyel járó tevékenység során többen, közösen okoznak kárt, úgy egymásközötti viszonyukban a felelősség általános szabályai alkalmazandók. Ha egyik félnek sem róható fel a károkozás, de a kár egyikük fokozott veszéllyel járó tevékenysége körében bekövetkezett rendelleneségből adódik, a kárt ez utóbbinak kell megtérítenie. Ha a kár mindkét fél fokozott veszéllyel járó tevékenysége körében bekövetkezett rendellenességre vezethető vissza, valamint, ha ilyen rendellenesség egyik félnél sem állapítható meg, felróhatóság hiányában kárát mindegyik fél maga viseli.

Bizonyítási teher és kimentő okok

A fokozott veszéllyel járó tevékenység, így a pilóta nélküli légi járművek irányítása során a környezetre veszélyes magatartás kapcsán számos bizonyítási nehézséggel¹⁵ találkozhatunk

¹² Pl.: árvíz, földrengés stb.

¹³ Pl.: a pilóta nélküli légi jármű irányítását egy közvetlen közelben lévő személy átveszi, s ez okozza a kárt

¹⁴ Pl.: állat

¹⁵ A bizonyítási teher alatt azt értjük, hogy valamilyen állítást, illetve tényt kinek szükséges bizonyítania. A polgári jogban az általános szabály szerint valamely állítás bizonyítatlanságát az állító terhére kell értékelni, azonban ez a kártérítési jogban nem mindig van így.

szembe.

A kártérítési felelősség beálltához a károsultnak az alábbiakat kell bizonyítania:

- kár¹⁶;
- károkozó magatartása;
- a kár és a károkozó közötti okozati összefüggés.

A felelősség alóli mentesüléshez a károkozónak a következőket szükséges bizonyítania:

- a károkozás nem volt jogellenes;
- a károkozás nem volt felróható;
- nem volt okozati összefüggés.

Meg kívánom említeni, hogy a jogellenesség és a felróhatóság véelme érvényesül, minden esetben a károkozónak kell kimentenie magát.

POLGÁRI JOGI FELELŐSSÉG A PILÓTA NÉLKÜLI LÉGIJÁRMŰVEK ALKALMAZÁSA SORÁN



4. ábra Fire Scout¹⁷

A légitözlekedés, így a pilóta nélküli légi járművek repülése is a veszélyes üzemi felelősség körébe sorolható, mely kisebb lehetőséget biztosít arra, hogy a károkozó mentesüljön a felelősség alól, ezért a hazai légügyi jog az általános kártérítési felelősségnél jóval szigorúbb felelősséget vár el a légitözlekedésben résztvevő szakszemélyzetek által okozott károkkal összefüggésben. A pilóta nélküli légi járművekkel okozott károk esetén a jogi helyzet egyszerűnek tűnik, azonban felvetődhet a kérdés, hogy ki ellen lehet a kártérítési igénnyel fellépni, ki a károkozó? További kérdéseket vehet fel, hogy a kártérítés megállapítása érdekében a bíróság előtt mit kell bizonyítani?

A pilóta nélküli légi járművet irányítók kötelezettségei

A polgári jogi kártérítési felelősség rendszerében markáns helyet betöltő objektív felelősség¹⁸ alapján a kártérítési felelősség az üzemtartót terheli. Tekintettel arra, hogy a légitözlekedés, beleértve a pilóta nélküli légi járművek repülése is – főként a légi járművek mozgása miatt –

¹⁶ Beleértve általában annak mértékét is (kivéve az általános kártérítést).

¹⁷ Forrás: <http://www.navair.navy.mil/index.cfm?fuseaction=home.PhotoGalleryDetail&key=D3A594A2-4F1C-4D20-BAF7-3A2B9E6992B2> (2013.03.10.)

¹⁸ Más néven tárgyi felelősség

veszélyes üzemnek tekinthető, nagyon fontos tisztázni, hogy ki minősül a veszélyes üzem üzemben tartójának. Erre a kérdésre a bíróság meg is találta a választ: a Legfelsőbb Bíróság Polgári Kollégiumának 40. számú állásfoglalása alapján a fokozott veszéllyel járó tevékenységet végző üzemben tartójának kell tekinteni azt, aki azt a tevékenységet folytatja¹⁹. Üzemben tartó továbbá a veszélyes üzemet fenntartó, tartósan üzemeltető, akinek felügyelete, irányítása, ellenőrzése, és a veszélyforrás elleni különleges védekezésre való kötelezettsége mellett megvalósul a veszélyes üzemi tevékenység.

