

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2411-118X-2026-2-178-185>

Разделение применимого права и арбитражной юрисдикции в международных контрактах морской торговли

Н. В. Свечникова,

кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин
РЭУ им. Г. В. Плеханова.

Адрес: «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова»,
117997, Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: svechnikova.nv@rea.ru

В. И. Турканова

ассистент кафедры гражданско-правовых дисциплин
РЭУ им. Г. В. Плеханова.

Адрес: «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова»,
115054, Москва, Стремянный пер., д. 36.
Email: turkanova.vi@rea.ru

Separation of applicable law and arbitration jurisdiction in international maritime trade contracts

N. V. Svechnikova,

PhD in Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Civil Law Disciplines of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane,
Moscow, 117997, Russian Federation.
E-mail: svechnikova.nv@rea.ru

V. I. Turkanova

Assistant of the Department of Public and Municipal Administration of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane,
Moscow, 115054, Russian Federation.
Email: turkanova.vi@rea.ru

Поступила 26.03.2026 Принята к печати 12.04.2026

Аннотация

Статья посвящена правовой конструкции, при которой право, регулирующее основной морской торговый контракт, и арбитражная юрисдикция, в рамках которой разрешается спор, выбираются сторонами раздельно. Показано, что такая модель не противоречит ни российскому международному частному праву, ни современному международному арбитражному праву, поскольку договорный статут, право арбитражного соглашения и право места арбитража выполняют разные функции. На материале Гражданского кодекса Российской Федерации, Закона Российской Федерации «О международном коммерческом арбитраже», Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Нью-Йоркской конвенции 1958 г., а также действующих правил Hong-Kong International Arbitration Center (HKIAC), Singapore International Arbitration Center (SIAC), Dubai International Arbitration Centre (DIAC) и Istanbul Arbitration Centre (ISTAC) обосновывается вывод о том, что сочетание английского права с нейтральной арбитражной площадкой является юридически допустимой и практически обоснованной моделью для чартер-партий, коносаментов и связанных с морской перевозкой договоров международной купли-продажи. Отдельное внимание уделено российскому процессуальному контексту 2026 г., включая статьи 248.1 и 248.2 Арбитражного процессу-

ального кодекса Российской Федерации, которые требуют дополнительной проверки исполнимости иностранной арбитражной оговорки с точки зрения российских участников внешнеторгового оборота.

Ключевые слова: международная морская торговля, применимое право, арбитражная оговорка, место арбитража, международный коммерческий арбитраж, чартер-партия, коносамент, Нью-Йоркская конвенция, английское право, санкционные ограничения.

Abstract

The article is devoted to the legal structure in which the law governing the main maritime trade contract and the arbitration jurisdiction within which the dispute is resolved are chosen separately by the parties. It is shown that such a model does not contradict either Russian private international law or modern international arbitration law, since the contractual statute, the law of the arbitration agreement and the law of the place of arbitration perform different functions. Based on the Civil Code of the Russian Federation, the Law of the Russian Federation "On International Commercial Arbitration", the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation, the New York Convention of 1958, as well as the current rules of the Hong Kong International Arbitration Center (HKIAC), Singapore International Arbitration Center (SIAC), Dubai International Arbitration Center (DIAC) and The Istanbul Arbitration Centre (ISTAC) substantiates the conclusion that the combination of English law with a neutral arbitration platform is a legally permissible and practically justified model for charter-shipments, bills of lading, and international purchase and sale agreements related to maritime transportation. Special attention is paid to the Russian procedural context of 2026, including articles 248.1 and 248.2 of the Arbitration Procedure Code of the Russian Federation, which require additional verification of the feasibility of a foreign arbitration clause from the point of view of Russian participants in foreign trade.

Keywords: international maritime trade, applicable law, arbitration clause, place of arbitration, international commercial arbitration, charter party, bill of lading, New York Convention, English law, sanctions restrictions.

