

## Раздел III. Юридические технологии

ББК 67.4

**И.Г. Андронников**

### **ИНСТИТУТ ДЕВИАЦИИ В СИСТЕМЕ НОРМ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МОРСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА**

*Статья посвящена анализу института девиации в системе норм об ответственности морского перевозчика. В качестве основной проблемы автор определяет выделение критериев разумной (обоснованной) девиации. Признание девиации предполагает возможность освободиться от ответственности за утрату, повреждение груза или просрочку его доставки. Автор уделяет большое внимание сравнительному анализу норм международного права, национального права стран англо-американской правовой семьи и российского Кодекса торгового мореплавания. В статье рассмотрены такие отдельные девиации, как несанкционированная перевозка груза на палубе, завоз груза дальше порта назначения, географическая девиация и т.д. Исследование также базируется на анализе большого числа судебных решений, связанных с девиацией и кваздевиацией.*

*Девиация, ответственность морского перевозчика; разумная девиация; кваздевиация; перевозка груза на палубе; завоз груза дальше порта назначения; географическая девиация.*

**I.G. Andronnikov**

### **INSTITUTE OF DEVIATION IN THE SYSTEM OF NORMS ON LIABILITY OF SEA CARRIER**

*The article analyses an institute of deviation in the system of rules on liability of sea carrier. Author defines a selection of the criteria for reasonable deviation as a key issue. Recognition of such deviation presupposes a possibility to be released from liability for loss, damage to cargo or delay in its delivery. Author draws attention to comparative analysis of norms of international law, national law of the countries of Anglo-American legal system and The Russian Merchant Shipping Code. The article deals with such kinds of deviation as unauthorized carriage on deck, the overcarriage of the goods, geographical deviation etc. The research paper is also based on analysis of a number of judgments, related to the deviation and quasi-deviation.*

*Deviation, liability of sea carrier; reasonable deviation; quasi-deviation; carriage on deck; overcarriage of the goods; geographical deviation.*

Обязанность перевозчика доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон, является одной из важнейших обязанностей перевозчика по договору перевозки груза. Условие о курсе, которым должно идти судно, включено в большинство проформ чартеров и коносаментов (например, в проформы Gencon 94, Graincorn, Norgrain 89, Amwelsh 93, Heavycon 2007), что свидетельствует о его значимости.

Девиация включена в так называемый «перечень исключений» в качестве одного из оснований освобождения перевозчика от гражданско-правовой ответственности за утрату, повреждение груза или просрочку его доставки. Тем не менее, данное основание требует отдельного, более детального исследования по той причине, что в правовых системах многих стран мира девиация является грубым нарушением условий договора перевозки, дающим право грузоотправителю требо-

вать не только возмещения убытков, но и расторжения договора. Кроме того, в случае необоснованной девиации перевозчик не имеет права ссылаться на основания освобождения от ответственности, предусмотренные пунктом 4(2) Гаагско-Висбийских правил. В связи с этим правильное понимание норм о девиации позволяет участникам договора перевозки избежать подобных негативных последствий.

В широком смысле девиацией является любое нарушение сторонами заключенного между ними договора. В морском праве понятие «девиация» приобретает более узкое значение и сводится к обозначению отдельных видов нарушений договора морской перевозки.

Судебная практика стран общего права, международные конвенции, национальные законы, в том числе КТМ РФ, по-разному подходят к содержанию понятия девиации. Так, Закон о перевозке грузов морем США 1936 г. дает более детальное описание девиации, чем Гаагско-Висбийские правила, а доктрина, выработанная американскими судами, распространяет действие норм о девиации на иные случаи нарушений перевозчиком условий договора. В то же время КТМ РФ придерживается концепции разумных мер по спасанию имущества на море, что не в полной мере соответствует пункту 4(2) Гаагско-Висбийских правил, участницей которых является Российская Федерация. Такие коллизии создают трудности в морской практике и препятствуют достижению единообразия в правовом регулировании морской перевозки.

Основная практическая проблема заключается в том, чтобы определить, являются ли конкретные действия разумной или неразумной девиацией, поскольку ни международные конвенции, ни внутреннее законодательство большинства государств не содержат четких критериев разграничения этих двух видов девиации. В свою очередь, от квалификации действий перевозчика как разумной (или необоснованной) девиации зависит его возможность освободиться от ответственности за утрату, повреждение груза или просрочку его доставки.

