

МІНІСТЕРСТВО СВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
ФАКУЛЬТЕТ МОРСЬКОГО ПРАВА І МЕНЕДЖМЕНТУ
Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

УДК 340.141:341.225

Осадчук Ірина Дмитрівна

**ВПЛИВ НОРМ ЗВИЧАЄВОГО ПРАВА НА ФОРМУВАННЯ
СУЧАСНОЇ СИСТЕМИ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА**

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
д.ю.н., професор
Шемякін О.М.


освітньо-професійна програма
«Морське право»
спеціальність 081 «Право»


Здобувач


Науковий керівник


Завідувач кафедри

Нормконтроль









м. Одеса – 2025

АНОТАЦІЯ

Осадчук І.Д. Вплив норм звичаєвого права на формування сучасної системи міжнародного морського права. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

Дослідження магістерської роботи призначено детальному аналізу норм звичаєвого права та їх впливу на формування сучасної системи міжнародного морського права.

У дипломній роботі розглянуто еволюцію морських звичаїв від античних та середньовічних кодифікацій (Родоський морський закон, Консолато-дель-маре, Олеронські правила) до сучасного етапу кодифікації міжнародного морського права.

Був проведений детальний аналіз впливу звичаєвих норм на формування конвенційних положень, зокрема в процесі підготовки та прийняття Конвенції ООН з морського права 1982 року, а також у діяльності Міжнародної морської адміністрації. Особливу увагу приділено механізму трансформації звичаєвих норм у договірні, їх співвідношення та взаємодію в сучасній системі морського права.

Аналіз судової практики Міжнародного суду ООН, Міжнародного трибуналу з морського права та Постійної палати третейського суду дав змогу продемонструвати застосування звичаєвого права у морських спорах та те, що звичаєве право не лише виконує нормативну функцію, але й слугує процесуальним інструментом для встановлення правил у конкретних спорах.

Окрім цього в рамках проведеного дослідження було визначено правову природу та практичне значення звичаїв морських портів, зокрема зводів портових звичаїв, їх роль у забезпеченні стабільності, передбачуваності та ефективності міжнародного морського правопорядку.

Ключові слова: звичаєве право, норми, звичаї, міжнародні спори, міжнародне морське право, Світовий океан.

ABSTRACT

Osadchuk I.D. The Influence of Customary Law Standards on the Formation of the Modern System of International Maritime Law. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odesa, 2025.

The research of the master's thesis is devoted to a detailed analysis of customary law norms and their influence on the formation of the modern system of international maritime law.

The thesis examines the evolution of maritime customs from ancient and medieval codifications (Rhodian maritime law, Consolato del Mare, Oleron Rules) to the modern stage of codification of international maritime law.

A detailed analysis was conducted of the influence of customary standards on the formation of conventional provisions, in particular in the process of preparing and adopting the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, as well as in the activities of the International Maritime Administration. Particular attention is paid to the mechanism of transformation of customary norms into contractual ones, their correlation and interaction in the modern system of maritime law.

An analysis of the case law of the UN International Court of Justice, the International Tribunal for the Law of the Sea, and the Permanent Court of Arbitration demonstrated the application of customary law in maritime disputes and that customary law not only performs a normative function but also serves as a procedural tool for establishing rules in specific disputes.

In addition, the study identified the legal nature and practical significance of maritime port customs, in particular port customs codes, and their role in ensuring the stability, predictability, and effectiveness of the international maritime legal order.

Keywords: customary law, standards, customs, international disputes, international maritime law, World ocean.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ	5
ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. РОЗВИТОК МОРЕПЛАВСТВА І ЗВИЧАЄВЕ ПРАВО.....	11
1.1 Поняття та сутність звичаєвого права	11
1.2 Генеза звичаєвого права та його вплив на розвиток морського права до ХХ століття.....	17
1.2.1. Родоський морський закон (Lex Rhodia de iactu I ст. до н.е.) збірка правил мореплавства	17
1.2.2. Консолато-дель-маре (XIII ст.) збірка морських звичаїв Середземномор'я.....	21
1.2.3. Олеронські правила (XII ст.) найстаріший кодекс північно-західної Європи.....	24.
РОЗДІЛ 2. ЗВИЧАЄВЕ ПРАВО ЯК ПІДґРУНТЯ СУЧАСНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА.....	28
2.1 Звичаєве право і формування системи конвенційних норм на I Конференції ООН з морського права.	28
2.2 Вплив звичаєвого права на підготовку тексту Конвенції ООН з морського права 1982 р.....	33
2.3. Звичаєве право і конвенції Міжнародної морської організації.....	39
РОЗДІЛ 3. ЗВИЧАЄВЕ ПРАВО В СИСТЕМІ СУЧАСНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА.....	46
3.1 Принципи взаємодії звичаєвого та договірнього права.....	46
3.2 Роль звичаєвого права на вирішення спорів.....	55
3.3 Звичаї морських портів: їх правова природа та роль у сучасній системі морського права.....	63
ВИСНОВКИ.....	75
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	81

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ

CLC – International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою)

COLREG – Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі)

IMO – International Maritime Organization (Міжнародна морська організація)

LOAD LINES – International Convention on Load Lines (Міжнародна конвенція про вантажну марку)

MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Міжнародна конвенція з попередження забруднення з суден)

SAR – International Convention on Maritime Search and Rescue (Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі)

SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea (Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі)

STCW – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти)

КМП – Комісія ООН з міжнародного права

КТМ – Кодекс торговельного мореплавства України

МС ООН – Міжнародний Суд Організації Об'єднаних Націй (International Court of Justice, ICJ)

ЮНЕСКО – Організація Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, UNESCO)

ВСТУП

Актуальність дослідження. Розвиток судноплавства протягом століть призвів до формування специфічної системи правового регулювання, значна частина якої виникла задовго до виникнення державного та міжнародного законодавства.

Звичаєве право було основним фундаментом, на якому була побудована сучасна система морського права. Воно забезпечувало порядок морської торгівлі, регулювало відносини між судновласниками, торговцями та екіпажами, встановлювало правила розподілу аварій та відповідальності, а також сприяло розвитку міжнародних морських відносин.

У XXI столітті значення вивчення звичаєвих норм у галузі морського права значно зростає. В умовах інтенсифікації міжнародних економічних та транспортних відносин зросла кількість незаконних дій, спрямованих проти безпеки морського судноплавства, торговельних шляхів та експлуатації портової інфраструктури. Неврегульованість окремих аспектів міжнародної взаємодії, а також фрагментація договірних норм вимагають нового розуміння ролі звичаєвих норм у сучасній системі морського права.

Дослідження набуває особливої важливості в умовах, коли держави все частіше звертаються до усталених звичаїв у питаннях розмежування морського простору, визначення юрисдикції, застосування сили на морі, а також у розвитку положень міжнародних конвенцій. Звідси виникає необхідність всебічного аналізу генезису морських звичаїв, їхнього історичного значення, впливу на формування норм міжнародного морського права та їхньої сучасної ролі у вирішенні морських спорів.

Мета дослідження. Метою роботи є аналіз генези звичаєвого права, визначення його природи та впливу на формування конвенційних норм, а також гармонізації в сучасній системі морського права.

Для досягнення поставленої мети сформульовано такі основні **завдання**:

1. Розкрити сутність та природу звичаєвого права як джерела міжнародного морського права;
2. Проаналізувати генезис морських звичаїв та їх вплив на формування морського права до ХХ століття;
3. Дослідити роль морських звичаїв у формуванні норм на Першій Конференції Організації Об'єднаних Націй з морського права;
4. Визначити внесок звичаєвих норм у підготовку тексту Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року;
5. Охарактеризувати значення звичаєвого права для діяльності та конвенцій Міжнародної морської організації;
6. Проаналізувати роль звичаєвого права в сучасній системі вирішення міжнародних морських спорів;
7. Розкрити правову природу та значення портових звичаїв у сучасному морському праві.

Об'єктом дослідження виступають правовідносини, що складаються в процесі використання Світового океану і які сприяють формуванню сучасної системи морського права.

Предметом дослідження є норми звичаєвого міжнародного права та їх вплив на структуру, принципи та регуляторні механізми сучасного міжнародного морського права, включаючи їхню роль у виникненні договірних норм, у діяльності міжнародних організацій та у вирішенні морських спорів.

Методологічна основа дослідження. Методологічною основою дослідження є комплекс загальнонаукових та спеціальних методів пізнання. Історичний метод застосовано для аналізу становлення морських звичаїв. Формально-юридичний метод використано для визначення правової природи звичаєвих норм. Порівняльно-правовий метод дозволив зіставити різні правові системи та підходи до регулювання звичаєвих та конвенційних норм. Системний

метод застосовано для комплексного аналізу впливу звичаєвого права на сучасне морське право.

Аналіз джерел та літератури. Фундаментальну основу дослідження складає широкий спектр нормативно-правових актів міжнародного та національного характеру, а також наукова література вітчизняних та зарубіжних дослідників. Серед міжнародних документів особливе значення мають базові конвенції: Конвенція ООН з морського права (1982), Конвенція про підготовку та дипломування моряків та несення ваhti (1978), Конвенція про пошук та рятування на морі (1979), Конвенція про охорону людського життя на морі (1974), Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі (1972), Віденська конвенція про право міжнародних договорів (1969), Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі (1979) та Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність від забруднення нафтою (1969). Ці документи формують нормативний фундамент сучасної системи міжнародного морського права, багато положень якого виникли на основі усталених морських звичаїв, практики держав та рішень міжнародних судових інституцій. Вони дозволяють простежити трансформацію звичаєвих норм у договірні, а також оцінити ступінь їх впливу на подальший розвиток галузі.

Значну увагу у дослідженні приділено класичним пам'яткам морського права, таким як *Lex Rhodia de iactu*, *Laws of Oleron*, *Rôles d'Oléron*, *Consolato del Mare*. Ці джерела становлять історичну основу формування морських звичаїв, що згодом трансформувалися у міжнародні норми. Роботи Smith P., Shepard R., Dostalík P., Wiewiorowski J. й інших дослідників розкривають їхній зміст та вплив на сучасні концепції загальної аварії, розподілу ризиків та відповідальності.