Характеризуя актуальность рассматриваемой тематики, следует отметить, что право, регулирующее основной договор, отвечает за толкование обязательств, распределение рисков, порядок исполнения и последствия нарушения. Арбитражная оговорка, напротив, определяет механизм разрешения спора, состав участников и иные процессуальные аспекты. Российское коллизионное право прямо допускает выбор права как для договора в целом, так и для его отдельных частей, соответственно оно охватывает толкование, права и обязанности сторон, исполнение, последствия нарушения и прекращение договора. Уже на этом уровне видно, что вопрос о праве, применимом к указанным отношениям, и вопросы о порядке разрешения спора могут быть решены отдельно¹.

Исходя из анализируемой проблемы, необходимо подчеркнуть, что практическая значимость такой конструкции для морского оборота особенно возросла в последние годы. Для участников внешнеторговых перевозок важным стал не только выбор привычного материального права, но и выбор такой арбитражной площадки, которая

одновременно обеспечивает нейтральность, процедуру и исполнимость будущего решения.

Многие годы международные морские контракты строились по модели «английское право + лондонский арбитраж». Сегодня этот подход существенно изменился.

По статистике The London Court of International Arbitration (LCIA), доля российских сторон в LCIA сократилась с 7 % в 2018 г. до 2,7 % в 2022 г.² В то время как число российских сторон в SIAC возросло с 3 в 2020 г. до 26 в 2024 г.³ Также Россия появилась в топ-10 HKIAC в 2023 и 2025 гг.⁴ Результаты данных исследований свидетельствуют о смещении вектора участниками морской торговли в сторону нейтральных юрисдикций при разрешении трансграничных коммерческих споров.

Английское право, в свою очередь, удерживает позиции применимого права морских контрактов благодаря развитой прецедентной базе, широкому использованию и прозрачности для международных контрагентов, а также благодаря стандартным

¹ См. Ст. 1210 и 1215 Гражданского кодекса Российской Федерации (часть третья) от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ (с изм. от 30 сентября 2013 г.) / Собрание законодательства Российской Федерации от 3 декабря 2001 г. № 49 ст. 4552.

² LCIA. Annual Reports. – URL: <https://www.lcia.org/lcia/reports.aspx>.

³ SIAC. Annual Reports. – URL: <https://siac.org.sg/annual-reports>.

⁴ HKIAC. Statistics 2022–2025. – URL: <https://hkiac.org/about-us/statistics/>; HKIAC Releases 2025 Case Statistics Highlighting Strong Growth and Global Reach. – URL: <https://hkiac.org/news/hkiac-releases-2025-case-statistics-highlighting-strong-growth-and-global-reach/>

проформам Baltic and International Maritime Council (BIMCO), крупнейшей международной организации судовладельцев и участников морской индустрии, традиционно ориентированным на английское право.

По статистике НКИАС за 2022–2025 гг., английское материальное право стабильно остается второй правовой системой по применимости после гонконгского права, что фактически подтверждает функционирование НКИАС в качестве площадки для контрактов с английским материальным правом. Российские стороны впервые вошли в топ-10 контрагентов НКИАС в 2023 г. (7-е место), выпали из десятки в 2024 г. и вернулись в 2025 г.¹ DIAC, признанный постоянно действующим арбитражным учреждением (далее – ПДАУ) на территории России распоряжением Минюста Российской Федерации от 12 января 2026 г., позиционируется как еще одна основная альтернатива лондонскому арбитражу².

