

**ПРАВОВІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ АЛЬТЕРНАТИВНИХ СПОСОБІВ
УРЕГУЛЮВАННЯ КОМЕРЦІЙНИХ СПОРІВ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ****LEGAL ISSUES OF SETTLING THE COMMERCIAL DISPUTES
IN THE FIELD OF TRANSPORT**

Деркач Е.М., д.ю.н.,
професор кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права
Донецький національний університет імені Василя Стуса

У статті висвітлюються актуальні світові тенденції застосування альтернативних способів захисту прав та законних інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту, визначено напрями розвитку відповідного законодавства України. Підкреслюється, що трансформація міжнародних торгових зв'язків, з характерною тенденцією до саморегуляції відносин комерційного характеру, зумовлює складне, багаторівневе правове регулювання міжнародного економічного обороту та розширення форм захисту прав і законних інтересів відповідних суб'єктів господарювання. Поряд із традиційною судовою формою захисту, що здійснюється державними судами, суб'єкти господарювання вільні вибирати й інші, альтернативні форми захисту, які набувають усе більшого поширення у світі, зокрема для вирішення комерційних спорів у сфері транспорту. У системі альтернативних способів врегулювання комерційних спорів у сфері транспорту провідне місце посідає морський арбітраж (зокрема, Лондонська асоціація морських арбітрів як світовий центр міжнародного арбітражу для розв'язання морських спорів). У статті приділено увагу новому інструменту альтернативного вирішення спорів – ранне нейтральне оцінювання (*LMAA Early Neutral Evaluation*), що використовується Лондонською асоціацією морських арбітрів із січня 2022 р., а також іншим інструментам, зокрема арбітражу (*LMAA Arbitration*), медіації (*LMAA Mediation*), ради з розгляду спорів (*LMAA Adjudication and Dispute Board*). Авторкою на основі аналізу світового досвіду врегулювання комерційних спорів у сфері транспорту обґрунтовано доцільність забезпечення на законодавчому рівні можливості врегулювати комерційні спори у сфері транспорту за допомогою сучасних інструментів альтернативного врегулювання спорів (арбітраж, медіація, переговори, ранне нейтральне оцінювання, ради з розгляду спорів та ін.), що сприятиме реалізації принципу свободи договору, вибору сторонами найефективніших форм захисту своїх прав та законних інтересів на міжнародному, регіональному та національному рівнях.

Ключові слова: захист прав та інтересів суб'єктів господарювання, альтернативні способи врегулювання спорів (ADR), судовий та позасудовий порядок врегулювання спорів, морський арбітраж, медіація, переговори, ранне нейтральне оцінювання.

The article highlights the current global trends in settling the commercial disputes in the field of transport through the alternative dispute resolution (ADR) procedures, as well as identifies the areas for developing the relevant legislation of Ukraine. It is noted that the international trade globalization tends to self-regulating commercial relations, results in complex, multilevel legal regulation of international economic relations, as well as diversification of instruments for protecting rights and legitimate interests of transport economic entities. Along with the traditional judicial protection provided by state courts, business entities may choose alternative procedures which have being utilized widespread, particularly in the field of transport. The maritime arbitration is the leading ADR tool for settling the commercial disputes in the field of transport (in particular, the London Maritime Arbitration Association/ LMAA is the international arbitration center for settling maritime disputes worldwide). The author focuses on a new tool for ADR – Early Neutral Evaluation (LMAA Early Neutral Evaluation), used by the London Association of Maritime Arbitrators since January 2022, as well as other tools, including arbitration (LMAA Arbitration), mediation (LMAA Mediation), LMAA Adjudication and Dispute Board. Based on the analysis of world experience in settling the commercial disputes in the field of transport, the author insists on further development of relevant Ukrainian legislation towards updating the tool kit for alternative dispute resolution procedures (such as arbitration, mediation, negotiations, early neutral evaluation, dispute boards etc). It will allow to implement the freedom of contract principle, as well as choose the most effective tools for protecting the parties' rights and legitimate interests at the international, regional and national levels.

Key words: protection of economic entities' rights and interests, alternative dispute resolution (ADR), international commercial arbitration, litigation and out-of-court dispute settlement, mediation, negotiations, early neutral evaluation.

