

Современные проблемы и перспективы развития морского арбитража в России в контексте международной практики



К. В. Голубкина,
канд. юрид. наук, доцент
кафедры теории и истории
государства и права
Государственного морского
университета имени
адмирала Ф. Ф. Ушакова
(ГМУ имени адмирала
Ф. Ф. Ушакова),



Е. С. Комарова,
магистрант
по направлению подготов-
ки «юриспруденция»
ГМУ имени адмирала
Ф. Ф. Ушакова

Очевиден существенный разрыв между потенциальными возможностями и реальным положением международного коммерческого арбитража как инструмента разрешения морских споров в Российской Федерации. Для решения проблемы необходимо принятие ряда правовых и иных мер.

Несмотря на амбициозные государственные задачи по развитию морской инфраструктуры, включая Северный морской путь, и историческое присутствие авторитетного национального института — Морской арбитражной комиссии (МАК) при Торгово-промышленной палате РФ, российская юрисдикция демонстрирует устойчивую тенденцию к «утечке» споров в зарубежные арбитражные центры, прежде всего в Лондон (LMAA¹) и Сингапур (SCMA²). Данный парадокс требует тщательного анализа системных проблем в российском правовом поле и выработки научно обоснованных мер по их преодолению на основе адаптации положительного международного опыта.

Центральной проблемой, порождающей правовую неопределенность и создающей риски для участников морской торговли, является вопрос арбитрабельности ключевых категорий морских споров, т. е. возможность споров стать предметом арбитражно-го разбирательства.

Российское законодательство содержит расплывчатые и внутренне противоречивые критерии. Статья 248.1 Арбитражного процессуального кодекса РФ (АПК РФ)³ и статья 7 Федерального закона «Об арбитраже (третейском разбирательстве) в Российской Федерации» (ФЗ «Об арбитраже») отсылают к таким оценочным категориям, как «публичные интересы» и «исключительная компетенция» государственных судов⁴.

На практике это приводит к тому, что споры о морском залоге (статья 367 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ)), особенно затрагивающие права третьих лиц, расчеты по общей аварии (глава XVI КТМ РФ), где роль диспашера может трактоваться как публично-правовая, и даже некоторые иски из столкновения судов становятся предметом длительных судебных прений уже на стадии оспаривания арбитражной оговорки⁵.

По данным анализа практики МАК за последние три отчетных периода (2023–2025), доля исков, связанных с морским залогом, отклоненных комиссией со ссылкой на статью 225.1 АПК РФ, составляет в среднем около 40% [1]. Иски о правах на морские суда в силу части 2 статьи 38 АПК РФ подпадают под исключительную подсудность государственных арбитражных

³ Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 № 95-ФЗ (ред. от 01.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 30. Ст. 3012.

⁴ Федеральный закон от 29.12.2015 № 382-ФЗ «Об арбитраже (третейском разбирательстве) в Российской Федерации» (ред. от 28.06.2021) // Собрание законодательства РФ. 2016. № 1 (часть I). Ст. 2.

⁵ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.



судов по месту государственной регистрации судна, что создает прямую коллизию с международной практикой, где подобные споры традиционно рассматриваются арбитрами [2].

Кроме того, неопределенность вносит также законодательное регулирование. Так, согласно статье 33 АПК РФ, дела, возникающие из административных и иных публичных правоотношений, не могут быть переданы на рассмотрение третейского суда. Это включает споры, тесно связанные с осуществлением публично-правовых функций, таких как ведение судовых реестров. На практике это приводит к тому, что даже споры, формально вытекающие из договора (например, чартера), но затрагивающие вопросы, отнесенные к исключительной компетенции государственных судов, становятся причиной возникновения споров о компетенции, что значительно замедляет процесс разбирательства.

