

# Anonimizált változat

Fordítás

C-111/21 – 1

## C-111. sz. ügy

### Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

#### A benyújtás napja:

2021. február 25.

#### A kérdést előterjesztő bíróság:

Oberster Gerichtshof (Ausztria)

#### Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2021. január 28.

#### Felperes és felülvizsgálati kérelmet előterjesztő fél:

BT

#### Alperes és a felülvizsgálati eljárásban ellenérdekű fél:

Laudamotion GmbH

---

OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG

[omissis]

#### **OBERSTER GERICHTSHOF (legfelsőbb bíróság, Ausztria)**

A felülvizsgálati bíróságként eljáró Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) [omissis] [omissis] a BT felperes (Bécs, [omissis]) és a Laudamotion GmbH alperes (Schwechat, [omissis]) közötti, megállapítás és – költségekkel és kamatokkal együtt – 6953,60 euró összeg megfizetése iránti jogvitában (pertárgyérték: 5000 euró) a felperes által a másodfokú bíróságként eljáró Landesgericht Korneuburgnak (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) a Bezirksgericht Schwechat (schwechati kerületi bíróság, Ausztria) 2019. november 12-i [omissis] mulasztási ítéletét megváltoztató, 2020. április 7-i [omissis] ítéletével szemben benyújtott felülvizsgálati kérelem elbírálására irányuló eljárásban [omissis] a következő

végzést

hozta:

I. A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé: **[eredeti 2. o.]**

1. A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt, és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének értelmében vett „testi sérülésnek” minősül-e az utas által valamely baleset következtében elszenvedett, a betegség szintjét elérő pszichés sérülés?

2. Az 1. kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

Ellentétes-e a hivatkozott egyezmény 29. cikkével az alkalmazandó nemzeti jog alapján fennálló kártérítési igény?

[omissis]

Indokolás:

[1] 1. A határozat alapjául szolgáló tényállás:

[2] A felperes 2019. március 1-jén az alperes egy repülőgépével Londonból Bécsbe utazott. Felszálláskor a bal hajtómű felrobbant, ezért a repülőgépet kiürítették. A felperes a jobb szárnyánál található vészkijáraton keresztül hagyta el a gépet. A jobb hajtómű még járt, és a hajtómű okozta légnyomás több métert repített a felperesen. Azóta alvás- és koncentrációs zavaroktól, hangulatingadozásoktól, sírógörcsöktől, súlyos kimerültségtől és dadogástól szenved. **[eredeti 3. o.]** A felperesnél poszttraumás stressz-zavart diagnosztizáltak, ezért orvosi ellátásban részesül.

[3] 2. A felek előadásai és kérelmei

[4] A felperes 4353,60 euró összegű egészségügyi költségeinek megtérítését, és 2500 euró összegű sérelemdíjat követel. Kéri továbbá az alperes felelősségének megállapítását a jövőbeli károkért. Először is álláspontja szerint az alperes felelőssége közvetlenül a Montreali Egyezmény (kihirdette: 2005. évi VII. tv.) 17. cikkének (1) bekezdéséből ered. Az alperes a kiegészítő jelleggel alkalmazandó osztrák jog alapján ugyanakkor egyébként is felelős.

[5] Az alperes álláspontja szerint a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése csak a szó szoros értelmében vett testi sérülésekre vonatkozik, a tisztán pszichés sérülésekre azonban nem. A Montreali Egyezmény 29. cikke alapján a nemzeti jogra hivatkozás nem lehetséges, az Egyezmény a nemzeti jog alkalmazását kizárja.