Наукова література представлена широким спектром джерел. Серед українських учених вагомими є роботи Червякова О.О., Ключєвої О.В., Рабіновича П.М., Ковбана С.О., Пасічника В.М., Перепьолкіна М.М. та інших, що аналізують природу правового звичаю, співвідношення звичаєвих та договірних норм, а

також історичний розвиток морського права. Зарубіжні дослідники, зокрема Mik C., Talmon S., Staubach F., Dupkala R., пропонують глибокі концептуальні підходи до природи звичаєвого права та методів його ідентифікації, що дозволяє сформуванню комплексне розуміння теми.

Важливе місце серед джерел займають сучасні наукові публікації у провідних міжнародних виданнях, зокрема European Journal of International Law, Marine Policy та International Review of the Red Cross, які висвітлюють роль звичаєвих норм у сучасних морських спорах, співвідношення UNCLOS і звичаєвого права, еволюцію обов'язку рятування на морі та інші актуальні аспекти.

Наукова новизна полягає у комплексному дослідженні впливу норм звичаєвого права на формування сучасної системи міжнародного морського права. Вперше проаналізовано механізми інтеграції морських звичаїв у договірну та нормативну базу міжнародного права, а саме в контексті діяльності морських портів України. Досліджено правову природу звичаїв морських портів та роль зводів звичаїв морських портів. Особливу увагу приділено прикладу порту Ізмаїл, що дозволило показати практичне застосування звичаєвого права у сучасній системі міжнародного морського права. Зводи звичаїв мають важливе значення при вирішенні справ у міжнародних комерційних арбітражах, зокрема в Лондонській асоціації морських арбітрів.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості використання висновків роботи фахівцям морської галузи для вдосконалення механізмів регулювання морських відносин, гармонізації портових процедур, покращення виконання договірних зобов'язань та підвищення ефективності вирішення спорів у морському праві.

Апробація результатів дослідження. Положення дипломної роботи апробовані на засіданні оргкомітету Херсонської державної морської академії, доповіді на науково-практичній конференції:

1. Осадчук І.Д. Економічна безпека в управлінні ланцюгами постачання у морських портах України. *Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства: матеріали XIV Всеукраїнської студентської наукової конференції*. Одеса: ХДМА. 2025. С.80.

Обґрунтування структури роботи. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел.

Перший розділ присвячено генезі звичаєвого права та історичному розвитку морських звичаїв.

Другий розділ присвячено ролі звичаєвого права у формуванні сучасної системи морського права та міжнародних конвенцій.

Третій розділ був зосереджений на аналізі взаємодії звичаєвого та договірною права, ролі звичаїв у вирішенні міжнародних спорів та правової природі звичаїв морських портів.

У висновках підбиваються підсумки дослідження ролі звичаєвого права у формуванні сучасної системи міжнародного морського права. Показано, що звичаєві норми історично слугували основою правового регулювання морських відносин. Висновки окреслюють практичну значущість звичаєвого права для гармонізації морських процедур, вирішення спорів і подальшого вдосконалення міжнародного морського права.

РОЗДІЛ 1

РОЗВИТОК МОРЕПЛАВСТВА І ЗВИЧАЄВОГО ПРАВА

1.1 Поняття та сутність звичаєвого права

Впродовж багатовікової історії людства, серед усіх джерел права, провідну роль в суспільстві відігравали – звичаї. Групи людей, народи, усвідомлювали важливість певних відносин, та дотримувалися їх під впливом громадської думки або за внутрішніми переконаннями. Саме з цих звичаїв та традицій з'явилося первісне джерело – звичаєве право.

Звичаєве право є одним із найдавніших джерел міжнародного права, що з'явилося задовго до появи письмових договорів та кодифікованих норм. Його сутність полягає у тривалій, послідовній та усталеній практиці суб'єктів права, яка визнається ними як юридично обов'язкова. Саме через звичай у ранній період історії людства формувалися основні принципи поведінки між державами, народами та суб'єктами морської діяльності [51].

Звичаєве право – це історично перша форма права, яка виникла ще до появи писаних норм. Воно сформувалося на основі звичаїв, що відображали життєвий досвід народу, його моральні уявлення та соціальні потреби.

Звичаєве право як термін з'явилося в науковому обігу лише у XIX столітті в межах історичної школи права, представники якої вперше системно осмислили значення правових звичаїв як самостійної форми права. Саме в цей період поняття «звичаєве право» (customary law) набуло чіткого теоретичного змісту та стало використовуватися для позначення особливої категорії правових норм, що виникають не внаслідок діяльності державних органів, а шляхом тривалої суспільної практики та її визнання як юридично обов'язкової.

У теорії існують два основних підходи щодо визначення поняття та суті звичаєвого права [29].

Природно-правовий підхід – передбачає надання звичаєвому праву обов’язкової чинності поряд із позитивним правом.

Юридичний позитивізм – заперечує чинність звичаєвого права та значення як об’єктивного права, розглядаючи його як перехідну форму між звичаєм і законом, чинність якої залежить від санкціонування державою. визнає звичаєве право другорядним, порівняно із законом.

У сучасній правовій науці звичаєве право визначається як система санкціонованих державою правових звичаїв, які є джерелом права в певній державі, місцевості або для певної соціальної групи. Утворюється шляхом постійного дотримання впродовж тривалого часу звичаїв нормативного характеру, які санкціонуються державою і відображають інтереси панівних верств суспільства. Тобто є знак рівності між звичаєвим та позитивним правом. Також звичаєве право розглядають як сукупність історично вироблених та прийнятих суспільством неписаних норм, правил поведінки і взаємовідносин людей у різних галузях виробничого, громадського, сімейного, побутового життя [11].

Розуміння звичаєвого права у представників доктрини сучасності сягає вчень середньовічних правників і закорінене в римському. Римське право не дає суцільної теорії звичаєвого права і повне суперечностей, які можна пояснити тим, що автори давніх джерел з’єднали уривки з творів інших вчених, які додержувалися різних поглядів. Римляни вирізняли два моменти, що характеризують утворення звичаєво-правових норм:

Зовнішній – одноманітне вживання норми протягом тривалого часу.

Внутрішній – усвідомлення суспільством або державою обов’язковості такого правила.

Від античності до середньовіччя звичаєве право залишалося важливим регулятором не лише внутрішніх, а й міжнародних відносин, зокрема морських. Школа глосаторів у середньовічній Європі визнавала, що звичай може:

- нормувати відносини, не врегульовані законом;
- тлумачити чи змінювати закон;
- доповнювати або зміцнювати чинне право.

Глосатори також вказували, що для визнання звичаю як правової норми необхідне його повторення протягом тривалого часу (не менше двох випадків протягом десяти років) [18].

Важливим фактором визнання звичаєвої норми визначали судові рішення – звичай, на який посилався суддя при вирішенні справи, мав юридичне значення. Але, виходячи з того, що звичаєве право, як неписане, може бути невідоме, суди вимагали, щоб та сторона, яка посилається на звичай, неодмінно довела його. Доказами вважалися офіційні довідки, які видавали вчені-юристи, судові вироки, що набули законної сили, а також висловлювання експертів.

Ще наприкінці XVIII – на початку XIX ст. виникла історична школа права. Їх представниками були Г. Гуго, Г. Пухта і К. Савіньї. На їхню думку, закон є лише вираженням колективної волі через державу, тоді як звичаєве право виникає стихійно, на основі моральних переконань і традицій суспільства [23].

Звичаєве право визначається як природне право народу, в розумінні його стихійного походження з первинних психічних властивостей народу. Г. Пухта вважав звичаєве право за безпосередній вияв народного переконання, а закон – за представницький, через законодавців, суддів. Щодо матеріального моменту звичаєвого права – вживання, то він вважав, що для утворення звичаєво-правової норми треба вживати те чи інше положення довгочасно. Довгочасність не підлягала визначенню ні часом, ні кількістю випадків уживання. Вона встановлювала її за загальним враженням, яке постає з оцінки різних обставин.

Поступово саме звичаєве право стало формувати міжнародно-правові відносини, зокрема у сфері мореплавства. Задовго до появи договірних норм держави визнавали обов'язковість певних правил поведінки на морі, які виникали

з практики торгівлі та морських перевезень. До таких найвідоміших зразків морських звичаїв належать:

«Олеронські правила» (XII ст.), що регулювали відповідальність капітанів і власників суден, порядок розподілу вантажу та рятування на морі;

«Консолато дель Маре» (XIV ст.) – збірник звичаєвих норм середземноморських держав щодо морської торгівлі, аварій та піратства;

«Родоський морський закон» (близько IX–X ст. до н. е.) – перші відомі правила про розподіл збитків у морських аваріях (принцип «загальної аварії») [57].

Ці акти не мали договірною характеру, але діяли на основі усталеної морської практики та вважалися юридично обов'язковими. Вони стали основою формування сучасних інститутів міжнародного морського права – свободи відкритого моря, права мирного проходу, рятування людей і майна на морі, відповідальності за шкоду, завдану забрудненням.

Відповідно до ст. 38 Статуту Міжнародного суду ООН, звичай визначається як «доказ загальної практики, визнаної в якості правової норми». Звичай – це сформоване в міжнародній практиці правило поведінки, за яким суб'єкти міжнародного права визнають юридично обов'язковий характер [35].

Звичаєве право – це продукт практики, на думку більшості юристів. Практика, у свою чергу, це фактичні дії держав, що зачіпають міжнародні відносини.

