

УДК 346.1(477)

Д. Я. Басс
кандидат економічних наук, докторант
Інституту законодавства Верховної Ради України

СТАНОВЛЕННЯ МОРСЬКОГО АРБИТРАЖУ НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ В ДОРАДЯНСЬКИЙ ПЕРІОД

Історія третейського і арбітражного виробництва на території нашої країни достатньо багата. Проте виникнення і офіційне закріплення застосування арбітражу в економічному правосудді зазвичай учені відносять лише до ХІХ ст. Так, наприклад, М. І. Клеандров вважає що відправною крапкою, або в крайньому випадку черговим етапом, економічного правосуддя в Росії служить 1832 р., у зв'язку з указом Миколи І від 14 травня 1832 р. «Высочайшее учреждение коммерческих судов и Устав судопроизводства» (№ 5360) [1, с. 34].

Очевидно, що в своїй думці він спирається на відповідні положення даного документа. І дійсно, в гл. ІІІ даного указу «Предмети і простір відомства», знаходимо, що до компетенції комерційних судів були віднесені, окрім іншого, «4. Дела по спорам и искам, возникающим из договоров, отправлениях между соучастниками в построении, покупке, починке и фрахте кораблей и купеческих судов, или сертепартии, между хозяевами кораблей и судов и корабельщиками и корабельными служителями или водоходцами. 5) Дела по морскому застрахованию, аварии, бодмереи¹ и кораблекрушению» [2, с. 271].

Проте ця точка зору вимагає уточнення. Адже відомо, що ще 10 березня 1808 р. імператором Олександром І було ухвалено Статут комерційного суду для Одеси. Так само не підлягає сумніву і той встановлений ученими факт, що сама концепція комерційних судів, або арбітражів, була запозичена герцогом Де Рішельє, градоначальником Одеси того часу, за прикладом дії аналогічних установ Франції. Унаслідок нерозвиненості вітчизняної нормативно-правової бази того часу, в своїх діях суд керувався іноземним законодавством, більшою мірою французьким Комерційним статутом 1673 р. (*Ordonnance de Commerce*) [3]. Втім, детальніше ці питання розкриті в спеціалізованих наукових роботах, присвячених комерційним судам [4, 5]. Проте, можна вказати і на те, що хоча до комерційних судів Російської імперії і входили представники від купецтва, але враховуючи їх виключно державний характер устрою (тобто знаходжен-

ня їх членів на державній службі), наявність в цих судах прокурора, відсутність права вибору суддів та інше, дані установи навряд чи повною мірою можна віднести до третейських судів, що розбирали суперечки, які витікають із відносин у галузі торгового мореплавства.

Крім того, слід вказати і на те, що в указі «Про правила для морського страхування» можна знайти пункт №7, яким, зокрема, малося на увазі, що «Всі без вилучення непорозуміння, які можуть виникнути між страхувальником і страховиком, розбираються, судяться і вирішуються двома посередниками, які повинні обиратися двома сторонами, що сперечаються, кожною окремо, з негоціантів, що проводять оптову зовнішню торгівлю. Коли ж два вибрані посередники не можуть погодитися у вирішенні суперечки, то вони разом вибирають третього, який вирішує суперечку остаточно. Загальний посередник може бути вибраний сторонами, що сперечаються, і при самому призначенні ними приватних своїх посередників». Такі рішення були обов'язковими для обох сторін, і апеляція на них ніде не приймалася [6, с. 588]. Як бачимо, в цьому питанні законодавець передбачив незалежний арбітраж, більш того, він самоусунувся від будь якої участі або впливу в нім. Це, безумовно, з одного боку, можна визнати недоліком, оскільки вся подальша практика міжнародного морського арбітражу показала необхідність наявності можливості апеляції до вищих державних структур. Так, наприклад в практиці Комерційних судів в Російській імперії це був Сенат, а у Великобританії – Коронний суд. З іншого ж боку, утворення арбітражних установ, на рішення яких не передбачалося апеляції відбулося лише у ХХ ст., що свідчить про відсутність у таких установах власне у ст. ХІХ.

Що стосується визначення термінів арбітражів і третейських судів, то цій проблемі присвячено безліч різнохарактерних наукових досліджень. Так, наприклад, Зайцев А. І. у своїй дисертаційній роботі «Третейське судочинство Росії: Проблемні аспекти», проблемі поняття, історії виникнення та розвитку третейських су-

¹ Договір позики під заставу судна, що укладався капітаном судна на користь кредитора для забезпечення його зобов'язань за договором позики.

