

NAKNADA ŠTETE ZA DUŠEVNE BOLI U MEĐUNARODNOM ZRAČNOM PRAVU

Pregledni znanstveni rad

UDK 341.226

347.824.2

347.426.4

Primljeno: 16. travnja 2024.

Iva Savić*

Anamarija Jukić**

Varšavskom konvencijom iz 1929., a zatim i Montrealskom konvencijom iz 1999., uređeno je kompleksno i važno pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu koje pretrpe putnici zbog smrti ili tjelesne ozljede uslijed međunarodnog zračnog prijevoza. Unatoč utvrđenim pravilima, iza pojedinih odredaba ovih konvencija kriju se nedoumice i nesuglasice budući da značenja i obujam pojedinih pojmova nisu jasni. S obzirom da o tome ovise i konačne odluke sudova o postojanju odgovornosti prijevoznika za nastalu štetu, izuzetno je bitno otkloniti postojeće nedoumice i postaviti jasno i jedinstveno tumačenje pojmova.

Jedna od takvih odredaba je i ona koja se tiče tjelesne ozljede, a čije su značenje i opseg predmet rasprava u pravnoj teoriji i sudskoj praksi sve do danas. Kao jedno od najvažnijih pitanja u vezi pojma tjelesne ozljede jest dvojba je li „tjelesno“ obuhvaća i duševno, odnosno obuhvaćaju li tjelesne ozljede i one duševne. Cilj ovoga rada je potanko problematizirati pojmove duševne boli i „duševnih povreda“, i njihovo značenje u teoriji i praksi zračnog prava, te se kroz prikaz sudske prakse kritički osvrnuti na postojeće pristupe priznavanju naknade štete koja se ne može okarakterizirati kao tjelesna, i naposljetku iznaći nedvosmislen konačan odgovor na to kompleksno pitanje.

Ključne riječi: Montrealska konvencija; odgovornost prijevoznika; tjelesna ozljeda; mentalna ozljeda; duševne boli

1. UVOD

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 omogućilo im se ostvarivanje prava na naknadu pretrpljene štete, potrebni su pravni temelji koji uređuju ključna pitanja i sustav odgovornosti. U međunarodnom zračnom pravu odgovornost i sustav naknade štete putnicima uređeni su prvi put Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Varšavska konvencija) iz 1929. godine. S obzirom na to da su razvoj zračnog prometa i zrakoplovna industrija kroz godine brzo napredovali, rješenja Varšavske konvencije modernizirana su Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska

* Dr. sc. Iva Savić, izvanredna profesorica na Katedri za pomorsko i općeprometno pravo, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet

** Anamarija Jukić, odvjetnička vježbenica

konvencija) iz 1999. godine. Tijekom dugih sedamdeset godina, koliko je trebalo do donošenja nove konvencije, više se puta 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 su se praksi, uz tužbene zahtjeve za naknadu štete za *tjelesne* ozljede, počeli pojavljivati i zahtjevi za naknadu štete za pretrpljene *duševne* boli. Sudovi su se tada našli pred zadatkom tumačenja pojma *tjelesna* ozljeda i njegova opsega. Rezultat je toga raznovrsna i neujednačena sudska praksa – jer dok su jedni zauzimali stav da je jedino tjelesna ozljeda nadoknativa prema Konvenciji, drugi su zauzimali potpuno suprotan stav i, široko tumačeći pojam tjelesne ozljede, priznavali naknadu štete i za duševne boli.

2. RAZVOJ PRAVNE REGULATIVE

Sveobuhvatna pravila za međunarodni zračni prijevoz, uključujući i ona o odgovornosti prijevoznika i o sustavu naknada šteta putnicima, obuhvaćena su temeljnim privatnopravnim konvencijama zračnog prava – Varšavskom i Montrealskom.

U samim počecima razvoja putničkog (komercijalnog) zračnog prometa, s obzirom na tehničke karakteristike tadašnjih zrakoplova, putovanja zrakoplovom smatrana su opasnim i podložnim nesrećama. Zbog toga je sigurnost opstanka i daljnjeg razvoja zračne industrije lako mogla biti dovedena u pitanje. Također, iz istog su razloga zračni prijevoznici bili izloženi tužbama od strane putnika za naknade pretrpljenih šteta. Komercijalna industrija koja se tek razvijala zahtijevala je pravnu zaštitu kako bi si mogla osigurati daljnji rast i razvoj.¹ Bilo je potrebno uspostaviti režim kojim bi se postigla ravnoteža između podrške rastućoj zrakoplovnoj industriji i postavljanja odgovarajućeg sustava naknada.²

Prvi međunarodnopravni instrument koji uređuje pravila međunarodnog zračnog prava rezultat je međunarodne konferencije održane u Varšavi 1929. godine.³ Varšavska konvencija, potpisana 12. listopada 1929. godine,⁴ primjenjuje se na svaki međunarodni prijevoz osoba, prtljage ili putnika izvršen zrakoplovom uz plaćanje⁵ i ima dvojaki cilj. Prvi cilj, s obzirom na međunarodni karakter zračnog prometa i činjenicu da su njime

¹ McKay Cunningham, „The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries“, *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 41, br. 4 (2008): 1047.

² Isto v. Olena Bokareva, „The Meaning of „Accident“ under the Montreal Convention in light of CJEU Jurisprudence“, u: *Regulation of risk*, eds. Abhinayan Basu Bal, Trisha Rajput, Gabriela Argüello i David Langlet (Leiden; Boston: Brill Nijhoff, 2023), 157–184.

³ Jean-Paul 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“, *Georgia Journal of International and Comparative Law* 24, br. 3 (1995): 502.

⁴ 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.

⁵ Članak 1. Varšavske konvencije.

obuhvaćeni različiti pravni sustavi, kulture, običaji i jezici, bio je ujednačiti pravila koja uređuju međunarodni zračni prijevoz. Drugi cilj bio je ograničiti odgovornost zračnih prijevoznika i time potaknuti razvoj industrije. Stranke konvencije ipak su značajnije bile orijentirane na razvoj nove industrije i zaštitu zračnih prijevoznika nego na pružanje zaštite i naknade štete ozlijeđenim putnicima, i kao rezultat toga Varšavska konvencija usvojila je protekcionističku politiku, usmjerenu na ograničavanje odgovornosti zračnih prijevoznika.⁶ No kako se zračna industrija razvijala i napredovala, tako su se pojavljivali moderniji i tehnološki napredniji zrakoplovi te je zračni promet postao znatno sigurniji. Uslijed tog rasta i napretka 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 protokole pojavljivale razne inicijative za adekvatnom izmjenom konvencije i jedinstvenim pravnim uređenjem međunarodnog zračnog prijevoza.⁷ No unatoč tim inicijativama i pokušajima, i dalje je opstao zadatak da se globalno, jednim jedinstvenim tekstom, obuhvate najbolja rješenja i pravila za međunarodni zračni prijevoz. Konačno, 1999. godine, na diplomatskoj konferenciji održanoj u Montrealu, došlo je do usvajanja nove Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu –Montrealske konvencije.

