

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ ФОРС-МАЖОРА И HARDSHIP В МЕЖДУНАРОДНЫХ КОММЕРЧЕСКИХ КОНТРАКТАХ

Бобоназарова Хонзода Бахриддин қизи

*Студентка магистратуры Ташкентского государственного
юридического университета по направлению
«Международное коммерческое право»*

Annotatsiya

Ushbu ish xalqaro tijorat shartnomalarida fors-major va hardship (keskin og'ir sharoitlar) tushunchalarining huquqiy mohiyatini tahlil qiladi. 2021-yilda yuz bergan Suvaysh kanali blokadasi misolida majburiyatlarni bajara olmaslik bilan ularning haddan tashqari qiyinlashuvi o'rtasidagi farq yoritiladi. CISG, UNIDROIT tamoyillari va xalqaro arbitraj amaliyoti (ICC, UNCITRAL) asosida tahlil olib boriladi. Germaniya va Fransiya huquqiy yondashuvlariga alohida e'tibor qaratilgan. Xulosa sifatida kutilmagan holatlarni huquqiy tartibga solish bo'yicha yondashuvlarni uyg'unlashtirish zarurligi ko'rsatilib, kelajakdagi unifikatsiya uchun tavsiyalar beriladi.

Kalit so'zlar: fors-major, hardship, Suvaysh kanali, xalqaro tijorat shartnomasi, CISG, UNIDROIT tamoyillari, arbitraj amaliyoti, majburiyatni bajara olmaslik, holatlarning o'zgarishi, transchegaraviy logistika.

Аннотация

Настоящая работа посвящена анализу правовой природы форс-мажора и hardship в международных коммерческих договорах. На основе кейса блокировки Суэцкого канала в 2021 году исследуется разграничение между абсолютной невозможностью исполнения обязательства и его чрезмерным обременением. В работе анализируются положения CISG, Принципов УНИДРУА, а также практика международных арбитражей (ICC, UNCITRAL). Отдельное внимание уделено правовым подходам Франции и Германии. Делается вывод о необходимости гармонизации подходов к непредвиденным обстоятельствам и предложены рекомендации для будущей унификации.





Ключевые слова: форс-мажор, hardship, Суэцкий канал, международный коммерческий контракт, CISG, Принципы УНИДРУА, арбитражная практика, невозможность исполнения, изменение обстоятельств, трансграничная логистика.

Abstract

This paper analyzes the legal nature of force majeure and hardship in international commercial contracts. Using the 2021 Suez Canal blockage as a case study, it explores the distinction between absolute impossibility of performance and excessive burden. The research examines CISG provisions, UNIDROIT Principles, and arbitral practice (ICC, UNCITRAL), with specific attention to legal approaches in France and Germany. The conclusion emphasizes the need for harmonized regulation of unforeseen circumstances and offers recommendations for future legal unification.

Keywords: force majeure, hardship, Suez Canal, international commercial contract, CISG, UNIDROIT Principles, arbitral practice, impossibility of performance, change of circumstances, cross-border logistics.

В современной международной торговле устойчивость договорных обязательств подвергается серьезным испытаниям в условиях глобальных кризисов. Пандемия COVID-19, блокировка Суэцкого канала в марте 2021 года, энергетические и военные конфликты показали, насколько непредвиденные обстоятельства могут разрушить не только логистические цепочки, но и правовые конструкции, ранее считавшиеся стабильными. Особенно остро стоит вопрос о границах применения категорий *форс-мажора* (force majeure) и *существенного изменения обстоятельств* (hardship) в рамках международных коммерческих контрактов.

Характерной чертой этих институтов является общая направленность на адаптацию контрактов к чрезвычайным ситуациям, однако правовая природа, условия применения и последствия у них различны. При этом их разграничение имеет не только теоретическое, но





и важное практическое значение — особенно в делах, где от квалификации обстоятельства зависит исход судебного или арбитражного разбирательства. Несмотря на существование таких международных инструментов, как Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров (CISG) и Принципы международных коммерческих контрактов УНИДРУА, проблема однозначного применения этих категорий сохраняется.