Важливо відзначити, що в якості практики слід визнати як певні дії держав, так і відмова від них. Останній можна розглядати в якості своєї «пасивної» практики. Мовчазна згода міжнародного співтовариства, що є реакцією на дії, що вживаються державою або групою держав на міжнародному або регіональному рівнях в значній мірі сприяє утворенню звичайних норм міжнародного права. Зазначене положення знаходить підтвердження в рішеннях Міжнародного суду ООН. Другий необхідний елемент звичаю – явно виражене визнання державами

того чи іншого правила в якості звичаєво-правової норми, відомий в міжнародному праві під назвою *opinio juris*. Таким чином, наявність двох елементів – практики і *opinio juris* є необхідною умовою створення міжнародно-правової норми у вигляді звичаю.

Досить часто термін «звичай» використовується в широкому сенсі, коли під ним розуміється не правова норма, а юридично необов'язкове правило, що склалося в результаті єдиного порядку. В останньому випадку мова йде про звичаї. Звичай – це також фактично сформоване правило, якого можуть на практиці дотримуватися держави, але без ознаки обов'язковості [29].

Завдяки дотриманню певних звичаїв формується уявлення про соціальну групу, наприклад, добра морська практика (*good seamanship*) – це усталені стандарти поведінки в професійній групі фахівців морського транспорту. Таким чином, перші уявлення про нормальну поведінку з'явилися саме зі звичаїв і традицій, як нормальної практики, дотримуватися в житті при досягненні різноманітних цілей.

Міжнародні звичаї характеризуються тим, що носять неписаний характер. Їх нормативний зміст формується протягом більш-менш тривалого періоду часу, є доказом «загальної практики», що відбивається в правозастосовчій практиці: в рішеннях міжнародних судових і арбітражних органів, в резолюціях міжнародних організацій. Дані документи виступають в якості підтвердження існування міжнародного звичаю в цілому або наявності його окремих елементів.

Особливість звичаю полягає в тому, що на відміну від договірних норм, які існують в письмовому вигляді в тексті договору, звичай не має належним чином закріпленого письмового формулювання. Але це зовсім не означає, що звичайні норми не можуть мати письмового формулювання. Морські звичаї регулюють широке коло морських відносин від правил міжнародної морської ввічливості, до звичаїв, що регулюють економічні аспекти перевезень вантажів морським транспортом [57].

Правовий звичай в морському праві відіграє значну роль ще здавна, з огляду на те, що міжрегіональна торгівля і торгівля на далекі відстані, могли здійснюватися лише по воді як через географічні чинники, так і в силу небезпеки сухопутних експедицій.

Морське судноплавство було відомо ще з Давнього Єгипту та їх торговим партнерам (месопотамцям, ассирийцям). У стародавній Греції і Фінікії досить швидко сформувалася розвинена мережа портів, судноплавство, суднобудування і риболовецький промисел. Як врегулювання суперечок, в ті часи, широкого поширення отримав, джерело стародавнього морського права, античний грецький Родоський кодекс, який охоплював морські звичаї, які існували в регіоні і датувалися III-II ст до н.е.

Цікаве застосування звичаїв було за часів хрестоносців. Хрестоносці організовували свої власні суди для вирішення спорів. Суди повинні були вирішувати спори між хрестоносцями і моряками-торговцями, які стикалися один з одним на берегах Середземного моря. Право, що застосовується в даних судах, ґрунтувалося на звичаях купців.

В період формування уявлення про морські простори велике значення також мало звичаєве право, адже до XVII століття країни пред'являли різні вимоги щодо берегової лінії і по-різному визначали кордони свого суверенітету на морях. Відсутність єдиного міжнародного порядку призводило до того, що країни могли діяти в прибережних водах і у відкритому морі так, як вважали за потрібне. Пов'язана зі Світовим океаном система міжнародного звичаєвого права діяла до середини XX століття, потім держави вирішили створити більш чітку систему, засновану на міжнародних договорах [11].

Сьогодні звичаєве право залишається важливим джерелом регулювання відносин, які не охоплені договірними нормами, або тими, що вимагають тлумачення відповідно до усталеної морської практики.

Як зазначає П.М. Рабінович, звичаєве право – це «сукупність норм, що складаються в результаті багаторазового повторення певних дій і сприймаються суспільством як обов'язкові». Це визначення є універсальним і цілком застосовним до міжнародного морського права, де повторюваність державної практики та переконання в її обов'язковості є визначальними критеріями формування звичаю [23].

Отже, звичаєве право не лише історично передувало писаному законодавству, а й заклало основи міжнародного правопорядку, зокрема в морській сфері. Морські звичаї стали першим проявом правового регулювання відносин між державами, забезпечили справедливий розподіл ризиків у мореплаванні та вплинули на становлення сучасної системи міжнародного морського права. Відтак, аналіз сутності звичаєвого права є необхідним кроком для розуміння його рольового впливу на формування сучасних міжнародно-правових норм у сфері морської діяльності.

1.2 Генеза звичаєвого права та його вплив на розвиток морського права до XX століття

1.2.1 Родоський морський закон (Lex Rhodia de iactu I ст. до н.е.) збірка правил мореплавання

Перші загальні засади сучасного морського права були сформовані у вигляді звичаїв, яких добровільно дотримувалися фінікійські мореплавці у Середземному та суміжних морях у XII – V ст. до н.е. Ці звичаї поступово переросли у норми поведінки, які мали авторитет і вплив серед торговців та капітанів суден. Згодом частина з них отримали обов'язкову силу у вигляді норм національних законодавств і міжнародних угод, інші – стали загальновизнаними нормами доброї морської практики, що береться до уваги при розгляді та вирішенні спорів.

Переважна частина таких звичаїв має своїм корінням давні морські переходи та регулювання відносин капітанів і вантажовласників, практику організації тодішніх портів та двосторонніх угод різних країн.

У сфері мореплавства саме морські звичаї портових міст і торгівельних центрів Середземномор'я лягли в основу перших кодифікацій морського права.

Найвідомішою серед них є Родоський морський закон (лат. *Lex rhodia de iactu*, «Родоський закон щодо товарів, що викидаються з корабля» або «Родоський закон про аварії») – одним із найдавніших і найвпливовіших джерел морського звичаєвого права, що сформувався у період з I до III століття до н.е. на острові Родос. Цей острів був одним з ключових торговельних та морських центрів античного мореплавства. Родос у той час був не лише політичним і військовим союзом, а й провідною морською державою, чия економіка залежала від морської торгівлі. У зв'язку з цим виникла нагальна потреба створення стабільних правил для регулювання морських відносин [35].

Визначальною рисою Родоського морського закону є регулювання майнових питань, що стосуються фрахтування суден, перевезення вантажів, завантаження, розвантаження та зберігання. Основою *Lex Rhodia de iactu* став морський звичай, який регулював питання розподілу збитків у випадку спільної морської небезпеки. Такий принцип отримав назву загальної аварії (*general average*).

Згідно з цим правилом, якщо капітан судна, рятуючи корабель від загибелі під час шторму, наказував викинути частину вантажу за борт, то вартість цього вантажу мала компенсуватися спільно всіма сторонами – власниками судна, решти вантажу та самого капітана [80].

Таким чином, ризик і збитки розподілялися справедливо між усіма учасниками морської пригоди.

Цей принцип згодом був закріплений у римському праві та отримав офіційне визнання в Дигестах Юстиніана (*Dig. XIV, 2, 1*):

Lege Rhodia cavetur, ut, si levandae navis gratia jactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est.

(Родоським законом встановлено, що якщо для полегшення судна частина вантажу була викинута за борт, збитки мають бути відшкодовані спільним внеском усіх, заради кого цей вантаж був пожертвований) [37].

У сучасному морському праві цей принцип майже не змінився й відображений у таких міжнародних актах, як Йорк-Антверпенські правила 1890 року, що регулюють порядок розподілу загальної аварії під час морських перевезень.

Родоське морське право справило значний вплив на розвиток римського та візантійського законодавства.

Острів Родос був важливим центром мореплавства вже в елліністичний період, і звичаєве право на Родосі було прийняте широкими верствами моряків. Суть родоського права полягала в особливих рисах торгівлі Родосу: тоді як торгівля з континентальними портами в пізній античності була пов'язана головним чином з масовим перевезенням державних товарів, Родос був центром приватного підприємництва в посередницькій торгівлі на морі, що стосувалися приватного транспорту, торгівлю з торговими підприємцями, вказувалося, що законодавчі положення були запозичені зі звичаєвого права родосців.

Імператор Антонін Пій офіційно визнав право родосців як джерело для вирішення морських спорів, наказавши суддям керуватися ним у відповідних справах.

Згодом положення Родоського морського закону було включено до візантійських правових збірок, зокрема до «Базилік» (*Basilica*) – систематизованої версії римського права, створеної наприкінці X століття. Цей морський закон, безсумнівно, був звичаєвим, але він був визнаний візантійським урядом, незважаючи на певні відхилення від традиційного римсько-візантійського права за Юстиніана [37].

Попри певні зміни, родоські норми продовжували застосовуватися у візантійській практиці до XII століття, коли після Четвертого хрестового походу морська торгівля перейшла до рук італійських міст – Венеції, Генуї та Пізи, коли візантійське мореплавання зазнало рішучого удару, і тоді морська торгівля безповоротно перейшла в руки італійських купців. Пізні кодифікатори законів в XIV ст. (Властар і Арменопул), тому зовсім не включають положень з Морського Закону в свої збірники.

Серед дослідників існує загальна згода, що збірка Родоського морського права у формі, прийнятній для візантійського законодавства, була укладена приблизно у VII–XII століттях. Найповніше її тексти збереглися у грецьких рукописах під назвою ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ («Морський закон родосців»). Як і будь-яке чинне морське право в середньовіччі, воно мало певний міжнародний характер для моряків, які ходили в море в східній частині Середземного моря [35].

Родоський морський закон став першим прикладом систематизації морських звичаїв, що перетворилися на юридично обов'язкові норми. Він заклав основу для подальшого розвитку як звичаєвого, так і договірної морського права, вплинув на формування середньовічних морських кодексів – таких, як «Олеронські правила» та «Consolato del Mare».