Na samom početku održavanja diplomatske konferencije predsjednik konferencije odredio je smjer rasprave zalažući se za pomak u međunarodnoj politici od zaštite novonastalih zračnih prijevoznika prema zaštiti prava pojedinca na restituciju.⁸ 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 interesa zračnih prijevoznika i putnika. U usporedbi s Varšavskom konvencijom, koja je usvojila protekcionističku politiku u korist zračnih prijevoznika, Montrealska konvencija usmjerenija je na putnike, odnosno na naknadu štete koju uslijed smrti ili tjelesne ozljede pretrpe putnici. Tome je tako jer izvorni cilj zaštite zrakoplovne industrije u razvoju više nije relevantan, budući da je putovanje zrakoplovom doseglo najviši stupanj sigurnosti.⁹ Važno je istaknuti da je, uz Montrealsku konvenciju, i dalje na snazi i Varšavska konvencija. Zbog toga te s obzirom na gotovo identičan značaj obiju konvencija u pogledu odgovornosti prijevoznika, kao relevantna sudska praksa, kada se razmatra pitanje naknade štete putnicima, uzima se i praksa razvijena u skladu s rješenjima iz Varšavske konvencije i nova sudska praksa, koja se razvija u skladu s rješenjima Montrealske konvencije.

Iako je Montrealska konvencija značila napredak u osuvremenjivanju međunarodnog zračnog prava, ona još uvijek svoje korijene temelji na terminologiji i rješenjima

⁶ Cunningham, „The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries“, 1044.

⁷ O protokolima i inicijativama za izmjenom Varšavske konvencije više vidi: Nikoleta Radionov i Tomislav Novačić, „Aktualnosti u odgovornosti zračnog prijevoznika – stari interesi i nova rješenja“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu* 39, 2002: 413–430.

⁸ Cunningham, „The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries“, 1069.

⁹ Slično Cunningham, *ibid.*, 1052.

Varšavske konvencije,¹⁰ zbog čega se potencijalno otvara pitanje je li došlo vrijeme i za njezine ponovne izmjene, a o čemu će biti riječi dalje u tekstu.

Osim postojeće, široko prihvaćene međunarodnopravne regulative, rješenja Montrealske konvencije prihvaćena su i na razini Europske unije (dalje u tekstu: EU), odnosno europskog prava. Smisao takva rješenja jest na razini EU-a, ne oviseći o mogućim partikularnim interesima država članica, usvojiti jedinstvena rješenja, koja će vrijediti na području cijelog EU-a i koja neće praviti razliku između određenih vrsta letova s obzirom na njihovu narav. U tom je smislu 1997. godine donesena Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća.¹¹

EU je i sam stranka Montrealske konvencije, zajedno sa svim svojim državama članicama. Nakon stupanja na snagu Montrealske konvencije 2002. godine Uredba br. 2027/97 revidirana je i izmijenjena Uredbom br. 889/2002.¹² Tom Uredbom prihvaćena su rješenja Montrealske konvencije iz 1999. godine, čime je Montrealska konvencija postala dio prava EU-a i sva njezina rješenja na odgovarajući su način obvezna i primjenjiva u svim državama članicama EU-a, pa tako i u Republici Hrvatskoj. Prema članku 3. Uredbe 889/2002, „odgovornost zračnog prijevoznika Zajednice u pogledu putnika i njihove prtljage uređena je svim odredbama Montrealske konvencije koje se odnose na takvu odgovornost”.¹³ Ovdje je bitno naglasiti da je time EU direktno osigurao primjenu pravila Montrealske konvencije i u svim državama članicama te na sve letove unutar EU-a, a ne samo „međunarodne” – kako to Montrealska konvencija izvorno predviđa.

Druga bitna posljedica donošenja Uredbe EU-a jest njezin učinak na institucije EU-a. Naime, uslijed usvajanja Montrealske konvencije kao sastavnog dijela prava EU-a i Sud Europske unije (dalje u tekstu: Sud EU-a) i sudovi država članica pri donošenju svojih odluka dužni su poštivati i tumačiti odredbe Montrealske konvencije u njezinu duhu i razmatrati presude o sličnim pitanjima koje su donijeli najviši sudovi u drugim državama strankama konvencije.¹⁴ U tom smislu sudovi su dužni i svoja tumačenja i presude uskladiti kako bi se postiglo jedinstveno tumačenje i primjena konvencije te održala pravna sigurnost. Upravo Sud EU-a ima vrlo važnu ulogu u tumačenju prava EU-a, pa tako i u tumačenju odredaba Montrealske konvencije. Samo tumačenje Sud EU-a daje kroz prethodni postupak, odnosno na inicijativu nacionalnih sudova država članica,¹⁵ koji su

¹⁰ Andrew Field, „Air travel, accidents and injuries: Why the new Montreal Convention is already outdated”, *Dalhousie Law Journal* 28, br. 1 (2005): 69.

¹¹ Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća, SL 285, 17. 10. 1997.

¹² 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, SL 140, 30. 5. 2002. (dalje u tekstu: Uredba 889/2002).

¹³ Članak 2. Uredbe 889/2002.

¹⁴ Bokareva, The Meaning of „Accident” under the Montreal Convention in light of CJEU Jurisprudence”, 179.

¹⁵ Iva Savić, „Is the Court of Justice of the EU Rewriting the Montreal Convention?”, *Issues in aviation law and policy* 21, br. 1 (2021): 17.

tek nedavno počeli koristiti tu mogućnost u kontekstu primjene odredaba Montrealske konvencije, pa tako i članka 17.¹⁶

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

U fokusu analize ovoga pitanja jest članak 17. Montrealske (i Varšavske) konvencije, kojim se uređuje odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede¹⁷ putnika. 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.“ 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“.¹⁸ Takva izmjena bila je zanemariva i Montrealska je konvencija u samoj biti usvojila isti tekst. U 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.¹⁹ Kako ni u Varšavskoj ni u Montrealskoj konvenciji nije dana jasna i nedvosmislena definicija pojmova nesreće i tjelesne ozljede i što ti pojmovi sve obuhvaćaju, kroz povijest zračnog prava oni su često bili, i još uvijek jesu, fokus rasprava i raznih tumačenja u sudskoj praksi.²⁰

3.1. Pojam nesreće

Problematika pojma nesreće i postavljanja tužbenog zahtjeva prema članku 17. prvi je put razmotrena u sudskoj praksi SAD-a 1985. u predmetu *Air France protiv Saks*a, u kojem je Vrhovni sud SAD-a iznio jasnije značenje pojma nesreće. Tako je sud u presudi *Saks* definirao nesreću kao „*nešto neočekivano ili kao neuobičajeni događaj ili događaj koji je*

¹⁶ Osvrt na ta tumačenja v. *infra*, poglavlje 4.3.

¹⁷ Radi jasnijeg pregleda rada potrebno je naglasiti kako se u radu koristi izraz ozljeda, a koji je u uporabi u hrvatskom zakonodavstvu kojim je uređena 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: Ivo Padovan, ur., *Medicinski leksikon* (Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 1990), 632.

¹⁸ Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu – Montrealska konvencija SL194, 18. 7. 2001.

¹⁹ Steven R. Pounian i Blanca Rodriguez, „Recent developments in aviation law“, *Tort & Insurance Law Journal* 31, br. 2 (1996): 154.

