

# Особливості визначення компетенції міжнародних комерційних арбітражів Великої Британії у сфері торгового мореплавства

26



Юлія ЦИРФА,  
студентка Інституту міжнародних відносин  
Київського національного університету  
імені Тараса Шевченка

**Багато проформ чартерів і коносаментів, які десятки років застосовуються в міжнародному судноплаванні, містять правила передачі морських спорів на розгляд юрисдикційних установ, розташованих у Великій Британії. Активна роль англійських третейських судів у сфері арбітражного розгляду морських спорів зазвичай пояснюється чисельною перевагою англійського торгового флоту, який посідав до ХХ століття перше місце у світі; роллю Лондона в питаннях страхування й перестраховання, бо страховики завжди є особами, зацікавленими у вирішенні спорів; значенням фунта стерлінгів у торговому мореплаванні; значним поширенням у торговому мореплаванні англійських проформ чартерів і стандартної форми угоди про рятуння.**

Справді, англійський арбітраж набув поширення ще наприкінці ХІХ століття і, що найголовніше, не втратив популярності й до сьогодні.

Юрисдикційними органами, які наразі вирішують в Англії міжнародні морські спори, є Лондонська асоціація морських арбітрів (ЛАМА) – *London Maritime Arbitrators Association (LMAA)* та морський арбітраж при Комітеті Ллойда (*the Salvage Arbitration Branch*) – одна з відомих гілок відомого британського ринку страхування Ллойда.

Виникнення арбітражу при Комітеті Ллойда можна приблизно віднести до 1890 року, коли один зі судновласників уклав із капітаном судна, врятованого в Дарданеллах, угоду про передачу спору про розмір рятувальної винагороди на розгляд Комітету Ллойда або призначеного ним арбітра. Спочатку створений для вирішення спорів про рятування, арбітраж Ллойда поступово розширив свої функції і почав розглядати спори щодо зіткнення суден на морі [1, с. 15–16].

Лондонська асоціація морських арбітрів – асоціація арбітрів, які практикують у Лондоні в сфері морського права, – створена 1960 року для сприяння швидкому розгляду й вирішенню спорів у галузі морського права на основі принципу так званого неформального підходу до розгляду спорів: фрахтові брокери Лондона пропонували своїм клієнтам урегулювати їхні суперечки без звернення до суду. Діяльність арбітрів ЛАМА ґрунтується на суворому дотриманні законодавчих норм, принципів розумності й справедливості [2, с. 67].

Закон Великої Британії «Про арбітраж» від 17 червня 1996 року, зібравши воедино принципи арбітражних

законів 1950, 1975 і 1979 років, було розроблено спеціально для того, щоб задовольнити побажання й потреби учасників міжнародного комерційного арбітражу, зменшивши навантаження на судову систему Англії. Саме цей нормативно-правовий акт, в основному, визначає компетенцію та діяльність морських арбітражів Великої Британії [5]. Встановлення арбітражної процедури частково визначається кількома десятками законів у найрізноманітніших сферах економіки та соціального життя Великої Британії, зокрема Законом «Про торговельне судноплавання» 1995 року, в якому до загального поняття «судочинство» включено й арбітражний розгляд морських спорів. Однак ані Правила процедури Лондонської асоціації морських арбітрів (*LMAA Terms*, 2012), котрі також доповнюються Procedурою розгляду ЛАМА невеликих позовів (*the LMAA Small Claims Procedure*), Procedурою розгляду позовів середнього розміру (*the LMAA Intermediate Claims Procedure*), Правилами швидкого та дешевого арбітражу (*the LMAA FALCA («Fast and Low Cost Arbitration») Rules*), а також Умовами медіації ЛАМА / Балтійської міжнародної фрахтової біржі (*the LMAA Baltic Exchange Mediation Terms*), ані Правила морського арбітражу Ллойда (*the Lloyd's Procedural Rules*) не визначають компетенції цих установ.

Згаданий Закон «Про арбітраж» встановлює компетенцію англійських морських арбітражів залежно не від предмета спору, а за колом осіб, які уклали арбітражну угоду. Ст. 2 цього закону встановлює сферу його застосування: він застосовується в тих випадках, коли місце про-



ведення арбітражу визначено сторонами в Англії, Уельсі або Північній Ірландії. Під «місцем арбітражу» закон розуміє:

- 1) місце, визначене сторонами арбітражної угоди;
- 2) місце, встановлене відповідною арбітражною установою або уповноваженою сторонами особою;
- 3) місце, встановлене арбітражним трибуналом, якщо він наділений сторонами цим правом;
- 4) місце, яке визначається відповідно до умов арбітражної угоди або всіх обставин, що стосуються цього питання, коли незастосовні перші три умови.

Ст. 85 закону містить особливі правила його застосування, коли учасники арбітражної угоди – нерезиденти визначили місце проведення арбітражу в Англії: британські морські арбітражні інститути можуть прийняти до провадження визначені спори, якщо нерезиденти визначають місце арбітражу згідно з положеннями ст. 2 цього закону у відповідній арбітражній угоді.

Отже, предметна компетенція англійського морського арбітражу встановлюється не законом, а фактично арбітражною угодою сторін, яка безпосередньо включена до проформи морського контракту. Предмет контракту, зобов'язання сторін, питання відповідальності тощо формують компетенцію арбітражу. У цьому англійський Закон «Про арбітраж» відрізняється від відповідного українського законодавства, яке частково визначає компетенцію Морської арбітражної комісії при ТПП України.

