

Суббот А. І.

*доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри публічного та європейського права,
ПЗВО «Київський міжнародний університет»
<https://orcid.org/0000-0002-1453-9379>*

Бісюк О. С.

*кандидат юридичних наук, доцент,
директор Навчально-наукового інституту міжнародних відносин та права,
ПЗВО «Київський міжнародний університет»
<https://orcid.org/0000-0002-1570-2721>*

СПЕЦИФІКА МОРСЬКОГО АРБІТРАЖУ: ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ

JEL Classification: K 19
SECTION “LAW”: Право

Анотація. Зважаючи на швидку глобалізацію дво- та багатосторонніх комерційних взаємодій, учасники міжнародного товарообігу все частіше прагнуть підпорядкувати свої договірні правовідносини недержавному регулюванню, звертаючись до альтернативних способів вирішення спорів, що виникають чи можуть виникнути між ними, – зокрема, до міжнародного комерційного арбітражу та його різновидів. Метою даного дослідження є визначення та аналіз специфіки діяльності морського арбітражу як альтернативного способу вирішення спорів на основі виявлення теоретико-правових засад функціонування цього різновиду МКА і його практичної вагомості для відносин, що виникають у сфері торгового мореплавства.

Арбітраж паралельно розглядається і як орган, призначений для вирішення наявних чи еwentуальних спорів, і як певний спосіб вирішення таких спорів по суті. Головними критеріями обрання МКА як альтернативного способу вирішення спорів виступають неупередженість і незалежність арбітрів, залучених до розгляду справи. Ключовою передумовою розгляду комерційних спорів МКА є наявність укладеної між сторонами арбітражної угоди, котра може розглядатися як угода процесуального характеру, спрямована на виключення юрисдикції державного суду.

Морський арбітраж широко використовується міжнародними судноплавними операторами для вирішення майже всіх видів спорів, що можуть виникнути чи виникають між ними, тому арбітражні застереження включаються до багатьох форм морських контрактів. Наразі відсутній вичерпний перелік так званих «морських спорів», адже національне законодавство кожної держави перераховує різні категорії спорів, у зв'язку з чим суб'єкти господарювання, котрі ведуть діяльність у сфері торгового мореплавства, також часто вдаються до морського арбітражу *ad hoc*.

Оскільки перевагами морського арбітражу виступають його гнучкість, компетентність і конфіденційність, можна зробити висновок про те, що даний альтернативний спосіб урегулювання спорів, які виникають з відносин торгового мореплавства та інших транскордонних економічних відносин, пов'язаних зі сферою судноплавства, є найбільш перспективним.

Ключові слова: міжнародний комерційний арбітраж, морський арбітраж, арбітражна угода, комерційні спори, морські спори, Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України.

Abstract. Taking into consideration rapid globalization of bilateral and multilateral commercial interactions, participants in the international trade are increasingly seeking to subordinate their contractual legal relations to non-state regulation by turning to alternative methods of resolving disputes that arise or may arise between them, in particular, to international commercial arbitration and its varieties. The purpose of this study is to determine and analyze the specific features of maritime arbitration as an alternative method of dispute resolution based on identifying the theoretical and legal principles of the functioning of this type of ICA and its practical significance for relations arising in the field of merchant shipping.

Arbitration is simultaneously considered as a body intended to resolve existing or potential disputes and as a certain way to resolve such disputes on the merits. The main criteria for choosing ICA as an alternative method of dispute resolution are impartiality and independence of the arbitrators involved in the consideration of the case. A key prerequisite for the consideration of commercial disputes by the ICA is the existence of an arbitration agreement concluded between the parties which can be considered as an agreement having procedural nature to be aimed at excluding the jurisdiction of the state court.

Maritime arbitration is widely used by international shipping operators to resolve almost all types of disputes that may arise or arise between them. Therefore, arbitration clauses are included in many forms of maritime contracts. Currently, there is no exhaustive list of the so-called 'maritime disputes', since the national legislation of each state lists different categories of disputes. In this connection, business entities operating in the field of merchant shipping also address to ad hoc maritime arbitration very often.

Since the advantages of maritime arbitration are its flexibility, competence and confidentiality, this alternative method of resolving disputes arising out of merchant shipping relations and other cross-border economic relations connected to the shipping sector can be concluded to be the most promising one.

Keywords: international commercial arbitration, maritime arbitration, arbitration agreement, commercial disputes, maritime disputes, Maritime Arbitration Commission at the Ukrainian Chamber of Commerce and Industry.