Трансформація міжнародних торгових зв'язків, з характерною тенденцією до саморегуляції відносин комерційного характеру, зумовлює складне, багаторівневе правове регулювання міжнародного економічного обороту та розширення форм захисту прав та законних інтересів відповідних суб'єктів господарювання. Поряд із традиційною судовою формою захисту, що здійснюється державними судами, суб'єкти господарювання вільні вибирати й інші, альтернативні форми захисту, які набувають усе більшого поширення у світі, зокрема у разі вирішення комерційних спорів у сфері транспорту.

Метою цієї статті є обґрунтування пропозицій щодо удосконалення правової регламентації застосування альтернативних способів врегулювання комерційних спорів у сфері транспорту з урахуванням світового досвіду.

У науковій літературі виділяють юрисдикційну та неюрисдикційну (різновидами якої є самозахист права (зокрема, пригримання), заходи оперативного впливу на боржника, застосування процедур примирення, спрямованих на врегулювання правового конфлікту тощо) форми захисту [1]. У інших джерелах виділяють такі форми захисту, як: самозахист; досудове врегулювання спорів; залучення органів, які сприятимуть у такому захисті; нотаріальний, адміністративний та судовий захист [2].

О.М. Гончаренко стверджує, що процесуальне саморегулювання допускає вибір сторонами: державної або ж альтернативної, досудової та судової, квазісудової системи врегулювання спору [3, с. 18]. Альтернативні способи врегулювання спору, зазначає дослідниця, виникли раніше, ніж судова система, і саме завдяки саморегулювним властивостям використовуються нині як ефективні методи. Оскільки система альтернативних методів врегулювання спорів в Україні перебуває на етапі становлення та розвитку, то у майбутньому можливе застосування й інших альтернативних методів, урахуовуючи гібридні форми [3, с. 17]. При цьому Національною економічною стратегією на період до 2030 року, затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р. № 179, серед викликів та бар'єрів на шляху досягнення стратегічної цілі – «забезпечення справедливого правосуддя в Україні, що базується на верховенстві права, захисті прав і свобод людини, фізичних та юридичних осіб» – передбачено слаборозвинуту систему альтернативного розв'язання спорів [4].

Отже, зважаючи на широке розмаїття способів захисту прав та інтересів, видів порушень та інших підстав для захисту, вагомим значення набуває вибір належного й ефективного способу захисту відповідного права.

Відповідно до ст. 20 Господарського кодексу України від 16 січня 2003 р. № 436-IV кожний суб'єкт господарювання та споживач має право на захист своїх прав і законних інтересів, використовуючи передбачені законом способи та форми захисту, зокрема шляхом відшкодування збитків, застосування штрафних, оперативного-господарських, адміністративно-господарських санкцій. З урахуванням законодавчих змін запроваджено принципово інший підхід до обрання способів захисту, що полягає у можливості позивача і суду застосувати спосіб захисту, який прямо не передбачений законом, але не суперечить йому (ч. 2 ст. 5 Господарського процесуального кодексу України від 06.11.1991 р. № 1798-ХІІ). Згідно з О.А. Беляневич, нині домінують значення судової форми захисту зумовлене нормою ч. 2 ст. 124 Конституції України, якою передбачено поширення юрисдикції судів на всі правовідносини, що виникають у державі. Однак досудове врегулювання спорів, як неюрисдикційна форма захисту, може бути додатковим засобом правового захисту, який держава надає учасникам певних правовідносин. При цьому реалізація принципів свободи підприємницької діяльності і свободи договору включає у себе, серед іншого, підтримку і заохочення державою саморегуляції відносин у сфері господарювання, яка виявляється у використанні неюрисдикційної форми захисту порушених прав та законних інтересів суб'єктів господарювання як такої, що є адекватною динамічним ринковим умовам [1].

