

Naknada štete za duševne boli u međunarodnom zračnom pravu

Jukić, Anamarija

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:199:189730>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-26**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Pravni fakultet
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Anamarija Jukić

NAKNADA ŠTETE ZA DUŠEVNE BOLI U MEĐUNARODNOM ZRAČNOM PRAVU

Diplomski rad

Mentor: izv. prof. dr. sc. Iva Savić

Zagreb, srpanj 2023.

Izjava o izvornosti

Ja, Anamarija Jukić, 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.

Anamarija Jukić, v.r.

SAŽETAK

Zračno pravo, kao samostalan dio prometnoga prava, uređuje sva pitanja važna za zračni promet i cjelokupnu zrakoplovnu industriju. Zbog svoje prirode zračno pravo je obilježeno međunarodnim karakterom. Najvažniji ugovori na području međunarodnoga privatnoga zračnog prava su Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, poznatija kao Varšavska konvencija iz 1929. godine i konvencija koja ju je u potpunosti zamijenila - Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, odnosno Montrealska konvencija iz 1999. godine. Tim ugovorima uređeno je kompleksno i važno pitanje odgovornosti zračnih prijevoznika za štete koje pretrpe putnici, odnosno odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika. Unatoč utvrđenim pravilima odgovornosti prijevoznika, u ovim konvencijama javljaju se nedoumice i nesuglasice glede tumačenja, značenja i obuhvata pojedinih pojmova, a o kojima ovisi konačna odluka sudova o postojanju odgovornosti prijevoznika za nastalu štetu. Jedan od takvih pojmova je i pojam tjelesne ozljede čije je značenje i obuhvat bio predmet rasprava u pravnoj teoriji i sudskoj praksi. Štoviše, kao jedno od najvažnijih pitanja u vezi tog pojma tjelesne ozljede bilo je i pitanje jesu li njime obuhvaćene i duševne boli. Cilj ovoga rada je problematizirati pojam duševne boli i njegovo značenje te analizirati pitanje naknade štete za duševne boli kroz prikaz relevantne sudske prakse.

Ključni pojmovi: zračni promet; Varšavska konvencija; Montrealska konvencija; odgovornost prijevoznika; nesreća; tjelesna ozljeda; mentalna ozljeda; naknada; duševne boli; emocionalne povrede.

SUMMARY

Aviation law, as an independent part of traffic law, governs all issues important for air traffic and the entire aviation industry. Due to its nature, aviation law is characterized by an international character. The most important treaties in the field of international private aviation law are the Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air from 1929, better known as the Warsaw Convention and the convention which completely replaced it – the Convention for the Unification of certain rules for international carriage by air from 1999, better known as the Montreal Convention. These treaties regulate the complex and important issue of the liability of air carriers for damages suffered by passengers, more precisely liability of carriers for the death and bodily injuries of passengers. Despite the established rules of the carrier's liability, in these conventions there are doubts and disagreements regarding the interpretation, meaning and scope of certain concepts, on which the final decision of the courts on the existence of the carrier's liability for the damage depends. One of such concepts is the concept of bodily injury, the meaning and scope of which has often been the subject of discussion in legal theory and objective before the courts. Moreover, one of the most important questions regarding that concept was whether mental injury is also covered by it. The aim of this paper is to problematize the concept of mental injury and its meaning and to analyze the issue of compensation for mental injury through the presentation of relevant judicial practice.

Key terms: air traffic; Warsaw Convention; Montreal Convention; liability of the carrier; accident; bodily injury; mental injury; compensation; mental anguish; emotional injuries.

Sadržaj

1. UVOD	1
2. PRAVNA REGULATIVA.....	2
2.1. Međunarodnopravna regulativa.....	2
2.1.1. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu 1929. – Varšavska konvencija.....	2
2.1.2. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu 1999. – Montrealska konvencija	4
2.2. Regulativa Europske unije.....	5
3. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG SMRTI I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA	6
3.1. Pojam nesreće.....	7
3.2. Tjelesna ozljeda.....	10
4. NAKNADA ŠTETE ZA DUŠEVNE BOLI.....	13
4.1. Problematika pojma duševne boli	13
4.2. Različiti pristupi priznavanja naknade štete za mentalne ozljede	15
4.2.1. Prvi pristup: Ne priznaje se naknada štete za čisto mentalne ozljede.....	16
4.2.2. Drugi pristup: Priznaje se naknada štete za emocionalni stres sve dok postoji neka tjelesna ozljeda	20
4.2.3. Treći pristup: Priznaje se naknada štete za mentalne ozljede i stres ako uključuju stres zbog zrakoplovne nesreće	21
4.2.4. Četvrti pristup: Priznaje se naknada štete za mentalne ozljede koje proizlaze iz tjelesne ozljede	23
4.3. Može li se izjednačiti mentalnu i tjelesnu ozljedu?.....	24
5. ZAKLJUČAK	27
6. LITERATURA	28

1. UVOD

Zračni promet, odnosno putovanje zrakoplovom, kao i putovanje svakim drugim prijevoznim sredstvom, predstavlja opasnu aktivnost podložnu nesrećama. Kao posljedicu nesreća putnici mogu pretrpjeti različite štete, a kako bi ih se pravno zaštitilo i kako bi im se omogućilo ostvarivanje prava na naknadu pretrpljene štete potrebni su pravni temelji koji uređuju ključna pitanja i sustav odgovornosti za štete. U međunarodnom zračnom pravu, koje se počelo razvijati kasnije od ostalih grana prometnog prava, odgovornost i sustav naknada štete putnicima uređen je prvi puta Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, poznatijom kao Varšavska konvencija, iz 1929. godine. S obzirom da su razvoj zračnog prometa i zrakoplovna industrija kroz godine brzo napredovali, bilo je potrebno uskladiti i njihovo postojeće pravno uređenje. Varšavska konvencija je konačno zamijenjena, a njezina rješenja modernizirana Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, odnosno Montrealskom konvencijom iz 1999. godine. Tijekom dugih sedamdeset godina, koliko je trebalo do donošenja nove konvencije, više puta se pokušavalo izmijeniti Varšavsku konvenciju, a posebno se isticala potreba za izmjenom upravo odredaba koje su se odnosile na uređenje odgovornosti prijevoznika. Naime, prema članku 17. Varšavske konvencije, odgovornost prijevoznika postojala je samo u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, a u sudskoj praksi su se uz tužbene zahtjeve za naknadu štete za tjelesne ozljede, počeli javljati i zahtjevi za naknadu štete za pretrpljene duševne boli. Sudovi su se tada našli pred zadatkom tumačenja pojma tjelesna ozljeda i njegovim opsegom. Rezultat toga je raznovrsna i neujednačena sudska praksa, jer dok su jedni sudovi zauzimali stav da je jedino tjelesna ozljeda nadoknativa prema konvenciji, drugi su zauzimali potpuno suprotan stav i široko tumačili pojam tjelesne ozljede, obuhvaćajući njime i duševne boli, a samim time i priznavajući naknadu štete za iste.

U ovom radu, a poglavito kroz primjere iz sudske prakse, prikazat će se problematika pojma duševne boli te kako su sudovi tumačili pojam tjelesne ozljede kada su odlučivali o priznavanju naknade štete za pretrpljene duševne boli.

2. PRAVNA REGULATIVA

Sveobuhvatna pravila za međunarodni zračni prijevoz, a posebice pravila o odgovornosti prijevoznika i sustavu naknada šteta putnicima obuhvaćena su temeljnim konvencijama – Varšavskom i Montrealskom konvencijom. Njihova važnost i ciljevi prikazani su u nastavku uz osvrt na njihov utjecaj i ulogu u razvitku zračnog prava Europske unije.

2.1. Međunarodnopravna regulativa

2.1.1. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu 1929. – Varšavska konvencija

Početak 20. stoljeća, kao najmlađa grana prometa, počinje se razvijati zračni promet. Zračni promet se na globalnoj sceni pojavio znatno kasnije od pomorskog, željezničkog i cestovnog prometa. Paralelno s razvitkom zračnog prometa počeo je i razvoj zračnog prava koje je izrazito obilježeno međunarodnim karakterom. Povijesno gledano, od kad su 17. prosinca 1903. braća Wright poduzela svoj prvi let u Kitty Hawku u Sjevernoj Karolini, zrakoplovstvo je izuzetno napredovalo. Isto se može reći i za zračno pravo, koje je u kratko vrijeme zauzelo ustaljeno mjesto u međunarodnom pravnom sustavu.¹

U samim počecima razvitka zračnog prometa, zbog tehničkih specifičnosti tadašnjih zrakoplova, za putovanja zrakoplovom uočeno je da su opasna i podložna nesrećama. Prva karakteristika koja je bila identificirana u začetima zračnog prijevoza je da se radilo o potencijalno opasnoj i čak kobnoj aktivnosti.² Zbog takvih karakteristika sigurnost opstanka i daljnjeg razvoja zračne industrije lako je mogla biti dovedena u pitanje. Također, zbog potencijalne opasnosti od nesreća, zračni prijevoznici bili su izloženi tužbama od strane putnika za naknade pretrpljenih šteta. Razvijajuća komercijalna industrija zahtijevala je pravnu zaštitu kako bi si mogla osigurati daljnji rast i razvoj.³ Bilo je potrebno uspostaviti režim kojim bi se postigla ravnoteža između podrške rastućoj zrakoplovnoj industriji s jedne strane i

¹ Bokareva, Olena, „The Meaning of „Accident“ under the Montreal Convention in light of CJEU Jurisprudence“, Regulation of risk, str. 157.-184., str. 157.

² Field, Andrew, „Air travel, accidents and injuries: Why the new Montreal Convention is already outdated“, Dalhousie Law Journal, vol. 28., no. 1., 2005., str. 69.-97., str. 73.

³ Cunningham, McKay, „The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries“, Vanderbilt Journal of Transnational Law, vol. 41., no. 4., 2008., str. 1043.-1081., str. 1047.

odgovarajućeg sustava naknada s druge strane.⁴ Bitna svrha uspostave takvog režima bila je pružiti pravni temelj za rad i razvoj zrakoplovne industrije.