Согласно ст.4(4) Гаагско-Висбийских правил никакая девиация для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море и никакая разумная девиация не считаются нарушением настоящей Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого потери или убытки. Данная формулировка, за редким исключением, воспроизводится национальными законами государств-участников Гаагско-Висбийских правил, регулирующих морскую перевозку. Как видно из редакции ст.4(4), Гаагско-Висбийские правила не раскрывают понятие девиации. Этот пробел во многих странах восполнялся судебной практикой, которая весьма неоднозначно подходит к вопросу о содержании понятия девиации.

В национальных правовых системах нормы ст.4(4) Гаагских и Гаагско-Висбийских правил о девиации толкуются по-разному. Это выражается в том, что суды в некоторых юрисдикциях распространяют соответствующие правила о девиации на такие нарушения перевозчиком условий договора перевозки, которые в иных правовых системах признаются нарушениями других обязанностей перевозчика и, соответственно, влекут за собой иные правовые последствия. Ярким примером особенного подхода к пониманию девиации являются США, где главным отличием от представлений о девиации в иных правовых системах является применение правовых норм о девиации к иным случаям нарушений, которые имеют мало общего с отклонением от маршрута следования судна. Такие нарушения в американской практике принято называть «квазидевиациями» [5, 524]. Стоит отметить, что применение к некоторым из них норм о девиации считается многими исследователями стран общего права допустимым. Возможность применения норм о девиации к отдельным видам нарушений условий договора является спорной, но при этом такая позиция имеет множество сторонников. В различных юрисдикциях к девиации (квазидевиациям) принято относить:

а) несанкционированную перевозку груза на палубе;

Погрузка и дальнейшая перевозка на палубе для большинства видов грузов представляет повышенную опасность. Это связано с тем, что при перевозке на палубе гораздо сложнее, а иногда и невозможно обеспечить надлежащие условия транспортировки, что существенно увеличивает риск утраты или повреждения груза, поэтому негативные последствия для перевозчика в случае такого нарушения более существенны, чем при иных нарушениях условий договора. Вопрос о возможности применения правил о девиации к данному нарушению условий договора в практике США, стран Содружества Наций и российском законодательстве решается по-разному.

Доктрина девиации, выработанная судами США, относит несанкционированную перевозку груза на палубе к квазидевиациям [6, 67]. Исследователи объясняют столь вольную трактовку правил о девиации тем, что Закон США 1936г. о перевозке грузов морем, инкорпорирующий нормы Гаагских правил, не раскрывает содержания понятия девиации, что, в свою очередь, позволяет окружным судам распространять доктрину девиации на любые отклонения от согласованного сторонами способа перевозки [3]. Также профессор В.Тетлей обращает внимание на то, что США всегда были «скорее страной грузоотправителей, чем перевозчиков», вследствие чего судебная практика тяготеет к дополнительной защите интересов грузоотправителей [9].

В США, как и в странах Содружества Наций, доктрина девиации тесно связана с доктриной «существенного нарушения» (*fundamental breach*), согласно которой существенное нарушение (существенным признается настолько серьезное нарушение, что оно идет в разрез с сущностью договора [3]) договора одной из сторон лишает ее всех преимуществ, предусмотренных договором. В морском праве данная доктрина применяется к случаям девиации<sup>1</sup>.

Если окружные суды США однозначно трактуют несанкционированную перевозку груза на палубе как квазидевиацию и, соответственно, распространяют на нее доктрину девиации, то судебная практика Англии не так однозначна. Так, Лорд Ллойд в деле *Antares* (*Antares* [1987] *Lloyd's Rep.* 424) указал, что погрузка перевозчиком груза на палубу, когда он на это не уполномочен, является нарушением договора и дает право другой стороне на возмещение убытков, однако это нарушение не является достаточно существенным для того, чтобы перевозчик был лишен права ссылаться на список исключений либо права на ограничение ответственности; кроме того, указанное нарушение не следует признавать девиацией, поскольку оно охватывается договорным правом. В то же время в некоторых судебных решениях отражена противоположная позиция (например, по делу *Charman Marine Pty. Limited v. Wilhelmsen Lines A/S* 1999 *AMC* 1221 at pp. 1240-1242).

