

A FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS SZEREPE A DRÓNKÁROK VISSZASZORÍTÁSÁBAN ÉS A KÁROSULTAK HELYZETÉNEK MEGKÖNNYÍTÉSÉBEN

Dr. Miskolczi Bodnár Péter (Károli Gáspár Református Egyetem, tanszékvezető egyetemi tanár)

ÖSSZEFOGLALÓ

A tanulmány a drónbalesetekhez kapcsolódó felelősségbiztosítás Európai Közösségben és Magyarországon érvényesülő szabályait vizsgálja. A drónok működtetése kevesebb kockázattal jár, mint a repülőgépeké. A repülőgépekre vonatkozó felelősségbiztosítás kiterjed az utasokat ért és a fuvarozott küldeményekben keletkezett károkra. A drónokra vonatkozó felelősségbiztosításnak nem kell ilyen károkra fedezetet biztosítani. A drónokra vonatkozó részletszabályok hiányoznak a magyar jogból. Ilyen normák megalkotását az Európai Bizottság tervezi. A drónokra vonatkozó felelősségbiztosítás szabályozása nagyon sürgős lenne, mivel a felelősségbiztosítás fontos szerepet játszik a balesetek megelőzésében és a károk megtérítésében.

SUMMARY

The study examines the terms of European and Hungarian liability insurance covering the risk of drone-accidents. Activity of drones is less risky, than flying of planes. Liability insurance for airplanes covers damages caused to passengers and carried goods. Liability insurance for unmanned aerial vehicles requires no cover for such kind of damages. Detailed regulation of drones is still missing from the Hungarian legal system. Creation of relevant regulation is on the agenda of the European Commission. Legislation on drone's liability insurance would be extremely urgent, because liability insurance has an important role to prevent accidents and compensate damages.

Kulcsszavak: drón/UAV, felelősségbiztosítás, kockázat

Keywords: drone/UAV, liability insurance, risk

JEL: K12, K19, O33

DOI: 10.18530/BK.2018.1.22

<http://dx.doi.org/1018530/BK.2018.1.22>

Bevezetés – A drónok használatának előnyei és potenciális hátrányai

A drónok hadi célra kifejlesztett eszközök, de a honvédelmen túl számos további állami feladat¹ ellátásában is célszerűen felhasználhatók, így például tömegeket megmozgató rendezvények szervezése során, erdőtüzek, árvizek megfigyelésében. A kereskedelmi hasznosítás jelenti a drónok felhasználásának harmadik nagy és folyamatosan bővülő területét. Használják ezeket a légi járműveket mezőgazdasági területek megfigyelésére, a növényi kultúrákat veszélyeztető betegségek gyors észlelésére, permetezésre, továbbá vezetékek megfigyelésében, ingatlanőrzésben is jól hasznosíthatók, és kiváló felvételek készíthetők velük, amelyeket a média és a filmgyártás is értékel. Legtöbbször mégis rekreációs funkciójukról ismerik a drónokat, nevezetesen, hogy lehet reptetni őket, és madártávlatból is láthatjuk velük a világot.

A drónok sokrétű felhasználási lehetőségeit azért indokolt megemlíteni, mert a tanulmány a drónok használatához kapcsolódó veszélyekről és ezek csökkentéséről szól, célszerű tehát elkerülni azt, hogy az olvasóban egyoldalúan negatív kép alakuljon ki. Tény, hogy a drónok – mint minden jármű – balesetet idézhetnek elő, és ennek következtében kárt okozhatnak. Erről bővebben tudna mesélni az az autós, akinek Budapesten a Szabadság hídon egy lezuhanó drón betörte a szélvédőjét, vagy Enrique Iglesias, aki kénytelen volt félbehagyni egy koncertjét, hogy kórházban lássák el a sebeit, amelyet egy rajongója által a színpadra röptetett drón okozott. A Boeing repülőgépgyár komolyan foglalkozik azzal a tervvel, hogy lézerfegyverrel szereli fel az általa polgári célra készített repülőgépeket, hogy a le- és felszállás idején a géphez fenyegető közelségbe kerülő drónokat megsemmisíthessék, mert 2017-ben London fölött összeütközött egy gépük valamivel, amiről azt gyanították, hogy drón lehetett.²

A tanulmány döntően a drónok által okozott balesetek miatti felelősséghez kapcsolódó felelősségbiztosítás kérdéseit vizsgálja.