Prvi međunarodnopravni instrument za regulaciju pravila međunarodnog zračnog prava rezultat je međunarodne konferencije održane u Varšavi 1929. godine.⁵ Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, poznatija kao Varšavska konvencija potpisana je 12. listopada 1929. godine.⁶ Konvencija se primjenjuje na svaki međunarodni prijevoz osoba, prtljage ili putnika izvršen zrakoplovom uz plaćanje⁷ i uređuje odgovornost zračnih prijevoznika. Svrha Konvencije je dvojaka. Prvi cilj, s obzirom na međunarodni karakter zračnog prometa i činjenicu da su njime obuhvaćeni različiti pravni sustavi, kulture, običaji i jezici, bio je ujednačiti pravila koja reguliraju međunarodni zračni prijevoz. Drugi cilj bio je ograničiti odgovornost zračnih prijevoznika i time potaknuti razvoj industrije u njezinim začecima.⁸ Kada se donosila Konvencija države stranke su istaknule da ako nova industrija međunarodnog zračnog prometa planira opstati, da je potrebna zaštita od silnih tužbi koje bi se mogle pojaviti prema domaćim zakonima dok je u isto vrijeme bilo prepoznato da interesi ozlijeđenih putnika ili poginulih u nesrećama trebaju također biti priznati.⁹ Unatoč tome, stranke konvencije ipak su značajnije bile orijentirane na razvoj nove industrije i zaštitu zračnih prijevoznika nego na pružanje zaštite i naknade štete ozlijeđenim putnicima. Kao rezultat toga Varšavska konvencija je usvojila protekcionističku politiku usmjerenu na ograničavanje odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća.¹⁰

Nadalje, kako se zračna industrija razvijala i napredovala, tako su se javljali moderniji i tehnološki napredniji zrakoplovi te su zračni prijevoznici iz male novonastale industrije prerasli u multinacionalne korporacije. Zahvaljujući takvom razvoju zračni promet postao je znatno sigurniji. Uslijed tog rasta i napretka zračne industrije, pravila Varšavske konvencije postala su zastarjela i bilo ih je potrebno modernizirati i uskladiti s tehnološkim naprecima same industrije. Zbog toga je Varšavska konvencija tijekom godina više puta mijenjana protokolima te su se uz

⁴ Bokareva, „The Meaning of „Accident“ under the Montreal Convention in light of CJEU Jurisprudence“, loc. cit. (bilj. 1).

⁵ Boulee, Jean-Paul, „Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention: the progeny of Eastern airlines, Inc. V. Floyd“, Georgia Journal of International and Comparative Law, vol. 24., no. 3., 1995., str. 501.-521., str. 502.

⁶ 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.

⁷ Ibid., članak 1.

⁸ Boulee, „Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention: the progeny of Eastern airlines, Inc. V. Floyd“, loc. cit. (bilj. 5).

⁹ Field, op. cit. (bilj. 2), str. 73.

¹⁰ Cunningham, op. cit. (bilj. 3), str. 1044.

protokole javljale razne inicijative za adekvatnom izmjenom konvencije i jedinstvenim pravnim uređenjem međunarodnog zračnog prijevoza.¹¹

Unatoč donesenim protokolima i inicijativama za postizanjem adekvatne izmjene Varšavske konvencije i pokušaja ujednačavanja i inkorporiranja pravila kojima se uređuje međunarodni zračni prijevoz u jedan jedinstveni sveobuhvatni tekst i dalje je opstao zadatak da se postigne željeni rezultat. Cilj je bio da se na međunarodnoj razini u tom jednom jedinstvenom tekstu obuhvate najbolja rješenja i pravila za međunarodni zračni prijevoz. Tako je 1999. godine na diplomatskoj konferenciji održanoj u Montrealu došlo do usvajanja nove Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, odnosno Montrealske konvencije.

2.1.2. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu 1999. – Montrealska konvencija

Montrealska konvencija, posljednja je u nizu pokušaja da se niz varijacija Varšavske konvencije iz 1929. zamijeni s jedinstvenim ugovorom kojim se reguliraju dužnosti i obveze međunarodnih zračnih prijevoznika, putnika i pošiljatelja.¹² Još na samom početku održavanja diplomatske konferencije za donošenje konvencije, predsjednik konferencije je odredio smjer rasprave, zalažući se za pomak u međunarodnoj politici od zaštite novonastalih zračnih prijevoznika prema zaštiti prava pojedinca na restituciju.¹³ Kao ciljevi nove konvencije bili su istaknuti usklađivanje i osuvremenjivanje Varšavske konvencije i njezinih odredaba, osiguravanje zaštite putnika i njihovih interesa u zračnom prijevozu te postizanje ravnoteže između, s jedne strane interesa zračnih prijevoznika i s druge, interesa putnika.

Kao i prethodnica, i Montrealska konvencija uređuje međunarodni prijevoz osoba, prtljage ili tereta zrakoplovom, a za naknadu. U usporedbi s Varšavskom konvencijom koja je usvojila protekcionističku politiku u korist zračnih prijevoznika, Montrealska konvencija usmjerena je na putnike, odnosno na naknadu štete koju uslijed smrti, odnosno tjelesne ozljede pretrpe putnici. Tome je tako jer izvorni cilj zaštite zrakoplovne industrije u razvoju više nije

¹¹ O protokolima i inicijativama za izmjenom Varšavske konvencije više: 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.

¹² Field, op. cit. (bilj. 2), str. 69.

¹³ Cunningham, op. cit. (bilj. 3), str. 1069.

relevantan, jer je putovanje zrakoplovom sada dokazano sigurnije.¹⁴ Cilj diplomatske konferencije postavljen na samom početku njezina održavanja je ispunjen i Montrealska konvencija unijela je znatne promjene u odnosu na svoju prethodnicu. Ona uređuje sveobuhvatna pravila za međunarodni zračni prijevoz, a među njima kao jedna najvažnijih ističu se pravila o odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika te pravila o sustavu naknada šteta. Ovaj rad posebno je usmjeren na prikaz upravo sustava naknada šteta putnicima kroz analizu relevantne sudske prakse. Važno je za istaknuti da je uz Montrealsku konvenciju i dalje na snazi Varšavska konvencija. Zbog toga, i s obzirom na gotovo identičan značaj Varšavske i Montrealske konvencije u pogledu odgovornosti prijevoznika, kao relevantnu sudsku praksu se, kada se razmatra pitanje naknade štete putnicima, uzima i sudsku praksu razvijenu u skladu sa rješenjima iz Varšavske konvencije i novu sudsku praksu koja se razvija u skladu sa rješenjima Montrealske konvencije.

Još važnije, iako Montrealska konvencija je značila napredak u osuvremenjivanju međunarodnog zračnog prava, ona još uvijek svoje korijene temelji na terminologiji i rješenjima prethodnice,¹⁵ a zbog čega se potencijalno otvara pitanje je li došlo vrijeme za njezine ponovne izmjene o čemu će biti riječi dalje u tekstu.

2.2. Regulatorna Europske unije

Europska unija, uz SAD, devedesetih godina 20. stoljeća, bila je jedan od glavnih gospodarskih aktera u međunarodnom zračnom prometu. Kako je zračni promet po svojim karakteristikama međunarodni, tako je i u interesu EU bilo postići ujednačenost propisa koji uređuju međunarodno zračno pravo čime bi se, osim pružanja bolje zaštite putnicima, pomoglo i organizaciji međunarodnih zračnih usluga. Zbog toga, a kako bi se na razini EU uveo moderan sustav pravila za zaštitu putnika, donesena je 9. listopada 1997. godine Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća.¹⁶

Nadalje, EU je sudjelovala na diplomatskoj konferenciji i u donošenju Montrealske konvencije, te je stranka konvencije zajedno sa svim svojim državama članicama. Nakon

¹⁴ Ibid., str. 1052.

¹⁵ Field, op. cit. (bilj. 2), str. 69.

¹⁶ Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća, Službeni list europskih zajednica, L 285/1.

stupanja na snagu Montrealske konvencije 2002. godine, Uredba br. 2027/97 je revidirana i izmijenjena Uredbom br. 889/2002 od 13. svibnja 2002. godine.¹⁷ Tom Uredbom prihvaćena su rješenja Montrealske konvencije iz 1999. godine čime je Montrealska konvencija postala dio prava EU i sva njezina rješenja na odgovarajući način su obvezna i primjenjiva u svim državama članicama pa tako i u Republici Hrvatskoj. Prema članku 3. Uredbe 889/2002: „odgovornost zračnog prijevoznika Zajednice u pogledu putnika i njihove prtljage uređene su svim odredbama Montrealske konvencije koje se odnose na takvu odgovornost.“¹⁸ Uslijed usvajanja Montrealske konvencije kao sastavnog dijela prava EU, Sud Europske Unije (dalje u tekstu: Sud EU) i sudovi država članica pri donošenju svojih odluka dužni su poštivati i tumačiti odredbe Montrealske konvencije u njezinom duhu i razmatrati presude o sličnim pitanjima koje su donijeli najviši sudovi u drugim državama strankama konvencije¹⁹ te svoja tumačenja i presude uskladiti kako bi se postiglo jedinstveno tumačenje i primjena konvencije te održala pravna sigurnost. Spomenuti Sud EU ima vrlo važnu ulogu u tumačenju prava EU pa tako i tumačenja odredaba Montrealske konvencije. Samo tumačenje Sud EU provodi kroz prethodni postupak, odnosno na inicijativu nacionalnih sudova država članica.²⁰ Tako se Sud EU našao i pred zadatkom tumačenja članka 17. konvencije, a čega su primjeri prikazani kroz daljnji tekst.

3. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG SMRTI I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA

Kako je ranije spomenuto, reguliranje odgovornosti prijevoznika jedno je od najvažnijih pitanja i Varšavske konvencije i njezine sljednice – Montrealske konvencije. Posebno je ovdje važan članak 17. kojim se uređuje odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede²¹ putnika.

¹⁷ Uredba (EZ) br. 889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. svibnja 2002. o izmjeni Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća, Službeni list europskih zajednica, L 140/2.

¹⁸ Ibid., članak 2.

¹⁹ Bokareva, op. cit. (bilj. 1), str. 179.

²⁰ Savić, I., “Is the Court of Justice of the EU Rewriting the Montreal Convention?“, Issues in aviation law and policy, vol. 21., no. 1., 2021., str. 17.-34., str. 17.

²¹ Radi jasnijeg pregleda rada potrebno je naglasiti kako se u radu koristi izraz ozljeda, a koji je u uporabi u hrvatskom zakonodavstvu kojim se regulira odgovornost prijevoznika za nastale štete u zračnom pravu: “Za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika...“(čl. 78. st. 1. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, NN 132/1998, 63/2008, 134/2009, 94/2013). Također, razumijevanja radi, ističe se da se u službenim prijevodima stranih pravnih izvora i prijevodima sudskih presuda, kao istoznačnica izraza ozljeda, koristi i izraz povreda, „ozljeda-povreda“, vidi: Padovan, I., Medicinski leksikon, Zagreb, 1990., str. 632.

Članak 17. Varšavske konvencije glasi: „Prijevoznik je odgovoran za štetu nastalu u slučaju smrti, povrede ili svake druge tjelesne ozljede koju je pretrpio putnik kad se slučaj koji je prouzročio štetu, dogodio na zrakoplovu ili tijekom svih operacija ukrcaja ili iskrcaja.“²² Nakon što je donesena Montrealska konvencija, formulacija članka 17. minimalno je izmijenjena isticanjem isključivog uvjeta za odgovornost prijevoznika za štetu, odnosno da je „prijevoznik odgovoran za smrt ili tjelesnu povredu 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.“²³ Takva izmjena je bila zanemariva i Montrealska konvencija u samoj biti je usvojila isti tekst kao i njezina prethodnica.

U samoj odredbi članka 17. postavljena su tri uvjeta za odgovornost prijevoznika: (1) nesreća - koja uzrokuje (2) tjelesnu ozljedu, smrt ili tjelesnu manifestaciju ozljede putniku (3) tijekom ukrcaja, iskrcaja ili samog leta.²⁴

Kako ni u Varšavskoj niti u Montrealskoj konvenciji nije dana jasna i nedvosmislena definicija pojmova nesreće i tjelesne ozljede i što ti pojmovi sve obuhvaćaju, kroz povijest zračnog prava ovi pojmovi često su bili i još uvijek jesu fokus rasprava i raznih tumačenja u sudskoj praksi. Ograničenje pojmova ukrcaja i iskrcaja prilično je dobro utvrđeno, a određuju se na temelju aktivnosti putnika u vrijeme nezgode, njihove lokaciju u to vrijeme i opsega u kojem je prijevoznik vršio kontrolu nad putnikom,²⁵ stoga se time ovaj rad neće baviti. U nastavku ću izložiti pokušaje izmjene članka 17. te njegove ključne i sporne pojmove nesreće i tjelesne ozljede.

