ALLIANZ.HU

Allianz Iránytű

PILÓTA NÉLKÜLI LÉGI JÁRMŰVEK ÜZEMBEN TARTÓINAK FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁSA

HATÁLYOS
2021.04.01-től

Különös és kiegészítő biztosítási feltételek, záradékok és ügyféltájékoztató

AHE-10157/1

Allianz

TARTALOMJEGYZÉK

Különös biztosítási feltételek 3
Fogalom meghatározások 3
1. Biztosítási esemény 5
2. Biztosított tevékenység 5
3. A biztosítási szerződés alanyai 5
4. A kockázatviselés tartama és helye 5
5. A biztosítási fedezetből kizárt károk/nem vagyoni sérelmek 6
6. A biztosítási díj 7
7. A biztosítási esemény bejelentése 7
8. A biztosító mentesülése 7
9. Eltérés a korábbi szerződéses gyakorlattól 8
10. Eltérés a jogszabályban előírtaktól 8
Kiegészítő és záradéki biztosítási feltételek 8
Pilóta nélküli állami légijárművek felelősségbiztosítása - kiegészítő biztosítási feltételek . 9
Európai területi hatály kiterjesztés – záradék 9
A nukleáris kockázat kizárása (AVN38B) 10
A zaj, a szennyezés és egyéb veszélyek kizárásának záradéka (AVN46B) 10
A háború, repülőgép eltérítése és egyéb veszélyek kizárásának záradéka (AVN48B) 11
Azbeszt záradéki kizárása (LSW2488) 11
Adatokkal kapcsolatos események kizárása - záradék (AVN124) 11
KILN – Egyes földrajzi területek kizárására vonatkozó záradék (LSW617H) 12

KÜLÖNÖS BIZTOSÍTÁSI FELTÉTELEK

A jelen különös biztosítási feltételek azokat a rendelkezéseket tartalmazzák, amelyeket az Allianz Hungária Zrt. (a továbbiakban: biztosító) és a szerződő fél között a Felelősségbiztosítások általános biztosítási feltételei (a továbbiakban: általános biztosítási feltételek) és jelen különös biztosítási feltételek (a továbbiakban: különös biztosítási feltételek) alapján létrejött felelősségbiztosítási szerződésekre alkalmazni kell. A jelen különös biztosítási feltételek az általános-biztosítási feltételekkel kiegészülve együttesen alkotják az Allianz Iránytű – Pilóta nélküli légi járművek üzembentartóinak felelősségbiztosítása általános szerződési feltételeit. A jelen biztosítási feltételek rendelkezései egyúttal az ügyféltájékoztatást is szolgálják.

Az általános szerződési feltételeket az ajánlat (díjtájékoztató) egészíti ki, és teszi teljessé a felek között létrejött felelősségbiztosítási szerződést.
A jelen biztosítási feltételekből kizárólag azon kiegészítő biztosítási feltételek alkalmazandók, amelyek a biztosítási ajánlatban/díjtájékoztatóban megjelölt fedezetekhez kapcsolódnak.

Ha a szerződő fél fogyasztó, a fogyasztói biztosítási szerződés egyoldalúan kógens szabályai tekintetében a Polgári törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.) rendelkezései az irányadók a felek szerződéses jogviszonyában akkor is, ha a jelen biztosítási szerződés eltérően rendelkezik.

FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK

I. Autonóm repülés

Az autonóm repülés olyan művelet, amelynek során a pilóta nélküli légi jármű a tervezett feladatokat a saját műszereire támaszkodva, önállóan hajtja végre, a távoli pilóta beavatkozási lehetősége nélkül.

II. Állami célú légiközlekedés

Állami célú légiközlekedés a honvédelmi, a vámhatósági és a rendvédelmi célú légiközlekedés, amely végezhető állami légjárművel, pilóta nélküli állami légijárművel, valamint polgári légijárművel, vagy pilóta nélküli légjárművel abban az esetben, ha a repülés honvédelmi, vámhatósági vagy rendvédelmi célt szolgál.

III. BVLOS (Látótávolságon kívüli üzem)

Az UAS-műveletek azon típusa, amelyet nem látótávolságon belüli üzemben (VLOS) hajtanak végre.

IV. Formációs repülés

Formációs repülés a több pilóta nélküli légi jármű által közös repülés és/vagy manőver végrehajtása, és ezek kísérlete, valamint az erre való felkészülés.

V. Fly away

A Fly away a pilóta nélküli légi jármű valamilyen hiba vagy zavarása miatt bekövetkező irányíthatatlan repülése.

VI. Szabadidős célú UAS-műveletek

A pilóta nélküli légijármű kedvtelési célú, gazdasági célú használattal össze nem függő, és nem állami szerv feladatának végrehajtása érdekében végzett használata.

VII. Gazdasági célú UAS-művelet

A pilóta nélküli légijármű megrendelésre vagy saját célra történő, gazdasági tevékenységként végzett vagy gazdasági céllal összefüggő használata, ideértve különösen a filmforgatást, a sajtótermékek előállítását vagy a kereskedelmi célból végzett képfelvétel készítését.
A jelen feltételek alkalmazásában a bérbeadás nem minősül kereskedelmi célú felhasználásnak, ha az kezelőszemélyzet nélkül valósul meg.

VIII. Kietlen terület

Kietlen terület az olyan terület, ahol nem találhatóak épületek, és ott a pilóta nélküli légi jármű kezelőin kívül az UAS- művelet végrehajtása során más ember nem tartózkodik.

IX. Lakott terület és embertömeg

Lakott terület az olyan terület, ahol elsősorban lakóépületek, középületek (iskola, óvoda, boltok, közintézmények), továbbá szabadidő eltöltéséhez használt épületek találhatók.

Embertömeg, olyan összejövetel, ahol az emberek a jelenlévők sokasága miatt korlátozottak mozgásukban.

X. Magyar légtér

Magyarország feletti légtérnek a légiközlekedés számára - a mindenkori legfejlettebb technikai színvonal alapján - fizikailag igénybe vehető magasságig terjedő része.

XI. MTOM

A maximális felszállótömeg (MTOM) a pilóta nélküli légi járműnek a gyártó vagy az összeszerelő által meghatározott maximális tömege, beleértve a hasznos teher és a üzemanyag tömegét is, amely mellett a pilóta nélküli légi jármű még üzemeltethető.

