

Odgovornost zračnog prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika s posebnim osvrtom na odgovornost zbog psihičkih ozljeda

Pernar, Iva

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:563049>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-15**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



REPUBLIKA HRVATSKA
SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
P R A V N I F A K U L T E T
KATEDRA ZA POMORSKO I OPĆEPROMETNO PRAVO

IVA PERNAR

**ODGOVORNOST ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG SMRTI I
TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA S POSEBNIM OSVRTOM NA ODGOVORNOST
ZBOG PSIHIČKIH OZLJEDA**

DIPLOMSKI RAD

Mentor:

prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, studeni 2023.

Izjava o izvornosti

Ja, Iva Pernar, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica ovog diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Iva Pernar, v.r.

SAŽETAK

Zračni promet, kao najmlađa grana prometnog prava, doživljava izuzetan uspon tijekom posljednjih godina. To je potaknulo potrebu za uređivanjem ovog novog načina putovanja kako bi se zadovoljili interesi putnika s jedne strane i interesi zračnih prijevoznika s druge. Upravo je zato najveća pažnja usmjerena na odgovornost zračnog prijevoznika za naknadu štete u slučaju nesreće koja rezultira tjelesnom ozljedom ili smrću. Ipak, unatoč tome što trenutna regulativa pruža odgovore i regulira samo takve posljedice nesreće, razvoj sudske prakse otvara pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika za naknadu štete u slučaju psihičkih ozljeda. Takav oblik odgovornosti nije precizno definiran konvencijama, već je ostavljen na tumačenje sudovima. U ovom će se radu obrađivati odgovornost zračnog prijevoznika za naknadu štete, s posebnim naglaskom na definiranje psihičkih ozljeda i, kao posljedicu toga, naknadu štete putnicima za iste.

Ključni pojmovi: Montrealska konvencija, Varšavska konvencija, odgovornost zračnog prijevoznika, tjelesna ozljeda, smrt, nesreća, naknada štete, psihička ozljeda.

SUMMARY

Air transportation, as the youngest branch of transportation law, has experienced remarkable growth in recent years. This has prompted the need to regulate this new mode of travel to satisfy the interests of both passengers and air carriers. Therefore, the greatest attention has been focused on the liability of the air carrier for compensation in case of accidents resulting in bodily injury or death. However, despite the current regulations providing answers and regulating only such consequences of accidents, the development of case law raises questions about the liability of the air carrier for compensation in cases of mental injuries. Such a form of liability is not precisely defined by conventions but rather left to the interpretation of the courts. This study will address the liability of the air carrier for compensation, with a special emphasis on defining mental injuries and, consequently, compensating passengers for them.

Key terms: Montreal Convention, Warsaw Convention, airline carrier liability, bodily injury, death, accident, compensation, mental injury.

Sadržaj

1. Uvod.....	1
2. Odgovornost zračnog prijevoznika u slučaju tjelesne ozljede i smrti.....	2
2.1. Uvodne odredbe.....	2
2.2. Pretpostavka odštetne odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika prema Montrealskoj konvenciji	5
2.2.1. Posebna pretpostavka odgovornosti za štetu zračnog prijevoznika.....	5
2.2.2. Stupnjeviti sustav	6
2.2.3. Avansna plaćanja.....	8
2.2.4. Obavezno osiguranje odgovornosti zračnog prijevoznika.....	8
3. Pojam nesreće.....	9
3.1. Tumačenje pojma nesreće u sudskoj praksi.....	11
3.1.1. Presuda suda Europske unije, C-532/18	11
3.1.2. Presuda suda Europske unije, C-589/20	12
3.1.3. Presuda suda Europske unije, C-510/21.....	12
3.1.4. Presuda suda Europske unije, C-70/20.....	13
4. Pojam tjelesne ozljede.....	14
5. Naknada štete u slučaju psihičke ozljede	16
5.1. Uvodne odredbe.....	16
6. Naknada štete u slučaju psihičke ozljede kroz sudsku praksu	17
6.1. Odgovornost zračnog prijevoznika za psihičku ozljedu kroz sudsku praksu u Sjedinjenim Američkim Državama.....	17
6.1.1. Presuda Vrhovnog suda Sjedinjenih Američkih Država, 499 U.S. 530 (1991) Eastern Airlines, Inc. p. Floyd et al.	17
6.1.2. Presuda Žalbenog suda Sjedinjenih Američkih Država, Drugi okružni sud, 360 F.3d 366 (2004).....	18
6.1.3. Presuda suda okruga Sjeverna Kalifornija, 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), Jack protiv Trans World Airlines, Inc.....	19
6.2. Odgovornost zračnog prijevoznika za psihičku ozljedu kroz sudsku praksu Australije 20	
6.2.1. Presuda Žalbenog suda Novi Južni Wales, Australija, Pel-Air Aviation Pty Ltd protiv Casey.....	20
6.2.2. Presuda Žalbenog suda Novi Južni Wales, Kotsambasis p. Singapore Airlines, 48 ALR 498 (42 NSWLR 110), at 111E-F	21

6.3. Odgovornost zračnog prijevoznika za psihičku ozljedu kroz sudsku praksu Izraela.....	21
6.3.1. Presuda Vrhovnog suda u Izraelu, 785, Air France p. Teichner, 1984.....	21
6.4. Odgovornost zračnog prijevoznika za psihičku ozljedu kroz sudsku praksu Ujedinjenog Kraljevstva.....	22
6.4.1. Presuda suda Ujedinjenog Kraljevstva, Morris protiv KLM Royal Dutch Airlines	22
6.5. Uvođenje čiste psihičke ozljede koja nije povezana s tjelesnom ozljedom	23
6.5.1. Presuda suda Europske unije, C-111/21.....	23
7. Usporedba stavova različitih pravnih sustava	25
8. Naknada štete u slučaju psihičke ozljede u drugim konvencijama iz zračnog prometa	26
9. Posljedice uvođenja naknade štete za čisto psihičke ozljede	28
10. Zaključak.....	29
POPIS LITERATURE.....	31
a) KNJIGE I ČLANCI.....	31
b) PRAVNI IZVORI.....	32
c) SUDSKA PRAKSA	33

1. Uvod

Zračni promet, kao najmlađa grana prometnog prava, započinje svoj razvoj početkom 20. stoljeća kao vodeći oblik prijevoza putnika na srednje i daleke destinacije. Također, zračno pravo predstavlja granu koja je izrazito međunarodnog karaktera, snažno podložna političkim i ekonomskim utjecajima. Od prvog leta zrakoplovom braće Wright 17. prosinca 1903. u Kitty Hawku, Sjeverna Karolina, kasnije prvog komercijalnog leta provedenog na Floridi 1914. godine pa sve do današnjih dana, zračno pravo doživljava izuzetan uspon i utvrđuje svoje mjesto u međunarodnom pravnom sustavu. U svojim počecima, zračno se pravo karakteriziralo kao opasna aktivnost podložna nesrećama. Razvojem zračnog prava i zračnog prometa, pojavila su se brojna pitanja od velike važnosti kako za putnike tako i za zračne prijevoznike, a sve s ciljem osiguranja daljnjeg rasta i razvoja ove brzorastuće grane. Jedno od ključnih pitanja koje se ističe među njima jest pitanje odgovornosti zračnih prijevoznika za naknadu štete. Stoga, bilo je neophodno osmisliti režim koji bi uspostavio ravnotežu između potpore rastućoj industriji s jedne strane i odgovarajućeg sustava naknada štete s druge strane.¹ Ovakav pristup bio je ključan kako bi se osigurala zaštita prava putnika te poticanje napretka zračne industrije. Tijekom godina, pa i danas, brojne konvencije i uredbe nastojale su ujednačiti i regulirati sve probleme i posljedice korištenja zračnog prijevoza. No, s porastom popularnosti zračnih putovanja, pojavljuju se i druga pitanja koja zahtijevaju pažnju. Posebno se ističu zahtjevi za naknadu štete u slučajevima tzv. posttraumatskog stresnog poremećaja (PTSP), gdje putnik nije pretrpio vidljive tjelesne ozljede, već je izložen ozbiljnom psihičkom šoku zbog vanjskih događaja poput zračnih turbulencija, munja koje udaraju u zrakoplov, otmica zrakoplova, kvarova strojeva, prijetnji bombom i sličnih situacija. Također, sve se češće spominje tzv. sindrom ekonomske klase, koji se manifestira tijekom dugih letova i uskih sjedala u najjeftinijoj i najbrojnijoj ekonomskoj klasi zrakoplova. Taj sindrom može uzrokovati stvaranje krvnog ugruška (tzv. deep vein thrombosis) u venama nogu putnika, a takav ugrušak može putem krvotoka dospjeti u pluća, srce i mozak i izazvati začepljenje žila (tzv. emboliju), što može imati smrtonosne posljedice. Sve ove nove izazove u zrakoplovstvu, uključujući i pitanja odgovornosti zračnog prijevoznika za naknadu štete zbog psihičkih ozljeda putnika i zdravstvene rizike uzrokovane dugim letovima, zahtijevaju pažljivo razmatranje i reguliranje

¹ Bokareva, Olena. "The Meaning of "Accident" under the Montreal Convention in Light of CJEU Jurisprudence." Regulation of Risk, Brill Nijhoff, 2022., str. 163., <https://brill.com/edcollchapoa/book/9789004518681/BP000005.xml?body=pdf-60830>, 20. srpnja 2023.

kako bi se zaštitili interesi putnika i omogućio siguran i odgovoran razvoj zračnog prometa.²

U ovom ću radu analizirati odgovornost zračnog prijevoznika za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, kao i odgovornost zračnog prijevoznika za naknadu štete u slučaju psihičke ozljede kao posljedice nesreće pri korištenju zračnog prijevoza. Pravna regulativa nastavno na ovo pitanje odgovornosti jasno regulira isključivo odgovornost zračnog prijevoznika za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika dok u pitanje psihičkih ozljeda ulazi samo sudska praksa koja pokušava pratiti nove trendove i ovu novu brzorastuću industriju. Dakle, sadržaji relevantnih konvencija koje se primjenjuju u ovom području poznaju samo pojam tjelesne ozljede odnosno „*bodily injury*“ zbog čega se danas postavlja pitanje obuhvaća li navedeni pojam i psihičku ozljedu odnosno „*mental injury*“. Navedenu ću problematiku razmatrati kroz usporedbu različitih stavova odnosno kroz sudsku praksu raznih pravnih sustava i njihovo tumačenje odredbi Varšavske odnosno danas Montrealske konvencije kao vodećih konvencija koje se primjenjuju u odnosu na reguliranje ovog pitanja.

2. Odgovornost zračnog prijevoznika u slučaju tjelesne ozljede i smrti

2.1. Uvodne odredbe

Odgovornost zračnog prijevoznika u slučaju tjelesne ozljede i smrti, odnosno naknada štete za navedeno u hrvatskom je pravu regulirana nacionalnim zakonodavstvom i međunarodnim ugovorima kako slijedi. Sukladno čl. 15. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu³ (u daljnjem tekstu: **Zakon**), odgovornost hrvatskoga zračnog prijevoznika glede putnika i njihove prtljage uređuju sve odredbe Konvencije o izjednačavanju nekih pravila za međunarodni zračni prijevoz (u daljnjem tekstu: **Montrealska konvencija**) koje se odnose na takvu vrstu odgovornosti. Montrealska konvencija potpisana je u Montrealu 28. svibnja 1999. godine, a na snazi je od 2003. godine. Sastavni je dio pravnog poretka Europske unije od 28. lipnja 2004. godine, dok u Hrvatskoj od 2008. godine. Potpisala ju je

² Filipović, Velimir: Montrealska konvencija iz 1999. o međunarodnom zračnom prijevozu stupila na snagu, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu. God. 54, br. 1 (2004). - str. 199.-202.

³ Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu ("Narodne novine" br. 132/98., 63/08., 134/09., 94/13.)

141⁴ zemlja svijeta, a odobrena je i od strane Europske unije.⁵ U jugoistočnoj Aziji ratificirali su je Bruneji, Kambodža, Indonezija, Malezija, Filipini, Singapur, Tajland i Vijetnam. Dakle, među državama Saveza država Jugoistočne Azije (u daljnjem tekstu: **ASEAN**) samo NDR Laos i Mjanmar nisu je ratificirali. Stoga se većina zahtjeva putnika za naknadu štete u ASEAN-u mora rješavati u skladu s Montrealskom konvencijom. Konvencija se primjenjuje na cjelokupni međunarodni prijevoz osoba, prtljage ili putnika obavljen zrakoplovom za naknadu. Primjenjuje se isto tako i na besplatan prijevoz zrakoplovom koji obavlja zrakoplovna prijevozna tvrtka.⁶ Dakle, ona donosi sveobuhvatna pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz, pri čemu se ističu pravila koja se odnose na odgovornost zračnog prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, kao i pravila koja se tiču sustava naknade šteta. Glavni ciljevi Montrealske konvencije bili su osuvremenjivanje prethodno donesenih akata, osiguranje zaštite putnika i njihovih interesa tijekom zračnog prijevoza kao i postizanje ravnoteže između interesa zračnih prijevoznika s jedne strane i interesa putnika s druge.

