



ресурс]. – Режим доступа : [http://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=1008442](http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1008442).

6. Уголовно-процессуальный кодекс Эстонии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://estonia.news-city.info/docs/sistemsw/dok\\_iegblz/index.htm](http://estonia.news-city.info/docs/sistemsw/dok_iegblz/index.htm).

7. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://pravo.by/world\\_of\\_law/text.asp?RN=hk9900295](http://pravo.by/world_of_law/text.asp?RN=hk9900295).

8. Анощенко С.В. Уголовно-правовое учение о потерпевшем / С.В. Анощенко. – М. : Волтерс Клувер, 2006. – 248 с.

9. Суслин А.В. Уголовно-правовые средства обеспечения возмещения вреда потерпевшим : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.В. Суслин. – Екатеринбург, 2005. – 24 с.

10. Чекулаев Д.П. Потерпевший в уголовном судопроизводстве : доступ к правосудию и компенсация причиненного ущерба : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Д.П. Чекулаев. – М. : Б. и., 2005. – 24 с.

11. Аленін Ю.П. Потерпілий у кримінальному провадженні: деякі питання / Ю.П. Аленін, І.В. Гловюк // Право України. – 2013. – № 11. – С. 112–119.

12. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Армения [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.parliament.am/legislation.php?sel=show&ID=1450&lang=rus#7>.

13. Великий тлумачний словник сучасної української мови. 250 000 слів / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К. : Ірпінь: ВТФ «Перун», 2005. – 1728 с.

## ВОЗМЕЩЕНИЕ МЕНТАЛЬНОГО ВРЕДА В СООТВЕТСТВИИ С ВАРШАВСКОЙ И МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИЯМИ

Анна ЦИРАТ,

кандидат юридических наук, доцент кафедры правоведения  
Университета современных знаний

### Summary

The author analyses foreign and Ukrainian court practice as to recovery of purely mental damage incurred within air transportation under Warsaw and Montreal conventions. While foreign courts refuse to compensate mental anguish or psychic trauma that do not arise out of physical injury, Ukrainian courts satisfy claims on mental damage recovery even though such mental damage is not connected with incurred physical injury and irrespective to the fact that Ukrainian current laws provide such recovery only in case of connection with physical injury.

**Key words:** Warsaw and Montreal conventions, physical injury, mental anguish, psychic trauma, purely mental damage.

### Аннотация

Автор анализирует судебную практику иностранных и украинских судов в части компенсации чистого морального вреда, полученного при воздушной транспортировке в соответствии с Варшавской и Монреальской конвенциями. В то время как иностранные суды отказывают в компенсации моральных страданий или психической травмы, если они не вызваны физическим повреждением, украинские суды удовлетворяют требования в компенсации чистого морального вреда, даже если такой моральный вред не связан с полученными физическими повреждениями и независимо от того, что действующее украинское законодательство предусматривает такое возмещение только в случае связанности с физическими повреждениями.

**Ключевые слова:** Варшавская и Монреальская конвенции, физическое повреждение, моральные страдания, психическая травма, чистый моральный вред.

**Постановка проблемы.** Украинские суды всё чаще сталкиваются с необходимостью рассматривать споры по воздушным перевозкам. Одна часть таких споров регулируется Варшавской и Монреальской конвенциями, другая часть – Воздушным кодексом и правилами перевозки пассажиров Украины, которые распространили режим ответственности перевозчика, установленный Монреальской конвенцией, на внутренние воздушные перевозки. Одним из наиболее острых вопросов режима ответственности перевозчика является выплата компенсации за нанесение пассажиру ментальных травм, являющихся результатом несчастного случая на борту самолета во время перевозки. Суды иностранных государств удовлетворяют такие требования, если ментальные травмы связаны с физическими. Решения украинских судов иные. В преамбуле Монреальской конвенции сделан акцент на необходимости унифицированного регулирования международных воздушных перевозок. Такое унифицирован-

ное регулирование представляет собой, в том числе и унифицированное применение конвенции судами. Так как практика украинских судов свидетельствует о применении судами иных аргументов, нежели те, которые применяются иностранными судами, целесообразно было бы изучить, является ли позиция украинских судов правомерной.