Целью настоящего тезиса является комплексное исследование правовой природы форс-мажора и *hardship* с позиции юридической доктрины и арбитражной практики, с акцентом на кейс блокировки Суэцкого канала, как одного из наиболее ярких примеров спора о пределах правовых механизмов освобождения от ответственности. Поставленная цель реализуется через решение следующих задач:

Понятие *форс-мажора* в международном праве традиционно связывается с абсолютной невозможностью исполнения обязательства вследствие чрезвычайных и непреодолимых внешних обстоятельств. В качестве критериев обычно выделяются: непредвиденность, внешность, непреодолимость и причинно-следственная связь между обстоятельством и неисполнением. Эти признаки отражены, в частности, в статье 79 CISG, которая освобождает сторону от ответственности, если «неисполнение вызвано препятствием вне контроля стороны и которое она не могла разумно предвидеть и преодолеть»¹.

В отличие от форс-мажора, конструкция *hardship* предполагает, что исполнение договора хотя и возможно, но стало чрезмерно обременительным или экономически невыгодным для одной из сторон. Классическим примером может служить ситуация, когда поставка товара всё ещё возможна, но расходы на логистику возросли в 5–10 раз по независящим от сторон причинам (например, блокировка Суэцкого канала, резкий рост цен на нефть, военные действия).

¹ CISG Article 79. United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (1980).



Hardship как самостоятельная категория впервые получила системное закрепление в Принципах УНИДРУА (ст. 6.2.2–6.2.3), где определено, что при наличии фундаментального изменения обстоятельств сторона может потребовать пересмотра условий договора². В то же время, в CISG данное понятие отсутствует, что вызывает споры в правоприменении, особенно в случае трансграничных контрактов, где стороны не указали применимое право или не конкретизировали последствия экономических сдвигов.

Как подчёркивает М. Шмитхоф, «в условиях глобального рынка, договор теряет устойчивость без гибкой правовой доктрины, способной учитывать реальные риски, а не только правовые абстракции»³. Сходную позицию занимает Дж. Гарднер, отмечая, что «жёсткое следование принципу *acta sunt servanda* в условиях форс-мажора приводит не к правопорядку, а к его подрыву»⁴.

Национальные правовые системы также по-разному подходят к разграничению этих институтов. Французский Гражданский кодекс (редакция 2016 года) в статье 1218 закрепляет форс-мажор, а в статье 1195 вводит механизм адаптации договора при существенном изменении обстоятельств. В немецком праве применяется доктрина «Wegfall der Geschäftsgrundlage» (исчезновение основы сделки), позволяющая модификацию или расторжение договора при утрате его экономической цели⁵.

Таким образом, теория показывает: хотя оба института стремятся обеспечить баланс справедливости и стабильности, они требуют разной юридической аргументации и имеют разные последствия⁶.

² UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts, 2016 Edition, Articles 6.2.2–6.2.3.

³ Schmitthoff C.M. *Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London: Sweet & Maxwell, 2012.

⁴ Gardner J. (2010). *From Contract to Crisis: The Fragility of Binding Obligations in Emergencies*. Oxford Journal of Legal Studies.

⁵ Bénabent A. *Droit des obligations*, 17e éd., LGDJ, 2019.

⁶ Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), § 313 (Störung der Geschäftsgrundlage).





Применение их в реальной практике требует учёта содержания контракта, выбора применимого права, обстоятельств фактической невозможности или чрезмерной обременительности и, наконец, институциональной практики (арбитраж, суд, mediators). Инцидент с контейнеровозом *Ever Given*, заблокировавшим Суэцкий канал в марте 2021 года, стал наглядной иллюстрацией глобальной уязвимости логистических цепочек. Более 400 судов оказались в ожидании прохода, убытки составили, по оценкам Lloyd's List, около 9,6 млрд долларов США в сутки⁷. Для многих сторон по международным договорам купли-продажи, транспортировки и логистики это событие стало основанием для пересмотра обязательств или отказа от их исполнения. Однако правовая квалификация такого события далеко не однозначна.

Force majeure или *hardship*: как квалифицировать блокировку?

