

Цивільне право і цивільний процес;
сімейне право; міжнародне приватне право

УДК 341.636(045)

Цирфа Костянтин Анатолійович

*аспірант кафедри публічного та європейського права
Київського міжнародного університету*

Tsyrfya Kostiantyn

PhD Student at the Department of Public and European Law

Kyiv International University

ORCID: 0000-0003-2653-0694

**ПРАВОВИЙ СТАТУС ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ
АРБІТРАЖНИХ ІНСТИТУЦІЙ (НА ПРИКЛАДІ ВЕЛИКОЇ
БРИТАНІЇ)**

**LEGAL STATUS AND ORGANIZATION OF ACTIVITIES OF THE
MARITIME ARBITRATION INSTITUTIONS (THE CASE OF GREAT
BRITAIN)**

Анотація. Вступ. Розгляд справ у міжнародних комерційних арбітражних судах – це особлива форма впливу на суспільні відносини, що носить приватно-правовий характер. Незважаючи на невизначеність ситуації після Brexit, Велика Британія залишається однією з найзатребуваніших держав проведення міжнародного арбітражу. Британські міжнародні комерційні арбітражні суди мають відмінну репутацію, а Сполучене Королівство на державному рівні контролює виконання іноземних арбітражних рішень. Тому англійський морський арбітраж, який набув достатньо широкого поширення ще наприкінці XIX століття, не втратив своєї популярності в бізнесовому середовищі й до сьогодні.

Метою статті є визначення правового статусу та нормативно-правових засад організації діяльності морських арбітражних інституцій Великої Британії на основі вивчення досвіду побудови системи міжнародних комерційних арбітражів у цій державі та їх функціонування, а також задля можливого перейняття частини такого досвіду Морською арбітражною комісією при Торгово-промисловій палаті України.

Матеріали і методи. Матеріалами дослідження є: 1) нормативно-правове забезпечення діяльності морських арбітражних інституцій, що функціонують на території Великої Британії; 2) праці зарубіжних учених, науково-практичні дослідження яких присвячені питанням визначення компетенції та специфіки функціонування як комерційних арбітражів загалом, так і морських арбітражних інституцій Великої Британії зокрема.

У процесі здійснення дослідження було використано такі методи юридичної науки як: історичний (для розкриття особливостей еволюційного становлення морських арбітражних інституцій Великої Британії та специфіки побудови законодавства даної держави у відповідній сфері); системно-структурний (для встановлення алгоритму визначення арбітрів, розгляду справ і вирішення спорів морськими арбітражними інституціями Великої Британії); порівняльно-правовий (для проведення аналогій функціонування Лондонської асоціації морських арбітрів, Морського арбітражу при Комітеті Ллойда та МАК при ТПП України); логічний (для формулювання висновків і перспектив подальших досліджень із відповідної проблематики).

Результати. Ключовими органами у Великій Британії, в юрисдикції котрих нині знаходиться вирішення міжнародних морських спорів, є Лондонська асоціація морських арбітрів (ЛАМА) – London Maritime Arbitrators Association (LMAA) – та Морський арбітраж при Комітеті

Ллойда (*the Salvage Arbitration Branch*), який є одним із відомств знаного на весь світ британського ринку страхування Ллойда. Закон Великої Британії «Про арбітраж» 1996 року регулює процедуру арбітражного розгляду, якщо місце її проведення визначено сторонами в Англії, Уельсі або Північній Ірландії. Англійський арбітраж приймає до свого провадження справи лише за тієї умови, якщо розбіжності між сторонами набули достатньо серйозного характеру і сторони не мають наміру вдатися до процедури примирення, щоб уникнути спору.

Предметна компетенція морського арбітражу у Великій Британії встановлюється арбітражною угодою сторін. Компетенцію арбітражу формують предмет контракту, зобов'язання сторін, питання відповідальності тощо. Англійське законодавство передбачає, що арбітраж повинен проводитися одним арбітром, якщо сторони не передбачили в угоді іншу кількість арбітрів.

Особливістю арбітражного розгляду справ, що стосуються торгового мореплавства, у Великій Британії є те, що підписання арбітражної угоди не означає повного усунення Високого суду від контролю за діяльністю арбітрів. Навпаки, підконтрольність арбітражних інституцій суду становить одну з характерних рис англійської арбітражної процедури, оскільки законодавство Великої Британії наділяє Високий суд контролюючими повноваженнями щодо діяльності міжнародних комерційних арбітражів. Даний факт представляє інтерес для міжнародних компаній, що вирішують морські спори в іноземних юрисдикціях, оскільки свідчить про необхідність ретельного вибору місця проведення арбітражу.