В соответствии со ст. 138 КТМ РФ перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в соответствии с соглашением между перевозчиком и отправителем, законом или иными правовыми актами Российской Федерации либо обычаями делового оборота. Пунктом 3 ст.138 установлено, что в случае перевозки груза на палубе с нарушением соглашения либо при его отсутствии, либо если перевозчик не может сослаться на соглашение с отправителем, он лишается возможности

<sup>1</sup> После того, как Палата Лордов в решении по делу *Photo Production v. Securicor Transport* [1980] *A.C.* 827 установила, что доктрина существенного нарушения является доктриной отдельной отрасли права, суды стран Содружества решают вопрос о существенном нарушении, опираясь на условия договора. Однако в морском праве указанная доктрина все еще распространяется на случаи географической девиации, несанкционированной перевозки груза на палубе и неинформировании перевозчика о природе и свойствах груза при заведомой осведомленности отправителя.

ссылаться на исключения ст.166 КТМ, а также на правило о навигационной ошибке. Вопрос о пределе ответственности решается по общим принципам, установленным статьями 170 и 172 КТМ, при этом перевозка груза на палубе при наличии соглашения о перевозке груза в трюме лишает перевозчика права на ограничение.

Как видно из редакции ст.138 КТМ, несанкционированная перевозка на палубе не подпадает под общий принцип правового регулирования ответственности перевозчика на основе вины, установленный ст.166 КТМ. Это обусловлено тем, что КТМ РФ исходит из повышенного риска утраты или повреждения груза при транспортировке на палубе. При этом риск возрастает настолько, что негативные последствия для перевозчика должны быть достаточно значительными, чтобы он воздерживался от подобных действий. Ст.138 КТМ исходит из тех же принципов, что и доктрина существенного нарушения в странах общего права, за исключением того, что по КТМ РФ вопрос о пределах ответственности решается в каждом конкретном деле, кроме случаев перевозки на палубе в нарушение соглашения о перевозке груза в трюме. Кроме того, необходимо отметить, что буквальное толкование Гаагско-Висбийских правил, так же как и основанных на них законов большинства государств, не позволяет отнести несанкционированную перевозку груза на палубе к девиации. Тем не менее, в странах общего права судебная практика распространила доктрину девиации на палубную перевозку, а суды США даже ввели понятие «квазидевиации». В свою очередь анализ ст.138 КТМ РФ позволяет сделать вывод о том, что в российской правовой системе палубная перевозка имеет самостоятельное правовое регулирование и не охватывается понятием девиации.

*б) завоз груза дальше порта назначения;*

Некоторые американские суды признают завоз груза дальше порта назначения девиацией. В качестве примера можно привести дело *Atlantic Mutual v. Poseidon* (*Atlantic Mutual Insurance Co. v. Poseidon Schiffahrt*, 313 F.2d 872, 875, 1963 AMC 2697 (7th Cir. 1963)). Груз был отправлен из Чикаго в Антверпен, но не был выгружен в Антверпене, а проследовал далее в Гамбург, где и был выгружен. В результате этого перевозчик допустил значительную просрочку в доставке груза. Федеральный суд седьмого округа констатировал, что данное нарушение является девиацией по Закону о перевозке грузов морем 1936г. При этом перевозчик сохранил право на ограничение ответственности. В другом деле *Silvercy Press* (*Silvercy Press*, 1943 A.M.C. p. 510) перевозчику было отказано в праве ссылаться на пожар как на основание освобождения его от ответственности, поскольку суд усмотрел в действиях перевозчика по доставке груза дальше порта назначения признаки девиации.

На практике завоз груза дальше порта назначения происходит из-за того, что судно сталкивается с обстоятельствами, препятствующими заходу в порт назначения, что вынуждает перевозчика выгрузить груз в ближайшем порту далее по маршруту следования. Такими обстоятельствами могут быть стихийные явления, запрет властей, военные действия, блокада и т.п. [1].

*в) географическая девиация*

Исследователи в странах общего права предлагают множество определений географической девиации, которые отличаются преимущественно наличием или отсутствием в определенном объеме признаков разумной и необоснованной девиации. Однако большинство из них характеризуют географическую девиацию как отклонение судна от надлежащего маршрута плавания [3; 7; 11].