Međutim, bitno je napomenuti kako je preteča Montrealske konvencije, Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu iz 1929. godine, poznatija pod nazivom Varšavska konvencija (u daljnjem tekstu: **Varšavska konvencija**). Potpisana je 12. listopada 1929. godine kao posljedica međunarodne konferencije održane u Varšavi te se primjenjuje na svaki međunarodni prijevoz osoba, prtljage ili putnika izvršen zrakoplovom uz plaćanje.⁷ Osnovna svrha Varšavske konvencije bila je ujednačiti pravila koja reguliraju međunarodni zračni prijevoz, a sve nastavno na međunarodni karakter zračnog

⁴ Montreal Convention — Your Passenger Rights on International Flights, <https://www.airhelp.com/en-int/montreal-convention/#countries>, 19. listopada 2023.

⁵ Odluka Vijeća od 5. travnja 2001. o zaključku Europske zajednice o Konvenciji za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija), čl. 1.

⁶ Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu – Montrealska konvencija (Convention for the Unification of certain rules for international carriage by air), Službeni list europskih zajednica, L 194/39, čl. st. 1.

⁷ Konvencija za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz – Varšavska konvencija (Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air), Službene novine Kraljevine Jugoslavije br.124-XXXVII/1931., zajedno s dopunama i izmjenama: Protokol kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, potpisana u Varšavi 12. listopada 1929. godine, sastavljen u Den Hagu 28. rujna 1955. godine (Haški protokol); Dopuna Varšavskoj konvenciji, o ujednačavanju određenih propisa koji se odnose na međunarodni zračni prijevoz koji obavlja osoba koja nije ugovorni prijevoznik, potpisane u Guadalajari 18. rujna 1961. godine (Konvencija iz Guadalajare); Protokol kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, potpisana u Varšavi 12. listopada 1929. godine, kako je izmijenjena i dopunjena Protokolom sastavljenim u Den Haagu, dana 28. rujna 1955. godine, potpisanim u Guatemala Cityju dana 8. ožujka 1971. godine (Protokol iz Guatemala Cityja) te Dodatni protokol 1. do 3. i Montrealski protokol 4. kojim se mijenja i dopunjuje Varšavska Konvencija kako je izmijenjena i dopunjena Haškim protokolom ili Varšavska konvencija kako je izmijenjena i dopunjena Haškim protokolom i Protokolom iz Guatemala Cityja, potpisanim u Montrealu, 25. rujna 1975. godine (Montrealski protokoli)

prometa i raznolikost pravnih sustava, kultura, običaja i jezika. Također, Varšavskom konvencijom nastojalo se ograničiti odgovornost zračnih prijevoznika kako bi se potaknuo razvoj industrije u njezinim začecima obzirom da zračni promet kao najmlađa grana prometnog prava započinje svoj razvoj tek početkom 20. stoljeća. Upravo je iz tog razloga Varšavska konvencija gotovo od svog nastanka izazivala nezadovoljstvo onih interesnih krugova i država koje su težile sustavu koji će u većoj mjeri zaštititi interese putnika, što je bio razlog relativno brojnih i čestih kasnijih protokola i amandmana na tu prvotnu konvenciju iz 1929.⁸ Također, kako bi se poboljšao položaj putnika, došlo je do donošenja među-prijevozničkog sporazuma⁹ unutar Međunarodne udruge za zračni prijevoz¹⁰ (u daljnjem tekstu: **IATA**). Uz to, na godišnjoj skupštini IATA-e 31. listopada 1995. godine, predstavnici zračnih prijevoznika zaključili su sporazum o odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, kako bi bolje utvrdili prava i obveze zračnog prijevoznika, s posebnim naglaskom na poštivanje prava putnika.¹¹

Danas je uz Montrealsku konvenciju i dalje na snazi Varšavska konvencija. Budući da stupanjem na snagu Montrealske konvencije, Varšavska konvencija nije izgubila pravnu snagu, postavilo se pitanje koja će se konvencija primjenjivati. Tako će Montrealska konvencija imati prednost u primjeni u odnosu na Varšavsku konvenciju u pogledu međunarodnog prijevoza između država koje su stranke i jedne i druge konvencije, kao i međunarodnog prijevoza na području svake pojedine države stranke Montrealske konvencije.¹²

⁸ Radionov, N., Novačić, T., “Aktualnosti u odgovornosti zračnog prijevoznika – stari interesi i nova rješenja”, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 39., 2002., str. 417.

⁹ Putnički avioprijevoznici, članovi IATA-e, koji sudjeluju u prijevozu u, iz i preko Sjedinjenih Američkih Država, su pokušali u svoje tarife unijeti odredbu o odgovornosti za smrt i tjelesnu povredu putniku do iznosa od 75.000 dolara, te se odreći prava na oslobođenje od odgovornosti kako je bilo predviđeno čl. 20. st. 1. Varšavske konvencije. Radionov, N., Novačić, T., “Aktualnosti u odgovornosti zračnog prijevoznika – stari interesi i nova rješenja”, *Op. cit.*, str. 420.

¹⁰ International Air Transport Association, međunarodna trgovinska organizacija, osnovana 1945. godine u Havani

¹¹ Ovaj sporazum je imao za cilj globalnu zaštitu putnika tijekom izvršenja svih ugovora o prijevozu sklopljenih od strane zrakoplovnih prijevoznika koji su potpisnici ovog novog sporazuma. Zaštita se proširila na sve ugovore o prijevozu, bez obzira na to jesu li se odvijali izvan, unutar ili preko Sjedinjenih Američkih Država. Na taj način, ovaj sporazum praktično proširuje sustav predviđen Montrealskim sporazumom iz 1966., dok istovremeno ispravlja neke nepravde koje je prethodni sporazum sadržavao, posebno u vezi s ograničenom teritorijalnom primjenom ranijeg međuprijevoznog sporazuma. Radionov, N., Novačić, T., “Aktualnosti u odgovornosti zračnog prijevoznika – stari interesi i nova rješenja”, *Op. cit.*, str. 423.

¹² Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu – Montrealska konvencija (Convention for the Unification of certain rules for international carriage by air), Službeni list europskih zajednica, L 194/39, čl. 55. st. 1. i 2.

2.2. Pretpostavka odštetne odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika prema Montrealskoj konvenciji

Pretpostavke odgovornosti zračnog prijevoznika u slučaju tjelesne ozljede i smrti uređuju se čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije.¹³ Drugim riječima, ta odredba postavlja tri ključne pretpostavke koje moraju biti ispunjene pri čemu dvije od njih predstavljaju opće pretpostavke, a jedna posebnu. Dakle, pretpostavke odgovornosti zračnog prijevoznika su sljedeće: (1) postojanje nesreće koja uzrokuje (2) tjelesnu ozljedu, smrt ili tjelesnu manifestaciju ozljede putniku (3) tijekom ukrcaja, iskrcaja ili samog leta.¹⁴ Prve dvije su opće, dok treća predstavlja posebnu pretpostavku.¹⁵ Budući da teorija nije pružila precizne definicije općih pretpostavki i pojmova nesreće i tjelesnih ozljeda, u sudskoj praksi su se pojavila različita tumačenja tih pojmova. Navedeno ću detaljnije obrazložiti i obraditi u nastavku ovog rada.¹⁶

Nadalje, donošenjem i usvajanjem Montrealske konvencije uvedeno je niz novina glede odgovornosti prijevoznika za slučaj tjelesne ozljede i smrti putnika u odnosu na prethodnu regulativu, a sve kako slijedi u nastavku.¹⁷

2.2.1. Posebna pretpostavka odgovornosti za štetu zračnog prijevoznika

Osim općih pretpostavki odgovornosti za naknadu štete zračnog prijevoznika traži se i jedna posebna pretpostavka: „*Prijevoznik je odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika isključivo pod uvjetom da se nesreća koja je prouzročila smrt ili ozljedu dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja.*“ Dakle, traži se da je šteta isključivo rezultat nesreće koja se dogodila unutar zrakoplova ili tijekom operacija ukrcaja ili iskrcaja. Time se ponovno usvaja formulacija iz Varšavske konvencije, odbacujući formulaciju iz Gvatemalskog protokola.¹⁸ U formulaciji Varšavske konvencije naglašava se da

¹³ Radionov, N., Novačić, T., “Aktualnosti u odgovornosti zračnog prijevoznika – stari interesi i nova rješenja”, *Op. cit.*, str. 431.

¹⁴ Pounian S. R., Rodriguez, B., “Recent developments in aviation law”, *Tort & Insurance Law Journal*, vol. 31., no. 2., 1996., str. 154., <http://www.jstor.org/stable/25763093>, 27. kolovoza 2023.

¹⁵ Opće pretpostavke su zajedničke za sve vrste odgovornosti za štetu, dok su posebne pretpostavke one koje se pored općih, zahtijevaju za pojedinu vrstu odgovornosti za štetu.

¹⁶ *Infra*: 2.2.1., 3. – 4.

¹⁷ *Infra*: 2.2.2. – 2.2.4.

¹⁸ Gvatemalskim protokolom pooštava se temelj odgovornosti prijevoznika do granica objektivne odgovornosti, a iznos ograničenja povisuje se za čak 10 puta u odnosu na Varšavsku konvenciju (na 1.500.000 zlatnih franaka, odnosno oko 100.000 \$). Međutim, protokol nije nikada stupio na snagu, jer su uvjeti za to bili ratifikacija od strane (čak) trideset država, od čega barem pet čiji ukupni broj ostvarenog zračnog prijevoza u putničkim kilometrima,

odgovornost zračnog prijevoznika postoji samo za štetu koja je nastala unutar zrakoplova ili tijekom postupaka ukrcanja i iskrcanja putnika i tereta. Drugim riječima, zračni prijevoznik je odgovoran samo za izravne posljedice nesreće u zrakoplovu ili tijekom postupaka ukrcavanja i iskrcavanja. S druge strane, Gvatemalski protokol je sadržavao širu formulaciju, koja je uključivala događaje koji su nastali u zrakoplovu ili tijekom bilo koje radnje koja se odnosi na ukrcaj ili iskrcaj. Ova formulacija bi vjerojatno proširila odgovornost zračnog prijevoznika i na druge situacije koje nisu nužno povezane s nesrećom, kao što je otmica ili slični incidenti. Odluka da se vrati formulacija Varšavske konvencije vjerojatno je donesena kako bi se ograničila odgovornost zračnog prijevoznika samo na događaje koji su neposredno vezani uz sigurnost i operacije unutar zrakoplova, te postupke ukrcanja i iskrcanja. To bi moglo pridonijeti jasnijoj i dosljednijoj primjeni Varšavske konvencije u vezi s odgovornošću zračnih prijevoznika u slučaju štete. Montrealska konvencija u ovom pogledu slijedi takvu odredbu Varšavske konvencije u neizmijenjenom sadržaju.

2.2.2. Stupnjeviti sustav

Ključna je promjena u odnosu na neujednačenost važenja brojnih konvencijskih rješenja samo uređenje odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesnu ozljedu putnika u odnosu na uređenje kakvo je bilo poznato do sada. Montrealskom konvencijom uveo se tzv. stupnjeviti sustav, i to prema uzoru na model iz Sporazuma IATA-e iz 1995. godine i Uredbe EU iz 1997. godine. Po novom, stupnjevitom sustavu, prijevoznik odgovara po sustavu objektivne odgovornosti odnosno bez obzira na krivnju, a odgovornosti se može osloboditi kako slijedi. U slučaju dokazivanja da je šteta nastala ili da je njenom nastanku pridonijela nepažnja ili druga skrivljena radnja ili propust osobe koja traži naknadu štete ili osobe od koje izvodi svoja prava, prijevoznik će biti djelomično ili potpuno oslobođen odgovornosti za štetu, u onoj mjeri u kojoj su takva nepažnja ili propust uzrokovali ili doprinijeli nastanku štete. Također, ako se naknada štete traži uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika od strane neke osobe različite od samog putnika, prijevoznik će biti jednako tako djelomično ili potpuno oslobođen odgovornosti ako dokaže da je šteta uzrokovana ili da je njenom nastanku pridonijela nepažnja ili druga skrivljena radnja ili propust putnika. U tom stupnju objektivne odgovornosti prijevoznik odgovara do

prema statistikama ICAO iz 1970. godine, iznosi bar 40% svjetskog putničkog prometa kompanija država članica ICAO-a. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, ICAO doc. 8932.