3.1. Pojam nesreće

Problematika pojma nesreće i postavljanja tužbenog zahtjeva prema članku 17. prvi put je razmotrena u sudskoj praksi SAD-a 1985.g. u predmetu Air France protiv Saksa u kojem je Vrhovni sud SAD-a iznio jasnije značenje pojma nesreće.

²² Konvencija za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz – Varšavska konvencija, op. cit. (bilj. 6), članak 17.

²³ 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.

²⁴ Pounian, S. R., Rodriguez, B., “Recent developments in aviation law”, Tort & Insurance Law Journal, vol. 31., no. 2., 1996., str. 149.-168., str. 154.

²⁵ Field, op. cit. (bilj. 2), str. 85.

Prvotno, zahtjev iz članka 17. da je smrt ili ozljeda uzrokovana nesrećom pokazao se problematičnijim, posebno u običajnom pravu jurisdikcija u kojima postoji zakon nemara i koji je prevladavao u slučajevima osobnih ozljeda tijekom većeg dijela prošlog stoljeća.²⁶ Takav zakon nemara bio je utemeljen na pravilu da je tuženik, odnosno prijevoznik, dužan spriječiti razumno predvidljive opasnosti za ljude prema kojima ima dužnost brige.²⁷ Po zakonu o nemaru razumna predvidljivost je upravo ono što čini temelj tužbenog zahtjeva. Razlika postavljanja i temelja tužbenog zahtjeva u odnosu na zakon nemara definirana je nakon što je sud u presudi *Saks* definirao nesreću kao „*nešto neočekivano ili kao neuobičajeni događaj ili događaj koji je izvan putnika.*“²⁸ Odgovornost prema članku 17. Varšavske konvencije nastaje samo ako je ozljeda putnika uzrokovana neočekivanim ili neuobičajenim događajem ili događajem koji je izvan putnika.²⁹ Kako proizlazi iz navedene definicije, temelj zahtjeva prema članku 17. je da je nesreća nešto neočekivano, nešto što nije predvidljivo, za razliku od temelja predvidljivosti prema zakonu nemara.

Pri tumačenju pojma nesreće sud je uzeo u obzir da sam pojam nije definiran Varšavskom konvencijom, ali je i razmotrio pripremni rad i namjeru donositelja te sudsku praksu ostalih potpisnica Konvencije. Sud je uzeo u razmatranje i francuski tekst Varšavske konvencije i zaključio da se pojam nesreća u pogledu svog francuskog pravnog značenja razlikuje od značenja pojma u Velikoj Britaniji, Njemačkoj ili Sjedinjenim Državama.³⁰ Dakle, dok se riječ nesreća često koristi za označavanje događaja ozljede osobe, također se ponekad koristi za opisivanje uzroka ozljede, a kada se riječ koristi u ovom drugom značenju, to je obično se definira kao slučajan, neočekivan, neobičan ili nenamjieran događaj.³¹

Stav koji je istaknut i u konvencijama i u predmetu *Saks* je da nesreća mora biti uzrok smrti ili ozljede putnika kako bi za iste postojala odgovornost prijevoznika. Dakle, ako nema nesreće, nema ni odgovornosti prijevoznika za nastalu štetu.

No, unatoč preciznijem razjašnjavanju i definiranju pojma nesreća, u kasnijoj sudskoj praksi je definicija nesreće ponovno preoblikovana i tumačena na mnoge načine, a što je rezultiralo različitim zaključcima sudova.³² U konačnici, sudovi su ti koji će konačno odlučiti što se smatra

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

²⁸ 470 U.S. 392, *Air France v. Saks*, 1985.

²⁹ Field, op. cit. (bilj. 2), str. 86.

³⁰ Bokareva, op. cit. (bilj. 1), str. 186.

³¹ Ibid.

³² Savić, I., Savić, V., ““Religious injury”” under the Montreal Convention: The un(usual) case of an El Al flight from New York to Tel Aviv”, *Issues in Aviation Law and Policy*, vol. 19., no. 1., 2019., str. 125.- 147., str. 131.

nesrećom, a što ne. Ponekad i u gotovo istim činjeničnim stanjima moguće su potpuno različite odluke sudova, a u nastavku kroz primjere iz recentnije sudske prakse prikazana su neka od tumačenja.

U presudi Suda EU, u predmetu C-532/18³³, tuženik je bio prijevoznik Niki Luftfahrt. Naime, tužiteljica je u zrakoplovu, na letu od Mallorce (Španjolska) do Beča (Austrija) pretrpjela opekline drugog stupnja uslijed prolijevanja šalice vruće kave koja je bila stavljena na stolić ispred nje, a zbog čega je zahtijevala naknadu pretrpljene štete. Prethodno pitanje upućeno Sudu EU odnosilo se na raspon i tumačenje pojma nesreće, odnosno može li se uzeti da prolijevanje šalice vruće kave potpada pod pojam nesreće. Tuženik je tvrdio da pojam nesreće zahtijeva ostvarenje rizika svojstvenog zračnom prijevozu i da prolijevanje šalice kave nije nikakav neočekivani događaj te da zbog nepostojanja nesreće nema ni njegove odgovornosti za štetu. Sud EU ipak je odlučio da *„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.“*³⁴ Dakle, Sud je zaključio da prolijevanje šalice vruće kave potpada pod pojam nesreće upravo zbog toga što se radilo o situaciji koja se dogodila u zrakoplovu te da je tuženik shodno tomu odgovoran za naknadu pretrpljene štete.

U još jednom predmetu Sud EU odlučio je u korist tužitelja. Radi se o predmetu C-589/20 u postupku JR protiv Austrian Airlinesa AG.³⁵ Naime, u trenutku iskrcaja iz zrakoplova, tužiteljica je pala na mobilnim stepenicama i pretrpjela prijelom lijeve podlaktice. Podnijela je tužbu radi naknade štete i tvrdila je da prijevoznik nije osigurao zaštitu i sigurnost svojih putnika u skladu sa ugovornom obvezom, dok je prijevoznik tvrdio suprotno te da je tužiteljica sama svojim ponašanjem doprinijela padu na stepenicama koje je rezultiralo prijelomom podlaktice. S obzirom da je do ove tjelesne ozljede došlo za vrijeme iskrcaja iz zrakoplova, Sud je odlučio da pad tužiteljice na mobilnim stepenicama postavljenim za iskrcaj putnika iz zrakoplova potpada pod pojam nesreće, čak i u slučaju da prijevoznik nije povrijedio svoje obveze dužne pažnje i sigurnosti.

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

³⁴ Ibid.

³⁵ C-589/20, JR v. Austrian Airlines AG, 2022., ECLI:EU:C:2022:424.

Suprotno od prethodno prikazanih presuda Suda EU, u sudskoj praksi SAD-a, u presudi Tseng protiv El Al Israel Airlines LTD³⁶ iz 1997. godine, sud je utvrdio da pod pojam nesreće u smislu članka 17. konvencije ne potpada svaki incident koji se dogodi tijekom ukrcaja ili iskrcaja. U ovom konkretnom predmetu tužiteljica je tvrdila kako je prijevoznik odgovoran za štetu koju joj je nanio jer ju je podvrgnuo sigurnosnoj provjeri prije nego što se ukrcała na let, a nakon koje je bila uznemirena i emocionalno traumatizirana. Kako se radilo o sigurnosnoj provjeri zbog sumnje na mogući rizik od terorizma, odnosno o normalnom postupku tijekom putovanja zrakoplovom kojeg provodi osoblje zračne luke, sud je utvrdio da se „*takva sigurnosna provjera, bez obzira na subjektivnu reakciju putnika na istu, ne može podvesti pod pojam nesreće.*“³⁷

3.2. Tjelesna ozljeda

Drugi uvjet odgovornosti prijevoznika za štetu koju pretrpi putnik je postojanje tjelesne ozljede, smrti ili tjelesne manifestacije ozljede. Na samom početku reguliranja odgovornosti, Varšavskom konvencijom iz 1929. godine i postavljanjem uvjeta tjelesne ozljede u članku 17. ograničena je odgovornost prijevoznika za nastalu štetu. Dakle, prijevoznici prema tom ograničenju odgovaraju putnicima za nastalu štetu samo ako su putnici pretrpjeli *tjelesnu ozljedu*.

Pojam tjelesna ozljeda, kao ni pojam nesreća, nije precizno i izričito definiran niti Varšavskom niti Montrealskom konvencijom što je dovelo do razvijanja različitih stavova sudova kroz sudsku praksu glede pitanja njihova značenja i obuhvata.

Naime, kako se zračni promet razvijao, počeli su se uslijed raznih zrakoplovnih nesreća javljati različiti tužbeni zahtjevi. Osim tužbenih zahtjeva koji su se odnosili na naknadu štete za, na primjer prijelom noge do kojeg je došlo jer se putnik poskliznuo pri ulasku u zrakoplov, ili zbog rane na glavi zadobivene tijekom leta, a koje su nedvosmisleno tjelesne ozljede,³⁸ počeli su se javljati i tužbeni zahtjevi za naknadu štete pretrpljenih duševnih boli. Nadalje, uslijed zrakoplovnih nesreća, a posebice u doba terorizma i otmica zrakoplova došlo je i do porasta broja mnogih primjera emocionalnih odgovora na nesreće, ponekad opisanih kao mentalne

³⁶ 122 F.3d 99, Tseng v. El Al Israel Airlines Ltd., 1997.

³⁷ Ibid.

³⁸ Field, op. cit. (bilj. 2), str. 79.

ozljede kod putnika.³⁹ Kao posljedica toga, postavlja se zapravo pitanje za što je sve i kakvu je naknadu Varšavska konvencija dopuštala te je li uopće bilo naknade kao takve za mentalnu ozljedu.⁴⁰ Sudovi su u nedostatku jasnog i preciznog značenja tjelesne ozljede donosili različite odluke što je predstavljalo udaljavanje od cilja Varšavske konvencije – ujednačavanja pravila i prakse, a što je dovodilo i do pravne nesigurnosti.