XII. Műrepülés

Műrepülés a látványos és veszélyes manőverek (pl. háton repülés, bukfenc) végrehajtása, azok kísérlete és az arra való felkészülés.

XIII. Földi műveleti terület

Földi műveleti terület, az a földi terület, amelyen az UAS-t működtetik, és amelyre nézve az UAS üzemben tartója képes biztosítani, hogy csak a részt vevő személyek tartózkodjanak rajta.

XIV. Pilóta nélküli légi jármű (UA)

Pilóta nélküli légi jármű a légiközlekedésről szóló jogszabályban meghatározott bármely olyan légi jármű, amely a fedélzetén tartózkodó pilóta nélkül üzemel vagy amelyet ilyen üzemmódra terveztek, és amely önálló vagy távirányítással történő üzemelésre képes és magyar nyilvántartási számmal rendelkezik. Ide sorolhatók a repülőmodellek és a pilóta nélküli vitorlázó repülőgépek is.

XV. Pilóta nélküli légijármű-rendszer (UAS)

A pilóta nélküli légi jármű és az azt távolról vezérlő berendezés.

XVI. Pilóta nélküli állami légi jármű

Honvédelmi, vámhatósági és rendvédelmi feladatot ellátó szervek céljára szolgáló, a honvédelemért felelős miniszter rendeletében meghatározott nyilvántartásba felvett légijármű, továbbá a pilóta nélküli állami légijárművek repüléséről szóló kormányrendeletben meghatározott üzembentartó által üzemben tartott pilóta nélküli légijármű.

XVII. Pilóta nélküli légi jármű vezető (távoli pilóta)

A távoli pilóta olyan természetes személy, aki az UA biztonságos repüléséért felel azáltal, hogy a repülésvezérlő szerveket manuálisan kezeli, vagy – ha az UA automatikusan repül – folyamatos figyelemmel kíséri annak pályáját, és bármikor képes beavatkozni és az UA pályát módosítani az UAS.OPEN.060 előírásokra figyelemmel.

XVIII. RC model (Remoted Control model)

Az RC modell olyan távirányítású modell, amelyet a földi kezelő egy távirányító segítségével általában látótávolságon belül irányít.

XIX. Repülésben részt nem vevő harmadik személy

Olyan személyek, akik nem vesznek részt az UAS-műveletben, vagy nem ismerik az UAS üzemben tartója által adott utasításokat és biztonsági figyelmeztetéseket.

XX. Repülésre alkalmatlan időjárás

Repülésre alkalmatlan időjárásnak minősül a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetési utasításában így meghatározott időjárási viszonyok és vonatkozó korlátozások.

XXI. Repülés tartama

A repülési tartam a valamely pilóta nélküli légi jármű működtetése, attól a pillanattól kezdve, hogy azt kifejezetten felszállás céljából beindítják, egészen addig, amíg az földet ér, és működését leállítják.

XXII. Repülőmodell és a pilóta nélküli vitorlázó repülőgép

A repülőmodell olyan korlátozott méretű motoros vagy motornélküli repülőszerkezet, amely ember szállítására nem alkalmas, és amelyet verseny, sport vagy rekreációs célokra használnak.

A pilóta nélküli vitorlázó repülőgép olyan pilóta nélküli légi jármű, amelynek repülését a rögzített emelőfelületeire ható aerodinamikai erő biztosítja, és amelynek szabad repüléséhez nincs szükség hajtóműre. Felszerelhető vészhelyzetben beindítható motorral is.

XXIII. Segítő személy

Segítő személy az a személy, aki az UAS-művelet alatt a művelet helyszínén tartózkodik és az UAS-művelet biztonságos végrehajtásában a távoli pilóta tevékenységét segíti. Ide tartozik a pilóta nélküli légijármű-megfigyelő, aki a távpilóta mellett tartózkodva a pilóta nélküli légi jármű segédeszköz nélküli vizuális megfigyelése révén segíti a távpilótát a pilóta nélküli légi jármű VLOS-ben tartásában és a repülés biztonságos végrehajtásában.

XXIV. UAS-művelet

Az európai uniós előírások szerinti nyílt, speciális és engedélyköteles UAS-műveletek összesége.

XXV. Üzemben tartó

Üzemben tartó a légiközlekedésről szóló jogszabályban meghatározottak szerinti felelős természetes vagy jogi személy, aki vagy amely egy vagy több UAS-t tart jogszerűen üzemben vagy szándékozik üzemben tartani, és szerepel a légiközlekedési hatósági nyilvántartásban.

Ide tartozhat a légijármű-modellező klub vagy egyesület is, amely az UAS-vel folytatott szabadidős repülések vagy sporttevékenységek végzése, illetve légi bemutatók vagy versenyek rendezése céljából hatósági engedéllyel rendelkezik.

XXVI. VLOS (Látótávolságon belüli üzem)

Az UAS-műveletek azon típusa, amelyben a távpilóta képes a pilóta nélküli légi járművel való folyamatos, segítség nélküli vizuális kapcsolattartásra, ami lehetővé teszi, hogy a távpilóta az ütközések elkerülése érdekében képes legyen befolyásolni a

pilóta nélküli légi jármű repülési útvonalát más légi járművekhez, személyekhez és akadályokhoz képest.

1. BIZTOSÍTÁSI ESEMÉNY

1.1 Jelen különös biztosítási feltételek értelmében biztosítási eseménynek minősül

- a biztosítási szerződésben megjelölt magyar nyilvántartási jelű **pilóta nélküli légi jármű jogszerű működtetésével,**
- a biztosítási szerződésben meghatározott **biztosított tevékenység megvalósítása során,**
- a **pilóta nélküli légi jármű, illetve az abból kieső tárgy által,**
- **a repülésben részt nem vevő harmadik személynek okozott kár/és vagy személyi sérüléshez** (élet elvesztése, testi épség, egészség sérülése) **kapcsolódó nem vagyoni sérelem** bekövetkezése,
- amelyért a biztosított jogszabály szerint **felelősséggel tartozik, és**
- a káresemény/nem vagyoni sérelem igény **nem minősül kizárt kockázatnak**, illetve biztosítással nem fedezett kárnak/nem vagyoni sérelemnek.

1.2 A távoli pilóta felelőssége az egyes UAS művelettípusokra (nyílt, speciális, engedélyköteles) előírt követelmények szerint értékelendő.