Перспективи. Тож, досліджуючи питання арбітражного розгляду морських спорів у подальшому, слід мати на увазі, що, не дивлячись на популярність Лондонської асоціації морських арбітрів та Морського арбітражу при Комітеті Ллойда, під час вирішення міжнародних

комерційних спорів, згідно з англійським правом, будь-яка сторона, яка підписала арбітражну угоду, може замість пред'явлення позову в арбітражі пред'явити його в суді, на відміну від процедури, передбаченої українським законодавством. Це піднімає на поверхню пласт питань, пов'язаних із чіткішим нормативно-правовим розмежуванням компетенції державних судів та міжнародних комерційних арбітражів під час вирішення морських спорів у Великій Британії, чому можуть бути присвячені подальші дослідження в даній царині.

Ключові слова: міжнародний комерційний арбітраж, комерційні спори, арбітражна угода, Велика Британія, Україна.

Summary. *Introduction. Consideration of cases in international commercial arbitration courts is a special form of influence on public relations having a private and legal nature. Despite the uncertainty of the post-Brexit situation, Great Britain remains one of the most popular countries for international arbitration. British international commercial arbitration courts have excellent reputation, and the United Kingdom controls the enforcement of foreign arbitration awards at the state level. Therefore, the English maritime arbitration, which became quite widespread at the end of the 19th century, has not lost its popularity in the business environment to this day.*

Purpose. The purpose of the article is to determine the legal status and regulatory principles of the organization of maritime arbitration institutions in Great Britain on the basis of the experience in building the system of international commercial arbitrations in this state and their functioning, as well as for the possible adoption of such experience by the Maritime Arbitration Commission at the Ukrainian Chamber of Commerce and Industry.

Materials and methods. The materials of this study are as follows: 1) regulatory and legal support for the activities of maritime arbitration institutions operating in the territory of Great Britain; 2) works of foreign

researchers whose scientific and practical studies are devoted to the determination of competence and special features of functioning of both commercial arbitrations in general and maritime arbitration institutions in Great Britain in particular.

While carrying out the research, the author used the following methods of legal science: historical (to reveal peculiarities of the evolutionary formation of maritime arbitration institutions in Great Britain and the specific features of construction of the state’s legislation in the relevant field); system and structural (to establish an algorithm for determining arbitrators, considering cases and resolving disputes by the maritime arbitration institutions in Great Britain); comparative and legal (to determine analogies between the London Maritime Arbitrators Association, Lloyd’s Salvage Arbitration Branch and the MAC at the Ukrainian Chamber of Commerce and Industry); logical (to formulate conclusions and prospects for further research on the relevant issue).

Results. The key bodies in Great Britain that currently have jurisdiction over international maritime disputes are the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) and the Lloyd’s Salvage Arbitration Branch being one of the divisions of Lloyd’s, the world’s leading insurance market. The UK Arbitration Act 1996 regulates the procedure for arbitration if its place was decided by the parties to be in England, Wales or Northern Ireland. The English arbitration accepts cases only if the differences between the parties have become sufficiently serious and the parties do not intend to resort to a conciliation procedure to avoid a dispute.

The subject competence of the English maritime arbitration is established by the arbitration agreement signed by the parties. The subject of the contract, obligations of the parties, issues of liability, etc. form competence of the arbitration. The English law envisages that the arbitration must be conducted by a single arbitrator, unless the parties have agreed to a different number of arbitrators.

In Great Britain, the peculiarity of the arbitration of cases related to merchant shipping is that the signing of the arbitration agreement does not mean complete removal of the High Court of Justice from the control over the arbitrators’ activities. On the contrary, the controllability of the arbitration institutions of the Court is one of the characteristic features of the English arbitration procedure, since the legislation of Great Britain gives the High Court of Justice supervisory powers over the activities of international commercial arbitrations. This fact is interesting for international companies resolving maritime disputes in foreign jurisdictions, as it indicates the need for careful selection of the place of arbitration.

