

Научная статья
УДК 347:330.8
EDN: <https://elibrary.ru/QYIVBQ>

**Допустимая задержка в судостроительных контрактах:
анализ оснований и порядка продления срока сдачи судна
по инициативе подрядчика**

Варавенко Виктор Евгеньевич

Ниязова Марина Валентиновна

Владивостокский государственный университет
Владивосток. Россия

***Аннотация.** Сроки в договорах подряда являются одним из ключевых параметров достижения цели взаимодействия сторон, маркером надлежащего исполнения подрядного обязательства. Вместе с тем в ходе исполнения договора могут возникать ситуации, требующие корректировки сроков исполнения. Исследование посвящено анализу условий типовых подрядных договоров на строительство морских судов, определяющих основания и порядок изменения сроков по инициативе подрядчика. Проведен обзор указанных условий двух типовых судостроительных договоров, выполнен догматический (формально юридический) анализ их содержания. На основе анализа норм гражданского законодательства проведена оценка перспектив реализации договорных решений в условиях российского гражданского права, а также дана политико-правовая оценка этих решений. Авторы формулируют предложение по совершенствованию порядка изменения условий типовых судостроительных договоров о сроках выполнения работ и передаче судна заказчику, опираясь на подходы экономического анализа права.*

***Ключевые слова:** типовой судостроительный договор, допустимая задержка, экономика права, эффективность, транзакционные издержки, литигационные издержки.*

***Для цитирования:** Варавенко В.Е., Ниязова М.В. Допустимая задержка в судостроительных контрактах: анализ оснований и порядка продления срока сдачи судна по инициативе подрядчика // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. 2024. Т. 16, № 4. С. 103–114. EDN: <https://elibrary.ru/QYIVBQ>*

Original article

**Permissible delay in shipbuilding contracts: analysis of grounds
and procedures for extending the vessel delivery date by contractor**

Viktor E. Varavenko

Marina V. Niyazova

Vladivostok State University
Vladivostok. Russia

***Abstract.** Deadlines in construction contracts are one of the key parameters for achieving the goal of interaction between the parties, a marker for the proper fulfillment of a contractual obligation. At the same time, during the execution of the contract, situations may arise that require adjustments to the execution deadlines. The study is devoted to the analysis of the terms of standard contract agreements for the construction of marine vessels, which determine the grounds and procedure for changing*

© Варавенко В.Е., 2024

© Ниязова М.В., 2024

deadlines at the initiative of the contractor. The article provides a review of the specified conditions of two standard shipbuilding contracts and performs a dogmatic (formally legal) analysis of their content. Based on an analysis of the norms of civil legislation, an assessment of the prospects for the implementation of these contractual decisions in the conditions of Russian civil law was carried out, and a political and legal assessment of these decisions was also given. The authors formulate a proposal to improve the procedure for changing the terms of standard shipbuilding contracts on the timing of work and transfer of the vessel to the customer, based on approaches to economics of law.

Keywords: *standard shipbuilding contract, permissible delay, economics of law, efficiency, transaction costs, litigation costs.*

For citation: *Varavenko V.E., Niyazova M.V. Permissible delay in shipbuilding contracts: analysis of grounds and procedures for extending the vessel delivery date by contractor // The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University. 2024. Vol. 16, № 4. P. 103–114. EDN: <https://elibrary.ru/QYIVBQ>*

Введение

Завершение работ по договору подряда в срок, согласованный сторонами, наряду с количественными и качественными характеристиками предмета исполнения является одним из ключевых критериев надлежащего исполнения обязательства подрядчиком; условие же договора о сроке, соответственно, «одно из важнейших условий для подряда» [1].

Вместе с тем в ходе исполнения договорных обязанностей могут возникнуть обстоятельства, препятствующие подрядчику в выполнении этого условия. Вероятность нарушения промежуточных и конечного сроков выполнения работ существенно увеличивается в договоре подряда, который рассчитан на исполнение в течение длительного периода; предусматривает выполнение большого объема работ различных видов, использование сложных технологий, уникального оборудования и материалов для их выполнения. Именно такими признаками обладают подрядные договоры, заключаемые на строительство морских судов.