1.3 A jelen különös biztosítási feltételek alkalmazásával létrejött felelősségbiztosítási szerződések esetén nem alkalmazható **az általános biztosítási feltételek**ben különös kizárásként megfogalmazott rendelkezés, miszerint „A biztosító helytállási kötelezettsége nem terjed ki a biztosított által igénybevett közreműködő által okozott károkra", azzal, hogy a kizárás egyéb része változatlanul alkalmazandó. **A jelen különös biztosítási feltételek alkalmazása során közreműködőnek kizárólag a segítő személy minősül**.

1.4 A jelen különös biztosítási feltételek alkalmazásával létrejött felelősségbiztosítási szerződések esetén **nem alkalmazható az általános biztosítási feltételekben általános kizárásként megfogalmazott rendelkezés**, miszerint „A biztosító helytállási kötelezettsége nem terjed ki a légi közlekedés körébe tartozó károkra, beleértve a légi járművek és repülőterek tulajdonosi, üzembentartói, használói minőségében felmerült károkra, valamint a repülőterek területén végzett bármilyen munkavégzéssel (beleértve a mulasztást is) okozott károkra, továbbá bármilyen légi jármű vagy légi jármű alkatrészével kapcsolatosan felmerült károkra." A jelen különös biztosítási feltételek alkalmazása során **a biztosító helytállási kötelezettsége nem terjed ki a repülőterek területén végzett olyan munkavégzéssel** (beleértve a mulasztást is) **okozott károkra**, amelyek **nem tartoznak a pilóta nélküli légijármű üzemeltetésének körébe.**

2. BIZTOSÍTOTT TEVÉKENYSÉG

A biztosítási fedezet a pilóta nélküli légi jármű üzembentartója vagy vezetője (távoli pilóta) által végzett, a biztosítási szerződésben megjelölt tevékenységre terjed ki.

3. A BIZTOSÍTÁSI SZERZŐDÉS ALANYAI

Biztosított a biztosítási szerződésben rögzített magyar nyilvántartási jelel rendelkező pilóta nélküli légijármű

- **regisztrált üzemben tartója**, és
- az általa megnevezett pilóta nélküli **légijármű vezető** (távoli pilóta)

aki/amely **igazolni tudja a pilóta nélküli légi jármű használatának jogszerűségét figyelemmel a jogszabályokban rögzített kompetencia és az UAS műveleti előírások szerint.**

Az üzemben tartó köteles gondoskodni

- a pilóta nélküli légi jármű rendszer biztonságos repülésre alkalmas állapotban tartásáról,
- a pilóta nélküli légi jármű rendszer karbantartásáról és javításáról,
- a jogszabályban meghatározott igazolások, tanúsítványok és engedélyek beszerzéséről,
- valamint arról, hogy a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetése a jogszabályi előírások szerint történjen.

4. A KOCKÁZATVISELÉS TARTAMA ÉS HELYE

4.1. A felek megállapodása szerint a biztosítási szerződés

a) határozott időre,
   - **a biztosítási szerződésben megjelölt konkrét tevékenység végzésének idejére, dátum szerint meghatározott naptári napokra** (projekt fedezet), vagy
   - **egy (1) évre**,

   vagy

b) **határozatlan időre**, az egy biztosítási időszak alatt a biztosított által vállalt összes tevékenységre (keret fedezet).
   köthető meg.

Fogyasztói szerződés kizárólag határozott időre köthető meg.

4.2. A jelen különös biztosítási feltételek szerint megkötött szerződés alapján a biztosító – eltérő megállapodás hiányában - kizárólag a **magyar légtérben, a biztosítási szerződésben rögzített magyar nyilvántartási jelű, pilóta nélküli légi járművel jogszerűen végzett biztosított tevékenységgel összefüggésben okozott és**

bekövetkezett biztosítási eseményekre vállal helytállási kötelezettséget.

5. A BIZTOSÍTÁSI FEDEZETBŐL KIZÁRT KÁROK/NEM VAGYONI SÉRELMEK

A felelősségbiztosítások általános biztosítási feltételeiben meghatározott kizárásokon túlmenően **a biztosító helytállási kötelezettsége nem terjed ki:**

5.1. **állami célú légiközlekedési tevékenység**gel okozott kárra/nem vagyoni sérelemre;

5.2. **autonóm repülési üzemmód**ban működtetett légi jármű által okozott kárra/nem vagyoni sérelemre.

5.3. **engedély nélkül végzett UAS műveletekkel összefüggésben okozott kárra/nem vagyoni sérelemre,** ha a kár/nem vagyoni sérelem ezzel összefüggésben keletkezett

5.4. ha a pilóta nélküli légi jármű vezető **egyidejűleg egynél több pilóta nélküli légi járművet vezetett**.

5.5. **arra az esetre, ha a pilóta nélküli légi jármű vezető a pilóta nélküli légi járművet BVLOS üzemben működtette.**

5.6. ha a kár/nem vagyoni sérelem **napnyugta után, de napkelte előtti időpontban** következett be.

5.7. ha a pilóta nélküli légi jármű vezetője a kárt **lakott terület vagy embertömeg feletti működtetés során**, eseti légtér kijelölése nélkül okozta,

5.8. **a kárt vagy a nemvagyoni sérelmet azzal összefüggésben okozták, hogy földi műveleti területet nem határoltak el és nem jelöltek ki**.

5.9. a biztosított kárrendezés során előírt **együttműködésének hiánya miatt felmerült többletkárra, költségre, kamatra**.

5.10. **bírósági, hatósági büntetés, lefoglalás, elkobzás** miatt bekövetkezett károkra.

5.11. **bármely anyag** pilóta nélküli légi járművel, pilóta nélküli légi járműből vagy járműről történő **szórásával összefüggésben** okozott károkra/nem vagyoni sérelemre.

5.12. **bármilyen biológiai, vegyi, sugárzó vagy pirotechnikai eszköz, robbanóanyag, vagy bármely, az emberi élet veszélyeztetésére vagy kioltására alkalmas eszköz elhelyezésére**, és az azzal összefüggésben keletkezett kárra/nem vagyoni sérelemre.

Nem minősül idesorolható anyagnak a pilóta nélküli légi jármű működtetéséhez szükséges üzemanyag és füstölő.