Позасудовий захист доцільно розглядати в широкому розумінні, включаючи до нього не лише направлення претензії. Зокрема, на практиці 70% спорів може бути вирішено шляхом переговорів, що закінчуються миром, зокрема укладанням *washout agreement* [5]. У міжнародній практиці сторонами можуть застосовуватися доарбітражне або досудове врегулювання, що передбачає необхідність проведення переговорів перед передачею справи до арбітражу («багаторівневе арбітражне застереження»). Багаторівневі застереження можуть бути як у їх «одноклітинній» формі «переговори – арбітраж», так і в більш розвинених: «медіація – арбітраж», «переговори – медіація – арбітраж» або «арбітраж – медіація – арбітраж» і спрямовані на скорочення та прискорення арбітражної процедури шляхом досягнення згоди щодо принципових питань [6]. Згідно з доповіддю «Global Pound Conference Series 2018», поєднання судових та несудових процесів є основними способами покращення майбутнього вирішення комерційних спорів. На початку 80-х рр. міжнародною організацією *International Institute for Conflict Prevention & Resolution (CPR)* розроблено інструмент *ADR pledge* – документ декларативного характеру, підписуючи який компанія декларує, що ADR методи разом із судовим розглядом або окремо здатні знизити витрати і привести до рішень, яких сторони не досягнуть у суді [7]. CPR Dispute Resolution надає послуги з вирішення спорів – медіація, арбітраж, раннє нейтральне оцінювання (*Early Neutral Evaluation*), ради з розгляду спорів (*Dispute Review Boards*) та інші.

Л.М. Ніколенко зазначає, що досудове врегулювання спорів є додатковим, дієвим та поширеним засобом правового захисту суб'єктів господарювання, що носить характер ділового звичаю та реалізується виключно за волевиявленням суб'єктів конкретних правовідносин, у такий спосіб не обмежуючи право на судовий захист [8]. До форм позасудового захисту прав суб'єктів господарювання належать: нотаріальний захист; третейський захист; досудовий (претензійний) захист; самозахист; адміністративний захист; інші форми, які передбачені певними законодавчими актами [9].

У Стратегії розвитку системи правосуддя та конституційного судочинства на 2021–2023 роки, затвердженій Указом Президента України від 11.06.2021 р. № 231/2021, серед напрямів підвищення ефективності правосуддя

передбачено розвиток способів альтернативного (позасудового) та досудового врегулювання спорів, зокрема, шляхом *встановлення для окремих, визначених законом, категорій справ обов'язкового досудового порядку врегулювання спорів з використанням медіації та інших практик*, запровадження та розвиток інституту медіації, зміцнення інституційних можливостей третейського самоврядування та ін. (п. 4.1.5 Стратегії) [10]. Важливо підкреслити у досліджуваному контексті те, що можливість судового захисту не може бути поставлена законом, іншими нормативно-правовими актами у залежність від використання суб'єктом правовідносин інших засобів правового захисту, зокрема досудового врегулювання спорів, а право суб'єкта господарювання на звернення до суду не обмежується національною судовою системою [2]. Відповідно до чинного законодавства спори щодо перевезення вантажів у внутрішньому сполученні можуть розглядатися як у судовому (у разі відшкодування збитків, штрафних санкцій у випадках втрати, псування, пошкодження, недостачі вантажу, прострочення доставки вантажу тощо), так і досудовому (претензійному) порядку. Проте на певному етапі порядок врегулювання спорів, що виникали з договору перевезення, передбачав обов'язкове дотримання досудового порядку відповідно до Закону України «Про внесення змін до Арбітражного процесуального кодексу України» від 17.05.2001 р. Згодом рішенням Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням Товариства з обмеженою відповідальністю «Торговий Дім «Кампус Коттон клуб» щодо офіційного тлумачення положення частини другої статті 124 Конституції України (справа про досудове врегулювання спорів) від 09.07.2002 р. № 15-рп/2002 було встановлено, що обов'язкове досудове врегулювання спорів, яке виключає можливість прийняття позовної заяви до розгляду, порушує право особи на судовий захист. Держава, з огляду на необхідність підвищення рівня правового захисту, може стимулювати вирішення правових спорів у межах досудових процедур, але їхнє використання є правом, а не обов'язком особи, яка потребує такого захисту (п. 3) [11]. Згодом Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо досудового врегулювання спорів» від 23.06.2005 р. відповідні зміни в частині скасування обов'язку застосування порядку досудового врегулювання окремих категорій спорів, зокрема, тих, що виникають з договору перевезення, було внесено до Господарського процесуального кодексу України, Господарського кодексу України, Цивільного кодексу України, транспортних статутів та кодексів.