Discussion. Therefore, examining the arbitration of maritime disputes in the future, one should remember that, despite the popularity of the London Maritime Arbitrators Association and the Lloyd’s Salvage Arbitration Branch, during the settlement of international commercial disputes, according to the English law, any party which signed the arbitration agreement can present its claim in court instead of filing it to the arbitration, in contrast to the procedure prescribed by the Ukrainian legislation. This brings to the surface a layer of issues related to a clearer regulatory and legal demarcation of the competence of state courts and international commercial arbitrations while resolving maritime disputes in Great Britain; and further research in this area may be devoted to this topic.

Key words: *international commercial arbitration, commercial disputes, arbitration agreement, Great Britain, Ukraine.*

Постановка проблеми. Принцип мирного вирішення міжнародних спорів належить до найважливіших принципів міжнародного права, проте його втілення в життя неможливе без існування практичних засобів мирного врегулювання таких спорів не тільки на міжнародному, а й на

національному рівнях. Відтак, за сучасних умов зросла кількість звернень до судової чи арбітражної процедури для вирішення комерційних спорів.

Розгляд справ у міжнародних комерційних арбітражних судах – це особлива форма впливу на суспільні відносини, що носить приватно-правовий характер. Водночас, міжнародний комерційний арбітраж залишається формою правозастосування, будучи важливим елементом системи цивільної юрисдикції. У цій якості він підпорядковується загальним закономірностям соціального управління, має свої відмінні риси і не може залишатися поза увагою з боку держави. Адже без її підтримки ефективна реалізація міжнародними комерційними судами юрисдикційної функції практично неможлива.

Незважаючи на невизначеність ситуації після *Brexit*, Велика Британія залишається однією з найзатребуваніших держав проведення міжнародного арбітражу. Британські міжнародні комерційні арбітражні суди мають відмінну репутацію, а Сполучене Королівство на державному рівні контролює виконання іноземних арбітражних рішень. Крім того, тривала історія держави як одного з лідерів морських перевезень, а Лондона – як одного з фінансових центрів світу перетворили Велику Британію на популярне місце розгляду комерційних спорів, що виникають у результаті виконання сторонами зобов'язань із морського права [9].

Першим у світовій практиці спеціальним законом про арбітраж став саме Закон Англії від 26 серпня 1889 року, який затвердив такі основні принципи арбітражу як добровільність угоди про арбітраж, право всіх осіб, які укладають контракти, на арбітраж, а також процедуру арбітражу [11, с. 8]. Тому свого часу британський арбітраж не тільки став достатньо відомим і затребуваним у комерційних колах, а й виступає пріоритетним органом вирішення морських спорів і до сьогодні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Як результат, дане питання достатньо активно розглядається не тільки вченими-юристами, а й

законодавцями різних країн світу. Так, основою нашого дослідження стала частина масиву нормативно-правових актів Великої Британії, що регулюють діяльність морських арбітражних інституцій на території цієї держави [3]. Крім того, до уваги бралися документи Лондонської асоціації морських арбітрів та Морського арбітражу при Комітеті Ллойда, що застосовуються під час складання міжнародних комерційних контрактів і вирішення міжнародних комерційних спорів [4-5].

Серед наукових розробок нами використовувалися праці зарубіжних учених, котрі досліджували різні аспекти функціонування як комерційних арбітражів загалом, так і морських арбітражних інституцій Великої Британії зокрема. Б. Чу та В. Венг, розглядаючи питання витоків становлення морського комерційного арбітражу в якості інституту розгляду спорів, наголошують на вагомості та першорядності морських комерційних арбітражів Великої Британії [9]. С. Ларсен також концентрує увагу на еволюції процесу розбудови морських арбітражних інституцій Великої Британії та їх функціоналі [11]. Процедурні питання діяльності морських арбітражів Великої Британії теж стали предметом наукового розгляду. Приміром, С. Розенбаум ще на початку ХХ століття окреслив юридичні засади діяльності міжнародного комерційного арбітражу в цій державі [13], а М. Кантор детально зупинився на підставах, необхідних для передачі справи до арбітражу та її подальшого розгляду [10]. На деталях процесу призначення арбітрів під час розгляду спору концентруються М. Берард і А. Кікпатрік [8]. А С. Метос, у свою чергу, підкреслює, що законодавство Великої Британії наділяє Високий суд контролюючими повноваженнями щодо діяльності міжнародних комерційних арбітражів, на що мають звертати увагу бізнесовці під час укладення комерційних контрактів [12].