5.13. **formációs repülés**sel okozott károkra/nem vagyoni sérelemre, továbbá **műrepülés** során okozott károkra/nem vagyoni sérelemre.

5.14. a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetésével **más dolgokban folyamatos állagrongálás**ból, illetőleg **állagromlás**ból eredő károkra.

5.15. **a pilóta nélküli légi jármű működtetése nélkül** a földi műveleti területen okozott károkra/nem vagyoni sérelemre.

5.16. **a károkozó pilóta nélküli légi járműben,** valamint a pilóta nélküli légi jármű által **szállított dolgokban** keletkezett károkra.

5.17. **jogszabály rendelkezése folytán megtérülő károkra/nem vagyoni sérelemre.**

5.18. **munkabaleset**ekre, **üzemi baleset**ből és **foglalkozási megbetegedés**ekből eredő károkra/nem vagyoni sérelemre.

5.19. **a biztosítottak egymással szemben** érvényesített kárigényeire/sérelemdíj iránti igényeire, illetve a tulajdonosnak, bérlőnek a biztosítottakkal szembeni kárigényeire/sérelemdíj iránti igényeire.

5.20. az olyan kárra vagy a kár azon részére, nem vagyoni sérelemre, amely **a légügyi hatóság vagy a légi irányítási szervezet közrehatására** vezethető vissza.

5.21. az olyan kárra vagy a kár azon részére, nem vagyoni sérelemre, amely **jogszabályi előírások szerint alkalmazandó mobiltelefonos alkalmazás és honlap alkalmazásának hiányára, valamint az előírásszerűen alkalmazott mobiltelefonos alkalmazás vagy honlap hibájára** vezethető vissza.

5.22. **16 évnél fiatalabb** a pilóta nélküli légi jármű vezető által okozott károk/nem vagyoni sérelem.

5.23. **„fly away"** miatt bekövetkező kár/nem vagyoni sérelem.

5.24. ha kár/nem vagyoni sérelem a pilóta nélküli légi jármű-rendszerek távirányításához szükséges berendezés, valamint a pilóta nélküli légijárműre rögzített hasznos teher vagy bármilyen eszköz adatkommunikációjához szükséges berendezés nem előírások szerinti üzemeltetésével összefüggésben keletkezett.

5.25. az olyan kárra/nem vagyoni sérelemre, amely úgy következett be, hogy a pilóta nélküli légi jármű **nagyobb tömeggel hajtotta végre a repülést, mint amely maximális tömeggel – beleértve a hasznos teher és tüzelőanyag tömegét is (MTOM) - a gyártó vagy összeszerelő által előírtak szerint üzemeltethető.**

5.26. **a fedezetbe vont pilóta nélküli légijármű kezelőszemélyzet nélküli bérbeadásával összefüggésben bekövetkezett károkra/nem vagyoni sérelmekre.**

5.27. a prototípussal okozott károkra/nem vagyoni sérelmekre.
Prototípusnak minősül egy meglévő légi jármű továbbfejlesztett változata is.

5.28. a saját készítésű UAS-sel és a kit légi járművekkel („kit built aircrafts") okozott károkra/nem vagyoni sérelmekre.
Saját készítésű UAS az összeszerelője által saját használatra gyártott vagy összeállított UAS az olyan alkatrészekből összeállított UAS-ek kivételével, amelyeket egyetlen összeszerelési készletként hoztak forgalomba.

6. A BIZTOSÍTÁSI DÍJ

A biztosító biztosítási díjat kockázatarányosan határozza meg. A biztosítás díjalapjai különösen a következők:

a) a kártérítési limit,
b) a kárelőzmény,
c) a pilóta nélküli légi járművel végzett tevékenység típusa,
d) a biztosítási szerződésben megjelölt igényelt területi hatály,
e) a biztosított légi jármű maximális felszálló tömege és típusa,
f) a biztosított légi jármű felhasználási módja.

7. A BIZTOSÍTÁSI ESEMÉNY BEJELENTÉSE

A kárbejelentéshez - az általános biztosítási feltételekben meghatározottakon túlmenően - minden esetben **csatolni kell**:

– ha a káreseménnyel összefüggésben hatósági eljárás volt folyamatban, az eljárás során hozott határozatot,
– a kárt okozó pilóta nélküli légi járműről a kárt követően készült fénykép- és/vagy filmfelvételeket,
– a pilóta nélküli légi jármű légiközlekedési hatóság által vezetett nyilvántartási jelét,
– a gyártói dokumentumokat, és a kiegészítő dokumentációt is,
– a pilóta nélküli légi jármű üzemeltetési és karbantartási dokumentumát,
– a segítő személy nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a károkozás bekövetkezésekor a segítő személy feladatait ellátta.
– az üzemi naplót és repülési naplót.
– a károkozásról készült fényképeket, a repülést rögzítő felvételt – amennyiben készült.
– a károkozás pontos helyszínét, a felszállóhely pontos helyszínét és GPS koordinátáját,
– ha a jogszabály a légtér használatát engedélyhez köti, e határozat teljes másolatát,
– a frekvenciahasználati engedély másolatát, ha a pilóta nélküli légi jármű-rendszerek távirányítása, vagy adatkommunikációja ennek birtokában volt végezhető,
– a földi műveleti terület pontos helyét, GPS koordinátáit.
- az üzembentartó jognyilatkozatát a pilóta nélküli légi jármű vezető (távoli pilóta) megnevezéséről és az által végrehajtott UAS-művelethez szükséges képesítéséről, kompetenciájáról,
- a pilóta nélküli légi jármű vezető (távoli pilóta) nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a jogszabályban rögzített felelősségi körébe utalt feladatainak, illetve a légijármű biztonságos üzemeltetésének milyen módon tett eleget, valamint a jogszabályban előírt mobiltelefonos applikáció használatáról,
- a légijárművet vezérlő berendezés által a működés közben rögzített adatokat.