određenog iznosa zahtjeva za naknadu štete, odnosno do granice od inicijalno 100.000 posebnih prava vučenja (u daljnjem tekstu: **PPV**), a danas od 128.821 PPV. Dakle, iznos se od donošenja Montrealske konvencije promijenio sukladno čl. 24. Montrealske konvencije prema kojem će se ograničenja odgovornosti zračnog prijevoznika revidirati u vremenskim razmacima od 5 godina, pozivajući se na faktor inflacije koji odgovara akumuliranoj stopi inflacije od prethodne revizije ili prvom prilikom od datuma stupanja Montrealske konvencije na snagu. Reviziju provodi Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva¹⁹ (u daljnjem tekstu: **ICAO**), a do danas su bile dvije. Prva revizija od 30. prosinca 2009. godine, povisila je granicu objektivne odgovornosti iz čl. 21. Montrealske konvencije na 113.100 PPV²⁰, dok drugom od 28. prosinca 2019. godine na današnju svotu od 128.821 PPV²¹. Iznad te svote, i to bez mogućnosti ograničenja, zračni prijevoznik odgovara po sustavu subjektivne odgovornosti. Po sustavu subjektivne odgovornosti odgovara se po načelu pretpostavljene krivnje. Dakle, to bi značilo da će se prijevoznik moći osloboditi odgovornosti samo ukoliko dokaže da: (1) takva šteta nije nastala zbog nemara ili drugih štetnih radnji ili propusta prijevoznika, njegovih službenika ili agenata; (2) je šteta nastala isključivo zbog nemara ili drugih štetnih radnji ili propusta treće strane. To znači da će prijevoznik biti oslobođen odgovornosti za štetu koja nije njihova krivnja ili koja je potpuno uzrokovana od strane treće osobe koja nije povezana s prijevoznikom. Slijedom navedenog, dokaz koji prijevoznik mora podastrijeti kako bi se oslobodio krivnje je ili dokaz pažljivog postupanja ili nepažljivog odnosno skrivljenog postupka treće osobe. Uz sve navedeno, Montrealska konvencija propisuje da se razlozi oslobođenja od objektivne odgovornosti primjenjuju i na subjektivnu odgovornost.²²

Dakle, kada govorimo o odgovornosti zračnog prijevoznika za naknadu štete važno je napomenuti i opseg za koji zračni prijevoznik odgovara. U suprotnosti s nekim drugim konvencijama, Montrealska konvencija ne precizira opseg odgovornosti za naknadu štete za koji je zračni prijevoznik odgovoran osim glede već spomenutog ograničenja od 128.821 PPV-a.²³

¹⁹ International Civil Aviation Organization, specijalizirana ustanova UN-a, osnovana 1944. u Chicagu

²⁰ 2019 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention of 1999, https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx, 22. listopad 2023.

²¹ *Ibidem*

²² Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu – Montrealska konvencija, čl. 20. u vezi s čl. 21. st.1.

²³ Sličan pristup opsegu odgovornosti za naknadu štete primjenjuje i Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine koja takav opseg povezuje s iznosom obračunskih jedinica, odnosno više pažnje posvećuje visini ograničenja odgovornosti za naknadu štete. Sukladno navedenom, za štetu pretrpljenu

2.2.3. Avansna plaćanja

U slučaju zrakoplovnih nesreća s posljedicom smrti ili ozljedom putnika, prijevoznik će, ako to zahtijeva nacionalno pravo, bez odgode isplatiti predujam fizičkim osobama ili osobama koje imaju pravo na naknadu štete kako bi zadovoljio njihove trenutne ekonomske potrebe. Tako će se primjerice ozlijeđenoj osobi uplatiti predujam za troškove liječenja, prijevoza i drugih povezanih radnji, dok u slučaju smrti, predujam za troškove pogreba, transport tijela i slično. Važno je napomenuti da ova avansna plaćanja neće predstavljati priznanje odgovornosti prijevoznika i moći će se odbiti od bilo kojih iznosa koji se naknadno uplate kao dio naknade za štetu. Navedenog instituta avansnog plaćanja nije bilo u nacrtu Montrealske konvencije, već je uveden pod utjecajem država članica Europske unije, a koje su već ranije u Uredbi Vijeća EU br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreće od 9. listopada 1997. obvezale zračnog prijevoznika na uplatu predujma kako slijedi: *„Zračni prijevoznik Zajednice mora bez odlaganja, a u svakom slučaju najkasnije petnaest dana od dana utvrđivanja identiteta fizičke osobe s pravom na naknadu štete, isplatiti predujam razmjeran tegobama koje je ta osoba pretrpila i koji joj omogućuje da zadovolji neposredne materijalne potrebe.“*²⁴

2.2.4. Obavezno osiguranje odgovornosti zračnog prijevoznika

U cilju poboljšanja sustava zaštite putnika i olakšavanja isplate odštete u slučaju tjelesne ozljede ili smrti u zračnom prometu, Montrealska konvencija uvela je obavezno osiguranje odgovornosti zračnih prijevoznika. Budući da Konvencija ne propisuje konkretne limite obaveznog osiguranja odgovornosti, taj institut razrađen je Uredbom (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. godine o zahtjevima za zračne prijevoznike

uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su prouzročeni pomorskom nezgodom, pomorski prijevoznik je odgovoran u mjeri u kojoj takva šteta u pogledu toga putnika za svaki zasebni događaj ne prelazi 250 000 obračunskih jedinica, uz primjenu iznimaka predviđenih konvencijom. S druge strane, Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1999. godine i njen dodatak A (CIV), koji se odnosi na prijevoz putnika i prtljage željeznicom, posebno definira opseg odgovornosti željezničkog prijevoznika. Prema toj konvenciji, željeznički prijevoznik je odgovoran za: (a) štetu vezanu uz smrt, posebno transport tijela i pogrebne troškove, b) troškove obaveznog uzdržavanja uvijek, a neobaveznog ako je to predviđeno nacionalnim pravom, c) troškove liječenja i transporta, d) naknadu za financijske gubitke zbog potpune ili djelomične radne nesposobnosti (izgubljena zarada) ili povećanih potreba te e) druge vrste šteta ako je to predviđeno nacionalnim pravom. Cestovni prijevoz također više govori o opsegu odgovornosti. Konvencija o ugovoru o prijevozu putnika i prtljage cestom (CVR) iz 1973. godine omogućava sudu pred kojim se vodi postupak da odluči, u skladu s pravom države u kojoj se nalazi, o povredama za koje postoji pravo na odštetu uslijed smrti, ranjavanja ili bilo koje druge fizičke ili psihičke povrede putnika, te o tome tko ima pravo na naknadu za takve povrede.

²⁴ Uredba Vijeća EU br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreće od 9. listopada 1997., Službeni list europskih zajednica br. L 285 od 17. listopada 1997.

i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem, a koja je izmijenjena Uredbom 285/2010²⁵. Prema toj Uredbi, prijevoznik u pogledu svoje odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika mora imati osigurateljno pokriće u visini od 250.000 PPV-a po putniku, odnosno *kada su u pitanju nekomercijalne operacije zrakoplovima čija je najviša dopuštena masa pri uzlijetanju 2 700 kg ili manje, države članice mogu odrediti nižu razinu najnižeg pokrića iz osiguranja, pod uvjetom da takvo pokriće iznosi najmanje 100 000 PPV-a po putniku.*²⁶ Dakle, ovaj institut ima za cilj smanjiti financijski teret na prijevoznike, što bi moglo rezultirati financijskim rasterećenjem njihova poslovanja. Istovremeno, ovo bi značilo i znatno olakšanje u isplati odštete putnicima koji su pretrpjeli štetu zbog nesreće ili incidenata u zračnom prometu. Međutim, valja napomenuti da ovakvo rješenje može biti više u skladu s interesima bogatih zemalja jer imaju veću mogućnost podmirenja šteta u slučaju nezgoda u zračnom prometu. Dok s druge strane, treba istaknuti da takva mjera može predstavljati značajan financijski teret za manje razvijene zemlje, zemlje u razvoju i njihove aviokompanije koje se mogu suočiti s izazovima prilikom ispunjavanja financijskih zahtjeva ovakvog osiguranja.

3. Pojam nesreće

Kao što je prethodno izloženo u točki 2.2. ovog rada, za uspostavu odgovornosti zračnog prijevoznika potrebno je zadovoljiti opću pretpostavku, odnosno da je šteta nastala kao rezultat nesreće. Iako se Montrealska konvencija poziva na pojam nesreće, ona ne sadrži njegovu preciznu definiciju. Međutim, iz pripremnih akata koji su doveli do donošenja Montrealske konvencije proizlazi da su stranke konvencije pojmu nesreća dale prednost pred pojmom događaj koji je bio predložen u prvotnom nacrtu. Razlog tomu jest taj što se pojam događaj smatrao preširokim s obzirom na to da obuhvaća sve okolnosti i da može rezultirati prevelikim brojem sporova.²⁷ Sudovi su u svojim odlukama pružali smjernice za ispravno tumačenje pojma nesreće. Pojam nesreća u svakodnevnom značenju definiran je u rječniku kao nenamjeran i neočekivan događaj koji uzrokuje ozljedu ili gubitak; nešto što se ne događa u uobičajenom tijeku događaja ili što se ne bi moglo razumno predvidjeti. Još 1903. godine, u slučaju Fenton protiv J. Thorley, koji je citiran i u više odluka vezanih za Varšavsku ili Montrealsku konvenciju, Vrhovni suci raspravljali su o pojmu nesreća. Zaključili su da nesreća nije tehničko-

²⁵ Uredba (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem, Službeni list Europske unije 138 od 30.4.2004., 7/19 od 7. 4. 2010.

²⁶ *Ibid*, čl. 6. st. 1.

²⁷ C-532/18, GN p. ZU, 2019., ECLI:EU:C:2019:1127, infra: 3.1.1.

pavni pojam s precizno definiranim značenjem. Također, istaknuli su da u pravnom smislu nesreća označava svaki nenamjieran i neočekivan događaj koji uzrokuje ozljedu ili gubitak. No, često se taj pojam koristi i za označavanje svakog nenamjernog i neočekivanog gubitka ili ozljede, čak i kad uzrok nije poznat; sam gubitak ili ozljedu nazvali bismo nesrećom. Osim toga, često se koristi i za označavanje i uzroka i posljedica, bez pokušaja razlikovanja između njih.²⁸ Pojam nesreće detaljnije je razmotren u sudskoj praksi iz 1985. godine, Air France protiv Saksa²⁹, pred Vrhovnim sudom Sjedinjenih Američkih Država. U tom slučaju, Vrhovni se sud bavio pitanjem jesu li normalne operacije sustava za pritiskanje zraka u zrakoplovu, a koje su navodno uzrokovale gluhoću putnika, obuhvaćene pojmom nesreća sukladno članku 17. Varšavske konvencije. Pri razmatranju problematike pojma nesreća, sud je uzeo u obzir da pojam nesreća nije precizno definiran u tekstu Varšavske konvencije te da je originalni tekst Varšavske konvencije napisan na francuskom jeziku.³⁰ Analiza je pokazala da se pojam nesreća u smislu njegovog francuskog pravnog značenja razlikuje od značenja u Velikoj Britaniji, Njemačkoj ili Sjedinjenim Američkim Državama. Stoga, dok se pojam nesreća često koristi kako bi se odnosila na događaj ozljeđivanja osobe, također se ponekad koristi kako bi se opisao uzrok ozljede. Kada se pojam nesreća koristi u ovom drugom smislu, obično se definira kao slučajan, neočekivan, neobičan ili nenamjieran događaj. Konačno, sud je došao do zaključka da tekst Varšavske konvencije sugerira da ozljedu putnika mora uzrokovati neočekivan ili neobičan događaj ili događaj koji je vanjski za putnika, a ne kada je ozljeda posljedica unutarnje reakcije putnika na uobičajeni, normalni i očekivani rad zrakoplova, u čemu nema elementa nesreće prema članku 17.³¹ Nadalje, sudovi u Sjedinjenim Američkim Državama, pojam nesreća tumače i kao nešto karakteristično zračnom prijevozu. S obzirom na prethodno navedeno, u slučaju Stone protiv Continental Airlines, Inc., Okružni sud Sjedinjenih Američkih Država donosi odluku da u situaciji fizičkog napada jednog putnika na drugog ne postoji element nesreće, a sve nastavno na to da šteta nije nastala kao rezultat nečeg svojstvenog zračnom prijevozu.³² Na kraju, presude sudova donose konačne odluke o tome što se smatra

²⁸ Bokareva, Olena. "The Meaning of "Accident" under the Montreal Convention in Light of CJEU Jurisprudence, *Op. cit.*, str. 157.

²⁹ 470 U.S. 392 (1985), Air France p. Saks, 1985.

³⁰ Truesdell, Laurie S. "Air France p. Saks: The Applicability of the Warsaw Convention to a Passenger Injury Sustained during a Routine International Flight." *NCJ Int'l L. & Com. Reg.* 11, 1986. str. 159., <https://scholarship.law.unc.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1295&context=ncilj>, 15. rujna 2023.

³¹ Bokareva, Olena. "The Meaning of "Accident" under the Montreal Convention in Light of CJEU Jurisprudence, *Op. cit.*, str. 186.