Основний принцип *Lex Rhodia* – спільна відповідальність сторін за збитки, завдані під час морської пригоди – є одним із наріжних каменів сучасного міжнародного морського права та залишається чинним донині.

Родоський морський закон (*Lex Rhodia de iactu*) є ключовим історичним джерелом морського звичаєвого права. Його норми заклали основи сучасних принципів морського права, зокрема інституту загальної аварії, і стали першим прикладом міжнародного визнання морських звичаїв як правових норм.

1.2.2 Консолато-дель-маре (XIII ст.) збірка морських звичаїв Середземномор'я

Одним із найвідоміших зводів середньовічного морського звичаєвого права стала збірка «Consolato del Mare». Її формування відбувалося між XIII–XV ст. у середземноморських портах спочатку в Барселоні, потім у Валенсії, Марселі, Генуї та інших морських республіках, які активно розвивали морську торгівлю і потребували уніфікованих правил поведінки для судновласників, капітанів, купців та моряків.

Consolato del Mare (італ. «Звід морських звичаїв») – збірка правил і норм, що регулювали аспекти торговельного мореплавства, такі як:

- порядок фрахтування суден і перевезення вантажів;
- обов'язки та відповідальність капітана, екіпажу й судновласника;
- дії під час аварій, рятування майна та піратських нападів;
- порядок розгляду морських спорів і процедури вирішення конфліктів між учасниками морського обороту.

Перші редакції Consolato del Mare з'явилися у Барселоні та Валенсії, однак зміст збірки відображає практику всього Середземноморського басейну. Перші письмові тексти датуються близько 1320–1350 рр., а його остаточно друкована версія, що датується 1494 роком, була видана каталонською мовою в Барселоні й охоплювала понад 300 статей, які регулювали найважливіші питання мореплавства:

- укладення та виконання договорів фрахтування суден;
- обов'язки капітана, екіпажу і судновласника;
- порядок завантаження, перевезення і вивантаження товарів;
- правила розподілу збитків у разі аварії;
- процедури рятування майна на морі;
- положення про морські позики (bottomry) та піратство;

- правила розгляду спорів між купцями, капітанами та екіпажем.

Особливе місце у збірці займали норми щодо інституту консулів моря (*consules maris*) – посадових осіб, які виконували судові функції у морських справах. Цей інститут став прообразом сучасних морських арбітражних судів, що нині діють у міжнародній торговельній практиці.

Основою цього кодексу стало звичаєве право портів, відоме під назвою *lex maritima*, яке передавалося з покоління в покоління серед мореплавців і купців. У *Consolato del Mare* відображено численні елементи попередніх джерел морського права, зокрема Родоського морського закону (*Lex Rhodia de iactu*), Олеронських правил (*Les Rôles d'Oléron*) та Законів Вісбі (*Wisby Sea Laws*).

Таким чином, збірка стала синтезом середземноморських та атлантичних морських звичаїв, що забезпечувало її універсальність та практичне застосування в різних портах Європи.

Особливу увагу в документі приділено питанням загальної аварії – розподілу збитків між усіма учасниками морської подорожі, якщо капітан змушений пожертвувати частиною вантажу для порятунку судна. Цей принцип, що бере початок ще з Родоського морського закону, у *Консолато-дель-Маре* набув більш конкретного змісту і став зразком для подальшого правового закріплення в національних морських кодексах [65].

Вплив *Consolato del Mare* на розвиток морського права був надзвичайно великим. Упродовж XV–XVII ст. його норми застосовувалися у Венеції, Генуї, Марселі, Мальті, Неаполі, а також у північних портах Європи. Багато положень збірки лягли в основу французького Ордонансу про мореплавання Колбера (1681 року). Окремі положення цієї збірки були рецеговані у французькому Ордонансі про мореплавання 1681 р. (*Ordonnance de la Marine de Colbert*), який став однією з найважливіших спроб ранньої кодифікації морського торговельного права.

Consolato del Mare регулював передусім приватноправові відносини у сфері мореплавання і морської торгівлі. До основних блоків питань належали:

- Правовий статус судна та екіпажу. Обсяг повноважень капітана, його відповідальність за судно, вантаж і життя команди, дисципліна на борту;
- Морське перевезення вантажів. Права та обов'язки відправника, перевізника і отримувача; порядок укладення договорів перевезення; розподіл ризиків;
- Аварійні ситуації та загальна аварія. Правила розподілу збитків у разі навмисного пожертвування частини вантажу задля спасіння судна та інших товарів;
- Відповідальність за морські делікти. Врегулювання шкоди внаслідок зіткнення суден, пошкодження вантажу, недбалості капітана або екіпажу;
- Рятування на морі. Умови та порядок винагороди за морське рятування, права рятувальників;
- Піратство та воєнна здобич. Регулювання захоплення суден, статус трофеїв, відповідальність за насильство на морі;
- Торговельні звичаї портів. Застосування локальних морських звичаїв, морська практика середземноморських портів [81].

Проблематика, яка міститься в *Consolato del Mare*, здебільшого не є предметом регулювання UNCLOS, оскільки UNCLOS не регулює приватні відносини між судновласниками, перевізниками, вантажовласниками чи моряками. Її завдання – встановлення міжнародно-правового режиму морських просторів і розмежування юрисдикції держав.

Єдина сфера перетину – це піратство та морське рятування, але навіть тут, *Consolato del Mare* розглядає їх із позиції торгового і приватного права, а UNCLOS – з точки зору міжнародно-правових обов'язків держав.

Отже, збірка «*Consolato del Mare*» допомогла у розвитку звичаєвого морського права, перетворивши місцеві морські традиції Середземномор'я на єдину кодифіковану систему. Її універсальний характер, практична спрямованість і глибокий вплив на подальше законодавство засвідчують, що цей

звід правил став фундаментом для формування європейської та світової системи морського права.

1.2.3 Олеронські правила (XII ст.) найстаріший кодекс північно-західної Європи

Олеронські правила (*Les Rôles d'Oléron*) – кодекс морського звичаєвого права Північно-Західної Європи. Вони виникли приблизно у другій половині XII ст. на острові Олерон, розташованому біля узбережжя Франції, і були тісно пов'язані з торговельною практикою портів Бордо та Бретані.

Згідно з історичними дослідженнями, їхнє створення приписують королеві Елеонорі Аквітанській, яка, повернувшись із хрестового походу, узагальнила морські звичаї, що діяли у середземноморських портах, і перенесла їх у практику Атлантичного узбережжя.

Олеронські правила склалися з 24–47 статей (залежно від редакції), які регулювали відносини між судновласником, капітаном, екіпажем і купцями, встановлювали норми поведінки під час плавання, обов'язки капітана, правила навігації, розподіл прибутків і відповідальності, а також визначали порядок дій у випадку аварії чи втрати вантажу [74].

Основною метою цього зводу було забезпечення справедливого вирішення морських спорів і підтримання довіри між учасниками морських перевезень. Значна увага приділялася етичним нормам поведінки моряків, що відображало гуманістичний підхід до регулювання морського життя. Так, наприклад, у правилах передбачалося, що капітан зобов'язаний дбати про безпеку екіпажу та не має права залишати судно під час шторму, навіть ризикуючи власним життям.

Зміст Олеронських правил демонструє тісний зв'язок із попередніми джерелами морського права, зокрема з Родоським морським законом (*Lex Rhodia de iactu*), проте має власні оригінальні риси. На відміну від середземноморських збірок, Олеронські правила зорієнтовані на умови північної морської торгівлі, де

переважали довгі рейси в умовах суворого клімату, часті шторми та особливі вимоги до дисципліни екіпажу [74].

Протягом XIII–XIV ст. Олеронські правила стали основним джерелом морського права у Франції, Англії, Фландрії(сучасна Бельгія) та на Балтійському узбережжі. В Англії вони були адаптовані під назвою «Judgments of Oléron» і легли в основу «Black Book of the Admiralty», що тривалий час залишався головним розвідником англійського адміралтейського права. Крім того, багато їхніх положень були включені до «Закону Вісбі» (Wisby Sea Law), який діяв у Північній Європі аж до XVII ст.

В історико-правовому вимірі Олеронські правила символізують перехід від неформального звичаєвого регулювання до ранньої кодифікації морського права, що стало фундаментом для створення європейських морських судів і пізнішої міжнародної морської юрисдикції. Їхня роль у становленні принципів відповідальності капітана, рівності сторін у морських контрактах та справедливого розподілу ризиків беззаперечно визначає їх як ключовий етап у розвитку правової культури мореплавства.

У середньовічній Європі морське право, що застосовувалося на північно-східних узбережжях Атлантичного океану, Північного моря та Балтійського моря, базувалося на Олеронських правилах. Правові норми, що стосуються умов трудового договору моряка, які регулювали його обов'язки та права, містяться в середньовічних збірниках морського права. Слід зазначити, що ранні збірники морського права не розрізняли комерційне морське право, не згадували про розмежування морських районів, як це робить морське право, і не містили конкретних положень морського трудового права.

Метою норм звичаєвого морського права середньовіччя було регулювання питань, пов'язаних з судноплавством, зокрема питань, що виникали з практики морської торгівлі. Олеронські правила були введені в Англії в XII столітті

королем Річардом I і кодифіковані в Чорній книзі Адміралтейства в XIV столітті [56].

Закони Олерона стали морським правом, яке застосовувалося англійським адміралтейським судом, і були розширені та вдосконалені в XVIII столітті лордом Мансфілдом.

Чорна книга Адміралтейства зникла з реєстру Адміралтейства на початку XIX століття. Декілька рукописних копій частин Чорної книги Адміралтейства збереглися до наших днів. Всі відомі джерела були зібрані, і сер Траверс Твісс опублікував їх під назвою «Чорна книга Адміралтейства» в 1871–1876 роках під своїм ім'ям як редактор.