1. A felelősségbiztosítás szerepe drónok baleseteiből eredő károk esetén

A felelősségbiztosítás a biztosítási eseménynek minősülő károk bekövetkezése és az értük való felelősség esetén rövid távon elsősorban a kárt elszenvetőre, hosszabb távon pedig a kárért felelős személyre gyakorolt hatása miatt játszhat fontos szerepet.³

1.1. A felelősségbiztosítás szerepe a tényleges drónkárosultak szempontjából

A felelősségbiztosítás jórészt leveszi a károsult válláról annak a kockázatát, hogy a kárért felelős személy fizetése képtelen.⁴ „A felelősségbiztosítás a kárkötelem kielégítésének biztosítója: a kötelezett oldal megerősítése, amely az eredeti kötelmi helyzet változatlan fenntartása és alanyváltozás nélkül teszi lehetővé harmadik személy, a felelősségbiztosító teljesítését a kötelezett helyett.”⁵ Abban az esetben, ha egyértelműen megállapítható a felelős személye, és ő rendelkezik felelősségbiztosítással, akkor a biztosító fizetése révén a károsult helyzete rendeződik annak ellenére, hogy a károkozótól sohasem jutott volna kártérítéshez.

1.2. A felelősségbiztosítás szerepe a károkozók szempontjából

A biztosítási jog hosszabb távon befolyásolhatja a drónok üzemeltetőinek a magatartását.

- A biztosítók alacsonyabb biztosítási díjak mellett kötnek felelősségbiztosítási szerződést az olyan drónüzemeltetőkkel, akik több ismerettel rendelkeznek, hosszabb ideje balesetmentesen tevékenykednek. A kiadások alacsonyabb szintje további ismeretek megszerzésére, nagyobb fokú gondosságra, hosszabb távon jobban felszerelt, biztonságosabb drónok megvásárlására ösztönözheti a költségérzékeny drónhasználókat. Ezen ösztönzés révén a biztosítás közrehat a drónkárok megelőzésében.

- A biztosítás a regressz igények által is befolyásolhatja a potenciális károkozók magatartását. Annak a tudata, hogy a biztosító a felelősségbiztosítás alapján a károsultnak fizetett összeg megtérítését bizonyos esetekben követelheti a kárért felelős személytől, e személyt a károk megelőzésére ösztönözheti.

Jelenleg Magyarországon csekély a drónokkal kapcsolatos felelősségbiztosítási szerződés megkötésére irányuló hajlandóság.

A drónok működtetőire gyakorolt hatás révén a felelősségbiztosítás csökkenti annak a valószínűségét, hogy az üzemben tartók károkozókká váljanak, ezáltal kedvezően érinti mindazokat, akik egy kevésbé körültekintő drónhasználat esetén kárt szenvedhetnek.

Jelenleg Magyarországon csekély a drónokkal kapcsolatos felelősségbiztosítási szerződés megkötésére irányuló hajlandóság.

- A biztosítók ma Magyarországon nem kínálnak széles választékot a drónok által okozott károkért való felelősség biztosítására. Hobbicélú drónhasználat során okozott károkért való felelősségbiztosításra nem is lehet minden hazánkban működő biztosítóval szerződést kötni.

- A potenciális károkozók sem sietnek felelősségbiztosítási szerződést kötni, mivel az érintettek – alappal vagy alaptalanul – bíznak abban, hogy nem okoznak balesetet, így a felelősségbiztosítás keretében a biztosítónak fizetett díjat megtakarítható kiadásnak tekintik.

Ilyen körülmények között a felelősségbiztosítás preventív hatása jelenleg elhanyagolható mértékű. Célszerű lenne ezen változtatni.