8. A BIZTOSÍTÓ MENTESÜLÉSE

Jelen különös biztosítási feltételek szerint – az általános biztosítási feltételekben meghatározottakon túlmenően - **súlyosan gondatlan károkozásnak minősül különösen,** ha a kár/nem vagyoni sérelem azzal összefüggésben keletkezett, hogy

– a biztosított a **pilóta nélküli légi jármű vezetőire vonatkozó jogszabályban előírt feladatok teljesítését vétkesen elmulasztotta.**
– ha a biztosított a pilóta nélküli légi jármű biztonságos működtetésére vonatkozó **szabályokat súlyosan gondatlanul/szándékosan megszegte**.
– ha **a közlekedésbiztonsági szerv** a kárhoz/nem vagyoni sérelemhez vezető cselekményt kivizsgálta, és **a biztosított magatartását súlyosan gondatlannak állapította meg**.
– a pilóta nélküli légi jármű vezetője a kárt ittasan vagy bódulatot keltő szer hatása alatt okozta,
– ha a biztosított a tevékenységét az ahhoz szükséges képesítés hiányában folytatta, vagy képesítéssel nem rendelkező vagy bármely okból arra alkalmatlan személynek átengedve okozta.
– a biztosított a felhasználás során a légi jármű alkalmasságát és műszaki képességét meghaladva okozta,
– a biztosított a kármegelőzési és kárenyhítési kötelezettségeit megszegte, vagy a kárt/nem vagyoni sérelmet a foglalkozási, balesetvédelmi szabályok ismételt vagy folyamatos megszegésével okozta.

9. ELTÉRÉS A KORÁBBI SZERZŐDÉSES GYAKORLATTÓL

Jelen különös biztosítási feltételek szerint nyújtott biztosítási fedezet a magyar nyilvántartási jellel rendelkező pilóta nélküli légi jármű üzemben tartásához és az azzal jogszerűen végrehajtott UAS műveletek végrehajtásához előírt kötelező felelősségbiztosításra terjed ki. A biztosító a jogszabályi előírásokra tekintettel a jövőben már nem alkalmazza a gazdasági célú UAS felhasználási korlátozást, így már a szabadidős célú UAS felhasználásra is nyújt fedezetet.
A pilóta nélküli állami légijárművek fedezetbevonására -figyelemmel az eltérő jogi szabályozásra – a kiegészítő feltételek alkalmazásával van lehetőség.

Új fogalmak kerültek bevezetésre, így az UAS-művelet, a pilóta nélküli vitorlázó repülőgép, a pilóta nélküli állami légijármű, a földi műveleti terület, az embertömeg, valamint a gazdasági célú és szabadidős célú UAS-művelet jogszabályi fogalma. Több fogalom pontosításra került, , amely nem volt megfeleltethetők a magyar és Európai Uniós jogszabályi előírásoknak (I,II,IX, XI, XIV, XVII,.XIX, XXII, XXIII, XXV).

Pontosítást nyert
- a biztosítási esemény
- a biztosított tevékenység
- a biztosítotti kör
- a területi hatály

megfogalmazása, valamint
- díjalapok,
- kárrendezéshez szükséges dokumentumok köre,
- és a mentesülési esetek köre.

A kizárások köréből kikerültek
- frekvenciahasználati engedély hiánya,
- járművezetéstől eltiltás,
- ha a pilóta nélküli légijármű a távoli pilótától 500 métert meghaladóan eltávolodott és/ vagy 130 méternél magasabbra emelkedett

Új kizárásként megjelentek a következők:
- a kezelőszemélyzet nélküli bérbeadás,
- prototípusok, és a saját készítésű és kit légijárművek által okozott károk/nem vagyoni sérelmek.
- a jogszabályi előírások szerint alkalmazandó mobilapplikáció és honlap alkalmazásának hiánya.

Több kizárás szövegezése módosult, pontosításra került, így:
- az 5.3. pont
- az 5.7. pont
- az 5.8. pont
- az 5.11. pont
- az 5.15. pont
- az 5.19. pont
- az 5.20. pont
- az 5.21. pont
- az 5.24. pont.

A súlyosan gondatlan károkozás esetei pontosításra kerültek, az alábbiak szerint:
- a biztosított a **pilóta nélküli légi jármű vezetőire vonatkozó jogszabályban előírt feladatok teljesítését vétkesen elmulasztotta;**
- ha a biztosított a tevékenységét az ahhoz szükséges képesítés hiányában folytatta, vagy képesítéssel nem rendelkező vagy bármely okból arra alkalmatlan személynek átengedve okozta;
- a biztosított a felhasználás során a légi jármű alkalmasságát és műszaki képességét meghaladva okozta,

A szerződési feltételek kiegészültek kiegészítő és záradéki biztosítási feltételekkel.

A biztosítási szerződés módosítással nem érintett részei változatlanul maradtak.

10. ELTÉRÉS A JOGSZABÁLYBAN ELŐÍRTAKTÓL

A jelen különös biztosítási feltételekben a biztosító **mentesülés**ének esetei a **Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvénytől eltérően**, szélesebb tárgyi és személyi körben kerültek kikötésre.

KIEGÉSZÍTŐ ÉS ZÁRADÉKI BIZTOSÍTÁSI FELTÉTELEK

Az itt tárgyalt, kiegészítő biztosítási feltételek záradékok és függelékek kizárólag akkor képezik a biztosítási szerződés részét, ha erre vonatkozóan az ajánlat (díjtájékoztató) külön rendelkezést tartalmaz.

E részben nem szabályozott kérdésekben, a biztosítási szerződésben (általános és különös biztosítási feltételek, ajánlat/díjtájékoztató) rögzítettek az irányadók.

Abban az esetben, amennyiben a biztosítási szerződés általános és különös biztosítási feltételeinek szabályai és a kiegészítő és záradékok rendelkezései között ellentmondás van, úgy a kiegészítő feltételekben, záradékokban foglalt rendelkezések az irányadók.

PILÓTA NÉLKÜLI ÁLLAMI LÉGIJÁRMŰVEK FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁSA - KIEGÉSZÍTŐ BIZTOSÍTÁSI FELTÉTELEK

1. A jelen kiegészítő biztosítási feltételek alkalmazásával létrejött felelősségbiztosítási szerződések esetén **nem alkalmazható a különös biztosítási feltételekben kizárásként megfogalmazott rendelkezés**, miszerint **a biztosító helytállási kötelezettsége nem terjed ki: állami célú légiközlekedési tevékenység**gel okozott kárra/nem vagyoni sérelemre.
A jelen kiegészítő feltételek szerint sem terjed ki a fedezet a honvédelmi célú UAS-műveletekre.