Як збірка морського права, Олеронські правила були в основному орієнтовані на купців. Моряки були найманими працівниками, а купці, які довіряли їм своє майно, усвідомлювали важливість своїх обов'язків перед моряками. Щоб захистити свої комерційні інтереси, купці намагалися задовольнити необхідні потреби моряків. Цей підхід підтверджується змістом Олеронських правил, які, серед іншого, містять норми, що стосуються: прав та обов'язків капітана і моряків, а також їхніх відносин з капітаном судна; договору про перевезення вантажів морем; загальної аварії; лоцманської служби та зіткнення суден. Крім того, Олеронські правила характеризуються внутрішньою узгодженістю тексту. Порядок, в якому закони з'являються, чітко відповідає етапам морського рейсу [56].

Олеронські правила починаються з призначення капітана, а потім охоплюють відхід судна з порту завантаження, яке повинно відбуватися за погодженням з товаришами капітана (екіпажем). Наступні правила загалом охоплюють певні важливі етапи морської подорожі, включаючи втрату судна («іноді трапляється, що воно гине») та вантажу («вина та інші товари») на початку морської подорожі, коли моряки можуть зійти на берег у портах завантаження; правила також визначають, що відбувається, якщо моряки

хворіють під час морської подорожі, вирішують питання, пов'язані з джет-тісоном («вона не може врятуватися, не викинувши за борт товари та вина») та розподілом збитків, понесених для порятунку корабля під час штормів («фунт за фунтом серед купців»). Нарешті, Олеронські правила регулюють питання, що виникають у порту вивантаження в кінці морської подорожі.

Хоча в доктрині часто підкреслюється, що Олеронські правила є кодифікацією рішень, прийнятих морськими судами на невеликому острові Олерон поблизу Ла-Рошелі, і стали широко застосовуватися як правила врегулювання спорів на морі, деякі автори припускають, що текст, який містить перші двадцять чотири закони, «не є збіркою *ad hoc* судових рішень, винесених протягом певного часу певним органом влади, а був складений для використання як довідник з метою вирішення проблем, що виникають у конкретному контексті» [64].

Олеронські правила містять в собі закони, які мають значення для сучасного морського трудового права. Звичайно, вони не є зразком, який відображений у Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року (МТП 2006). Проте ці правила можуть бути цікавою відправною точкою для обговорення важливості гідних умов праці та життя моряків на борту суден з перспективи кількох століть потому.

Олеронські правила започаткували процес формалізації звичаєвого морського права, вперше закріпивши принципи колективної відповідальності та рівності сторін у морських контрактах. Вони стали підґрунтям для формування майбутніх кодексів морського права Європи та сприяли становленню інституту капітана, як центральної фігури правової системи судноплавання.

РОЗДІЛ 2

ЗВИЧАЄВЕ ПРАВО ЯК ПІДГРУНТЯ СУЧАСНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА

2.1 Звичаєве право і формування системи конвенційних норм на I Конференції ООН з морського права

Ще в античні часи постало питання про порядок використання морського простору, розмежування водних акваторій і визначення правових засад мореплавства. Перші спроби регулювання морських відносин здійснювалися задовго до появи письмових міжнародних договорів через усталені звичаї мореплавців, які з часом перетворилися на норми звичаєвого міжнародного права. Уже в середньовіччі морські держави прагнули встановити контроль над торговельними шляхами, морськими протоками та прибережними водами. Це зумовило виникнення концепцій *mare clausum* (закрите море) та *mare liberum* (відкрите море), які стали першими теоретичними спробами осмислення правового статусу морського простору.

До середини ХХ століття саме звичаєве міжнародне право становило основну частину морського права. Його норми формувалися через усталену практику держав і були підтверджені їхнім переконанням у правовій обов'язковості такої поведінки (*opinion juris*). I Конференція ООН з морського права 1958 року стала першим масштабним кроком з перетворення цих неписаних норм на письмові міжнародні договори, що забезпечило більшу визначеність і стабільність у міжнародних морських відносинах [77].

З розвитком міжнародної торгівлі та мореплавства у XVII–XVIII століттях звичаєве право поступово набуло універсального характеру, закріпивши основоположні принципи свободи відкритого моря, недоторканності територіального моря, мирного проходу суден і невтручання у міжнародне судноплавство. Ці звичаї стали фундаментом подальшої кодифікації міжнародного морського права, що активно розвивалася у XIX–XX століттях.

На початку ХХ століття, після низки морських конгресів і конференцій, постала потреба систематизувати численні звичаєві норми та створити єдину правову основу користування морськими просторами. Саме тому скликання I Конференції ООН з морського права 1958 року стало історичною віхою у процесі перетворення звичаєвих норм у кодифіковані конвенційні положення. Її результатом стало прийняття чотирьох Женевських конвенцій – про територіальне море і прилеглу зону, про відкрите море, про континентальний шельф та про рибальство і охорону живих ресурсів відкритого моря.

Перша Конференція Організації Об'єднаних Націй з морського права, що відбулася в Женеві з 24 лютого по 27 квітня 1958 року, стала кульмінацією тривалого процесу кодифікації морського права, яка розпочалася ще в 1930 році з проведення Гаазької конференції з кодифікації міжнародного права під егідою Ліги Націй.

Хоча тодішнім учасникам не вдалося досягти згоди щодо ширини територіального моря, результати цієї конференції, зокрема проект із 13 статей, стали важливим попереднім кроком, що надалі вплинув на розроблення норм міжнародного морського права. Комісія міжнародного права (КМП), яка діяла в рамках Організації Об'єднаних Націй, вже у 1949 році включила питання про режим відкритого і територіального моря до числа тем, готових до кодифікації. Було призначено спеціального доповідача, який представляв звіти з різних аспектів морського права, а остаточна доповідь 1956 року систематизувала всі положення у вигляді проектів статей, що охоплювали морське право в цілому. Саме цей документ став основою для Женевської конференції 1958 року [20].

Завдяки діяльності Комісії міжнародного права (КМП) звичаєві норми були систематизовані та перевірені на відповідність сучасним умовам. КМП не просто зібрала існуючі практики, а здійснила їх критичний перегляд, створивши проект статей, який фактично кодифікував основні принципи звичаєвого морського права – свободу відкритого моря, режим територіального моря, імунітет

державних суден тощо. Таким чином, КМП виступила посередником між звичаєвим і договірним рівнями регулювання [21].

Основними цілями Конференції було кодифікувати норми звичаєвого міжнародного морського права, створити єдину систему міжнародно-правових актів, які б регулювали статус морських просторів, забезпечити визначеність прав і обов'язків держав щодо використання Світового океану, а також розробити процедури мирного вирішення спорів у сфері морського права. Завданням Конференції було розглянути морське право з урахуванням не лише юридичних, але й технічних, біологічних, економічних і політичних аспектів проблеми, а також використовувати результати своєї роботи для розроблення однієї або декількох міжнародних конвенцій чи інших актів, які вона вважатиме доцільними.

Конференція, в якій взяли участь представники 86 держав, розподілила свою роботу між п'ятьма головними комітетами та пленумом і дотримувалася процедур, подібних до правил Генеральної Асамблеї ООН. Згідно з цими правилами, положення могли прийматися простою більшістю на рівні комітетів, але вимагали двох третин голосів при затвердженні на пленумі. Саме це процедурне правило не дозволило досягти згоди щодо ширини територіального моря: хоча в межах комітету можна було домогтися затвердження 12-мильної ширини, на пленумі таке рішення не проходило, тому це питання залишилося невирішеним [69].

У прийнятій з цього питання резолюції конференція зазначила, що «не вдалося досягти згоди щодо ширини територіального моря та деяких інших питань, обговорених у зв'язку з цією проблемою»; при цьому визнала «бажаність подальших зусиль для досягнення в належний час угоди з питань міжнародного морського права, які залишаються невирішеними», і просила Генеральну Асамблею ООН «розглянути на її тринадцятій сесії питання про доцільність

скликання другої міжнародної конференції повноважних представників для подальшого розгляду питань, що залишилися невирішеними на цій конференції».

Хоча питання про ширину територіальних вод не було остаточно вирішене, тримильний ліміт навіть не був поставлений на голосування через його явну неприйнятність для більшості держав, а шестимильний ліміт підтримали лише 11 країн. Натомість дванадцятимильний ліміт знайшов підтримку значної кількості держав, що згодом закріпило його як норму звичаєвого міжнародного права.

Конвенція передбачала, що зовнішня межа прилеглої зони не може виходити за межі 12 миль від вихідної лінії, що свідчить про те, що більш ніж 12-мильна ширина розглядалася як неприйнятна. Генеральна Асамблея ООН визнала це питання, а також питання про кордони рибальських зон такими, що заслуговують на подальші зусилля для досягнення згоди. Ці теми були включені до порядку денного Другої Конференції ООН з морського права, яка відбулася в Женеві з 16 березня по 26 квітня 1960 року [63].

Незважаючи на цілий ряд недоліків у роботі Женевської конференції 1958 року, слід визнати, що вона досягла значних успіхів у розробці норм міжнародного морського права. Вироблена на конференції Конвенція про територіальне море і прилеглу зону стала важливим кроком на шляху кодифікації та подальшого розвитку міжнародного права в цій сфері.

На конференції також прийняли ряд інших ключових міжнародних документів:

- Конвенцію про відкрите море (27 квітня 1958 р.) – кодифікує свободу відкритого моря: судноплавства, рибальства, прокладання каналів та трубопроводів, а також встановлює принцип юрисдикції прапора;
- Конвенцію про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря (26 квітня 1958 р.) – визначає права держав щодо рибальства, принципи раціонального використання живих ресурсів, порядок вирішення спорів між державами;

- Конвенцію про континентальний шельф (26 квітня 1958 р.) – визначає правовий статус континентального шельфу, права прибережної держави на розвідку і використання природних ресурсів;

- Факультативний протокол, що стосується обов'язкового вирішення спорів, які виникають у зв'язку із застосуванням і тлумаченням цих конвенцій (26 квітня 1958 р.).

Крім того, конференція затвердила дев'ять резолюцій, спрямованих на подальший розвиток морського права [43].