Така практика найяскравіше проявляється в сфері рятування суден і вантажів. Комітет Ллойда традиційно готує і видає так звані Відкриті проформи Ллойда (*the Lloyd's Open Form*), або скорочено *LOF* [3]. Нині на практиці використовуються проформа зразка 2011 року, яка є проформою договору про рятування судна або вантажу з інтегральною частиною – докладною арбітражною угодою, що визначає місце проведення арбітражу, кількість і порядок призначення арбітрів, правила подання апеляції на рішення арбітражу Ллойда тощо. Інтегральною частиною проформи також є Стандартні клаузули рятування та арбітражу Комітету Ллойда (клаузула 1.1 проформи зразка 2011 року).

Згідно з арбітражним застереженням *LOF-2011*, винагорода за договором та/або спеціальна компенсація визначається в арбітражному порядку в Лондоні способом, встановленим Ллойдівським контрактом-проформою і Правилами процедури Комітету Ллойда [4]. Тож морський арбітраж Ллойда, по суті, обмежив власну компетенцію виключно сферою рятування суден, вантажів і майна.

Регламент Лондонської асоціації морських арбітрів також не містить правил, що визначають компетенцію цього арбітражу. Згідно з п. 3 Правил процедури ЛАМА 2012 року, сторони погоджуються, що всі суперечки, які виникли в сфері мореплавства, повинні бути розглянуті згідно з англійським правом і в арбітражному порядку в Лондонській асоціації морських арбітрів. Відповідно до цього ЛАМА розробила власне арбітражне застереження, яке рекомендовано включати у відповідні проформи контрактів і коносаментів: «Контракт складено на основі та відповідно до англійського права, а тому будь-який спір, котрий виникне у зв'язку з цим контрактом, має бути передано на розгляд арбітражу в Лондоні згідно із Законом «Про арбітраж» 1996 року чи будь-яким іншим актом, котрий набере чинності замість нього й згідно з яким матимуть чинність положення цієї клаузули» [6]. Так, у справі *Chartworld Shipping Corporation v. NV Norexa & Others* компанія-власник вантажу подала позов до бельгійського суду після того, як судовласник не зміг вчасно доставити вантаж із Аргентини до Бельгії згідно з умовами контракту. Останній містив спеціальне арбітражне застереження, розроблене ЛАМА для передачі спору, котрий виникне у зв'язку з цим контрактом, на

розгляд арбітражу в Лондоні. Відповідно, ЛАМА винесла рішення, згідно з яким спір мав бути переданий на її розгляд, незалежно навіть від того, що розгляд справи почався в суді однієї з держав-членів ЄС.

Відтак процедура арбітражу ЛАМА залежить від суті спору та умов угоди сторін у кожному конкретному випадку, а також визначається складністю обставин справи, наданими документами й безпосередньо виявленням сторін арбітражного розгляду.

Однак особливістю арбітражного розгляду справ, що стосуються торгового мореплавства, у Великій Британії є те, що підписання арбітражної угоди не означає цілковитого усунення державного суду від контролю за діяльністю арбітрів. Навпаки, підконтрольність арбітражних інститутів суду становить одну з характерних рис англійського арбітражного процесу. Цей контроль може виявлятися в різних формах: пред'явленні позову в суді, незважаючи на укладену арбітражну угоду; скасуванням судом арбітражного рішення; поверненні ним справи арбітру на новий розгляд тощо.

Наприклад, під час розгляду справи *Aggeliki Charis Compania Maritima SA v. Pagnan SpA (the Angelic Grace)* Високий суд постановив, що в разі розгляду справи за відсутності чітко визначеної в угоді компетенції арбітражного суду він має право винести судову заборону на такий розгляд, якщо не буде представлено істотних доказів того, чому така заборона не може бути винесена.

Здійснення арбітражу з морських спорів у Великій Британії контролюється лише вищими судами, до компетенції яких належить розгляд морських спорів: Верховним судом, що об'єднує в собі так званий Високий суд (*the High Court of Justice*) і Апеляційний суд (*the Court of Appeal*), Палатою лордів і Судовим комітетом королівської таємної ради.

Згідно з англійським правом будь-яка сторона, яка підписала арбітражну угоду, може замість пред'явлення позову в арбітражі зробити це в суді. У такому разі інша сторона, до подання нею процесуальних документів або вчинення в процесі будь-яких інших дій по суті спору, може просити суд припинити розгляд справи в суді. Після отримання відповідної заяви суд може призупинити провадження у справі. Вирішення питання про призупинення розгляду справи або про вирішення її судом по суті в Англії виносяться виключно на розсуд суду. Англійські суди вправі контролювати будь-яку стадію арбітражного процесу. Проте, згідно з рішенням у справі *ABB Lummus Global Ltd. v. Keppel Fels Ltd.*, Закон «Про арбітраж» 1996 року було схвалено, між іншим, і для того, щоб обмежити втручання суду на ранніх стадіях розгляду справ. ▣

## Джерела

1. Апарова Т. В. Суды и судебный процесс Англии: Англия, Уэльс, Шотландия. – М.: Наука, 1996. – 230 с.
2. Егоров Л. М. Морской арбитраж в Англии. – М.: Морской транспорт, 1963. – 84 с.
3. Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement. (Approved and Published by the Council of Lloyd's) [Електронний ресурс]. – <http://www.marine-salvage.com/documents/LOF%202011.pdf>
4. Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement. Procedural Rules (pursuant to Clause I of LOF-2000) [Електронний ресурс]. – <http://www.lloyds.com/~media/5b9721e1dc1d4cb0981140602a573e83.ashx>
5. The Arbitration Act 1996 (of Great Britain) [Електронний ресурс]. – <http://www.nadr.co.uk/articles/published/arbitration/ArbitrationAct1996.pdf>
6. The LMAA Terms, 2012 [Електронний ресурс]. – <http://www.lmaa.org.uk/uploads/documents/2012Terms.pdf>