

*Ирена М. Радумило, студент докторских студија
Универзитета у Новом Саду
Правни факултет у Новом Саду
irenaradumilo@gmail.com*

МЕНТАЛНА ПОВРЕДА ПУТНИКА КАО ОСНОВ ОДГОВОРНОСТИ ПРЕВОЗИОЦА У МЕЂУНАРОДНОМ ВАЗДУХОПЛОВНОМ ПРАВУ

Сажетак: Упркос настојању међународне заједнице за креирањем јединствених правила о одговорности ваздушног превозиоца у случају повреде путника у току лета или у вези са летом, поједине недоумице остају непревазиђене. Монреалска конвенција из 1999. године, иако најзначајнији савремени документ међународног карактера који регулише питање накнаде штете путнику у случају повреде на лету, не превазилази сирно питање одговорности превозиоца за менталну повреду коју је путник претрпео. Како се одредба Конвенције која предвиђа одговорност превозиоца, као и у претходних неколико деценија, флексибилно тумачи, реч судије у сваком поједином случају је и даље најадекватнији одговор на ово питање. Преглед бољих судске праксе у настојавку текста објасниће, пре свега, разликовање у поимању менталне и телесне повреде од стране суда, те указати на проблеме и недоследности са којима се суд сусреће у тумачењу текста Конвенције. *De lege ferenda*, изричито укључивање менталне повреде путника у круг основа одговорности превозиоца у тексту Конвенције, сигурно би довело до веће правне сигурности, као и смањења броја судских спорова.

Кључне речи: ваздухопловни превозилац, путник, ментална повреда, штета.

1. УВОДНА РАЗМАТРАЊА

Смисао унификације приватноправних правила из области међународног ваздухопловног права лежи у постизању униформности у доношењу судских одлука, без обзира на државу из које потичу стране у спору, односно

на државу суда који доноси одлуку. Сходно карактеру ваздухопловног саобраћаја који је највећим делом међународни, овакве тежње су логичне и, свакако, неопходне. Други важан разлог јесте установљавање основа и лимита одговорности ваздушног превозиоца у случају захтева путника за накнаду штете настале у вези са летом. Стога је двадесетих година прошлог века, усвајањем текста Варшавске конвенције¹, стављен акценат на значај регулисања приватноправних аспеката ваздушне пловидбе на међународном плану, која је тада била у повоју.² Међутим, насупротив униформности која се очекивала, деценије примене Конвенције резултирале су недоследном, фрагментираним судском праксом. Судови различитих земаља неједнако би тумачили слово Конвенције, у не тако различитим околностима случаја.

Наиме, међу одредбама Конвенције које су привукле највише теоријских, па и практичних недоумица, издвојило се признавање права путнику на накнаду штете у случају смрти и телесне повреде (енг. *bodily injury*). Оваква формулација је, сходно специфичним условима у којима се ваздухопловни превоз одвија, веома брзо као спорно донела питање надокнаде штете за менталну повреду коју путник претрпи у току лета или у вези са летом. Ово питање, отворено у корист оштећеног путника, створило је правну несигурност која траје деценијама. Како Варшавска конвенција није дала изричит одговор, односно како њеним строгим тумачењем повреда за коју путнику следује право на надокнаду може бити искључиво телесна, на ред је дошло питање (не)праведности оваквог решења.

Седамдесет година касније, након што ваздухопловни саобраћај и индустрија попримају неслућене размере, чланице међународне заједнице преговарају о усвајању текста нове конвенције која ће питања заштите путника регулисати на савременији начин.

2. ДОНОШЕЊЕ И ПРИМЕНА МОНТРЕАЛСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ

Текст нове конвенције, усвојен у Монтреалу 1999. године³, поштрио је природу одговорности превозиоца. Уведен је двостепени систем одговорности

¹ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Warsaw Convention 1929) – Конвенција о обједињавању извршних правила за међународни превоз ваздушним путем део правног поретка Краљевине Југославије постала је ратификацијом 03.03.1931. године.

² Интересантан је податак да је у време доношења Варшавске конвенције једини међународни лет из САД-а био на релацији Флорида-Куба, док је данас могућа веза са територије САД-а са свим дестинацијама света. 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*, Volume 84 Fall 2000, 227.

³ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air – the Montreal Convention, 1999) – Конвенција за изједначавање неких правила у међународном

према коме до одређеног износа штете (100.000,00 специјалних права вучења) превозилац одговара по правилима објективне одговорности за штету, а у случају остваривања штете преко лимитираног износа, кривица превозиоца се претпоставља. Међутим, у погледу основа одговорности предвиђено је готово идентично правило као и у Варшавској конвенцији. Као основи одговорности превозиоца задржане су искључиво чињенице смрти и телесне повреде путника.