2. A drónkárokért való felelősségbiztosítás formái

A felelősségbiztosítás jellemzően egy önként választható komplex biztosítási csomag részeként vagy jogszabály által kötelezővé tett biztosítási formaként létezhet.

- A drónokkal okozott károkért való felelősség beilleszthető lenne egy biztosítási csomagba, amely a házat, a lakás berendezési tárgyait védené vagyombiztosításként, és emellett bizonyos felelősségbiztosítási elemeket is tartalmazna. A tulajdonos által el nem takarított havas járdán elcsúszó gyalogost ért kár, a tetőről lezúduló hó miatt az ott parkoló autóban keletkező kár, a szerződő fél gyermeke által a szomszéd betört ablakában keletkező kár mellett a ház lakói által

irányított drónokkal okozott kárért való felelősség is biztosítási eseménynek minősülhetne. Kicsinek látom azonban annak a piaci realitását, hogy a biztosítók egy létező komplex szolgáltatásnak a drónkárok miatti felelősséggel való kiegészítés révén érdemi díjemelést tudnának elérni, így a drónokkal okozott károkért való felelősséget nehéznek látszik beilleszteni egy meglévő biztosítási csomagba.

- Jelen tanulmányban ezért a másik megoldást vizsgáljuk meg, nevezetesen annak lehetőségét járjuk körbe, hogy jogszabály tegye kötelezővé azt, hogy a drónok üzemeltetői kössenek felelősségbiztosítást.

3. Felelősségbiztosítási kötelezettség

A drónokra vonatkozó kötelező felelősségbiztosítást nem bevezetni, hanem kiterjeszteni szükséges. Bizonyos drónok jelenleg is csak felelősségbiztosítás birtokában repülhetnek. A felelősségbiztosítási kötelezettség az uniós szabályozásban gyökerezik, de a tagállami jogok áttekintése szintén szükségesnek látszik. Az Európai Unió és a tagállamok között ugyanis eredetileg hatáskörmegosztás létezett a légi járművekre vonatkozó szabályozás – köztük a drónokra és a drónok felelősségbiztosítására vonatkozó normák – megalkotása terén. A hatáskörmegosztás alapján a 150 kg felszálló össztömeget meghaladó repülőgépekre és más légi járművekre közösségi normák vonatkoztak, míg a kisebb tömegű légi járművekre – főszabály szerint – a tagállamok alkothattak normákat. A kis légi járművek szabályozása még 2018 elején is tagállami hatáskörbe tartozik. A drónok sokfélék, de döntő többségük a repülőgépeknél jóval kisebb felszálló tömeggel rendelkezik⁶, így az uniós normák eredetileg nem vonatkoztak a drónok legnagyobb részére.

3.1. EU-s szabályok

3.1.1. A légi járművekre vonatkozó szabályok változása a drónok tekintetében

Az Európai Unió repüléssel kapcsolatos rendeletei⁷ nyomán kialakult, a 150 kg felszálló tömegnél elválasztott megosztott szabályozási hatáskör napjai meg vannak számlálva. Az Európai Unió repülésbiztonsági politikája jelenleg komoly változáson megy át. Egyrészt célul tűzték ki a drónok beillesztését a repülésbiztonságba, és meg is tették az első lépéseket ebbe az irányba.⁸ Másrészt felismerték a drónok gazdasági jelentőségét, buzdítják a drónfejlesztésre irányuló kutatásokat, és szorgalmazzák a drónok gazdasági (kereskedelmi) célú felhasználásának elterjesztését. E változásokkal párhuzamosan határozott törekvés figyelhető meg a drónhasználat feltételeinek egységesítésére, ami azt célozza, hogy ezen a területen is egységes belső piac jöjjön létre a tagállami szabályozás által kialakult jelenlegi sokszínűség helyett. Ennek érdekében 2018-tól valamennyi légi járműre – így a 150 kg felszálló tömegnél kisebbekre is – egységes európai szabályok bevezetését tervezik. A tagállamok elfogadni látszanak speciális szabályozási hatáskörüket központosítását.