Однак, не дивлячись на достатньо широкий спектр робіт закордонних учених, котрі стосуються певних аспектів функціонування

міжнародних комерційних арбітражних судів і, зокрема, тих арбітражних інституцій, які займаються розглядом морських спорів у Великій Британії, в Україні відсутні комплексні дослідження правових засад організації діяльності морських арбітражних інституцій Великої Британії, що могли б бути використані для наукового розгляду чи практичного вдосконалення процедури функціонування Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України.

Відтак, **метою статті** є визначення правового статусу та нормативно-правових засад організації діяльності морських арбітражних інституцій Великої Британії на основі вивчення досвіду побудови системи міжнародних комерційних арбітражів у цій державі та їх функціонування, а також задля можливого перейняття частини такого досвіду Морською арбітражною комісією при Торгово-промисловій палаті України.

Матеріали і методи. Матеріалами дослідження є: 1) нормативно-правове забезпечення діяльності морських арбітражних інституцій, що функціонують на території Великої Британії; 2) праці зарубіжних учених, науково-практичні дослідження яких присвячені питанням визначення компетенції та специфіки функціонування як комерційних арбітражів загалом, так і морських арбітражних інституцій Великої Британії зокрема.

У процесі здійснення дослідження було використано такі методи юридичної науки як: історичний (для розкриття особливостей еволюційного становлення морських арбітражних інституцій Великої Британії та специфіки побудови законодавства даної держави у відповідній сфері); системно-структурний (для встановлення алгоритму визначення арбітрів, розгляду справ і вирішення спорів морськими арбітражними інституціями Великої Британії); порівняльно-правовий (для проведення аналогій функціонування Лондонської асоціації морських арбітрів, Морського арбітражу при Комітеті Ллойда та МАК при ТПП України);

логічний (для формулювання висновків і перспектив подальших досліджень із відповідної проблематики).

Виклад основного матеріалу. Ключовими органами у Великій Британії, в юрисдикції котрих нині знаходиться вирішення міжнародних морських спорів, можна вважати Лондонську асоціацію морських арбітрів (ЛАМА) – *London Maritime Arbitrators Association (LMAA)* – та Морський арбітраж при Комітеті Ллойда (*the Salvage Arbitration Branch*), який є одним із відомств знаного на весь світ британського ринку страхування Ллойда.

Морський арбітраж при Комітеті Ллойда почав діяти наприкінці XIX століття, коли на розгляд Комітету Ллойда передавалися спори про рятування суден, і буквально незабаром розширив свою компетенцію, адже також почав вирішувати спори по зіткненню суден на морі [11, с. 15-16]. У свою чергу, Лондонська асоціація морських арбітрів з'явилася 1960 року для полегшення процедури розгляду комерційних спорів, оскільки за її допомогою сторони могли уникнути звернення до суду й, таким чином, значно спростити процес урегулювання морських спорів, що виникли між ними [11, с. 67].

Рамки компетенції та правові засади діяльності морських арбітражів Великої Британії в основному визначено Законом Великої Британії «Про арбітраж» від 17 червня 1996 року [3], адже останній регулює процедуру арбітражного розгляду, якщо місце її проведення визначено сторонами в Англії, Уельсі або Північній Ірландії. З іншого боку, даний Закон не вказує на відмінності між «внутрішніми» і «міжнародними» арбітражами, встановлюючи для них однакові правові рамки. Відтак, британське законодавство визнає тільки так званий «юридичний арбітраж», характерна риса якого – обов'язковість дотримання арбітрами умов контрактів та вимог відповідних законів [13, с. 22]. Згідно з англійським законодавством, для передачі справи до арбітражу необхідні визначені підстави. По-перше,

необхідно, щоб між сторонами дійсно виник спір. Існування арбітражної угоди саме по собі ще не є підставою для прийняття арбітражем справи до свого розгляду. Англійський арбітраж приймає до свого провадження справи лише за тієї умови, якщо розбіжності між сторонами набули достатньо серйозного характеру і сторони не мають наміру вдатися до процедури примирення, щоб уникнути спору. По-друге, англійське право відрізняє арбітра від експерта (англ. – *valuer*). Якщо сторони вирішили звернутися до будь-якої третьої особи, щоб та, виходячи зі свого досвіду, визначила ціну товарів або зробила якусь іншу оцінку, то така особа розглядається лише в якості експерта, а не арбітра [10, с. 2-7]. По-третє, для проведення арбітражу за Законом Великої Британії «Про арбітраж» необхідно, щоб арбітр діяв неупереджено, вирішуючи спір «по справедливості» [3].