Члан 17 став 1 Монреалске конвенције гласи:

„Превозилац је одговоран за претрпљену штету у случају смрти или телесне повреде путника, искључиво под условом да се несрећа која је проузроковала смрт или повреду догодила у ваздухоплову или током било које радње укрцаја или искрцаја.“⁴

Наиме, познато је да су се у току преговора који су претходили усвајању текста конвенције у Монреалу, јавиле различите струје. Једна, радикална, где су земље будуће чланице подразумевале да се телесна повреда тумачи стриктно, као видљива (супротна менталној – „невидљивој“), затим једна флексибилна, која је у примени члана 17 изједначила телесну и менталну повреду, и једна која мири два опречна става, према којој термин телесна повреда обухвата и душевне повреде али само уколико су последица телесних.⁵ Аргументи против увођења менталне повреде као засебног основа одговорности превозиоца базирали су се на проблему симулирања менталне повреде, односно лажних захтева тужилаца и проблематике доказивања спорног питања. Са друге стране, аргументи који су ишли у прилог увођењу менталне повреде у текст Конвенције били су засновани на тврдњи да управо формулација „телесна повреда“ више разједињује него што при-

ваздушном превозу део правног поретка Републике Србије постала је доношењем Закона о потврђивању конвенције о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем („Службени гласник РС“, бр. 38/2009).

⁴ Члан 17 Варшавске конвенције садржи готово идентично правило, са нешто ширим одређењем у виду „рањавања или телесне повреде“; UIO The Faculty of Law, <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html#91>; <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999/17.html>, 10.08.2017.

⁵ Наиме, већина делегата је преговарала у правцу напуштања ограничења на телесним повредама у корист ширег тумачења. Представници САД-а као велесиле, инсистирали су на томе да накнада менталне повреде коју не прати физичка повреда, мора бити обезбеђена. Представници Шведске, Норвешке, Чилеа, Данске, Француске и Уједињеног краљевства били су става да одредба Конвенције треба да гласи „...у случају смрти, телесне или менталне повреде...“ Иако је првих дана конференције ширење дозвољених штета изван телесне повреде био водећи део преговора, у последњим данима конференције неколицина представника убедила је већину да је тренутно тумачење телесне повреде, како је установљено судским преседанима, довољно широко да обухвати и менталне повреде. McKay Cunningham, „The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?“, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Arizona Summit Law School 2008, Vol. 41:1043, 29.

ближава судску праксу, као и да међународне конвенције у другим гранама саобраћаја као основ одговорности превозиоца познају менталну повреду путника, те да нема разлога да ваздухопловни саобраћај не прати ту тенденцију.⁶

Став да инсистирање у тексту Конвенције на телесној повреди (дакле, изузимајући ону која није телесна) разједињава судску праксу уместо да служи њеној униформности, заиста привлачи пажњу. На први поглед нелогично становиште, у пракси није демантовано. Наиме, искључивање из текста Конвенције менталне повреде као основа одговорности, који је сасвим природан и очекиван, ствара у пракси потребу да суд да одговор на питање за које не постоји предвиђено решење, те које самим тим не може бити идентично од случаја до случаја.

Сагледавајући резултате преговора, можемо закључити да иако је већи број потписника подржао укључивање менталне повреде у круг основа обештећења путника, међународна заједница још увек није била спремна за формално проширење превозиочеве одговорности. Стога данас, пловидбу међународним небом регулишу готово идентична решења са почетка прошлог века. Међутим, иако формално без промене, у теорији се сматра да би судови у примени Монреалске конвенције (за разлику од Варшавске), а сходно поменутом току преговора, морали узети у обзир дух преговарања, те размотрити и захтеве тужилаца за накнаду менталне повреде. Научна мисао је става да би судови смисао примене Конвенције требало да виде у пружању могућности путнику за обештећењем, а не само као меру која ће ограничити одговорност превозиоца. У пракси је, можемо рећи, оваквим захтевима у одређеној мери удовољено, али још увек у великом броју случајева, судови интересе превозиоца претпостављају интересима оштећеног путника.⁷

3. ОДНОС МЕНТАЛНЕ И ФИЗИЧКЕ ПОВРЕДЕ

Уколико се осврнемо на судску праксу од ступања на снагу Варшавске конвенције до данас, уочићемо различите основе захтева путника у погледу надокнаде штете за задобијене повреде у току лета или у вези са летом, који су резултирали различитим садржајем судских одлука. Наиме, како је ваздухопловни саобраћај најразвијенији између земаља САД-а и остатка света, најбогатија судска пракса у питању природе повреде путника за коју се гарантује надокнада под окриљем конвенција, формирана је управо аме-

⁶ Karin Paulsson, "Passenger Liability According to the Montreal Convention", *Air Law*, Faculty of Law University of Lund, Autumn 2009, 38-39.

⁷ M. Chester, 228.

ричким прецедентним одлукама. Чињенични основи тужбених захтева разликују се у томе да ли је код тужиоца услед несрећног случаја на лету наступила само ментална, само физичка, или су се ментална и физичка повреда стекле истовремено. Сходно томе, разликовале су се и одлуке судова, те ће у делу текста који следи бити представљена најзначајнија решења која су дала одговор на питање оправданости накнаде менталне повреде коју је путник претрпео.

Међутим, пре него што наведена решења буду представљена, потребно је објаснити појам и место менталне повреде у домаћем правном систему. Наиме, термин „ментална повреда“ преузет је из англосаксонске теорије. Поједини аутори прихватили су и формулацију „психичка повреда“, иако би у домаћем правном систему овај тип повреде било прецизније означити као нематеријалну штету.⁸ Стога би у правном поретку Републике Србије термин метална повреда представљао психички бол или страх, који је путник претрпео на лету или у вези са летом. Ипак, у овом раду биће задржана изворна формулација, како би се акценат ставио на термин „повреда“ уместо на термин „штета“, као и на разликовање две релевантне врсте повреда – менталне и физичке.