Конвенцію про територіальне море і прилеглу зону підписали 45 держав. Радянський Союз підписав її із застереженнями, що стосуються статей 20 і 23. Щодо статті 20 СРСР заявив, що державні судна в іноземних територіальних водах користуються імунітетом, і тому застосування до них заходів, згаданих у цій статті, можливе лише за згодою держави прапора судна.

Прийняті конвенції забезпечили необхідну єдність у договірно-правовій регламентації відносин держав у Світовому океані і стали основними джерелами сучасного міжнародного морського права. Оцінюючи підсумки конференції, Генеральна Асамблея ООН у резолюції 1307 (XIII) зазначила, що Женевська конференція зробила «історичний внесок у кодифікацію та прогресивний розвиток міжнародного права». Цю оцінку підтримали всі основні групи держав.

Позитивна оцінка підсумків конференції не означала, що прийняті конвенції остаточно вирішили всі питання міжнародного морського права або що їх положення є незмінними. Однак саме ці документи отримали широке визнання держав-учасниць, заклали основу для подальшої кодифікації та прогресивного розвитку сучасного морського права, що в подальшому призвело до формування Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), яка об'єднала норми, розроблені в Женеві, в єдиному універсальному акті.

2.2 Вплив звичаєвого права на підготовку тексту Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Формування сучасної системи міжнародного морського права нерозривно пов'язане з еволюцією звичаєвого міжнародного права, яке довгий час було основним джерелом регулювання морських відносин.

Процес розробки та прийняття Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року став логічним продовженням багатовікової практики розвитку звичаєвих норм. Багато положень цієї конвенції не створювалися «з нуля», а зокрема у сферах свободи відкритого моря, мирного проходу, режиму територіальних вод, статусу міжнародних проток і континентального шельфу. Таким чином, кодифікація 1982 року стала не лише результатом політичних компромісів між державами, але й кульмінацією тривалого процесу правової еволюції звичаєвих норм.

Основними джерелами міжнародного морського права є міжнародні договори та міжнародні звичаї. При цьому саме звичаєве право стало фундаментом для формування багатьох положень Конвенції ООН з морського права.

Важливу роль у формуванні сучасного морського права відіграють міжнародні організації, зокрема ІМО, ЮНЕСКО, діяльність яких сприяла виникненню та кристалізації міжнародно-правових звичаїв у сфері мореплавства та охорони морського середовища.

I конференція ООН з морського права, на якій були присутні 86 держав, в 1958 році прийняла чотири діючі і в даний час Женевські конвенції: про територіальне море і прилеглу зону, про відкрите море, про континентальний шельф, про рибальство і охорону живих ресурсів.

II Конференція ООН, що проходила в 1960 році і присвячена загалом встановленню єдиного ліміту ширини територіальних вод, закінчилася безрезультатно [23].

III Конференція ООН, що проходила з 1973 по 1982 рік за участю більшості держав світу та багатьох міжнародних організацій, прийняла Конвенцію ООН з морського права, яка складається з 320 статей та 9 додатків. На цій конференції кодифікували значну частину усталених звичаєвих норм, водночас адаптувавши їх до нових політичних та технологічних реалій [76].

У цій Конвенції – єдиному комплексному документі, були зафіксовані як традиційні норми міжнародного звичаєвого права, так і нові положення, що стали результатом еволюції звичаїв та міжнародної практики держав. А саме, що стосуються проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, держав-архіпелагів, економічної зони, держав, що не мають виходу до моря, міжнародного району морського дна, захисту та збереження морського середовища, морських наукових досліджень, врегулювання спорів та інших питань.

На конференції ООН з морського права прийнята Конвенція з морського права 1982 року, яка зберігає всі основні принципи чинного міжнародного морського права, містить ряд нових положень, що відображають вплив на морське право, соціально-політичних і техніко-економічних факторів (наприклад, принципи, що визначають порядок розробки ресурсів морського дна за межами континентального шельфу). Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права була прийнята 30 квітня 1982 р.

У країнах, що прийняли Конвенцію ООН з морського права, Конвенція UNCLOS 82 має переважну силу перед Конвенцією про відкрите море, Конвенцією про територіальне море і прилеглу зону, та Конвенцією про континентальний шельф, які були прийняті на Першій Конференції ООН з морського права.

Конвенція уточнює вимоги до мирного проходу суден у територіальному морі, дає право прибережній державі встановлювати морські коридори і схеми

поділу руху, а також вимагати від іноземних суден використовувати такі коридори і схеми поділу руху.

Конвенція визначає статус проток, які використовуються для міжнародного судноплавства і право держави, що межує з протокою, у разі порушення законів і правил, що відносяться до безпеки судноплавства і запобігання навколишньому середовищу, вживати належних заходів, включаючи проведення розслідування, порушення цивільного розгляду.

Конвенція надає прибережним державам право приймати закони, що стосуються запобігання забруднення навколишнього середовища в межах економічної зони [78].

Тільки держава, яка видала відповідні дипломи, свідоцтва про компетенцію має право вилучити ці документи в установленому законом порядку. У цих випадках не можуть бути проведені арешт або затримання судна навіть як міра розслідування за розпорядженням будь-якої влади, крім влади держави прапора.

Положення Конвенції, зокрема статті 94 та 110, відображають кодифікацію усталених звичаєвих норм щодо обов'язків держави прапора та права на огляд у відкритому морі, які були відомі міжнародній практиці задовго до 1982 року.

У міжнародних відносинах питання, пов'язані зі Світовим океаном, завжди відігравали значну роль. Це пояснюється тим, що друга половина ХХ століття характеризувалася удосконаленням традиційної людської діяльності на морі.

Принцип свободи відкритого моря (*Mare liberium*) вважається одним із найдавніших принципів правового режиму, що регулює морські простори, фундаментальними елементами якого спочатку були свобода судноплавства, свобода рибальства та торгівлі. Протягом століть ці елементи супроводжувалася переконанням держав у її юридичній обов'язковості, що дозволяє говорити про формування повноцінної звичаєвої норми міжнародного права.

В останні десятиліття питання, пов'язані з експлуатацією та використанням океанів, набули глобального виміру, що має значний вплив на розвиток міжнародних відносин та впливає на інтереси всіх держав світу.

Принцип свободи відкритого моря виражає об'єктивну потребу держав і народів вільно використовувати моря для ведення своїх міжнародних економічних, політичних та культурних відносин, а також для експлуатації біологічних ресурсів океану [12].

Правила, що регулюють використання океанів, розвивалися протягом тривалого періоду, зазвичай у формі міжнародного звичаю. Однак стала очевидною необхідність створення та закріплення певних стандартів на міжнародному рівні. З початку XIX століття виникли перші міжнародні інституції, що дозволило подальшу розробку перших міжнародних морських документів, які регулювали міждержавні питання.

Становлення міжнародно-правової свободи відкритого моря відбувалося поступово. Саме існування усталених звичаєвих норм стало правовою основою для кодифікаційних процесів у XX столітті. До часу першої кодифікації морського права в Конвенції про відкрите море 1958 р. були закріплені ряд звичаєвих принципів, зокрема свобода судноплавства, свобода рибальства, свобода прокладання підводних кабелів і трубопроводів, свобода польотів над відкритим морем. Конвенція допускає існування й інших свобод, що визнаються відповідно до загальних принципів міжнародного права (ст. 2). Конвенція ООН з морського права 1982 р. доповнила свободи відкритого моря двома новими: свободою будувати штучні острови та інші установки, що допускаються відповідно до міжнародного права, і свободою наукових досліджень (ст. 87). Свободами відкритого моря можуть користуватися всі держави, незалежно від того, чи мають вони морське узбережжя [36].

Під час підготовки Конвенції ООН з морського права 1982 року ці звичаєві норми не лише зберегли своє значення, але й були розвинуті та деталізовані. Так,

у статті 87 Конвенції закріплено розширений перелік свобод відкритого моря, який включає свободу наукових досліджень та свободу будівництва штучних островів і установок. Більшість із цих положень по своїй суті є кодифікацією та прогресивним розвитком звичаєвих норм міжнародного морського права.

Чинне міжнародне право, безумовно, визнає існування відкритого моря як простору з особливим міжнародно-правовим режимом. Конвенція про відкрите море визначає, що слова «відкрите море» означають усі частини моря, які не входять ні до територіального моря, ні до внутрішніх вод якоїсь держави. Воно відкрите для всіх націй, жодна держава не може підкорити будь-яку його частину своєму суверенітету. У Конвенції ООН із морського права 1982 р. відкритим морем названі всі частини моря, які не входять ні у виключну економічну зону, ні в територіальне море або внутрішні води будь-якої держави, ні в архіпелажні води держави-архіпелагу(ст. 86).

Зрозуміло, що всі ці свободи існували, використовувалися та розвивалися протягом століть, проте саме у 1958 р. на першій конференції ООН з морського права, були офіційно закріплені Конвенцією про відкрите море та визнані 86 країнами світу. Більшість держав, що не брали участі в розробці Женевських конвенцій 1958 р., закликали до перегляду існуючих режимів використання Світового океану.

Таким чином, звичаєве право виступило не лише історичним підґрунтям, але й безпосереднім джерелом формування тексту Конвенції ООН з морського права 1982 року. Воно визначило загальні підходи, термінологію та структуру правового режиму відкритого моря, а також вплинуло на закріплення балансу між принципом свободи морів та розширенням прибережної юрисдикції держав.

Справа про протоку Корфу (Сполучене Королівство проти Албанії, 1949) ілюструє, як норми звичаєвого міжнародного права впливають на положення Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. Ця справа стосується інциденту, який стався в протоці Корфу, міжнародному морському

проході, що з'єднує дві частини відкритого моря та використовується для міжнародного судноплавства [71].

Факти справи: У 1946 році Албанією правив Енвер Ходжа, і вона була комуністичною державою, тоді як Сполучене Королівство було капіталістичною державою та членом НАТО. 15 травня 1946 року два британські крейсери, HMS Orion та HMS Superb, пройшли протоку Корфу, не повідомивши албанський уряд. Албанська берегова охорона відкрила вогонь, але кораблі не були пошкоджені.