При характеристике девиации как отклонения от курса ключевым является вопрос о том, какой курс следует считать надлежащим. Данный вопрос не вызывает сомнений, когда маршрут следования судна согласован сторонами в договоре

перевозки, либо в случаях, когда речь идет о маршруте следования линейного судна, который является неизменным и с которым отправитель ознакомлен заранее. Ситуация осложняется, если маршрут движения судна заранее не определен. На практике участники договора перевозки часто пользуются проформами чартеров и коносаментов, и лишь немногие из них содержат условия о маршруте [11]. Судебная практика, к примеру, Соединенных Штатов Америки, в таких случаях исходит из презумпции, согласно которой надлежащим следует считать прямой географический курс. Однако данная презумпция может быть преодолена, если перевозчик докажет иное. Так, в решении по делу *Reardon Smith Line v Blacksea Baltic General Insurance* ([1939] AC 562) перед Апелляционным судом встал вопрос об определении надлежащего маршрута следования судна. Зафрахтованное перевозчиком судно отклонилось от прямого географического маршрута для того, чтобы произвести бункеровку в одном из портов, поскольку именно в этом порту топливо продавалось по самой низкой цене в районе плавания. Суд посчитал, что действия перевозчика не содержат признаков девиации, поскольку, как удалось доказать перевозчику, около четверти всех судов, регулярно совершающих рейсы в данном районе, заходят в указанный порт для бункеровки, что является «обычным» для торговых судов, плавающих через этот морской район. Аналогичные выводы можно встретить и в решениях судов Соединенного Королевства, например *The Ardennes*, [1951] 1 K.B. 55. Таким образом, в качестве надлежащего судебная практика стран общего права рассматривает как прямой географический маршрут, так и обычный маршрут, характерный для торгового мореплавания в конкретной географической области.

з) просрочка в доставке груза

Очевидно, что не всякая просрочка доставки груза составляет девиацию. Однако при некоторых обстоятельствах суды признают ее таковой. Так, например, просрочка в доставке, вызванная заходом судна в другой порт по пути следования с целью погрузки груза других отправителей была признана Апелляционным судом седьмого округа США девиацией, на том основании, что она была необоснованной (*Atlantic Mutual Insurance Co. v. Poseidon Schiffahrt*, 313 F.2d 872, 875, 1963 AMC 2697 (7th Cir. 1963)). Такая позиция суда представляется весьма странной, поскольку девиацию составляют намеренные действия перевозчика по заходу в порт, а не просрочка в доставке как таковая.

Как уже было указано выше, отсутствие в Гаагско-Висбийских правилах определения понятия девиации дает возможность широкого толкования нормы о девиации, что приводит к возникновению множества подходов в судебной практике различных стран. Данная ситуация не способствует достижению единообразия в правовом регулировании морских перевозок, которое является главной целью формирования нового международного режима. В практике стран англосаксонской правовой семьи нормы о девиации распространены на нарушения договора, которые не вписываются в концепцию географической девиации. Особенно далеко в этом отношении зашли суды США, введя даже новый термин для таких случаев – «кваздевиации». В странах общего права такое толкование правил ст. 4(4) Гаагско-Висбийских правил связано с доктриной существенного нарушения, которая распространяется на девиацию. Отнесение определенных нарушений перевозчиком договора к девиации позволяет судам применять указанную доктрину к этим нарушениям и, соответственно, лишать перевозчика права ссылаться на обстоятельства, освобождающие его от ответственности, права на ограничение ответственности. Анализ судебной практики стран общего права позволяет сделать вывод о том, что суды, широко толкуя международно-правовые нормы о девиации, таким образом предоставляют грузоотправителям дополнительную защиту, не предусмотренную напрямую Гаагско-Висбийскими правилами.

Другой причиной подобного толкования правил о девиации судами стран общего права является то, что в Гаагско-Висбийских правилах отсутствуют нормы, регулирующие, в частности, несанкционированную перевозку груза на палубе и ответственность за просрочку доставки груза. В условиях наличия подобного пробела в международно-правовом регулировании ответственности перевозчика суды вынуждены были выполнять свою правотворческую функцию, применяя нормы о наиболее близких, по их мнению, правоотношениях к случаям, не урегулированным Гаагско-Висбийскими правилами и национальными законами о морской перевозке. Примечательно то, что разработанный проект закона США о перевозке грузов морем не решает данной проблемы.