В подобных условиях подрядчик нуждается в инструментах, позволяющих эффективно реагировать на изменения, происходящие во внутренней и внешней среде судостроительного проекта путем корректировки его временных характеристик. Международные предпринимательские объединения и зарубежные негосударственные юрисдикционные органы, чья деятельность связана с судостроительной индустрией, предлагают решения этой задачи, закрепленные в виде условий контрактных проформ (далее – типовые судостроительные договоры). Родовым понятием, используемым в типовых договорах для обозначения условий о продлении подрядчиком срока сдачи судна, является категория «допустимая задержка» (*Permissible Delay*).

Являются ли договорные решения оптимальными с точки зрения догматических и политико-правовых соображений? Обладают ли условия проформ о «допустимой задержке» свойством принудительной исполнимости в условиях российского права? Для ответа на эти вопросы необходимо, во-первых, провести обзор условий типовых судостроительных договоров о продлении срока сдачи судна, а также их догматический разбор; во-вторых, проанализировать нормы отечественного гражданского законодательства, регулирующие данный аспект отношений по договору подряда, и смоделировать перспективы прину-

длительного исполнения вышеуказанных условий в рамках регулятивной среды, созданной нормами отечественного гражданского законодательства; в-третьих, оценить договорные решения с политико-правовых позиций, а именно с точки зрения их эффективности, понимаемой в русле экономического анализа права.

Для решения заявленных исследовательских задач ознакомимся с содержанием двух типовых судостроительных договоров: Стандартный договор на строительство нового судна, разработанный Балтийским и международным морским комитетом (*Standard Newbuilding Contract, Baltic & International Maritime Committee*)¹ (далее – Балтийская форма), Стандартный договор на строительство нового судна, разработанный Китайской морской арбитражной комиссией (*China Maritime Arbitration Commission Standard Newbuilding Contract (Shanghai Form)*)² (далее – Шанхайская форма).

Основная часть

1. Условия типовых судостроительных договоров. Вопросы продления сроков сдачи судна по инициативе подрядчика урегулированы п. 34 Балтийской формы и ст. XV Шанхайской формы. Оба типовых договора предусматривают основания – перечень обстоятельств, при возникновении которых подрядчик вправе инициировать продление, и порядок продления срока сдачи судна.

1.1. *Обзор содержания контрактных проформ: условия о продлении сроков сдачи судна вследствие «допустимой задержки»*

1.1.1. Основания. Согласно п. 34(a)(i-ii) Балтийской формы к «допустимым задержкам» относится 15 обстоятельств, в состав которых входят как неправомерные действия заказчика (например, просрочка поставки материалов и оборудования), так и обстоятельства, находящиеся вне контроля сторон договора – действия третьих лиц и события (например, изменение технических и технологических норм и правил; срыв проведения ходовых испытаний вследствие неблагоприятных погодных условий). Для того чтобы соответствующие обстоятельства могли быть квалифицированы в качестве «допустимой задержки», они должны соответствовать признакам, закрепленным в п. 34(a)(iii) Балтийской формы: такие обстоятельства не являются следствием ошибки, допущенной подрядчиком, а также подрядчик не мог предвидеть их возникновения на момент заключения договора. Перечень обстоятельств-оснований является открытым.

Согласно п. 1 ст. XV Шанхайской формы в открытый перечень «допустимых задержек» входят 19 оснований, как сторонних обстоятельств, так и неправомерных действий заказчика. Требования, аналогичные тем, которые зафиксированы в п. 34(a)(iii) Балтийской формы, в Шанхайской форме отсутствуют.

¹ BIMCO NEWBUILDCON 2007. URL: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/newbuildcon#> (дата обращения: 07.02.2020).

² CHINA MARITIME ARBITRATION COMMISSION (CMAC) STANDARD NEWBUILDING CONTRACT. URL: <https://clck.ru/3C72PX> (дата обращения: 28.07.2023).