Нині арсенал засобів правового захисту інтересів учасників транспортної діяльності значно розширюється і доповнюється альтернативними способами врегулювання спорів, зокрема, третейського розгляду, міжнародного комерційного арбітражу, медіації, переговорів та ін. До способів захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту належать: 1) судові (шляхом звернення до суду, що притаманно для відшкодування збитків, штрафних санкцій у разі втрати, псування, пошкодження, недостачі вантажу, несвочасної доставки вантажу тощо); 2) досудові (шляхом проведення переговорів, пред'явлення претензії до порушника для захисту своїх прав та інтересів); 3) самостійно потерпілою від порушення умов транспортного договору стороною у разі застосування оперативного-господарських санкцій, передбачених таким договором; 4) альтернативні способи врегулювання спорів (ADR), включаючи електронне (онлайн) вирішення спорів (ODR) із застосуванням інтернет-технологій [12].

У системі альтернативних способів врегулювання комерційних спорів, зокрема у сфері транспорту, провідне місце посідає комерційний арбітраж, роль якого зросла у 2020 р. під впливом постійних глобальних про-

блем у ланцюгах поставок та наслідків глобальної пандемії значення комерційного арбітражу [13]. Морський арбітраж є найбільш поширеним типом спеціалізованого міжнародного комерційного арбітражу, що створюється для розгляду спорів, що виникають з торгового мореплавства. Із близько 130 міжнародних комерційних арбітражних інституцій приблизно 20% є спеціалізованими морськими арбітражами та мають спеціальні процедури для розгляду спорів, що виникають з торгового мореплавства [14]. Створення такого типу судів зумовлене специфікою галузі – торговельного мореплавства, наявністю спеціальних знань у арбітрів, якими виступають правники, капітани, економісти тощо.

На відміну від державних судів, міжнародний комерційний арбітраж не є органом державного правосуддя як один із різновидів третейських судів, займає нішу альтернативного способу вирішення комерційних спорів [15]. Ю.Д. Притика пропонує розглядати арбітраж як форму приватного правосуддя, яке ґрунтується на угоді, укладеній спеціально для цього сторонами спору, де арбітр наділяється повноваженнями, аналогічними повноваженням судді, водночас ці повноваження випливають з угоди між сторонами [16, с. 37]. О.П. Подцерковний акцентує, що міжнародна фінансово-економічна глобалізація вимагає від сучасних держав подолання багатьох вузькогалузевих підходів до юрисдикційного забезпечення бізнесових процесів. Інтеграція у цій сфері стимулює рух національних правових систем у напрямі уніфікації правил ведення бізнесу й забезпечення економічних свобод у світовому вимірі, сприяє виникненню універсальних форм захисту суб'єктів економічної діяльності, що мають походження з різних країн [17]. А.І. Муранов зазначав, що третейський розгляд, зокрема міжнародний комерційний арбітраж, вважаються не просто альтернативною державному судочинству, а й рівнозначним йому [18].

Всесвітньо визнаними центрами врегулювання спорів, що виникають з торговельного мореплавства, є арбітраж Лондонської асоціації морських арбітрів (*London Maritime Arbitrators Association/ LMAA*), Сінгапурська палата морського арбітражу (*Singapore Chamber of Maritime Arbitration/ SCMA*) та Сінгапурський міжнародний арбітражний центр (*Singapore International Arbitration Centre/ SIAC*), Гонконгський міжнародний арбітражний центр (*Hong Kong International Arbitration Centre/ HKIAC*), Дубайський міжнародний арбітражний центр (*Dubai International Arbitration Centre/ DIAC*), Німецька асоціація морського арбітражу у Гамбурзі (*German Maritime Arbitration Association/ GMAA*), Міжнародний арбітражний суд Міжнародної торгової палати в Парижі та інші арбітражні установи. Проте лідуючі позиції у регулюванні відносин, що складаються у сфері міжнародної торгівлі, займає англійське право, що зумовлене історичними чинниками, а в арбітражі Лондонської асоціації морських арбітрів вирішується більша частина міжнародних морських спорів у світі. Лондонська асоціація морських арбітрів залишається провідним світовим центром міжнародного арбітражу, розв'язуючи спори не тільки із судноплавства (перевезення вантажів, суднобудування та купівля-продаж суден), а також міжнародної торгівлі тощо [13, с. 31].

