УДК 347.51:347.79 https://www.npzhdialog.ru/22-2026

Сложная ледовая обстановка в Арктике как форс-мажор. Предвидение предпринимательского риска против обстоятельств непреодолимой силы

Осадчий Михаил Павлович,
магистрант, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, mikhail.osa@internet.ru

Аннотация. В статье рассматривается проблема правовой квалификации сложной ледовой обстановки в Арктике как обстоятельства непреодолимой силы. Анализируются положения гражданского и морского законодательства Российской Федерации, регулирующие ответственность предпринимателей и плавание в акватории Северного морского пути. Особое внимание уделяется вопросу предсказуемости ледовых условий для профессионального участника арктического судоходства. На основе судебной практики показано, что сама по себе сложная ледовая обстановка не освобождает предпринимателя от ответственности. Для признания ее обстоятельством непреодолимой силы необходимо установить чрезвычайность и непредотвратимость конкретного события, причинную связь с нарушением обязательства, а также отсутствие возможности предотвратить последствия разумными профессиональными мерами. Делается вывод о том, что обычные сезонные ледовые условия относятся к предпринимательскому риску, тогда как исключительное ухудшение ледовой обстановки может быть квалифицировано как форс-мажор при наличии соответствующих доказательств.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, ледовая обстановка, форс-мажор, непреодолимая сила, предпринимательский риск, морская перевозка.

Развитие судоходства по Северному морскому пути (далее — СМП) повышает значимость правовой оценки природных рисков. Ледовая обстановка напрямую определяет, возможна ли морская перевозка и в какие сроки, какое судно подойдет, понадобится ли ледокольная проводка — и во сколько все это обойдется по договору.

Для предпринимателя, работающего в Арктике, лед — это и часть окружающей среды, и фактор хозяйственного риска. Отсюда и закономерный вопрос: где проходит граница между обычным предпринимательским риском и обстоятельством непреодолимой силы?

Предпринимательская деятельность в силу п. 1 ст. 2 ГК РФ осуществляется на свой риск [1]. А по п. 3 ст. 401 ГК РФ предприниматель освобождается от ответственности, если докажет, что нарушение обязательства произошло вследствие непреодолимой силы — чрезвычайного и непредотвратимого при данных условиях обстоятельства [1].

Важно, что наличие неблагоприятных природных условий само по себе еще ничего не решает. Нужно установить другое: мог ли конкретную ледовую ситуацию предвидеть профессиональный участник — и мог ли он предотвратить ее последствия.

Понятие предпринимательского риска напрямую связано с профессиональным характером деятельности. Предприниматель сам решает, заключать ли договор, выбирает способ его исполнения — и оценивает возможные неблагоприятные последствия. Как отмечает в своей статье Г. Э. Гусейнова, российская судебная практика рассматривает предпринимательский риск во взаимосвязи с институтом непреодолимой силы. Причем легального определения у этого риска нет, а значит, приходится оценивать конкретные обстоятельства каждого дела [8, с. 157].

Для арктического судоходства особенно важен тот факт, что ледовые условия — фактор прогнозируемый. Постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. N 1487 утверждены Правила плавания в акватории Северного морского пути. Они предусматривают организацию плавания с учетом гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки, а также организацию ледокольной проводки судов [2].

Выходит, законодательство исходит из того, что участник СМП должен учитывать состояние льда при планировании рейса. Мало того — Правила предусматривают ограничения плавания судов в зависимости от их ледовых характеристик и периода навигации [2]. Предсказуемость ледового риска подтверждается также развитием системы специализированного прогнозирования. С июня 2025 г. действует ГОСТ Р 72039-2025, устанавливающий требования к составлению и выпуску прогнозов ледовой обстановки в акватории СМП. Стандарт прямо предназначен для обеспечения безопасности судоходства и морских операций [3].

Таким образом, профессиональный участник арктического рынка имеет объективную возможность получать информацию о ледовой обстановке и учитывать ее при заключении и исполнении договора. Это существенно отличает ледовый риск от внезапного события, которое невозможно было предвидеть.

При этом предсказуемость общего ледового риска не означает предсказуемости каждого конкретного ледового явления. В Арктике возможны резкие изменения ледовой обстановки, локальное усиление ледяного покрова и иные явления, которые существенно отличаются от прогнозируемых условий. Поэтому для квалификации события необходимо анализировать не сам факт наличия льда, а его конкретные характеристики.

Исследования ледового режима СМП показывают, что ледовые условия имеют выраженную пространственно-временную изменчивость и зависят от совокупности природных факторов [9, с. 44]. Стало быть, юридическая оценка должна основываться на данных о конкретном районе, периоде и характере ледовой обстановки.