22 жовтня 1946 року британські кораблі HMS Saumarez та HMS Volage знову увійшли в протоку, незважаючи на попередження албанського уряду. Кораблі були підірвані на мінах: HMS Saumarez був серйозно пошкоджений і затонув, в результаті чого загинуло 44 моряки; HMS Volage зазнав менших пошкоджень, але 42 моряки були поранені. Велика Британія подала справу до Міжнародного Суду ООН, стверджуючи, що Албанія порушила міжнародне право, не попередивши про небезпеку та не розмінувавши протоку.

Аргументи сторін:

Велика Британія наполягала на праві мирного проходу через протоку, розташовану в албанських територіальних водах, і вимагала відповідальності за збитки та втрату життя.

Албанія стверджувала, що міни були встановлені Югославією без її відома і що вона мала право встановлювати міни у своїх територіальних водах. Албанія також заперечувала будь-яку відповідальність за невжиття заходів для попередження суден.

Рішення та обґрунтування МС ООН: Міжнародний Суд ООН виніс рішення на користь Сполученого Королівства. Суд визнав, що:

- Право мирного проходу є нормою звичаєвого міжнародного права та поширюється на міжнародні протоки, навіть у межах територіальних вод прибережної держави.

- Відповідальність держави включає принцип «відповідальності за бездіяльність»: держава несе відповідальність за шкоду, завдану нею невжиттям необхідних заходів, навіть якщо вона не несе прямої вини. Албанію було визнано відповідальною за шкоду, завдану мінами, та за нездатність попередити судна про небезпеку та очистити фарватер від мін.

- Застосування сили для самооборони: Міжнародний суд ООН підтвердив, що Сполучене Королівство не мало права застосовувати силу для «знешкодження мін», оскільки Албанія не становила безпосередньої загрози [72].

Справа про протоку Корфу послужила основою для включення принципу мирного проходу до статей 17-19 та 25 Конвенції ООН з морського права 1982 року. Вона продемонструвала, що встановлений звичаєвий принцип («мирний прохід») має силу закону, коли він кодифікований в універсальному договорі. Прибережні держави зобов'язані забезпечувати безпеку суден у своїх територіальних водах, попереджати про небезпеки та вживати заходів для їх усунення. А також те, що міжнародні протоки, що використовуються для судноплавства, є частиною міжнародної системи морського права, де застосовується зобов'язання належної обачності.

Отже, ця справа демонструє, як звичаєве міжнародне право безпосередньо вплинуло на розробку тексту UNCLOS 1982 року, кодифікуючи усталену практику держав та юридичний обов'язок прибережних держав забезпечувати безпечний мирний прохід суден.

2.3 Звичаєве право і конвенції міжнародної морської організації

Міжнародне морське право сформувалося переважно через практику мореплавців, традиції поведінки на морі та міжнародні звичаї. Саме морські звичаї забезпечили основу для подальшої кодифікації норм у рамках діяльності ІМО. У багатьох конвенціях ІМО закріплені правила, які раніше існували як

неписані, але загальноприйняті норми – безпеки, рятування, навігації, відповідальності та інших аспектів мореплавства.

Міжнародна морська організація (англ. International Maritime Organization, ІМО) – міжнародна міжурядова організація, є спеціалізованою установою ООН. Діяльність ІМО спрямована на скасування дискримінаційних дій, що зачіпають міжнародне торговельне судноплавство, а також прийняття норм (стандартів) по забезпеченню безпеки на морі і запобіганню забрудненню з суден докільця, в першу чергу, морського [53].

В рамках ІМО розроблено 34 базових конвенцій (угод). Разом із Конвенцією про ІМО загальна кількість таких угод становить тридцять п'ять. Додавши до конвенцій (угод) поправки і додатки, які потребують схвалення, загальна кількість інструментів, розроблених Організацією сягає 60.

Один із найстаріших і найважливіших звичаїв мореплавства є обов'язок рятувати людей, які опинилися у небезпеці на морі та за бортом. Згодом така практика була визнана багатьма морськими державами як основний обов'язок капітана. Як доводить дослідження про «Історичне походження обов'язку рятувати життя на морі в міжнародному праві, ця норма сягає правових джерел, що передували класичному міжнародному праву, і була підтверджена юристами XVII–XIX століть [73].

У результаті, морський звичай рятування в морі людей був формалізований у Міжнародна конвенцію про охорону людського життя на морі (SOLAS, 1974) – глава V, правило 33 зобов'язує капітана судна надавати допомогу особам, які перебувають у небезпеці на морі [39].

Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі у своїй послідовно виданій формі є найбільш важливою з усіх міжнародних угод про безпеку торгових суден. Кожне судно, яке здійснює міжнародний рейс та потрапляє під дію цього нормативного документа, повинно виконувати його вимоги (якщо Вимоги не можуть бути виконані з об'єктивних причин, то на судно

має бути оформлено Висновок із схваленням морської адміністрації прапору судна). У протилежному випадку воно може бути затримано, а деякі за позиціями (див. ISPS (Code) Глава XI-2) і не допущено в порт. Поточна версія документа відома як «Звітний текст додатків до Конвенції СОЛАС-74 і Протоколу-88 до них, що включає поправки».

Головною метою даного нормативного документа є встановлення мінімальних стандартів, що відповідають вимогам безпеки при будівництві, обладнанні та експлуатації суден.

У доповнення, Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі (SAR, 1979) узаконює обов'язок держав створювати системи пошуку і рятування, тим самим переводячи історичну практику рятування у міжнародно-правове зобов'язання [41].

Ця конвенція є ключовою для організації міжнародної системи пошуку й рятування людей на морі. Відповідно до SAR-1979 держави-учасниці повинні вжити необхідних заходів у справі забезпечення належного пошуку і рятування людей, що терплять лихо на морі у їх берегів. Сторони направляють Генеральному секретарю інформацію про свою організацію пошуку і рятування і, надалі, про її істотну зміну, включаючи відомості про:

- національну морську пошуково-рятувальну службу;
- місцезнаходження створених рятувально-координаційних центрів, номери їх телефонів і телексів і про зони відповідальності;
- основні наявні в їх розпорядженні рятувальні одиниці.

Передусім, рятування людей на морі – це не лише договірна норма, а й норма звичаєвого міжнародного права, що застосовується як у мирний час, так і під час збройних конфліктів [31].

Це демонструє, що ІМО не винайшла новий обов'язок – морська організація закріпила давній звичай у формі універсального договору, що отримав загальне визнання.

Щодо кодифікації навігаційних звичаїв, до прийняття Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі (COLREG) 1972 року, правила руху суден, сигнали, маневрування формувалися через практику мореплавців – домовленості між капітанами, морські звичаї та досвід щодо безпеки. Поняття *good seamanship* (належна морська практика) було частиною морської культури задовго до кодифікації [38].

«Належна морська практика» (*good seamanship*) – це комплекс знань, навичок і стандартів, що забезпечують безпечне та ефективне керування судном, а також дотримання правил і рекомендацій у морських умовах. Термін включає в себе управління судном у будь-яких умовах, технічне обслуговування, безпеку та дотримання міжнародного морського права.

COLREG 1972 закріпив ці практики як обов'язкові міжнародні норми для всіх держав-учасниць. Перетворення звичаєвої поведінки у письмове зобов'язання стало важливим етапом у систематизації морського права.

Одним з не менш важливих питань у Світовому океані були і залишаються екологічні стандарти.

Історичні документи та морська практика показують, що багато прибережних і морських спільнот визнавали необхідність охорони вод, обмежень щодо скидання відходів, нафти, шкідливих речовин.

З ростом обсягу перевезень, нафтових операцій та промислової діяльності на морі – екологічні ризики зросли. У відповідь ІМО прийняла Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (MARPOL 1973/78), яка систематизувала заборони на забруднення, скидання відходів, нафтових продуктів, хімікатів тощо [16].

MARPOL став механізмом кодифікації екологічного звичаю, перетворив в юридичну норму – зобов'язальну для держав-учасниць. Тому екологічні принципи трансформувалися в міжнародно-правове зобов'язання, яке є актуальним для сучасного мореплавства

Хоча конкретні академічні дослідження, які б простежували весь шлях від локального звичаю до MARPOL трапляються рідше, важливість такої трансформації не викликає сумнівів, про що свідчать сучасні огляди правових режимів морського права та охорони довкілля.

Для безпеки суден існував звичай не перевантажувати судна та з метою безпеки, такий звичай існував з часу вітрильних суден. Мореплавці знали, що надмірний вантаж може негативно вплинути на плавучість та стабільність. У XIX столітті така практика отримала формальну відмітку – позначки Плімсолла, які вказували максимальну допустиму осадку судна [62].

Позначки Плімсолла, також відомі як позначки ватерлінії або вантажні марки судна, – це горизонтальні лінії на корпусі судна. Вони розташовані на середній частині корпусу судна, що вказують на максимально допустиму межу, до якої судно може бути безпечно завантажено за різних водних умов та сезонів. Ці позначки гарантують, що судно має достатню плавучість для підтримки стійкості та запобігання перевантаженню, тим самим підвищуючи стійкість судна та безпеку на морі. Введені наприкінці XIX столітті, ці позначки використовуються для забезпечення безпеки на морі.

Згодом, коли морські перевезення стали більш масштабними, ІМО ухвалила Міжнародну конвенцію про вантажну марку (1966), закріпивши вимоги до максимальної осадки як обов'язкові [40].

Міжнародна конвенція про вантажну марку – це звід правил, що встановлює мінімальний надводний борт для суден, щоб забезпечити їхню безпеку від перевантаження, нестійкості та затоплення. Він замінює конвенцію 1930 року та вимагає нанесення спеціальних позначок на корпус судна, які вказують на максимальне безпечне навантаження. Протокол 1988 року було додано для гармонізації вимог до огляду та сертифікації з іншими конвенціями ІМО, такими як SOLAS та MARPOL.