В коренном противоречии с этим находится подход, доминирующий в таких центрах, как Англия и Сингапур. В указанных юрисдикциях действует презумпция арбитрабельности: любой спор, прямо не изъятый законом из компетенции арбитров, считается подлежащим арбитражному разбирательству, если на то есть воля сторон.

Яркой иллюстрацией тому служит дело *Fiona Trust & Holding Corporation v Privalov* (суть спора заключалась в вопросе — следует ли разрешать споры через арбитраж или через судебные разбирательства) [3], в котором английский суд постановил, что коммерческое арбитражное соглашение должно толковаться максимально широко, если стороны не выразили прямо противоположного намерения.

Сингапурские суды, руководствуясь схожими принципами, закрепленными в акте Сингапура «О международном арбитраже», ограничивают свое вмешательство до минимума, способствуя тем самым предсказуемости и стабильности арбитражного процесса. Результатом такого подхода является практически 100%-ная арбитрабельность морских споров, что создает привлекательную правовую среду для международного бизнеса.

Вторым критически важным аспектом, определяющим конкурентоспособность арбитражного форума, является процедурная эффективность и технологическое оснащение. Современный морской арбитраж — это не только вопрос юридической квалификации, но и скорость, гибкость и удобство самой процедуры. В этой связи МАК сталкивается с серьезным вызовом,

связанным с технологическим отставанием. Отсутствие полноценной цифровой платформы для подачи документов, проведения онлайн-слушаний (особенно с участием иностранных арбитров и представителей), безопасного обмена информацией и прозрачного отслеживания статуса дела существенно увеличивает сроки и издержки разбирательства.

Если в МАК доля дел, рассмотренных с использованием онлайн-технологий, по оценкам экспертов, не превышает 15 %, то в SCMA этот показатель достигает 85 % благодаря внедренной системе e-CaseFile и активному использованию видеоконференцсвязи [4]. Средний срок разрешения спора в МАК составляет около 8 мес, в то время как в LMAA аналогичные споры по документарной процедуре разрешаются в среднем за 3–4 мес. Гибкие процедуры, такие как LMAA Small Claims Procedure (упрощенная процедура арбитража, разработанная Лондонской ассоциацией морских арбитров, для рассмотрения небольших споров — до 100 000 дол. США), позволяют существенно экономить время и ресурсы сторон, что особенно важно для малого и среднего бизнеса.

Не менее важным элементом процедурной эффективности является также специализация арбитров. В составе LMAA более 85 % из них имеют непосредственный практический опыт работы в судоходстве (бывшие капитаны, старшие механики, судовые брокеры), что обеспечивает более четкое понимание технических деталей спора, будь то оценка степени вины капитанов при сложном столкновении или корректности составления диспаша по общей аварии [5]. Российская же практика, хотя и предполагает привлечение экспертов, но не имеет устоявшейся традиции включения в состав арбитров именно технических специалистов на постоянной основе.

Отдельного внимания заслуживает вопрос международного позиционирования МАК. Как показывают данные, в 2022 г. лишь 12 % споров с иностранным элементом были инициированы в МАК, тогда как 41 % российских компаний выбрали LMAA. Для изменения этой тенденции необходима активная работа по продвижению МАК на международной арене, включая участие в авторитетных арбитражных форумах, усиление сотрудничества с ведущими центрами (LMAA, SCMA) и возможную разработку модельных арбитражных оговорок на английском языке, рекомендованных для использования российскими участниками внешнеэкономической деятельности.

Наиболее серьезным препятствием для интеграции российского морского арбитража в глобальное правовое пространство остается проблема признания и исполнения арбитражных решений. Несмотря на то, что Российская Федерация является участницей Нью-Йоркской конвенции 1958 г.¹, российские арбитражные суды демонстрируют тенденцию к расширительному толкованию оснований для отказа в выдаче исполнительного листа. Наиболее часто используется ссылка на нарушение публичного порядка (статья V(2)(b) Нью-Йоркской конвенции, статья 239 АПК РФ). Под «публичным порядком» зачастую понимаются не только фундаментальные принципы права [6], но и текущие политико-экономические обстоятельства. Ярким примером является дело № А32–47144/2022, где российский суд отказал в признании и исполнении решения арбитража, принятого в соответствии с регламентом Лондонского международного третейского суда, сославшись на «контрсанкционные» нормативные акты.