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 г. N 7 (п. 8 раздела «Общие положения об ответственности и о возмещении убытков») закрепляет два основных признака непреодолимой силы: чрезвычайность и непредотвратимость [4].

Чрезвычайность означает исключительное событие, выпадающее из обычных условий соответствующей деятельности. Непредотвратимость предполагает, что аналогичный участник гражданского оборота не смог бы избежать ни самого события, ни его последствий.

Применительно к арктическому судоходству отсюда вытекают четыре основных критерия.

Прежде всего, нужно установить, насколько фактические ледовые условия отклонились от обычных. Если судно идет в период сезонного усиления ледяного покрова, сам факт наличия льда еще не делает ситуацию чрезвычайной.

Затем оценивается возможность прогнозирования. Когда есть официальные ледовые прогнозы, предприниматель уже не вправе полностью игнорировать информацию о состоянии акватории. ГОСТ Р 72039-2025 предусматривает долгосрочные, среднесрочные и краткосрочные прогнозы, а также прогнозы условий ледового плавания и рекомендации по выбору маршрута [3]. Далее в расчет берутся технические характеристики судна. Если судно не соответствует условиям плавания, а предприниматель сознательно принял на себя такое обязательство, возникшие трудности — это его хозяйственный риск.

Необходимо установить, что предприниматель делал после появления препятствия. Пленум Верховного Суда РФ указывает: должник обязан принимать разумные меры для уменьшения ущерба, в т. ч. своевременно уведомлять кредитора о возникновении обстоятельств непреодолимой силы [4]. Даже объективно тяжелая ледовая ситуация не дает автоматического освобождения от ответственности. Суд должен определить, была ли возможность изменить маршрут, привлечь ледокольную проводку, использовать другое судно либо иным способом минимизировать последствия.

Показательно решение Арбитражного суда Чукотского автономного округа от 17 сентября 2024 г. по делу N А80-349/2023. Спор вырос из договора морской перевозки. Исполнитель обязался доставить груз в Анадырь. Но судно не смогло зайти в порт без ледокольного сопровождения, а затем и выгрузиться — все из-за ледовой обстановки [5].

Обстоятельством непреодолимой силы эти условия суд не счел. Учитывалось, что перевозчик — профессиональный участник рынка, а перевозка шла в конце ноября. В этом регионе ледовые условия в такое время должны приниматься в расчет при организации морской перевозки [5].

Этот вывод принципиален. Суд фактически исходил из того, что природный характер обстоятельства сам по себе еще не определяет его правовой статус. Если профессиональный перевозчик заранее принимает обязательство, предполагающее плавание в сложных ледовых условиях, соответствующий риск попадает в сферу его предпринимательской деятельности.

Похожий подход сформулирован в постановлении ФАС Московского округа от 18 ноября 2011 г. N Ф05-11621/11 по делу N А40-33149/2011. Ответчик ссылался на тяжелую ледовую обстановку, которая, по его мнению, была нехарактерной для соответствующего времени и района. Суд довод отклонил: не доказана совокупность условий, нужных для признания обстоятельства непреодолимой силой [6].

Отдельного внимания заслуживает постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 11 апреля 2014 г. N 05АП-1729/14 по делу N А24-4187/2013. Ответчик ссылался на сложную ледовую обстановку и представил сведения Камчатского гидрометцентра о значительном отклонении ледовых условий от многолетних показателей. Но суд указал: предприниматель мог заранее получить сведения о ледовой ситуации и оценить, исполнимо ли обязательство [7].

Это дело показывает важное различие — между необычностью природного явления и непреодолимостью его последствий. Даже если ледовая обстановка действительно отклоняется от средних значений, предприниматель должен доказать, что не мог предотвратить последствия такого отклонения.

Судебная практика позволяет выстроить определенную последовательность оценки. Начинается все с фактической ледовой обстановки — и с того, можно ли было ее спрогнозировать. Дальше в поле зрения попадают техническая готовность судна и возможность альтернативного исполнения. Потом — действия предпринимателя, причинная связь и, наконец, наличие признаков непреодолимой силы. Именно такая последовательность помогает уйти от формального подхода, при котором любое ухудшение ледовой ситуации признается форс-мажором.

Применительно к Арктике стоит различать три ситуации.

Первая — обычные сезонные ледовые условия. Их нужно учитывать уже при заключении договора, и относятся они к предпринимательскому риску. Скажем, предприниматель, который берет на себя обязательство доставить груз в конце навигационного сезона, не может автоматически ссылаться на появление льда как на чрезвычайное обстоятельство [10, с. 315].

Другое дело — существенное, но все же прогнозируемое ухудшение ледовой обстановки. Здесь предприниматель тоже

не всегда освобождается от ответственности. Если были доступные способы изменить маршрут, привлечь ледокол или использовать судно с нужным ледовым классом, а он ничего не сделал, это может говорить о реализации предпринимательского риска.