За наявності перерахованих умов, справа в арбітраж передається за угодою сторін. Причому, порядок розгляду спорів Лондонською асоціацією морських арбітрів та Морським арбітражем при Комітеті Ллойда визначається Законом Великої Британії «Про арбітраж» 1996 року [3]. Якщо інше не випливає з договору, то під арбітражною угодою цей Закон розуміє будь-яку письмову угоду про передачу до арбітражу спорів, які виникли або можуть виникнути між сторонами, незалежно від зазначення в ній конкретного арбітра (ст. 6). Форма угоди довільна. В угоді може бути зазначено просто про передачу спору на вирішення арбітрам або ж перераховано конкретних арбітрів, яким буде передано на розгляд спір. Арбітражна угода може бути оформлена також включенням відповідного пункту до договору, наприклад, з використанням відкритих проформ Ллойда [4], котрі містять докладну арбітражну угоду, чи спеціального арбітражного застереження, розробленого ЛАМА (п. 5 Правил процедури ЛАМА 2021 року [5]).

Однак, складання офіційного документа – не неодмінна умова дійсності арбітражної угоди. Вона дійсна і в тому випадку, якщо міститься, наприклад, у листуванні. Арбітражна угода є обов'язковою тільки для сторін, що підписали її, і для їх правонаступників. Наприклад, за однією із справ було встановлено, що коносамент передбачав обов'язки перевізника з навантаження вантажу. У коносаменті вказувалося, що фрахт оплачується за умовами чартеру. Посилання на умови чартеру були також з приводу обставин, що виключають відповідальність перевізника. Тим часом, крім перерахованих питань, в чартері містилося застереження про передачу в арбітраж будь-якого спору, який виник за чартером. У подальшому власники судна, ґрунтуючись на умовах чартеру, пред'явили в арбітражі до вантажоодержувачів (власників коносаменту) позов. Морський арбітраж Ллойда визнав, що арбітражне застереження, яке містилося в чартері, не було включене до коносаменту, отже, воно було необов'язковим для вантажоодержувачів [6].

В арбітражній угоді може бути передбачено передачу спору до арбітражу в певний термін: у такому разі закінчення цього терміну веде до втрати права на позов. У Законі Великої Британії «Про арбітраж» указується, що Високий суд, – до компетенції якого входить розгляд морських спорів, адже він контролює здійснення арбітражу з такого виду спорів згідно із законодавством держави, – може продовжити цей термін на період, котрий він знайде необхідним. Вирішення питання про продовження згаданого терміну залежить від розсуду суду, однак за відсутності поважних причин пропуску строку суд відмовляє в його продовженні (ст. 12 Закону) [3]. Високий суд має право на свій розсуд продовжувати також термін, установлений в угоді на подачу повідомлення про призначення арбітра, для призначення арбітра та прийняття інших заходів до початку арбітражу (ст. 17 Закону) [3].

Якщо угодою сторін не встановлено протилежне, арбітражну угоду може бути визнано такою, що втратила силу або змінена тільки з дозволу Високого суду. Такий дозвіл Високий суд дає лише за наявності виняткових умов, наприклад, при неправильному поведженні арбітра, відсутності у нього необхідної кваліфікації, або якщо він визнає, що справа повинна бути розглянута судом, а не арбітражем (ст. 7 Закону) [3].

Англійське законодавство передбачає, що арбітраж повинен проводитися одним арбітром. Разом із тим, сторонам надається право передбачати в угоді й іншу кількість арбітрів. Якщо угода передбачає розгляд спору двома арбітрами, то кожна сторона призначає по одному арбітру. За відсутності в угоді інших умов, арбітри обирають суперарбітра чи голову арбітражу. Якщо арбітражна угода передбачає проведення арбітражу трьома арбітрами, то, крім призначення кожною стороною по одному арбітру, останні обирають третього арбітра [8, с. 5-6]. Угоду про розгляд спору трьома арбітрами, обраними в такому порядку, слід розуміти в тому сенсі, що вона найчастіше забезпечує призначення, крім двох арбітрів, саме суперарбітра, а не третього арбітра (ст. 17 Закону Великої Британії «Про арбітраж» [3]; клаузула 6 Стандартних клаузул рятування та арбітражу Комітету Ллойда [4]; п. 8 Правил процедури ЛАМА 2021 року [5]).