³² Stone p. Continental Airlines, Inc., 905 F. Supp. 823, 827, D. Hawaii, 1995., <http://law.justia.com/cases/federal/districtcourts/FSupp/905/823/1741153/>, 15. rujna 2023.

nesrećom, a što ne. Ponekad su čak i u vrlo sličnim okolnostima, moguće su potpuno različite odluke sudova.

3.1. Tumačenje pojma nesreće u sudskoj praksi

3.1.1. Presuda suda Europske unije, C-532/18³³

*„GN, tužiteljica, je u 2015., kada je imala 6 godina, putovala zrakoplovom sa svojim ocem, HM-om, pokraj kojeg je sjedila. Operator tog leta od Mallorce (Španjolska) do Beča (Austrija) bio je prijevoznik Niki Luftfahrt. Tijekom leta HM-u je poslužena šalica vruće kave koja se, nakon što je bila položena na stolić koji se nalazio ispred HM-a, prevrнула na GN-inu desnu natkoljenicu i prsa, uzrokujući joj opekline drugog stupnja.“³⁴ Zbog tog događaja, tužiteljica je tražila naknadu za pretrpljenu štetu. Obzirom na različite pristupe tumačenja pojma nesreća, upućeno je prethodno pitanje sudu Europske unije. Pitanje se odnosilo na obuhvat i tumačenje pojma nesreće, tj. je li moguće smatrati da se prolijevanje šalice vruće kave može svrstati pod taj pojam. Tuženik je tijekom postupka tvrdio da njegova odgovornost prema čl. 17. Montrealske konvencije ne postoji jer ne postoji ni nesreća u smislu istog. Predmetno iz razloga što prema mišljenju tuženika pojam nesreća zahtijeva ostvarenje rizika svojstvenog zračnom prijevozu, a taj uvjet u ovom slučaju nije ispunjen. Također, tuženik ističe kako klizanje šalice i prolijevanje njezina sadržaja nije prouzročilo nikakav iznenadni i neočekivani događaj. Ipak, sud Europske unije zauzima drugačiji stav: „*pojam nesreće treba tumačiti tako da su njime obuhvaćene sve situacije koje se dogode u zrakoplovu u kojima je predmet upotrijebljen za pružanje usluga putnicima prouzročio tjelesnu ozljedu putnika, a da pritom nije potrebno ispitati jesu li te situacije posljedica rizika svojstvenog zračnom prijevozu.*“³⁵ Budući da se događaj odvijao u zrakoplovu, sud Europske unije zaključio je da se prolijevanje šalice vruće kave svrstava pod pojam nesreće. Kao rezultat toga, tuženik je bio odgovoran za naknadu štete koju je tužiteljica pretrpjela.*

³³ C-532/18, GN p. ZU, 2019., ECLI:EU:C:2019:1127

³⁴ *Ibidem*

³⁵ *Ibidem*

3.1.2. Presuda suda Europske unije, C-589/20³⁶

„Dana 30. svibnja 2019. osoba JR, zajedno sa svojim suprugom i sinom od dvije godine, putovala je od Soluna (Grčka) do Beča-Schwechat (Austrija) na letu Austrian Airlinesa. U zračnoj luci Beč-Schwechat, u trenutku iskrcaja iz zrakoplova pomoću mobilnih stepenica s rukohvatom sa svake strane, bračni drug osobe JR, koji je hodao ispred nje držeći u svakoj ruci kabinsku prtljagu s kotačima, skoro je pao na donjoj trećini tih stepenica. Upravo je na tom istom mjestu pala osoba JR, držeći ručnu torbu u svojoj desnoj ruci i noseći svojeg sina na lijevoj. Zbog tog je pada osoba JR, među ostalim, zadobila prijelom lijeve podlaktice.“³⁷ Iz tog razloga, tužiteljica je zahtijevala naknadu štete tvrdeći da prijevoznik nije ispunio svoju obvezu osiguravanja zaštite i sigurnosti svojih putnika sukladno ugovoru. S druge strane, tuženik je tvrdio da je tužiteljica vlastitim ponašanjem doprinijela padu na stepenicama koji je rezultirao prijelomom podlaktice. Sud Europske unije je u ovom predmetu odlučio u korist tužiteljice i zauzeo stav da čl. 17. i pojam nesreća treba „tumačiti na način da je situacija u kojoj putnik iz nepoznatog razloga padne na mobilnim stepenicama postavljenima za iskrcaj putnika iz zrakoplova i pritom se ozlijedi obuhvaćena pojmom „nesreća” u smislu te odredbe, čak i kada predmetni zračni prijevoznik u tom pogledu nije povrijedio svoje obveze dužne pažnje i sigurnosti.“³⁸

3.1.3. Presuda suda Europske unije, C-70/20³⁹

„Osoba YL je 20. ožujka 2014. putovala iz Beča (Austrija) u St. Gallen/Altenrhein (Švicarska) na letu koji je izvelo društvo Altenrhein Luftfahrt. Tvrdi da je zbog slijetanja pretrpjela prolaps intervertebralnog diska.“⁴⁰ Svoju ozljedu tužiteljica pripisuje grubim slijetanjem te iz navedenog razloga tuži zračnog prijevoznika radi utvrđivanja njegove odgovornosti za štetu koju je pretrpjela, kao i za naknadu te štete. Uzimajući u obzir vrijednosti sa stajališta aerotehnike, zračni prijevoznik u svojoj obrani ističe kako je takvo slijetanje uobičajeno i dio redovnog rada zrakoplova te je stoga riječ o događaju koji uobičajeno nastaje tijekom leta, a ne o nesreći u smislu čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije. Sud prvog stupnja je odbio tužbeni zahtjev tužiteljice navodeći kako „(...) događaji koji uobičajeno nastaju tijekom

³⁶ C-589/20, JR p. Austrian Airlines AG, 2022., ECLI:EU:C:2022:424

³⁷ *Ibidem*

³⁸ *Ibidem*, str. 5.

³⁹ C-70/20, YL p. Altenrhein Luftfahrt GmbH, ECLI:EU:C:2021:379

⁴⁰ *Ibidem*, str. 4

*zračnog prijevoza, poput grubog slijetanja ili snažnog kočenja, ne opravdavaju nastanak odgovornosti zračnog prijevoznika jer uobičajeno obaviješten putnik takve događaje obično poznaje i očekuje da bi se mogli dogoditi.*⁴¹ No, sud ipak dalje naglašava kako se slijetanje može kvalificirati kao nesreća i dovesti do odgovornosti zračnog prijevoznika na temelju čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije samo ako je iznimno grubo. Visoki zemaljski sud u Beču se također priklonio stavu kako slijetanje koje se uobičajeno odvija isključuje postojanje nesreće iz čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije. Zbog nedoumica i tumačenja slijetanja u kontekstu pojma nesreće, sudu Europske unije postavlja se sljedeće prethodno pitanje *„Je li grubo slijetanje koje ipak još uvijek spada u područje uobičajenog rada zrakoplova, a koje dovede do ozljede putnika, ‚nesreća‘ u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije?”*⁴² Nastavno na navedeno, sud Europske unije je zauzeo stav kako *„pojam ‚nesreća‘ predviđen tom odredbom ne obuhvaća slijetanje koje se odvalo u skladu s operativnim postupcima i ograničenjima primjenjivima na predmetni zrakoplov, uključujući predviđena odstupanja i rezerve u pogledu izvedbenih čimbenika koji znatno utječu na slijetanje te uzimajući u obzir pravila struke i najbolju praksu u području upravljanja zrakoplovom, čak i ako dotični putnik to slijetanje doživi kao nepredviđeni događaj.”*⁴³

3.1.4. Presuda suda Europske unije, C-510/21⁴⁴

„Osoba DB je 18. prosinca 2016. putovala iz Tel-Aviva (Izrael) u Beč (Austrija) na letu društva Austrian Airlines. Tijekom tog leta, s kolica kojima se za opsluživanje putnika služi kabinsko osoblje pao je vrč u kojem se nalazila vruća kava te je osoba DB zadobila opekline. U zrakoplovu joj je pružena prva pomoć.“ Nakon navedenog incidenta, tužiteljica je pokrenula sudski postupak protiv zračnog prijevoznika pred nadležnim sudom. U svom zahtjevu, tražila je isplatu iznosa od 10.196,00 eura kao naknadu štete s jedne strane, i s druge strane, tražila je da se utvrdi odgovornost tog zračnog prijevoznika za sve buduće štete koje bi mogle nastati zbog pogoršanja njenih opekline uzrokovanih nedostatkom odgovarajuće prve pomoći pružene u zrakoplovu. Dakle, tužiteljica je tvrdila da ne samo što je kabinsko osoblje odgovorno za nepažnju kojom je prouzročen pad vrča s vrućom kavom, nego i za neprikladnost u pružanju odgovarajuće prve pomoći. Zbog tumačenja prikladnosti odnosno neprikladnosti pružanja prve

⁴¹ *Ibidem*, str. 5

⁴² *Ibidem*, str. 5

⁴³ *Ibidem*, str. 8

⁴⁴ C-510/21, DB p. Austrian Airlines A, ECLI:EU:C:2023:550

pomoći upućeno je prethodno pitanje sudu Europske unije: „*Treba li prvu pomoć pruženu u zrakoplovu nakon nesreće u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije koja rezultira daljnjom tjelesnom povredom putnika različitom od stvarnih posljedica nesreće, zajedno s događajem koji je doveo do pružanja te pomoći, smatrati jednom nesrećom?*“⁴⁵ U pravnoj analizi, sud se priklonio stavu da čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije treba tumačiti na način da pružanje neodgovarajuće prve pomoći putniku u zrakoplovu koja je dovela do pogoršanja tjelesnih ozljeda uzrokovanih nesrećom u smislu te odredbe treba smatrati obuhvaćenim tom nesrećom.

4. Pojam tjelesne ozljede

Kako je već prethodno istaknuto, osim uvjeta nesreće kao jedne od općih pretpostavki odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu, također je potrebno ispunjenje još jednog općeg uvjeta, a to je postojanje tjelesne ozljede, smrti ili tjelesne manifestacije ozljede. Pojam tjelesne ozljede jednako kao i pojam nesreće nije definiran ni Varšavskom ni Montrealskom konvencijom. Posljedično, iz toga proizlaze različite interpretacije i stajališta u sudskoj praksi. Ono što su odredbe obju konvencija jasno propisale i ograničile u vidu odgovornosti jest da zračni prijevoznici odgovaraju putnicima isključivo za štetu u slučaju tjelesne ozljede, smrti ili tjelesne manifestacije ozljede.⁴⁶

Pitanjem pojma tjelesne ozljede bavio se Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država u predmetu Floyd protiv Eastern Airlinesa 1991. godine. Prilikom razmatranja pojma tjelesne ozljede, Vrhovni sud je u ovom predmetu, jednako kao i u razmatranju pojma nesreće u predmetu Air France protiv Saksa, krenuo od francuske verzije teksta Varšavske konvencije kao originalne verzije. Dakle, u svom tumačenju pojma tjelesne ozljede, sud je krenuo od proučavanja dvojezičnih rječnika i francuskog izraza *lesion corporelle*.⁴⁷ Izraz *lesion corporelle* je na engleski jezik preveden kao *bodily injury*, a što bi značilo tjelesna ozljeda. No, osim tog izraza, francuski rječnik poznaje i izraz *lesion mentale*, a koji označava psihičku ozljedu. Nakon analize, sud je uočio da su takve definicije iz rječnika suviše opće za potrebe tumačenja konvencije. Zbog toga je odlučio istražiti pravnu regulativu, odnosno francusko zakonodavstvo, pravne materijale te sudsku praksu kako bi dobio bolji uvid. Nakon dubljeg proučavanja, sud

⁴⁵ *Ibidem*, str. 4.