3.1.2. Alapvetően légi járművekre, de szűk körben drónokra is vonatkozó, hatályos felelősségbiztosítási követelmények

A légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet a légi fuvarozók számára baleseti felelősségbiztosítás megkötését írta elő, de nem határozta meg a biztosítás minimális összegét és feltételeit.

Az Európai Polgári Repülési Konferencia 2000. december 13-án elfogadta az utasokra és harmadik felekre vonatkozó felelősségbiztosítás minimális szintjéről szóló ECAC/25/1 határozatot, amelyet 2002. november 27-én módosítottak.

Az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a légi fuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló 2004. április 21-i 785/2004/EK rendelete⁹ szerint „Minimális biztosításról kell gondoskodni olyan helyzetekben, amikor a légi fuvarozó vagy a légi járművek üzemben tartója nemzetközi egyezmények, a közösségi vagy a nemzeti jog szabályai értelmében felelősséggel tartozik az utasok, a poggyász, a rakomány vagy harmadik felek tekintetében, az említett szabályokkal való szembehelyezkedés nélkül.”¹⁰ A légi fuvarozók számára elő kell írni annak bizonyítását, hogy e rendelet rendelkezéseinek megfelelően minden esetben betartják a felelősségbiztosítási minimumkövetelményeket.¹¹ A rendeletnek az a célkitűzése, hogy olyan biztosítási minimumkövetelményeket vezessen be, amelyek a verseny torzulásának csökkentésével hozzájárulnak a belső légi közlekedési piac célkitűzéseinek eléréséhez.¹² A biztosítási szerződés megkötésének a kötelezettsége az utasokat ért, továbbá a poggyászukban, a rakományban keletkezett károkra és a harmadik feleknek okozott károkra vonatkozik, akkor is, ha a káresemény háborús cselekmények, terrorizmus, gépeltérítés következtében történt.¹³ Az 1008/2008/EK rendelet 11. cikke szerint a 785/2004/EK rendeletben foglaltakon túl a légi fuvarozónak a postai küldeményekre vonatkozóan is baleseti felelősségbiztosítással kell rendelkeznie.

A drónok ma még nem szállítanak utasokat, rakományt és postai küldeményeket¹⁴, így esetükben a harmadik személyeknek okozott károk biztosítására koncentrálhatunk. Harmadik felek tekintetében a biztosításnak ki kell terjednie balesetből eredő halálesetre, személyi sérülésre és vagyoni kárra.¹⁵ Az uniós felelősségbiztosítási elvárások egyrészt az 500 kg fölötti drónokra¹⁶, másrészt a 20-500 kg közötti kereskedelmi célú¹⁷ drónokra vonatkoznak. A harmadik felekre vonatkozó felelősség tekintetében a biztosítási fedezet minimális mértéke a 7. cikk (1) bekezdése alapján

- 500 kg MTOM alatt 0,75 millió SDR¹⁸
- 1000 kg MTOM alatt 1,5 millió SDR
- 2700 kg MTOM alatt 3 millió SDR
- 6000 kg MTOM alatt 7 millió SDR.

4. Magyar helyzet

A magyar helyzet több szempontból is ellentmondásos.

4.1. Felelősségbiztosítási kötelezettség

A Légiközlekedésről szóló törvénynek¹⁹ (a továbbiakban Lt.) a közelmúltban történő módosítása óta hazánk is azon tagállamok közé tartozik, amelyek megkövetelik a felelősségbiztosítást. Valójában többes követelmény létezik.

- Az Lt. kifejezetten nevesíti a pilóta nélküli légi járművek (ez a drónok hivatalos elnevezése) üzemben tartását olyan tevékenységként, amely – harmadik személynek okozott kár megtérítése céljából – felelősségbiztosítási fedezet fennállása esetén végezhető. Az Lt. 69. § (1) bekezdése szerint „A nyilvános repülőter, a lajstromba bejegyzett polgári légi jármű, a repülőeszköz és pilóta nélküli légi jármű üzemben tartása, valamint polgári légi forgalmi irányító szolgálat által légi forgalmi irányítói tevékenység – harmadik személynek okozott kár megtérítése céljából – felelősségbiztosítási fedezet fennállása esetén végezhető.”