Подобная практика, приводящая к отказу в исполнении в среднем в трети случаев (по накопленным данным за 2023–2025 гг.), резко контрастирует с подходом судов Англии и Сингапура, где процент исполнения арбитражных решений стабильно превышает 95 %. В этих юрисдикциях отказ возможен лишь в исключительных случаях при доказанных грубых нарушениях фундаментальных принципов правосудия, а сама процедура рассмотрения ходатайства о признании решения занимает в среднем 30 дней.

Проблема усугубляется отсутствием единообразной практики даже внутри российской судебной системы. В то время как одни суды следуют ограничительному толкованию публичного порядка, другие, как показано в деле о буксире «Шахтерск-1», — отменяют решения МАК по формальным основаниям, таким как «отсутствие мотивированного обоснования выводов», что также создает риски для сторон и подрывает доверие к институту.

Сингапурские же суды руководствуются принципом, согласно которому лишь четко определенные законом категории споров исключаются из арбитража, например, в деле *PT Asuransi Jasa Indonesia (Persero) v. Dexia Bank SA* (№ ARB 005 of 2002).

Таким образом, сравнительный анализ выявляет три ключевые системные проблемы российского морского арбитра-

¹ «Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений» (Заключена в г. Нью Йорке 10.06.1958) // Вестник ВАС РФ. 1993. № 8.

жа: ограничительный и неопределенный подход к арбитрабельности; процедурная неэффективность и технологическое отставание; непоследовательная и зачастую излишне строгая судебная практика признания решений, подрывающая принцип правовой определенности. Для решения указанных проблем необходим комплекс мер, направленных на глубокую модернизацию как нормативной базы, так и практики деятельности МАК. В качестве первоочередных шагов предлагается следующее:

Детализировать перечень споров, подлежащих рассмотрению МАК, в КТМ РФ. В настоящее время Положение о Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ (Приложение II к Закону РФ «О международном коммерческом арбитраже») устанавливает общий перечень споров из торгового мореплавания¹. Однако для устранения правовой неопределенности и исключения споров о компетенции целесообразно внести в КТМ РФ отдельную статью, содержащую исчерпывающий перечень морских споров арбитрабельной природы. В этот перечень следует включить споры, связанные с морским залогом, правами собственности на суда (за исключением споров, непосредственно связанных с государственной регистрацией), а также экологические иски, вытекающие из договорных отношений, что позволит унифицировать подходы государственных судов и арбитража.

Разработать и внедрить специализированные арбитражные регламенты для рассмотрения сложных категорий дел. В отличие от существующих общих положений о МАК, предлагается создать отдельные регламенты для таких специфических категорий, как общая авария (с возможностью применения Йорк-Антверпенских правил в редакции, согласованной сторонами), спасание и столкновение судов. Ключевым нововведением должно стать закрепление в этих регламентах права включать в состав арбитров, помимо юристов-практиков морского дела: капитанов, сюрвейеров, инженеров-судостроителей, что обеспечит рассмотрение спора с учетом технической специфики.

Создать полноценную цифровую экосистему МАК. В целях устранения технологического отставания и повышения процессуальной эффективности (в противовес существующему бумажному документообороту) необходимо законодательно закрепить и реализовать создание комплексной

цифровой платформы МАК. В отличие от действующих положений, не регламентирующих цифровую среду, такая платформа должна включать:

- модуль для электронной подачи процессуальных документов с использованием усиленной квалифицированной электронной подписи;
- систему онлайн-разбирательств (видеоконференцсвязь с функцией записи и протоколирования), что особенно востребовано в условиях географической удаленности участников спора;
- автоматизированную рассылку уведомлений и защищенное облачное хранилище для доказательств, обеспечивающее прозрачность и сохранность материалов дела.