Prvi puta tumačenje pojma tjelesna ozljeda konačno je iznio Vrhovni sud SAD-a u predmetu Floyd protiv Eastern Airlinesa 1991. godine.⁴¹ Kako bi sud dao jasnije tumačenje što se podrazumijeva pod pojmom tjelesne ozljede, krenuo je od prvih nacrti i autentičnog francuskog teksta Varšavske konvencije i izraza *lesion corporelle* za tjelesnu ozljedu. Početna točka tumačenja bila je razmatranje stranih dvojezičnih rječnika. Takvi rječnici sugeriraju da je adekvatan prijevod za francuski izraz *lesion corporelle* engleski izraz *bodily injury*,⁴² odnosno tjelesna ozljeda. S druge strane, ističe se da francuski rječnici poznaju i izraz *lesion mentale* koji označava mentalnu ozljedu. Sud je utvrdio kako su ovakve definicije iz rječnika ipak preopćenite za potrebe tumačenja konvencije⁴³ pa je zbog toga razmatrao i francusko zakonodavstvo, pravne materijale i sudsku praksu. Došlo se do zaključka da pojam *lesion corporelle* nije ni široko korišten pojam u francuskom pravu niti specifično obuhvaća mentalne ozljede.⁴⁴ Također, u presudi *Floyd* sud je istaknuo da nije pronašao niti jednu odluku francuskog suda prije 1929. godine koja se odnosi na tumačenje pojma *lesion corporelle* pa je zbog toga prihvatio njegovo usko tumačenje, točnije da se sam pojam odnosi isključivo na tjelesne ozljede.⁴⁵ Takvo usko tumačenje bilo je i u skladu s ciljem Varšavske konvencije da se ograniči odgovornost prijevoznika i podupre daljnji razvoj zračne industrije.

Nakon takvih razmatranja, sud je uzeo u obzir i povijest pregovaranja i donošenja Varšavske konvencije. Sud je zaključio da je prijevod pojma *lesion corporelle* kao tjelesna ozljeda konzistentan s poviješću pregovaranja konvencije.⁴⁶ Uzimajući u obzir vrijeme donošenja konvencije i da sastavljači iste najvjerojatnije nisu ni bili upoznati s pojmom i postojanjem duševnih boli, sud je zaključio kako zbog toga ni sastavljači ni potpisnice nisu razmatrali odgovornost za duševne boli.⁴⁷

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Cunningham, op. cit. (bilj. 3), str. 1053.

⁴¹ 499 U.S. 530, Eastern Airlines, Inc. v. Floyd, 1991.

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Boulee, op. cit. (bilj. 5), str. 512.

⁴⁵ 499 U.S. 530, loc. cit. (bilj. 41).

⁴⁶ Boulee, op. cit. (bilj. 5), str. 511.

⁴⁷ Ibid.

Konačno, u presudi *Floyd* sud je kao temelj odgovornosti prijevoznika postavio uvjet postojanja smrti, tjelesne ozljede ili tjelesne manifestacije ozljede i time dao tumačenje da pojam tjelesne ozljede isključuje duševne boli.

Svega nekoliko godina nakon presude u predmetu *Floyd*, donosila se Montrealska konvencija pri čemu je ponovno pojam tjelesne ozljede iz članka 17. bio u fokusu raspravljanja. Kako je postojala različita sudska praksa kroz godine od donošenja Varšavske konvencije do tog trenutka, i kako je bilo i primjera presuda u kojima su sudovi priznavali naknadu štete za duševne boli, cilj osamnaestodnevne konferencije u Montrealu i želja većine delegata bila je promijeniti izraz tjelesne ozljede u korist njegovog šireg tumačenja. Cilj je bio osigurati uvrštavanje pojma koji bi osigurao zasebnu naknadu štete za duševne boli putnika koje nisu nužno popraćene tjelesnom ozljedom ili fizičkom manifestacijom iste. Neki od sudionika konferencije predložili su da se u članak 17. doda izraz "ili mentalno", tako da on glasi: „Prijevoznik odgovara za štetu pretrpljenu u slučaju smrti ili tjelesne ili mentalne ozljede putnika ...“, dok su drugi predlagali uklanjanje izraza "tjelesne", ističući da, zasebno, pojam "ozljeda" obuhvaća i mentalna i tjelesna oštećenja.⁴⁸ Unatoč i raznim prijašnjim inicijativama za promjenom tog pojma i slaganju većine sudionika konferencije da se u sam tekst konvencije uvrsti poseban samostalan pojam suprotan pojmu tjelesna ozljeda, Montrealska konvencija u svojoj konačnoj verziji zadržala je varšavsko ograničenje tjelesne ozljede iz 1929. godine.⁴⁹

Predsjedavajući Konvencije objasnio je da bi zadržavanje izraza trebalo i dalje nesmetano omogućavati državama potpisnicama da se i dalje oslanjaju na njega pri razvijanju sudske prakse. Kao potporu tome sudionici SAD-a objavili su da je općenito prevladavajući stav njihovih sudova kad su tumačili Varšavsku konvenciju bio taj da se duševna bol povezana s tjelesnim ozljedama općenito mogla nadoknaditi u slučajevima koji dolaze prema Varšavskoj konvenciji te da bi usvajanje novog samostalnog izraza značilo korak unazad u odnosu na to do kuda je dospjela SAD-ova sudska praksa o ozljedama koje nisu tjelesne.⁵⁰

⁴⁸ Cunningham, op. cit. (bilj. 3), str. 1071.

⁴⁹ Ibid., str. 1046.

⁵⁰ Cunningham, op. cit. (bilj. 3), str. 1075.

4. NAKNADA ŠTETE ZA DUŠEVNE BOLI

Odgovornost prijevoznika prema članku 17. postoji u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, no postavlja se pitanje što je sa štetama koje pretrpe putnici, a koje se ne mogu okarakterizirati kao tjelesne. Radi li se u tom slučaju o duševnim bolima ili mentalnim ozljedama? Kako sudovi u takvim slučajevima odlučuju u postupcima za priznavanje naknade štete? Kako bi se došlo do odgovora na ova pitanja, u idućim poglavljima problematizira se značenje i tumačenje pojmova duševne boli i mentalne ozljede te se prikazuju različiti pristupi priznavanja naknade štete koja se ne može okarakterizirati kao tjelesna. Osim toga, propitkuje se i treba li takve štete izjednačiti s tjelesnim, a sve kroz prikaz primjera relevantne sudske prakse.

4.1. Problematika pojma duševne boli

Naime, kroz prethodni prikaz pojma "tjelesna ozljeda" vidljivo je da su sastavljači Montrealske konvencije predlagali uvođenje pojma "mentalna ozljeda" za ozljede koje nisu tjelesne. Radi jasnijeg iznošenja teme rada i boljeg razumijevanja, prvotno je potrebno ukazati na problematiku i razloge korištenja pojmova "duševne boli" i "mentalna ozljeda".

Kad se razmatra pitanje naknade štete za ozljede koje nisu tjelesne, u hrvatskom građanskopravnom sustavu radi se o naknadi neimovinske štete, odnosno štete koja je nastala zbog povrede prava osobnosti.⁵¹ Pojam prava osobnosti koji označava neimovinske štete uveden je u hrvatskom obveznom pravu izmjenama zakona iz 2006. godine i time je ukinuto taksativno sistematiziranje oblika i podoblika neimovinske štete koje je postojalo prema Zakonu o obveznim odnosima iz 1978. godine.⁵² Jedan od oblika neimovinske štete prema tom Zakonu bile su upravo duševne boli, no iako je ukinuta takva sistematizacija, sam pojam duševnih boli još uvijek je u uporabi kako u zakonodavstvu tako i u sudskoj praksi u kojoj je vidljivo da se tužbeni zahtjevi za naknadu neimovinske štete nazivaju i zahtjev za naknadu pretrpljenih duševnih boli. Štoviše, danas, prema važećem Zakonu o obveznim odnosima sud u slučaju povrede prava osobnosti određuje pravičnu novčanu naknadu pri čemu odlučujući o

⁵¹ „Pod pravima osobnosti u smislu ovoga Zakona razumijevaju se prava na život, tjelesno i duševno zdravlje, ugled, čast, dostojanstvo, ime, privatnost osobnog i obiteljskog života, slobodu.“, Zakon o obveznim odnosima (NN 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022), čl. 19. st. 2.

⁵² O oblicima i podoblicima neimovinske štete više: Klarić, Petar; Vedriš, Martin, Građansko pravo, Zagreb, Narodne novine, 2014., str. 591.

visini naknade „vodi računa o jačini i trajanju povredom izazvanih fizičkih boli, duševnih boli i straha.“⁵³ Dakle, bolovi i strah su jedno od mjerila težine povrede prava osobnosti. Sam pojam boli teško je jedinstveno definirati, ali bol prije svega označava neugodan osjet.⁵⁴ Tako se bol kao posljedica oštećenja tkiva pobliže označuje kao fizička bol, a neugodan duševni doživljaj, odnosno poremećaj duševnog mira kao duševna bol.⁵⁵ Općeprihvaćena jedinstvena definicija i što se sve podrazumijeva pod pojmom duševne boli ne postoji. Pod pojmom duševne boli mogu se shvatiti na primjer žalost, tuga, potištenost⁵⁶ te kao što proizlazi iz domaće sudske prakse i: „*osjećaj straha, osjećaj osobne ugroženosti i opasnosti za goli život, uznemirenosti, nespokojsstva i tjeskobe.*“⁵⁷ Dakle, u nedostatku precizne jedinstvene definicije pojma duševne boli, sudska praksa jedna je od polaznih točaka pri definiranju i pojašnjavanju pojma duševne boli. Zaključno, iako je u hrvatskom zakonodavstvu uveden pojam povrede prava osobnosti, i dalje je u uporabi formulacija zahtjeva naknade štete za duševne boli, a kojom se može obuhvatiti zahtijevanje naknade štete u slučaju povrede bilo kojeg od prava osobnosti. Tako, u kontekstu teme ovoga rada kada bi se pred hrvatskim sudovima zahtijevala naknada štete za, na primjer, ozljede koje nisu tjelesne, govorili bismo o zahtjevu za naknadu štete za duševne boli.

S druge strane, kada razmatramo pitanje naknade štete za ozljede koje nisu tjelesne u međunarodnoj sudskoj praksi i stranoj literaturi, za takve ozljede koristi se formulacija naknada štete za mentalne ozljede⁵⁸ (eng. *mental injuries*). Pojam mentalne ozljede javio se kao razlika na pojam tjelesne ozljede i pokušalo ga se uvesti kao samostalan pojam u Montrealsku konvenciju, ali neuspješno. Također, ni za pojam mentalnih ozljeda ne postoji jedna općeprihvaćena definicija. Mentalne ozljede teško se mogu jedinstveno definirati jer taj izraz obuhvaća „ozljedu ljudskog uma, duševnu bol, emocionalnu bol“⁵⁹, „živčani šok, posttraumatski stresni poremećaj, depresiju i sve druge vrste duševnih tegoba, psihičkih i psihosomatskih ozljeda.“⁶⁰ Upravo zbog nemogućnosti jedinstvenog definiranja, a zbog same

⁵³ Zakon o obveznim odnosima (NN 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022), čl. 1100. st. 2.

⁵⁴ Crnić, I., *Odštetno pravo: Zbirka sudskih rješidbi o naknadi i popravljanju štete s napomenama i propisima*, Zagreb, 2008., str. 573.

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ Zečević, Dušan; Škavić, Josip, *Osnove sudske medicine za pravnike*, Zagreb, 1996., str. 279.

⁵⁷ Gžx-41/12, *Naknada nematerijalne štete za duševne boli zbog povrede prava ličnosti*, presuda Županijskog suda u Splitu, 2012.

⁵⁸ „mentalalan – koji se odnosi na psihu, duševni“, vidi: Padovan, I., *Enciklopedijski rječnik humanog i veterinarskog medicinskog nazivlja*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2006., str. 988.