²⁰ 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. Field, „Air travel, accidents and injuries: Why the new Montreal Convention is already outdated“, 85.

izvan putnika“.²¹ U tom smislu odgovornost prema članku 17. Varšavske konvencije nastaje samo ako je ozljeda putnika uzrokovana neočekivanim ili neuobičajenim događajem ili događajem koji je „izvan putnika“.²² 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 te je zaključio da se pojam nesreća u pogledu svog francuskog pravnog značenja razlikuje od značenja pojma u Velikoj Britaniji, Njemačkoj ili Sjedinjenim Državama.²³ 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, obično se definira kao slučajan, neočekivan, neobičan ili nenamjeran događaj.²⁴

Ovo je bitno budući da iz zauzetog stava proizlazi da je nesreća uvjet za odgovornost prijevoznika za nastalu štetu. Iako je u kasnijoj sudskoj praksi definicija nesreće ponovno preoblikovana i tumačena na mnoge načine, ovaj rad neće se baviti problematikom definiranja nesreće, već autorice čitatelja upućuju na postojeću pravnu literaturu i sudsku praksu.²⁵

3.2. Tjelesna ozljeda

Drugi uvjet odgovornosti prijevoznika za štetu koju pretrpi putnik jest postojanje tjelesne ozljede, smrti ili tjelesne manifestacije ozljede. I upravo kod definiranja tog uvjeta otvara se Pandorina kutija tumačenja i povezanog pojma duševnih boli.

Već je Varšavskom konvencijom iz 1929. godine, u članku 17., odgovornost prijevoznika za nastalu štetu ograničena isključivo na tjelesnu ozljedu. Međutim, pojam tjelesna ozljeda, jednako kao ni pojam nesreća, nije izričito definiran ni Varšavskom ni poslije Montrealskom konvencijom. To je dovelo do razvijanja različitih stavova nacionalnih sudova diljem država stranaka o pitanju značenja i obuhvata pojma tjelesne ozljede. Naime, kako se zračni promet razvijao, uslijed raznih zrakoplovnih nesreća pojavljivali su se najrazličitiji tužbeni zahtjevi. Osim tužbenih zahtjeva koji su se odnosili na naknadu nedvosmisleno *tjelesne* ozljede (primjerice prijelom noge uslijed pada pri proklizavanju na ulasku u zrakoplov),²⁶ počeli su se pojavljivati i tužbeni zahtjevi za naknadu štete pretrpljenih duševnih boli. Tako je, primjerice, u doba terorizma i otmica zrakoplova došlo i do porasta broja mnogih primjera emocionalnih odgovora na nesreće, ponekad

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

²² Field, „Air travel, accidents and injuries: Why the new Montreal Convention is already outdated“, 86.

²³ Bokareva, The Meaning of „Accident“ under the Montreal Convention in light of CJEU Jurisprudence“, 186.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Vidi: Paul Stephen Dempsey i Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, McGill University Institute of Air & Space Law, 2005, str. 123–165; George Leloudas, *Risk and Liability in Air Law*, London: Informa London, 2009, 103 i dalje; Iva Savić i Vanja-Ivan Savić, „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* 19, br. 1 (2019), 125, 131, 147.

²⁶ Field, „Air travel, accidents and injuries: Why the new Montreal Convention is already outdated“, 79.

opisanih kao mentalne ozljede kod putnika.²⁷ Upravo u tim slučajevima postavljalo se pitanje dopušta li Varšavska konvencija naknadu štete za mentalnu ozljedu (i kakvu).²⁸ Sudovi su, u nedostatku definicije tjelesne ozljede, donosili različite odluke, što je predstavljalo udaljavanje od cilja konvencije – ujednačavanja pravila i prakse, te je vodilo i u pravnu nesigurnost.

Prvi put tumačenje pojma tjelesna ozljeda konačno je iznio Vrhovni sud SAD-a u predmetu *Floyd protiv Eastern Airlinesa* 1991. godine.²⁹ Kako bi dao jasnije tumačenje, sud je krenuo od prvih nacrti i autentičnog francuskog teksta Varšavske konvencije i izraza *lesion corporelle* (tjelesna ozljeda). S obzirom na to da je definicije iz rječnika sud ipak smatrao preopćenitima za potrebe tumačenja konvencije,³⁰ okrenuo se razmatranju francuskog zakonodavstva, pravnih materijala i sudske prakse te je došao do zaključka da pojam *lesion corporelle* nije ni široko korišten pojam u francuskom pravu niti specifično obuhvaća mentalne ozljede.³¹ Također, u presudi *Floyd* sud je istaknuo da nije pronašao nijednu odluku francuskog suda prije 1929. godine koja se odnosi na tumačenje pojma *lesion corporelle*, pa je zbog toga prihvatio njegovo usko tumačenje – da se sam pojam odnosi isključivo na tjelesne ozljede.³² 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 te je zaključio da je prijevod pojma *lesion corporelle* kao tjelesna ozljeda konzistentan s poviješću pregovaranja konvencije.³³ Uzimajući u obzir vrijeme donošenja konvencije i da njezini sastavljači najvjerojatnije i nisu bili upoznati s pojmom i postojanjem duševnih boli (mentalnih ozljeda), sud je zaključio kako zbog toga ni sastavljači ni potpisnice nisu razmatrali odgovornost za duševne boli.³⁴ Konačno, u presudi *Floyd* sud je kao temelj odgovornosti prijevoznika postavio uvjet postojanja smrti ili tjelesne ozljede, ali i tjelesne manifestacije ozljede, čime je dao tumačenje da pojam tjelesne ozljede isključuje duševne boli.

Svega nekoliko godina poslije, prilikom donošenja Montrealske konvencije, pojam tjelesne ozljede iz članka 17. bio je ponovno predmetom rasprave.³⁵ S obzirom na postojanje neujednačene sudske prakse tijekom godina primjene Varšavske konvencije

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Cunningham, „The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries“, 1053.

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

³⁰ *Ibid.*

³¹ Boulee, „Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention“, 512.

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

³³ Boulee, „Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention“, 511.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ O pojmu se kao takvom raspravljalo i prije, a u Guatemalski protokol na Varšavsku konvenciju iz 1971. čak je i ušao novi izraz u čl. 17., i to „osobne ozljede“ (engl. *personal injury*) umjesto dotadašnje tjelesne ozljede. Međutim, taj Protokol nikad nije stupio na snagu. V. čl. IV. Protokola o izmjeni Varšavske konvencije i Haaškog protokola, 1971.

želja većine delegata bila je promijeniti izraz tjelesne ozljede u korist njegova šireg tumačenja. Cilj je bio osigurati definiranje pojma koji bi zajamčio zasebnu naknadu štete za duševne boli putnika koje nisu nužno popraćene tjelesnom ozljedom ili njezinom fizičkom manifestacijom. 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.³⁶ Unatoč tome Montrealska konvencija u svojoj konačnoj verziji zadržala je varšavsko ograničenje na „tjelesnu“ ozljedu. Objašnjenje je bilo da bi zadržavanje istog izraza trebalo omogućiti državama potpisnicama da se i dalje oslanjaju na njega pri razvijanju sudske prakse. Kao potporu tome predstavnici SAD-a istaknuli su da je prevladavajući stav njihovih sudova kod tumačenja Varšavske konvencije da se duševna bol povezana s tjelesnim ozljedama općenito može nadoknaditi te da bi usvajanje novog samostalnog izraza značilo korak unatrag u odnosu na to dokle je dospjela sudska praksa SAD-a u vezi s tim pitanjem.³⁷

4. NAKNADA ŠTETE ZA DUŠEVNE BOLI

Što je sa štetama koje pretrpe putnici, a koje se ne mogu okarakterizirati kao tjelesne? Je li u tom slučaju riječ 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 ta pitanja, autorice problematiziraju značenje i tumačenje pojmova duševne boli i mentalne ozljede te analiziraju različite pristupe priznavanja naknade štete za ozljedu koja se ne može okarakterizirati kao tjelesna.