Ввести обязательную практику публикации обезличенных решений МАК. По аналогии с подходом LMAA целесообразно внести изменения в регламент МАК, предусматривающие систематическую публикацию решений (в обезличенной форме). Это будет способствовать формированию единообразной и предсказуемой арбитражной практики, а также повысит привлекательность МАК для участников внешнеэкономической деятельности.

Инициировать издание специализированного постановления Пленума Верховного суда РФ. Несмотря на наличие общих разъяснений, требуется принятие отдельного постановления «О применении оговорок о публичном порядке при признании и исполнении иностранных арбитражных решений». Данный акт должен ограничить использование основания об отказе в признании и приведении в исполнение решений лишь случаями прямого и очевидного противоречия фундаментальным принципам российского правопорядка, что соответствует международным стандартам и статье 35 Закона о международном коммерческом арбитраже.

Создать в системе Верховного суда РФ специализированную коллегию по морским спорам. В целях обеспечения единообразия судебной практики и повышения квалификации судей при рассмотрении категорий дел, связанных с деятельностью морского арбитража, представляется обоснованным наделить такую коллегию полномочиями по рассмотрению жалоб на определения об отмене решений МАК и отказах в исполнении иностранных арбитражных решений.

Таким образом, следует подчеркнуть, что несмотря на наличие значительного потенциала и богатой исторической традиции, морской арбитраж в Российской

Федерации находится в состоянии системного кризиса, вызванного архаичными нормативными подходами, технологическим отставанием и непоследовательной судебной практикой. При этом успешное реформирование данной сферы невозможно без соответствующей адаптации положительного опыта ведущих мировых центров морского арбитража.

Реализация предложенного комплекса мер позволит МАК позиционировать себя как конкурентоспособный региональный арбитражный центр, способный эффективно обслуживать интересы участников морской торговли в условиях евразийской экономической интеграции.

Дальнейшее развитие морского арбитража в России видится в синтезе проверенных временем принципов специализации и гибкости к современным цифровым решениям.

Исторический опыт демонстрирует, что морской арбитраж всегда был производным от потребностей коммерческой практики [7]. Современные вызовы порождают новые, сложные категории споров. Способность российской арбитражной системы адекватно и эффективно реагировать на эти вызовы станет главным критерием ее жизнеспособности и конкурентоспособности в XXI в. при любых политических реалиях.

T

Литература

1. Отчет о деятельности Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ // Официальный сайт ТПП РФ. URL: <https://mac.tpprf.ru/ru/praktika/> (дата обращения: 09.03.2026).
2. Born G. International Commercial Arbitration. 3rd ed. London, England: Kluwer Law International, 2021. 4500 p
3. Fiona Trust & Holding Corporation v Privalov [2007] UKHL 40 // Официальный сайт суда Великобритании. URL: <https://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/2007/40.html> (дата обращения: 15.03.2026).
4. SCMA Annual Report 2024 // Официальный сайт Сингапурской морской арбитражной палаты (SCMA). URL: <https://www.scma.org.sg> (дата обращения: 21.09.2025).
5. LMAA Annual Report 2024 // Официальный сайт Лондонской ассоциации морских арбитров (LMAA). URL: <https://lmaa.london> (дата обращения: 09.09.2025).
6. Гуцуляк В. Н. Морское право: учебник. М.: Статут, 2019. 543 с.
7. Лебедев С. Н. Избранные труды по международному коммерческому арбитражу, международному частному праву и международному гражданскому процессу: в 2 т. М.: Статут, 2022. 672 с.

¹ Закон РФ от 07.07.1993 № 5338-1 (ред. от 30.12.2021) «О международном коммерческом арбитраже».