Вступ

Постановка проблеми. У добу стрімкої глобалізації дво- та багатосторонніх комерційних взаємодій учасники міжнародного товарообігу все частіше прагнуть підпорядкувати свої договірні правовідносини недержавному регулюванню, звертаючись до альтернативних способів вирішення спорів, що виникають чи можуть виникнути між ними. У зв'язку з цим, принципи діяльності та процедура розгляду спорів у міжнародному комерційному арбітражі (МКА) з часом почали підвищувати рівень процесуальної техніки арбітражних судів, а останні, таким чином, стали приймати на розгляд спори з усього більшого кола питань, пов'язаних зі сферою зовнішньоекономічних відносин. Державні правопорядки, в свою чергу, теж стають більш сприйнятливими до потреб міжнародного товарообігу, що дозволяє ефективніше регулювати відносини, пов'язані з діяльністю МКА та арбітражним розглядом спорів, які виникають у даній сфері. Однак, внаслідок неможливості реального вирішення деяких комерційних спорів у державному суді через колізію між територіальним характером юрисдикції судів і глобальним характером комерційних відносин, МКА є найпріоритетнішим способом вирішення спорів між контрагентами, тим більше, що арбітраж може проходити поза будь-яким конкретним місцем розташування суду, створюючи низку прерогатив для учасників багатьох галузевих контрактів, укладених, наприклад, у сфері торгового мореплавства. Як результат, МКА забезпечує набагато вигіднішу альтернативу традиційним судовим підходам,

оскільки останні в деяких випадках можуть бути занадто складними, дорогими і тривалими з урахуванням ціни позову й характеру спору в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Під час проведення даного дослідження авторами використовувалася низка наукових розробок, у фокусі яких перебувають теоретичні питання функціонування міжнародного комерційного арбітражу як альтернативного способу вирішення спорів. Зокрема, було проаналізовано й теоретично осмислено роботи таких вітчизняних дослідників як О. Анісова [3], М. Іванець [1], С. Кравцов [6], В. Нагнибіда [5], А. Шаталюк [2] тощо. Крім того, авторами було використано напрацювання зарубіжних науковців, що концентруються не лише на загальнотеоретичних питаннях діяльності МКА, а й на специфіці роботи морських арбітражів. У цьому ключі на особливу увагу заслуговують праці таких учених як Г. Бланке [8], Г. Борн [15], Дж. Саусер-Холл [9] тощо. Крім того, під час підготовки даного дослідження автори спиралися на положення Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» від 24 лютого 1994 року [4], котрі дозволяють окреслити запропоновану проблематику з точки зору українського законодавця.

Однак, всі згадані джерела містять лише точкову інформацію, що може бути використана задля повноформатного осмислення специфіки діяльності морських арбітражів (зокрема, Морської арбітражної комісії при ТПП України), тому обрана тема статті має неабияку актуальність як з теоретичної, так і з практичної точок зору.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Оскільки морський арбітраж менше перебував у фокусі уваги науковців порівняно з комерційним та інвестиційним арбітражем і залишається значною мірою невивченим, дана стаття повинна визначити специфіку цього феномену, адже питання формування й функціонування морського арбітражу повинні враховуватися під час розробки, узгодження та ратифікації міжнародних морських конвенцій або режимів відповідальності в транспортному секторі, а також братися до уваги в процесі роботи вітчизняних арбітражних інституцій, зокрема, Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою даного дослідження є визначення та аналіз специфіки діяльності морського арбітражу як альтернативного способу вирішення спорів на основі виявлення теоретико-правових засад функціонування цього різновиду МКА і його практичної вагомості для відносин, що виникають у сфері торгового мореплавства.

Результати

У юридичній літературі подаються різні визначення терміну «арбітраж» як альтернативного способу вирішення спорів. Так, арбітраж є «механізмом» розгляду комерційного спору, що виник між контрагентами, тобто він є певною процедурою (процесом) [1, с. 288]. Також категорію «арбітраж» можна трактувати як «суд», тобто орган для розгляду певного виду спорів [2, с. 97]. Крім того, арбітраж паралельно розглядається і як орган, призначений для вирішення наявних чи еventуальних спорів, і як певний спосіб вирішення таких спорів по суті [3, с. 13]. Ст. 2 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» визначає термін «арбітраж» як «будь-який арбітраж (третейський суд) незалежно від того, чи утворюється він спеціально для розгляду окремої справи, чи здійснюється постійно діючою арбітражною установою, зокрема Міжнародним комерційним арбітражним судом або Морською арбітражною комісією при Торгово-промисловій палаті України» [4].