- [6] 3. Az eddigi eljárás:
- [7] [omissis] [Az elsőfokú bíróság előtti eljárás]
- [8] Az elsőfokú bíróság helyt adott a kereseti [omissis] kérelemnek. Igaz ugyan, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése nem alkalmazható, mert a hivatkozott rendelkezés csak a testi sérülésekért való felelősséget írja elő. Azonban az osztrák jog alapján, amely tisztán pszichés sérülések esetére is előírja a kártérítést, ha azok – mint a jelen ügyben – elérik a betegség fokát, az alperes felel. **[eredeti 4. o.]**
- [9] Az alperes a hivatkozott határozattal szemben fellebbezést nyújtott be. [omissis]
- [10] A fellebbviteli bíróság a kereseti kérelmet elutasította. Egyetértett az elsőfokú bíróság azon álláspontjával, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése nem vonatkozik a tisztán pszichés sérülésekre. Ezért felmerül a kérdés, hogy a felperes alapíthatja-e igényét a kollíziós jog alapján alkalmazandó osztrák jogra. Az osztrák jog tisztán pszichés sérülés esetére is kártérítési igényt biztosít, ha a sérülés betegségnek minősül, azaz orvosi kezelést igényel vagy legalábbis diagnosztizálható. A Montreali Egyezmény 29. cikke alapján azonban az Egyezmény rendelkezései nem teszik lehetővé az osztrák jog alkalmazását. A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése személyi sérülések esetén csak a szűk értelemben vett testi sérülések esetén biztosít kártérítési igényt. A szóban forgó szabályozás kimerítő jellegű, a nemzeti jog alkalmazása nem megengedett.
- [11] Az Oberster Gerichtshofnak (legfelsőbb bíróság) a felperes által a hivatkozott ítélettel szemben előterjesztett felülvizsgálati kérelemről kell határoznia. A felperes álláspontja szerint a hivatkozott ítélet alapjául szolgáló, az osztrák jog alkalmazását „kizáró” megoldás nem helyes. Ellenkezőleg, az ügynevezett „keretszabályozási elméletet” kell követni. Ennek alapján az Egyezményen alapuló igények mellett a nemzeti jog szerinti igények is fennállhatnak, csak éppen azokra is alkalmazni kell az Egyezmény szerinti feltételeket és korlátokat. A felülvizsgálati kérelem alapján az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) feladata, hogy minden szempontból felülvizsgálja a megtámadott határozat megalapozottságát. Ezért azt is tisztázni kell, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (2) bekezdése valóban **[eredeti 5. o.]** úgy rendelkezik-e, hogy tisztán pszichés sérülések esetén nem jár kártérítés.
- [12] 4. Jogalapok:
- [13] 4.1. Az alperes felelősségét *a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény* (a Montreali Egyezmény) alapján kell megítélni. A hivatkozott Egyezmény azért alkalmazandó, mert a légi járat indulási és rendeltetési helye különböző szerződő államokban

(Egyesült Királyság, Ausztria) volt, így a Montreali Egyezmény 1. cikke értelmében vett nemzetközi szállításról van szó.

[14] 4.2. A Montreali Egyezményt 1999. december 9-én írta alá az Európai Közösség, és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozat hagyta azt jóvá. Az (ennek megfelelően) az uniós jogrend szerves részét képezi, ezért értelmezéséről előzetes döntéshozatal útján a Bíróság hivatott döntené [omissis].

[15] 4.3. A Montreali Egyezmény következő rendelkezéseinek értelmezése vitatott:

A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése:

A fuvarozó csak akkor viseli a felelősséget az utas halálának vagy testi sérülésének esetén bekövetkezett kárért, ha a halált vagy a sérülést okozó baleset a légi jármű fedélzetén vagy valamely beszállási vagy kiszállási művelet közben történt.

A Montreali Egyezmény 29. cikke:

Utások, poggyász és áru fuvarozása esetében bármely kártérítés iránti keresetet, akár a jelen Egyezmény, akár szerződés vagy szerződésen kívüli károkozás vagy bármi más alapozza meg, csak **[eredeti 6. o.]** a jelen Egyezmény feltételei és az ebben meghatározott felelősségi határösszegek függvényében lehet indítani, jogfenntartással abban a kérdésben, hogy kik a kereset indítására jogosult személyek, és melyek az ő vonatkozó jogaik. Bármely ilyen kereset esetében a büntető, a károkozás feltűnő jogellenessége miatt a kár tényleges összegét meghaladó vagy bármely más nem-kompenzáló jellegű kártérítés behajtása nem lehetséges.