⁵⁹ Ruwantissa, I. R. Abeyratne, „Mental Distress in Aviation Claims – Emergent Trends“, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 65., no. 2., 2000., str. 225.-261., str. 228.

⁶⁰ Mercer, Anthony, „Liability of Air Carriers for Mental Injury under the Warsaw Convention“, *Air and space law*, vol. 28., no. 3., 2003., str. 147.-187., str. 148.

kompleksnosti tog pojma, a analizirajući sudsku praksu, znanstvene radove i članke koji se odnose na pitanje svih onih ozljeda koje nisu isključivo tjelesne, uočeno je da se javlja nekoliko različitih verzija pojma mentalne ozljede, kao što su: duševna bol (eng. *mental pain*), mentalna trauma (eng. *mental trauma*), psihička ozljeda (eng. *psychological injury*), emocionalna trauma (eng. *emotional trauma*), emocionalna ozljeda (eng. *emotional injury*), emocionalna bol (eng. *emotional pain*), emocionalni stres (eng. *emotional stress*), mentalna tjeskoba (eng. *mental anguish*) i duševna nevolja (eng. *mental distress*).

Konačno, radi prikazivanja raznolikosti međunarodne sudske prakse pri odlučivanju o priznavanju naknade štete za mentalne ozljede, u nastavku rada, a u svrhu jednostavnijeg pregleda teme, koristit će se pojam mentalna ozljeda.

4.2. Različiti pristupi priznavanja naknade štete za mentalne ozljede

Kako je ranije spomenuto, pred sudovima su se javljali tužbeni zahtjevi koji su se odnosili na naknadu štete za mentalne ozljede. Upravo zbog kompleksnosti tog pojma i činjenice da ni Varšavska konvencija niti Montrealska konvencija ne ističu mentalnu ozljedu kao samostalan pojam pri uređenju odgovornosti zračnih prijevoznika za nastale štete, proširena je mogućnost nastanka različitih tumačenja, presuda u sudskoj praksi i odgovora na to mogu li ili ne putnici ostvariti pravo na naknadu za pretrpljene mentalne ozljede. Naime, tijekom godina razvijanja sudske prakse, sudovi su se u nekim predmetima bavili (a) naknadom štete za čisto mentalne ozljede, (b) naknadom štete za mentalne ozljede koje su popraćene tjelesnim ozljedama i (c) naknadom štete za mentalne ozljede koje proizlaze iz tjelesnih ozljeda. Osim toga, javila su se i pitanja izjednačavanja mentalne s tjelesnom ozljedom.

Postupno, razvijajući sudsku praksu, definirala su se četiri pristupa kad se radilo o priznavanju naknade za mentalne ozljede. U presudi američkog suda u predmetu Jack protiv Trans World Airlinesa iz 1994. godine istaknuta su ta četiri pristupa:⁶¹

1. Ne priznaje se naknada štete za čisto mentalne ozljede.
2. Priznaje se naknada štete za emocionalni stres sve dok postoji neka tjelesna ozljeda.
3. Priznaje se naknada štete za mentalne ozljede i stres ako uključuju stres zbog zrakoplovne nesreće.

⁶¹ 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), Jack v. Trans World Airlines, Inc., 1994.

4. Priznaje se naknada štete za mentalne ozljede koje proizlaze iz tjelesne ozljede.

4.2.1. Prvi pristup: Ne priznaje se naknada štete za čisto mentalne ozljede

Pitanje priznavanja naknade štete za čisto mentalne ozljede, ozljede koja nemaju vidljivih tjelesnih znakova,⁶² bilo je predmet sudskih presuda i prije samog definiranja četiriju pristupa 1994. godine. Naime, sudovi nisu uvijek odlučivali da se naknada štete za čisto mentalne ozljede ne priznaje, već je bilo i primjera u kojima je naknada takve štete bila priznata. Kako bi se prikazao sam put do definiranja prvog pristupa, u nastavku su prvotno izneseni primjeri sudske prakse o kojima je odlučeno prije 1994. godine, a čiji je predmet upravo bila naknada štete za čisto mentalne ozljede.

Jedan od primjera je predmet *Husserl protiv prijevoznika Swissair*.⁶³ Američki okružni sud u New Yorku u tom predmetu donosio je odluku o tužbenom zahtjevu za naknadu štete za mentalne ozljede koje su nastale kao posljedica otmice zrakoplova tuženika. Tužiteljica *Husserl* se ukrkala na izravni let od Zuricha do New Yorka, no ubrzo nakon polijetanja zrakoplov je otela arapska teroristička skupina koja je prisilila pilota da sleti u blizini pustinjskog područja u Ammanu u Jordanu. Tamo su putnici bili zatočeni 24 sata i tužiteljica je u tužbi tvrdila kako je zbog toga pretrpjela *"tjelesnu ozljedu i jaku duševnu bol i tjeskobu zbog njezinog očekivanja teške ozljede i/ili smrti te da joj je mentalna trauma iskustva otmice uzrokovala razne psihičke i psihosomatske ozljede..."*.⁶⁴ S druge strane, prijevoznik je poricao svoju odgovornost prema članku 17. ističući kako je uvjet njegove odgovornosti postojanje tjelesne ozljede, a da iz tužbe tužiteljice takvo što ne proizlazi. Sud je pri donošenju odluke o postojanju odgovornosti prijevoznika prema članku 17. Varšavske konvencije pomno proučio povijest, jezik i namjeru donositelja konvencije te je zaključio da su donositelji htjeli ograničiti potencijalnu odgovornost prijevoznika i olakšati oporavak ozlijeđenih putnika, ali da iako vjerojatno nisu imali konkretan stav o tome obuhvaća li članak 17. mentalne ozljede, to nije dokaz njihove namjere da se mogućnost naknade za određenu ozljedu onemogući. Upravo zbog toga sud je

⁶² Savić, I., Savić, V., op. cit. (bilj. 32), str. 135.

⁶³ 388 F. Supp. 1238 (S.D.N.Y. 1975), *Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd.*, 1975.

⁶⁴ *Ibid.*

konstatirao da pojam tjelesna ozljeda podrazumijeva mentalne ozljede⁶⁵ i u ovom predmetu utvrdio odgovornost prijevoznika i priznao naknadu štete za čisto mentalnu ozljedu.

Suprotan stav tomu zauzeo je Okružni sud u New Mexicu u predmetu gotovo istog činjeničnog stanja – Burnett protiv Trans World Airlinesa.⁶⁶ U ovom slučaju zrakoplov je također bio otet i prisilno je sletio na pustinjsko područje Ammana. „Tužitelji su tvrdili kako su zbog zatočeništva od strane otmičara pretrpjeli teške emocionalne traume jer su bili u strahu za svoje živote i zahtijevali su naknadu štete za svoje čisto emocionalne ozljede prema članku 17. Varšavske konvencije.“⁶⁷ Sud je ovdje potpuno suprotno odlučio i iznio kako naknada za čisto mentalne ozljede ne može biti priznata prema članku 17., a kako bi potkrijepio svoj zaključak osvrnuo se i na povijest donošenja konvencije te konstatirao kako su donositelji namjeravali isključiti naknadu za čisto mentalne ozljede korištenjem uske definicije pojma *lesion corporelle*⁶⁸ te se stoga samo tjelesna ozljeda (a ne mentalna ozljeda) mora smatrati nadoknativom.⁶⁹

Nadalje, pitanjem priznavanja naknade štete za čisto mentalne ozljede bavili su se i vrhovni sudovi. Prva odluka povodom toga koju je donio neki vrhovni sud bila je odluka Vrhovnog suda u Izraelu u predmetu Teichner protiv Air Francea.⁷⁰ U ovom predmetu radilo se o otmici zrakoplova i zadržavanju putnika protivno njihovoj volji nekoliko dana. Zrakoplov zračnog prijevoznika Air France otet je na putu od Tel-Aviva do Pariza 27. lipnja 1976. godine.⁷¹ Šest godina nakon toga, putnici su podnijeli tužbe za naknadu pretrpljenog ekstremnog emocionalnog stresa.⁷² Tuženik, odnosno zračni prijevoznik Air France, poricao je svoju odgovornost za takvu nastalu štetu naglašavajući da članak 17. Varšavske konvencije ne može biti uporište za tužbu za naknadu za čisto mentalne ozljede. Izraelski sud se pri donošenju presude priklonio širokom tumačenju pojma tjelesne ozljede, odnosno pojma *lesion corporelle* prema kojemu članak 17. obuhvaća i čisto mentalne ozljede. Dakle, ta presuda je držala da su

⁶⁵ Cunningham, „The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries“, loc. cit. (bilj. 40).

⁶⁶ 368 F. Supp. 1152, Burnett v. Trans World Airlines, Inc., 1973.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Boulee, op. cit. (bilj. 5), str. 507.

⁶⁹ Ruwantissa, op. cit. (bilj. 59), str. 254.

⁷⁰ Mohamed, Abdulla Hassan, “Recovery for Emotional Distress Under International Air Transportation as Developed by the Common Law Courts”, Louisiana Law Review, vol. 82., no. 4., 2022., str. 1143.-1180., str. 1146.

⁷¹ 38(3) PD 785, Air France v. Teichner, 1984.

⁷² 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. 811.-844., str. 819.

priznate naknade štete za čisto mentalne ozljede.⁷³ Svoj stav Vrhovni sud je argumentirao činjenicom da je u francuskom odštetnom pravu od 1929. godine bila dopuštena naknada za čisto mentalne ozljede i da zbog toga nema razloga vjerovati da su francuski sastavljači namjeravali isključiti čisto mentalnu ozljedu iz opsega naknade prema članku 17. konvencije.⁷⁴ Štoviše, sud je k tome nadodao i: „u zapisniku Varšavske konferencije nije izričito istaknuto da je cilj Konvencije bio isključiti mogućnost naknade za određene vrste ozljede pa bi bilo nepravedno zaključiti da su potpisnici namjeravali zabraniti naknadu za čisto mentalne ozljede, odnosno emocionalnu bol ili stres.“⁷⁵ Konačno, izraelski sud držao je da je ekspanzivno tumačenje pojma tjelesne ozljede i članka 17. koji uključuje naknadu za čisto mentalnu ozljedu poželjna sudska politika⁷⁶ koja bi osiguravala bolju zaštitu putnika.

Potpuno suprotan stav od izraelskog suda zauzeo je Vrhovni sud SAD-a u presudi Floyd protiv Eastern Airlinesa.⁷⁷ Naime, na letu od Miamijsa do Bahama, došlo je do kvara na motorima zrakoplova i posada je objavila da će zrakoplov morati prisilno hitno sletjeti. Zrakoplov se u jednom trenutku počeo spuštati abnormalnom brzinom prema Atlantskom oceanu, no piloti su u zadnjem trenutku ipak uspjeli ponovno pokrenuti jedan od motora i zrakoplov je sigurno sletio u Miami.⁷⁸ Putnici su tražili naknadu za isključivo mentalne ozljede,⁷⁹ no nisu naveli da su pretrpjeli tjelesne ozljede ili tjelesna oštećenja kao posljedicu nesreće.