дів і третейського судочинства в Росії присвятив перший розділ дослідження [7].

Втім, слід вказати, що дослідження правової природи, виникнення і розвитку арбітражу почалося ще в дореволюційний період. Так, професор політичної економії і статистики О. Міклашевський в одній зі своїх робіт, в якій розглядав проблеми взаємин робітників і роботодавців відзначав, торкаючись проблеми третейського розгляду, що «По зовнішній формі систем цих три: перша – система простого посередництва, друга, – приватних добровільних угод і третя – система арбітражу».

У ході розвитку цих трьох систем починають виявлятися і нові завдання, а нарівні з цим послідовно розвивається і втручання держави в справі законодавчого нормування роботи цих систем». Виходячи з цього, учений давав їх визначення.

Під посередництвом, в строгому сенсі цього слова, він розумів «втручання будь якої сторонньої особи або установи в боротьбу між представниками праці і капіталу з тим, щоб привести їх до будь якого мирному вирішення виниклої суперечки».

Під угодою – «обговорення і вирішення спірного питання між тими що борються промисловими сторонами через безпосередню участь у ній всієї сукупності зацікавлених осіб або через посередництво особливо обраних для того представників кожної із сторін».

І, нарешті, під арбітражем – «остаточне обговорення і обов'язкове третейське або судове вирішення виниклої промислової суперечки з боку будь якої сторонньої особи, сторонніх осіб, судових або адміністративних установ, яким сторони суперечки, за взаємною угодою або згідно до закону, передана спірна справа».

При цьому, А. Міклашевський указував, що «Вирішення справи третьою особою або установою, згідно вираженому бажанню сторін, – називається добровільним арбітражем; вирішення справи третьою особою або установою, до якої сторони повинні звернутися згідно закону для отримання обов'язкового для сторін вердикту, – називається примусовим арбітражем» [8, с. 72].

Безумовно, що дані ученим визначення в цей період увійшли як до світової теорії, так і практики. У тому числі і при вирішенні спірних питань між державами. Слід вказати і на той факт, що серед сучасних учених сформувалася точка зору, згідно за якою найважливішою віхою розвитку міждержавного арбітражу в Новітній час стали положення англо-американського договору про дружбу, торгівлю і мореплавання, що був підписаний 19 листопада 1794 р. (9, с. 14).

Проте для нашого дослідження одним з яскравих прикладів такого підходу можна наз-

вати Міжнародний третейський суд в Парижі. Як відомо, впродовж 1893 р. в Парижі засідав міжнародний третейський суд, що вирішував суперечку між тими таки Англією і США про котиковий промисел в Беринговому морі. Суперечка ця, продовжувалася між названими країнами шість років (1886 – 92 р.) і її не вдавалося вирішити дипломатам, цікава не тільки за своїм результатом, але і за своїм змістом: у ній були використані важливі принципи морського міжнародного права [10, с. 125].

Рішення про передачу справи в міжнародний арбітраж було ухвалене між Вашингтоном і Лондоном 29 лютого 1892 р. Звернемося до цього моменту детальніше, як такому, що встановлював основи діяльності арбітражу.

Якнайкращим способом усунення всіх виниклих суперечок, сторонам представилося звернення до третейського суду, складеного з семи членів таким чином: кожна із сторін призначала по двох членів і разом вони просили Францію, Італію і Швецію-Норвегію назначити по одному членові. Всі ці особи мали бути юристами з бездоганною репутацією і, якщо можливо, зі знанням англійської мови. У разі їх смерті, відсутності або нездатності, що виявилася, а також якби хтось із них зволікав, відхилив або припинив свою діяльність, уряд, що призначив його, мав негайно приступити до його заміни, а якби він цього не зробив в певний термін, сторони самі могли домовлятися про таку заміну.

Засідання суду проводилися Парижі і всі його ухвали, а також остаточне рішення приймалося більшістю голосів. Кожна із сторін призначала при суді свого агента, на якого покладалося вести всю справу від імені свого уряду.