[16] 4.4. Az osztrák jog alapján a további feltételek fennállása esetén a károkozó a tisztán pszichés sérülések következményeiért is felel, amennyiben azok betegségnek minősülnek, vagyis kezelésre szorulnak [omissis]. Különösen igaz ez a kezelést igénylő poszttraumás stressz-zavar esetére [omissis]. Ebben az esetben az általános szabályok szerint a károkozó köteles mind a vagyoni károkat (többek között az egészségügyi költségeket) megtéríteni, mind a nem vagyoni kár ellentételezése érdekében megfelelő sérelemdíjat fizetni.

[17] 5. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről:

[18] 5.1. A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése (annak német nyelvi változata) előírja minden olyan kár megtérítését, amely az utas halálából vagy „testi sérüléséből” ered. Az említett testi sérülést az Egyezmény (az eljáró bíróság számára hozzáférhető) hiteles nyelvi változatai a „*bodily injury*”, „*lésion corporelle*” és „*lesión corporal*” kifejezésekkel illetik. Az első kérdés arra irányul, hogy a szóban forgó

fogalom kiterjed-e azokra a pszichés sérülésekre is, amelyek ugyan betegségnek minősülnek, de nem szűk értelemben vett testi sérülés következményei.

[19] 5.2. A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése a jelen ügy szempontjából releváns részét tekintve megegyezik a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló Varsói Egyezmény (kihirdette: 1936. évi XXVIII. tv.; a továbbiakban: Varsói Egyezmény) 17. cikkével. **[eredeti 7. o.]**

[20] (a) Igaz ugyan, hogy ez nem következik a Varsói Egyezmény 17. cikkének (nem hiteles) német nyelvi változatából, amely a következőképpen szól:

„A fuvarozó felelős az utas halála, megsebesülése vagy bármely más egészségkárosodása folytán bekövetkezett kárért, ha az a baleset, amely a kárt okozta, a légitársaságon vagy valamely beszállási vagy kiszállási művelet közben történt.”

[21] Az „egészségkárosodásra” való hivatkozás azt sugallja, hogy a Varsói Egyezmény 17. cikke a szűk értelemben vett „testi sérüléseken” kívül más „egészségkárosodásokra” is kiterjed, amelybe a betegségnek minősülő, tisztán pszichés sérülések is beleérthetőek. Ennek alapján a német jogirodalom úgy érvel, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének csak testi sérüléseket alapul vevő (1) bekezdése egyértelműen szűkebben van megfogalmazva, amiből arra kell következtetni, hogy a tisztán pszichés sérülésekből eredő károkat nem kell megtéríteni [omissis].

[22] (b) Ez az érvelés azonban nem veszi figyelembe, hogy a Varsói Egyezmény 17. cikkének hiteles változatai nem utalnak arra, hogy a „*bodily injury*” („*lésion corporelle*”, „*lesión corporal*”) kategóriáján kívüli kár megtérítését lehetne követelni. Ellenkezőleg, a hivatkozott rendelkezés felelősséget megalapozó további okként az utas „woundingját” („*blesure*”, „*herida*”), vagyis megsebesülését említette. Ez a fogalom nyilvánvalóan szűkebb volt, mint a „*bodily injury*” („*lésion corporelle*”, „*lesión corporal*”) fogalma, ezért az utóbbi magába foglalja az előbbit. Nem világos, hogy a Varsói Egyezmény 17. cikkének nem hiteles német változata miért nem fordította **[eredeti 8. o.]** a „*wounding*” kifejezést, és a „testi sérülés” mellett miért vezette be az „egészségkárosodást” mint újabb fogalmat.