2. A jelen kiegészítő biztosítási feltételek alkalmazásában b**iztosított** a biztosítási szerződésben rögzített magyar nyilvántartási jellel és légi alkalmassággal rendelkező pilóta nélküli állami légijármű

- **nyilvántartásba vett üzemben tartója**, és
- az általa megnevezett engedélyes

aki/amely **igazolni tudja a pilóta nélküli légi jármű használatának jogszerűségét figyelemmel a jogszabályokban rögzített kompetencia és a műveleti előírások szerint**

Engedélyes
- a hatályos jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelelő, szakszolgálat ellátására jogosító szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy, aki eredményes hatósági vizsgát tett, a szakszolgálati engedélye időbeli hatályának fennálltáig, továbbá
- az állami pilóta nélküli légijármű gyártására, javítására és karbantartására képes olyan szervezet, amely a katonai légügyi hatóság engedélyével rendelkezik.

Légialkalmasság alatt a légijárműnek azon előírt folyamatos műszaki állapota értendő, amely szerint annak szerkezeti, működési jellemzői megfelelnek a légijárműre vonatkozó előírásoknak, és üzemeltetése, valamint üzemben tartása ezen előírások szerint történik.
3. A jelen kiegészítő biztosítás feltételek alkalmazásában biztosított tevékenység

– az **üzemben tartás,** amely azon tevékenységek összessége, amelyek során az üzembentartó gondoskodik a pilóta nélküli állami légijármű kategóriára előírt alkalmasságáról, valamint a pilóta nélküli állami légijármű rendszer berendezései, eszközei üzemképes állapotáról, továbbá

– a **kezelés**, amely a pilóta nélküli állami légijármű vagy pilóta nélküli állami légijármű rendszer irányítására, vezetésére irányuló tevékenység,
4. A jelen kiegészítő biztosítási feltételek értelmében súlyosan gondatlan károkozásnak minősül továbbá az, ha a biztosított, vagy az a személy, akinek a magatartásáért a biztosított jogszabály szerint felelősséggel tartozik, a légi közlekedésben a kárt/nem vagyoni sérelmet

a) az előírás szerinti engedélyek hiányában,
b) mint a pilóta nélküli állami légi járművet kezelő a tevékenysége folytatásához szükséges engedélyek (pl. szakszolgálati engedély) és/vagy egyéb képesítési bizonyítványok hiányában, vagy annak a hatóság megtévesztésével történő megszerzése
c) a kötelezően előírt, érvényes szakszolgálati engedély nélkül, vagy a szakszolgálati engedélyben megjelölt jogosítványát túllépve
d) érvényes orvosi minősítés nélkül, vagy az abban előírtak be nem tartásával
e) súlyosan elhanyagolt állapotú vagy a fennálló jogszabályi előírásokban, valamint az erre vonatkozó repülésszakmai előírásokban (így többek között az üzemeltetési kézikönyvekben) meghatározott biztonságos légi közlekedésre egyébként alkalmatlan légi járművel, illetve az előírt útvonalengedély, vagy felszállási engedély, valamint további engedélyek hiányában, vagy ezen engedély(ek)től eltérően, illetve a légiforgalom-irányító szakszolgálat utasítását be nem tartva
f) a számára nem engedélyezett légtérben g) ha biztosított tevékenység folytatását az ahhoz szükséges engedéllyel nem rendelkező vagy bármely okból arra alkalmatlan személynek átengedve
g) a pilóta nélküli állami légi jármű alkalmasságát és képességét meghaladva
h) a kármegelőzési és kárenyhítési kötelezettségek, illetőleg a foglalkozási, balesetvédelmi szabályok ismételt vagy folyamatos megszegésével

okozta.

A kármegelőzési kötelezettség megszegésének minősül különösen, ha a felszállást megelőzően a biztosított igazoltan nem ellenőrizte, hogy a biztosított pilóta nélküli állami légi jármű kézikönyvében (Aircraft Flight Manual) megengedett hasznos és/vagy maximális felszálló tömeg, nem kerül-e túllépésre.

EURÓPAI TERÜLETI HATÁLY KITERJESZTÉS – ZÁRADÉK

A jelen záradéki feltételek szerint a általános szerződési feltételek az alábbiak szerint módosulnak:

1. Jelen kiterjesztő záradék alapján a biztosítási fedezet kiterjed az egységes európai égbolt légterében jogszerűen végrehajtott UAS-műveletekkel összefüggésben okozott és bekövetkezett, jelen különös felelősségbiztosítás biztosítási feltételek szerint biztosítási eseménynek minősülő károkra/nem vagyoni sérelemre.

Az egységes európai égbolt légtere mindazon terület feletti légteret magában foglalja, amelyre az uniós szerződések alkalmazandók, valamint minden más olyan légtér, amelyre a tagállamok az 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (13) annak 1. cikke (3) bekezdésének megfelelően alkalmazzák.

2. A szerződő fél/biztosított által választott különös felelősségbiztosítási fedezetnek a jelen záradék szerinti kiterjesztése esetén a szerződő pótdíjat köteles fizetni.

3. Jelen záradékban nem érintett kérdésekben a biztosítási szerződést alkotó szerződési feltételek az irányadók.

A NUKLEÁRIS KOCKÁZAT KIZÁRÁSA (AVN38B)

1. A jelen záradék nem nyújt fedezetet az alábbiakra:
1.1. bármely vagyontárgy elvesztése vagy megsemmisülése, az ebből eredő vagy ennek kapcsán felmerülő bármely költség, kiadás vagy következményi veszteség,

1.2. bármilyen természetű jogszabályon alapuló felelősség, amelynek közvetlen vagy közvetett oka:

a. bármely robbanásveszélyes nukleáris létesítménynek vagy nukleáris alkotórészének radioaktív, egészségkárosító robbanásveszélyes vagy egyéb veszélyes tulajdonsága,
b. bármely egyéb anyag radioaktivitása, ha e tulajdonság egészségkárosító, robbanásveszélyes vagy egyéb veszélyes tulajdonsággal párosul a teherszállítás során (beleértve az anyag tárolását és kezelését is),
c. ionizáló sugárzás vagy radioaktív szennyeződés, illetve bármely egyéb radioaktív forrásból származó egészségkárosítás, robbanás vagy egyéb veszély.