**Актуальность темы исследования** подтверждается степенью нераскрытости указанной проблемы. В настоящее время нет ни одной работы, освещающей практику удовлетворения судами, как иностранными, так и украинскими, требований по компенсации чистого морального вреда, не связанного с физическими травмами.

**Состояние исследования.** Вопрос о возможности компенсации вреда, нанесенного психической травмой, не связанной с физическими повреждениями широко дискутируется за рубежом при исследовании судебной практики. В Украине правомерность или неправомерность компенсации морального вреда рассматривалась только



И. Диковской, которая пришла к выводу, что широкое толкование термина Варшавской конвенции «телесное повреждение» позволяет возмещение как ментальных, так и физических страданий [1, с. 12]. Однако вопрос связанности ментальных страданий с физическими, как ключевое основание для удовлетворения требований по компенсации морального вреда, не рассматривался И. Диковской.

**Целью и задачей статьи** является обзор существующей практики иностранных и украинских судов с целью анализа причин отказа или удовлетворения требований по компенсации «чистого» морального вреда.

#### Изложение основного материала.

Понятие «телесного повреждения» и видов вреда, подлежащих возмещению, не были определены Варшавской конвенцией. Отсутствие определения этих терминов в конвенции давала максимальную гибкость [2, с. 967] в определении наличия или отсутствия ответственности перевозчика в зависимости от обстоятельств дела. Соответственно при разрешении споров толкование понятия «телесное повреждение» осуществлялось судами. Поскольку Варшавская конвенция рассматривалась как унифицированный международный кодекс при осуществлении воздушной перевозки, большое значение придавалось так же и вопросам унифицированного толкования понятий конвенции судами договаривающихся государств.

Судебная практика и научные дискуссии показали, что при определении понятия «телесное повреждение» («*lesion corporelle*») вопрос компенсации за ментальный вред рассматривается в зависимости от его связанности с физическими повреждениями, а не в зависимости от того, что ментальные (психические или эмоциональные страдания, боль и/или посттравматический синдром) страдания представляют собой особый вид телесного повреждения.

Обзор судебных дел, которые рассматривались американскими судами до 1991 г., показал отсутствие единообразия в удовлетворении требований о компенсации чистого морального вреда: в делах *Husserl v. Swiss Air Transport Co. Ltd.* (1975) [3]; *Krystal v. British Overseas Airways Corp.* (1975) [4];

*Palagonia v. TWA* [5] такое требование было удовлетворено; в делах *Burnett v. TWA* [6]; *Rosman v. TWA* [7] в компенсации такого требования было отказано.

Разное толкование американскими судами вопроса о том, подлежит ли в соответствии с Варшавской конвенцией компенсации чистый ментальный вред, или нет, было прекращено в 1991 году Верховным судом США в деле *Floyd v. Eastern Airlines* [8].

Вынося решение по этому делу, Верховный суд США:

1) исследовал *travaux preparatoires* и указал, что материалы обсуждения проекта конвенции показывают, что ни один из делегатов вообще не ставил вопрос о компенсации чистого психического вреда ввиду того, что законодательство того времени не признавало возможности его отдельной компенсации;

2) проанализировал существующую судебную практику иностранных судов по вопросу возможности удовлетворения требований исключительно ментальных страданий. Такие требования рассматривались только израильским судом в деле *Compagnie Air France c. Consorts Teichner* (1985), который отметил, что хотя во время обсуждения Варшавской конвенции делегаты не касались вопросов компенсации чистого ментального вреда, по его мнению, «желаемая судебная политика» («*la politique jurisprudentielle souhaitable*») могла бы поддержать широкое толкование ст. 17, которая предусматривает компенсацию за чисто психические повреждения. Верховный суд США не был убежден такими доводами израильского суда и отметил отсутствие намерений разработчиков конвенции компенсировать такой вид повреждения.