[23] (c) A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése tehát csak annyiban különbözik a Varsói Egyezmény 17. cikkének hiteles változataitól, hogy a „*wounding*” kifejezést törölték. Ez azonban nem korlátozta a szóban forgó rendelkezés hatályát. A Varsói Egyezmény 17. cikkében ugyanis a „*wounding*” kifejezést a „*bodily injury*” a eseteként kellett értelmezni, tehát valójában felesleges volt; törlése tehát nem jár a jelentés változásával. A Varsói Egyezmény 17. cikke és a Montreali Egyezmény 17. cikke

- (1) bekezdésének német nyelvi változatainak összehasonlításából tehát – a jogirodalomban képviselt (a fenti (a) pontban hivatkozott) állásponttól eltérően – semmi esetre sem vezethető le a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdése hatályának korlátozása (további megjegyzések a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének előkészítő munkálatairól a lenti 5.4. pontban).
- [24] 5.3. A common law területén fennálló ítélkezési gyakorlat és az uralkodó német jogirodalom a megszorító értelmezés mellett szól.
- [25] (a) Figyelemmel a – ahogy bemutattuk – lényegében változatlan szövegre, a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének értelmezése során alapvetően lehet támaszkodni a Varsói Egyezmény 17. cikkéhez kapcsolódó ítélkezési gyakorlatra. Ez az ítélkezési gyakorlat a US Supreme Court (az Amerikai Egyesült Államok legfelsőbb bírósága) Eastern Airlines Inc. kontra Loyd ügyben 1991. január 17-én hozott határozata alapján általában [omissis] abból indul ki, hogy a „testi sérülés” fogalma a tisztán pszichés sérülésekre – tehát azokra, amelyek nem valamely szűk értelemben vett testi sérülés következményei – nem terjed ki [omissis] **[eredeti 9. o.]** [omissis]. Ez irányadó többek között a poszttraumás stressz-zavar esetében, amelynek nincs fizikai hatása [omissis].
- [26] (b) Bár a hivatkozott határozatok gyakorlatilag kizárólag a common law területéről származnak, azokat az uralkodó német jogirodalom is követi. Az említett jogirodalom ugyancsak abból indul ki, hogy a tisztán pszichés sérülésből eredő károkat a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése alapján nem kell megtéríteni [omissis]. Ezt mindenekelőtt a rendelkezés szövegével, és annak a Varsói Egyezmény 17. cikkéhez viszonyított, az „egészségkárosodás” fogalmának törléséhez kötődő, vélt korlátozás (lásd ehhez a fenti 5.2. pontot). Más szerzők ezzel szemben elismerik a tisztán pszichés sérülésekért való felelősséget, ha azt a nemzeti jog előírja [omissis].
- [27] 5.4. Az az álláspont, amely szerint a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése nem vonatkozik a tisztán pszichés sérülésekre, mindenesetre nem kötelezően figyelembe veendő.
- [28] (a) Ez először is a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdése előkészítő munkálatainak alaposabb vizsgálatából következik [omissis]: Az Egyezmény előzetes tervezete előírta, hogy a **[eredeti 10. o.]** felelősségről szóló rendelkezés a „*mental injury*” fogalmát is tartalmazza. Erről azonban a diplomáciai konferencia során nem született megegyezés. A konferencia ugyanakkor megállapította, hogy a „*bodily injury*” fogalom bekerült az Egyezménybe:

„on the basis of the fact that in some States damages for mental injuries are recoverable under certain circumstances, that jurisprudence this area is developing and that it is not intended to interfere with this

development, having regard to jurisprudence in areas other than international carriage by air [...]” („annak alapján, hogy egyes államokban bizonyos feltételek mellett lehet követelni a pszichés sérülésekből eredő károk megtérítését, továbbá hogy az ítélkezési gyakorlat ezen a téren fejlődésben van, és az Egyezménynek nem célja, hogy ezt a fejlődést befolyásolja, figyelemmel a nemzetközi légi szállítástól eltérő területek ítélkezési gyakorlatára”) [omissis]