2. A szerződő felek megállapodnak abban, hogy a fenti 1.2. b) és c) pontokban megfogalmazott radioaktív anyag vagy egyéb radioaktív forrás fogalmába nem tartoznak bele a következők:

2.1. a szegényített uránium vagy a természetes uránium bármely formája,

2.2.a gyártás végső szakaszában levő radioizotópok, melyek már alkalmazhatók tudományos, orvosi, mezőgazdasági, kereskedelmi, oktatási vagy ipari célokra.

3. A jelen biztosítás nem nyújt fedezetet olyan vagyontárgy elvesztése vagy károsodása esetén, továbbá olyan következményi kár vagy bármilyen törvényes felelősség tekintetében,
3.1. amire a biztosított vagy egy további biztosított valamely egyéb biztosítás alapján fedezetet kapott, beleértve a nukleáris felelősség biztosítását is; vagy

3.2.amire bármely személy vagy szervezet pénzügyi védelmet kell, hogy fenntartson bármely ország jogszabályai szerint, vagy

3.3. amire a biztosított e biztosítási fedezet hiányában is kártérítésre lenne jogosult valamely ország kormánya vagy hatósága részéről.

4. A biztosítás a nukleáris kockázatok tekintetében az elvesztés, lerombolás, károsodás, illetve a költség vagy törvényes felelősség eseteire – amit a II. pont nem zár ki – fedezetet nyújt a jelen biztosítási szerződés feltételei szerint, feltéve, hogy

4.1. a radioaktív anyag teherfuvarként történő szállításának – beleértve az ezzel kapcsolatos tárolást és kezelést is – minden tekintetben teljesítenie kell a Nemzetközi Légifuvarozási Szervezet „Technikai utasítás a veszélyes áruk biztonságos légi szállításához" című rendelkezését, és ha a szállításra ennél szigorúbb jogszabályi előírások is vonatkoznak, azok követelményeit is.

4.2. Ez a záradék csak azokra a biztosítási eseményekre vonatkozik, amelyek a jelen felelősségbiztosítás érvényességi ideje alatt következnek be. A biztosított vagy a károsult a biztosítási eseményből eredő kártérítési igényét az esemény beálltát követő három éven belül nyújthatja be a biztosítónak.

A ZAJ, A SZENNYEZÉS ÉS EGYÉB VESZÉLYEK KIZÁRÁSÁNAK ZÁRADÉKA (AVN46B)

1. A jelen záradék nem nyújt fedezetet semmilyen olyan kárra/nem vagyoni sérelemre, amelyet közvetve vagy közvetlenül az alábbiak okoztak vagy amely az alábbiak miatt keletkezett: zaj (akár hallható emberi füllel, akár nem), vibráció, hangrobbanáson alapuló vagy azzal kapcsolatos egyéb jelenség, bármilyen jellegű szennyezés vagy szennyeződés, elektromos vagy elektromágneses interferencia, a vagyontárgy használatával kapcsolatos interferencia, kivéve ha a fenti eseményeket lezuhanás, tűz, robbanás vagy összeütközés okozta, vagy ezek miatt keletkeztek vagy a fenti események a légi jármű feljegyzett rendellenes működéséhez vezettek a repülés során.

2. E kizárás szerint a következő esetekben nem érvényes a légiközlekedési tevékenységet folytatók felelősségbiztosításának azon rendelkezése, amely a biztosítót arra kötelezi, hogy kivizsgálja a biztosítási eseményt, és azzal kapcsolatban jogérvényesítést végezzen: ha a biztosítási eseményt az 1. pont kizárja, vagy a biztosítási esemény, amelyre a jelen felelősségbiztosítás fedezetet nyújt, olyan biztosítási eseményekkel kombinálódik, melyeket az 1. pont kizár (a továbbiakban: kombinált biztosítási esemény).

3. A kombinált biztosítási események tekintetében a biztosító (a kár/nem vagyoni sérelem bizonyításától és a biztosítási összeghatártól függően) a biztosított számára megtéríti:

a károk/nem vagyoni sérelem azon részét, melyekre a biztosítás fedezetet nyújt, ha a biztosítottat a bíróság kártérítésre/sérelemdíj megfizetésére kötelezi, a biztosított jogvédelmi díjait és költségeit.
4. A jelen záradék nem helyezi hatályon kívül a nukleáris kockázatra vagy egyéb veszélyekre vonatkozó jelen biztosításhoz csatolt vagy jelen szerződés részét képező záradékokat.

A HÁBORÚ, REPÜLŐGÉP ELTÉRÍTÉSE ÉS EGYÉB VESZÉLYEK KIZÁRÁSÁNAK ZÁRADÉKA (AVN 48 B)

A jelen záradék alapján a biztosító helytállási kötelezettsége nem terjed ki az alábbi események miatt bekövetkezett károkra/nem vagyoni sérelemre:

a) háború, invázió, idegen ellenség tényked ése, harci cselekmények (hadüzenettel vagy anélkül), polgárháború, lázadás, forradalom, felkelés, rendkívüli állapot, katonai vagy jogellenes hatalomátvétel, illetve ennek kísérlete;
b) bármely atom- vagy nukleáris hasadást és/vagy fúziót alkalmazó háborús fegyver robbantása, illetőleg hasonló reakció vagy radioaktív sugárzás;
c) sztrájkok, zendülés, polgári felkelések/zavargások vagy munkászavargások;
d) egy vagy több személy – akár felsőbb hatalom ügynöke, akár nem – politikai vagy terrorista célú tette, akár véletlenszerűen, akár tudatosan okoz vesztességet vagy kárt/nem vagyoni sérelmet;
e) bármely rosszindulatból elkövetett cselekmény vagy szabotázs;
f) bármely (polgári, katonai vagy de facto) kormány, állami vagy helyi hatóság által végrehajtott vagy elrendelt elkobzás, államosítás, lefoglalás, késleltetés, kisajátítás, a tulajdonjog vagy a használat megvonása;
g) a gépeltérítés vagy a légi járműnek és/vagy személyzetének törvénytelen elrablása, illetőleg az irányítás jogtalan átvétele repülés közben (beleértve az elrablásra vagy ellenőrzésre tett kísérleteket is) a repülőgép fedélzetén tartózkodó személy vagy személyek által, akik a biztosított jóváhagyása nélkül cselekszenek.