Putnici na letu Eastern Airlinesa tužili su prijevoznika za mentalne ozljede prouzročene gubitkom snage motora tijekom leta – a zato što je gubitak snage motora tijekom leta zapravo nesreća, članak 17. je primjenjiv. Međutim, tužitelji nisu mogli ostvariti pravo na naknadu štete jer nisu naveli da su pretrpjeli ikakva tjelesna oštećenja kao posljedicu zrakoplovne nesreće,⁸⁰ a kako je ranije u radu prikazano, američki sud je postavio postojanje smrti, tjelesne ozljede ili tjelesne manifestacije ozljede kao uvjet za odgovornost prijevoznika prema članku 17. konvencije. Također, pri donošenju presude američki Vrhovni sud osvrnuo se i na presudu izraelskog suda u predmetu Air France protiv Teichner. Glede argumenta da je priznavanje naknade štete za čisto mentalne ozljede poželjna sudska praksa, američki sud istaknuo je da ne postoje nikakvi dokazi koji bi upućivali na to da su potpisnice konvencije izričito razmatrale

⁷³ Boulee, op. cit. (bilj. 5), str. 513.

⁷⁴ Yoran, op. cit. (bilj. 72), str. 825.

⁷⁵ Ibid., str. 830.

⁷⁶ Boulee, op.cit. (bilj. 5), str. 508.

⁷⁷ 499 U.S. 530, loc. cit. (bilj. 41).

⁷⁸ Cunningham, op. cit. (bilj. 3), str. 1055.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Boulee, op. cit. (bilj. 5), str. 510.

odgovornost za mentalne ozljede niti da su za njih imale posebnu namjeru uvrstiti mogućnost pravnog lijeka u konvenciju.⁸¹ Zbog toga američki sud nije mogao pratiti praksu izraelskog suda te je presudio da se ne priznaje naknada za čisto mentalne ozljede. Ono što je važno, američki je sud ograničio svoju odluku na čisto mentalne ozljede, ostavljajući bez odgovora pitanje u vezi s naknadom za mentalnu ozljedu popraćenu tjelesnim ozljedama, kao i pitanja u vezi mentalne ozljede koja se kasnije manifestira kao fizička ozljeda: „*Ne izražavamo stajalište o tome mogu li putnici ostvariti pravo na naknadu za mentalne ozljede koje su praćene tjelesnim ozljedama.*”⁸² Dakle, presudom *Floyd* iz 1991. godine izričito je iznesen stav da se naknada za čisto mentalne ozljede prema varšavskom sustavu ne može priznati.

Prateći presudu *Floyd* i u skladu sa uvjetima odgovornosti prijevoznika koji su njome postavljeni, 1994. godine definiran je prvi pristup priznavanju naknade za mentalne ozljede prema kojemu se ne priznaje naknada za čisto mentalne ozljede.⁸³ Taj pristup i prateći presudu *Floyd*, prihvatio je i američki sud u predmetu *Tseng* protiv prijevoznika *El Al Israel Airlines* iz 1997. godine.⁸⁴ Tužiteljica je tvrdila kako je uslijed sigurnosne provjere kojoj je bila podvrgnuta bila uznemirena i emocionalno traumatizirana te da je bilo vrlo uzrujana. Tužila je prijevoznika kako bi joj naknadio pretrpljene mentalne ozljede, no sud je njezin zahtjev odbio zbog izostanka dokaza o pretrpljenoj tjelesnoj ozljedi, a čije je postojanje uvjet odgovornosti prijevoznika prema članku 17. konvencije. Dakle, s obzirom da je tužiteljica isticala i tražila naknadu za njezine isključivo mentalne ozljede sud je odbacio njezin tužbeni zahtjev.

Ovakav pristup nebi trebao u potpunosti biti prihvaćen i ustaljen u sudskoj praksi jer bi se time ograničilo pravo putnika da ostvare pravo na naknadu štete kada pretrpe isključivo mentalne ozljede. Takvim pristupom neopravdano bi se dala prednost naknadi štete za tjelesne ozljede, dok bi mentalne ozljede ostale zanemarene, a što bi značilo povredu ljudskog integriteta. Čovjek je u svom prirodnom i normalnom stanju, jedinstvo tjelesnog i mentalnog integriteta i narušavanje bilo koje od tih sastavnica čovjekove osobe je povreda ljudskog integriteta.⁸⁵ Zbog toga, prihvaćanjem takvog pristupa prema kojemu se isključuje svaka mogućnost naknade štete kada izostane tjelesna ozljeda, putnici koji pretrpe isključivo mentalne ozljede ostali bi bez mogućnosti pravne zaštite, a da se pritom nije uzelo u obzir razmatranje mogućnosti

⁸¹ 499 U.S. 530, loc. cit. (bilj. 41).

⁸² Ibid.

⁸³ Mohamed, op. cit. (bilj. 70), str. 1156.

⁸⁴ Vidi supra, str. 10.

⁸⁵ Crnić, I., Odštetno pravo: Zbirka sudskih rješidbi o naknadi i popravljanju štete s napomenama i propisima, loc. cit. (bilj. 54).

dokazivanja postojanja mentalnih ozljeda. Takvom grubom formulacijom prema kojoj se ne priznaje naknada štete za čisto mentalne ozljede dovodi se u pitanje i pravna sigurnost.

4.2.2. Drugi pristup: Priznaje se naknada štete za emocionalni stres sve dok postoji neka tjelesna ozljeda

Prema drugom pristupu, naknada se priznaje za sve emocionalne stresove sve dok se dogodi neka tjelesna ozljeda, bez obzira na vezu između stresa i tjelesne ozljede.⁸⁶ U presudi povodom tužbe tužitelja Chendrimada protiv Air Indie⁸⁷ američki sud prihvatio je ovaj pristup. Naime, tužitelji Poovaiah i Lina Chendrimada trebali su putovati na letu Air India 110 iz New Yorka u Mumbai, Indiju, no let je bio otkazan i odgođen za jedan dan zbog dojave o bombi. Nakon što su dan kasnije krenuli prema željenoj destinaciji, na planiranom zaustavljanju u Delhiju, u Indiji, njihovo daljnje putovanje ponovno je odgođeno zbog vremenskih uvjeta, a zbog čega je zrakoplov bio prizemljen jedanaest i pol sati. Tužitelji su u tužbi naveli kako tijekom tog vremenskog raspona nisu smjeli napustiti avion kako bi otišli na terminal te da im nije dano ništa od jela i pića za okrijepiti se. Tužitelji su upravo zbog toga tvrdili kako su postali slabi, osjećali mučninu, patili od jakih grčeva, bolova i tjeskobe te da su pretrpjeli pothranjenost, kao i mentalne ozljede. Potraživali su naknadu štete za sve pretrpljeno prema članku 17. Varšavske konvencije. Tuženik je osporavao svoju odgovornost i ukazivao na to da tuženici nisu pretrpjeli tjelesne ozljede, već samo mentalne. Također, tuženik je tvrdio kako se u konkretnom slučaju nije radilo o nesreći te kako nema nesreće nema govora ni o njegovoj odgovornosti prema članku 17. konvencije. Sud se u ovom predmetu opredijelio za šire tumačenje članka 17., a glede postojanja nesreće je zaključio kako se u konkretnom predmetu radilo o nesreći te naveo: *"svaka ozljeda je rezultat uzročnog lanca, a mi zahtijevamo samo da putnik može dokazati da je neka karika u lancu bila neobičan ili neočekivani događaj izvan putnika."* Dakle, iako prizemljenje zrakoplova zbog nepovoljnih vremenskih uvjeta samo po sebi nije nešto neobično ili neočekivano, vrlo je neuobičajeno da se mora ostati u prizemljenom zrakoplovu preko jedanaest sati.

Pri odlučivanju o priznavanju naknade štete za pretrpljene ozljede, sud se osvrnuo i na ranije spomenutu presudu *Floyd*. Sud je u ovom predmetu protiv indijskog prijevoznika utvrdio da

⁸⁶ 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), loc. cit. (bilj. 61).

⁸⁷ 802 F. Supp. 1089 (S.D.N.Y. 1992), Chendrimada v. Air India, 1992.

njegova odgovornost za nastalu štetu postoji jer su tužitelji zadovoljili uvjete koji se prema *Floydu* traže za podnošenje tužbe, odnosno ostvarivanja prava na naknadu štete. Tužitelji su uz mentalne ozljede naveli i tjelesne manifestacije te je sud utvrdio da je uvjet iz *Floyda* zadovoljen. „U donošenju ovog zaključka mi smo naravno utvrdili da manifestacija tjelesne ozljede koja je preduvjet za tužbu prema *Floydu* ne mora proizaći iz iznenada nanesene traume, već može, kao što se ovdje navodi, proizaći iz drugih uzroka zbog kojih je prijevoznik odgovoran.“⁸⁸ Ovaj pristup je također podržan time što u presudi *Floyd* sud nije spomenuo potrebu za uzročnom vezom između tjelesne ozljede i emocionalnog stresa.⁸⁹ Značajno je ovdje spomenuti i da autori nacrtu Varšavske konvencije nisu upotrijebili izraz „šteta uzrokovana . . . tjelesnom ozljedom“, što bi poslužilo kao signal da se svaka duševna smetnja mora povezati s tjelesnom ozljedom, već su nametnuli odgovornost za „štetu pretrpljenu u slučaju . . . tjelesne ozljede“, a čime se ne ističe nužnost postojanja uzročne veze.⁹⁰

Dakle, s obzirom da su tužitelji naveli i tjelesnu ozljedu, ostvarili su pravo na naknadu štete za pretrpljeni emocionalni stres. Naime, tu dolazimo do zaključka da se, na primjer, radilo o tužitelju sa istoga leta koji u svojoj tužbi nije prikazao nikakvu tjelesnu manifestaciju kao posljedicu držanja bez hrane, nego da je samo isticao emocionalne povrede, naknada se prema Varšavskoj i Montrealskoj konvenciji te prema dotadašnjoj ustaljenoj praksi, a prateći *Floyda*, nebi priznala. Ponovno, i u ovom pristupu, iako se ne traži uzročna veza između mentalne i tjelesne ozljede, naknada štete će se priznati samo ako postoji neka, pa i bilo kakva tjelesna ozljeda. Time osim što se može onemogućiti u potpunosti putniku naknada štete za mentalne ozljede kada nema tjelesne manifestacije ozljede, može se i dovesti u pitanje ozbiljnost tužbenih zahtjeva za naknadu štete, a i u konačnici i pravilnost sudskih odluka o priznavanju naknade štete s obzirom da se prema ovim pristupu uvjetuje postojanje bilo kakve tjelesne ozljede kako bi mentalne bile nadoknadne.

4.2.3. Treći pristup: Priznaje se naknada štete za mentalne ozljede i stres ako uključuju stres zbog zrakoplovne nesreće

Posebnost ovog trećeg pristupa jest što se emocionalni stres i strah, kao oblici mentalnih ozljeda, smatraju sastavnim elementom naknade štete za tjelesne ozljede. Strah, emocija koja

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Boulee, op. cit. (bilj. 5), str. 516.