1.1.2. Порядок. Согласно п. 34(b) Балтийской формы подрядчик, намеревающийся продлить срок сдачи судна, действует в следующем порядке:

(i) уведомляет заказчика о возникновении обстоятельства, которое может квалифицироваться как «допустимая задержка», не позднее 10 дней со дня, когда ему стало известно об этом обстоятельстве³;

(ii) уведомляет заказчика о прекращении действия обстоятельства в течение 2 дней со дня прекращения его действия;

(iii) направляет заказчику расчет длительности действия обстоятельства, обоснование его квалификации как «допустимой задержки» и заявляет о продлении срока сдачи судна в течение разумного срока после уведомления о прекращении действия обстоятельства.

Согласно п. 2 ст. XV Шанхайской формы подрядчик, намеревающийся продлить срок сдачи судна, действует в следующем порядке:

(i) уведомляет заказчика о возникновении обстоятельства «допустимой задержки» в течение 7 дней со дня, когда соответствующее обстоятельство начало действовать;

(ii) уведомляет заказчика о прекращении действия обстоятельства в течение 7 дней со дня прекращения его действия, с предоставлением расчета длительности действия обстоятельства;

(iii) если заказчик в течение 30 дней со дня получения уведомления и расчета не направит подрядчику возражения на счет длительности действия обстоятельства или его квалификации как «допустимой задержки», заказчик признается отказавшимся от права возразить против продления срока выполнения работ⁴.

Описанный порядок реализации права подрядчика на продление срока, закрепленный в обоих типовых договорах, не содержит явного указания на роль заказчика в этой процедуре (необходимо ли согласие заказчика или нет), а также не указывает на судьбу условий договора о сроке (происходит ли под влиянием заявления подрядчика изменение условий договора о сроках или нет). С учетом того, что под «крышей» «допустимой задержки» в обеих проформах собраны разнородные основания (события и действия, как правомерные, так и неправомерные, как сторон договора, так и третьих лиц), необходимо проанализировать и оценить эти правила с позиций цивилистической догматики.

1.2. *Догматический анализ условий о продлении срока сдачи судна вследствие «допустимой задержки»*

Допустимы по меньшей мере два варианта юридической квалификации действий подрядчика в рамках условий о «допустимой задержке»:

³ Несоблюдение десятидневного срока на уведомление о возникновении обстоятельства прекращает право подрядчика требовать продление срока выполнения работ, по прямому указанию п. 34(b) Балтийской формы (Дословно: «...препятствует подрядчику потребовать продления срока»).

⁴ Дословно: «заказчик признается отказавшимся от своего права возразить против продления [срока выполнения работ]».

(i) подрядчик инициирует изменение условия договора о сроке выполнения работ и сдаче результата путем реализации вторичного (преобразовательного) права на изменение условия договора либо по соглашению с заказчиком;

(ii) подрядчик приостанавливает исполнение посредством заявления дилаторного (отлагательного) возражения, не изменяющего условия договора, но легитимизирующего задержку в сдаче судна.

Указание на квалификацию переноса срока сдачи судна вследствие обстоятельств «допустимой задержки» как изменение условий договора о сроке встречается в зарубежной литературе [2, с. 241, 242]. Данный вариант потенциально может реализовываться посредством совершения двухсторонней (соглашение сторон) либо односторонней (реализация подрядчиком вторичного права) сделки. Содержание п. 34 Балтийской формы и ст. XV Шанхайской формы намекает (хотя и не содержит явно выраженных положений на этот счет) на односторонний характер действий подрядчика по изменению условий о сроке и иррелевантность воли заказчика. И это не вызывает нареканий в отношении обстоятельств, указанных, например, в п. 34(a)(i)(11) Балтийской формы (задержки с проведением ходовых испытаний вследствие неблагоприятных погодных условий и др.). Однако данный вывод опровергается содержанием иных условий контрактных проформ.