Сравнительный анализ арбитражной статистики за 2024 г., подготовленный Reed Smith, показывает, что в арбитражных разбирательствах, администрируемых SIAC, DIAC, НКИАС, английское право продолжает доминировать на глобальном уровне.³ В ежегодных отчетах Международной торговой палаты просматривается та же тенденция: английское право чаще всего выбирается в качестве *lex contractus*.⁴

Важно, что для юридической науки в настоящий момент представляет интерес анализ вопросов разделения применимого права и арбитражной юрисдикции в чартер-партиях, коносаментных и договорах международной купли-продажи, связанных с морской перевозкой. Кроме того, несомненную важность приобретает сравнительно-правовое исследование деятельности Гонконгско-

го международного арбитражного центра, Сингапурского международного арбитражного центра, Дубайского международного арбитражного центра и Стамбульского арбитражного центра. В теоретическом аспекте необходимо изучить модель «английское право + нейтральный арбитраж», представляющую собой самостоятельный феномен современного международного коммерческого права.

Закон Российской Федерации «О международном коммерческом арбитраже» закрепляет принцип автономности арбитражного соглашения. В частности, арбитражная оговорка, являющаяся частью договора, рассматривается как соглашение, не зависящее от остальных условий основного договора, а признание основного договора недействительным само по себе не влечет недействительности арбитражного соглашения. Сходный подход закреплён и в английском праве. Так, раздел 7 Закона об арбитраже 1996 г. устанавливает отделимость арбитражного соглашения, а введенный с 1 августа 2025 г. раздел 6А прямо закрепляет, что право, применимое к арбитражному соглашению, определяется либо специальным выбором сторон, либо, при отсутствии такого выбора, правом места арбитража. При этом выбор права для основного договора не считается автоматическим выбором права для арбитражной оговорки. Следовательно, современное арбитражное право допускает одновременное существование трех регулятивных позиций, а именно, права основного договора, права арбитражного соглашения и права места арбитража.⁵

Международное право имеет соответствующие источники в этой сфере, так, можно назвать Нью-Йоркскую конвенцию 1958 г. о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений. Конвенция требует признавать письменные арбитражные соглашения и в общем порядке обеспечивает признание и исполнение иностранных и не являющихся внутренними арбитражных решений. При этом определяя исчерпывающий перечень для отказа. Для морской торговли важно, что экономическая ценность арбитражной оговорки определяется не только каче-

¹ HKIAC. Statistics 2022–2025. – URL: <https://hkiac.org/about-us/statistics/>; HKIAC Releases 2025 Case Statistics Highlighting Strong Growth and Global Reach. – URL: <https://hkiac.org/news/hkiac-releases-2025-case-statistics-highlighting-strong-growth-and-global-reach/>.

² Распоряжение Министерства юстиции Российской Федерации от 12 января 2026 г. о предоставлении DIAC статуса постоянно действующего арбитражного учреждения – URL: <https://minjust.gov.ru/ru/events/51092/>.

³ Reed Smith. 2024 Review of International Arbitration Institutional Data. – URL: https://www.reedsmith.com/media/q55pum5o/2024_review_of_ia_institutional_data_-_final.pdf.

⁴ ICC. Dispute Resolution Statistics 2024. // International Chamber of Commerce. – URL: https://iccwbo.org/wp-content/uploads/sites/3/2025/06/2024-Statistics_ICC_Dispute-Resolution_992-1.pdf.

⁵ Arbitration Act 1996. Section 7; Arbitration Act 2025. Section 1, introducing section 6A into the Arbitration Act 1996] // UK Government. – URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/section/7>; <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/section/6A>; О международном коммерческом арбитраже: закон Рос. Федерации от 7 июля 1993 г. № 5338-1. Ст. 16.

ством самой процедуры, но и тем, будет ли итоговое решение реально исполнимо в юрисдикции, где расположены активы должника, груз, страховое покрытие либо расчетные счета сторон. Поэтому выбор нейтральной арбитражной площадки нельзя рассматривать изолированно от режима трансграничного признания решений¹.