A tárgybeli tevékenységet szabályozó ágazati jogszabály, nevezetesen a légügyi törvény²⁰ is meghatározza az üzemben tartó fogalmát a következők szerint:

„üzemben tartó: légitársaság, illetve légitársasággal kapcsolatos eszköz vagy repülőtér működését szervező, fenntartó felelős természetes vagy jogi személy;”

A két fogalom összehasonlítása alapján megállapítható, hogy az Lt. üzemben tartó fogalma a PK állásfoglalással összhangban van. A hatályos jogszabályban meghatározott légitársaság fogalom alapján a pilóta nélküli légitársaság is légitársaságnak minősül, ezért az Lt.-nek, illetve annak végrehajtási rendeleteinek légitársaságra vonatkozó szabályait a pilóta nélküli légitársaságokra is alkalmazni kell. Sajnálatos módon ezen eszközökre vonatkozó speciális szabályozás – néhány rendelkezéstől eltekintve – a mai napig nem született meg.

A pilóta nélküli légitársaságot irányítóknak önkéntes jogkövető magatartása a jogszabályismeret hiányában nehezen követelhető meg, talán az ezen eszközöket üzemeltető személyek kötelező egyesületi tagságának előírásával lenne növelhető mind a légitársaság, mind a légitársaság körén kívül esők biztonsága.

A pilóta nélküli légitársaságok által okozott kár

A pilóta nélküli légitársaságok repülése során csekély hiba esetén is aránytalanul súlyos károk keletkezhetnek, ettől azonban még ezen eszközök repülésének betiltása nem szükséges, mivel alkalmazásuk társadalmi szinten jelentős előnyökkel jár. Indokolt azonban ilyenkor szigorúbb kárfelelősségi szabályok alkalmazása. A veszélyes üzemek fajtái, típusai taxatív felsorolásának hiányában indokolt lenne a légügyi törvényben, illetve annak végrehajtási rendeleteiben a pilóta nélküli légitársaságokra vonatkozó különleges szabályok, köztük a kártérítési felelősséggel összefüggő rendelkezések előírása.

Eltérő rendelkezések hiányában javasolt megfontolásra az Lt.-ben (vagy végrehajtási rendeletében) a fokozott veszéllyel járó tevékenységre vonatkozó szabályokra való utalás esetleg az alábbiak szerint:

„A pilóta nélküli légitársaság üzemben tartója a Polgári Törvénykönyvnek a fokozott veszéllyel járó tevékenységre vonatkozó szabályai szerint köteles megtéríteni a károsultnak a légitársaság által okozott kárt.” vagy *„A pilóta nélküli légitársaság üzemben tartója köteles a pilóta nélküli légitársaság repüléséből eredő kárt megtéríteni. Mentésül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.”*

¹⁹ A folytatás alatt ismétlődő, rendszeres és tartós tevékenységet kell érteni.

²⁰ A légitársaságról szóló 1995. évi XCVII. törvény 71. § 20. pontja.

Veszélyes üzemek találkozása

Sajátos esetnek minősül, ha veszélyes üzemek egymásnak okoznak kárt, például, ha két pilóta nélküli légi jármű, vagy egy pilóta nélküli légi jármű egy tehergépkocsival ütközik. Ebben az esetben a felelősség külső és belső viszonylatban másként érvényesül. A károsult harmadik személy és a közös károkozók (külső) viszonyában az egyetemlegesség és vétkesség nélküli felelősség érvényesül, míg a közös károkozók egymás közötti (belső) viszonyában a kárfelelősség általános szabályait kell alkalmazni.

Gyakorlati példával élve, ha két pilóta nélküli légi jármű összeütközésénél egy harmadik személy megsérül, a két légi jármű üzemeltetője vétkességére tekintet nélkül köteles a kárt megtéríteni. A károkozókkal szemben azonban az egyetemleges felelősségre vonatkozó szabályokat is kell alkalmazni, azaz a károsult választása szerint mindkettőjüktől vagy bármelyikőjüktől követelheti kárának megtérítését. Ha a károsult harmadik személy kárát az egyik légi jármű üzemeltetője téríti meg, ennek a károkozásban részt vett másik légi jármű üzemeltetőjével szemben érvényesíthető megtérítési igényére az általános felelősségi szabályok, és nem a vétkesség nélküli szabályok az alkalmazandók. Ha a pilóta nélküli légi járművek összeütközése esetén közösen okozott kár az egyik vagy másik, netalántán mindkét légi jármű üzemeltetőjét, nem pedig kívülálló harmadik személyt éri, úgy a felelősség viselése a magatartásuk felróhatóságának arányában oszlik meg.