3.1. Ментална повреда коју не прати физичка повреда

Врховни суд САД-а (енг. *Supreme Court of the United States*) је неколико пута дао тумачење појединих чланова Варшавске конвенције, од чега је свакако један од најцитиранијих став суда у случају *Eastern Airlines v. Floyd*⁹ из 1991. године. Подводећи чињенични опис случаја под текст члана 17 Варшавске конвенције, суд је заузео став да Конвенција искључује могућност накнаде штете путнику за претрпљену чисто менталну повреду. Наиме, на путу од Мајамија до Бахама, убрзо након узлетања, авион је изгубио контролу над сва три своја мотора, те је путницима најављено принудно слетање у океан. Међутим, посада је успела да поново покрене моторе, те до принудног слетања није дошло и авион је успешно враћен на аеродром у Мајамију. Путници су поднели захтев за надокнаду менталне повреде коју су том приликом претрпели. Врховни суд је заузео став да како је код тужиоца била присутна искључиво ментална повреда, нема основа да се термин

⁸ Одредбом члана 155. Закона о облигационим односима предвиђено је да штета представља умањење нечије имовине (обична штета) и спречавање њеног повећања (измакла корист), као и наносења другоме физичког или прихичког бола или страха (нематеријална штета). „Службени лист СФРЈ“, бр. 29/38, 39/85, 45/89 – Одлука УСЈ и 57/89, „Службени лист СРЈ“, бр. 31/93 и „Службени лист СЦГ“, бр. 1/2003 – Уставна повеља.

⁹ *Easter Airlinex, Inc. v. Floyd*, 499 U.S.530 (1991), Justia US Supreme Court, <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/>, 15.08.2017.

„телесна“ повреда у тексту Конвенције тумачи тако да обухвата и менталну. Дакле, путник да би остварио право на накнаду штете мора претрпети физичку повреду или физичку манифестацију менталне повреде, како је објаснио суд. Суд је, даље, истакао да је овакав став резултат тумачења оригиналног текста Конвенције, као и историје њеног доношења чији је смисао био у ограничавању одговорности превозиоца ваздухопловног саобраћаја, који је у повоју.¹⁰

Овакво тумачење Врховног суда даје помало парадоксалан резултат. Наиме, произилази да путник нема право на накнаду штете у случају најављеног принудног слетања и евакуације излазима за случај опасности, уколико до несреће заиста и не дође, док би накнада била доступна у случају, рецимо, уганућа ноге путника приликом искрцавања. У теорији се сматра да у овом случају Врховни суд није обезбедио правду за тужиоца који је претрпео само менталну повреду, нити је тумачење дато у складу са духом Конвенције.¹¹ Делимично се можемо сложити са оваквом констатацијом. Наиме, адекватан је став суда према коме се термин „телесна“ не може тумачити као „ментална“, јер су то појмови потпуно супротни по свом значењу. Доносиоци Конвенције су очигледно формулисањем њеног текста са намером искључили сваку повреду другачије врсте од оне која је „видљива“. Друго је питање да ли је дух конвенције, како га теорија означава, довољан разлог да се суд определи за суђење по правичности уместо по закону.¹²

Међутим, суд у случају *Floyd* није дао одговор на питање да ли би накнада штете за менталну повреду била могућа уколико би је пратила и телесна повреда на страни путника, те су федералним судовима отворена врата за формирање другачије праксе. Наиме, поједини федерални судови отишли су даље у слободи тумачења текста Конвенције, те су за досуђивање накнаде за менталну повреду захтевали јаку узрочну везу између телесне и менталне повреде које су се стекле на страни путника. Судови у овом случају нису водили рачуна о стриктном тумачењу текста Конвенције, како је то чинио Врховни суд у случају *Floyd*, према коме не постоји захтев за узрочном везом (јер саму менталну повреду ни не помиње).¹³

¹⁰ K. Paulsson, 40.

¹¹ M. Chester, 233.

¹² Наиме, правила о тумачењу одредби међународног уговора садржана у Бечкој конвенцији о уговорном праву („Службени лист СФРЈ“ – Међународни уговори и други споразуми, бр. 30/72) не подржавају став према коме треба дати предност духу конвенције у односу на језичко тумачење одредбе међународног уговора. Члан 31 и члан 32 Бечке конвенције предност дају уобичајеном смислу израза који се тумачи, док би се дух конвенције, односно околности у којима је овај међународни споразум закључен, могле узети у обзир тек уколико би тумачење према значењу израза давало двосмислен или нејасан резултат. Јасно је да у термину „телесна повреда“ нема места двосмислености или нејасном значењу.

¹³ Вид. 3.2.