4.1. Problematika pojma duševne boli

Radi jasnijeg iznošenja teme rada i boljeg razumijevanja najprije je potrebno upozoriti na problematiku i razloge korištenja pojmova „duševna bol“ i „mentalna ozljeda“, naročito u kontekstu hrvatskog pravnog nazivlja i pravnog poretka.

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.³⁸ 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,

³⁶ Cunningham, „The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries“, 1071.

³⁷ V. Cunningham, „The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries“, 1075.

³⁸ „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.“ Čl. 19. st. 2. Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022. (dalje u tekstu: ZOO).

koje je postojalo prema Zakonu o obveznim odnosima iz 1978. godine.³⁹ Jedan od oblika neimovinske štete prema tom Zakonu bile su upravo duševne boli, no iako je ukinuta takva sistematizacija, sam pojam duševnih boli još je uvijek u uporabi. Osim u zakonodavstvu, to je vidljivo i u sudskoj praksi, u kojoj se tužbeni zahtjevi za naknadu neimovinske štete nazivaju i zahtjevi 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 visini naknade, „vodi računa o jačini i trajanju povredom izazvanih fizičkih boli, duševnih boli i straha“.⁴⁰ Dakle, bolovi i strah jedno su od mjerila težine povrede prava osobnosti. Sam pojam boli teško je jedinstveno definirati, ali bol prije svega označava neugodan osjet.⁴¹ Tako se bol, kao posljedica oštećenja tkiva, približe označuje kao fizička bol, a neugodan duševni doživljaj, odnosno poremećaj duševnog mira, kao duševna bol.⁴² 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, potištenost⁴³ te, kao što proizlazi iz domaće sudske prakse, „osjećaj straha, osjećaj osobne ugroženosti i opasnosti za goli život, uznemirenosti, nespokojsstva i tjeskobe“.⁴⁴ Stoga je u nedostatku precizne jedinstvene definicije pojma duševne boli sudska praksa jedna od polaznih točaka pri definiranju i pojašnjavanju tog pojma. Stoga, iako je u hrvatskom zakonodavstvu uveden pojam povrede prava osobnosti, i dalje je u uporabi formulacija „zahtjev naknade štete za duševne boli“, kojom se može obuhvatiti zahtijevanje naknade štete u slučaju povrede bilo kojeg od prava osobnosti. Tako, u ovom kontekstu, kada bi se pred hrvatskim sudovima zahtijevala naknada štete za neke 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 ozljede⁴⁵ (engl. *mental injuries*). Pojam *mentalne ozljede* pojavio se kao različit u odnosu 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“,⁴⁶ „živčani šok, posttraumatski stresni poremećaj, depresiju i sve druge vrste duševnih tegoba, psihičkih i psihosomatskih

³⁹ O oblicima i podoblicima neimovinske štete više: Petar Klarić i Mladen Vedriš, *Građansko pravo* (Zagreb: Narodne novine, 2014), 591.

⁴⁰ Čl. 1100. st. 2. ZOO-a.

⁴¹ Ivica Crnić, *Odštetno pravo: Zbirka sudskih rješidbi o naknadi i popravljivanju štete s napomenama i propisima* (Zagreb: Zgombić & Partneri, 2008), 573.

⁴² *Ibid.*

⁴³ Dušan Zečević i Josip Škavić, *Osnove sudske medicine za pravnike* (Zagreb: Barbat, 1996), 279.

⁴⁴ Gžx-41/12, Naknada nematerijalne štete za duševne boli zbog povrede prava ličnosti, presuda Županijskog suda u Splitu, 2012.

⁴⁵ „Mentalan – koji se odnosi na psihi, duševni“, vidi: Ivo Padovan, ur., *Enciklopedijski rječnik humanog i veterinarskog medicinskog nazivlja* (Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2006), 988.

⁴⁶ I. R. Abeyratne Ruwantissa, „Mental Distress in Aviation Claims – Emergent Trends“, *Journal of Air Law and Commerce* 65, br. 2 (2000): 228.

ozljeda“.⁴⁷ Upravo zbog nemogućnosti jedinstvenog definiranja, a zbog same kompleksnosti tog pojma, u analizi sudske prakse, znanstvenih radova i članaka koji se odnose na pitanje svih onih ozljeda koje nisu isključivo tjelesne uočeno je da se pojavljuje nekoliko različitih verzija pojma mentalne ozljede, kao što su: duševna bol (engl. *mental pain*), mentalna trauma (engl. *mental trauma*), psihička ozljeda (engl. *psychological injury*), emocionalna trauma (engl. *emotional trauma*), emocionalna ozljeda (engl. *emotional injury*), emocionalna bol (engl. *emotional pain*), emocionalni stres (engl. *emotional stress*), mentalna tjeskoba (engl. *mental anguish*) i duševna nevolja (engl. *mental distress*). Bez obzira na te različitosti, u nastavku rada radi jednostavnijeg pregleda teme kod analize sudske prakse koristit će se pojam mentalne ozljede.

4.2. Različiti pristupi priznavanja naknade štete za mentalne ozljede

Zbog kompleksnosti pojma mentalne ozljede i činjenice da ni Varšavska konvencija ni Montrealska konvencija ne ističu mentalnu ozljedu kao samostalan pojam pri uređenju odgovornosti zračnog prijevoznika, proširena je mogućnost usvajanja različitih tumačenja i nastanka neujednačene sudske prakse. Stoga ne čudi što su tijekom godina sudovi počeli razlikovati (a) naknadu štete za čisto mentalne ozljede, (b) naknadu štete za mentalne ozljede koje su popraćene tjelesnim ozljedama i (c) naknadu štete za mentalne ozljede koje proizlaze iz tjelesnih ozljeda. Osim toga, pojavila su se i pitanja izjednačavanja mentalne s tjelesnom ozljedom.

Postupno, tijekom razvoja sudske prakse, definirala su se četiri pristupa koja su istaknuta u presudi američkog suda u predmetu *Jack protiv Trans World Airlines* iz 1994. godine:⁴⁸ (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 i (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, tj. one ozljede koje nemaju vidljivih tjelesnih znakova,⁴⁹ bilo je predmet rasprave u mnogim ranijim sporovima. 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.

Jedan od primjera jest predmet *Husserl protiv Swissaira*,⁵⁰ u kojem je američki okružni sud u New Yorku odlučivao o tužbenom zahtjevu za naknadu štete za mentalne ozljede koje

⁴⁷ Anthony Mercer, "Liability of Air Carriers for Mental Injury under the Warsaw Convention", *Air and space law* 28, br. 3 (2003): 148.

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

⁴⁹ Savić i Savić, "Religious injury" under the Montreal Convention", 135.