⁹⁰ Mohamed, op. cit. (bilj. 70), str. 1179.

se javlja kao odgovor na neku opasnost i nelagodnu situaciju, psihički je fenomen doživljaja i često je popraćen tjelesnim manifestacijama kao što su na primjer ubrzanje bila, lupanje srca, bljedilo, ježenje kože, suhoća u grlu, kočenje i drhtanje, znojenje.⁹¹ Stres i strah se moraju dogoditi paralelno sa ili nakon tjelesne ozljede kako bi se priznala naknada, dok naknada za stres i strah koji bi eventualno postojali prije pada zrakoplova i tjelesne ozljede nebi prema ovom pristupu mogli biti priznati.⁹²

Kako ni Varšavska konvencija niti Montrealska konvencija izričito ne definiraju opseg i elemente naknade štete na koju se može ostvariti pravo prema članku 17. neki su sudovi zauzeli stav da naknada štete za emocionalni stres treba biti priznata kad se radi o stresu povezanom s nesrećom i ne samo onda kad se radi o stresu povezanom s ozljedom. Primjer iz američke sudske prakse za ovakav pristup je presuda donesena povodom rušenja zrakoplova prijevoznika Korean Air Lines Flight KE 007. Zrakoplov je zalutao u sovjetski zračni prostor te ga je sovjetska vojska presrela i srušila projektilom te je svih 269 putnika poginulo. Sud je tijekom postupka došao do zaključka da su putnici bili pri svijesti nakon što je zrakoplov prvotno pogoden projektilom, a do pada zrakoplova u more, a vjerojatno i neko vrijeme nakon toga. Upravo zbog toga sud je izveo zaključak da su putnici najvjerojatnije pretrpjeli znatnu emocionalnu bol i strah od smrti, a u isto vrijeme i tjelesne ozljede (zbog brze dekompresije), a što je sve konačno rezultiralo smrću. Posljedično, sud je zaključio: *"Ovo je bol i patnja popraćena tjelesnom ozljedom, i logično mora biti priznata naknada za istu s obzirom da je u skladu sa uvjetima iznesenim u Floyd."*⁹³

Dakle, s obzirom da se u konkretnom slučaju radilo o emocionalnom stresu i strahu za život koji su bili istovremeni s nastankom tjelesnih ozljeda i da je sve bilo povezano s nesrećom, sud je zauzeo stav kako u ovakvim situacijama treba priznati pravo na naknadu za mentalne ozljede, odnosno emocionalni stres. Ovakvim pristupom potencijalno se otvara put priznavanju samo mentalnih ozljeda, no kako proizlazi i iz iznesene presude naknada štete za mentalne ozljede priznata je jer su iste bile istovremene s tjelesnim ozljedama pa ostaje kao pitanje bi li naknada štete bila priznata i u slučaju potpunog izostanka tjelesnih ozljeda.

⁹¹ Padovan, I., Medicinski leksikon, Zagreb, 1990., str. 852.

⁹² Boulee, „Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention: the progeny of Eastern airlines, Inc. V. Floyd.“, loc. cit. (bilj. 89).

⁹³ 814 F. Supp. 592, In Re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983, 1993.

4.2.4. Četvrti pristup: Priznaje se naknada štete za mentalne ozljede koje proizlaze iz tjelesne ozljede

Naknada za mentalne ozljede, za emocionalne stresove i boli priznaje se ako takve ozljede proizlaze iz tjelesne ozljede, odnosno ako su uzrokovane tjelesnim ozljedama. Prema ovom pristupu nije moguće ostvariti pravo na naknadu za emocionalnu bol i strah povodom nesreće ili za bol i ozljede povezane sa strahom od skorog pada aviona.⁹⁴ Shodno tome, putnik koji bi na primjer pri prisilnom slijetanju zrakoplova slomio ruku ili se porezao te zbog toga bio u strahu, mogao bi ostvariti pravo na naknadu jer njegov strah, koji se može podvesti pod mentalnu ozljedu, proizlazi iz tjelesne ozljede. S druge strane, to nas dovodi do zaključka da prema ovom pristupu putnik koji bi pretrpio samo strah i nelagodu bez ikakve tjelesne ozljede ili tjelesne manifestacije tog straha nebi mogao ostvariti pravo na naknadu. Dakle, kao i u prvom i u drugom pristupu i ovdje je odlučna činjenica za priznavanje naknade štete za mentalne ozljede upravo postojanje tjelesne ozljede, a u čijem izostanku naknada štete nebi bila priznata.

Za ovaj pristup opredijelio se američki sud u presudi Jack protiv Trans World Airlinesa.⁹⁵ U predmetu Jack protiv Trans World Airlinesa iz 1994. godine radilo se o letu iz New Yorka do San Francisca, no netom nakon polijetanja zrakoplov je prisilno prekinuo polijetanje i došlo je do požara. Požar je u potpunosti uništio zrakoplov, no na sreću svi putnici su preživjeli. U svojim tužbama za naknadu štete protiv prijevoznika tužitelji su isticali tjelesne ozljede i emocionalne traume koje su pretrpjeli. Sud je u presudi naveo: „*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.*“⁹⁶ Zaključno, sud je istaknuo kako se odlučio za ovakav pristup jer su zahvaljujući njemu naknade putnicima mogle biti razumnije i više predvidljive,⁹⁷ što je ujedno ono što su sastavljači konvencije i htjeli postići kako bi zaštitili rast i razvoj zrakoplovne industrije.

Nakon prikaza razvijanja sudske prakse kroz pregled četiriju pristupa priznavanju naknade štete za mentalne ozljede, potrebno je istaknuti i smjer razvijanja sudske prakse u novije vrijeme. Primjer iz recentnije sudske prakse je presuda Doe protiv Etihad Airwaysa iz 2017. godine.⁹⁸

⁹⁴ Chester, Max, „The aftermath of the airplane accident: Recovery of damages for psychological injuries accompanied by physical injuries under the Warsaw Convention“, *Marquette Law Review*, vol. 84., no. 1., 2000., str. 227.-249., str. 239.

⁹⁵ 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), loc. cit. (bilj. 61).

⁹⁶ Ibid.

⁹⁷ Ibid.

⁹⁸ 870 F.3d 406 (6th Cir. 2017), Doe v. Etihad Airways, 2017.

U tom predmetu tužiteljica Doe je putovala iz Abu Dhabija u Chicago. Tijekom leta njezin stolić s pladnjem ispred sjedala bio je otvoren jer je gumb za pričvršćivanje stolića za naslon ispao. Gumb je tužiteljica ubacila u džep naslona i kada ju je stjuardesa prilikom slijetanja zamolila da stolić zatvori, tužiteljica je posegnula u džep kako bi izvadila gumb i objasnila stjuardesi kako traženo ne može učiniti. Prilikom posezanja za gumbom tužiteljica se ubola na iglu koja je bila u džepu naslona. Zbog toga je tužiteljica potraživala naknadu štete za „svoju tjelesnu ozljedu i za svoje duševne nevolje, šok, poniženje, bolest, bijes i neugodu zbog prirodnih posljedica moguće izloženosti raznim bolestima.“⁹⁹ Tuženik je poricao svoju odgovornost za mentalne ozljede tužiteljice ističući kako njezine mentalne ozljede proizlaze iz same nesreće, a ne iz tjelesne ozljede (rupice na prstu od uboda igle). Sud je ipak odlučio u korist tužiteljice i priznao joj pravo na naknadu štete i za tjelesne i mentalne ozljede te argumentirao: „...*tužiteljica ima pravo na naknadu štete za svoje duševne boli, bez obzira na to jesu li te boli proizašle izravno iz njezine tjelesne ozljede ili općenitije nesreće koja je uzrokovala tjelesnu ozljedu. Tome je tako zato što je, u svakom slučaju, njezina duševna bol "šteta pretrpljena u slučaju"—tj. "u slučaju" tjelesne ozljede koja se može nadoknaditi.*“¹⁰⁰ Slijedom toga, zaključuje se kako i novija sudska praksa priznaje naknadu štete za mentalne ozljede onda kada postoji neki oblik tjelesne ozljede, a dok pritom i dalje nije precizno definirano stajalište pravne struke o tome kakva veza mora postojati između tjelesne i navodne mentalne ozljede za naknadu štete.

4.3. Može li se izjednačiti mentalnu i tjelesnu ozljedu?

Razmatrajući pitanje naknade štete za mentalne ozljede, u dosadašnjoj sudskoj praksi i uslijed postojeće odredbe Montrealske konvencije koja uključuje isključivo pojam tjelesne ozljede, dominira praksa prema kojoj se ne priznaje naknada štete za čisto mentalne ozljede. Iako takva praksa dominira, kroz prikazane sudske presude vidljivo je da ona nije jedinstvena, odnosno da ima različitih zauzetih stavova i izuzetaka. Jedan od primjera takvih izuzetaka je i presuda u predmetu Weaver protiv prijevoznika Delta Airlines.¹⁰¹ Posebnost ove presude je u tome što je sud u centru pažnje pri donošenju presude imao medicinski aspekt ozljede i pitanje izjednačavanja mentalne i tjelesne ozljede. Naime, u tom predmetu tužiteljica Kathy Weaver

⁹⁹ Ibid.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Chester, op. cit. (bilj. 94), str. 243.

putovala je od Londona prema Billingsu i tijekom leta mehanički problemi doveli su do prisilnog slijetanja. Nedugo nakon nesreće tužiteljici je dijagnosticiran posttraumatski poremećaj. U svojoj tužbi za naknadu štete istaknula je jedino emocionalne ozljede i posttraumatski stresni poremećaj. Gledano sa medicinske strane, razlikuju se mentalne i tjelesne bolesti i ozljede, a posttraumatski stresni poremećaj po svojim medicinskim svojstvima i medicinskoj kategorizaciji pripada tim mentalnim bolestima. Da je sud na taj način razmatrao navode tužiteljice njezin zahtjev za naknadom štete nebi bio prihvaćen. No, s obzirom da je tužiteljica postavila zahtjev za naknadom štete tako što ga je formulirala na način da se radi o tjelesnoj ozljedi i to potkrijepila znanstvenim istraživanjima prema kojima posttraumatski poremećaj znači promjenu strukture moždanih stanica, odnosno ozljedu mozga,¹⁰² sud je njezin zahtjev uvažio. Na temelju te činjenice, sud je priznao naknadu štete i utvrdio kako ozljeda mozga i strukturalne promjene moždanih stanica predstavljaju tjelesnu ozljedu: „*posttraumatski stresni poremećaj dokazuje ozljedu njezina mozga, a jedini razuman zaključak je da to jest, zapravo tjelesna ozljeda.*“¹⁰³ Tim zaključkom, sud je izjednačio mentalnu sa tjelesnom ozljedom.

Na presudu *Weaver* osvrnuo se i sud Velike Britanije u predmetu tužiteljice Morris protiv prijevoznika KLM Royal Dutch Airlines.¹⁰⁴ U tom slučaju šesnaestogodišnja tužiteljica putovala je iz Malezije u Amsterdam.¹⁰⁵ U zrakoplovu je sjedila pored dvojice odraslih muškaraca koje nije poznavala i nakon obroka je zaspala. Nakon što se probudila primijetila je ruku muškarca pored nje kako joj dodiruje bedro i koljena. Zbog tog događaja, nakon leta joj je dijagnosticirana klinička depresija od koje se liječila antidepresivima te je zbog svega toga tužila prijevoznika. Depresija, koja potpada pod psihičke bolesti prema medicinskim definicijama i iako je bila dijagnosticirana, dakle medicinski utvrđena, nije bila dovoljan razlog za priznavanje naknade štete jer tužiteljica nije tvrdila da je pretrpjela tjelesnu ozljedu.¹⁰⁶ Dakle, u ovom predmetu sud se nije opredijelio pratiti stav suda u presudi *Weaver* i napravio je jasnu razliku između mentalnih i tjelesnih ozljeda, odlučivši se ne izjednačiti ih. Jedan od komentatora presude izrazio je nezadovoljstvo glede razlikovanja mentalnih i tjelesnih ozljeda istaknuvši kako je *Weaver* otvorio novo tlo i rekao da, ako se fizičke promjene na mozgu mogu utvrditi, ne bi bilo ispravno odbiti naknadu štete za zahtjev temeljen na članku 17. konvencije. Nadalje, istaknuo je kako postoje tehnike za istraživanje funkcioniranja živog mozga i

¹⁰² Mercer, op. cit. (bilj. 60), str. 156.