Треба поменути и да случај *Floyd* није био први пут да је пред судом постављен захтев за надокнаду искључиво менталне повреде. Тако је у случају *Burnett v. Trans World Airlines*¹⁴, још 1973. године, амерички суд донео одлуку да члан 17 Варшавске конвенције не покрива надокнаду за душевну бол коју је путник претрпео у вези са несрећом. Наиме, током лета на релацији Атина – Њујорк авион америчког превозника киднапован је од стране палестинске ослободилачке групе, те је принудно спуштен у пустињу у Јордану, где су путници били заточени неколико дана, изложени веома високим температурама, без довољне количине хране и пића. Како је изворна верзија текста конвенције била на француском језику, суд је сматрао да у француском језику постоји јасно термилошко разликовање између телесне (фр. *lesion corporelle*) и менталне повреде (фр. *lesion mentale*), од којих прва, која подразумева нарушавање физичког интегритета, мора да искључује другу, те је захтев тужиоца одбио.

Надаље, о различитом интерпретирању одредби Конвенције говори и засебан спор путника који се нашао на истом лету као и путник у случају *Burnett*. Наиме, у случају *Rosman v. Trans World Airlines (TWA)*¹⁵, вођен пред судом САД-а али у другој држави, суд је заузео став да путнику не припада право на надокнаду штете за менталну повреду, образлажући то на нешто дугачији начин. Суд се у овом случају није бавио тумачењем језика изворне верзије Конвенције, већ је просто примењујући језик суда констатовао да је термин *bodily injury* има конотацију искључиво видљиве, опипљиве повреде. Дакле, иако се одлука суда у погледу основаности тужбеног захтева није разликовала, различито је било тумачење Конвенције којим је суд стигао до своје одлуке, те се у теорији сматра да пример илуструје тежњу једнообразности у пракси, која је још увек, ипак, изван домета.¹⁶

Коначно, важно је поменути и трећу парницу насталу услед отмице авиона швајцарског превозника, која се десила истог дана када и отмица ваздухоплова компаније *TWA*, а то је случај *Husserl v. Swiss Air Transport Company*¹⁷. За разлику од пресуда у случајевима *Burnett* и *Rosman*, овог пута суд је био мишљења да се термини Конвенције „рањавање или било која друга телесна повреда“ могу тумачити тако да се односе како на телесну тако и на душевну повреду. Суд је свој став базирао на претпоставци да су

¹⁴ Justia US Law, <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1152/1802493/>, 16.08.2017.

¹⁵ Ravel Law, <https://www.ravellaw.com/opinions/66e3a728653bb94e31b5fc976f6b8365>, 16.08.2017.

¹⁶ Blaž Ivančić, „Odgovornost zračnih prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi“, завршни рад, Факултет prometnih znanosti, Zagreb 2016, 24.

¹⁷ Justia US Law, <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/351/702/2594725/>, 16.08.2017.

менталне реакције и функције део тела, те је тужиочев захтев за накнаду менталне повреде усвојио.

Наведени примери најбоље осликавају разноликост судске праксе, као последицу уског одређења члана 17 Конвенције, које судовима оставља простор за арбитрерност у одлучивању. Видимо да готово исти чињенични основ случаја, према захтевима тужилаца о којима одлучују судови исте државе, примењујући исто слово конвенције, доводе до потпуно различитог решења. Од дословног тумачења изворног текста Конвенције, до менталне повреде путника која се подводи под телесну повреду, те тужиоцу обезбеђује право на накнаду штете, рекло би се, по правичности.

3.2. Ментална повреда која је проузрокована физичком повредом

Поред захтева у којима су тужиоци као последицу авионске несреће истицали чисто менталну повреду, за суд су прихватљивији били случајеви у којима се на страни тужиоца стекла како ментална тако и физичка повреда. Међутим, у случају *Ehrlich v. American Airlines*¹⁸ суд је тужиоцу признао право на накнаду штете искључиво за физичку повреду, наводећи да се право на накнаду за менталну повреду може признати само уколико она произилази из физичке повреде, а не уколико је последица саме несреће. Дакле, суд ће право на надокнаду штете признати за појаву несанице, анксиозности или страха код путника уколико су последица физичке повреде (лома, уганућа, итд.), док неће признати право на надокнаду путнику за исте сметње које имају непосредан узрок у самој несрећи. Наизглед нелогично тумачење Конвенције, своје упориште налази у избегавању фиктивних менталних повреда путника које за циљ имају изигравање закона.

Можемо закључити како би овакав став суда више био оправдан језичким тумачењем одредбе члана 17 Конвенције која не предвиђа могућност накнаде штете за менталну повреду која узрок има у самој несрећи, него евентуалним фразулозним вршењем права од стране путника. Наиме, по нашем мишљењу, у центру проблема налази се питање могућности доказивања постојања менталне повреде, а не питање условљавања признавања једне врсте повреде (менталне) постојањем друге (физичке). Односно, ако се спорним сматра питање фингирања повреда код захтева путника чије менталне повреде имају узрок у самој несрећи, могућности фингирања остаје спорна и у случају менталне повреде која (наводно) свој узрок има у физичкој, а у циљу постизања вишег износа обештећења.

¹⁸ FindLaw, <http://caselaw.findlaw.com/us-2nd-circuit/1241755.html>, 20.08.2017.