- Az Lt. a légiközlekedési tevékenység végzéséhez szükséges engedély megadási feltételeként is említi azt, hogy a kérelmezőnek megfelelő felelősségbiztosítási fedezettel kell rendelkeznie. Az Lt. 69. § (2) bekezdés első mondata szerint ... légiközlekedési tevékenység végzésére a „22. § szerinti, a légiközlekedési hatóság hatáskörébe tartozó engedély megadásához és érvényben tartásához a kérelmezőnek megfelelő felelősségbiztosítási fedezettel kell rendelkeznie.”

4.2. A kötelező felelősségbiztosítás részletszabályainak részleges hiánya

a) A végrehajtási rendelet hiánya

Az Lt. 70. §-a szerint A kötelező felelősségbiztosítás szabályait a Kormány rendeletben határozza meg.

A magyar helyzetkép negatív vonása, hogy a kötelező felelősségbiztosítás szabályait tartalmazó kormányrendelet megalkotására nem került sor. Valószínűleg a jövőben sem jön létre ilyen norma, mert a jogalkotó – látva az Európai Unió szabályalkotási törekvéseit – a hátrálévő, rövidnek vélelmezett időre nem kívánt olyan kormányrendeletet hatályba léptetni, amelyet előre láthatóan rövidesen módosítani kell.

b) Az EU-szabályok kötelező ereje

Speciális magyar szabályok hiányában a közösségi normák irányadók, amelyek közül egyesekre az Lt. kifejezetten felhívja a figyelmet. Az Lt. a gazdasági célú légiközlekedési tevékenység végzéséhez szükséges engedély feltételeként az európai követelményeknek megfelelő felelősségbiztosítást ír elő. Az Lt. 69. § (2) bekezdés második mondata szerint „A gazdasági célú légiközlekedési tevékenység (71. § 27. pont) végzésére vonatkozó engedély abban az esetben adható, illetve tartható érvényben, ha a kérelmező az 1008/2008/EK rendelet 11. cikkének megfelelően felelősségbiztosítással rendelkezik.” Gazdasági célú drónhasználat esetén tehát a magyar szabály a szükséges engedély feltételeként az európai követelményeknek megfelelő felelősségbiztosítás meglétét írja elő.

4.3. Értékelés

A felelősségbiztosítási kötelezettséget megkövetelő magyar szabályok létét a hazai jogalkotási helyzet pozitív vonásaként értékeljük, még akkor is, ha a kötelező felelősségbiztosítást már a közösségi normák is előírták. Előfordulhat ugyanis az a helyzet, hogy a kötelezettek egy hazai jogi normából hamarabb szereznek tudomást arról, hogy kötelesek felelősségbiztosítást kötni, mint egy közösségi szabályból.

Hiányosságként értékeljük viszont azt, hogy nem lépett hatályba a drónbiztosításra vonatkozó részletszabályokat tartalmazó rendelet.

Megítélésünk szerint részben előnyös, részben hátrányos az, hogy az Lt. a gazdasági célú légiközlekedési tevékenység végzéséhez szükséges engedély feltételeként az európai követelményeknek megfelelő felelősségbiztosítást ír elő. Előnyként azt említhetjük, hogy ebben a körben nincs joghézag, egyértelműek a követelmények. A drónok üzemeltetői számára azonban hátrányt jelent az, hogy a biztosítási fedezetnek az EU által a repülőgépekre előírt mértékűnek kell lenni. Könnyen belátható, hogy a drónok üzemben tartói számára két szempontból is indokolatlanul magasak a követelmények. Egy csekély tömegű, alacsonyan, kis sebességgel repülő drón károsító képessége kisebb, mint egy repülőgépé. A repülőgépek esetén a biztosítási fedezet mértékének meghatározásakor az EU jogalkotói figyelembe vették a repülőgép által szállított utasokat ért károkért és a fuvarozott küldeményekben keletkező kárért való felelősséget is, mely kockázati tényezőket drónok esetén ma még figyelmen kívül kellene hagyni.