Окончательный вывод суда США звучал таким образом: понятие «телесное повреждение» должно толковаться в своём узком смысле, то есть оно не должно включать чистые моральные (психические) повреждения (страдания). Соответственно в случае невозможности доказательства пассажиром того, что эмоциональный дискомфорт сопровождался смертью, физическими страданиями или проявлением физических повреждений, его требования о компенсации чистых ментальных страданий не подлежат удовлетворению.

Последующая судебная практика в США свидетельствует, что суды следовали позиции, определенной в деле *Floyd*.

Дело *In re Inflight Explosion on Trans World Airlines* (1991) [9] касалось компенсации вреда за смерть, нанесенные телесные повреждения и психические страдания, вызванные такими повреждениями, которые предшествовали смерти. Иск в этой части был удовлетворён, поскольку погибший осознавал свои страдания перед смертью.

В деле *Chendrimada v. Air India* (1992) [10] истцом был подан иск с требованием компенсации повреждений, выраженных в тошноте, судорогах, боли и страданиях, которые были вызваны недостаточным питанием и удержанием в самолёте без еды. Самолёт был задержан в Дели из-за нелётной погоды на двадцать часов. Суд пришёл к выводу, что определённые телесные повреждения соответствуют тесту, установленному в деле *Floyd* (наличие физических повреждений или манифестация (т.е. проявление) физических повреждений).

В деле *Jack v. Trans World Airlines, Inc.* (1994) [11] происшествие состояло в том, что 30 июля 1992 года самолёт, который должен был совершить международный рейс из Нью-Йорка, при взлёте упал и загорелся. Хотя самолёт был полностью разрушен, никто не понёс смертельных повреждений. В течение аварийной эвакуации некоторыми пассажирами были получены незначительные телесные повреждения, в то же время большое количество пассажиров было травмировано ментально. Часть поданных против перевозчика исков касалась компенсации исключительно ментального вреда, другая же часть – компенсации ментальных и физических повреждений. По мнению суда, возмещению подлежат только эмоциональные страдания, вызванные телесным повреждением. П. Дымпси (*Paul Dempsey*) считает, что дело *Jack* представляет собой базовое видение в США международной авиационной юриспруденции [12, с. 301], поскольку в нем могут быть найдены ответы на большинство вопросов, возникших после вынесения решения по делу *Floyd*.

Судебная практика американских судов показывает, что суды не удовлетворяют иски пассажиров о компен-



сации ментальны страданий, не связанных с телесными повреждениями (дела *Alvarez v. American Airlines* (1999 г.) *Ligeti v. British Airways PLC* (2001 г.), *In Re Air Crash at Little Rock Arkansas* (2002 г.) [13, с. 132] и т.п.), даже если пассажиры в последствие имели проявления телесных повреждений в виде тошноты, язвы и т.п.

Нидерландский учёный И. Ларсен (*Irina Larsen*) считает, что после дела *Floyd v. Eastern Airlines* акцент сместился на установление того, какие эмоциональные страдания представляют собой телесные повреждения, принимая во внимание тот «след», который они оставляют в человеческом теле. С развитием науки становится все более очевидным, что психологические страдания имеют физическое влияние. Так, например, в деле *Weaver v. Delta Airlines* (1999 г.) [14] истица утверждала, что её посттравматический стресс представлял собой телесное повреждение, которое выражалось в биохимических реакциях её мозга и нервной системы [15, с. 32–39].