Исти став као у случају *Ehrlich*, суд је заузео и у случају *Jack v. Trans World Airlines*¹⁹. Наиме, до несреће је дошло у току самог полетања, када је пожар потпуно разорио авион. На срећу, нико од путника није погинуо, али су многи задобили повреде. Ослањајући се на одлуку у случају *Floyd*, суд је предвидео четири могуће ситуације у питању накнаде штете за менталну повреду.²⁰ Након тога, суд је одбио захтев тужиоца за надокнаду штете за менталну повреду, јер је као услов поставио узрочну везу између физичке и менталне повреде која је следила. Дакле, путник не може остварити надокнаду за психичку повреду уколико је њен непосредни узрок у самој несрећи, односно за менталну трауму проузроковану чињеницом да је авионска несрећа (па чак и смрт путника!) била веома изгледна. У оваквим ситуацијама не можемо а да не поставимо питање правичности. Иако је јасна намера суда да се оваквим ставом стане на пут фrawdолозном вршењу права од стране путника, као и да се текст Конвенције не може тумачити толико слободно да се ментална повреда поистовети са физичком (мада било је и таквих случајева²¹), потреба за ревидирањем става од стране Врховног суда у оваквим ситуацијама добија свој смисао.

Такође, одлука у случају *Alvarez v. American Airlines*²² једна је од најзначајнијих пресуда федералног суда којом је потврђена одлука у случају *Jack*. Наиме, 1996. године, пре него што је авион узлетео, дошло је до пожара у кабини, а путници су великом брзином евакуисани излазима за случај опасности, ком приликом је г. Алварез повређен. Месец дана након несреће, тужилац је почео да преживљава кошмаре, као и нападе панике, те му је констатован ПТСП (посттрауматски стресни поремећај), за који је тврдио да је последица незгоде. Суд је захтев за досуду накнаде штете услед менталне повреде одбио, наводећи да је ПТСП последица емоционалне трауме која није изазвана физичком повредом код тужиоца²³, истичући недостатак узрочне везе између менталне и физичке повреде. Исто тако, из разлога постојања узрочне везе између несреће и физичке повреде, суд је захтев за надокнаду штете за физичку повреду путника усвојио. Видимо да суд своју одлуку у овом случају није засновао да језичкој интерпретацији члана 17 (који не познаје захтев у виду узрочне везе), него како је сам навео, инсистирајући на очувању пресуде *Floyd* и избегавању „нелогичних резултата“.²⁴

¹⁹ Justia US Law, <http://law.justia.com/lcases/federal/district-courts/FSupp/854/654/1954886/>, 21.08.2017.

²⁰ M. Chester, 238.

²¹ Вид. случај Husserl.

²² Casetext, <https://casetext.com/case/alvarez-v-american-airlines-inc>, 22.08.2017.

²³ Душанка Ђурђев, „Појам несрећног случаја и телесне повреде путника у ваздушном саобраћају“, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду* 2/2014, 88.

²⁴ M. Chester, 240-241.

Можемо закључити да, у свим наведеним случајевима, само постојање физичке повреде није било довољно за признавање права на надокнаду штете и за претрпљене менталне трауме, већ су поступајући судови инсистирали на постојању узрочне везе међу њима. Стриктним тумачењем текста Конвенције, другачије решење и не би било могуће. Штавише, случајеви у којима суд признаје постојање штете за насталу металну повреду која је у узрочној вези са физичком, резултат су флексибилног тумачења текста Конвенције у корист оштећеног путника, у коме ментална повреда још увек нема своје место. Међутим, уколико би адекватна медицинска документација и исказ стручног лица пред судом потврдили постојање менталне повреде на страни путника, која свој непосредни узрок има у несрећи, не видимо разлог да у будућности у тексту Конвенције не буде проширен круг основа одговорности и на чисто менталну повреду односно менталну повреду која нема нужно свој основ у физичкој повреди.

3.3. Физичке манифестације менталних повреда путника

Коначно, у погледу односа менталне и физичке повреде путника као основа одговорности авио превозника, у пракси се јавила и трећа врста случајева, односно ситуација када је ментална повреда узрокована несрећом добила и своју физичку манифестацију. У пракси британског Дома Лордова (енг. *House of Lords*) познат је случај *King v. Bristow*²⁵ из 2002. године, у коме је путник доживео стање панике током лета хеликоптером, након што су летећи изнад платформе у Северном мору летелици отказала два мотора, те се принудно, у диму, вратила на платформу. Путник се искрцао без физичких повреда, али је накнадно развио ПТСП као последицу несрећног случаја, а као реакцију на такво ментално стање добио је чир на желуцу. Дом Лордова је заузео став да уколико путник може да докаже да је ПТСП узрочник појаве чира као телесне промене, односно да је психичко стање директни узрок промена у можданој структури, могућа је накнада по члану 17 Монреалске конвенције.²⁶ С обзиром на то да Конвенција изричито предвиђа одговорност превозиоца за физичку повреду путника, право на надокнаду штете у оваквом случају није спорно, али је спорно доказати постојање узрочне везе између менталне повреде и телесне повреде као њене последице. У наведеном случају суд није признао захтев тужиоца за надокнаду менталне повреде коју је претрпео, већ само њене физичке манифестације.

Интересантан пример пружа и случај *Hunt v. TACA International Airlines*²⁷ из 1996. године. Наиме, у току лета из Белизеа у правцу Њу Орлеанса престао

²⁵ Parliament UK, <https://publications.parliament.uk/pa/ld200102/ldjudgmt/jd020228/king-1.htm>, 25.08.2017.