- [29] A konferencia tehát valójában nyitva hagyta a kérdést; végső soron az ítélkezési gyakorlatra hagyták a „*bodily injury*” kifejezés értelmezését [omissis]. A szabályozás előkészítő munkálataival tehát nem ellentétes a „testi sérülés” fogalmának tágabb értelmezése. Másfelől a diplomáciai konferencia megállapításaiból nem vezethető le, hogy ezt a kérdést az (egyébként) alkalmazandó jog alapján kellene megítélni [omissis]. Az egységes jogot főszabály szerint egységesen kell értelmezni; kétség esetén nem lehet a nemzeti jogra való visszautalásból kiindulni.
- [30] (b) A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését illetően is elfogadott, hogy a testileg is megnyilvánuló pszichés sérülések kártérítési igényre adhatnak alapot. Nem vitatott, hogy ez a helyzet a következményi testi sérülések ([omissis] poszttraumás stressz-zavarból eredő szélütés, koraszülés vagy gyomorfekély) esetében. Ezen túlmenően az az álláspont is védhető, hogy testi megnyilvánulásként már a pszichés sérülés betegség jelleget megalapozó tünetei is elegendők; a [**eredeti 11. o.**] jelen ügyben tehát a felperes alvász- és koncentrációs zavarai, sírógörcsei, súlyos kimerültsége és dadogása. Ezen álláspont alapján nem a fizikai tünetek mértékének van döntő jelentősége, hanem az azzal (is) elért bizonyításnak, hogy az állítólagos pszichés sérelem nem pusztán színlelt, hanem valós, és betegséggel ér fel [omissis].
- [31] (c) Ugyancsak a kiterjesztő értelmezés mellett szól, hogy (látszólag) tisztán „pszichés” zavarok esetén is megváltozik bizonyos neurotranszmitter rendszerek anyagcsereje, ennyiben tehát – a fent említett tünetektől teljes egészében eltekintve – a baleset által okozott, szűk értelemben vett testi hatások is fennállnak. A poszttraumás stressz-zavarra nézve ezt egy közelmúltbeli tanulmány igazolta [omissis]. A szűk értelemben vett testi sérülés és a betegséggel felérő pszichés sérülések elhatárolása így minden érdemi igazolást elveszít. Ez szintén amellet szól, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdését (a jelen ügyben kétségtelenül megállapítható) a betegséggel felérő pszichés sérülések esetén is alkalmazni kell.
- [32] (d) A pszichés sérülésekből eredő károk megtérítésének lehetőségét attól sem lehet függővé tenni, hogy azok önmagukban lépnek fel, vagy valamely – akár csak [**eredeti 12. o.**] minimális – szűk értelemben vett testi sérülésből erednek, amely testi fájdalomhoz is vezetett [omissis]. Ez utóbbira a felperes a jelen ügyben nem hivatkozott, így abból kell kiindulni,

hogy a felperest ilyen sérülés nem érte. A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint azonban nem lehet különbséget tenni aszerint, hogy a felperes a baleset során szenvedett-e szűk értelemben vett testi sérüléseket, vagy pedig valamely szerencsés véletlen folytán sértetlenül megúszta. A felperesi igény szempontjából a baleset testileg megnyilvánuló pszichés következményeinek van jelentőségük, amelyek oka mindenesetre az alperes érdekkörében van.

5.5. A fenti megfontolások alapján a kérdést előterjesztő bíróság a Montreali Egyezmény 17. cikke (1) bekezdésének kiterjesztő értelmezésére hajlik. A betegséggel felérő (objektivizálódott) pszichés zavarokat a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett testi sérülésnek kell tekinteni. Márpedig nem kétséges, hogy az ezzel ellentétes álláspont is elfogadható. A Bíróságot tehát arra kérjük, hogy tisztázza ezt a kérdést.