Третья ситуация — исключительная и объективно непредотвратимая ледовая обстановка. Ее потенциально можно квалифицировать как непреодолимую силу — но только если она возникла независимо от воли сторон, существенно вышла за пределы обычных условий, не могла быть разумно спрогнозирована и сделала исполнение обязательства невозможным даже при принятии профессионально необходимых мер.

Получается, что основной критерий — не интенсивность льда сама по себе, а соотношение фактической ситуации с тем уровнем риска, который предприниматель объективно мог и должен был учитывать при заключении договора.

Сложная ледовая обстановка в Арктике еще не повод автоматически объявлять ее обстоятельством непреодолимой силы. Для профессионального участника арктического судоходства лед — ожидаемый фактор хозяйственной деятельности. Его нужно учитывать уже при планировании рейса.

Регулирование СМП прямо предусматривает учет ледовой обстановки, использование ледокольной проводки и ограничения в зависимости от ледовых характеристик судов [2]. Дополнительное подтверждение того, что прогнозирование объективно возможно, — введенный в 2025 г. ГОСТ Р 72039-2025, который регулирует подготовку прогнозов ледовой обстановки [3].

Судебная практика тоже исходит из необходимости конкретной оценки обстоятельств. В рассмотренных делах (N А80-349/2023, N А40-33149/2011 и N А24-4187/2013) ссылка на сложные ледовые условия не привела к автоматическому освобождению предпринимателей от ответственности [5–7].

Значит, чтобы ледовую обстановку признали форс-мажором, нужно доказать сразу несколько вещей: чрезвычайность события, его объективную непредотвратимость, причинную связь с нарушением обязательства и принятие должником разумных мер по минимизации последствий.

И вот что здесь особенно важно. Именно критерий профессиональной предсказуемости должен занимать центральное место при разрешении подобных споров. Чем развитее система ледового прогнозирования и чем больше у предпринимателя технических и организационных возможностей адаптироваться к ледовым условиям, тем уже сфера обстоятельств, которые могут быть признаны непреодолимой силой.

Примечания

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1994. N 32. Ст. 3301.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 18.09.2020 N 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // СПС «КонсультантПлюс».

3. ГОСТ Р 72039-2025. Проведение исследований в полярных регионах. Прогноз ледовой обстановки в акватории Северного морского пути. Порядок испытаний методов ледовых прогнозов, их составления и выпуска. М., 2025.

4. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24.03.2016 N 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2016. N 5.

5. Решение Арбитражного суда Чукотского автономного округа от 17.09.2024 по делу N А80-349/2023 // СПС «КонсультантПлюс».

6. Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 18.11.2011 N Ф05-11621/11 по делу N А40-33149/2011 // СПС «КонсультантПлюс».

7. Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 11.04.2014 N 05АП-1729/14 по делу N А24-4187/2013 // СПС «КонсультантПлюс».

8. Гусейнова Г. Э. Предпринимательский риск в условиях экономического кризиса: анализ правоприменительной практики // Актуальные проблемы российского права. 2024. Т. 19. N 2.

9. Шишкин А. Н., Корнишин К. А., Дейнего И. Д., Тарасов П. А. Северный морской путь: современный климатический период и прогнозы // Нефтяное хозяйство. 2024. N 6.

10. Петрова А. А., Латышева О. В. Эндогенные факторы влияния на ледовые условия навигации по Северному морскому пути // Космические исследования. 2025. Т. 63. N 3.

English version

Complex ice conditions in the Arctic as a force majeure event. Anticipating entrepreneurial risks versus force majeure events

Osadchiy Mikhail Pavlovich, master's student, Saint Petersburg State University of Economics

The article examines the issue of legally qualifying the challenging ice conditions in the Arctic as a force majeure. It analyzes the provisions of the civil and maritime legislation of the Russian Federation that regulate the liability of entrepreneurs and navigation in the waters of the Northern Sea Route. Special attention is paid to the issue of the predictability of ice conditions for a professional participant in Arctic shipping. Based on judicial practice, it is shown that challenging ice conditions alone do not absolve an entrepreneur from liability. To recognize it as a force majeure event, it is necessary to establish the exceptional and unavoidable nature of the specific event,

the causal link to the breach of the obligation, and the absence of any possibility to prevent the consequences through reasonable professional measures. It is concluded that ordinary seasonal ice conditions fall within the scope of entrepreneurial risk, whereas an exceptional deterioration in the ice situation may be qualified as force majeure if the relevant evidence is available.

Keywords: Arctic, Northern Sea Route, ice conditions, force majeure, force majeure event, entrepreneurial risk, maritime transportation.