Особливість положення, яке займає суперарбітр, полягає в тому, що, при недосягненні між арбітрами згоди з приводу вирішення спору, він приймає рішення одноосібно. Якщо третього члена арбітражу призначають не самі арбітри, він не розглядається як суперарбітр. У цьому випадку рішення двох арбітрів обов'язкове для сторін спору (п. 5 ст. 21 Закону Великої Британії «Про арбітраж» [3]; п. 9 Правил процедури ЛАМА 2021 року [5]).

У випадках, коли необхідно призначити або замінити арбітра, суперарбітра або третього арбітра, будь-яка зі сторін має право письмово

вимагати відповідно від іншої сторони чи арбітра зробити таке призначення чи обрання протягом семи днів. Подібна необхідність може виникнути, наприклад, при недосягненні сторонами угоди про вибір певної особи для виконання обов'язків соло-арбітра, при недосягненні угоди між арбітрами з приводу обрання суперарбітра, в разі відмови будь-якої особи від виконання обов'язків арбітра або при його непридатності до виконання цих обов'язків і т. д. Якщо протягом указанного терміну сторона або, відповідно, арбітр не виконає такої вимоги, Високий суд може за заявою іншої сторони сам призначити іншого арбітра, суперарбітра або третього арбітра (ст. 17 Закону Великої Британії «Про арбітраж») [3].

Якщо два арбітри не можуть вирішити спір, вони повинні повідомити про це сторони або суперарбітра, після чого останній може діяти замість арбітрів (ст. 21 Закону Великої Британії «Про арбітраж») [3]. Проте в складних справах суперарбітр безпосередньо бере участь у засіданні арбітражу, разом з арбітрами заслуховує справу і нерідко головує, допомагаючи їм винести рішення [7, с. 77-78].

Англійське законодавство віддає перевагу арбітражу, що здійснюється одним арбітром. За наявності суперарбітра будь-яка сторона арбітражної угоди може звернутися до арбітражу із заявою про те, щоб спір розглядався тільки суперарбітром. Наказ про призначення суперарбітра єдиним арбітром, який розглядає спір, видається Високим судом. Наведене правило, однак, диспозитивне і може застосовуватися лише у випадках, коли в арбітражній угоді не передбачено іншого (ст. 17 Закону Великої Британії «Про арбітраж») [3].

Під час розгляду справи арбітр і суперарбітр повинні керуватися правилами, встановленими угодою сторін. Ці правила не обов'язкові для арбітрів лише у випадку, коли вони суперечать Закону Великої Британії «Про арбітраж») або публічному порядку Великої Британії [14, с. 67]. У цьому випадку арбітр не пов'язаний договірним порядком розгляду спору і

може використовувати будь-яку процедуру, узгоджену з англійським законодавством. При розгляді складних справ англійський арбітраж провадиться за правилами Високого суду (ст. 30 Закону Великої Британії «Про арбітраж») [3]; п. 10 Правил процедури ЛАМА 2021 року [5]).