Гамбургские правила ушли от самого термина «девиация», введя понятие «разумных мер». Согласно ст.5(6) Гамбургских правил перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасению жизни или разумных мер по спасению имущества на море. Данная формулировка является результатом компромисса между двумя противоположными позициями, занятыми различными странами в период подготовки проекта конвенции. Одни государства (Норвегия, Франция, Япония, Австралия) высказывали мнение о том, что в текст конвенции не следует включать отдельные положения о девиации, другие государства (США, Соединенное Королевство, СССР) поддержали идею об отдельной норме о девиации [8].

Г.Г. Иванов обращает внимание на то, что именно концепция разумных мер, введенная Гамбургскими правилами, была воспринята КТМ РФ [1]. Пп.7 п.1 ст.166 КТМ воспроизводит содержание ст.5(6) Гамбургских правил. В отличие от Гаагско-Висбийских правил и многих национальных законов стран-участниц этой Конвенции КТМ РФ содержит отдельные правовые нормы, регулирующие ответственность за те нарушения условий договора, которые в практике стран общего права принято относить к девиации и кваздевиации. Так, ст.138 КТМ РФ регулирует особенности перевозки палубных грузов и ответственность перевозчика за несанкционированную перевозку груза на палубе; п.2 ст.166 КТМ определяет, в каких случаях перевозчик считается просрочившим доставку груза, но при этом не определяет особенности ответственности морского перевозчика за просрочку, из чего можно сделать вывод о том, что в таком случае применяются нормы ст.405 ГК РФ о просрочке должника; ст.153 КТМ урегулирован вопрос о препятствиях захода судна в порт назначения. Таким образом, указанные нарушения перевозчиком договора, которые являются основаниями для наступления гражданско-правовой ответственности и отнесены судами стран общего права к девиации и кваздевиации, в российской правовой системе имеют самостоятельное правовое регулирование и не нуждаются в применении к ним правил о девиации. По смыслу ст. 4(4) Гаагско-Висбийских правил и пп.3 п.1 ст.166 КТМ РФ под девиацией следует понимать именно географическую девиацию, т. е. намеренное отклонение судна от согласованного маршрута перевозки, от прямого или общепринятого маршрута в зависимости от конкретных обстоятельств.

В соответствии со ст.4(4) Гаагско-Висбийских правил только девиация для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море и любая разумная девиация не является нарушением договора перевозки и самих правил. Следовательно, правомерность девиации, а, следовательно, и возможность перевозчика освободиться от ответственности за девиацию будет зависеть от ее квалификации как разумной либо неразумной. Основные затруднения, с которыми сталкиваются суды на практике, связаны с тем, что ни международные конвенции, ни национальные законы не содержат критериев разграничения разумной и неразумной девиации. В судебной практике нет единого устоявшегося подхода к пониманию критерия разумности применительно к девиации. Вопрос о разумности девиации решается судом в каждом конкретном случае с учетом обстоятельств дела.

В качестве примера разумной девиации ст.4(4) Гааско-Висбийских правил указывает девиацию для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море. Хотя Гааско-Висбийские правила прямо не устанавливают, что такая девиация является разумной, большинство исследователей характеризуют ее именно как пример разумной девиации [4]. Г.Г. Иванов, комментируя пп.3 п.1 ст.166 КТМ РФ, обращает внимание на то, что в силу норм международного права и ст.62 КТМ капитан обязан оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель, и для этой цели должен следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи [2]. При этом для признания девиации разумной достаточно лишь попытки осуществить действия по спасанию. Гамбургские правила и КТМ РФ, в отличие от Гааско-Висбийских правил, предъявляют к действиям по спасанию несколько иные требования. Разумную девиацию составляют любые меры по спасанию людей и лишь разумные меры по спасанию имущества. Это означает, что во время проведения спасательной операции перевозчик должен проявлять заботу о грузе и несет ответственность перед отправителем за любые убытки, возникшие вследствие операции по спасанию имущества<sup>2</sup>.

Примером закрепления конкретных действий перевозчика как разумной (неразумной) девиации на законодательном уровне являются положения секции 1304(4) закона о перевозке грузов морем США 1936г. Данная норма устанавливает презумпцию, согласно которой любая девиация, произведенная с целью погрузки или выгрузки груза, признается неразумной. При этом перевозчик не лишен права доказывать обратное. Наличие такого правила обусловлено тем, что действия по погрузке и выгрузке груза, в большинстве случаев выгодны именно перевозчику. Девиация с указанной целью может быть признана разумной, например, если перевозчик докажет, что девиация допущена с целью выгрузить опасный груз на основании ст.4(6) Гааских правил<sup>3</sup>. Указанная презумпция сохранена и в проекте нового закона США о перевозке грузов морем (Proposed Carriage of Goods By Sea Act of 1998 (2000)).