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ EWCA Civ 790, B3/2000/3820, KLM Royal Dutch Airlines v. Morris, 2001.

¹⁰⁵ Field, op. cit. (bilj. 2), str. 82.

¹⁰⁶ Ibid., str. 83.

središnjeg živčanog sustava i da se fizičke promjene mogu skenirati i promatrati pomoću sofisticiranih instrumenata te se može pokazati da određeni psihijatrijski simptomi odgovaraju fizičkim promjenama u mozgu pa je došao do zaključka da takve mentalne ozljede mogu biti tjelesne ozljede.¹⁰⁷

Ovime se ponovno otvara pitanje što je sa putnicima koji pretrpe samo čiste mentalne ozljede i u svojim tužbenim zahtjevima ne istaknu tjelesne ozljede, odnosno ako njihove mentalne ozljede nisu povezane ni sa kakvom tjelesnom ozljedom. U novijoj sudskoj praksi ističe se presuda Suda EU u predmetu BT protiv prijevoznika Laudamotion GmbH od 20. listopada 2022. godine¹⁰⁸ koja se bavila upravo tim pitanjem. U ovom slučaju tužitelj je putovao na letu prijevoznika Laudamotion iz Londona u Beč te je prilikom polijetanja eksplodirao lijevi motor zrakoplova zbog čega su putnici bili evakuirani. Tijekom evakuacije zračno strujanje desnog motora odbacilo je tužitelja nekoliko metara u zrak, a nakon svega tužitelju je dijagnosticiran posttraumatski stresni poremećaj zbog čega je bio podvrgnut i liječenju. Tužitelj je potraživao naknadu troškova liječenja i naknadu neimovinske štete, a pred Sud EU je postavljeno prethodno pitanje i trebalo je utvrditi predstavlja li psihička smetnja putnika prouzročena nesrećom, a koja se može izjednačiti s bolešću, tjelesnu ozljedu u smislu članka 17. konvencije. Sud EU osvrnuo se na pojam tjelesne ozljede iz članka 17. i iznio da „*premda se pojam „tjelesna povreda” u svojem uobičajenom smislu ne može tumačiti na način da isključuje psihičku povredu povezanu s takvom tjelesnom povredom*“¹⁰⁹, suprotno vrijedi kada se radi o mentalnim ozljedama koje ni na koji način nisu povezane s tjelesnom ozljedom, a ako su medicinski dokazane. Sud je dakle, u ovom predmetu utvrdio da članak 17. Montrealske konvencije treba tumačiti na slijedeći način: „*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 se 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.*“¹¹⁰ Ovakvom presudom, prema kojoj se priznaje naknada za čisto mentalnu ozljedu, Sud EU odstupio je od široko prihvaćenog tumačenja Montrealske konvencije te postoji ozbiljan rizik da će Sud početi stvarati paralelno proeuropsko tumačenje konvencije, različito od već utvrđene sudske prakse o istim pitanjima u međunarodnoj sudskoj

¹⁰⁷ Ibid., str. 84.

¹⁰⁸ C-111/21, BT v. Laudamotion GmbH, 2022., ECLI:EU:C:2022:808.

¹⁰⁹ Ibid.

¹¹⁰ Ibid.

praksi.¹¹¹ To bi moglo svakako ugroziti jedinstvenost tumačenja i pravnu sigurnost, no s druge strane ovakva presuda može značiti i ponovni okidač i upozorenje da je došlo vrijeme za revidiranje odredaba Montrealske konvencije i vrijeme za konačno uvođenje samostalnog pojma mentalne ozljede kao sastavnog dijela konvencije.

5. ZAKLJUČAK

Zaključno, kada sagledamo čovjeka kao cjelinu, čovjekovo zdravlje je jedna cjelovitost i ako je ono na bilo koji način narušeno, ne bi u pravnom smislu trebalo davati prednost jednom naprema drugom, odnosno ne bi trebalo davati prednost tjelesnoj ozljedi pred mentalnom ozljedom kada se razmatra ostvarivanje prava na naknadu štete u kontekstu zračnog prava. S obzirom da u važeće propise pojam mentalne ozljede još uvijek nije uvršten kao samostalan pojam, a u cilju bolje zaštite prava putnika i modernizacije zračnog prava trebalo bi ponovno razmotriti pitanje je li došlo vrijeme za konačno uvođenje tog pojma kao samostalnog. Do tada, sve dok se na neki način, stručno, medicinski, psihijatrijskim i psihološkim vještačenjima, može dokazati prisutnost mentalne ozljede kao posljedice nesreće, imala ona ili ne popratne tjelesne posljedice, trebalo bi uzeti da takva mentalna ozljeda znači tjelesnu ozljedu, odnosno da je obuhvaćena pojmom tjelesne ozljede iz članka 17. konvencije i samim time nadoknativa. U suprotnom, putnicima je postavljeno veliko ograničenje za mogućnost naknade mentalnih ozljeda koje u nekim slučajevima, kao što je kroz rad i prikazano, ponekad dovodi do potpune nemogućnosti naknade nastale štete čime se direktno i pregrubo umanjuje važnost i ozbiljnost mentalnih ozljeda.

¹¹¹ Bokareva, op. cit. (bilj. 1), str. 179., isto vidi: Savić, op. cit. (bilj. 20).

6. LITERATURA

A. Članci i knjige

1. Bokareva, Olena, „The Meaning of „Accident“ under the Montreal Convention in light of CJEU Jurisprudence“, Regulation of risk, str. 157.-184., <https://brill.com/edcollchap-oo/book/9789004518681/BP000005.xml?body=pdf-60830>, datum pristupa: 13. siječnja 2023.
2. Boulee, Jean-Paul, „Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention: the progeny of Eastern airlines, Inc. V. Floyd“, Georgia Journal of International and Comparative Law, vol. 24., no. 3., 1995., str. 501.-521., https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/gjic124§ion=27, datum pristupa: 19. siječnja 2023.
3. Chester, Max, „The aftermath of the airplane accident: Recovery of damages for psychological injuries accompanied by physical injuries under the Warsaw Convention“, Marquette Law Review, vol. 84., no. 1., 2000., str. 227.-249., https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/marqlr84§ion=11, datum pristupa: 8. veljače 2023.
4. Crnić, I., Odštetno pravo: Zbirka sudskih rješidbi o naknadi i popravljanju štete s napomenama i propisima, Zagreb, 2008.
5. Cunningham, McKay, „The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries“, Vanderbilt Journal of Transnational Law, vol. 41., no. 4., 2008., str. 1043.-1081., https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/vantl41§ion=32, datum pristupa: 19. siječnja 2023.
6. Field, Andrew, „Air travel, accidents and injuries: Why the new Montreal Convention is already outdated“, Dalhousie Law Journal, vol. 28., no. 1, 2005., str. 69.-97., https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/dalholwj28§ion=6, datum pristupa: 8. veljače 2023.
7. Klarić, Petar; Vedriš, Martin, Građansko pravo, Zagreb, Narodne novine, 2014.
8. Mercer, Anthony, “Liability of Air Carriers for Mental Injury under the Warsaw Convention”, Air and space law, vol. 28., no. 3., 2003., str. 147.-187.,

<https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.kluwer/airlaw0028&i=231>, datum pristupa: 4. veljače 2023.

9. Mohamed, Abdulla Hassan, “Recovery for Emotional Distress Under International Air Transportation as Developed by the Common Law Courts”, *Louisiana Law Review*, vol. 82., no. 4., 2022., str. 1143.-1180, <https://digitalcommons.law.lsu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=6907&context=lalrev>, datum pristupa: 14. svibnja 2023.

10. Padovan, I., *Enciklopedijski rječnik humanog i veterinarskog medicinskog nazivlja*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2006.

11. Padovan, I., *Medicinski leksikon*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 1990.

12. 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: 19. siječnja 2023.

13. 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.

14. Ruwantissa, I. R. Abeyratne, “Mental Distress in Aviation Claims – Emergent Trends”, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 65., no. 2., 2000., str. 225.-261., <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1543&context=jalc>, datum pristupa: 22. veljače 2023.

15. Savić, I., “Is the Court of Justice of the EU Rewriting the Montreal Convention?”, *Issues in aviation law and policy*, vol. 21., no. 1., 2021., str. 17.-34.

16. Savić, I., Savić, V., “”Religious injury”” under the Montreal Convention: The un(usual) case of an El Al flight from New York to Tel Aviv”, *Issues in Aviation Law and Policy*, vol. 19., no. 1., 2019., str. 125.-147.

17. 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. 811.-844., <https://brooklynworks.brooklaw.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1820&context=bjil>, datum pristupa: 17. svibnja 2023.

18. Zečević, Dušan; Škavić, Josip, *Osnove sudske medicine za pravnike*, Zagreb, 1996.

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. Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća, Službeni list europskih zajednica, L 285/1.
4. Uredba (EZ) br. 889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. svibnja 2002. o izmjeni Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća, Službeni list europskih zajednica, L 140/2.
5. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, NN 132/1998, 63/2008, 134/2009, 94/2013.
6. Zakon o obveznim odnosima, NN 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022.

C. Sudska praksa

1. 470 U.S. 392 (1985), *Air France v. Saks*, 1985.
2. C-532/18, *GN v. ZU*, 2019., ECLI:EU:C:2019:1127
2. C-589/20, *JR v. Austrian Airlines AG*, 2022., ECLI:EU:C:2022:424
3. 122 F.3d 99, *Tseng v. El Al Israel Airlines Ltd.*, 1997.
4. 499 U.S. 530, *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 1991.
5. Gžx-41/12, *Naknada nematerijalne štete za duševne boli zbog povrede prava ličnosti*, presuda Županijskog suda u Splitu, 2012.

6. 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), *Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 1994.
7. 388 F. Supp. 1238 (S.D.N.Y. 1975), *Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd.*, 1975.
8. 368 F. Supp. 1152 (D.N.M. 1973), *Burnett v. Trans World Airlines, Inc.*, 1973.
9. 802 F. Supp. 1089 (S.D.N.Y. 1992), *Chendrimada v. Air India*, 1992.
9. 814 F. Supp. 592 (E.D. Mich 1993), *In Re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983*, 1993.
10. 870 F.3d 406 (6th Cir. 2017), *Doe v. Etihad Airways*, 2017.
11. EWCA Civ 790, B3/2000/3820, *KLM Royal Dutch Airlines v. Morris*, 2021.
12. C-111/21, *BT v. Laudamotion GmbH*, 2022., ECLI:EU:C:2022:808