Характерною сучасною тенденцією є розширення набору інструментів для врегулювання спорів Лондонською асоціацією морських арбітрів: крім уже застосованих інструментів арбітражу (*LMAA Arbitration* – використовується з 1960 р. для розв'язання 80–90% морських спорів у всьому світі), медіації (*LMAA Mediation* – запроваджено в 2002 р.), ради з розгляду спорів (*LMAA Adjudication and Dispute Board* – запроваджено в 2020 р.), із січня 2022 р. запроваджено новий спосіб альтернативного вирішення спорів – раннє нейтральне оцінювання (*LMAA Early Neutral Evaluation*), що набуває все більшого визнання в морській індустрії. Інструмент *Early Neutral Evaluation*

(передбачає призначення незалежного та неупередженого оцінювача, який надає реалістичну оцінку їхнього спору на ранній стадії, щоб допомогти сторонам шляхом переговорів домовитися) також міститься в нещодавно оголошеному пункті про посередництво/альтернативне вирішення спорів BIMCO 2021 р. [19].

В Україні при Торгово-промисловій палаті України функціонують постійно діючі арбітражні установи, зокрема Міжнародний комерційний арбітражний суд (розглядає спори, в тому числі з перевезення вантажів, які виникають під час здійснення зовнішньоторговельних та інших видів міжнародних економічних зв'язків, якщо комерційне підприємство хоча б однієї зі сторін спору знаходиться за кордоном) та Морська арбітражна комісія (розглядає справи за участю будь-яких суб'єктів моргосподарського комплексу, а саме спори, які випливають з договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають із торгового мореплавства, незалежно від того, чи є сторонами таких відносин суб'єкти українського та іноземного або лише українського чи тільки іноземного права) відповідно до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» від 24.02.1994 р. № 4002-XII.

На міжнародному рівні питання міжнародного комерційного арбітражу регламентуються міжнародними договорами за участю України (Нью-Йоркською конвенцією про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень (Нью-Йорк, 1958 р.), Європейською конвенцією про зовнішньоторговельний арбітраж (Женева, 1961 р.), Типовим законом ЮНСІТРАЛ про міжнародний комерційний арбітраж (1985 р., зі змінами 2006 р.), а також Регламентів МКАС і МАК при ТПП України (затверджені Рішенням Президії ТПП України № 25(6) від 27.07.2017 р.) тощо.

Водночас професійні організації, такі як міжнародна Асоціація торгівлі зерном та кормами (*the Grain and Feed Trade Association/ GAFTA*), Федерація асоціацій масел, насіння і жирів (*The Federation of Oils, Seeds and Fats Associations Ltd/ FOSFA*), Балтійська та міжнародна морська рада (*BIMCO*), докладають значних зусиль задля уніфікації торгової діяльності, зокрема шляхом розробки стандартних договорів, що передбачають застосування англійського права. Нині понад 80% світової торгівлі кормами та зерном в усьому світі відбувається з використанням стандартних форм контрактів, розроблених відповідно до єдиної системи правил та принципів, спрямованих на полегшення торгівлі, уніфікацію підходів та захист інтересів усіх учасників торгових операцій. Однією з переваг професійних асоціацій є наявність власного спеціалізованого арбітражного органу, який розглядає спори, що виникають із таких контрактів [20]. Проформи міжнародних договорів купівлі-продажу, перевезення, фрахтування, що розроблені міжнародними неурядовими організаціями, передбачають врегулювання спорів у спеціалізованому арбітражному органі та застосування англійського матеріального права до цих договорів, оскільки саме цій правовій системі підпорядковується більшість договорів морського перевезення [14].