Головними критеріями обрання МКА як альтернативного способу вирішення спорів виступають неупередженість і незалежність арбітрів, залучених до розгляду справи. Неупередженість і незалежність є основними принципами для цивільного процесу та застосовні для державних суддів. Проте арбітражі є автономними в питаннях тлумачення заборон і правозастосування: ця властивість арбітражу, в поєднанні з такими його рисами як скрупульозність, конфіденційність та компетентність, є вагомими під час обрання сторонами спору арбітражу для його розгляду та прийняття рішення у справі [5, с. 45]. У даному контексті вважаємо за доцільне зауважити важливість таких конструкцій як «акт юрисдикції» та «делегування». Зміст конструкції «акт

юрисдикції» полягає в тому, що перед арбітром стоїть завдання вирішити спір по суті та винести відповідне рішення, яке розглядається як акт юрисдикції. Конструкція «делегування» ґрунтується на тезі про те, що джерелом повноважень арбітрів є право тієї держави, в якій проводиться арбітражний розгляд [6, с. 258]. Відтак, арбітрами в МКА виступають висококваліфіковані фахівці, котрі мають достатньо досвіду й знань для розгляду конкретного спору й винесення неупередженого рішення у справі.

Ключовою передумовою розгляду комерційних спорів МКА є наявність укладеної між сторонами арбітражної угоди, котра може розглядатися як угода процесуального характеру, спрямована на виключення юрисдикції державного суду. Згідно з п. 1 ст. 7 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж», арбітражна угода є угодою сторін «про передачу до арбітражу всіх або певних спорів, які виникли або можуть виникнути між ними в зв'язку з будь-якими конкретними правовідносинами, незалежно від того, чи мають вони договірний характер чи ні. Арбітражна угода може бути укладена у вигляді арбітражного застереження в контракті або у вигляді окремої угоди» [4]. Рішення МКА, в свою чергу, може розглядатися як акт, котрий, виражаючи владний припис, має таке ж юридичне значення, як і судові рішення. Арбітражне рішення, незалежно від того, в якій країні воно було винесено, визнається обов'язковим, тому в його визнанні або виконанні може бути відмовлено лише за чітко визначених законодавцем умов (ст. 36 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж») [4]. Оскільки арбітри виконують свою «судову роль» на основі винесення арбітражного рішення, дана характеристика дозволяє відокремити арбітраж від схожих механізмів на зразок процедур примирення, медіації чи експертизи [7, с. 229-230].

Безумовно, нині існують різноманітні варіанти формулювання підходу держави та законодавця до регулювання арбітражу і, як наслідок, визначення його природи в рамках наявного масиву нормативного матеріалу. В юридичній науці виділяються три можливі моделі, що застосовуються законодавцем до регулювання арбітражу, – ліберальну, консервативну та нейтральну. Ліберальна модель регулювання арбітражу передбачає мінімальний контроль із боку держави за арбітражем, котрий, як правило, обмежується лише судовим контролем. Також однією з ознак ліберальної моделі регулювання арбітражу є терпиме ставлення до делегалізації арбітражу, котра передбачає свого роду відірваність, незалежність арбітражу від національної правової та судової систем. Нейтральна модель регулювання арбітражу полягає у саморегулюванні в третейській сфері, залишаючи судовий контроль за арбітражними рішеннями і право судів скасовувати рішення арбітражів. Із цією метою створюються саморегулювальні організації, членами яких мають бути арбітражні установи, що діють на постійній основі. Консервативна модель регулювання арбітражу, в свою чергу, концентрується на здійсненні чіткого контролю з боку держави за сферою арбітражу в усіх його проявах: крім судового контролю, до уваги береться контроль, що здійснюється за арбітражем із боку органів виконавчої влади, а також той факт, що при виникненні внутрішніх спорів резидентам забороняється звертатися до закордонних арбітражних центрів задля їх вирішення [8, с. 240-242].

У даному контексті вважаємо за доцільне відзначити, що ефективність арбітражу як альтернативного способу вирішення комерційних спорів усе ще багато в чому залежить від сприяння державного правосуддя не тільки щодо примусового виконання значної частини винесених арбітражних рішень, а й щодо застосування та(або) примусового виконання забезпечувальних заходів на підтримку арбітражу, збирання та представлення доказів тощо. Тому, на наш погляд, в Україні першість належить змішаній теорії правової природи арбітражу, яка рівноцінно враховує наявність в арбітражі як договірно-правових, так і процесуально-правових елементів [9, с. 470], що, як стверджує С. Кравцов, дозволяє забезпечити застосування в ході арбітражного провадження не тільки національного права тієї держави, де проходить арбітражний розгляд, а й іноземного права, до якого відсилає колізійно-правова норма [6, с. 260]. Відтак, у нашій державі превалює консервативна модель регулювання арбітражу, що передбачає первинність держави арбітражу і державних судів, хоча спостерігається паралельне обмеження контролю за арбітражем із боку

держави: на практиці постійно розширюється можливість залучення більшої кількості справ до конкретної юрисдикції.