⁴⁶ Čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije / čl. 20. Varšavske konvencije

⁴⁷ 499 U.S. 530, Eastern Airlines, Inc. p. Floyd, 1991., detaljnije infra: 6.1.1.

je došao do zaključka da pojam *lesion corporelle* nije često korišten u francuskom pravu, niti da se specifično odnosi na psihičke ozljede. Također, u presudi Floyd, sud je primijetio da nije mogao pronaći nijednu odluku francuskog suda prije 1929. godine koja bi se bavila tumačenjem pojma *lesion corporelle*, što je dodatno podržalo usko tumačenje tog pojma kao isključivo vezanog uz tjelesne ozljede.⁴⁸ Takav pristup uskog tumačenja bio je u skladu s ciljem Varšavske konvencije da ograniči odgovornost zračnog prijevoznika i podrži daljnji razvoj zračne industrije. Dakle, Vrhovni je sud u ovom predmetu zaključio kako je temelj odgovornosti zračnog prijevoznika postojanje tjelesne ozljede, smrti ili tjelesne manifestacije ozljede. Predmetno je i u skladu s načinom i vremenom donošenja Varšavske konvencije. Suprotno tome, savezni okružni sud u Kaliforniji u predmetu Jack p. Trans World Airlines, Inc.⁴⁹ smatra da zračni prijevoznik odgovara samo za psihičke ozljede koje proizlaze iz tjelesne. To znači da tužitelj ne može tražiti naknadu štete prema čl. 17. za strah i teror prije udara, jer ti osjećaji ne proizlaze iz tjelesne ozljede, već proizlaze iz nesreće.⁵⁰

Budući da su i nakon usvajanja Varšavske konvencije i dalje prisutne razlike i raznolika sudska praksa vezana uz definiciju tjelesne ozljede, taj se problem pokušao riješiti putem Montrealske konvencije. Montrealska konvencija ponovno je pristupila analizi pojma tjelesne ozljede i njegova opsega. Cilj Montrealske konvencije bio je proširiti definiciju tjelesne ozljede kako bi obuhvatila i psihičke ozljede. Međutim, unatoč brojnim drugim poboljšanjima koja je donijela Montrealska konvencija glede problema zračnog prijevoza, pitanje tumačenja i opsega pojma tjelesne ozljede ostalo je nepromijenjeno, zadržavajući ograničenja iz Varšavske konvencije, usprkos mnogim prijedlozima teoretičara. Također, i ostale odredbe Montrealske konvencije potvrđuju ovu svrhu, koja je usmjerena na harmonizaciju pravila za međunarodni zračni prijevoz. Stoga, pojmovi iz konvencije trebali bi se tumačiti na usklađen način, bez obzira na različita značenja koja se tim pojmovima pridaju u nacionalnim pravima država potpisnica konvencije.⁵¹

⁴⁸ *Ibidem*

⁴⁹ 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), Jack p. Trans World Airlines, Inc., 1994. April 25, 1994

⁵⁰ Pounian, S. R., Rodriguez, B., "Recent developments in aviation law", *Op. cit.*, str. 154.

⁵¹ C-63/09, Axel Walz protiv Clickair SA, 2010. EU:C:2010:251, t. 21.

5. Naknada štete u slučaju psihičke ozljede

5.1. Uvodne odredbe

Na temelju dosadašnje analize članka 17. Montrealske konvencije, možemo zaključiti da zračni prijevoznik odgovara samo za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika. Stoga, moglo bi se tumačiti da odgovornost zračnog prijevoznika ne obuhvaća naknadu štete nastalu zbog psihičkih ozljeda. Unatoč tome, kako je već naglašeno tijekom ovog rada, razvojem zračnog prava postavlja se pitanje takvih pretrpljenih psihičkih ozljeda. Kroz sudsku praksu također provlače pitanja o tome treba li psihičke ozljede tretirati jednako kao i tjelesne, ali još uvijek nema konsenzusa o tom pitanju. Razlozi zašto čisto psihička ozljeda ne bi trebala biti nadoknađena prema Montrealskoj konvenciji mogu se donekle razumjeti. Priroda i ozbiljnost psihičkih stanja izuzetno su subjektivni, što znači da se traumatični događaji mogu manifestirati kao psihičke ozljede različite težine kod različitih osoba. Uz to, putovanje zrakoplovom može izazvati različite razine psihičkih reakcija kod putnika. Sve to može objasniti zašto postoji oprez u priznavanju psihičke ozljede kao nečega što bi trebalo biti kompenzirano prema strožem sustavu odgovornosti kao što je Montrealska konvencija.⁵² Nastavno na navedeno, sudovi su tijekom godina donosili oprečna stajališta i drugačije promišljali o pojmu psihičke ozljede, a posljedično i o naknadi štete za takvu vrstu ozljede. Kroz sudsku praksu razvila četiri pristupa proučavanja i naknađivanja štete u slučaju psihičkih ozljeda:

- (1) Ne priznaje se naknada štete za čisto psihičke ozljede,
- (2) Priznaje se naknada štete za emocionalni stres sve dok postoji neka tjelesna ozljeda,
- (3) Priznaje se naknada štete za psihičke ozljede i stres ako uključuju stres zbog zrakoplovne nesreće te
- (4) Priznaje se naknada štete za psihičke ozljede koje proizlaze iz tjelesne ozljede.⁵³

Međutim, sud Europske unije u novijoj sudskoj praksi uvodi novi način razmišljanja nastavno na pojam psihička ozljeda i novi način pristupa i naknađivanja štete u odnosu na takvu vrstu ozljede te samim time i mijenja gore navedene pristupe proučavanja i naknađivanja.

⁵² Dunn, Caitlin: Recognition of psychological injury in air travel under the Montreal Convention, 15 November 2022, <https://www.leighday.co.uk/news/blog/2022-blogs/recognition-of-psychological-injury-in-air-travel-under-the-montreal-convention/>, 20. srpnja 2023.

⁵³ 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), Jack p. Trans World Airlines, Inc., 1994. April 25, 1994.

Prilikom proučavanja psihičke ozljede u smislu Montrealske konvencije, bitno je naglasiti i sljedeće. Budući da su i dalje na snazi i Montrealska konvencija i Varšavska konvencija te s obzirom na isti sadržaj odredbe kojom se uređuje odgovornost zračnog prijevoznika za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili tjelesne povrede putnika, relevantna sudska praksa koja se razmatra u slučajevima odgovornosti zračnog prijevoznika za naknadu štete uzima u obzir sudsku praksu koja je razvijena u skladu s odredbama i rješenjima iz Varšavske konvencije, kao i novu sudsku praksu koja se razvija u skladu s odredbama Montrealske konvencije.

6. Naknada štete u slučaju psihičke ozljede kroz sudsku praksu

6.1. Odgovornost zračnog prijevoznika za psihičku ozljedu kroz sudsku praksu u Sjedinjenim Američkim Državama

6.1.1. Presuda Vrhovnog suda Sjedinjenih Američkih Država, 499 U.S. 530 (1991) Eastern Airlines, inc. p. Floyd et al.⁵⁴

Vrlo brzo nakon uzlijetanja zrakoplova na letu od Miamija prema Bahamima, jedan od tri mlazna motora zrakoplova izgubio je tlak ulja, a potom su drugi i treći motori također izgubili tlak ulja. Nastavno na navedeno i posljedični gubitak visine, putnicima je rečeno da će zrakoplov sletjeti u Atlantski ocean. Srećom, takav scenarij nije se dogodio i piloti su uspjeli ponovno pokrenuti jedan motor te sigurno sletjeti u zračnu luku. Iako su najgore posljedice predmetnog događaja spriječene, tužitelji su podnijeli tužbu zahtijevajući naknadu štete isključivo za psihičke posljedice koje su proizašle iz toga. Zračni prijevoznik priznao je kako kvar motora te prisilno slijetanje predstavljaju nesreću u smislu čl. 17. Varšavske konvencije. Međutim, odgovornost zračnog prijevoznika prema tom članku zahtijeva i postojanje tjelesne ozljede kao uvjet odgovornosti. Nastavno na navedeno i uzimajući u obzir referentnu sudsku praksu, sud zaključuje da kako je uvjet odgovornosti zračnog prijevoznika za slučaj psihičke ozljede uzročna povezanost psihičke ozljede s tjelesnom ozljedom koja je posljedica nesreće. Budući da u ovom slučaju tužitelji nisu pretrpjeli nikakvu tjelesnu ozljedu, te unatoč tome što je psihička ozljeda posljedica zrakoplovne nesreće i povezana s njom, prema ustaljenom stajalištu sudske prakse, a nastavno na čl. 17. Varšavske konvencije, zračni prijevoznik nije odgovoran za istu. Također, valja istaknuti da je Vrhovni sud pri donošenju ove presude i stava

⁵⁴ 499 U.S. 530 (1991) EASTERN AIRLINES, INC. p. FLOYD ET AL.

uzeo u razmatranje i ranije donesenu presudu izraelskog Vrhovnog suda⁵⁵ koji je priznao naknadu štete za čistu psihičku ozljedu. Međutim, Vrhovni sud smatra kako ne postoje dokazi koji ukazuju na to da su strane koje su potpisale Varšavsku konvenciju temeljito razmatrale pitanje odgovornosti za psihičke ozljede ili da su imale posebnu namjeru uključiti mogućnost pravnog lijeka za takve ozljede unutar same Varšavske konvencije. Dakle, još se jednom ističe kako pretrpljena psihička ozljeda mora biti uzrokovana tjelesnom ozljedom kao posljedicom nesreće.

6.1.2. Presuda Žalbenog suda Sjedinjenih Američkih Država, Drugi okružni sud, 360 F.3d 366 (2004)⁵⁶

Tijekom putovanja tužitelja od Baltimorea, Maryland, prema John F. Kennedy International Airport (JFK) zrakoplov je doživio izvanredno slijetanje. Prilikom slijetanja, zrakoplov je pristupio zračnoj luci velikom brzinom, prešao je svoju određenu pistu i posljedično biva naglo zaustavljen kako bi se spriječilo potencijalno uranjanje u obližnji zaljev. Nakon navedenog događaja, tužitelji tvrde da su pretrpjeli tjelesne i psihičke ozljede te pokreću postupak radi naknade štete za iste. Zračni prijevoznik u svojoj je argumentaciji nastavno na zahtjev za naknadom štete za psihičke ozljede iznio kako predmetna psihička ozljeda nije proizašla iz njihovih tjelesnih ozljeda i da su oni odgovorni sukladno Varšavskoj konvenciji samo za psihičke ozljede koje su uzrokovane tjelesnim ozljedama. Tužitelji su predmetno opovrgavali mišljenjem kako je zračni prijevoznik temeljem čl. 17. Varšavske konvencije odgovoran ne samo za psihičke ozljede koje su uzrokovane tjelesnim ozljedama, nego i za psihičke ozljede koje proizlaze iz tjelesnih ozljeda. Okružni sud Sjedinjenih Američkih Država za Istočni okrug New York utvrdio je nakon pregleda relevantne sudske prakse da tužiteljima može biti dosuđena naknada štete za psihičke ozljede samo pod uvjetom da je psihička ozljeda uzrokovana tjelesnom ozljedom. Obzirom da u predmetnom slučaju to nije tako te da psihičke ozljede nisu uzrokovane tjelesnima ozljedama već su isključivo posljedica izvanrednog slijetanja, tužitelji nemaju pravo na naknadu štete. Isti stav izrazio je i potvrdio Žalbeni sud Sjedinjenih Američkih Država, Drugi okružni sud.

⁵⁵ 38(3) PD 785, Air France p. Teichner, 1984.

⁵⁶ 360 F.3d 366 (2004), Gary Ehrlich and Maryanne Ehrlich, p. American Airlines, inc., American Eagle Airlines, Inc. and Simmons Airlines, Inc.

6.1.3. Presuda suda okruga Sjeverna Kalifornija, 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), Jack protiv Trans World Airlines, Inc.⁵⁷

U predmetnom slučaju radilo se o letu u kojem je zrakoplov polijetao iz zračne luke John F. Kennedy u New Yorku prema San Franciscu. Ubrzo nakon polijetanja, došlo je do prisilnog prekida polijetanja, sudara i požara. Požar je potpuno uništio zrakoplov, ali svi su putnici srećom preživjeli. Tijekom navedenog događaja, mnogi putnici pretrpjeli su manje tjelesne ozljede te emocionalnu traumu. Posljedično navedenom događaju, putnici su tužili zračnog prijevoznika tražeći naknadu štete za tjelesne ozljede i psihičku ozljedu. Zračni prijevoznik u svojoj se obrani pozvao na presudu Eastern Airlines, Inc. p. Floyd⁵⁸ navodeći kako su nastavno na navedenu presudu zahtjevi za naknadu štete zbog psihičkih ozljeda koje nisu povezane s tjelesnim ozljedama zabranjeni. Takvom stavu priklonio se i sud navodeći kako tužitelji s ozljedama nastalima uslijed slijetanja mogu ostvariti pravo na naknadu za pretrpljene ozljede i emocionalni stres koji proizlaze samo iz tjelesnih ozljeda ili tjelesnih manifestacija ozljeda.⁵⁹ Također, kako je već i prethodno navedeno u točki 5.1. ovog rada, sud u ovom predmetu ističe četiri pristupa proučavanja pitanja odgovornosti zračnog prijevoznika za naknadu štete u slučaju psihičkih ozljeda: (1) Ne priznaje se naknada štete za čisto psihičke ozljede, (2) Priznaje se naknada štete za emocionalni stres sve dok postoji neka tjelesna ozljeda, (3) Priznaje se naknada štete za psihičke ozljede i stres ako uključuju stres zbog zrakoplovne nesreće te (4) Priznaje se naknada štete za psihičke ozljede koje proizlaze iz tjelesne ozljede. Pritom se sud ovdje opredijelio za posljednji pristup, odnosno priznavanje naknade štete za psihičke ozljede koje proizlaze iz tjelesne ozljede. Navedeno obrazlaže činjenicom da bi na taj način putnicima naknade štete mogle biti razumnije i više predvidljive, a sve kako bi se na taj način zaštitio razvoj ove nove i brzorastuće industrije.

⁵⁷ 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), Jack p. Trans World Airlines, Inc., 1994. April 25, 1994

⁵⁸ 499 U.S. 530 (1991) Eastern Airlines, Inc. p. Floyd et al.