Сприятливим у досліджуваному контексті є розвиток відповідного законодавства України. Зокрема, 15.12.2021 р. набув чинності Закон України «Про медіацію» від 16.11.2021 р. № 1875-IX, завдяки чому створено правове підґрунтя застосування медіації як альтернативного способу розв'язання спорів, внесено низку змін до чинного законодавства, зокрема у ст. 46 Господарського процесуального кодексу України, що закріплює процесуальні права та обов'язки сторін, передбачено можливість примиритися шляхом медіації на будь-якій стадії судового процесу, а результат домовленості оформити мировою угодою. На міжнародному рівні Генеральною Асамблеєю ООН прийнято Конвенцію про міжнародні мирові угоди, досягнуті в результаті медіації («Сінгапурська конвенція про медіацію»), що застосовується до міжнародних

угод, укладених внаслідок медіації у письмовій формі сторонами для вирішення *комерційного* спору (ст. 1 Конвенції) (Конвенція виключає зі своєї сфери застосування мирові угоди, які були зафіксовані і підлягають виконанню як арбітражні рішення) [21].

Можливість врегулювання комерційних спорів у сфері транспорту за допомогою альтернативних способів регулювання потребує закріплення на законодавчому рівні (Господарський кодекс України, спеціальне транспортне законодавство). Нині можливість врегулювання спорів шляхом звернення до арбітражу передбачена у транспортному законодавстві України лише щодо водного транспорту. За змістом ст. 8 Кодексу торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР за наявності згоди сторін майнові спори, що пов'язані з торговельним мореплаванням, можуть бути розглянуті Морською арбітражною комісією при Торгово-промисловій палаті України, а у разі участі у спорі «іноземного елемента» у формі іноземної юридичної або фізичної особи – іноземним судом або арбітражем. Ст. 75 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р. № 1054-IX спори, що виникають у сфері внутрішнього водного транспорту, зокрема щодо перевезення вантажів, букси-

рування суден та інших плавучих засобів, лоцманського проведення суден, купівлі-продажу, фрахтування, застави та ремонту суден і плавучих засобів, бункерування суден, агентського та іншого обслуговування суден, страхування та перестраховування суден тощо, вирішуються судом або, за домовленістю сторін, Морською арбітражною комісією при Торгово-промисловій палаті України, а за участю у спорі іноземних юридичних або фізичних осіб – також іноземним міжнародним арбітражем.