С точки зрения классического определения, блокировка Суэцкого канала соответствует критериям *force majeure* в том виде, как они закреплены в статье 79 CISG: событие было **вне контроля сторон, непредсказуемо, непреодолимо** и сделало исполнение некоторых обязательств **невозможным** (например, доставка товара к определённом сроку)⁸.

Вместе с тем, не все ситуации, связанные с этим кейсом, можно квалифицировать как *форс-мажор*. Так, в договорах, где доставка осуществлялась альтернативным маршрутом (через мыс Доброй Надежды), стороны столкнулись не с невозможностью исполнения, а с **многократным увеличением затрат и сроков**, что скорее указывает на **hardship**.

Арбитры в подобных случаях часто делают различие между полным препятствием (*force majeure*) и радикальным изменением условий

⁷ Lloyd's List. (2021). "Ever Given Incident: Daily Economic Cost of Suez Blockage". <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com>

⁸ Blockage". <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com>



(hardship). В деле ICC Arbitration No. 24772 (2021) суд рассматривал спор между отправителем и получателем в связи с невозможностью своевременной доставки товаров через Суэцкий канал⁹. Арбитраж пришёл к выводу, что речь идёт о *force majeure*, поскольку контракт включал жёсткие сроки доставки, а доставка иными путями физически не была возможна.

С другой стороны, в деле HKIAC Arbitration, 2022, рассматривался иск на существенное повышение транспортных расходов (в 4 раза), вызванное необходимостью обхода Суэцкого канала. Здесь арбитры отказали в признании *force majeure*, указав, что контракт не запрещал изменение маршрута, а обстоятельства не сделали исполнение невозможным. Однако был признан факт **существенного изменения экономических условий**, и ссылаясь на **Принципы УНИДРУА**, арбитры постановили начать переговоры по пересмотру цены¹⁰.

Правовые системы стран по-разному отреагировали на запросы сторон, столкнувшихся с последствиями блокады Суэцкого канала. В **английском праве** подход строго ориентирован на текст договора: если *force majeure clause* прямо охватывает блокировку судоходства — освобождение возможно; если нет — исполнение остаётся обязательным. В **французском праве** возможен пересмотр условий по статье 1195 ГК, если нарушен экономический баланс. В Узбекистане, согласно ст. 333 ГК, основания освобождения от ответственности аналогичны *force majeure*, но **конструкции hardship как таковой нет**.

В международной теории господствует мнение, что *hardship* в подобных кейсах эффективнее защищает баланс интересов сторон, чем жёсткое освобождение от ответственности. Так, профессор **Michael Joachim Bonell** подчёркивает, что «жесткая модель форс-мажора

⁹CISG, Art. 79. https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg

¹⁰ ICC Case No. 24772 (2021). Extract available in: UNCITRAL Yearbook (2022).





недостаточна в условиях системных сбоев мировой логистики» и требует дополнения «гибкими адаптационными механизмами»¹¹.

Суэцкий кейс обнажил уязвимость типовых логистических контрактов, не предусматривающих гибких моделей распределения рисков. Проблема особенно остро встала в мультимодальных перевозках, где задержка на одном участке порождает цепную реакцию. В этом контексте инструменты **soft law** (УНИДРУА, ICC Hardship Clause 2020) стали основой для переговорных решений и внесудебной адаптации контрактов, что подтверждает их растущую роль в международной логистике.

Кейс блокировки Суэцкого канала стал критической проверкой устойчивости международных договорных конструкций в условиях форсированных глобальных рисков. Он наглядно продемонстрировал не только физическую, но и **правовую уязвимость логистических цепочек**, особенно в тех случаях, когда контракты не включают адаптационные механизмы и построены исключительно на традиционной доктрине *force majeure*.