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

su nastale kao posljedica otmice zrakoplova (tuženika). Tužiteljica Husserl ukrcala se na izravni let od Züricha do New Yorka, no ubrzo nakon polijetanja zrakoplov je otela arapska teroristička skupina, koja je pilota prisilila da sleti u blizini pustinskog 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 očekivanja teške ozljede i/ili smrti te da joj je mentalna trauma iskustva otmice uzrokovala razne psihičke i psihosomatske ozljede...“.⁵¹ Prijevoznik je poricao svoju odgovornost prema članku 17. ističući kako je uvjet njegove odgovornosti postojanje tjelesne ozljede. Sud je pri donošenju odluke o odgovornosti prijevoznika pomno proučio povijest, jezik i namjeru donositelja Varšavske konvencije te je zaključio da su donositelji htjeli ograničiti potencijalnu odgovornost prijevoznika i olakšati oporavak ozlijeđenih putnika, ali da činjenica da vjerojatno nisu imali konkretan stav o tome obuhvaća li članak 17. mentalne ozljede nije dokaz njihove namjere da se mogućnost naknade za određenu ozljedu onemogući. Upravo zbog toga sud je konstatirao da pojam tjelesna ozljeda podrazumijeva mentalne ozljede te je u ovom predmetu utvrdio odgovornost prijevoznika i priznao naknadu štete za čisto mentalnu ozljedu.

Suprotan stav tomu zauzeo je Okružni sud u New Mexico u predmetu gotovo istog činjeničnog stanja – *Burnett protiv Trans World Airlines*.⁵² U ovom slučaju zrakoplov je također bio otet i prisilno je sletio na pustinsko područje Ammana, a i tužitelji su tvrdili slično: „kako su zbog zatočeništva od strane otmičara pretrpjeli teške emocionalne traume jer su bili u strahu za svoje živote“ te su zahtijevali naknadu štete za svoje čisto emocionalne ozljede.⁵³ Kako bi potkrijepio svoj stav da prema čl. 17. ne može priznati naknadu za čisto mentalne ozljede, osvrnuo se i na povijest donošenja konvencije te je konstatirao kako su donositelji namjeravali isključiti naknadu za čisto mentalne ozljede korištenjem uske definicije pojma *lesion corporelle*,⁵⁴ zbog čega se samo tjelesna ozljeda (a ne i mentalna ozljeda) mora smatrati nadoknativom.⁵⁵

Odluka Vrhovnog suda u Izraelu u predmetu *Teichner protiv Air Francea*⁵⁶ išla je u korist tužitelja, koji su potraživali naknadu štete za čisto mentalne ozljede uslijed pretrpljenog ekstremnog emocionalnog stresa.⁵⁷ Izraelski se sud pri donošenju presude priklonio širokom tumačenju pojma tjelesne ozljede, prema kojemu članak 17. obuhvaća i čisto mentalne ozljede. Svoj stav Vrhovni je sud argumentirao činjenicom da je u francuskom odštetnom pravu od 1929. godine bila dopuštena naknada za čisto mentalne ozljede i da

⁵¹ *Ibid.*

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

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Boulee, „Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention”, 507.

⁵⁵ Ruwantissa, „Mental Distress in Aviation Claims – Emergent Trends”, 254.

⁵⁶ Abdulla Hassan Mohamed, „Recovery for Emotional Distress Under International Air Transportation as Developed by the Common Law Courts”, *Louisiana Law Review* 82, br. 4 (2022): 1146.

⁵⁷ 38(3) PD 785, *Air France v. Teichner*, 1984. 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.

zbog toga nema razloga vjerovati da su francuski sastavljači namjeravali isključiti čisto mentalnu ozljedu iz opsega naknade prema članku 17. Konvencije.⁵⁸ Štoviše, sud je k tome nadodao i sljedeće: „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”.⁵⁹ Konačno, izraelski je sud držao da je za ekspanzivno tumačenje pojma tjelesne ozljede i članka 17., koji uključuje naknadu za čisto mentalnu ozljedu, poželjna sudska politika⁶⁰ koja bi osiguravala bolju zaštitu putnika.

Potpuno suprotan stav od izraelskog suda zauzeo je Vrhovni sud SAD-a u presudi *Floyd protiv Eastern Airlines*.⁶¹ Putnici koji su preživjeli strmoglavu spuštanje zrakoplova uslijed kvara na motorima i čudesno mirno slijetanje zrakoplova tražili su naknadu za isključivo mentalne ozljede. S obzirom na to da nisu naveli da su pretrpjeli tjelesne ozljede ili tjelesna oštećenja kao posljedicu nesreće, tužitelji nisu mogli ostvariti pravo na naknadu štete.⁶² Pri donošenju presude američki Vrhovni sud osvrnuo se i na presudu izraelskog suda u predmetu *Teichner* i glede argumenta da je priznavanje naknade štete za čisto mentalne ozljede poželjna sudska praksa, američki je sud istaknuo da ne postoje nikakvi dokazi koji bi upućivali na to da su potpisnice konvencije izričito razmatrale odgovornost za mentalne ozljede niti da su za njih imale posebnu namjeru uvrstiti mogućnost pravnog lijeka u konvenciju.⁶³ 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 ne dajući odgovor na pitanje u vezi s naknadom za mentalnu ozljedu popraćenu tjelesnim ozljedama, kao i pitanje u vezi s mentalnom ozljedom koja se poslije manifestira kao fizička ozljeda – „Ne izražavamo stajalište o tome mogu li putnici ostvariti pravo na naknadu za mentalne ozljede koje su praćene tjelesnim ozljedama.”⁶⁴

Slijedom presude *Floyd* i u skladu s uvjetima za odgovornost prijevoznika koji su njome postavljeni 1994. godine definiran je prvi pristup – ne priznaje se naknada za čisto

⁵⁸ Yoran, “Recovery of Emotional Distress Damages Under Article 17 of the Warsaw Convention”, 825.

⁵⁹ Yoran, “Recovery of Emotional Distress Damages Under Article 17 of the Warsaw Convention”, 830.

⁶⁰ Boulee, „Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention”, 508.

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

⁶² Boulee, „Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention”, 510.

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

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

mentalne ozljede.⁶⁵ Taj pristup prihvatio je i američki sud nekoliko godina poslije u predmetu *Tseng protiv El Al Israel Airlines*.⁶⁶

Smatramo da takav pristup ne bi trebalo u potpunosti prihvatiti jer bi se time drastično ograničila prava putnika u slučaju kad pretrpe isključivo mentalne ozljede. Takvim pristupom neopravdano bi se dala prednost naknadi štete za tjelesne ozljede, dok bi mentalne ozljede ostale u potpunosti zanemarene, što bi značilo i povredu ljudskog integriteta. Prihvaćanjem takva pristupa putnici koji pretrpe isključivo mentalne ozljede ostali bi bez mogućnosti pravne zaštite, a da se pritom nije uzelo u obzir razmatranje ni same mogućnosti dokazivanja postojanja mentalnih ozljeda. To posebno vrijedi u kontekstu progresivnog razvoja moderne medicine, koja pruža različite metode kojima se može (pokušati) dokazati postojanje mentalne ozljede. Međutim, kako ćemo raspravljati poslije, pitanje nadoknativosti štete od mentalne ozljede u međunarodnom zračnom prijevozu trebalo bi promatrati i šire od (samog) tjelesnog integriteta putnika.