В Великобритании в деле *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines* (2002 г.) [16] Палата Лордов со ссылкой на дело *Floyd* пришла к выводу, что только боль, вызванная физическими повреждениями, подлежит компенсации. Однако в деле было указано, что «в случае нанесения соответствующим событием ментальной боли или болезни, которые, в свою очередь, вызвали физические проявления, такие как удар, выкидыш или пептическую язву, базовое требование о наличии телесного повреждения является выполненным». Одновременно с делом *Morris* Палата Лордов рассматривала дело *King v. Bristow Helicopters* [17], в котором она пришла к выводу о возможности компенсации физического проявления эмоциональных страданий, поскольку разработчики Варшавской конвенции не разделяли физические и ментальные страдания.

В Австралии в деле *Kotsambasis v. Singapore Airlines* (1997 г.) 42 N.S.W.L.R. 110 апелляционный суд Нового Южного Уэльса пришёл к выводу, что «телесное повреждение» в ст. 17 Варшавской конвенции не включает в себя чисто эмоциональное повреждение. Этот вывод основывался не только на тщательном изучении французско-

го текста конвенции, но и на ссылках на решения иностранных судов, в том числе и на дело *Floyd* [18, с. 93–96].

Верховный суд Южного Уэльса Австралии, рассматривая иск Питера Георгеполиса и его жены, Виктории Джиморас, о компенсации физических повреждений и моральных страданий, не связанных с этими повреждениями, но вызванных происшествием на борту самолета, которое произошло 20 января 1991 г. во время рейса из Сиднея на Гавайи, пришёл к выводу о невозможности компенсации таких моральных страданий, поскольку моральные страдания должны порождаться физическими повреждениями [19].

Высший суд Южно-Африканской Республики (далее – ЮАР), рассматривая дело о возможности компенсации моральных страданий без наличия телесных повреждений в связи с унижением человеческого достоинства стюардом на международном рейсе Британских авиалиний из Кейптауна в Лондон, изучил, помимо прочего, толкования этого вопроса иностранными судами. В своем решении суд сделал соответствующие ссылки на толкование британских судов по делам *Sidhu u Morris*, решения американских судов по делам *Eastern Airlines Inc v Floyd*; *El Al Israel Airlines Limited v Tsui Yuan Tseng*, *Zicherman v Korean Airlines Co*, решения канадских судов по делам *Chernock v Corneloup*, *Naval Torres in North West Airlines Inc.*, *Lagos Gal v Northern Mountain Helicopters Inc.*, а также французского суда по делу *Mohamed v British Airways PLC*. Окончательный вывод Высшего суда ЮАР таков: Варшавская конвенция является исключительным основанием исков по международной воздушной перевозке, а поскольку истец не умер, не перенёс ранений или других телесных повреждений в результате происшествия, ответчик не несёт ответственность в соответствии с нормами ст. 17 [20], то есть Высший суд ЮАР, как и другие иностранные суды, пришёл к выводу о невозможности компенсации чисто ментальных страданий по Варшавской конвенции.

По мнению российских учёных А. Щуровой [21, с. 8] и М. Остроумова [22, с. 104–106], ментальный вред пассажира подлежит возмещению только в случае его связанности с телесными повреждениями.

Таким образом, судебная практика и правовая доктрина по Варшавской системе демонстрирует единогласие в отказе удовлетворения требований компенсации ментального вреда, который не сопровождается телесными повреждениями.

По сравнению с соответствующим текстом Варшавской конвенции, которая определяла, что возмещению подлежат «ранения или любое другое телесное повреждение», Монреальская конвенция использует термин «bodily injury» – телесное повреждение, хотя были многочисленные предложения заменить его на термин «личное повреждение» («personal injury»), что дало бы возможность требовать компенсации не только физического, но и психического (ментального) повреждения, не связанного с физическими повреждениями пассажира [23, с. 13].

Материалы по Монреальской конвенции – как один из источников, который вносит свой вклад в толкование терминов, – свидетельствуют о единогласии делегатов в понимании того, что ментальные страдания, связанные с физическими повреждениями, подлежат возмещению [24, с. 110–111, 167].