У даному ключі, особливу роль відіграє морський арбітраж, котрий є різновидом спеціалізованого арбітражу, провадження в якому здійснюється на основі посиленої взаємодії міжнародних нормативно-правових актів і національного законодавства, а також передбачає застосування як морського матеріального права, так і правил арбітражної процедури розгляду спорів у сфері торгового мореплавства. Будучи одним із різновидів міжнародного комерційного арбітражу, морський арбітраж відрізняється від загальної моделі міжнародних арбітражів завдяки специфічним аспектам, котрі надають йому певних «особливостей»: як джерела права, так і суть арбітражних спорів і характеристики арбітражного провадження в даному разі мають бути пов'язані зі сферою торгового мореплавства [10, с. 42].

Процедура укладання арбітражних угод та схвалення арбітражних рішень у морському арбітражі, в першу чергу, регулюються багатосторонніми нормативно-правовими актами, наприклад, Конвенцією ООН про визнання і приведення до виконання іноземних арбітражних рішень, прийнятою 10 червня 1958 року в м. Нью-Йорк [11], а також Типовим законом про міжнародний торговий арбітраж, схваленим Комісією ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ) 11 грудня 1985 року [12]. Однак, національні нормативно-правові акти більшості держав світу також охоплюють регулювання відносин у сфері торгового мореплавства і, відтак, питання вирішення спорів, що можуть виникнути в даній сфері.

Нині морський арбітраж широко використовується міжнародними судноплавними операторами для вирішення майже всіх видів спорів, що можуть виникнути чи виникають між ними, і, як наслідок, арбітражні застереження включаються до багатьох форм морських контрактів. Дана ситуація пов'язана з вражаючими перевагами арбітражного провадження перед судовим процесом, серед яких – гнучкість, компетентність, конфіденційність та, загалом, можливість для сторін визначати кожен аспект процедури відповідно до своїх потреб [13, с. 331-332]. Вибір контрагентів на користь морського арбітражу в разі виникнення спорів також умотивований важливими процесуальними перевагами, котрі має даний різновид МКА для сторін спорів, – можливість виконання арбітражних рішень у різних країнах світу; можливість обрання арбітрів, які спеціалізуються на сфері судноплавства; нейтральність, швидкість і низька вартість провадження [14, с. 370-371].

Звісно, наразі відсутній вичерпний перелік так званих «морських спорів», адже національне законодавство кожної держави перераховує різні категорії спорів, проте найпоширенішими спорами в сфері торгового мореплавства нині вважаються конфлікти, що виникають у зв'язку з виконанням чартерних угод; здійсненням операцій із суднами та терміналами; продажем і купівлею суден; продажем і купівлею вантажів; будівництвом і ремонтом суден; наданням стивідорних послуг; втратою або пошкодженням вантажу; наданням брокерських послуг; агентуванням морського торговельного флоту; фінансовими питаннями, пов'язаними з мореплавством; морською інженерією; морською архітектурою; проведенням геодезичної експертизи; рятуванням суден; буксируванням суден; морським страхуванням; аваріями та зіткненнями суден тощо [14, с. 403-410].

У зв'язку з зазначеним, суб'єкти господарювання, котрі ведуть діяльність у сфері торгового мореплавства, також часто вдаються до морського арбітражу *ad hoc* (з лат. – на випадок, для кожного окремого випадку), тобто арбітражу, який не проводиться під наглядом жодної установи. Представники морської галузі високо цінують гнучкість та підвищену конфіденційність, які пропонує арбітраж *ad hoc*, тому найвідоміші центри морського арбітражу (наприклад, Лондонська асоціація морських арбітрів, Центр морського арбітражу в ОАЕ, Морська арбітражна комісія при ТПП України тощо) наголошують, що вони не виконують жодних керівних функцій [15, с. 169].

Арбітражні інституції, котрі спеціалізуються на розгляді спорів, що виникають у сфері торгового мореплавства, є загальновідомими, адже в світі існує відносно мало МКА, котрі спеціалізуються на морському арбітражі та мають пул досвідчених арбітрів. Тому морський арбітраж

можна вважати «обраним форумом» вирішення спорів для судноплавних організацій як на внутрішньодержавному, так і на міжнародному рівнях, що перетворює його на значимий альтернативний спосіб вирішення морських спорів.