⁵⁹ 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), Jack p. Trans World Airlines, Inc., 1994. April 25, 1994

6.2. Odgovornost zračnog prijevoznika za psihičku ozljedu kroz sudsku praksu Australije

6.2.1. Presuda Žalbenog suda Novi Južni Wales, Australija, Pel-Air Aviation Pty Ltd protiv Casey⁶⁰

Ova nesreća dogodila se u studenom 2009. godine tijekom leta između Samoe i Melbourn. Ekstremno loši vremenski uvjeti doveli su do iscrpljivanja zaliha goriva, što je rezultiralo potrebom za prisilnim slijetanjem na otok Norfolk. Nakon četiri neuspješna pokušaja slijetanja, zrakoplov je potrošio svoje posljednje zalihe goriva, prisiljavajući pilota na prisilno slijetanje u ocean.⁶¹ Tužiteljica je podnijela tužbu protiv zračnog prijevoznika temeljem Montrealske konvencije, a nastavno na čitav niz pretrpljenih ozljeda, poput značajne tjelesne ozljede, uključujući ozljede kralježnice i ozljedu desnog koljena. Nadalje, razvila je PTSP, teški poremećaj depresije, poremećaj anksioznosti te složeni sindrom boli. Žalbeni sud utvrdio je da, iako tjelesna ozljeda ne isključuje razmatranje oštećenja mozga osobe, moraju postojati dokazi o stvarnim tjelesnim oštećenjima mozga. Nakon provedenog dokaznog postupka, Žalbeni sud ponovno je uskladio australski stav s međunarodnim stajalištima, naglašavajući da se pojam tjelesna ozljeda namjerno razlikuje od psihičke ozljede. Isto tako, istaknuo je da se psihičke ozljede pokrivaju samo ako su posljedica tjelesnih ozljeda ili ako proizlaze iz tjelesnih ozljeda (uključujući ozljede mozga). Izazov za tužiteljicu bio je taj što prema mišljenju Žalbenog suda, dokazi nisu pokazali da je njen PTSP rezultat stvarnih tjelesnih oštećenja mozga. Umjesto toga, PTSP se mogao pripisati biokemijskim promjenama u mozgu, a prema sudu, takve promjene ne mogu se smatrati tjelesnom ozljedom. Dakle, za priznavanje psihičke ozljede potrebno je da je psihička ozljeda posljedica tjelesne ozljeda odnosno uzrokovana istom ili da proizlazi iz tjelesnih ozljeda kao posljedica nesreće. Drugim riječima, ni ovaj sud ne poznaje i ne priznaje pojam čiste psihičke ozljede.

⁶⁰ Pel-Air Aviation Pty Ltd protiv Casey

⁶¹ Stewart, Sarah: Turbulent Times – Psychiatric injury in aviation claims, 4 January 2018, <https://www.stewartslaw.com/news/psychiatric-injury-in-aviation-claims/>, 17. rujna 2023.

6.2.2. Presuda Žalbenog suda Novi Južni Wales, Kotsambasis p. Singapore Airlines, 48 ALR 498 (42 NSWLR 110), at 111E-F⁶²

Dana 28. svibnja 1992. godine, tužitelj Kotsambasis ukrcavao se na let Singapore Airlinesa u Ateni koji je bio zakazan za putovanje do Sydneya preko Singapura. Kratko nakon polijetanja, Kotsambasis je primijetio dim koji izlazi iz desnog motora zrakoplova. Posada je obavijestila putnike da postoji problem s motorom i da će se zrakoplov morati vratiti u Atenu, ali prije toga će morati ispustiti gorivo. Zrakoplov je sletio više od sat vremena nakon polijetanja, a zbog nedostatka sadržaja na aerodromu u Ateni, putnicima je bilo zabranjeno napustiti zrakoplov još 2,5 sata. Kotsambasis je pokrenuo tužbu protiv Singapore Airlinesa kako bi dobio naknadu štete za psihičku ozljedu i ozljedu leđa. Žalbeni sud Novog Južnog Walesa naveo je da se dva pojma tjelesna ozljeda i *lésion corporelle* mogu smatrati suštinski ekvivalentnima i da su oba dvosmisljena u vezi s tim hoće li se odnositi na psihičke ozljede. Sud se nakon razmatranja presude Floyd⁶³ priklonio i u potpunosti složio s iznesenim stavom. Također, posebno ističe i potvrđuje raniji stav kako nema dokaza da su tvorci ili potpisnici Varšavske konvencije posebno razmatrali odgovornost za psihičke ozljede ili značenje izraza *lésion corporelle*. Doista, nedostupnost naknade štete za isključivo psihičke ozljede u mnogim zemljama u vrijeme Varšavske konferencije uvjerava nas da potpisnici nisu imali posebnu namjeru uključiti takvo pravo u konvenciju. Sud je zaključio da izraz tjelesna ozljeda nije bio namijenjen i, prema ispravnom tumačenju Varšavske konvencije, ne uključuje isključivo psihičke ozljede.

6.3. Odgovornost zračnog prijevoznika za psihičku ozljedu kroz sudsku praksu Izraela

6.3.1. Presuda Vrhovnog suda u Izraelu, 785, Air France p. Teichner, 1984.⁶⁴

Zrakoplov tvrtke Air France otet je tijekom leta iz Tel Aviva za Pariz 1976. godine. Otmičari su prisilili pilota da skrene s rute i sleti u zračnu luku u Ugandi. Putnici su potom bili zadržani na aerodromu nekoliko dana dok ih nisu spasile izraelske snage. Šest godina kasnije, 1982. godine, putnici su pokrenuli tužbe protiv Air France-a kako bi dobili naknadu štete za ekstremnu psihičku ozljedu koju su pretrpjeli. Air France kao tuženik u svojoj je obrani tvrdio kako čl. 17. Varšavske konvencije ne stvara pravo na naknadu štete u slučaju čisto psihičke ozljede.

⁶² Kotsambasis p. Singapore Airlines, 48 ALR 498 (42 NSWLR 110), at 111E-F

⁶³ 499 U.S. 530 (1991) Eastern Airlines, Inc. p. Floyd et al., infra: 6.1.1.

⁶⁴ 38(3) PD 785, Air France p. Teichner, 1984.

Međutim, izraelski Vrhovni sud zauzeo je stav kako čl. 17. Varšavske konvencije ipak propisuje i obvezuje zračnog prijevoznika na naknadu štete i u slučaju čisto psihičke ozljede kao posljedice nesreće. Izraelski Vrhovni sud istaknuo je nužnost prilagodbe doslovnog značenja sporazuma aktualnim uvjetima u industriji zrakoplova i međunarodnom pravu. Stoga je sud u Izraelu argumentirao da je neophodna nova analiza svrhe tadašnje Varšavske konvencije uzimajući u obzir stvarne zahtjeve zračnog putovanja u današnjem vremenu te razvoj prava u većini zemalja koje priznaju odštetu za emocionalne štete neovisno o fizičkoj ozljedi. Izraelski je sud isto tako upozorio da bi Varšavska konvencija postala nefunkcionalna i neprimjenjiva u suvremenom kontekstu ukoliko se ne bi interpretirala na ovaj način.⁶⁵ Uz to, Vrhovni je sud svoj stav potkrijepio činjenicom da je francusko odštetno pravo dopuštalo naknadu za čisto psihičke ozljede još od 1929. godine. Na temelju toga, sud nije vidio razloga vjerovati da su tvorci francuskog zakonodavstva namjeravali isključiti čisto psihičku ozljedu iz obuhvata naknade štete prema članku 17. Varšavske konvencije.

Dakle, iz ove presude i promišljanja možemo vidjeti kako su i kroz povijest neki sudovi priznavali pravo na naknadu štete za čisto psihičku ozljedu te ga problematizirali i razmatrali puno ranije od današnje ključne prekretnice i presude suda Europske unije koji također uvodi koncept odštete za čisto psihičku ozljedu. Ipak, nakon ovakvog razmatranja pravni sustavi u svijetu zauzeli su stav kako je za naknadu štete u slučaju psihičke ozljede potrebno da je psihička ozljeda posljedica tjelesne ozljede odnosno da je uzrokovana tjelesnom ozljedom.

6.4. Odgovornost zračnog prijevoznika za psihičku ozljedu kroz sudsku praksu Ujedinjenog Kraljevstva

6.4.1. Presuda suda Ujedinjenog Kraljevstva, Morris protiv KLM Royal Dutch Airlines⁶⁶

Maloljetna djevojka od 15 godina putovala je iz Kuala Lumpura u Amsterdam. U zrakoplovu je sjedila između dvojice nepoznatih muškaraca pored kojih je nakon obroka zaspala. Nakon što se probudila, osjetila je i primijetila kako ju nepoznati muškarac dodiruje za bedra i koljena. Incident je odmah prijavila kabinskom osoblju. Posljedično, po povratku u

⁶⁵ Yoran, Dafna: „Recovery of Emotional Distress Damages Under Article 17 of the Warsaw Convention: The American Versus the Israeli Approach“, Brooklyn Journal of International Law, vol. 18., no. 3., 1992., str. 820., <https://brooklynworks.brooklaw.edu/bjil/vol18/iss3/7/>, 15. rujna 2023.

⁶⁶ EWCA Civ 790, B3/2000/3820, KLM Royal Dutch Airlines p. Morris, 2001.

Ujedinjeno Kraljevstvo postaje vrlo uznemirena. Liječnik ju je pregledao i utvrdio da pati od kliničke depresije koja se smatra jednom epizodom teškog depresivnog poremećaja, a zbog čega se liječila i antidepresivima. Zbog navedenog, tužila je zračnog prijevoznika prema čl. 17. Varšavske konvencije. Na sudu prvog stupnja, sudac donosi presudu kojom u pojam tjelesna ozljeda uključuje i psihičku ozljedu. Međutim, žalbeni sud odbacuje navedenu presudu, smatrajući kako depresivna bolest od koje je maloljetna djevojka patila nije tjelesna ozljeda u smislu Varšavske konvencije, a sve iz sljedećih razloga: (1) Postoji jasna razlika između tjelesne i psihičke ozljede. Tjelesna ozljeda uključuje oštećenje strukture tijela, dok psihička ozljeda utječe na dobrobit uma, (2) Sud je bio obvezan tumačiti čl. 17. u skladu sa zajedničkim namjerama potpisnika iz 1929. godine.⁶⁷ Takav zaključak potvrđuje i Dom lordova, odnosno zaključuju kako čl. 17. ne dopušta traženje naknade za emocionalnu štetu ako osoba nije pretrpjela fizičku ozljedu.

6.5. Uvođenje čiste psihičke ozljede koja nije povezana s tjelesnom ozljedom

Nastavno na t. 4. ovog rada i uvodne odredbe iz točke 5.1. ovog rada, pojam psihička ozljeda proteže se dugi niz godina kroz teorijska razmatranja i sudsku praksu. Obzirom da se tjelesna ozljeda ne može tumačiti tako da isključuje psihičku ozljedu koja je povezana s tjelesnom, postavlja se pitanje što je s psihičkom ozljedom koja ni na koji način nije povezana s tjelesnom ozljedom, a pritom je i medicinski dokaziva. Nastavno na navedeno, pravična naknada kao cilj konvencije bila bi ugrožena i dovedena u pitanje ukoliko bi se čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije tumačio na način da isključuje naknadu štete u slučaju psihičkih ozljeda prouzročenih takvom nesrećom ako nisu povezane s ikakvom tjelesnom ozljedom.