A pilóta nélküli légi járműben esett kár

Az előzőekben a pilóta nélküli légi járművek alkalmazására jogosultak felelősségéről beszélünk, emellett azonban maga a légi jármű vezető (irányító) is követelheti a mások által a pilóta nélküli légi járműben okozott kár megtérítését. Ennek a légügyi szabályokban való külön előírása vitatható.



5. ábra Predator C Avenger ²¹

²¹ Forrás: <http://ga-asi.com/> (2013.03.10.)

A hatályos magyar felelősségi jogintézmények nagy része a légitársaságok, azon belül a pilóta nélküli légitársaságok alkalmazásának védelme érdekében is használhatók, mivel számos olyan jogi eszközt említhetünk, amely ezen a területen is alkalmazható. A polgári jogi kártérítési felelősség kimentési lehetőségeknél kevésbé helyt adó, szigorúbb változata célszerű, ha a légügyi törvényben vagy valamelyik végrehajtási rendeletében megjelenik. Indokolt lenne ez annál inkább, mivel az utóbbi években erősödik az a tendencia, amely a repülés területén is a kártérítési felelősség általános lehetőségétől a szigorúbb felelősségi alakzat irányába mozdítja el a jogalkotás irányát.



6. ábra CybAero APID 60²²

Megítélésem szerint a magyar szabályozás a pilóta nélküli légitársaságok alkalmazásával okozott kár megtérítésének kérdését túlzottan leegyszerűsíti, melynek két oka van. Egyrészt ezen eszközök alkalmazása gyakorlatának hiányában az ezzel összefüggő problémák nem kerülnek felszínre, másrészt a légügyi szabályozás álláspontom szerint nem kellő mértékben erőteljes, sokszor megmarad a más jogágak jogszabályaira való utalással, különösen a felelősség tényleges alkalmazását illetően.

A pilóta nélküli légitársaságok alkalmazásával okozott károkért való felelősség körében több kérdést szükséges szabályozni. A kártérítési felelősség meghatározásánál nem kerülhető el a részletesebb jogszabályi rendezés olyan kérdésekben, mint például annak meghatározása, mely tevékenységekre terjed ki a felelősség, a kár körülírása, az elévülési idő pilóta nélküli légitársaságok által okozott kár sajátosságaihoz, vagy egyes polgári eljárásjogi kérdések rendezése. Mindenképpen indokolt tehát a hatályos légügyi törvényben a kárfelelősség viselése kérdésének egyértelműsítése.

²² Forrás: <http://cybaero.se/> (2013.03.10.)

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] DR. ANGYAL ZOLTÁN: Légitözlekedés jog az Európai Unióban. HVG-Orac Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2011.
- [2] 1995. évi XCVII. törvény a légitözlekedésről
- [3] 1959. évi IV. törvény a Magyar Köztársaság Polgári Törvénykönyvéről
- [4] Legfelsőbb Bíróság Polgári Kollégiumának 40. számú állásfoglalása (PK 40.)
- [5] MÁRTON MÁRIA: Okozatossági problémák az objektív felelősség körében, e-dok.url: http://www.glossaiuridica.hu/gi0901/civ/gi0901_civ_marton_maria.pdf (2013.02.14.)
- [6] SMIED ORSOLYA: Polgári jog I. Felkészülést segítő kártyacsomag a polgári jog tanulásához. JOG-ÁSZ-Kártyák. Dialog Campus Kiadó, 59. kártya
- [7] UJVARINÉ ANTAL EDIT: Felelősségtan (Magyar polgári jog), Novotni Kiadó, 2002.
- [8] <http://elbitsystems.com/elbitmain/area-in2.asp?parent=3&num=249&num2=249> (2013.03.10.)
- [9] <http://elbitsystems.com/elbitmain/area-in2.asp?parent=3&num=32&num2=32> (2013.03.10.)
- [10] http://ga-asi.com/products/aircraft/gray_eagle.php (2013.03.10.)
- [11] <http://www.navair.navy.mil/index.cfm?fuseaction=home.PhotoGalleryDetail&key=D3A594A2-4F1C-4D20-BAF7-3A2B9E6992B2> (2013.03.10.)
- [12] <http://ga-asi.com/> (2013.03.10.)
- [13] <http://cybaero.se/> (2013.03.10.)