A jelen kizárás alapján a biztosító helytállási kötelezettsége nem terjed ki az olyan kártérítési/sérelemdíj megfizetése iránti igényekre, melyek abból származnak, hogy a légi jármű valamely okból nincs a biztosított ellenőrzése alatt.
A légi jármű akkor minősül a biztosított számára visszaszolgáltatottnak, amikor biztonsággal földet ér egy olyan repülőtéren, amely nincs kizárva a jelen felelősségbiztosítási szerződésben foglalt földrajzi hatály alól, és amely teljes mértékben alkalmas a légi jármű működtetésére. (A biztonságos földet érés feltétele, hogy a légi jármű leállított motorokkal és kényszerítés nélkül leparkoljon).

AZBESZT ZÁRADÉKI KIZÁRÁSA (LSW 2488)

1. A jelen záradék nem nyújt fedezetet semmilyen olyan kárra/nem vagyoni sérelemre, amely közvetve vagy közvetlenül az alábbiak miatt keletkezett:

a) az azbeszt tényleges, illetve állítólagos veszélyének fennállása bármely formában, illetve bármely anyag vagy termék alkotórészeként, illetőleg állítólagos alkotórészeként;
b) bármely kötelezettség, kérés, követelés, rendelet, illetve törvényerejű vagy szabályzó követelmény, miszerint bármely biztosított vagy mások teszteljék, figyeljék meg, tisztítsák, távolítsák el, tartalmazzák, kezeljék, semlegesítsék az azbesztet, vagy védekezzenek ellene, illetve bármely más módon válaszoljanak az azbeszt tényleges, illetve állítólagos veszélyére, vagy bármely olyan anyagra, illetve termékre, amely tartalmaz, illetve állítólag tartalmaz azbesztet.

2. A jelen kizárás nem alkalmazandó azokra a károkra, amelyeket lezuhanás, tűz, robbanás, vagy összeütközés okoz, illetve regisztrált repülés közben vészhelyzetet okozó, a normálistól eltérő feljegyzett repülési művelet idéz elő.

3. A biztosítási feltételek rendelkezéseinek további érvényben hagyása mellett a biztosító nem köteles megvizsgálni, kivédeni vagy kifizetni az azon károk/nem vagyoni sérelem esetében felmerülő védelmi költségeket, amelyeket teljes egészében v.agy részben a 1./ a) és b) pont kizár.

ADATOKKAL KAPCSOLATOS ESEMÉNYEK KIZÁRÁSA - ZÁRADÉK (AVN124)

1. Jelen záradék hatálya nem terjed ki az adatokkal kapcsolatos eseményekből eredő veszteségekre, károkra, kiadásokra vagy felelősségre.
Adatokkal kapcsolatos eseménynek minősül az adatokhoz való hozzáférés, az adatokhoz való hozzáférés képességének hiánya, az adatvesztés, az adatok használhatatlanná válása, károsodása, sérülése, módosulása vagy közzététele.
Adatnak minősül minden információ, szöveg, ábra, hangfelvétel, kép, géppel olvasható adat, szoftver vagy program, ideértve a valamely személyre vagy szervezetre vonatkozó bizalmas, védett vagy személyes információkat.

2. A jelen kizárás nem vonatkozik az alábbiakra:

2.1. légi jármű vagy alkatrészek, illetve berendezések fizikai elvesztése vagy károsodása; és/vagy

2.2 légi járművet ért balesetben elszenvedett testi sérülés és/vagy vagyoni kár; és/vagy

2.3. a biztosított fél légi közlekedési tevékenységéből fakadó, nem légi járművet ért balesetben elszenvedett testi sérülés és/vagy vagyontárgyat ért kár, beleértve annak használhatatlanná válását.

A 2.3. albekezdés alkalmazásában:

i. kizárólag a jelen albekezdés alkalmazásában és a kifejezések egyéb kontextusban érvényes jelentésének sérelme nélkül, a „testi sérülés" kizárólag a testet ért fizikai – halált okozó vagy egyéb – sérülést jelent, és nem foglalja magában a mentális szenvedést, ijedtséget vagy megrázkódtatást, kivéve, ha az közvetlenül a sérülésből fakad; és
ii. az adatok nem minősülnek vagyontárgynak;

3. A jelen rendelkezések nem hatálytalanítják a záradékhoz csatolt vagy annak részét képező egyéb kizárási záradékokat.

KILN – EGYES FÖLDRAJZI TERÜLETEK KIZÁRÁSÁRA VONATKOZÓ ZÁRADÉK (LSW617H)

1. Az ellenkező rendelkezések ellenére, továbbá az alábbi 2. és 3. szakaszra is figyelemmel, ezen záradék kizárja az alábbi országok és régiók bármelyikének földrajzi határain belül bármilyen módon bekövetkező mindenfajta veszteségért, kárért vagy költségért fennálló felelősséget:

a) Algéria, Burundi, Észak-Kamerun, Dél-Szudán, Etiópia, Mali, Kongó, Kongói Demokratikus Köztársaság, Közép-afrikai Köztársaság, Mauritánia, Nigéria, Szomália, Szudáni Köztársaság.
b) Kolumbia, Peru.
c) Afganisztán, Jammu & Kashmir, Észak-Korea, Pakisztán.
d) Abház Köztársaság, Ukrajna Donyecki és Luhanszki régiója, Hegyi-Karabah, Észak-kaukázusi Szövetségi Körzet, Dél Oszét Köztársaság.
e) Irán, Irak, Libanon, Líbia, Egyiptom Észak-Sínai kormányzósága (Taba nemzetközi reptérét is beleértve) Szíria, Jemen.
f) Bármelyik ország, ahol a biztosított légi járat üzemeltetése ENSZ-szankciót sért.

2. Ezzel szemben ezen záradék szerinti biztosítási fedezet **érvényes** az alábbiakra:

a) átrepülés bármelyik kizárt ország felett, amennyiben a járat nemzetközileg elismert légifolyosón belül, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) ajánlásainak megfelelően közlekedik; vagy
b) olyan körülmények között, amikor egy biztosított légi jármű – közvetlenül vis maior következtében és kizárólag ennek okán – kizárt országban leszállt.

3. Biztosító bármelyik kizárt országra vonatkozóan is nyújthatnak biztosítást – a Vezető biztosító által kizárólag a járat indulása előtt jóváhagyott feltételekkel.

Allianz Hungária Zrt.