Укажем, что в морской торговле разделение применимого права и арбитражной юрисдикции опирается не только на общие принципы международного частного права, но и на особенности самих морских документов. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации исходит из того, что договор морской перевозки груза может быть заключен как с условием предоставления судна или его части, так и без такого условия. Такой договор заключается в письменной форме, в том числе в форме электронного документа, а его наличие и содержание могут подтверждаться чартером, коносаментом, электронным коносаментом либо иными письменными доказательствами. При этом отношения между перевозчиком и получателем, не являющимся стороной договора, определяются коносаментом, а условия чартера становятся обязательными для получателя лишь тогда, когда коносамент содержит ссылку на них. Именно поэтому для морского оборота вопрос о разделении governing law (права, регулирующего договор) и arbitral seat (места арбитража) тесно связан с вопросом о корректной инкорпорации соответствующей оговорки из одного документа в другой².

Отметим, что на уровне чартер-партий такое разделение выражено максимально наглядно. Кроме того, об этом свидетельствуют и стандартные проформы BIMCO. В редакции Law and Arbitration Clause 2020 для Сингапура, BIMCO допускает, что контракт будет регулироваться сингапурским либо английским правом, тогда как спор подлежит передаче в арбитраж в Сингапуре. Специально закрепляется, что местом арбитража остается Сингапур, даже если слушание проходит в иной юрисдикции. Похожим примером можно

назвать ситуацию, когда стороны могут выбрать гонконгское или английское право, но сам спор передается в арбитраж в Гонконге, который признается местом арбитража независимо от фактического места заседаний. Тем самым стандартная морская договорная техника прямо подтверждает допустимость модели «английское право + арбитраж вне Англии»³.

Для коносаментных отношений эта же модель приобретает еще более прикладной характер. Конгенбилл 2022 г., разработанный BIMCO для перевозок генеральных грузов по чартеру GENCON, специально содержит прямую отсылку к исключительной оговорке о праве и арбитраже, а также требует идентификации governing charter (основного чартера, условия которого подлежат учету). Это означает, что вопрос о месте арбитража и вопрос о материальном праве должны быть не просто согласованы в чартере, но и технически корректно перенесены в коносаментный документ. Иначе сторона рискует столкнуться не с содержательным спором о перевозке, а с предварительным спором о том, была ли арбитражная оговорка вообще надлежащим образом инкорпорирована и может ли она распространяться на держателя коносамента⁴.

Важно отметить, что в договорах международной купли-продажи, связанных с морской поставкой, основное обязательство оформляется как договор купли-продажи, а морская перевозка выступает способом исполнения поставки либо частью распределения рисков и обязанностей между продавцом, покупателем, перевозчиком и страховым участником. В такой конструкции стороны обычно формируют две самостоятельные договорные связки. Выделим отдельную оговорку о governing law (праве, регулирующем договор купли-продажи), а также отдельную арбитражную оговорку. Официальная модельная оговорка DIAC разделяет указания на количество арбитров, место арбитража, язык и governing law of the contract (право, регулирую-

¹ Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards (New York, 1958) // UNCITRAL. – URL: https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/conventions/foreign_arbitral_awards.

² См. Ст. 115, 117, 119 и 120 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (с изм. от 31 июля 2025 г.) / Собрание законодательства Российской Федерации от 3 мая 1999 г. № 18 ст. 2207.

³ BIMCO. Law and Arbitration Clause 2020 Hong Kong. – URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/law-and-arbitration-clause-2020-hong-kong/>; BIMCO. Law and Arbitration Clause 2020 Singapore – URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/law-and-arbitration-clause-2020-singapore/> (дата обращения: 22.03.2026).

⁴ BIMCO. CONGENBILL 2022. – URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/congenbill-2022/>.

ющее договор). SIAC в своей модельной оговорке отдельно требует указать место арбитража и специально рекомендует сторонам отдельно согласовать право, регулирующее арбитражное соглашение. Тем самым разделение права основного договора и арбитражной юрисдикции выступает не исключением для морского права, а типовой техникой построения сложных трансграничных коммерческих контрактов¹.