Дискуссионным же стало желание части делегатов определить возможность компенсации «ментального страдания (ментального вреда)», которое не связано с физическими повреждениями, и представляет собой самостоятельный вид телесного повреждения. Поскольку материалы конференции свидетельствуют об отсутствии единогласия среди делегатов относительно определения понятия «телесное повреждение», конференцией было принято специальное заявление, в соответствии с которым суды вправе определяются по этому вопросу самостоятельно.

В этом контексте заслуживает внимания дело *Ehrlich v. American Airlines, Inc.* [25], которое рассматривалось судом на момент вступления Монреальской конвенции в силу для США.

Во время посадки в Нью-Йорке самолёт не снизил скорость до необходимой и выехал за предусмотренную взлётно-посадочную полосу. Эвакуация пассажиров происходила без применения специальных средств. Истцы указали, что они получили не только незначительные физические повреж-



дения, но и ментальные страдания, выразившиеся в страхе летать, ночных кошмарах и бессоннице.

Суд, рассматривающий дело, пришел к выводу о необходимости применения Варшавской конвенции, так как происшествие произошло до момента вступления Монреальской конвенции в силу. Однако суд также специально исследовал текст Монреальской конвенции, намерения ее разработчиков и судебную практику по вопросу компенсации чистого ментального вреда в других государствах. Конечный вывод суда с учетом регулирования Монреальской конвенции: компенсации подлежит лишь ментальный вред, вызванный телесными повреждениями.

Несмотря на то, что в Украине нет решений судов, касающихся споров о возмещении вреда, причиненного гибелью или телесными повреждениями пассажирам во время международных воздушных перевозок, для целей анализа вопроса о возможности компенсации ментального вреда как особого вида телесного повреждения, мы можем рассмотреть имеющиеся судебные решения по внутренним воздушным перевозкам, поскольку Украина распространила режим ответственности перевозчика по Монреальской конвенции и на внутренние перевозки.

Так, в делах, исковые требования по которым основывались на катастрофе самолёта «Южных авиалиний», совершавшего рейс Одесса – Донецк, для обоснования удовлетворения требований истцов, которые имели физические повреждения, о компенсации морального вреда, не связанного с такими повреждениями, суды ссылались на следующее:

1) «Нарушение законных прав собственности истца (повреждение багажа), продолжительность такого нарушения, связанные с ним неудобства и нарушение уклада жизни истца»; «масштабность нарушения прав истца, характер и продолжительность созданных истцу неудобств» [26];

2) «В результате указанной катастрофы истец понёс моральный вред в результате душевных страданий (в результате катастрофы), нарушения обычного ритма жизни, которые негативно отразились на его общем психологическом состоянии» [27].

Исходя из представленной аргументации, суды удовлетворили требования истцов по возмещению ущерба за моральные страдания, вызванные не физическими повреждениями, а нарушением уклада и обычного ритма жизни.

В первом деле суд отметил, что удовлетворение требований о возмещении морального вреда основывается на нормах ст. 1167 Гражданского кодекса Украины (далее – ГК Украины), Постановления Пленума Верховного Суда Украины № 4 от 31 марта 1995 г. «О судебной практике по делам о возмещении морального (неимущественного) вреда» [28] и Правилах перевозки [29]. Во втором деле в дополнение к вышеперечисленным актам суд сослался также на нормы ст. ст. 23 и 928 ГК Украины.

Мы считаем, что вынесенные решения свидетельствуют о непонимании судами режима, установленного действующим законодательством в части возможности возмещения моральных страданий, которые были получены истцами во время воздушной перевозки, поскольку действующее законодательство (ст. ст. 23, 928, 1167 ГК Украины) предусматривает возможность возмещения морального вреда только в том случае, если он связан с телесными повреждениями.