4.4. Jövőkép

A közeljövőben nem várható, hogy Magyarországon megalkotásra kerülne egy olyan végrehajtási szabály, amely a drónokra vonatkozó követelményeket széles körűen rögzítené. Van logika ugyanis abban a megközelítésben, hogy nem célszerű a 150 kg felszálló össztömeg alatti légi járművekre vonatkozó általános szabályokat rövid távra hatályba léptetni, majd az EU-norma megalkotását követően hatályon kívül helyezni. Más kérdés, hogy erős kételyeink vannak a tekintetben, hogy 2018-ban megalkotásra kerülne az a közösségi norma, amely miatt a magyar jogalkotó „visszavonulót fúj”. Megítélésünk szerint a felelősségbiztosítás kérdését külön kellene kezelni a drónokra vonatkozó többi szabálytól, mivel a halogatással a jogalkotó lemond a kötelező felelősségbiztosítás reparációs és prevenciósi szerepéről, és védtelenül hagyja a potenciális drónkárosultakat.

Speciális magyar szabályok hiányában annak a reményünknek adhatunk hangot, hogy az Európai Unió gyorsan megalkotja a 150 kg alatti és fölötti légi járművekre vonatkozó egységes szabályokat, és ezáltal megszünteti a hazánkban megfigyelhető joghézagot. Remélhetőleg a közösségi norma elkülöníti egymástól a repülőgépekre és a drónokra vonatkozó biztosítási követelményeket. Célszerűnek látnánk, ha a kötelező felelősségbiztosításban foglalt biztosítási összeg minimumának mértékét olyan módon határoznák meg, hogy a sávok megalkotásakor többféle szempontot vennének figyelembe. A felszálló össztömeg kiinduló szempontként változatlanul

megfelelőnek látszik, feltéve, hogy a sávok számát jelentősen megnövelik. A kereskedelmi célú drónok felelősségbiztosítása magasabb kellene, hogy legyen, mint a rekreációs célra használt drónoké. Végül a távolabbi jövőben külön díjtételek megalkotása lesz célszerű a teherszállító és a személyszállító drónokra.

LÁBJEGYZETEK

¹Tanulmányunk nem foglalkozik azzal a kérdéskörrel, hogy a drónok terrorista célra is felhasználhatók, mivel az ilyen magatartásokat a felelősségbiztosítás nem képes megelőzni, és a károk megtérítésében sem játszik szerepet. A kérdéskörrel részletesen foglalkozik Hergert Ottó: Terrorizmus és biztosítás, Biztosítás és Kockázat 2017. 2. pp. 82–100.

²A közlekedési balesetek okozásán túl a drónok a magánéletre is veszélyt jelentenek. A személyiségvédelem kérdéseinek kifejtését azonban a területi korlátok nem teszik lehetővé.

³Novotni Zoltán: A biztosítási szerződések joga, Bp. 1993., Takáts Péter: A biztosítási szerződési jog újraszabályozása, Biztosítási Szemle 2005. 1. szám pp. 10–20., Ujváriné Antal Edit: Biztosítási szerződés, Barta – Fazakas – Harsányi – Miskolczi Bodnár – Szuchy – Ujváriné: Kereskedelmi szerződések alapvető típusai, 2. átdolgozott kiadás, Patrocinium Budapest 2016. pp. 221–276., Ujváriné Antal Edit: A biztosítási törvény és a polgári jog kapcsolódási pontjai, Jogtudományi Közöny 1996. június pp. 236–244.

⁴Lábady Tamás: Felelősség a szerződésen kívül okozott károkért és a biztosítási szerződés az új Ptk.-ban, Polgári jogi Kodifikáció 2001. III. évf. 4–5 szám pp. 42–53., Zavodnyik József: A biztosítási szerződési jog az új Polgári Törvénykönyvben – lehetőség és felelősség, Biztosítási Szemle 2007. 1. szám pp. 10–33.