Висновки

Можемо стверджувати, що нині на науковому рівні відсутня єдність теоретичних уявлень про природу арбітражного розгляду спорів, адже, по перше, наявні суттєві невизначеності у правовому регулюванні третейського розгляду; та, по-друге, існують вагомні протиріччя практики арбітражного провадження та судово-арбітражної практики, зокрема, щодо оскарження та виконання ухвалених рішень. Однак, виявлені переваги морського арбітражу дозволяють зробити висновок про те, що даний альтернативний спосіб урегулювання спорів, що виникають з відносин торгового мореплавства та інших транскордонних економічних відносин, пов'язаних зі сферою судноплавства, є найбільш перспективним. Звісно, діяльність морського арбітражу стикається з певними перепонами з огляду на правове регулювання деяких аспектів функціонування МКА на національному рівні в різних державах. Практика арбітражного розгляду «морських спорів» також різниться у різних країнах, адже деякі з них уже протягом тривалого часу практикують арбітраж, а в деяких із них дана практика розвинута недостатньо. Тим не менш, будь-яка арбітражна інституція виконує свої функції відповідно до власного статуту і під керівництвом і контролем створених нею органів. Тому прийняття рішень морським арбітражем є неупередженою та прозорою процедурою, затребуваною учасниками відносин у сфері торгового мореплавства.

Список використаних джерел

1. Іванець М. Роль та значення міжнародного комерційного арбітражу в інвестиційних спорах. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія «Право»*. 2024. Вип. 81. Ч. 1. С. 286-290.
2. Шаталюк А. Міжнародний арбітраж як дієвий засіб вирішення міжнародних господарських. *Актуальні проблеми правознавства*. 2019. Вип. 2. С. 95-99.
3. Анісова О. І. ГЕНЕЗА ПОНЯТТЯ МІЖНАРОДНОГО КОМЕРЦІЙНОГО АРБІТРАЖУ. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія «Право»*. 2025. Вип. 88. Ч. 4. С. 9-15.
4. Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24.02.1994 № 4002-ХІІ. Дата оновлення: 15.12.2021. *Верховна Рада України: Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4002-12#Text> (дата звернення: 21.08.2024).
5. Нагнибіда В. Незалежність та неупередженість арбітрів у світлі принципу належної правової процедури (*Due Process*). *Юридичний вісник*. 2023. № 6. С. 44-53.
6. Кравцов С. О. Сучасні теорії міжнародного комерційного арбітражу // Проблеми законності: акад. зб. наук. пр. / Нац. ун-т «Юрид. акад. України імені Ярослава Мудрого. Харків: Нац. ун-т «Юрид. акад. України імені Ярослава Мудрого», 2012. Вип. 118. С. 260-261.
7. Oppetit B. Sur le concept d'arbitrage // *Le droit des relations économiques internationales: Études offertes à Berthold Goldman / éd. par P. Fouchard, Ph. Kahn, A. Lyon-Caen*. Paris: Litec Droit, 1984. P. 229-240.
8. Blanke G. Arbitrating in a Modern World: Challenges and Opportunities. *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management*. 2023. Vol. 89, Issue 3. P. 238-265.
9. Sauser-Hall G. L'arbitrage en droit international prive. *Annuaire de l'Institut de droit international*. 1952. Vol. 47, No. 2. P. 469-480.
10. Ambrose C., Maxwell K., Collett M. *London Maritime Arbitration*. 4th ed. London: Informa Law from Routledge, 2018. 796 p.

11. Конвенція ООН про визнання та приведення до виконання іноземних арбітражних рішень від 10 червня 1958 р. / Законодавство України про визнання та виконання арбітражних рішень. *Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України*. С. 20-27. URL: https://icac.org.ua/wp-content/uploads/Text-of-UN-Convention_New-York-1958-4.pdf (дата звернення: 01.10.2024).

12. Типовой закон ЮНСИТРАЛ о международном торговом арбитраже от 11 декабря 1985 г. (с изменениями, принятыми в 2006 г.) / Комиссия ООН по праву международной торговли. Вена: ООН, 2008. 40 с. URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/07-87000_ebook.pdf (дата звернення: 03.11.2024).

13. Mugisha E. J., Mwendapole M. J., Ngongi W. E., Kiwia, D. D. Optimizing Maritime Dispute Resolution in Tanzania: A Comprehensive Assessment of Arbitration's Role. *Open Journal of Social Sciences*. 2024. No. 12. P. 330-340.

14. Carbonneau T. *The Law and Practice of Arbitration*. 5th ed., New York: Juris, 2014. 691 p.

15. Born G. B. *International Commercial Arbitration*. 2nd ed. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International. 2014. 4260 p.