Как отмечают исследователи [9; 10], одним из ведущих прецедентов в области географической девиации является дело *Stag Line Ltd v. Foscolo Mango and Co Lt* ([1932] AC 328), рассмотренное Палатой лордов. В данном деле суд установил, что девиация, имевшая целью высадить инженеров, находившихся на борту, чтобы те могли проверить пароперегреватель, была неразумной, поскольку отвечала лишь интересам судовладельца. В данном деле свои судьи также высказали собственные позиции по указанному вопросу. Так, по мнению Лорда Скруттона, учитывая интересы сторон договора, необходимо принимать во внимание интересы их страховщиков. Лорд Грир, в свою очередь, указал, что «...слова «разумная девиация» означают девиацию как в интересах перевозчика, так и в интересах грузоотправителя, либо обоих, против которой бы ни один разумный грузовладелец не возражал». По мнению лорда Слессера, разумность должна рассматриваться с позиций обеих сторон.

2 По общему праву разумной девиацией признавались лишь меры, предпринятые перевозчиком для спасения людей, в то время как действия по спасанию имущества судна, находящегося в бедственном положении суды, признавали необоснованной девиацией. (См., например, *Scaramanga v. Stamp* (1880) 5 C. P. D. 295).

3 Согласно ст.4(6) Гааских правил грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные, на погрузку которых перевозчик, капитан или агент перевозчика, зная об их природе или их характере, не согласился бы, могут быть в любое время до разгрузки выгружены с судна в любом месте либо уничтожены или обезврежены перевозчиком без компенсации, и отправитель таких грузов несет ответственность за все убытки и издержки, прямо или косвенно возникшие вследствие или явившиеся результатом их погрузки.

Аналогичную позицию занимают и американские суды. Так, в решении по делу *Spartus Corporation v.S/s Yafo Zim Israel Navigation Company Ltd* (590 F.2d 1310, 5th Circuit, 1979). Апелляционный суд пятого округа квалифицировал действия перевозчика по выгрузке груза отправителя с целью вместо него погрузить военный груз как неразумную девиацию, поскольку не нашел в такой девиации ничьей выгоды, кроме как выгоды перевозчика. В практике также в качестве разумной девиации квалифицируются действия перевозчика по поиску убежища либо иные действия, имеющие целью обеспечение безопасности команды, судна и груза<sup>4</sup>.

Таким образом, девиация не может быть признана разумной, если она совершена в интересах только одной из сторон.

Решая вопрос о разумности девиации, необходимо также установить, была ли девиация в данных конкретных условиях необходима. К примеру, остановка для дозаправки, как правило, признается разумной, однако, выход судна в плавание с ненадлежащим количеством топлива и последующая дозаправка, вызванная этим, позволяет говорить о немореходности судна до рейса и в начале его. В то же время девиация, совершенная с целью получить более дешевое топливо, признается неразумной, как, например, в деле *General Electric Co.v. S.S. Nancy Lykes* (706 F.2d 80 at pp. 84 and 86). Девиация также не является необходимой, а, следовательно, признается неразумной, в случае, если она имеет целью дозаправку топливом, не необходимым для данного рейса, но могущим быть нужным для дальнейшего плавания. К такому выводу пришел суд Нового Южного Уэльса (Австралия) в деле *Thiess Bros. (Queensland) Pty. Ltd. v. Australian Steamships Pty. Ltd* ([1955] 1 Lloyd's Rep. 459 at p. 462 (N.S.W. S.C.))

Из вышесказанного следует вывод о том, что для того, чтобы квалифицировать девиацию, допущенную перевозчиком, как разумную либо неразумную, необходимо учитывать все обстоятельства конкретного дела. Международные конвенции и национальное законодательство не раскрывают содержание критерия разумности. Тем не менее изучение и обобщение судебной практики по делам о девиации позволило сформулировать основные вопросы, ответы на которые позволяют сделать вывод о разумности девиации в любом конкретном деле:

*а) предусмотрена ли допущенная перевозчиком девиация законом или международным договором в качестве разумной (неразумной)?;*

Девиация для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море в силу норм ст.4(4) Гаасгко-Висбийских правил всегда признается разумной. В некоторых случаях национальные законы могут также устанавливать иные случаи девиации в качестве разумных (неразумных). Так, законом о перевозке грузов морем США 1936г. установлена презумпция неразумности девиации для выгрузки(погрузки) груза или высадки пассажиров в порту.