Например, согласно п. 34(ii)(2) Балтийской формы к «допустимой задержке» относятся «задержки, связанные с изменениями в правилах и положениях», определяющих обязательные требования к порядку выполнения работ и/или их результату, т.е. обстоятельства, не зависящие от воли обеих сторон. В соответствии с п. 26(b) Балтийской формы, «[е]сли такие изменения будут обязательными для Судна в момент его передачи, то Судостроитель, если только Заказчик по своему усмотрению не запросит и не получит от Классификационного общества или регулирующих органов (в зависимости от обстоятельств) отказа от таких изменений, внедряет такие модификации и/или изменения при строительстве Судна. Стороны *будут стремиться к согласованию таких корректировок Цены Договора, Даты передачи судна* или других условий Договора, которые являются прямым следствием изменений в применимых законах, правилах, положениях или требованиях. Если Стороны *не придут к соглашению о корректировках*, то Судостроитель приступит к требуемым изменениям и вопрос будет решен в соответствии с п. 42 (Разрешение споров)» (курсив авторов. – В.В., М.Н.). Аналогичным образом – по соглашению сторон – происходит корректировка условий о сроке в случае «задержки в связи с модификациями и изменениями» проекта, которые, в отличие от предыдущего обстоятельства, относятся к волевым действиям сторон договора (п. 24 Балтийской формы).

Таким образом, условия типовых договоров о «допустимой задержке» могут быть квалифицированы как механизм изменения условий договора о сроках сдачи судна, который реализуется по общему правилу единолично подрядчиком, а в случаях, прямо указанных в проформе, – путем достижения соглашения подрядчика с заказчиком.

Другой вариант квалификации изменения срока сдачи судна вследствие «допустимой задержки» в качестве приостановления подрядчиком исполнения договора, так же встречается в зарубежной литературе о судостроительных контрактах. Так, в уже упомянутой работе Саймона Кёртиса (*Simon Curtis*) применительно к ситуации нарушения заказчиком обязанности по оплате работ указывается, что Балтийская форма относит это нарушение к категории «допустимой задержки», а подрядчик реализует свое право на защиту от данного нарушения путем приостановления исполнения по договору: «приостановка работ судостроителем характеризуется в *NEWBUILDCON* как Допустимая задержка» [2, с. 212].

Механизм легитимации просрочки в передаче судна вследствие приостановки работ реализуется путем подачи подрядчиком формального заявления о «допустимой задержке». Иными словами, физическая приостановка подрядчиком выполнения работ, предпринятая как реакция на нарушение заказчика, автоматически не приводит к продлению срока сдачи судна [2, с. 281, 282].

Обратим внимание на существенное отличие заявления о «допустимой задержке» вследствие нарушения заказчика от аналогичного заявления в случае реализации секундарного права на изменение условия договора о сроке: «Выдвижение такого возражения – так же как и заявление об одностороннем изменении условий обязательства – можно рассматривать как сделочное или квазисделочное волеизъявление, но его эффект будет состоять не в изменении условия о сроке своего исполнения, а в лишении задержки своего исполнения признака неправомерности» [3, с. 982].

Итак, условия типовых судостроительных договоров о «допустимой задержке» предусматривают не только разнородные обстоятельства – основания продления срока, но и различные по своей юридической природе механизмы и процедуры такого продления (двухсторонние и односторонние сделки, регулятивные и охранительные средства), подпадающие под действие норм разных институтов договорного и обязательственного права⁵. Указанные обстоятельства ставят под сомнение возможность квалифицировать правила о «допустимой задержке» в качестве «института» в юридическом смысле этого термина, указывают на то, что резоны объединения столь разнородных гражданско-правовых механизмов под одной «крышей» носят не юридический характер.

2. Нормы гражданского законодательства: исполнимость условий типовых договоров. Оценка исполнимости условий типовых судостроительных договоров о «допустимой задержке» в условиях российского права требует обращения к каждому из вариантов квалификации этих условий по отдельности. Начнем с условий, квалифицируемых в качестве механизма изменения условий договоров о сроках.

2.1. *«Допустимая задержка» как механизм изменения условий договора о сроке*

⁵ В зарубежной литературе по проблематике судостроительных контрактов авторы не касаются вопроса зависимости порядка реализации права подрядчика на продление срока выполнения работ вследствие «допустимой задержки» от природы оснований возникновения этого права: Curtis S. [2, с. 166]; Mandaraka-Sheppard A. [4, с. 263, 264].

Возможность изменения условий договора по соглашению сторон явно выражена в п. 1 ст. 450 ГК РФ: «[и]зменение и расторжение договора возможны по соглашению сторон, если иное не предусмотрено настоящим Кодексом, другими законами или договором» и не требует сколько-нибудь обстоятельного разбора. А вот жизнеспособность варианта одностороннего изменения условия о сроке посредством реализации секундарного права подрядчика не столь очевидна.