**Выводы.** Таким образом, согласно украинскому законодательству компенсации подлежит только моральный вред, связанный с телесными повреждениями, и в случае рассмотрения дела по возмещению чистого морального вреда, полученного во время воздушной перевозки, суд должен сделать выводы, аналогичные тем, что были вынесены по Варшавской конвенции, то есть отказать в удовлетворении иска.

Проанализированная судебная практика, как по Варшавской конвенции, так и по Монреальской конвенции, свидетельствует о единогласии судов разных стран в отказе в удовлетворении требований компенсации чистого морального вреда. Как отмечают учёные и судьи, другое отношение к этим требованиям возможно только в будущем, при условии развития медицинской науки, которая сможет предоставить доказательства того, что моральные страдания оставляют негативные отпечатки в мозге человека, и что такие отпечатки могут рассматриваться как физические повреждения.

#### Список использованной литературы:

1. Діковська І.А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 / І.А. Діковська. – К., 2002. – С. 12.
2. Weigand Tory A. Accident, Exclusivity, And Passenger Disturbances Under The Warsaw Convention / Tory A. Weigand // American University International Law Review. – Vol. 16. – 2001. – P. 892–968.
3. Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd. 388 F.Supp. 1238 (1975), No. 71 Civ. 3515 HRT. United States District Court, S. D. New York. February 10, 1975 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=19751626388FSupp1238\\_11443.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985](http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=19751626388FSupp1238_11443.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985).
4. Krystal v. British Overseas Airways Corp. United States District Court For The Central District Of California. September 18, 1975 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://ca.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.19750918\\_0000034.CCA.htm/qx](http://ca.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.19750918_0000034.CCA.htm/qx).
5. Goldhirsch Lawrence B. The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook. Kluwer Law International / Lawrence B. Goldhirsch // The Hague-London-Boston, 2000. – P. 222..
6. Burnett v. Trans World Airlines, Inc. 368 F.Supp. 1152 (1973). Civ. № 9735. United States District Court, D. New Mexico, Albuquerque Division. December 13, 1973 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=19731520368FSupp1152\\_11332.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985](http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=19731520368FSupp1152_11332.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985).
7. Rosman v. Trans World Airlines, Inc. 40 A.D.2d 963 (1972). Appellate Division of the Supreme Court of the State of New York, First Department. December 7, 1972 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=1972100340AD2d963\\_384.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985](http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=1972100340AD2d963_384.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985).
8. Floyd v. Eastern Airlines, Inc. 872 F.2d 1462 (1989) No. 86-5381. 1989 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://scholar.google.com.ua/scholar\\_case?case=9046472422667015559&q=Floyd+v.+Eastern+Airlines,+Inc.+&hl=en&as\\_sdt=2006&as\\_vis=1](http://scholar.google.com.ua/scholar_case?case=9046472422667015559&q=Floyd+v.+Eastern+Airlines,+Inc.+&hl=en&as_sdt=2006&as_vis=1).