Підсумовуючи зазначене, в умовах глобалізованої торгівлі та необхідності забезпечення безперервного ланцюга поставок товарів забезпечення на законодавчому рівні можливості врегулювати комерційні спори у сфері транспорту за допомогою сучасних інструментів альтернативного врегулювання спорів (до яких належать арбітраж, медіація, переговори, раннє нейтральне оцінювання, ради з розгляду спорів та ін.) сприятиме реалізації принципу свободи договору, вибору сторонами найефективніших форм захисту своїх прав та законних інтересів на міжнародному, регіональному та національному рівнях. Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення є відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Беянович О. Про форми захисту прав суб'єктів господарювання. *Українське комерційне право*. 2007. № 8. С. 62–69.
2. Ніколенко Л.М. Захист як засіб регулювання господарських відносин в умовах євроінтеграції. *Регіональна, галузева та суб'єктна економіка України на шляху до євроінтеграції*: матеріали ІХ Міжнар. наук.-практ. конф. Харків: ХНУБА, 2017. Ч. 3. С. 15–18.
3. Гончаренко О.М. Теоретико-правові засади саморегулювання господарської діяльності: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2020. 36 с.
4. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р. № 179. *Офіційний вісник України*. 2021. № 22. Ст. 1015.
5. Нічевич А. «У морі» юридичних послуг. Лідери ринку. Рейтинг юридичних компаній України. 2017. С. 135–136.
6. Пильков К. Практика применення многоуровневых оговорок о разрешении споров. Обязательность переговоров, медиации, адьюдикации. *Обязательность арбитражного соглашения: доктрина и судебная практика*: материалы ІІ Междунар. арбитражных чтений памяти академика И.Г. Побирченко. Київ: МКАС при ТПП Украины, 2015. С. 118–122.
7. Потьомкіна Ю.С. Приєднання України до Сінгапурської конвенції: що далі? URL: https://icac.org.ua/wp-content/uploads/Potomkina_Pryyednannya-Ukrayiny-do-Singapurskoyi-konventsii.pdf.
8. Ніколенко Л.М. Визначення претензії у господарському процесі. *Правові системи суспільства: сучасні проблеми та перспективи розвитку*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 18–19 листопада 2016 р.). Львів, 2016. С. 58–60.
9. Ніколенко Л.М. Позасудовий захист прав суб'єктів господарювання. *Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 17–18 березня 2017 р.). Харків, 2017. С. 59–61.
10. Про Стратегію розвитку системи правосуддя та конституційного судочинства на 2021–2023 роки: Указ Президента України від 11.06.2021 р. № 231/2021. *Офіційне інтернет-представництво Президента України*. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/2312021-39137>.
11. Рішення Конституційного Суду України від 9 липня 2002 р. № 15-рп/2002 у справі за конституційним зверненням Товариства з обмеженою відповідальністю «Торговий Дім «Кампус Коттон клуб»» щодо офіційного тлумачення положення частини другої статті 124 Конституції України (справа про досудове врегулювання спорів). *Офіційний вісник України*. 2002. № 28. Ст. 1333.
12. Деркач Е.М. Щодо способів захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання у сфері транспорту. *Форум Права*. 2021. № 66 (1). С. 75–84. DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.4249263>. URL: <http://forumprava.pp.ua/2021-n-1.html>.
13. Legal excellence, internationally renowned UK legal services 2021: The City UK Legal Services Report. *London Maritime Arbitrators Association Website*. 2021. December. URL: <https://www.thecityuk.com/assets/2021/Reports/709bf01df5/Legal-excellence-internationally-renowned-UK-legal-services-2021.pdf>.
14. Лебедев В. Міжнародний морський арбітраж. Правова природа та особливості ЛМАА. *Вебсайт міжнародної юридичної служби Interlegal*. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/osobennosti_lmaa/.
15. Пленюк М.Д. Домовленість сторін як юридичний факт у міжнародному комерційному арбітражі. *Нью-Йоркська конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень: 60-річна історія успіху*: зб. доп. і статей до V Міжнар. арбітражних читань пам'яті акад. І.Г. Побирченка (м. Київ, 4 жовтня 2018 р.). Київ: МКАС та МАК при ТПП України, 2019. С. 61–66.
16. Притика Ю. Деякі аспекти поняття міжнародного комерційного арбітражу і його застосування. *Право України*. 1995. № 11. С. 36–39.
17. Подцерковний О.П. Процедура міжнародного комерційного арбітражу та порядок виконання (оспорювання) арбітражних рішень як новий правовий кластер. *Нью-Йоркська конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень: 60-річна історія успіху*: зб. доп. і статей до V Міжнар. арбітражних читань пам'яті акад. І.Г. Побирченка (м. Київ, 4 жовтня 2018 р.). Київ: МКАС та МАК при ТПП України, 2019. С. 94–101.
18. Муранов А.И. Прекращение производства в государственном суде, его обязанность направить стороны в арбитраж, пререкания о подсудности и патологии третейских соглашений. *Международный коммерческий арбитраж: современные проблемы и решения*: сб. статей к 80-летию Междунар. коммер. арбитражного суда при Торгово-пром. палате Российской Федерации / под ред. А.А. Костина; МКС при ТПП РФ. Москва: Статут, 2012. С. 227–247.
19. LMAA announces new Early Neutral Evaluation scheme. *London Maritime Arbitrators Association Website*. 2022. January 5. URL: <https://lmaa.london/lmaa-announces-new-early-neutral-evaluation-scheme/>.
20. Нічевич А., Мельников Н. Сможет ли устоять английское право. *Вебсайт міжнародної юридичної служби Interlegal*. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/smojet_li_ustoyat_anglijskoe_pravo/.
21. United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation. 2018. URL: <https://www.acerislaw.com/wp-content/uploads/2020/12/Singapore-Convention-on-Mediation.pdf>.