Отечественное гражданское законодательство не содержит норму, явно и непосредственно предоставляющую подрядчику право на одностороннее изменение условий о сроке выполнения работ по договору подряда. Однако допустимость такого изменения может быть выведена из содержания других норм ГК РФ.

Ключевыми нормами, регулирующими основания и порядок изменения условий договоров, являются правила ст. 310 и 450.1 ГК РФ. Специальные нормы, регулирующие изменение условий о сроках в договорах подряда, закреплены в ст. 708 ГК РФ.

В соответствии с п. 2 ст. 310 ГК РФ одностороннее изменение условий обязательства, связанного с осуществлением всеми его сторонами предпринимательской деятельности, допускается в случаях, предусмотренных ГК РФ, другими законами, иными правовыми актами или договором. А в соответствии с п. 1, 2 ст. 450.1 ГК РФ право на одностороннее изменение условий договора реализуется путем направления уведомления; договор считается измененным с момента получения уведомления адресатом, если иной момент не предусмотрен законом или договором.

Согласно п. 2 ст. 708 ГК РФ указанные в договоре подряда начальный, конечный и промежуточные сроки выполнения работы могут быть изменены в случаях и в порядке, предусмотренных договором. В отечественной литературе указывалось на «излишний» характер данной нормы со ссылкой на принцип свободы договора (ст. 421 ГК РФ), позволяющий сторонам в любое время по соглашению изменить сроки договора [1; 5, с. 40]. Однако, если истолковать это правило во взаимосвязи с п. 2 ст. 310 ГК РФ, становится очевидным, что законодатель ориентирует стороны на установление в договоре подряда условий, предусматривающих секундарное право подрядчика на изменение условий договора о сроке. Это право реализуется подрядчиком путем совершения односторонней сделки, вторгающейся в сферу интересов заказчика. Воля последнего на изменение срока договора в такой ситуации не имеет юридического значения: заказчик вынужден претерпевать последствия реализации права подрядчика⁶.

Таким образом, исходя из содержания ст. 310, 450, 450.1, 708 ГК РФ условия типовых судостроительных договоров об изменении сроков сдачи судна

⁶ Ознакомление с договорной практикой в сфере судостроения свидетельствует о том, что стороны судостроительных подрядных договоров не очень активно пользуются этим правом. Так, в договорах на строительство морских судов для нужд ФГУП «АТОМФЛОТ» (URL: <http://zakupki.rosatom.ru/1602110466040> (дата обращения: 23.12.2020)), ПАО НК «Роснефть» (URL: <http://zakupki.rosneft.ru/node/192653> (дата обращения: 23.12.2020)) условия о возможности одностороннего продления сроков выполнения работ по инициативе верфей не закреплены.

вследствие «допустимой задержки» путем изменения условий договора (как по соглашению сторон, так и в одностороннем порядке) обладают свойством принудительной исполнимости по российскому праву.

2.2. «Допустимая задержка» как механизм легитимации просрочки сдачи судна вследствие приостановления исполнения

В отличие от изменения условий договора, реализуемого путем совершения двух- и односторонних сделок, имеющего регулятивную природу, приостановление исполнения – это способ защиты прав и интересов стороны, столкнувшейся с нарушением, выполняющий охранительную функцию.

Нормы, предусматривающие возможность применения данного способа защиты в рамках любого договора, закреплены в ст. 328 ГК РФ, а применительно к подрядным договорам – в ст. 719 ГК РФ. В соответствии с п. 2 ст. 328 ГК РФ «[в] случае непредоставления обязанной стороной предусмотренного договором исполнения обязательства либо при наличии обстоятельств, очевидно свидетельствующих о том, что такое исполнение не будет произведено в установленный срок, сторона, на которой лежит встречное исполнение, вправе приостановить исполнение своего обязательства...». Норма п. 1 ст. 719 ГК РФ, содержащая отсылку к ст. 328 ГК РФ, конкретизирует случаи, когда подрядчик вправе приостановить выполнение работ, а также предусматривает право подрядчика отреагировать аналогичным образом на предвидимое нарушение заказчика, что расширяет сферу применения данного способа защиты по сравнению с положениями типовых договоров.