Сравнительно-правовой анализ четырех выбранных арбитражных институтов показывает, что на нормативном уровне все они базируются на том, что право, применимое к существу спора, и арбитражная площадка не обязаны совпадать. Правила HKIAC 2024 г. предусматривают, что стороны могут согласовать место арбитража, а при отсутствии соглашения местом по умолчанию считается Гонконг. Укажем, что при этом в модельных оговорках HKIAC вопрос о юрисдикции института и вопрос о месте арбитража определены отдельно. Официальные материалы SIAC 2025 г. строятся таким образом, что стороны должны специально определить место арбитража, а сам центр отдельно обращает внимание на целесообразность выбора права, регулирующего арбитражное соглашение [[FN11]]. DIAC не только прямо допускает использование своих правил при любом месте арбитража, согласованном сторонами или определенном составом арбитража, но и в модельной оговорке отдельно перечисляет seat (место арбитража), language (язык) и governing law (применимое право) [[FN13]]. Публичные материалы ISTAC, в свою очередь, указывают², что стороны могут прямо определить в своей арбитражной оговорке место, язык и применимое пра-

во, а отсутствие такого определения не препятствует действительности самой арбитражной договоренности.

Целесообразно указать, что различия между названными институтами становятся особенно заметны тогда, когда спор типичен именно для морского оборота, то есть затрагивает несколько связанных договоров и несколько групп участников. Для чартерных и коносаментных конфликтов характерны многоступенчатые конструкции, которые включают основной чартер, выдачу коносамента, отдельный договор купли-продажи, страхование, участие фактического перевозчика, грузополучателя и, нередко, банка по документарной сделке. В этой части наиболее развитый инструментарий предлагают HKIAC, SIAC и DIAC. Официальные материалы HKIAC 2024 г. прямо фиксируют наличие механизмов joinder of additional parties (присоединения дополнительных сторон), consolidation of arbitrations (консолидации арбитражей), single arbitration under multiple contracts (единого арбитража по нескольким договорам) и concurrent proceedings (параллельного ведения связанных разбирательств) [[FN10]]. В материалах SIAC 2025 г. отдельно отражены consolidation (консолидация), coordinated proceedings (скоординированные производства) и joinder (присоединение стороны) [[FN11]]. В DIAC этим вопросам посвящены специальные статьи 8 и 9 Правил 2022 г., регулирующие multiple contracts and consolidation (множественные договоры и консолидацию) и joinder (присоединение сторон) [[FN12]]. Для морской торговли это не второстепенный сервисный элемент, а реальный процессуальный ресурс, который позволяет не дробить экономически единый конфликт на несколько несвязанных производств в разных юрисдикциях.

Проводя анализ в рамках сравнения необходимо учитывать скорость получения обеспечительной и предварительной защиты. В морских спорах она приобретает особую ценность, поскольку поводом для конфликта часто являются документы на груз, срочная передача коносамента, гарантии, меры по сохранению доказательств, риск отчуждения груза либо утраты контроля над платежом. HKIAC закрепляет чрезвычайную процедуру, при которой emergency decision (решение чрезвычайного арбитра) должно быть принято в течение четырнадцати дней с момента передачи дела чрезвычайному арбитражу [[FN10]]. SIAC Rules

¹ DIAC. Arbitration Model. – URL: <https://www.diac.com/en/adr-services/arbitration/arbitration-model-clause>; SIAC Rules 2025; SIAC Model Clause; Official Release of 7th Edition of the SIAC Rules 2025. – URL: <https://siac.org.sg/siac-rules-2025>; <https://siac.org.sg/siac-model-clause>; <https://siac.org.sg/siac-announces-the-official-release-of-7th-edition-of-the-siac-rules-2025>.