Потім йшла обмовка про документи і терміни їх надання до суду. Зокрема, розрізнялися такі документи: сам виклад справи (case), заперечення на них (counter-case) і остаточні висновки сторін (arguments). Документи повідомлялися, в двох примірниках, кожному з суддів і агентові супротивника і супроводжувалися, якщо потрібно, копії з офіційного листування і інші посвідчення або свідоцтва. Якщо будь який важливий документ згадувався в цих паперах, але не супроводжувався в копії, інша сторона могла зажадати таку і взагалі, за сприяння суду, сторони були в праві просити про пред'явлення ним в оригіналах або ж в засвідчених копіях всіх актів, на які посилався супротивник. Їх висновки підтримував перед судом, письмово або усно, особливий радник [10, с. 132 – 133]. На вирішення цього суду було передано і питання про фінансові збитки сторін.

Кожен уряд піклувався про утримання призначених ним суддів, агента і радника, а також

ніс витрати з підготовки і ведення справи в суді. Інші всі витрати сторони ділили між собою порівну. Сторони також зобов'язалися прийняти рішення суду як остаточне [10, с. 134].

Найбільш авторитетним щодо розгляду суперечок в галузі мореплавання в кінці XIX – початку XX в., безумовно, був арбітраж в Англії. 26 серпня 1889 р. в Англії був виданий особливий закон про третейський розгляд – Arbitration Act, – яким зібрані в одне ціле всі ухвали різних англійських законів по цьому предмету, між іншим законів 1873 і 1874 років щодо спеціальної англійської установи так званих посадових третейських суддів (official referees). Цей акт вніс значну зміну до діючого раніше законодавства і став, головним чином, статутом, що має непересічне практичне значення. Метою зазначеного акту стало створення простішого порядку судочинства, який міг би застосовуватися при всіх угодах при вирішенні суперечок шляхом арбітражу.

Найголовніші зміни, зроблені актом 1889 р., є такі:

1) угода про вирішення суперечки шляхом арбітражу повинна бути письмовою і може бути знищена лише з дозволу коронного суду, якщо в самій угоді не було виражено іншого наміру [11, с. 62];

2) передача справи на вирішення арбітражу не має обов'язково бути поставлена судовим вироком, але угода про це має силу судового вироку; примусити ж передати справу на вирішення арбітражу може тільки коронний суд;

3) свідки можуть бути приведені до явки за допомогою «Sub poena ad testification» або «Sub poena duces tecum», тобто примусово.

Акт про арбітраж 1889 р. містить в собі ухвали, що стосуються третейського розгляду: а) за добровільною угодою і б) за визначенням суду.

Добровільна угода про третейський розгляд справжніх або майбутніх суперечок надавала всім особам, що мають право на укладання контрактів і, як вже вище було сказано, повинна була викладена у письмовій формі.

Якщо третейський розгляд стосувався документів, складених нотаріальним порядком, то угода про арбітраж також повинна була бути нотаріальною.

Будь яка особа могла бути обрана арбітром, навіть зацікавлені в справі особи, діти, божевільні, заміжні жінки і тому подібне. У тих випадках, коли арбітр не був неупередженим щодо сторін, то його призначення могло бути опротестоване.

Передбачалося і обрання суперарбітра у всіх випадках, коли призначені два арбітра. Суперарбітр міг бути обраний до слухання справи, хоч би

сторони виявили згоду на обрання такого лише у разі розбіжності у баченні справи арбітрів.

Якщо одна із сторін, що погодилася на третейський розгляд, подала до загальних судових установ позов у тій же справі, яка складала предмет третейського договору, то осоружна сторона могла просити суд не давати руху позову до розгляду його арбітрами.

Коронний суд мав право, у разі потреби, передавати всю справу або частину її назад, на вторинний розгляд арбітрів або суперарбітра [11, с. 63].

Третейське рішення виконувалося коронним судом у встановленому для звичайний судових рішень порядку.

Коронному суду надавалося також право передати всю справу, або якийсь окреме питання в ній, на вирішення спеціального арбітра (spezial referee or arbitrator), щодо вибору якого погодилися сторони, або ж на вирішення посадової особи (official referee або officer of the Court) в нижченаведених випадках: 1) коли спірна справа така, що потрібно тривале дослідження документів або місцевий огляд, або наукова експертиза, яка, на думку суду, не могла бути проведена у присутності присяжних; 2) коли предметом суперечки цілком або частково були розрахунки або рахівництво і 3) коли зацікавлені в справі сторони виявили на те свою згоду.

У цих випадках призначені арбітри розглядалися як би коронними суддями і повинні були вести розгляд справи, згідно судовому статуту і слідувати вказівкам коронного суду. Рішення офіційного або особливого арбітра в такому третейському розгляді, якщо було не скасовано коронним судом, мало силу рівну з вердиктом присяжних.