²⁶ Д. Бурђев, 87.

²⁷ М. Chester, 242.

је рад једног мотора авиона, што је проузроковало застрашујуће, неконтролисано кретање авиона, који је посада на срећу успела безбедно да спусти на аеродром. Господин Хант је десет месеци након инцидента преминуо услед инфекције мозга (тзв. Кројцферд-Јакобова болест). Међутим, то није био први пут да је г. Хант доживео непријатност, већ је и три године раније преживео несрећу на лету истог авио превозника, након које је развио пост-трауматски синдром. На месту тужиље у овом спору јавила се супруга преминулог г. Ханта, која је тврдила да је физичко оштећење мозга њеног супруга узроковано несрећом погоршало већ постојеће стање менталне трауме код г. Ханта, што је на крају резултирало фаталном последицом. Суд је питање телесне повреде у овом случају сматрао неспорним, те је усвојио захтев супруге г. Ханта за надокнаду штете за менталну повреду коју је претрпела услед смрти супруга.

Битно је истаћи да се у наведеном случају на месту тужиоца јавило лице у сродничкој вези са путником, које није учествовало у лету на ком је дошло до несреће, а коме је као основ обештећења суд признао менталну трауму узроковану физичком повредом путника.²⁸ Наиме, прихваћени су наводи тужиље према којима надокнада штете за менталну повреду може бити призната уколико се задовољи захтев за постојањем физичке повреде, како је наведено у одлуци *Floyd*. Оваква пресуда засигурно је значајно олакшала положај трећих лица као тужилаца, која нису директно учествовала у незгоди, а према којима је суд прихватио да примени став формиран у случају *Floyd*.

Такође, у пракси суда Уједињеног Краљевства, као припаднице *common law* система, чије су одлуке ослоњене на тумачења судова америчког континента, познат је и случај *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*²⁹ из 2001. године. Наиме, на месту тужиље нашла се петнаестогодишња девојка која је током ноћног лета сексуално узнемиравана од стране путника са суседног седишта. По повратку у Енглеску, дијагностификовано јој је стање клиничке депресије, те је тужбом захтевала накнаду штете за претрпљену менталну повреду. Суд је навео да мозак човека може претрпети повреду која би се могла подвести под „телесну“ у смислу Конвенције (јер је мозак део тела), а која би даље могла бити узрок депресије као менталне повреде и на тај начин обезбедити остваривање права на накнаду. Међутим, у овом случају тужилца то није доказала. Суд је такође истакао да би, у складу са духом Конвенције, право на накнаду штете за менталну повреду каква је депресија могло бити признато и уколико би она имала своје физичке манифестације

²⁸ М. К. Cunningham, 19.

²⁹ Swarb. Co. UK, <http://swarb.co.uk/morris-v-klm-royal-dutch-airlines-ca-17-may-2001/>, 25.08.2017.

(суд даје пример чира или побачаја)³⁰. Како тужилца у свом захтеву није навела присуство физичких последица које су пратиле стање депресије, суд није нашао упориште за досуду накнаде штете према слову Конвенције, те је захтев одбио.

У наведеним примерима видимо да судови нерадо досуђују накнаду штете за менталну повреду путника, чак и када је она сама узрок физичке манифестације повреде која је наступила (случај *King*), док је досуђивање права на накнаду штете за саму физичку манифестацију и даље неспорно. Треба истаћи неправедност и недоследност наведеног решења у односу на судску праксу у случајевима када је ментална повреда била резултат примарне физичке повреде. Уколико судови у таквим ситуацијама признају право на надокнаду штете како за телесну, тако и за менталну повреду, под условом доказивања њихове узрочне везе, не видимо разлог да се пракса не креће у истом смеру у ситуацијама када је физичка повреда била манифестација менталне. Оваквим решењем тужилац остаје ускраћен за надокнаду менталне повреде која је била спона саме незгоде и физичке повреде која је касније уследила.

4. ПИТАЊЕ ПОСТТРАУМАТСКОГ СТРЕСНОГ ПОРЕМЕЋАЈА (ПТСП)

Због своје специфичне природе, као посебно питање права на надокнаду штете путнику издвојићемо стање посттрауматског стресног поремећаја (енг. *PTSD – post traumatic stress disorder*) о коме је већ било помена у претходном делу текста. Наиме, у питању је, пре свега, психички поремећај изазван застрашујућим догађајем, чија је последица јављање неконтролисаних мисли о догађају, кошмарних снова, тешке анксиозности, и страха у ситуацијама када је опасност престала. Симптоми могу потрајати месецима, некада чак и годинама.³¹ Узимајући у обзир све наведено у претходним поглављима рада, на први поглед бисмо закључили како описан поремећај не може бити основ за надокнаду штете путнику под окриљем Конвенције, јер ментална повреда још увек нема своје место у реду основа за надокнаду. Међутим, у савременим истраживањима све чешће се долази до закључка према којима се ПТСП класификује као истовремено психички и физички поремећај. Наиме, ова тумачења заснована су на тврдњама како траума може

³⁰ Paul Stephen Dempsey, "Accidents & Injuries in International Air Law: The Clash of the Titans", *Annals of Air & Space Law* Vol. XXXIV, Institute of Air & Space Law, McGill University 2009, 18.