² ISTAC. Arbitration Rules; Emergency Arbitrator; Fast Track Arbitration]. – URL: <https://istac.org.tr/en/dispute-resolution/arbitration/arbitration-rules/>; <https://istac.org.tr/en/dispute-resolution/emergency-arbitrator/>; <https://istac.org.tr/en/dispute-resolution/fast-track-arbitration/>; DIAC Arbitration Rules 2022. – URL: <https://www.diac.com/en/adr-services/arbitration/rules/diac-arbitration-rules-2022/>; HKIAC. 2024 Administered Arbitration Rules; Model Clauses. – URL: <https://hkiac.org/arbitration/rules-and-practice-notes/2024-administered-arbitration-rules/>; <https://hkiac.org/arbitration/model-clauses/>.

2025, согласно официальным материалам центра, сохраняют чрезвычайную процедуру, допускают *protective preliminary order* (предварительный защитный приказ) и вводят *streamlined procedure* (упрощенную ускоренную процедуру), рассчитанную на более быстрое разрешение менее сложных дел [[FN11]]. В DIAC заявление о срочной защите может быть подано до формирования состава арбитров. Центр стремится назначить чрезвычайного арбитра в течение одного дня, а ускоренное производство применяется, в частности, когда общая сумма требований и встречных требований не превышает 1 000 000 дирхамов ОАЭ либо когда имеется исключительная срочность [[FN12]]. ISTAC также делает акцент на скорости. Официальный сайт центра указывает, что чрезвычайный арбитр назначается в течение двух рабочих дней, а решение выносится в течение семи дней. Кроме того, *Fast Track Arbitration* (ускоренный арбитраж) применяется к спорам стоимостью до 5 000 000 турецких лир и ориентирован на вынесение окончательного решения в пределах трех месяцев [[FN14]].

Применительно к морскому праву отдельно можно отметить и рассмотрение арбитражных споров в Дубае. DIAC формально является общекommerческим арбитражным институтом, однако его связь с морским сегментом подтверждается не только географией Дубая как транспортного и торгового узла, но и собственными официальными материалами. В годовом отчете за 2024 г. центр указал, что часть зарегистрированных дел основывалась на арбитражных соглашениях, ранее связанных в том числе с *Emirates Maritime Arbitration Centre* (Морским арбитражным центром Эмиратов). На наш взгляд, в настоящем исследовании стоит подчеркнуть, что дубайская площадка не просто теоретически пригодна для морских споров, а фактически включена в институциональную преемственность морского арбитража региона. В сравнительном плане это делает DIAC особенно интересным для сделок, в которых сохранение английского права сочетается с переносом места арбитража на Ближний Восток¹.

Для российских участников международной морской торговли большое значение имеет статья 248.1 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, которая закрепляет исключительную компетенцию российских арбитражных

судов по определенным спорам с участием лиц, в отношении которых введены меры ограничительного характера. Статья 248.2 того же Кодекса предусматривает возможность запрета инициировать или продолжать иностранное судебное либо арбитражное разбирательство по таким спорам. Из этого не следует, что любая иностранная арбитражная оговорка автоматически теряет силу, но для российского контрагента это означает необходимость двойной проверки: во-первых, экономической и процедурной пригодности выбранной иностранной площадки; во-вторых, не будет ли исполнение такой оговорки поставлено под сомнение в российской юрисдикции в силу специального анти-санкционного процессуального режима².

Интерес представляет дело, рассмотренное Арбитражным судом города Санкт-Петербурга и Ленинградской области, по иску ООО «Трансмастерс» – фрахтователем судна по договору тайм-чартера к HONRISE SHIPPING CO., LIMITED о взыскании убытков. Истец предпринял попытку перевести спор под российскую юрисдикцию, однако суд отказал в рассмотрении и направил стороны в арбитраж Гонконга, мотивируя это тем, что в соответствии с договором фрахта, регулируемого английским правом, любой спор передается «исключительно в арбитраж в Гонконге». Суд заключил, что Гонконг не присоединился к санкционным режимам против Российской Федерации и истца, а потому оснований полагать, что российская сторона будет лишена возможности защитить свои права в гонконгском арбитраже, нет. В плоскости настоящего исследования это значимый публичный пример того, как российский суд отказался распространять режим ст. 248.1 АПК на нейтральную юрисдикцию и подтвердил исполнимость оговорки в отношении российской стороны.³