[34] 6. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésről:

[35] 6.1. Ha a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése nem terjed ki a tisztán pszichés sérülésekre, akkor felmerül a kérdés, hogy az alkalmazandó nemzeti jog megalapozhat-e kártérítési igényt. Az osztrák jog alkalmazhatósága ennyiben nem vitatott a felek között; (jogválasztás hiányában) az az igénynek a „Róma II” rendelet 23. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 4. cikkének (2) bekezdése (mindkét fél szokásos tartózkodási helye Ausztriában) vagy a „Róma I” rendelet 5. cikkének (2) bekezdése (a felperes szokásos tartózkodási helye és a rendeltetési hely Ausztria területén) szerinti minősítéséből következik.

[36] 6.2. Az osztrák jog alapján az igény jogosan áll fenn. A Montreali Egyezmény 29. cikke azonban előírja, hogy „[eredeti 13. o.] [u]tasok, [...] fuvarozása esetében bármely kártérítés iránti keresetet [...] csak a jelen Egyezmény feltételei és az ebben meghatározott felelősségi határösszegek függvényében lehet indítani”. A hivatkozott szabállyal kapcsolatban a német jogirodalomban két álláspont figyelhető meg. A „kizárási elmélet” alapján a Montreali Egyezmény 29. cikke eleve kizárja a más jogalapon alapuló kártalanítási igényeket [omissis]; a „keretszabályozási elmélet” szerint a Montreali Egyezmény és a nemzeti jog szerinti jogalapok egymással párhuzamosan állnak fenn; ez utóbbiakra kétségtelenül alkalmazandóak az Egyezmény „feltételei és korlátozásai”, de nincsenek eleve kizárva [omissis].

[37] 6.3. Feltételezve, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése kimerítően szabályozza a légi jármű üzemeltetése során bekövetkezett balesetekkel okozott személyi sérülésekért való felelősséget, (az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adott nemleges válasz esetén) a „keretszabályozási elmélet” sem a nemzeti jog alkalmazására vezet. Ebben



az esetben ugyanis hiányozna a felelősségnek az egyezmény által előírt egyik „feltétele”, azaz a szűk értelemben vett testi sérülés fennállása. A nemzeti jog ezért csak abban az esetben alkalmazható, ha az egyezményt úgy kell értelmezni, hogy az eleve nem terjed ki a tisztán pszichés sérülésekből eredő károkra. Nyilvánvalóan ez a felperes álláspontja. Ez annak az álláspontnak is alapjául szolgál, hogy a betegséggel felérő pszichés zavarokból eredő károkat akkor kell megtéríteni, ha azok az alkalmazandó nemzeti jog alapján a „testi sérülés” fogalma alá tartoznak [eredeti 14. o.] [omissis].

[38] 6.4. Ez az álláspont azonban azzal a hátránnyal járna, hogy a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése értelmében vett balesettel okozott személyi sérülésekért való felelősség terjedelme az alkalmazandó nemzeti jog tartalmától függne. Ez ellentétes lenne az Egyezménynek az egységes felelősségi keretrendszer kialakítására irányuló céljával. Ezenkívül kérdéses az az előfeltevés, amely szerint az Egyezmény eleve nem terjed ki a balesetek tisztán pszichés következményeire. A Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése ugyanis – az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adandó nemleges válasz esetén – mindenképpen értelmezhető úgy, hogy a baleset okozta személyi sérülésből eredő károkat csak akkor kell megtéríteni, ha a sérülés halállal vagy szűk értelemben vett testi sérüléssel jár.

[39] 6.5. Ezek a megfontolások a nemzeti kártérítési jog alapján fennálló igény megengedhetősége ellen szólnak, ha azt a Montreali Egyezmény 17. cikkének (1) bekezdése nem biztosítja. Mivel azonban a Montreali Egyezmény 29. cikkének más értelmezése nem teljesen kizárt, ennek tisztázására is kérjük az Európai Unió Bíróságát.

[40] 7. Az eljárás felfüggesztése:

[omissis]