³¹ Психотерапијско саветовалиште Синтеза, <http://www.psihoterapija.org.rs/tekstovi/item/27-posttraumatski-stresni-poremecej-ptsp>, 27.08.2017.

бити од толиког утицаја на психу пацијента (путника) да може изменити његове мождане функције. Уколико би се пред судом доказао овакав утицај несреће на организам, стање посттрауматског стреса би се могло уврстити у круг основа одговорности ваздушног превозиоца, те у значајној мери олакшати путнику остваривање права на надокнаду штете за повреде које је претрпео.

Тако, у случају *Weaver v. Delta Airlines*³² 1999. године, путнику је након принудног слетања авиона констатован ПТСП, те је у судском поступку захтевао накнаду штете, тврдећи да је претрпљен стрес имао последицу у физичком оштећењу неуролошког система, за које му припада право на накнаду према Конвенцији. Суд је заузео став да екстеман стрес заиста може резултирати физичким оштећењем мозга, али да страх сам по себи то не подразумева, већ једино страх толико јак да прузрокује физичке промене на мозгу.³³ У овом случају, суд је прихватио чињеницу да је постојање ПТСП резултирало променом можданих ћелија, те је захтев тужиље усвојио. Треба истаћи да у оваквим случајевима суд своју одлуку не заснива на захтевима за постојањем узрочне везе, већ је у центар поступка стављено медицинско а не правно питање. Кључну улогу у одлуци коју ће суд донети има медицинска документација, као и извођење доказа вештачењем, које ће потврдити да је метална траума код путника резултирала трајним променама у можданој структури, и на тај начин обезбедити директну примену одредби Конвенције.

Надаље, 2002. године у случају *In re Air Crash at Little Rock*³⁴, суд је потврдио наведени став. У овом случају тужиљи је након авионске несреће констатован хронични ПТСП, као и дијагноза депресије. Лекар је при давању свог исказа пред судом истакао да ПТСП само у појединим случајевима резултира дисфункцијом мозга, те да би дошло до обештећења тужиоца потребно је да се у поремећају стекну елементи како физичке, тако и менталне дисфункције.

Међутим, за разлику од наведених ситуација, у случају *Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways*³⁵ суд није прихватио тврдњу тужиље да постојање ПТСП као последица незгоде обезбеђује право на накнаду штете у смислу члана 17. Конвенције. Наиме, на лету из САД-а за Лондон, путници су од стране посаде обавештени да је у ваздухоплову постављена бомба. Без обзира на панику која је настала, авион је безбедно слетео у Лондон, након чега се испоставило да је обавештење о бомби била обмана. Услед стресног

³² Justia US Law, <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/56/1190/2449343/>, 27.08.2017.

³³ К. Paulsson, 42.

³⁴ FindLaw, <http://caselaw.findlaw.com/us-8th-circuit/1355695.html>, 29.08.2017.

³⁵ FindLaw, <http://caselaw.findlaw.com/us-3rd-circuit/1139686.html>, 29.08.2017.

догађаја, тужиља је имала страх од повратка у САД, те се задржала у Лондону неколико недеља, како би посетила терапеута и примила адекватну терапију. По повратку у САД, код тужиље се развио ПТСП праћен анорексијом и асоцијалним понашањем.³⁶ Она је тврдила да је губитак тежине физичка манифестација менталне повреде, за коју према случају *Floyd* оштећеном путнику следује надокнада. Суд у овом случају није прихватио наведену тврдњу, наводећи да губитак тежине нема директан узрок у несрећи, као и да тужиља није доказала да је јачина развијеног посттрауматског поремећаја била таква да је узроковала физичке промене мождане структуре. Дакле, како смо у претходно наведеним примерима истакли, тужиља није успела у доказивању медицинских аспеката своје трауме, те суд није имао адекватан чињенични основ за досуђење накнаде.

Супротно овој одлуци, видели смо да је суд у случају *King*³⁷ прихватио тврдњу да је стање посттрауматског стреса проузроковано незгодом допринело да се код тужиоца развије и физичко оштећење – чир желуца. Суд је био става да је овакав след догађаја довољан да би се тужиоцу признало право на надокнаду штете под словом Конвенције.

Узимајући у обзир наведене случајеве, можемо закључити да је основни проблем у досуђивању накнаде штете за психичку повреду (ПТСП) која је проузроковала физичку промену у организму, питање доказивања. Тешко је доказати и постојање самог трауматског поремећаја, па онда и његове физичке компоненте. Примера ради, како доказати да је губитак тежине на страни тужиоца последица присуства ПТСП. Наиме, није спорно постојање физичке манифестације повреде, него проналажење узрочно-последичне везе између те физичке манифестације и незгоде. Има мишљења у теорији да у оваквим случајевима суд ипак не би требало да тужиоцу призна право на накнаду штете, јер би у супротном била могућа надокнада за страх који је путник претпео услед турбуленција у току лета, а тај страх је довео до наглог скока срчаног притиска.³⁸

Ипак, можемо закључити да је схватање посттрауматског поремећаја као истовремено физичке и менталне повреде, у великој мери олакшало положај оштећеног путника. Овакво поимање проширило је право на накнаду штете путнику и на оне случајеве када физичка повреда нема директну узрочну везу у незгоди, односно када може настати и значајна временска дистанца између настале незгоде и њене посредне физичке манифестације. Коначно, сматрамо да уколико би медицинска документација и вештачење

³⁶ P. S. Dempsey, 20.