Проведённый анализ показал, что **CISG** сохраняет жёсткую модель освобождения от ответственности, требуя полной невозможности исполнения и не охватывая ситуации существенного изменения экономических условий. Это ограничивает гибкость сторон в ситуации частичного исполнения или роста затрат, что было особенно заметно при обходе Суэцкого канала. Во вторых, **принципы УНИДРУА**, напротив, предлагают более сбалансированную и современную модель: они не только признают *hardship* как самостоятельную правовую категорию, но и настаивают на **обязанности сторон вести переговоры** о пересмотре условий, прежде чем обращаться к расторжению. Эта норма подтверждает сдвиг в международной доктрине в сторону **контрактной**

¹¹ HKIAC Case Summary (2022). "Disruption of Shipping Routes and Price Adjustment Mechanisms". Asian Dispute Review, Vol. 24(3), pp. 45–51.



адаптивности и добросовестности. В-третьих, арбитражная практика (ICC, HKIAC, UNCITRAL) демонстрирует растущий интерес к мягкому праву и международным принципам. В случае Суэцкого канала суды были готовы использовать УНИДРУА как основание для модификации договорных условий, когда строгие основания форс-мажора были недостаточны. Это свидетельствует о **практической эволюции договорной ответственности** и признании динамичности внешнеэкономических рисков. В-четвертых, на уровне **национальных правовых систем** наблюдается дивергенция: если французское, немецкое и итальянское право уже кодифицировали *hardship*, то в праве Узбекистана подобного института пока нет. Это создаёт правовой пробел, особенно в области трансграничной логистики, где узбекские компании часто становятся стороной в международных контрактах с переменными экономическими условиями.

В условиях нестабильного глобального рынка, где риски природного, экономического и геополитического характера всё чаще нарушают стабильность поставок, традиционная модель «форс-мажора» оказывается недостаточной. Юридическое сообщество всё чаще признаёт необходимость **двухуровневого регулирования**: *force majeure* — как защита от объективной невозможности исполнения, и *hardship* — как инструмент **балансировки интересов сторон при радикальном сдвиге в экономических предпосылках сделки**.

В этой связи необходимо во первых: **гармонизация международных и национальных норм**, включая внедрение института *hardship* в правовые системы развивающихся стран; во вторых: активное использование **Принципов УНИДРУА** в арбитражных и договорных практиках; в-третьих: пересмотр типовых логистических контрактов с включением специальных клаузул об изменении условий, цифровых рисках и *duty to renegotiate*.



Следовательно, именно **интегративный подход** — сочетание жесткого и гибкого регулирования, подтвержденный как теорией, так и судебной практикой, позволяет выстроить более устойчивую и справедливую правовую модель, готовую к вызовам XXI века. Суэцкий кейс — не исключение, а предвестник системной трансформации правового мышления в области международных договоров.

Список использованной литературы:

1. Учебная литература, диссертации, авторефераты и пособия:
 - 1.1. Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров (CISG), Вена, 1980.
 - 1.2. UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts, 2016 Edition.
 - 1.3. International Chamber of Commerce. ICC Force Majeure and Hardship Clauses (2020).
 - 1.4. Schwenger I. (ed.) *Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG)*. Oxford University Press, 2016.
 - 1.5. Gama J. *Suez Canal Blockage and Legal Lessons for the Maritime Industry*. Journal of International Maritime Law, 2021, vol. 27(4), pp. 290–305.
 - 1.6. ICC Arbitration Case No. 24772 (2020). Digest available via ICC Dispute Resolution Library.
 - 1.7. ICC Arbitration Case No. 2508 (2021). Commentary in: ICC Bulletin 2022, Vol. 33.
 - 1.8. Société Nationale des Pétroles du Congo v. Total E&P Congo, ICC Award (2016). Summary available in: International Arbitration Report, Issue 13.
 - 1.9. UNCITRAL Arbitration (Czech Republic, 2008). Case abstract published in: *Yearbook Commercial Arbitration*, Vol. XXXIV – 2009.
2. Электронно-образовательные ресурсы:
 - 2.1 <https://www.maritime-executive.com>
 - 2.2. <https://iccwbo.org>



**Ilm fan taraqqiyotida raqamli iqtisodiyot va
zamonaviy ta'limning o'rni hamda rivojlanish omillari**

2.3. <https://uncitral.un.org>

2.4 <https://www.unidroit.org>

2.5. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com>