Як у добровільному третейському суді, так і за визначенням коронного суду, передбачався примусовий привід свідків і, крім того, свідчення їх могли бути зроблені під присягою.

З ухваленням «Arbitration Act» 1889 р. стало можливим виникнення арбітражу по справам, пов'язаним з торговим мореплаванням. Виникнення арбітражу при Комітеті Ллойда може бути віднесене приблизно до 1890 р., коли один з судовласників уклав з капітаном судна, врятованого в Дарданеллах, угоду про передачу суперечки щодо розміру рятувальної винагороди на вирішення Комітета Ллойда або призначеного ним арбітра [12].

Спочатку створений для вирішення суперечок про рятування, арбітраж Ллойда (штаб-квартира в Лондоні) поступово розширив свої функції і почав розглядати спори по зіткненню суден в морі. Слід, мабуть, вказати, що вперше типова форма відкритого рятувального контракту була

розроблена саме англійською страховою компанією Ллойда, заснованою ще в XVIII ст.

У арбітраж Ллойда зазвичай зверталися по справах про рятування не тільки англійські, але і багато іноземних власників торгових суден, зокрема, значна кількість бельгійських, скандинавських, грецьких судновласників, а також буксирні компанії обслуговуючі води Півночі і Атлантики. На відміну від перерахованих осіб і організацій, середземноморські, іспанські, італійські і французькі судновласники по можливості уникали звертатися до арбітражу Ллойда. Надалі до справ про порятунок в лондонському арбітражі були додані і інші напрями його діяльності – вирішення суперечок по фрахтових операціях, чартерам і коносаментам, страхуванню тощо.

Недостатній авторитет інших постійно діючих арбітражів в решті держав був викликаний різними причинами. Так, наприклад, неуспіх німецького морського третейського суду, створеного різними організаціями судновласників і страховиків Гамбурга і Бремена, пояснюється створенням цього суду лише напередодні першої світової війни і поразкою в ній Німеччини, що сильно ослабила її авторитет в морських торгових стосунках і роль так наполегливо створюваного торгового флоту.

Не отримала визнання і французька арбітражна система, яка передбачає настільки складний порядок передачі суперечок в арбітраж, що вона «фактично існує лише на папері». Основні рішення у Франції в цей період покладалися саме на комерційні суди [13, с. 116].

У компетенцію ж арбітражу в США входили тільки справи про рятування, і, крім того, він мав лише дорадчі функції без права виносити обов'язкове для сторін рішення.

Активна роль Ллойда у сфері арбітражного розгляду морських суперечок зазвичай пояснюється ще й наступними причинами:

- чисельною перевагою англійського торгового флоту, що займав до XX ст. перше місце в світі;
- роллю Лондона в питаннях страхування і перестраховки, оскільки страховики завжди є особами, зацікавленими у вирішенні суперечок;
- роллю фунта стерлінгу в торговому мореплаванні;
- широким розповсюдженням в торговому мореплаванні англійських проформ чартерів і стандартної форми угоди про рятування [14, с. 16].

У досліджуваній період лондонський арбітраж діяв на підставі вже згаданого закону про арбітраж 1889 р., закону про арбітражні обмовки 1924 р. і закону про арбітраж 1934 р., який діяв до 1950 р., тобто до ухвалення нового зако-

ну з цього питання [14, с. 55–66]. Втім, зупинятися на способах і особливостях його роботи немає ніякої необхідності, оскільки це вже давно було зроблено А. Д. Кейліним і П. П. Виноградовим у їх численних сумісних і не тільки працях.

На завершення розгляду проблеми виникнення арбітражу з морських справ слід також згадати і про Лондонський Міжнародний Арбітражний суд (LCIA) – один із найдавніших третейських судів, який було створено в 1892 р., і що розглядає всі види торгових суперечок.

Таким чином, можна зробити наступний висновок. Теорія і практика арбітражу по морських справах сформувалася вже до кінця XIX – початку XX ст. І хоча Росія, а разом з нею і українські землі, в цьому питанні значно відставала від західноєвропейських країн, особливо від Великобританії, питання про створення на основі морського уложення (фактично кодексу торгового мореплавання), що розроблялося у той час, системи морського арбітражу було підняте і знаходилося на стадії розробки та обговорення в середовищі юристів, моряків і судновласників.