⁵Tóth Zoltán: A vagyon- és felelősségbiztosítás, 2. rész: A felelősségbiztosítás, Biztosítási Oktatási Intézet, Szolnok, 1994. 10.

⁶2014. áprilisi adat szerint a drónok 99%-a 2 kg alatti tömegű volt (Steer Davies Gleave által 2014 novemberében készített tanulmány az Európai Bizottság számára, 18. old.)

⁷A légi fuvarozók engedélyezéséről szóló 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet és az Európai Parlament és a Tanács 2008. február 20-i 216/2008/EK rendelete a polgári repülés közös szabályairól és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról.

⁸A Bizottság 2014. április 8-i közleménye COM(2014)0207 Új korszak a légi közlekedésben –

A légiközlekedési piac megnyitása a távirányított légi járműrendszerek biztonságos felhasználásáról

⁹Ezt a rendeletet a Szerződés hatálya alá tartozó bármely tagállam területén belül, területére, területéről vagy területe felett repülést végző valamennyi légi fuvarozóra és légi jármű-üzembentartóra kell alkalmazni. 2. cikk (1)

¹⁰L13. preambulum bekezdés

¹¹17. preambulum bekezdés 1. mondat

¹²24. preambulum bekezdés 1. mondat

¹³A 14. cikk (1) bekezdés

¹⁴Reklámcélú „csúsztatásnak” bizonyult az Amazon 2017. évi bejelentése, mely szerint sor került az első csomag drónnal való kiszállítására, de a drónok esetén is belátható időn belül aktuálissá válik majd a postai küldemények és más rakományok biztosítása, és talán a nem túl távoli jövőben az utasbiztosítás és ahhoz kapcsolódóan a poggyászbiztosítás is.

¹⁵14. preambulum bekezdés 3. mondat

¹⁶2. cikk (2) bekezdés g) pontja alapján a rendeletet nem kell alkalmazni az 500 kg felszálló össztömegnél (MTOM) kisebb tömegű légi járművekre, amelyeket nem kereskedelmi célokra használnak.

¹⁷A kereskedelmi tevékenység a 3. cikk i) pontja szerint az ellenszolgáltatás fejében végzett tevékenység.

¹⁸Időközben az euró lépett az elszámolás i egység helyébe.

¹⁹A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény

IRODALOMJEGYZÉK

Hergert Ottó: Terrorizmus és biztosítás, Biztosítás és Kockázat 2017. 2. pp. 82–100.

<https://doi.org/10.18530/bk.2017.2.82>

Lábady Tamás: Felelősség a szerződésen kívül okozott károkért és a biztosítási szerződés az új Ptk.-ban, Polgári jogi Kodifikáció 2001. III. évf. 4–5 szám pp. 42–53.

Novotni Zoltán: A biztosítási szerződések joga, Bp. 1993.

Takáts Péter: A biztosítási szerződési jog újraszabályozása, Biztosítási Szemle 2005. 1. szám pp. 10–20.

Tóth Zoltán: A vagyon- és felelősségbiztosítás, 2. rész: A felelősségbiztosítás, Biztosítási Oktatási Intézet, Szolnok, 1994.

Ujváriné Antal Edit: Biztosítási szerződés, Barta – Fazakas – Harsányi – Miskolczi Bodnár – Szuchy – Ujváriné: Kereskedelmi szerződések alapvető típusai. 2. átdolgozott kiadás, Patrocinium Budapest 2016. pp. 221–276.,

Ujváriné Antal Edit: A biztosítási törvény és a polgári jog kapcsolódási pontjai, Jogtudományi Közöny, 1996. június pp. 236–244.

Zavodnyik József: A biztosítási szerződési jog az új Polgári Törvénykönyvben – lehetőség és felelősség, Biztosítási Szemle 2007. 1. szám pp. 10–33.