Арбітр не повинен заслуховувати показання однієї сторони або її свідків у відсутності іншої, за винятком випадку, коли остання навмисно не з'явилася на засідання арбітражу (ст. 43 Закону Великої Британії «Про арбітраж») [3]. Наприклад, при розгляді судом скарги на рішення арбітражу з приводу зіткнення суден, було встановлено, що в правилах страхової компанії передбачалося: «У разі зіткнення двох суден, застрахованих у цій компанії, ... і заподіяння шкоди, завданої зіткненням, одному із судів або обом судам, їх власники повинні негайно подати (страховику) на розгляд документи, що містять опис усіх обставин зіткнення. Директори, отримавши такі документи, повинні здійснювати по цьому спору арбітраж і їх рішення буде остаточним» [15, с. 99]. Спір розглядався між власниками суден А і Б, застрахованих у вказаній страховій компанії. Згідно з наведеними правилами, сторони представили в страхову компанію необхідні документи, після чого були скликані директори, які виступали в якості арбітрів. Позивач не знав про це засідання і на ньому не був присутній. Проте арбітри приступили до розгляду справи і, допитавши капітана судна відповідача, постановили, що судно відповідача не стикалося з судном позивача. Розглянувши скаргу позивача, Високий суд визнав, що, оскільки позивач був відсутній на засіданні арбітражу, він не мав можливості передопитати капітана судна відповідача, привести пояснення і докази, підтвердивши обґрунтованість своїх вимог. Відтак, Високий суд вирішив, що директори страхових компаній неправильно слухали справу і їхнє рішення не може визнаватися законним [15, с. 100].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Тож, не дивлячись на популярність Лондонської асоціації морських арбітрів та Морського арбітражу при Комітеті Ллойда, під час вирішення міжнародних комерційних спорів слід мати на увазі, що законодавство Великої Британії наділяє Високий суд контролюючими повноваженнями щодо діяльності міжнародних комерційних арбітражів [12, с. 331-332]. Даний факт представляє інтерес для міжнародних компаній, що вирішують морські спори в іноземних юрисдикціях, оскільки свідчить про необхідність ретельного вибору місця проведення арбітражу. Крім того, сторони в арбітражній процедурі повинні на ранній стадії з'ясувати, чи існують будь-які підстави, за якими можна висунути заперечення, направивши це заперечення в повному обсязі до суду. Відтак, сторонам не варто надмірно зосереджуватись на обсягах переконливих доказів, що підтверджують, чи мало місце порушення контракту, а, скоріше, розглянути питання про оскарження юрисдикції третейського суду, коли є достатні докази, що свідчать про таке порушення. Оскільки розкриття інформації відбувається в ході арбітражного розгляду, сторони повинні регулярно оцінювати наявність нових підстав для заперечення, і, в разі їх виявлення, можуть негайно заявляти заперечення, щоб не порушувати обмеження п. 73 Закону Великої Британії «Про арбітраж» на пізнішому етапі [3].

У той же час, Верховна Рада України виключила будь-яке втручання ТПП України у процес розгляду і вирішення морських спорів, підкреслюючи, що Морська арбітражна комісія при ТПП України є самостійною, постійно діючою арбітражною установою, яка провадить свою діяльність відповідно до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» від 24 лютого 1994 року № 4002-XII [1] та Регламенту МАК при ТПП України [2].

Література

1. 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: 10.12.2023).
2. Регламент Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України від 27.07.2017. Дата оновлення: 01.07.2022. *Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України*. URL: https://macom.org.ua/wp-content/uploads/Reglament_UMAC_UA_2022.pdf (дата звернення: 10.12.2023).
3. The Arbitration Act 1996 (of Great Britain). URL: <http://www.nadr.co.uk/articles/published/arbitration/ArbitrationAct1996.pdf> (дата звернення: 06.12.2023).
4. Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement. Lloyd's Salvage Arbitration Clauses 2020. *The Council of Lloyd's*. URL: <https://assets.lloyds.com/assets/pdf-fixed-cost-arbitration-procedure-fcap-lsac-2020/1/LSAC-2020.pdf> (дата звернення: 18.12.2023).
5. The LMAA Terms 2021. *The London Maritime Arbitrators Association*. URL: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2022/11/LMAA-Terms-2021.pdf> (дата звернення: 18.12.2023).
6. Agidee Y. Incorporating Conditions of Charter Parties into Bills of Lading. *Linkedin*. 19.02.2021. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/incorporating-conditions-charter-parties-bills-lading-yinka-agidee> (дата звернення: 07.12.2023).
7. Ambrose C., Maxwell K., Harris B. *London Maritime Arbitration*. Ohio: LLP, 2002. 532 p.