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

Prema drugom pristupu naknada se priznaje za sve emocionalne stresove ako putnik uslijed nesreće pretrpi i nekakvu tjelesnu ozljedu, bez obzira na to postoji li veza između emocionalnog stresa i tjelesne ozljede.⁶⁷ U predmetu *Chendrimada protiv Air India*⁶⁸ američki sud potvrdio je upravo takav pristup. Naime, tužitelji Poovaiah i Lina Chendrimada trebali su putovati na letu Air India 110 iz New Yorka u Bombay, no prvotni je let bio otkazan i odgođen za jedan dan zbog dojave o bombi. Nakon što su s jednim danom kašnjenja krenuli prema željenoj destinaciji, na planiranom zaustavljanju u Delhiju njihovo daljnje putovanje ponovno je odgođeno zbog vremenskih uvjeta, 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 osoblje nije dalo nikakvo jelo ili piće za okrijepu. Tužitelji su tvrdili kako su zbog toga postali slabi, osjećali mučninu, patili od jakih grčeva, bolova i tjeskobe te da su pretrpjeli pothranjenost, kao i mentalne ozljede. U tom smislu potraživali su naknadu štete za sve pretrpljeno prema članku 17. Varšavske konvencije. Tuženik je osporavao svoju odgovornost (tvrdeći kako u predmetnom slučaju i nije bilo nesreće) te je upozoravao na to da tuženici nisu pretrpjeli tjelesne ozljede, već samo mentalne. Sud se u ipak opredijelio za šire tumačenje članka 17., a glede postojanja nesreće zaključio je kako se u konkretnom predmetu radilo

⁶⁵ Mohamed, "Recovery for Emotional Distress Under International Air Transportation as Developed by the Common Law Courts", 1156.

⁶⁶ Tužiteljica je tvrdila kako je uslijed sigurnosne provjere kojoj je bila podvrgnuta bila uznemirena i emocionalno traumatizirana te da je bila 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, čije je postojanje uvjet odgovornosti prijevoznika prema članku 17. Konvencije. Dakle, s obzirom na to da je tužiteljica isticala i tražila naknadu isključivo za mentalne ozljede, sud je odbacio njezin tužbeni zahtjev.

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

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

o nesreći te je naveo: „svaka je ozljeda rezultat uzročnog lanca, a mi zahtijevamo samo da putnik može dokazati da je neka karika u lancu bila neobičan ili neočekivani događaj izvan putnika“.⁶⁹ Pri odlučivanju o priznavanju naknade štete za pretrpljene ozljede sud se osvrnuo i na presudu *Floyd* te je utvrdio da je prijevoznik odgovoran za nastalu štetu jer su tužitelji zadovoljili uvjete prema *Floydu* budući da su uz mentalne ozljede naveli i tjelesne manifestacije ozljede.⁷⁰ Značajno je ovdje spomenuti i da autori nacrtu Varšavske konvencije u čl. 17. nisu upotrijebili izraz „šteta uzrokovana ... tjelesnom ozljedom“, već su postojanje odgovornosti vezali za „štetu pretrpljenu u slučaju (op. a.) ... tjelesne ozljede“, čime se ne ističe nužnost postojanja uzročne veze.⁷¹ Upravo je to, naime, sud istaknuo u vezi s presudom *Floyd*, čiju je logiku preuzeo u ovom slučaju.⁷²

Ponovno, i u ovom pristupu, iako se ne traži uzročna veza između mentalne i tjelesne ozljede, naknada štete priznat će se samo ako postoji neka, pa i bilo kakva, tjelesna ozljeda. Time se može dovesti u pitanje ozbiljnost tužbenih zahtjeva za naknadu štete, a u konačnici i pravilnost sudskih odluka o priznavanju naknade štete, s obzirom na to da je za ostvarivanje prava na naknadu štete od mentalnih ozljeda dovoljno postojanje bilo kakve tjelesne ozljede. Takav pristup smatramo apsolutno neprihvatljivim za zračnu industriju i putnički prijevoz kakav poznajemo danas budući da bi tako široko otvaranje vrata mogućim naknadama za duševne boli dovelo prijevoznike u potencijalno financijski neodrživ položaj.

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 to što se emocionalni stres i strah, kao oblici mentalnih ozljeda, smatraju sastavnim elementom naknade štete za tjelesne ozljede. Strah, emocija koja se pojavljuje 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.⁷³ Stres i strah moraju se dogoditi paralelno s tjelesnom ozljedom, ili nakon tjelesne ozljede, kako bi se i za štetu od njih priznala naknada. Stoga se za stres i strah koji bi se dogodili prije pada zrakoplova i same tjelesne ozljede, prema ovom pristupu, ne bi moglo priznati pravo na naknadu štete.

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ „U donošenju ovog zaključka mi smo, naravno, utvrdili da manifestacija tjelesne ozljede, koja je preduvjet za tužbu prema *Floydu*, ne mora proizaći iz iznenada nanесene traume, već može, kao što se ovdje navodi, proizaći iz drugih uzroka zbog kojih je prijevoznik odgovoran.“ 802 F. Supp. 1089 (S.D.N.Y. 1992), *Chendrimada v. Air India*, 1992.

⁷¹ *Isto v. Mohamed*, „Recovery for Emotional Distress Under International Air Transportation as Developed by the Common Law Courts“, 1179.

⁷² V. Boulee, „Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention“, 516.

⁷³ Padovan, *Medicinski leksikon* (1990), 852.

Kako ni Varšavska konvencija ni 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, a ne samo onda kad se radi o stresu povezanom s ozljedom. Primjer iz američke sudske prakse za ovaj pristup jest presuda donesena u vezi sa slučajem srušenog zrakoplova prijevoznika *Korean Air Lines*. Zrakoplov je zalutao u sovjetski zračni prostor te ga je sovjetska vojska presrela i srušila projektilom, pri čemu je svih 269 putnika poginulo. Sud je tijekom postupka došao do zaključka da su putnici bili pri svijesti nakon što je zrakoplov prvotno pogođen projektilom, a do pada zrakoplova u more, kao i vjerojatno 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), što je sve u konačnici rezultiralo njihovom smrću. Posljedično, sud je zaključio: „*Ovo je bol i patnja popraćena tjelesnom ozljedom i logično mora biti priznata naknada za nju s obzirom na to da je u skladu s uvjetima iznesenim u Floydu.*”⁷⁴ Dakle, s obzirom na to da se u konkretnom slučaju radilo o emocionalnom stresu i strahu za život koji su bili istovremeni s nastankom tjelesnih ozljeda, sud je zauzeo stav kako u takvim situacijama treba priznati pravo na naknadu za mentalne ozljede, odnosno emocionalni stres. Takvim pristupom potencijalno se otvara put priznavanju samih mentalnih ozljeda, no ipak uz uvjet istovremenog postojanja tjelesne ozljede.

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.⁷⁵ Sukladno tome, putnik koji bi, na primjer, pri prisilnom slijetanju zrakoplova slomio ruku ili se porezao te bi zbog toga bio u strahu mogao bi ostvariti pravo na naknadu jer njegov strah (oblik mentalne ozljede) proizlazi iz tjelesne ozljede. Iz toga proizlazi da, sukladno ovom pristupu, putnik koji bi pretrpio samo strah i nelagodu bez ikakve tjelesne ozljede ili tjelesne manifestacije tog straha ne bi mogao ostvariti pravo na naknadu. Dakle, kao i u preostala tri pristupa, i ovdje je odlučna činjenica za priznavanje naknade štete za mentalne ozljede postojanje tjelesne ozljede.