³⁷ Вид. 3.3.

³⁸ Душанка Ђурђев, „Правно регулисање уговора о превозу путника у ваздушном саобраћају ЕУ и Србије“, *Темајски зборник Хармонизација српског и мађарског права а права Европске уније* 3/2015, Правни факултет у Новом Саду, 109.

лекара недвосмислено потврдили да је стање стреса узроковало трајније промене у структури мозга, не постоји разлог да се тужиоцу не призна накнада како за телесно, тако и за ментално оштећење. На овај начин суд би био благонаклонији према тужиоцу као „слабијој“ страни у спору, док међународна заједница званично не постигне споразум о ревидирању постојећих правила, за која очекујемо да путника ставе у још повољнији положај.

5. ЗАКЉУЧАК

Доношењем Варшавске, а касније и Монреалске конвенције, међународна заједница тежила је унификацији приватноправних правила у области међународног ваздухопловног права (о чему говоре и сами називи конвенција, енг. *unification*), као и постизању веће правне сигурности за кориснике авио превоза. Наведене тежње, на жалост, још увек нису остварене. Без сумње је да чињенице смрти и телесне повреде на страни путника узроковане несрећом на лету или у вези са летом, обезбеђују право на надокнаду штете у складу са конвенцијама. Дакле, повреда која је видљива и опипљива тужиоцу гарантује право на обештећење. Међутим, када је у питању ментална повреда која се стекла на страни путника, ситуација постаје знатно сложенија.

Уколико би тужилац у вези са незгодом претрпео искључиво менталну повреду, амерички и британски судови изричито су у ставу да конвенције не обезбеђује могућност обештећења. Међутим, у случају да се ментална и телесна повреда стекну истовремено, ситуација је донекле изгледнија. Прегледом судске праксе установили смо да ће тужиоцу бити признато право на надокнаду менталне повреде једино уколико она произилази из физичке, а не уколико има основ у самој незгоди. У обрнутој ситуацији, када је ментална повреда која се стекла код путника, накнадно добила своју физичку манифестацију, став судова није јединствен. Наиме, пракса је пружила парадоксалан резултат, према коме путнику може бити признато право на надокнаду штете за физичку манифестацију менталне повреде (уколико докаже њихову везу), док му истовремено неће бити призната накнада за саму менталну повреду која је спона између несреће и физичке повреде.

Коначно, у погледу присуства посттрауматског синдрома као последице авионске несреће, ситуација у пракси се одвија у корист путника. Наиме, ПТСП као, пре свега ментални поремећај, последњих година у медицинској науци добија и своју физичку компоненту. Овакво поимање проширило је могућност накнаде штете путнику и на оне случајеве када физичка повреда нема директну узрочну везу са незгодом, односно када може настати и временска дистанца између настале незгоде и њене посредне физичке манифе-

стације. Међутим, питање доказивања наведених релација може се јавити као спорно у току судског поступка.

На крају, треба поменути и значај који теоријска расправа и приказана судска пракса могу имати за поступање судова у Републици Србији. Наиме, текстови Варшавске и Монреалске конвенције ратификовањем постали су део унутрашњег правног поретка Републике Србије, и као такви непосредно се примењују. Иако одлуке домаћих судова немају прецеденти карактер, теоријска анализа примене одредби конвенција, као и разнолика судска пракса других држава, могу бити значајна подлога за поступање домаћих судова у споровима за накнаду штете путнику ваздухопловног саобраћаја. Истина, овакви спорови још увек су спорадично заступљени у домаћој пракси.

*Irena M. Radumilo, Ph. D. Student
University of Novi Sad
Faculty of Law Novi Sad
irenaradumilo@gmail.com*

Passenger's Mental Injury as a Basis of Liability of a Carrier in the International Air Law

Abstract: *Despite the efforts of the international community to create uniform rules on the liability of an air carrier in a case of passenger injuries during a flight or in connection with a flight, certain concerns remain unresolved. The Montreal Convention of 1999, although the most important contemporary international document which regulates the issue of compensation in a case of a passenger's injury during a flight, does not go beyond the controversial issue of the liability of an air carrier for the mental injury that the passenger has suffered. As the provision of the Convention which deals with the liability of an air carrier, has had a flexible interpretation in the last few decades, the word of a judge in each individual case is still the most adequate answer to this issue. The overview of the rich court practice in the text below will explain, above all, the distinction in the perception of mental and physical injuries by the court, and point out the problems and inconsistencies that the court encounters when interpreting the text of the Convention. De lege ferenda, the explicit inclusion of a passenger's mental injury in the basis of air carrier's liability in the text of the Convention, would surely lead to greater legal certainty, as well as a decline in the number of litigation.*

Keywords: *air carrier, passenger, mental injury, damage (injury).*

Датум пријема рада: 21.09.2017.