Кейс демонстрирует, что особенное значение имеет точность формулирования арбитражной оговорки. Верховный Суд Российской Федерации в Постановлении Пленума от 10 декабря 2019 г. № 53 разъяснил, что арбитражное соглашение

² См. Ст. 248.1 и 248.2 Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ (с изм. от 15 декабря 2025 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации от 29 июля 2002 г. № 30 ст. 3012.

³ Определение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 5 мая 2024 г. по делу № А56-9971/2024 (Transmasters Logistics Ltd. против Honrise Shipping Co., Ltd.) // Картоoteca арбитражных дел. – URL: <https://kad.arbitr.ru>.

¹ DIAC. Annual Report 2024. – URL: https://www.diac.com/wp-content/uploads/2026/01/DIAC_Annual-Report_Spread-2024.pdf.

признается неисполнимым, когда из его содержания невозможно установить действительную волю сторон относительно выбранной процедуры арбитража либо когда оно не может быть исполнено в соответствии с этой волей. Кроме того, в том же разъяснении отмечено, что право, применимое к арбитражному соглашению, в силу его автономности может отличаться и от права основного договора, и от права, применимого к процедуре арбитража.

Арбитражные оговорки, которым не было уделено должное внимание, еще в 1974 г. были названы специалистами как «патологические оговорки»; такие оговорки способны существенно подорвать намерение сторон разрешать споры посредством арбитража, приводя к сложным процедурным ситуациям или даже к признанию соглашения неисполнимым. Часто арбитражные соглашения, формально не являющиеся патологическими или недействительными, тем не менее содержат ошибки или неопределенности. Они могут быть двусмысленными или включать противоречивые положения практически по всем аспектам арбитражного процесса: отсылку к нескольким различным сводам институциональных правил, применение разных версий или неопределенных версий одного и того же набора правил, включение некорректно обозначенных или вовсе неидентифицированных арбитражных правил, установление различных или неясных способов назначения арбитров, включение различных требований к квалификации или национальности арбитров, выбор разных языков арбитража, указание противоречивого места арбитража или иных аспектов арбитражного процесса. Все эти разновидности дефектов формулирования могут создавать существенные процессуальные сложности и неопределенность в арбитражном разбирательстве [5].

Поэтому для морских контрактов принципиально важно не ограничиваться общей фразой о передаче спора «в международный арбитраж», а отдельно и четко указать избранный институт, место арбитража, язык разбирательства, право основного договора и при необходимости право самой арбитражной оговорки.¹ По мнению ученых,

наиболее простой способ избежать «патологической» арбитражной оговорки является использование типовой (модельной) оговорки авторитетного арбитражного института. Такие оговорки прошли практическую проверку, они существенно снижают риск возникновения дефектов. Вместе с тем следует убедиться, что используется актуальная версия соответствующей модельной оговорки. Также важно структурно разграничивать арбитражную оговорку и положения о применимом праве в контракте на два разных блока. Смешение этих элементов в одной формулировке, например, «Прочие положения и арбитраж: настоящий договор регулируется английским правом», создает впечатление неопределенности сторон в выборе арбитража, и как следствие может повлечь за собой признание арбитражной оговорки неисполнимой или недействительной.²

Однако в рамках современного международного арбитражного права и Нью-Йоркской конвенции суды, как правило, стремятся по возможности обеспечивать исполнение арбитражных соглашений. Во многих юрисдикциях это означает толкование арбитражных оговорок таким образом, чтобы они не вынуждали стороны спора к параллельным и потенциально противоречивым разбирательствам [4].