Предпосылками применения данного способа защиты являются: во-первых, принципиальная устранимость нарушения обязательства заказчика; во-вторых, наличие между нарушенным обязательством заказчика и обязательством подрядчика прямой или расширенной синаллагматической связи (когда эти обязательства структурируют обмен основными договорными предоставлениями) [3, с. 978, 979]. Вместе с тем, по мнению авторов указанного комментария, допустимым является приостановление исполнения и в отношении обязательств, не находящихся в синаллагматической связи при условии соблюдения требований разумности и добросовестности. В качестве критерия допустимости применения данного способа защиты в отношении обязательств, не находящихся в прямой синаллагматической связи, предлагается использовать следующую презумпцию: «если продолжение просрочки должника в исполнении некоего дополнительного обязательства или неустранение им допущенного по такому обязательству устранимого нарушения способно оправдать расторжение договора, то по умолчанию следует считать, что приостановление кредитором своего основного договорного обязательства презюмируется допустимым, если иное явно не вытекает из обстоятельств» [3, с. 998].

Механика приостановления исполнения воплощается в подаче заинтересованным лицом уведомления о приостановлении. Напрямую в законе обязательность такого уведомления не закреплена. Однако, во-первых, она может быть выведена из принципа добросовестности (п. 3 ст. 307 ГК РФ), во-вторых, это

просто наиболее целесообразный образ действий, направленный на координацию взаимодействия сторон договора.

Кроме того, в специальном исследовании, посвященном приостановлению исполнения обязательства, написано: «... даже если нарушение носит существенный характер и в принципе может быть устранено, приостановление возможно только тогда, когда кредитор потребовал устранения нарушения... Если кредитор не требует устранения нарушения, то и невозможно приостановление исполнения» [6, с. 187]. Таким образом, помимо сообщения о приостановлении исполнения заинтересованному лицу следует потребовать устранить нарушение, ставшее причиной приостановления. Полагаем, что сообщение и требование могут быть сформулированы в одном письменном уведомлении.

Таким образом, нормы ст. 328, 307, 719 ГК РФ образуют нормативную основу применения условий типовых судостроительных договоров о переносе момента сдачи судна вследствие «допустимой задержки», не связанном с изменением условий судостроительного договора о сроках выполнения работ и передаче результата заказчику.

Анализ законодательства, применимого к отдельным сценариям отсрочки в передаче судна по инициативе подрядчика, подтверждает тезис о том, что правила о «допустимой задержке» нельзя рассматривать в качестве самостоятельного института, предназначенного для регулирования соответствующего аспекта отношений между подрядчиком и заказчиком.

3. Политико-правовые аспекты договорных условий о «допустимой задержке»: эффективность договорных решений. Как было указано выше, в ряде случаев подрядчик обладает секундарным (преобразовательным) правом на изменение временных параметров судостроительного договора, а в иных – выступает лишь инициатором изменения сроков, которое производится по соглашению с заказчиком. Данный аспект договорного регулирования связан с вопросом соотношения транзакционных издержек на заключение договора и разрешение споров.

Транзакционные издержки первого рода в контексте рассматриваемой темы – это затраты на достижение соглашения по корректировке условий договора о сроках выполнения работ и передаче судна заказчику. Издержки второго рода (литигационные) – это затраты, связанные с урегулированием споров, которые могут возникнуть в результате такой корректировки. Издержки на согласование и литигационные издержки связаны по принципу сообщающихся сосудов: чем выше один род издержек, тем ниже уровень других.

Так, для того чтобы согласовать изменение сроков договора, его сторонам придется нести временные, кадровые, возможно, финансовые и иные материальные затраты, однако риск последующего невыполнения достигнутой договоренности существенно ниже по сравнению с перспективами неисполнения одностороннего решения. И наоборот, решение, принимаемое одной из сторон (в нашем случае – подрядчиком), не влечет существенные затраты последней, но в перспективе может натолкнуться на пассивное или активное сопротивление другой стороны.