Само ж по собі відставання в даному питанні ще не придбало критичну складову оскільки в цьому плані першість Великобританії і Лондонського Ллойда були незаперечними, у тому числі і через провідну роль торгового флоту цієї країни в світовому торговому мореплаванні. Спроби ж створення близьких або аналогічних інстанцій в інших країнах, або підготовка до цього процесу, показує загальну вірність зусиль зі створення вітчизняної системи морського арбітражу.

З іншого боку, в останніх 15 – 20 років свого існування Російська імперія здійснила могутній ривок в справі як розвитку так і регулювання морської справи. Це видно у тому числі і в потужному нарощуванні випуску суден власного виробництва самих різних конструкцій, значного збільшення частки вітчизняного торгового флоту. У цій ситуації держава зобов'язана була виступити організуючим началом в багатьох актуальних питаннях – як прискорити розробку і впровадження морського кодексу, так і створити дієву систему морського арбітражу.

Події Першої світової війни відклали вирішення питання не тільки з політичних причин (тривале невизнання СРСР іншими країнами), але й ще через те, що питома вага торгового флоту СРСР в умовах завершення громадянської війни гранично знизилася, разом з падінням товарообігу і, як наслідок, морських перевезень. Цьому процесу сприяли такі фактори як знищення та вивід за кордон морських торгових суден, захоплення Румунією усієї дунайської флотилії тощо [15, с. 24–32].

Повернення до ідеї розвитку вітчизняного морського арбітражу відбулося лише в період відродження економіки СРСР, відмови від політики військового комунізму і початком НЕП, коли багато господарюючих суб'єктів навіть державної форми власності були переведені на госпрозрахунок і виявилися втягнутими в самостійні договірні відносини.

Література:

1. Клеандров М. И. Экономическое правосудие в России: прошлое, настоящее, будущее / М. И. Клеандров; Рос. Акад. Наук, Ин-т государства и права. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 600 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. VII. 1832. – СПб., 1833. – 1044 с.
3. Одесский коммерческий суд [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ukraine.dirty.ru/odesskii-kommercheskii-sud-447170/>
4. Балух В. С. Организация і діяльність комерційних судів Російської імперії: історико-правове дослідження на прикладі Одеського комерційного суду (1808–1917): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01 / Балух Валерій Сергійович. – Одеса, 2002. – 179 с.
5. Богатир В. В. Организация та діяльність комерційних судів Таврійської губернії (1819 – 1898 роки): монографія / В. В. Богатир; за заг. ред. Зайчука О. В. – К.: СПД Чалчинська Н. В., 2014. – 164 с.
6. «О правилах для морского страхования». Высочайше утв. мнение Гос. Совета от 5 июня 1846 г. // Полное Собрание Законов Российской Империи. Собрание второе. 1846 г. Т. XXI. – СПб., 1847. – № 20095.
7. Зайцев А. И. Третейское судопроизводство России: Проблемные аспекты: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.15 / Зайцев Алексей Игоревич. – Саратов, 2004. – 226 с.
8. Миклашевский А. Арбитраж и соглашение в промышленных спорах / Александр Миклашевский. – Юрьев-Дерит. Типография К. Матиссена. 1907. – 118 с.
9. Мальський М. М. Арбітражна угода: теоретичні на практичні аспекти: Монографія / Мальський М. М. – Львів: Літопис, 2013. – 374 с.
10. Камаровский Л. Международнй третейский суд в Париже. Сборник Правоведения и общественных знаний. Труды юридического общества, состоящего при императорском московском университете, и его статистического отделения / Граф Л. Камаровский, действительный член Московскаго Юридическаго Общества. – Том третий. – С.-Петербург, Типография М. М. Стасюлевича, 1894. – С. 125 – 150.
11. Волков А. Ф. Торговые третейские суды. Историко-догматическое исследование / А. Ф. Волков. – С.-Петербург: Типография Редакции периодических изданий Министерства Финансов, 1913. – 292 с.
12. Цирфа Ю. Особливості визначення компетенції міжнародних арбітражів Великої Британії у сфері торгового мореплавства // Віче. Журнал Верховної Ради України [Електронний ресурс] / Юлія Цирфа. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/3856/>
13. Кейлин А. Д. Судостроительство и гражданский процесс капиталистических государств / А. Д. Кейлин. – Ч. 3. Арбитраж. – М.: Внешторгиздат, 1961. – 311 с.
14. Егоров Л. М. Морской арбитраж в Англии / Центральный научно-исследовательский институт морского флота; Л. М. Егоров. – М.: Издательство «Морской транспорт», 1963. – 84 с.
15. Змерзлый Б. В. Регулирование права собственности на суда в 1917 – 1930 гг. / Б. В. Змерзлый // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2015. – Т. 1 (67). – № 4. – С. 24–32.