9. In Re Inflight Explosion On Trans World Airlines. 778 F.Supp. 625 (1991). United States District Court, E.D. New York. November 21, 1991 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=19911403778FSupp625\\_11291.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006](http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=19911403778FSupp625_11291.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006).
10. Chendrimada v. Air-India 802 F.Supp. 1089 (1992). United States District Court, S.D. New York. October 5, 1992 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=19921891802FSupp1089\\_11766.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006](http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=19921891802FSupp1089_11766.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006).
11. Jack v. Trans World Airlines, Inc. 820 F.Supp. 1218 (1993). United States District Court, N.D. California [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://www.casetext.com/case/jack-v-trans-world-airlines-inc-2#U2pDBvI\\_uT4](https://www.casetext.com/case/jack-v-trans-world-airlines-inc-2#U2pDBvI_uT4).
12. Dempsey Paul Stephen. Accidents & Injuries in International Aviation: Confrontation of the Titans Of Jurisprudence / Paul Stephen Dempsey // Annals of Air & Space Law. – Vol. XXXIV. – 2009. – P. 301.
13. Tompkins, George N., Jr. Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States. From Warsaw 1929 to Montreal 1999. Wolters Kluwer. Law & Business. Austin, Boston, Chicago, New York, The Netherlands / George N. Tompkins. – Jr. – 2010. – P. 132.
14. Weaver v. Delta Airlines, Inc. 56 F.Supp.2d 1190 (1999). United States District Court, D. Montana, Billings Division. June 30, 1999 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=1999124656FSupp2d1190\\_11104.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006](http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=1999124656FSupp2d1190_11104.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006).
15. Larsen Irene. Regime of Liability in Private International Air Law with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999 [Электронный ресурс] / Irene Larsen // RETTID 2002/Studenterafhandling. – P. 1 – 42. – Режим доступа : [http://law.au.dk/fileadmin/site\\_files/filer\\_jura/dokumenter/forskning/rettid/2002/speciale-20020002.pdf](http://law.au.dk/fileadmin/site_files/filer_jura/dokumenter/forskning/rettid/2002/speciale-20020002.pdf).
16. Morris v. KLM Royal Dutch Airlines // Lloyds' Law Reports. Vol. 1. 2002. – P. 745-785 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.simic.net.cn/upload/2008-06/20080610084129069.pdf>.
17. Judgments – King (AP) (Respondent) v Bristow Helicopters Ltd. (Appellants) (Scotland) In Re M (A Child By Her Litigation Friend CM) (FC) (Appellant) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200102/ldjudgmt/jd020228/king-2.htm>.
18. Lee Jae Woon. The concepts of “Accident” and “Bodily injury” in private international air law. A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of the requirements of the degree of Master of Laws / Jae Woon // Institute of Air and Space Law McGill University. – Montreal, Canada. – October 2005. – P. 93–96.
19. American Airlines Inc v Georgeopoulos and Anor (No. 2) Matter No Ca 40762/93 [1998] NSWSC 463 (5 August 1998) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.austlii.edu.au/au/cases/nsw/supreme\\_ct/1998/463.html](http://www.austlii.edu.au/au/cases/nsw/supreme_ct/1998/463.html).
20. Potgieter v. British Airways, C.PD. High Ct. of South Africa (2005) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.saflii.org/za/cases/ZAWCHC/2005/5.pdf>.
21. Щурова А.А. Ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира при международной перевозке : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / А.А. Щурова. – М., 2009. – С. 8.
22. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении / Н.Н. Остроумов. – М. : Статут, 2009. – С. 104–106.
23. LC/30-WP/4. Agenda Item 4: The modernization of the “Warsaw System” and review of the question of the ratification of international air law instruments”. Introductory Note (Presented by the Secretariat). Legal Committee ; 30th Session. Montreal, 28 April – 9 May 1997. – P. 13.
24. International Conference on Air Law. (Convention for Unification of Certain Rules for International Carriage by Air). 10–28 May 1999. Montreal. Minutes. Vol. 1. 1999. – P. 110–167.
25. Ehrlich v. American Airlines, Inc. 360 F.3d 366 (2004) United States Court of Appeals, Second Circuit. Argued August 25, 2003 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=22&xmlidoc=2004726360F3d366\\_1688.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006&SizeDisp=7](http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=22&xmlidoc=2004726360F3d366_1688.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006&SizeDisp=7).
26. Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 25.02.2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://pravoscope.com/act-rishennya-522-22097-13-c-kravchuk-t-s-25-02-2014-spori-pro-vidshkoduvannya-shkodi-zavdano-kalictvom--s>.
27. Рішення Приморського районного суду м. Одеси від 09.04.2014 у справі № 522/18094/13-ц, провадження № 2/522/3390/14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/38142842>.
28. С изменениями и дополнениями. – ЛігаБізнесІнформ.
29. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу : наказ Мін. інфраструктури України від 30 лист. 2012 р. № 735 // Оф. Вісн. України. – 2013. – № 4. – 25 січня. – Ст. 136.