У оперативности и дешевизны односторонних действий по изменению условий о сроках есть и другая негативная характеристика. Как говорилось ранее, действия подрядчика по реализации секундарного права представляют собой одностороннюю сделку, а согласно п. 51 Постановления Пленума Верховного суда РФ от 23.05.2015 № 25 «[е]сли односторонняя сделка совершена, когда законом, иным правовым актом или соглашением сторон ее совершение не предусмотрено или не соблюдены требования к ее совершению, то по общему правилу такая сделка не влечет юридических последствий, на которые она была направлена» (курсив авторов. – В.В., М.Н.)⁷. Очевидно, что вопрос о соблюдении или несоблюдении требований к заявлению об изменении условий договора о сроках – это вопрос факта, допускающий множество субъективных интерпретаций. Иными словами, подрядчик несет риск ничтожности односторонней сделки по изменению условий судостроительного договора о сроке, который выражается в попадании подрядчика в просрочку и применении к нему соответствующих мер ответственности. Указанные негативные последствия, локализовавшиеся в имущественной сфере подрядчика, создают угрозу для достижения цели судостроительного проекта, т.е. угрожают интересам заказчика.

В связи с этим авторы критически оценивают подход, проводимый в Балтийской форме: установление одностороннего порядка корректировки условий о сроке в качестве общего правила и «точечной» (т.е. в случаях, прямо указанных в проформе) корректировки таких условий по соглашению сторон. На наш взгляд, более взвешенным вариантом регулирования вопросов продления сроков могло бы стать сочетание двух механизмов в форме поэтапной модели корректировки с приоритетом согласительной процедуры⁸. На первом шаге подрядчику, столкнувшемуся с обстоятельством-основанием для продления срока, следует предпринять действия по достижению соглашения с заказчиком в течение четко зафиксированного срока. И только в том случае, если заказчик уклоняется или необоснованно отказывается от такого изменения, по истечении периода согласительной процедуры подрядчик, будучи полностью уверенным в легитимности основания продления, реализует право на одностороннее изменение условия о сроке. Такое решение, закрепленное в форме договорных условий, снизило бы вероятность материализации обозначенных выше рисков.

Данное предложение, на первый взгляд увеличивающее транзакционные издержки, связанные с исполнением судостроительного договора, в перспективе способствует их снижению, поскольку затраты сторон на урегулирование воз-

⁷ Постановление Пленума Верховного суда РФ от 23.06.2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» // КонсультантПлюс.

⁸ Такая двухэтапная процедура известна в инвестиционно-строительной практике и нашла свое закрепление в ряде контрактных проформ в сфере промышленного строительства. В частности, она закреплена в типовых договорах Международной федерации инженеров-консультантов. См. напр.: Clause 3.7 Conditions of Contract for Construction. For Building and Engineering Works Designed by the Employer. Geneva. FIDIC. 2nd ed., 2017. P. 19–21.

никого спора при прочих равных условиях существенно превышают расходы на достижение договоренности. На подобный феномен соотношения различных видов трансакционных издержек ранее обращалось внимание в литературе по экономическому анализу права [7, с. 170, 171].

Что касается цели договорного решения, воплощенного в типовых судостроительных договорах, выражающегося в объединении догматически разнородных юридических инструментов под знаком «допустимой задержки», авторы готовы предложить следующее объяснение. Типовые договоры (контрактные проформы) представляют собой сборники деловых обыкновений – неправовых социальных норм, предназначенных для регулирования отношений между участниками хозяйственных операций в соответствующих индустриях. Проформы имеют многоцелевое назначение, одним из которых (применительно к сфере реализации инвестиционно-строительных и судостроительных проектов) является управление рисками проекта: типовой договор – это один из инструментов управления рисками. С точки зрения механики реализации этой функции типовой договор должен предусматривать описание идентифицированных рисков проекта, средств устранения или смягчения материализовавшихся рисков, а также процедур применения этих средств.

Взгляд на п. 34 Балтийской формы и ст. XV Шанхайской формы с позиций данного подхода объясняет выявленный «юридический эклектизм». Договорное решение облегчает менеджеру проекта поиск и реализацию средств реагирования на риски, однако не упрощает задачу юристов, сопровождающих судостроительный проект, в правильной юридической квалификации соответствующих условий и их применении в случае возникновения спорной ситуации.