Za ovaj pristup opredijelio se američki sud u predmetu *Jack protiv Trans World Airlines*.⁷⁶ Let iz New Yorka do San Francisca netom nakon polijetanja prisilno je prekinut jer je došlo

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

⁷⁵ Max Chester, „The aftermath of the airplane accident: Recovery of damages for psychological injuries accompanied by physical injuries under the Warsaw Convention“, *Marquette Law Review* 84, br. 1 (2000): 239.

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

do požara u zrakoplovu. Požar je u potpunosti uništio zrakoplov, no svi su putnici 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*“.⁷⁷ Zaključno, sud je istaknuo kako se odlučio za takav pristup jer su zahvaljujući njemu naknade putnicima mogle biti razumnije i predvidljivije,⁷⁸ što je ujedno ono što su sastavljači Konvencije i htjeli postići kako bi zaštitili rast i razvoj zrakoplovne industrije.

4.3. Novi smjer(ovi) razvijanja sudske prakse i može li se izjednačiti mentalna i tjelesna ozljeda?

Za kraj je bitno osvrnuti se na razvoj sudske prakse u novije vrijeme. Zanimljiv je primjer svakako presuda *Doe protiv Etihad Airwaysa* iz 2017. godine.⁷⁹ U tom predmetu tužiteljica Doe putovala je 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. Tužiteljica je gumb ubacila u džep naslona i, kada ju je stjuardesa prilikom slijetanja zamolila da stolić zatvori, tužiteljica je posegnula u džep kako bi izvadila gumb. Prilikom posezanja za gumbom ubola se na iglu koja je bila u džepu naslona. Zbog tog događaja tužiteljica je 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*“.⁸⁰ 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), no sud je ipak odlučio u korist tužiteljice i priznao joj pravo na naknadu štete i za tjelesne i mentalne ozljede te argumentirao da „*...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*“.⁸¹ Ovom je presudom svakako potvrđeno da se naknadu štete za mentalne ozljede može priznati kad postoji neki oblik tjelesne ozljede – idući pritom čak i dalje od četvrtog pristupa budući da je izričito naglašeno da to pravo postoji neovisno o tome jesu li duševne boli proizišle iz tjelesne ozljede. No takav pristup smatra se radikalnim i nije (još) zaživio.

Pri razmatranju pitanja naknade štete za mentalne ozljede u dosadašnjoj sudskoj praksi ipak dominira stav prema kojem se naknada štete za čisto mentalne ozljede ne priznaje. Neovisno o tome, kroz prikazane sudske presude vidljivo je koliko je praksa raznolika i da

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

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

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

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

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

su sudovi diljem svijeta zauzimali različite stavove o tom pitanju. Jedan je od takvih primjera i presuda u predmetu *Weaver protiv Delta Airlinesa* iz 2001. Posebnost je te presude u tome što je sud u fokus stavio medicinski aspekt ozljede. Naime, u tom predmetu tužiteljica K. Weaver putovala je od Londona prema Billingsu te su tijekom leta mehanički problemi na zrakoplovu doveli su do njegova prisilnog slijetanja. Nedugo nakon nesreće tužiteljici je dijagnosticiran posttraumatski poremećaj. U svojoj tužbi za naknadu štete Weaver je istaknula jedino štetu uslijed emocionalnih ozljeda i posttraumatskog stresnog poremećaja. Gledano s medicinske strane, posttraumatski stresni poremećaj po svojim svojstvima i medicinskoj kategorizaciji pripada mentalnim bolestima. Da je sud na taj način razmatrao navode tužiteljice, njezin zahtjev za naknadom štete ne bi bio prihvaćen. No s obzirom na to da je tužiteljica postavila zahtjev za naknadom štete tražeći naknadu za tjelesnu ozljedu, i to potkrijepila znanstvenim istraživanjima prema kojima posttraumatski poremećaj znači promjenu strukture moždanih stanica, odnosno ozljedu mozga,⁸² sud je njezin zahtjev uvažio. Na temelju toga sud je priznao pravo na naknadu štete i utvrdio kako ozljeda mozga i strukturalne promjene moždanih stanica predstavljaju tjelesnu ozljedu,⁸³ čime je praktično izjednačio posttraumatski stresni poremećaj (mentalnu ozljedu) s tjelesnom ozljedom.

Na presudu *Weaver* osvrnuo se i britanski sud u predmetu *Morris protiv KLM Royal Dutch Airlines*.⁸⁴ U tom slučaju šesnaestogodišnja tužiteljica putovala je iz Malezije u Amsterdam.⁸⁵ 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. Zbog svega toga oštećena je tužila prijevoznika za naknadu štete. Depresija, koja potpada pod psihičke bolesti prema medicinskim definicijama, i iako je bila dijagnosticirana, nije bila dovoljan razlog za priznavanje naknade štete jer tužiteljica nije tvrdila da je pretrpjela tjelesnu ozljedu.⁸⁶ Tako sud nije odlučio pratiti stav suda u presudi *Weaver* te je, utvrdivši depresiju mentalnom ozljedom, ujedno napravio i jasnu razliku prema tjelesnoj ozljedi te ih je odlučio ne izjednačiti. Jedan od komentatora presude lord Hobhouse, predstavnik Gornjeg doma parlamenta Velike Britanije, izrazio je nezadovoljstvo zbog razlikovanja mentalnih i tjelesnih ozljeda i istaknuo je kako se u predmetu *Weaver* upravo otvorio prostor za suprotno shvaćanje te da ne bi bilo ispravno odbiti naknadu štete za zahtjev temeljen na članku 17. Konvencije ako se fizičke promjene na mozgu mogu (fizički) utvrditi.⁸⁷ Nadalje, istaknuo je kako postoje tehnike za istraživanje funkcioniranja živog mozga i 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

⁸² Mercer, "Liability of Air Carriers for Mental Injury under the Warsaw Convention", 156.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ EWCA Civ 790, B3/2000/3820, KLM Royal Dutch Airlines v. Morris, 2001.

⁸⁵ Field, „Air travel, accidents and injuries: Why the new Montreal Convention is already outdated“, 82.

⁸⁶ Field, „Air travel, accidents and injuries: Why the new Montreal Convention is already outdated“, 83.

⁸⁷ *Ibid.*

mentalne ozljede mogu biti tjelesne ozljede.⁸⁸ Iako je takav stav, izolirano gledano, uvjerljiv i smislen, i dalje ostaje pitanje što bi priznavanje naknade za štete zbog duševnih boli donijelo zračnom prijevozu.