*б) чьим интересам соответствует девиация?*

Практика американских судов и судов стран Содружества Наций исходит из того, что девиация не признается разумной, если она совершена в интересах лишь одного из участников общего морского предприятия.

*в) была ли девиация необходима?*

Только необходимая в данных конкретных обстоятельствах девиация может быть признана разумной. Необходимость в таком случае может быть обусловлена временными препятствиями либо опасностями, невозможностью продолжить рейс без отклонения от курса и т.д.

---

<sup>4</sup> См, например, *Hale Container Line, Inc.v. Houston Sea Packing Co.*137 F.3d 1455 at p. 1469 note 47, 1999 AMC 607 (11 Cir. 1998; *Sedco, Inc. v. S.S. Strathewe*, 800 F.2d 27, 30-31 (2d Cir. 1986).



Вышеизложенное приводит к следующим заключениям:

По смыслу ст. 4(4) Гаагско-Висбийских правил и пп.3 п.1 ст.166 КТМ РФ под девиацией следует понимать намеренное отклонение судна от согласованного маршрута перевозки, от прямого или общепринятого маршрута в зависимости от конкретных обстоятельств. В свою очередь, нарушения перевозчиком договора перевозки, которые охватываются отклонением от маршрута и которые признаются в странах общего права девиациями и кваздевиациями в российской правовой системе имеют самостоятельное правовое регулирование и не нуждаются в распространении на них правил о девиации.

Суду для квалификации девиации в каждом конкретном деле в качестве разумной либо неразумной необходимо ответить на ряд ключевых вопросов, изложенных нами выше. Основываясь на них, предлагаем выделить следующие критерии разумности девиации перевозчика: критерий урегулированности, критерий заинтересованности и критерий необходимости. На основании данных критериев правоприменитель должен судить о правомерности девиации, допущенной перевозчиком.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Иванов Г.Г.* Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Морские вести России, 2009.
2. *Баринова И.И., Егоров Л.М., Иванов Г.Г. и др.* Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000.
3. *Al-Kabban R. A.M.* The effect of deviation occurring in the course of a maritime voyage on the liability of the carrier under the Hague/Visby rules and Hamburg rules, in relation to certain countries. – 1988.
4. *Boyd S., Burrows S., Foxton D.* Scrutton on charterparties and bills of lading, 20th ed. – London, 1996.
5. *Drobnig U., Zweigert K.* International encyclopedia of comparative law. – Vol. 12. – Martinus Nijhoff Publishers, 1981.
6. Dupont Nemours International S.A. vs Marcacvega [1974] A.C.M.
7. *Shelin J.* Legal qualities of straight bills of lading - a comparative study of Scandinavian and English law. 2006.
8. *Sweeney J.* The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea [part 2], // Journal of maritime law and commerce. – 1976. – № 7.
9. *Tetley W.* Marine Cargo Claims. London: Sweet & Maxwell, 4th ed. – 2008.
10. *Venugopal V.* Deviation and delay during voyage. – National University of Advanced Legal Studies, 2007.
11. *Wilson J.F.* Carriage of Goods by Sea 7th ed. – London: Longman, 2010.

Статью рекомендовал к опубликованию д.ю.н., профессор А.Ю. Мордовцев.

**Андронников Игорь Геннадиевич** – Технологический институт федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Южный федеральный университет» в г. Таганроге; e-mail: kaf\_gp@tsure.ru; 347928, г. Таганрог, пер. Некрасовский, 44, ГСП 17А; тел.: 88634371631; кафедра теории права; аспирант.

**Andronnikov Igor' Genadievich** – Taganrog Institute of Technology – Federal State-Owned Autonomy Educational Establishment of Higher Vocational Education “Southern Federal University”; e-mail: kaf\_gp@tsure.ru; GSP 17A, 44, Nekrasovskiy, Taganrog, 347928, Russia; phone: +788634371631; the department of civil law; postgraduate student.