Заключение

Условия типовых судостроительных договоров, предусматривающие основания и порядок продления срока выполнения работ и передачи судна заказчику, объединенные общим названием – правила о «допустимой задержке», представляют собой совокупность разнородных юридических средств, относящихся к разным институтам договорного и обязательственного права.

Нормы действующего гражданского законодательства не содержат запретов или ограничений на принудительное исполнение условий типовых судостроительных договоров о «допустимой задержке»; адаптация таких условий к российскому праву не требуется (они могут применяться в том виде, в котором сформулированы в проформах).

Предлагаемые в типовых судостроительных договорах правила о допустимой задержке, в частности соотношение согласительных и односторонних решений по изменению условий договора о сроках, оцениваются авторами как эффективные не во всех отношениях. При согласовании участникам судостроительных проектов процедур корректировки условий предлагается включать в судостроительный договор условия, сочетающие оба механизма (согласительный и односторонний) в форме поэтапной модели корректировки условий о сроках с приоритетом согласительной процедуры.

Список источников

1. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 3. Договоры на выполнение работ и оказание услуг. Москва: Статут, 2002. 1055 с.
2. Curtis S. The Law of Shipbuilding Contracts. 4-th ed. London, 2012. 455 p.
3. Исполнение и прекращение обязательства: комментарий к статьям 307–328 и 407–419 Гражданского кодекса Российской Федерации / отв. ред. А.Г. Карапетов. Москва: М-Логос, 2022. 1494 с.
4. Mandaraka-Sheppard A. Modern Maritime Law. Vol. 2. Managing Risks and Liabilities. 3-d ed. NY, 2013. 932 p.
5. Карапетов А.Г., Бевзенко Р.С. Комментарий к нормам Гражданского кодекса России об отдельных видах договоров в контексте Постановления Пленума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации «О свободе договора и ее пределах» // Вестник Высшего Арбитражного суда Российской Федерации. 2014. № 8. С. 4–106. EDN: SYJEOP
6. Карапетов А.Г. Приостановление исполнения обязательства как способ защиты прав кредитора. Москва: Статут, 2011. 239 с.
7. Карапетов А.Г. Экономический анализ права. Москва: Статут, 2016. 528 с.

References

1. Braginsky, M.I. Vitryansky V.V. Contract law. Book three: Contracts for the performance of work and the provision of services. Moscow: Statute; 2002. 1055 p.
2. Curtis S. The Law of Shipbuilding Contracts. 4-th ed. London; 2012. 455 p.
3. Performance and termination of the obligation: commentary to articles 307–328 and 407–419 of the Civil Code of the Russian Federation / rev. ed. A.G. Karapetov. Moscow: M-Logos, 2022; 1494 p.
4. Mandaraka-Sheppard A. Modern Maritime Law. Vol. 2. Managing Risks and Liabilities. 3-d ed. NY; 2013. 932 p.
5. Karapetov A.G., Bevzenko R.S. Commentary on the norms of the Civil Code of Russia on certain types of contracts in the context of the Resolution of the Plenum of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation “On freedom of contract and its limits”. *Bulletin of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation*. 2014; (8): 4–106. EDN: SYJEOP
6. Karapetov A.G. Suspension of the obligation as a way to protect the rights of the creditor. Moscow: Statute; 2011. 239 p.
7. Karapetov A.G. Economic analysis of law. Moscow: Statute; 2016. 528 p.

Информация об авторах:

Варавенко Виктор Евгеньевич, канд. юрид. наук, доцент, доцент каф. гражданско-правовых дисциплин ВВГУ, г. Владивосток, vevaravenko@gmail.com. ORCID: 0000-0001-6053-0394

Нязова Марина Валентиновна, канд. экон. наук, доцент, доцент каф. гражданско-правовых дисциплин ВВГУ, г. Владивосток, marina.niazova@vvsu.ru. ORCID: 0000-0001-5638-6959

EDN: <https://elibrary.ru/QYIVBQ>

Дата поступления:
25.07.2024

Одобрена после рецензирования:
2024

Принята к публикации:
2024