Za kraj je nužno istaknuti presudu Suda EU-a u predmetu *BT protiv Laudamotion GmbH* od 20. listopada 2022. godine.⁸⁹ U ovom slučaju tužitelj je letio iz Londona za Beč, no prilikom polijetanja eksplodirao je lijevi motor zrakoplova, zbog čega su putnici bili evakuirani. Povrh toga tijekom evakuacije zračno strujanje desnog motora odbacilo je tužitelja nekoliko metara u zrak. 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 Vrhovni sud Republike Austrije (*Oberster Gerichtshof*), koji je odlučivao o njegovu zahtjevu, pred Sud EU-a postavio je sljedeće prethodno pitanje: „Predstavlja li psihička smetnja putnika prouzročena nesrećom, koja se može izjednačiti s bolešću, 'tjelesnu povredu' u smislu članka 17. st. 1. (Montrealske konvencije)?“

Sud EU-a osvrnuo se na pojam tjelesne ozljede iz članka 17. i iznio da „pojam 'tjelesna povreda', upotrijebljen u tekstu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, ne podrazumijeva nužno da su autori te Konvencije namjeravali isključiti odgovornost zračnih prijevoznika u slučaju 'nesreće' u smislu te odredbe kada su tom nesrećom putniku prouzročene psihičke povrede koje nisu povezane ni s kakvom tjelesnom povredom koja je istog uzroka“.⁹⁰ Na tom tragu, a ne želeći putnika koji je pretrpio „psihičku povredu“ staviti u nepovoljniji položaj od onog koji je pretrpio tjelesnu povredu (para. 28), Sud je utvrdio da članak 17. treba tumačiti na način da se „putniku za psihičku povredu koja mu je prouzročena nesrećom u smislu te odredbe, a koja nije povezana s tjelesnom povredom (...), 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.“⁹¹ Iako je Sud istaknuo ta dva uvjeta za priznavanje prava na naknadu štete, ne smatramo ih dovoljno preciznima i u njima vidimo previše slobodnog prostora za moguće fraudolozno ponašanje putnika (tužitelja). Šteta je što Sud nije odlučio slijediti nezavisnog odvjetnika de la Toura, koji je konkretno predložio da pojam „tjelesne povrede“ obuhvati i povredu psihičkog integriteta putnika „ako tu povredu utvrdi medicinski vještak i ako ju je potrebno medicinski liječiti“.⁹²

Danim tumačenjem Sud EU-a načelno je, pod određenim uvjetima, ali ne uvjetujući to tjelesnom ozljedom, dopustio naknadu štete za duševne boli (psihičke povrede), čime je otišao i korak dalje od četvrtog pristupa. S donošenjem takve odluke pojavio se ozbiljan

⁸⁸ Field, „Air travel, accidents and injuries: Why the new Montreal Convention is already outdated“, 84.

⁸⁹ Presuda od 20.10.2022., *BT v. Laudamotion GmbH*, C-111/21, ECLI:EU:C:2022:808.

⁹⁰ C-111/21, *BT v. Laudamotion GmbH*, para. 25.

⁹¹ C-111/21, *BT v. Laudamotion GmbH*, para. 33.

⁹² V. Mišljenje nezavisnog odvjetnika Jeana Richarda de la Toura od 24. ožujka 2022., C-111/21, *BT protiv Laudamotion GmbH*, para. 52.

rizik da će Sud EU-a i nacionalni sudovi država članica početi stvarati paralelno, drugačije tumačenje konvencije,⁹³ što dovodi u pitanje i pravnu sigurnost, i još nas jednom podsjeća na manjkavost jezika u čl. 17. i potrebu za jasnim (re)definiranjem tjelesne ozljede.

5. ZAKLJUČAK

Kada čovjeka sagledamo kao cjelinu, njegovo je zdravlje jedna cjelovitost, koja uključuje i „tjelesno“ i „netjelesno“, odnosno mentalno. Iz te perspektive gledano, ne bi trebalo davati prednost jednom u odnosu na drugo te u tom smislu ne bi trebalo ni davati prednost tjelesnoj ozljedi pred mentalnom kad se razmatra ostvarivanje prava na naknadu štete. No pitanje je mogu li zračna industrija i međunarodnopravna regulativa podnijeti takav holistički pristup suvremenog društva.

Nesporno je da let zrakoplovom podrazumijeva izlaganje tijela određenom riziku i stresu i da se, unatoč činjenici da je zračni prijevoz statistički najsigurniji oblik prijevoza, mnogi ljudi boje letjeti zrakoplovom. Već i ova psihička stanja stresa i straha povlače za sobom mogućnost postojanja neke vrste „ozljede“ uslijed leta i na letu te otvaraju rizično područje rasprave o pravu na naknadu štete zbog mentalne ozljede. Ova komponenta, gledana pak u cjelini s „čisto tjelesnim“ dijelom, i dalje ostaje dvojben, upitna i podložna manipulaciji.

Gledano izolirano od zračnopravne regulative i tumačeći ovo pitanje šire, dok se na neki način – medicinskim, psihijatrijskim i psihološkim vještačenjima – može dokazati prisutnost mentalne ozljede kao posljedice nesreće, trebalo bi uzeti da takva mentalna ozljeda znači tjelesnu ozljedu. U tom smislu postoji i prostor da se, teoretski, mentalna ozljeda obuhvati pojmom tjelesne ozljede iz članka 17. i samim time bude nadoknativa. No je li to stvarno bila želja tvoraca Montrealske konvencije? Iako je putnicima postavljeno veliko ograničenje i praktična nemogućnost za mogućnost naknade štete zbog mentalnih ozljeda, što u nekim slučajevima može značiti i potpunu nemogućnost naknade nastale štete, to je nuspojava nemogućnosti da se normativno na drugačiji način isključi rizik neutemeljenog pozivanja na mentalne ozljede i korištenja pravom na naknadu štete nastale uslijed tih ozljeda. U tom smislu jedino u svojstvu putnika možemo pozdraviti suvremene pristupe sudova koji idu za priznavanjem prava na naknadu za mentalne ozljede nadajući se da se time neće početi stvarati prevelik financijski teret za zračne prijevoznike, koji bi se na kraju ponovno mogao prelomiti na leđima (tog istog) putnika.

⁹³ Tako Bokareva ovakav pristup Suda EU-a naziva „proeuropskim“ (V. Bokareva, *The Meaning of „Accident“ under the Montreal Convention in light of CJEU Jurisprudence* (2023): 179). Sličnu kritiku Sudu EU-a možemo uputiti i u slučaju tumačenja nesreće prema Montrealskoj konvenciji – v. Savić, *„Is the Court of Justice of the EU Rewriting the Montreal Convention?“*, 34.

COMPENSATION FOR MENTAL INJURY IN INTERNATIONAL AIR LAW

The Warsaw Convention from 1929 followed by the Montreal Convention from 1999 regulate the complex and important issue of air carrier liability for damages suffered by passengers due to death or bodily injury during international air transport. Despite the rules established therein, doubts and disagreements appear in regard to certain provisions of these conventions, as the meaning and scope of certain terms contained therein are not clear and unambiguous. Given that the final decisions of the courts on the existence of the carrier's liability for the resulting damage depend on it, it is extremely important to eliminate existing doubts and establish a clear and unified interpretation of those terms.

One of such provisions is the one concerning physical injury, whose meaning and scope are the subject of debates in legal theory and jurisprudence for decades. One of the most important questions in regard to the concept of physical injury is a doubt whether „physical“ also includes „mental“, i.e. whether physical injuries also include mental injuries. The aim of this paper is to problematize the concept of mental injuries“ and its meaning in the theory and practice of aviation law, and through the analysis of the case law, to look critically at the existing approaches in regard to the recognition of compensation for damage that cannot be characterized as physical. Finally, the paper aims to find an ultimate explanation and answer to that complex question.

Key words: Montreal Convention; liability of the carrier; bodily injury; mental injury; emotional injury

Iva Savić, PhD, Associate Professor at the Department of Maritime and General Transport Law, University of Zagreb, Faculty of Law

Anamarija Jukić, legal trainee