Анотація

Басс Д. Я. Становлення морського арбітражу на українських землях в дорадянський період. – Стаття.

У статті досліджується проблема історико-правових засад утворення морського арбітражу на українських землях в дорадянський час. Вказано, що важливу роль у цьому процесі відіграли комерційні суди, які були утворені та діяли в Одесі, Ізмаїлі, Феодосії та Керчі. Правові засади діяльності арбітражу у торговельному суднопластву було закладено низкою імперських нормативно-правових актів, серед яких слід назвати статуту комерційних судів, указ від 14 травня 1832 р. «Высочайшее учреждение коммерческих судов и Устав судопроизводства», «Про правила для морського страхування» ті інші. У досліджуваний період у світовій практиці важливу роль починає відігравати і міжнародний арбітраж, що діяв за угодою сторін. Відповідно до цього формувалися норми міжнародного морського права, до яких застосовувалися торговельні та морські звичаї, міждержавні угоди, перші конвенції з морського права тощо. Головні засади власне морського арбітражу бали закладені в Англії з виданням 26 серпня 1889 р. особливого закону про третейський розгляд (Arbitration Act). Саме цей нормативний акт було покладено у основу роботи арбітражу Ллойда – найбільш авторитетної арбітражної установи у галузі торговельного суднопластва наприкінці XIX – першій половині XX ст.

Ключові слова: арбітраж, нормативні акти, торговельне суднопластво, Ллойд.

Аннотация

Басс Д. Я. Становление морского арбитража на украинских землях в досоветский период. – Статья.

В статье исследуется проблема историко-правовых принципов образования морского арбитража на украинских землях в досоветское время. Указано, что важную роль в этом процессе сыграли коммерческие суды, которые были образованы и действовали в Одессе, Измаиле, Феодосии и Керчи. Правовые принципы деятельности арбитража в торговом судопроизводстве были заложены рядом имперских нормативно-правовых актов, среди которых следует назвать уставы коммерческих судов, указ от 14 мая 1832 г. «Высочайшее учреждение коммерческих судов и Устав судопроизводства», «О правилах для морского страхования» и другие. В исследуемый период в мировой практике важную роль начинает играть и международный арбитраж, который действовал по соглашению сторон. Применялись торговые и морские обычаи, межгосударственные соглашения, первые конвенции из морского права и тому подобное. Главные принципы собственно морского арбитража были заложены в Англии с изданием 26 августа 1889 г. специального закона о третейском рассмотрении (Arbitration Act). Именно настоящий нормативный акт был положен в основу работы арбитража Ллойда – наиболее авторитетного арбитражного учреждения в отрасли торгового судопроизводства в конце XIX – первой половине XX ст.

Ключевые слова: арбитраж, нормативные акты, торговое судопроизводство, Ллойд.

Summary

***Bass D. Ya. Becoming of marine arbitration is on Ukrainian earth in a pre-soviet period.* – Article.**

In the article the problem of historical and legal principles of formation of marine arbitration is investigated on Ukrainian earth in pre-soviet time. It is indicated that an important role in this process was played by commercial courts, that formed and operated in Odesa, Ishmael, Feodosiia and Kerch. Legal principles of activity of arbitration in a trade navigation were to pawn by the row of imperial normatively-legal acts among that it is necessary to name the charters of commercial courts, decree from May, 14 1832 very «Tall establishment of commercial courts and Charter of rule-making», «About rules for marine in-

surance» et al. In an investigated period in world practice important role begins to play an international arbitration that operated under the agreement of parties. Commercial and marine customs, intergovernmental agreements, were used, first conventions from a naval law and others like that. Main principles actually marine arbitration were stopped up in England with edition of August, 26 1889 the special law on arbitrage consideration (Arbitration Act). Exactly the real normative act was fixed in basis of work of arbitration of Ллойда – the most authoritative arbitrage establishment in industry of trade navigation in the end XIX – to the first half of XX of item.

Key words: arbitration, normative acts, trade navigation, Lloyd's.