Отметим, что российский контекст не исчерпывается только антисанкционными нормами. На официальном сайте Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации размещены действующие с 17 октября 2023 г. правила арбитража, регламент комиссии и сопутствующие положения. Это означает, что для части споров у российских участников сохраняется институционально оформленная внутренняя морская площадка. Однако даже наличие такой площадки не отменяет³ практической потребности в сравнительном выборе между различными зарубежными центрами, когда сделка по своему составу участников, структуре исполнения, ме-

¹ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 10 декабря 2019 г. № 53 «О выполнении судами Российской Федерации функций содействия и контроля в отношении третейского разбирательства, международного коммерческого арбитража» // Российская газета № 291 от 25 декабря 2019 г.

² Толкование различных видов патологических арбитражных соглашений в праве международного арбитража // Закон.ру. – URL: https://zakon.ru/blog/2022/1/11/tolkovanie_razlichnyh_vidov_patologicheskikh_arbitrazhnyh_soglashenij_v_prave_mezhdunarodnogo_arbitra

³ Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате Российской Федерации. Материалы: Правила арбитража Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации (в ред. 25 августа 2023 г., действуют с 17 октября 2023 г.). – URL: <https://mac.tpprf.ru/ru/materials>

сту нахождения активов или условиям последующего исполнения решения требует иностранного либо нейтрального места арбитража.

Таким образом, разделение применимого права и арбитражной юрисдикции в международных контрактах морской торговли представляет собой не случайное отклонение от классической модели, а устойчивую юридическую технику, признанную как национальным, так и международным правом. Для чартер-партий эта техника выражена в стандартных проформах BIMCO; для коносаментов – в специальных механизмах инкорпорации условий чартера; для связанных с морской перевозкой договоров купли-продажи – в самостоятельном конструировании оговорок о governing law и arbitration clause (арбитражной оговорке). Сравнение HKIAC, SIAC, DIAC и ISTAC показывает, что современные арбитражные институты не связывают автоматически право договора с местом арбитража, а предлагают разные процессуальные модели для сложных многодоговорных и срочных коммерческих конфликтов. Объем положительной для российских сторон публичной практики именно в этих четырех инсти-

тутах ограничен, что объясняется конфиденциальностью арбитража и относительной новизной тренда. Основной массив статистики, свидетельствующей о такой тенденции, на данный момент составляют рост числа российских сторон в портфелях SIAC и HKIAC (особенно в 2023–2025 гг.) и переход от LCIA к азиатским центрам.

В российском правовом поле 2026 г. такая конструкция требует более осторожной оценки из-за статей 248.1 и 248.2 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, но в своей основе она остается законной и доктринально обоснованной.

Именно поэтому модель «английское право + нейтральный арбитраж» может рассматриваться как самостоятельный феномен современного международного коммерческого права, сформированный сочетанием коммерческой привычности английского морского права, институциональной конкуренции арбитражных центров и изменившихся условий доступа к традиционным площадкам разрешения трансграничных споров.

Список литературы

1. Монастырский Ю. Э. Юридическая природа соглашения и оговорки о применимом праве в международном коммерческом арбитраже // Третейский суд. – 2024. – № 3-4. – С. 108–123.
2. Пакерман Г. А. Практика разрешения споров в рамках инициативы «Новый шелковый путь» // Актуальные проблемы российского права. – 2025. – №10 (179). – С.144–154.
3. Новикова Т. В. Правовое обоснование допустимости соглашения о применимом праве в международном коммерческом арбитраже // Российское правосудие. – 2020. – № 7. – С. 23–30.
4. Born G. B. International Commercial Arbitration. – URL: <https://ru.scribd.com/document/788747430/Gary-Born-International-Commercial-Arbitration>.
5. Born G. B. The «Pathological» Arbitration Clause // NYU Journal of International Law and Politics. – URL: https://nyujilp.org/wp-content/uploads/2024/08/Born_56-1-51-106.pdf.