6.5.1. Presuda suda Europske unije, C-111/21⁶⁸

„Osoba BT dana 1. ožujka 2019. ukrcala se na let koji je izvodio Laudamotion iz Londona (Ujedinjena Kraljevina) u Beč (Austrija). Prilikom polijetanja eksplodirao je lijevi motor zrakoplova koji je trebao izvesti taj let, nakon čega su putnici evakuirani. Osoba BT napustila je zrakoplov kroz izlaz u slučaju opasnosti te ju je zračno strujanje desnog motora, koji je u tom

⁶⁷ Mohamed, Abdulla Hassan: „Recovery for Emotional Distress Under International Air Transportation as Developed by the Common Law Courts“, Volume 82, Number 4, 27. lipnja 2022. godine, str. 1160., <https://digitalcommons.law.lsu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=6907&context=lalrev>, 17. rujna 2023. godine

⁶⁸ C-111/21, BT p. Laudamotion GmbH, 2022., ECLI:EU:C:2022:808.

trenutku još radio, odbacilo nekoliko metara u zrak. Nakon toga dijagnosticiran joj je posttraumatski stresni poremećaj te je zbog toga podvrgnuta liječenju.⁶⁹ Nastavno na navedeni događaj, tužitelj je potraživao naknadu troškova liječenja i naknadu neimovinske štete, dok se zračni prijevoznik branio tvrdnjom kako čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije obuhvaća samo tjelesne ozljede u užem smislu, a ne ozljede koje su isključivo psihičke. Dakle, ono što je sporno u predmetnoj presudi jest činjenica što psihička ozljeda koja je prouzročena putniku nesrećom nije povezana ni s kakvom tjelesnom ozljedom koja je istog uzroka. Nastavno na sve navedeno, kao i na oprečna razmišljanja, Vrhovni sud Austrije uputio je sudu Europske unije prethodno pitanje u svrhu razjašnjavanja pojma tjelesne ozljede iz čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije, odnosno predstavlja li psihička ozljeda putnika prouzročena nesrećom, koja se može izjednačiti s bolešću, tjelesnu ozljedu u smislu čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije?⁷⁰ To pitanje zapravo je usmjereno na točno tumačenje može li psihička ozljeda koja se može izjednačiti s bolešću, uzrokovana putniku nesrećom u skladu s navedenom odredbom, rezultirati pravom na naknadu štete. Naime, situacija u kojoj je putnik pretrpio psihičku ozljedu kao posljedicu nesreće može se, ovisno o ozbiljnosti štete koja proizlazi iz toga, smatrati sličnom situaciji u kojoj je putnik pretrpio tjelesnu ozljedu. Posljedično se postavlja i pitanje kako pravilno dokazati prisutnost takve psihičke ozljede. Nastavno na prethodno pitanje, sud zaključuje kako slijedi: „*Sud Europske unije smatra da se čl. 17. Montrealske konvencije treba tumačiti tako da se putniku za psihičku povredu koja mu je prouzročena „nesrećom” u smislu te odredbe, a koja nije povezana s „tjelesnom povredom” u smislu navedene odredbe, mora naknaditi šteta na isti način kao i za takvu tjelesnu povredu, ako oštećeni putnik dokaže da je došlo do povrede njegova psihičkog integriteta koja je takve težine ili takve jačine da utječe na njegovo opće zdravstveno stanje te koja se ne može ublažiti bez medicinskog liječenja.*“⁷¹ Dakle, sud Europske unije ovom presudom značajno mijenja dosadašnju sudsku praksu i način promišljanja u odnosu na pojam psihička ozljeda. Sud počinje priznavati odgovornost zračnog prijevoznika za čisto psihičku ozljedu uz dokazivanje na sljedeći način „*samo ako oštećeni putnik u dovoljnoj mjeri dokaže, među ostalim, medicinskim vještačenjem i dokazima o medicinskom liječenju, da je zbog „nesreće” u smislu te odredbe došlo do povrede njegova psihičkog integriteta koja je takve težine ili takve jačine da utječe na njegovo opće zdravstveno*

⁶⁹ *Ibidem*

⁷⁰ *Ibidem*

⁷¹ *Ibidem*

*stanje, osobito uzimajući u obzir njezine psihosomatske učinke, te koja se ne može ublažiti bez medicinskog liječenja.*⁷²

Ova presuda uvela je sasvim novi pojam odgovornosti zračnog prijevoznika za naknadu štete uslijed psihičkih ozljeda pa će zračni prijevoznici tako prema sudu Europske unije odgovarati i za čisto psihičku ozljedu unatoč tome što psihička ozljeda nije uzrokovana niti proizlazi iz tjelesne ozljede. Predmetno je sasvim drugačije od dosadašnje prakse suda Europske unije kao i drugih sudova u svijetu.

Također, bitno je naglasiti da je ova presuda pravno obvezujuća za sve nacionalne sudove država članica Europske unije.

7. Usporedba stavova različitih pravnih sustava

Nasuprot novoj sudskoj praksi suda Europske unije o uvođenju naknade štete za čisto psihičke ozljede, sudovi ostalih pravnih sustava takvo uređenje još uvijek ne prihvaćaju. Dakle, sud Europske unije čl. 17. Montrealske konvencije počinje tumačiti na način da se naknada štete za psihičku ozljedu koja je putniku prouzročena nesrećom u smislu navedenog članka mora nadoknaditi na isti način kao i za takvu tjelesnu ozljedu pod uvjetom da tako oštećeni putnik dokaže da je došlo do povrede njegova psihičkog integriteta koja je takve težine ili takve jačine da utječe na njegovo opće zdravstveno stanje te koja se ne može ublažiti bez medicinskog liječenja. Obzirom da niti tekst Varšavske ni Montrealske konvencije ne definiraju i ne reguliraju odgovornost zračnih prijevoznika za naknadu štete u slučaju psihičke ozljede, već samo za tjelesne ozljede i smrt, sud Europske unije s ovom presudom zaključuje kako pojam „*bodily injury*“ odnosno tjelesna ozljeda obuhvaća i pojam „*mental injury*“ odnosno psihičku ozljedu. Time, ovom se presudom uvodi sasvim novi stupanj sustava odgovornosti, odgovornost za čistu psihičku ozljedu. Također, na isti način, ali puno ranije od konkretne presude suda Europske unije, izjednačava se pojam tjelesne i psihičke ozljede u drugom pravnom sustavu. Riječ je o izraelskom pravnom sustavu koji ističe potrebu prilagodbe doslovnog značenja odredaba konvencije aktualnim uvjetima u industriji zrakoplova i međunarodnom pravu. Također, u prilog takvom uređenju navodi i kako nema razloga vjerovati

⁷² *Ibidem*, str. 6.

da se namjeravalo isključiti čisto psihičku ozljedu iz obuhvata naknade štete prema čl. 17. Varšavske konvencije.

Međutim, suprotno navedenom stavu, prema sudskoj praksi u Sjedinjenim Američkim Državama, odgovornost zračnog prijevoznika prema čl. 17. Montrealske konvencije ograničena je u dijelu psihičkih ozljeda. Dakle, zračni prijevoznik odgovoran je za pretrpljenu štetu u slučaju smrti, tjelesne ozljede ili tjelesne manifestacije ozljede kao posljedicu nesreće, dok u dijelu pretrpljene štete u slučaju psihičke ozljede odgovara samo ukoliko su iste uzrokovane tjelesnim ozljedama. Drugim riječima, sudovi u Sjedinjenim Američkim Državama priklonili su se stavu kako zračni prijevoznici nisu odgovorni za psihičke ozljede koje ne proizlaze iz tjelesne ozljede i nisu uzrokovane tjelesnom ozljedom bez obzira na postojanje nesreće. Zaključno, zračni prijevoznik odgovoran je isključivo za psihičke ozljede koje su uzrokovane tjelesnim ozljedama kao posljedice nesreće. Takvom stavu priključuju se pravni sustavi Australije navodeći kako je za priznavanje psihičke ozljede potrebno da je psihička ozljeda posljedica tjelesne ozljede odnosno uzrokovana tjelesnom ozljedom ili da proizlazi iz tjelesnih ozljeda kao posljedice nesreće. Drugim riječima, ni ovaj pravni sustav ne poznaje i ne priznaje pojam čisto psihičke ozljede. Također, i sudovi u Ujedinjenom Kraljevstvu priklonjeni su takvom načinu razmišljanja i strogo odvajaju pojam tjelesne ozljede od pojma psihičkih ozljeda.

8. Naknada štete u slučaju psihičke ozljede u drugim konvencijama iz zračnog prometa

Osim Montrealske odnosno Varšavske konvencije koje reguliraju odgovornost zračnog prijevoznika za naknadu štete koja se dogodila u zrakoplovu ili tijekom bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja javljaju se i druge konvencije koje uređuju naknadu štete koja se nije dogodila u zrakoplovu odnosno pri ukrcaju ili iskrcaju. U prvom redu ovdje govorimo o naknadi štete na tlu.⁷³

⁷³ U hrvatskom zakonodavstvu takva izvanugovorna odgovornost regulirana je odredbama Zakona u glavi IV., a kojim se uređuje odgovornost za štetu koje zrakoplov u letu nanese na zemlji. Naš zakonodavac ni u ovom slučaju ne regulira i ne poznaje psihičku povredu kao moguću štetu, već ističe kako zračni operater odgovara za štetu nastalu na zemlji zbog smrti ili tjelesne ozljede trećih osoba te za štetu nanесenu stvarima koju uzrokuje zrakoplov u letu, ili osobe, ili stvari koje su ispale, ili su izbačene iz zrakoplova u letu, izuzev ako se dokaže da zrakoplov u letu, ili osobe, ili stvari koje su ispale, ili su izbačene iz zrakoplova u letu nisu bile uzrok štete. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, glava IV., čl. 108., st. 1.

Na međunarodnoj razini donesene su dvije konvencije⁷⁴ koje se bave ovim pitanjem. Riječ je o Konvenciji o naknadi štete trećim stranama koja proizlazi iz nezakonitog ometanja zrakoplova⁷⁵ te Konvenciji o naknadi štete koju prouzroči zrakoplov trećim osobama⁷⁶. Razmatranje i donošenje navedenih konvencija pojavilo se nakon terorističkog napada 11. rujna 2001. godine kako bi se modernizirala i ujednačila pravila koja se odnose na naknadu štete uzrokovanu trećim osobama koja je nastala zlouporabom zrakoplova.

Konvencija o naknadi štete koju prouzroči zrakoplov trećim osobama uređuje odgovornost zračnog operatera za naknadu štete na način da su zračni operateri odgovorni za štetu koju pretrpe treće strane pod uvjetom da je šteta nastala zbog zrakoplova u letu. Osim što se odgovornost za naknadu štete temelji na krivnji, važno je naglasiti da se prema toj konvenciji nadoknađuje šteta zbog smrti, tjelesnih ozljeda i psihičkih ozljeda, kao i šteta na imovini; također, nadoknadiiva je i ekološka šteta, ukoliko je takva naknada predviđena zakonima države stranke u kojoj je šteta nastala. Dakle, ova konvencija poznaje i jasno regulira odgovornost zračnog operatera za naknadu štete za psihičke ozljede koje su nastale trećim osobama od zrakoplova u letu. S druge strane, Konvencija o naknadi štete trećim stranama koja proizlazi iz nezakonitog ometanja zrakoplova odgovornost zračnog operatera također regulira na način da priznaje naknadu štete zbog smrti, tjelesne ozljede i psihičke ozljede. Međutim, isto uz bitnu razliku glede naknade štete zbog psihičke ozljede. Sukladno navedenoj konvenciji, šteta za psihičke ozljede bit će nadoknadiiva samo ako je uzrokovana prepoznatljivim psihijatrijskim poremećajem koji proizlazi ili iz tjelesne ozljede ili iz izravnog izlaganja vjerojatnosti neposredne smrti ili tjelesne ozljede. Dakle, i ova konvencija uz pojam tjelesne ozljede jasno regulira pojam psihičke ozljede, samo pod drugačijim uvjetima obeštećenja. Postavlja se pitanje opravdanosti različitog konvencijskog uređenja odnosno konvencija koje uređuju pitanje odgovornosti prema trećim osobama za štetu na tlu, koje poznaju takvu vrstu odgovornosti te konvencije koje uređuju odgovornost zračnog prijevoznika za naknadu štete koja se dogodila u

⁷⁴ I prije donošenja navedenih konvencija donesene su Konvencija o naknadi štete koju prouzroči strani zrakoplov trećim osobama (Rimska konvencija iz 1952. godine), Montrealski protokol iz 1978. godine

⁷⁵ Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft, Konvencija stupa na snagu 180. dana od dana ratifikacije 35 država, ali do sada je Konvenciju ratificiralo svega 17 država te stoga još nije na snazi, <https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx>, 23. listopada 2023. godine

⁷⁶ Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, done at Montréal on 2 May 2009 (Doc 9919), Konvencija nije stupila na snagu obzirom da je za stupanje na snagu potrebno 35 ratifikacija, a do sada je prikupila 13 potpisa, Current lists of parties to multilateral air law treaties, <https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx>, 23. listopada 2023. godine

zrakoplovu ili tijekom bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja istu ne poznaju i ne uređuju. Dakle, izvanugovorna odgovornost poznaje pojam psihičke ozljede i jasno regulira način kada i kako će se treća osoba moći obeštetiti po takvoj vrsti ozljede, dok ugovorna odgovornost za zračne prijevoznike u svojim konvencijama takvu odgovornost ne predviđa niti definira, već navedeno ostavlja sudskoj praksi na tumačenje.