8. Berard M., Kirkpatrick A. Arbitration Procedures and Practice in the UK (England and Wales): Overview. *Practical Law: GLOBAL GUIDE. ARBITRATION*. 2015/16. 13 p. URL: <https://www.cliffordchance.com/content/dam/cliffordchance/briefings/2016/04/arbitration-procedures-and-practice-in-the-uk-england-and-wales-overview.pdf> (дата звернення: 06.12.2023).
9. Chu B. and Wang W. Building an International Arbitration Hub: China's Competitiveness and Direction. *Frontiers in Marine Science*. 2022. Vol. 9. URL: <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2022.986617/full> (дата звернення: 09.12.2023).
10. Kantor M. Valuation for Arbitration: Compensation Standards, Valuation Methods and Expert Evidence. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2008. 411 p.
11. Larsen S. International Commercial Arbitration. London: Walters Kluwer, 2011. 466 p.
12. Matos S. Arbitration Agreements and the Winding-Up Process: Reconciling Competing Values. *International & Comparative Law Quarterly*. 2023. Vol. 72, Issue 2. P. 309-332.
13. Rosenbaum S., Commercial Arbitration in England. *American Bar Association Journal*. 1917. Vol. 3, No. 1. P. 21-27.
14. Sanders P. Comparative Arbitration Practice and Public Policy in Arbitration. New York: Icca Congress Series, 3, 1986. 398 p.
15. Schimski Y. Arbitration of Marine Salvage Claims at Lloyd's. *Arbitration Journal*. 1989. No. 12. P. 94-102.

References

1. Pro mizhnarodnyi komertsiiyni arbitrazh: Zakon Ukrainy vid 24.02.1994 № 4002-XII [On International Commercial Arbitration: Law of Ukraine of 24.02.1994 No. 4002-XII]. Amended on: 15.12.2021. *Verkhovna Rada of*

- Ukraine: Official Web-portal of the Parliament of Ukraine.* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4002-12#Text> [in Ukrainian].
2. Rehlament Morskoi arbitrazhnoi komisii pry Torhovo-promyslovii palati Ukrainy vid 27.07.2017 [Regulations of the Maritime Arbitration Commission at the Ukrainian Chamber of Commerce and Industry from 27.07.2017]. Amended on: 01.07.2022. *Maritime Arbitration Commission at the Ukrainian Chamber of Commerce and Industry.* URL: https://macom.org.ua/wp-content/uploads/Reglament_UMAC_UA_2022.pdf [in Ukrainian].
 3. The Arbitration Act 1996 (of Great Britain). URL: <http://www.nadr.co.uk/articles/published/arbitration/ArbitrationAct1996.pdf>
 4. Lloyd’s Standard Form of Salvage Agreement. Lloyd’s Salvage Arbitration Clauses 2020. *The Council of Lloyd’s.* URL: <https://assets.lloyds.com/assets/pdf-fixed-cost-arbitration-procedure-fcap-lsac-2020/1/LSAC-2020.pdf>
 5. The LMAA Terms 2021. *The London Maritime Arbitrators Association.* URL: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2022/11/LMAA-Terms-2021.pdf>
 6. Agidee Y. Incorporating Conditions of Charter Parties into Bills of Lading. *Linkedin.* 19.02.2021. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/incorporating-conditions-charter-parties-bills-lading-yinka-agidee> (date of access: 07.12.2023)
 7. Ambrose C., Maxwell K., Harris B. *London Maritime Arbitration.* Ohio: LLP, 2002. 532 p.
 8. Berard M., Kirkpatrick A. Arbitration Procedures and Practice in the UK (England and Wales): Overview. *Practical Law: GLOBAL GUIDE. ARBITRATION.* 2015/16. 13 p. URL: <https://www.cliffordchance.com/content/dam/cliffordchance/briefings/2016>

/04/arbitration-procedures-and-practice-in-the-uk-england-and-wales-overview.pdf

9. Chu B. and Wang W. Building an International Arbitration Hub: China's Competitiveness and Direction. *Frontiers in Marine Science*. 2022. Vol. 9. URL: <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2022.986617/full>
10. Kantor M. Valuation for Arbitration: Compensation Standards, Valuation Methods and Expert Evidence. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2008. 411 p.
11. Larsen S. International Commercial Arbitration. London: Walters Kluwer, 2011. 466 p.
12. Matos S. Arbitration Agreements and the Winding-Up Process: Reconciling Competing Values. *International & Comparative Law Quarterly*. 2023. Vol. 72, Issue 2. P. 309-332
13. Rosenbaum S., Commercial Arbitration in England. *American Bar Association Journal*. 1917. Vol. 3, No. 1. P. 21-27
14. Sanders P. Comparative Arbitration Practice and Public Policy in Arbitration. New York: Icca Congress Series, 3, 1986. 398 p.
15. Schimski Y. Arbitration of Marine Salvage Claims at Lloyd's. *Arbitration Journal*. 1989. No. 12. P. 94-102