9. Posljedice uvođenja naknade štete za čisto psihičke ozljede

„Putniku za psihičku povredu koja mu je prouzročena „nesrećom” u smislu te odredbe, a koja nije povezana s „tjelesnom povredom” u smislu navedene odredbe, mora naknaditi šteta na isti način kao i za takvu tjelesnu povredu, ako oštećeni putnik dokaže da je došlo do povrede njegova psihičkog integriteta koja je takve težine ili takve jačine da utječe na njegovo opće zdravstveno stanje te koja se ne može ublažiti bez medicinskog liječenja.“⁷⁷ Dakle, sud Europske unije u svojoj presudi, a kako je već i ranije naglašeno, izjednačava pojam psihičke ozljede s pojmom tjelesne ozljede, sve nastavno na važenje čl. 17. Montrealske konvencije glede odgovornosti zračnog prijevoznika za naknadu štete putniku koja mu je prouzročena nesrećom. Također, u presudi definira i uvjete koji su potrebni za isto. Međutim, obzirom da je ova presuda ključna prekretnica u razmatranju i analiziranju naknade štete za psihičke ozljede, postavlja se pitanje je li sud obratio dovoljnu pažnju i propisao dovoljne kriterije koji su potrebni za dokazivanje nadoknadive čisto psihičke ozljede koja je prouzročena nesrećom. Neki autori smatraju kako navedena presuda izgleda kao pokušaj suda da nametne prag uvjeta za naknadu štete, ali upotrijebljeni jezik je toliko širok da dopušta velik raspon tumačenja i stvara mnogo konfuzije.⁷⁸ Sud je donošenjem ovakve presude svakako promijenio daljnji tijek i razvoj sudske prakse. Međutim, ipak je ostavio i brojna otvorena pitanja glede onoga što se smatra medicinskim tretmanom i medicinskim liječenjem te kada psihička ozljeda postaje uopće dovoljno ozbiljna ili intenzivna da utječe na opće zdravlje osobe. Postoji raznolik spektar psihičkih stanja, no kada je ozljeda klinički dijagnosticirana (posebno putem medicinskog izvješća i dokaza o medicinskom liječenju), teško je zamisliti da bi sud mogao smatrati da takva ozljeda ne ispunjava kriterije ozbiljnosti i intenzivnosti. No, ako je to točno, je li prijevoznik stvarno zaštićen od vrlo teškog tereta naknade koji je Sud Europske unije izrazio da želi

⁷⁷ C-111/21, BT p. Laudamotion GmbH, 2022., ECLI:EU:C:2022:808.

⁷⁸ Harding, Jack: „Psychological injury and the Montreal Convention – A step too far?“, 16 November 2022, <https://www.dekachambers.com/2022/11/16/psychological-injury-and-the-montreal-convention-a-step-too-far/>, 25. rujna 2023.

izbjeći?⁷⁹ Također, kako je već prethodno i istaknuto u točki 5.1. ovog rada, traumatični događaji mogu se manifestirati kao psihičke ozljede različite težine kod različitih osoba što može dovesti do potencijalne zloupotrebe i podnošenja nepoštenih zahtjeva za odštetom. Osim pitanja dokazivanja težine psihičke ozljede, otvara se pitanje tereta naknade štete za zračne prijevoznike. Dakle, ostaje za razmatranje i analizu kako i na koji će način navedena presuda imati utjecaj i s ekonomskog aspekta. Krajnji teret će sudeći prema svemu ipak snositi potrošači odnosno putnici. S porastom broja zahtjeva za naknadom štete i, kao posljedica toga, povećanjem isplata na temelju tih zahtjeva, premije osiguranja zračnih prijevoznika znatno će rasti, što će zračni prijevoznici zasigurno kompenzirati povećanjem cijena karata. Ovime je sud htio uspostaviti ravnotežu između zračnog prometa kao najbrže rastuće industrije i grane prometa te pitanja odštetnih zahtjeva, te je samim time široko odstupio od dosadašnjeg tumačenja odredbi Montrealske konvencije na način koji je potpuno različit od već utvrđene međunarodne sudske prakse u istim pitanjima. Posljedično, to ima izravan utjecaj na pravnu sigurnost.

10. Zaključak

Pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika za naknadu štete razmatra se od samih početaka razvoja zračnog prometa. Tijekom godina, taj se institut nastoji prilagoditi promjenama u ovoj brzorastućoj industriji kako bi uskladio interese zračnih prijevoznika s jedne strane i putnika s druge. Međutim, pravni propisi i dalje ostaju nesuglasni i ne uspijevaju potpuno definirati sve moguće posljedice korištenja zračnog prijevoza. Kako je prikazano u radu, glavna problematika leži u činjenici da nijedna konvencija koja uređuje odgovornost zračnog prijevoznika ne prepoznaje i ne definira pojam psihičke ozljede kao posljedicu nesreće, odnosno posljedicu koja se obeštećuje, za razliku od izvanugovorne odgovornosti odnosno konvencija koje uređuju pitanje odgovornosti prema trećim osobama za štetu na tlu uzrokovanu zrakoplovom. Tvorci konvencija, iako raspravljaju o mogućnosti uvođenja odgovornosti zračnog prijevoznika za naknadu štete u slučaju psihičke ozljede koja je posljedica nesreće, ipak ne donose takvu pravnu regulativu, već tumačenje navedenog ostavljaju otvoreno sudskoj praksi. No, je li sada konačno vrijeme za takav pomak gdje se pitanje odgovornosti za psihičke ozljede neće regulirati samo sudskom praksom, već jasno konvencijama i drugim pravnim aktima? U današnjem vremenu, gdje psihička ozljeda postaje sveprisutna, možda je previše strogo i ograničavajuće tumačiti

⁷⁹ *Ibidem*

odredbe važećih konvencija na način da ne obuhvaćaju odgovornost za naknadu štete u slučaju psihičke ozljede, već samo tjelesne ozljede i smrt. Ovakav pristup reguliranju može dovesti do umanjivanja važnosti psihičkih ozljeda i zanemarivanja brige o psihičkom zdravlju.

Praksa suda Europske unije unaprjeđuje zakonodavni okvir glede takve vrste odgovornosti. Smatram da bi i daljnji razvoj zračnog prava trebao ići u tom smjeru. Međutim, uvođenje takve odgovornosti trebalo bi biti popraćeno postavljanjem puno jasnijih uvjeta za ostvarivanje prava na naknadu štete s jedne strane kao i puno jasnijih uvjeta koji precizno definiraju vrstu odgovornosti s druge strane. Sve to bi trebalo poslužiti sprječavanju potencijalne zloupotrebe prava i podnošenja nepoštenih zahtjeva za odštetom. Uz to, putovanje zrakoplovom može izazvati različite razine psihičkih reakcija kod putnika. Osim sudske prakse koja se jedina posljednjih godina bavi pitanjem odgovornosti zračnog prijevoznika za naknadu štete u slučaju psihičkih ozljeda, zakonodavac bi također trebao intervenirati donošenjem razrađenih uvjeta koji moraju biti ispunjeni. Dakle, uzimajući u obzir sve navedeno, zakonodavstvo u vezi s ovim pitanjem doživljava razvoj koji zahtijeva daljnje strože reguliranje i definiranje kako bi se izbjegao potencijalni kolaps u odnosima između zračnih prijevoznika s jedne strane i putnika s druge strane.

POPIS LITERATURE

a) KNJIGE I ČLANCI

1. Bokareva, Olena. "The Meaning of "Accident" under the Montreal Convention in Light of CJEU Jurisprudence." Regulation of Risk, Brill Nijhoff, 2022. 157-184., <https://brill.com/edcollchapoa/book/9789004518681/BP000005.xml?body=pdf-60830>, datum pristupa: 20. srpnja 2023.
2. Dunn, Caitlin: Recognition of psychological injury in air travel under the Montreal Convention, 15 November 2022, <https://www.leighday.co.uk/news/blog/2022-blogs/recognition-of-psychological-injury-in-air-travel-under-the-montreal-convention/>, datum pristupa: 20. srpnja 2023.
3. Filipović, Velimir: Montrealska konvencija iz 1999. o međunarodnom zračnom prijevozu stupila na snagu, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu. God. 54, br. 1 (2004). - str. 199.-202.
4. Harding, Jack: „Psychological injury and the Montreal Convention – A step too far?“, 16 November 2022, <https://www.dekachambers.com/2022/11/16/psychological-injury-and-the-montreal-convention-a-step-too-far/>, datum pristupa: 25. rujna 2023.
5. Mohamed, Abdulla Hassan: „Recovery for Emotional Distress Under International Air Transportation as Developed by the Common Law Courts“, Volume 82, Number 4, 27. lipnja 2022. godine, str. 1159.-1161., <https://digitalcommons.law.lsu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=6907&context=lalrev>, datum pristupa: 17. rujna 2023. godine
6. Montreal Convention — Your Passenger Rights on International Flights, <https://www.airhelp.com/en-int/montreal-convention/#countries>, datum pristupa: 19. listopada 2023.
7. Pounian S. R., Rodriguez, B., “Recent developments in aviation law”, Tort & Insurance Law Journal, vol. 31., no. 2., 1996., str. 149.-168., <http://www.jstor.org/stable/25763093>, datum pristupa: 27. kolovoza 2023.
8. Radionov, N., Novačić, T., “Aktualnosti u odgovornosti zračnog prijevoznika – stari interesi i nova rješenja”, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 39., 2002., str. 413.-430.
9. Stajalište delegacija Etiopije, Indije i Singapura o Nacrtu konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, Međunarodna konferencija o

- zrakoplovnom pravu, održana u Montrealu od 10. do 28. svibnja 1999., sv. I. – Zapisnik, str. 70. do 72.
10. Stewart, Sarah: Turbulent Times – Psychiatric injury in aviation claims, 4 January 2018, <https://www.stewartslaw.com/news/psychiatric-injury-in-aviation-claims/>, datum pristupa: 17. rujna 2023.
 11. Stone p. Continental Airlines, Inc., 905 F. Supp. 823, 827, D. Hawaii, 1995., <http://law.justia.com/cases/federal/districtcourts/FSupp/905/823/1741153/>, datum pristupa: 15. rujna 2023.
 12. Truesdell, Laurie S. "Air France p. Saks: The Applicability of the Warsaw Convention to a Passanger Injury Sustained during a Routine International Flight." NCJ Int'l L. & Com. Reg. 11, 1986., Volume 1, Number 1, Article 3, <https://scholarship.law.unc.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1295&context=ncilj>, datum pristupa: 15. rujna 2023.
 13. Yoran, Dafna: „Recovery of Emotional Distress Damages Under Article 17 of the Warsaw Convention: The American Versus the Israeli Approach“, Brooklyn Journal of International Law, vol. 18., no. 3., 1992., str. 820., <https://brooklynworks.brooklaw.edu/bjil/vol18/iss3/7/>, datum pristupa: 15. rujna 2023.
 14. 2019 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention of 1999, https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx, datum pristupa: 22. listopad 2023.

b) PRAVNI IZVORI

1. Konvencija za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz – Varšavska konvencija (Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air), Službene novine Kraljevine Jugoslavije br.124-XXXVII/1931.
2. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu – Montrealska konvencija (Convention for the Unification of certain rules for international carriage by air), Službeni list europskih zajednica, L 194/39.
3. Konvencija o naknadi štete trećim stranama koja proizlazi iz nezakonitog ometanja zrakoplova - Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft (Unlawful Interference Compensation Convention 2009)

4. Konvencija o naknadi štete koju prouzroči zrakoplov trećim osobama - Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, done at Montréal on 2 May 2009 (Doc 9919) (General Risk Convention 2009)
5. Odluka Vijeća od 5. travnja 2001. o zaključku Europske zajednice o Konvenciji za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija)
6. Uredba (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem, Službeni list Europske unije 138 od 30.4.2004., 7/19 od 7. 4. 2010.
7. Uredba Vijeća EU br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreće od 9. listopada 1997., Službeni list europskih zajednica br. L 285 od 17. listopada 1997.
8. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, NN 132/1998, 63/2008, 134/2009, 94/2013.
9. Zakon o potvrđivanju protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine
10. Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (Protokol 1999.) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine s pripadajućim dodacima

c) SUDSKA PRAKSA

Sud Europske unije

1. C-532/18, GN p. ZU, 2019., ECLI:EU:C:2019:1127
2. C-589/20, JR p. Austrian Airlines AG, 2022., ECLI:EU:C:2022:424
3. C-70/20, YL p. Altenrhein Luftfahrt GmbH, ECLI:EU:C:2021:379
4. C-510/21, DB p. Austrian Airlines A, ECLI:EU:C:2023:550
5. C-63/09, Axel Walz protiv Clickair SA, 2010. EU:C:2010:251, t. 21.
6. C-111/21, BT p. Laudamotion GmbH, 2022., ECLI:EU:C:2022:808.

Sudovi Ujedinjenog Kraljevstva

7. EWCA Civ 790, B3/2000/3820, KLM Royal Dutch Airlines p. Morris, 2001.

Sudovi u Sjedinjenim Američkim Državama

8. 470 U.S. 392 (1985), Air France p. Saks, 1985.

9. 499 U.S. 530, Eastern Airlines, Inc. p. Floyd, 1991.
10. 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), Jack p. Trans World Airlines, Inc., 1994. April 25, 1994
11. 499 U.S. 530 (1991) Eastern Airlines, Inc. p. Floyd et al.
12. F.3d 366 (2004) Gary Ehrlich and Maryanne Ehrlich, p. American Airlines Inc., American Eagle Airlines, Inc. and Simmons Airlines, Inc.

Sudovi u Australiji

13. 48 ALR 498 (42 NSWLR 110), at 111E-F, Kotsambasis p. Singapore Airlines,
14. Pel-Air Aviation Pty Ltd protiv Casey

Sudovi u Izraelu

15. 38(3) PD 785, Air France p. Teichner, 1984.