Цей крок формалізував давню практику безпеки. Звичасвий характер перевантаження суден і його ризиків став юридично регульованим через конвенцію, що діяла глобально.

За морськими звичаями, моряками визнавалися лише ті, хто мав досвід, навички, вмів діяти у складних обставинах, відповідав професійній етиці та стандартам безпеки – це був неформальний, але реальний критерій професійності.

З розвитком морського транспорту, фрахту, складних систем навігації та нових технологій постала потреба в уніфікації цих вимог. Так з'явилася Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW, 1978), яка закріпила мінімальні стандарти підготовки, сертифікації та несення вахти моряками [42].

STCW (далі ПДНВ) декларує мінімальні стандарти щодо компетентності складу суднової команди. Для кожного стандарту компетентності існує свій розділ ПДНВ, але загальний принцип однаковий. Як приклад візьмемо Главу II ПДНВ «Стандарти стосовно капітана та палубної команди», а саме розділ А-II/1 «Обов'язкові мінімальні вимоги стосовно дипломування вахтових помічників капітана суден валовою місткістю 500 одиниць або більше».

Це дозволило перетворити історичний звичай на загальнообов'язкову міжнародну норму, забезпечивши підготовку екіпажу на єдиному стандартному рівні, незалежно від держави прапора. Такий підхід підвищив безпеку мореплавства і уніфікував вимоги до кваліфікації моряків.

Дослідження сучасних авторів, що аналізують правовий режим морського судна та екіпажу, підтверджують, що STCW – це логічне продовження морської традиції, адаптоване до глобальних викликів [22].

У середньовічних і ранньомодерних морських кодексах існувала практика, за якою власник судна відповідав за дії екіпажу, за безпеку судна, за вантаж і за шкоду, спричинену третім сторонам або навколишньому середовищу. Це був елемент морського права за звичаєм.

У ХХ столітті, із розвитком нафтових перевезень, можливістю великих забруднень та зростанням ризиків, ІМО ухвалила Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (CLC, 1969), яка закріпила об'єктивну відповідальність судновласника за шкоду, заподіяну забрудненням нафтою.

CLC встановлює відповідальність власників танкерів за збитки, спричинені забрудненням нафтою. Ця конвенція запроваджує сувору відповідальність і створює Фонд цивільного захисту у разі, якщо збитки перевищують можливості власника судна [17].

Отже, традиційна практика відповідає за безпечну експлуатацію суден і вантажів була перетворена на договірне зобов'язання – з міжнародною юрисдикцією, обов'язками і правами. Ще один приклад того, як звичаєве право стало частиною формалізованого міжнародного режиму.

У сучасних юридичних дослідженнях правового режиму морського судна та екіпажу зазначається, що CLC і подібні конвенції – це інструменти, які законсервували давні норми відповідальності і адаптували їх до вимог сучасності.

Аналіз основних конвенцій ІМО – SOLAS, SAR, COLREG, MARPOL, Load Lines, STCW, CLC – переконує, що їхні норми не є плодом політичних компромісів чи імпровізацій. Вони є логічним продовженням багатовікових морських звичаїв, які сформувалися через практику, досвід і моральну відповідальність морської спільноти.

ІМО виступила як інституційний арбітр, який взяв на себе функцію кодифікації, уніфікації та закріплення цих звичаїв у формі міжнародно-правових зобов'язань. Завдяки цьому сучасне морське право стало прогнозованим, універсальним і ефективним, захищаючи життя моряків, безпеку судноплавства, довкілля та права третіх осіб.

РОЗДІЛ 3

ЗВИЧАЄВЕ ПРАВО В СИСТЕМІ СУЧАСНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА

3.1 Принципи взаємодії звичаєвого та договірнього права

Основні принципи сучасного міжнародного права – це фундаментальні, універсальні та загальновизнані норми поведінки суб'єктів міжнародних правовідносин, які формуються та застосовуються як у сфері договірнього, так і звичаєвого права. Вони становлять нормативне «ядро» всієї системи міжнародного права та визначають межі правомірної поведінки держав у міжнародному співтоваристві.

У структурі сучасного міжнародного морського права основні принципи набувають особливого значення, оскільки морські простори здавна регулюються переважно міжнародними звичаями.

Звичаєве право історично передувало договірному регулюванню морських відносин. Задовго до прийняття міжнародних конвенцій у галузі морського права сформувалися усталені правила щодо свободи відкритого моря, правил судноплавства, рибальства, безпеки на морі та відповідальності за забруднення моря. Ці правила виникли в результаті тривалої, неодноразової та загальновизнаної практики держав (*usus*) та їх переконання в юридичній обов'язковості такої практики (*opinio juris*) [67].

У процесі історичного розвитку багато норм звичаєвого права були включені до міжнародних договорів та набули договірної форми. Водночас це не означає автоматичне припинення їхнього існування як звичаїв. Навіть після кодифікації значна частина норм продовжує функціонувати у формі міжнародного звичаю, що має особливе значення для держав, які не є учасниками відповідного міжнародного договору.

Одним із основоположних принципів взаємодії звичаєвого та договірнього права є те, що договір може не тільки закріплювати, а й формувати нові звичаєві

норми. Класичне тлумачення цього принципу було дано в рішенні Міжнародного Суду ООН у справі «Континентальний шельф Північного моря» (1969 р.). Суд визнав, що навіть якщо норма встановлена міжнародним договором, вона може одночасно існувати як норма звичаєвого міжнародного права за умови, що держави застосовують її широко та послідовно.

Таким чином, було закладено критерії «кристалізації» міжнародного звичаю на основі конвенційної норми. Положення договору можуть служити підтвердженням або відображенням вже існуючого звичаю [49].

Одним із ключових принципів взаємодії договорів та звичаєвого права є принцип *pacta sunt servanda* – зобов'язання виконувати міжнародні договори. Цей принцип, що має глибоке звичаєве коріння, з часом став загальноновизнаною основою міжнародної правової системи. У сучасному міжнародному праві це означає не лише необхідність сумлінного виконання договірних зобов'язань, а й повагу до стабільності міжнародного правопорядку в цілому.

Водночас важливо зазначити, що звичаєве право не завжди поступається договірному праву. Якщо договірна норма суперечить імперативній нормі звичаєвого міжнародного права (*jus cogens*), така договірна норма втрачає свою юридичну силу. Це ще раз підтверджує фундаментальну роль звичаєвого права в системі міжнародного права загалом і морського права зокрема.

У сфері міжнародного морського права взаємодія звичаєвого та договірного права проявляється, зокрема, в таких принципах:

- свобода відкритого моря;
- принцип суверенітету над територіальним морем;
- право мирного проходу;
- принцип справедливого розмежування морських просторів;
- зобов'язання держав не завдавати шкоди морському середовищу;
- принцип належного мореплавства [50].

Більшість цих принципів мають звичаєве походження та застосовуються навіть до тих держав, які формально не підписали Конвенцію ООН з морського права 1982 року. Тому звичаєве право виконує функцію універсального регулятора відносин у Світовому океані.

Міжнародне співтовариство давно визнало першорядну роль міжнародного звичаю як одного з основних джерел міжнародного права. Звичай здавна був основним регулятором міждержавних відносин, про що свідчать класичні праці з міжнародного права. Так, М. Гефтер наголосив, що «Міжнародне право – це право неписане у юридичному смислі цього слова», підкреслюючи історичну перевагу звичаєвих норм.

Однак у сучасному контексті швидкого розвитку міжнародних відносин, зростаючої складності глобальних проблем та розширення сфери застосування міжнародного права, значення міжнародних договорів як свідомого та навмисного інструменту правового регулювання зростає. Віденська конвенція про право міжнародних договорів 1969 року встановлює, що договір – це міжнародна угода, укладена у письмовій формі між державами та регульована міжнародним правом, незалежно від її конкретного найменування чи кількості документів, у яких вона зафіксована [3].

Сучасна правова система не відкидає міжнародний звичай, та його роль розвивається. Згідно зі статтею 38 Статуту Міжнародного Суду ООН, міжнародний звичай визнається «доказом загальної практики, визнаної нормою права». Щоб встановити його існування, вчені-юристи виділяють три основні елементи:

- загальну та послідовну практику держав;
- *opinio juris sive necessitatis* – переконання у своєму юридичному зобов'язанні [52];
- тривалість застосування.

Міжнародний звичай – це правило поведінки, що в результаті кількарізного повторення протягом тривалого часу набуло мовчазного визнання суб'єктами міжнародного права і виконується ними в їх міжнародній практиці.

При порівнянні міжнародного договору та міжнародного звичаю, виявляються такі суттєві відмінності:

1. Міжнародний договір характеризується чітко визначеним процесом правотворчості та нормативним результатом, тоді як у міжнародному звичаї ці елементи невіддільні [5].

2. Договір є результатом активної та свідомої волі суб'єктів міжнародного права та має письмову форму. Звичай, в свою чергу, формується шляхом мовчазної згоди та повторення практики.

3. Договір виникає шляхом формальних переговорів, на відміну від звичаю, який випливає з практики держав.

4. Правова форма договору – це конкретний правовий акт, а звичай – це загальне правило поведінки.

5. Договірні норми регулюють як загальні, так і конкретні ситуації, тоді як звичаєві норми переважно встановлюють загальні принципи.

6. Процес укладання договору хронологічно коротший, ніж процес укладання звичаю.

7. Договір може створювати нові правовідносини, тоді як звичай ґрунтується на вже існуючій практиці [20].

Переваги міжнародного договору як джерела права полягають у чіткішому вираженні намірів сторін, визначеності його змісту, можливості ефективного контролю за його виконанням та гнучкому правовому реагуванні. Саме тому в сучасному міжнародному праві договори є домінуючою формою правового регулювання.

Водночас міжнародний звичай продовжує відігравати важливу роль, зокрема:

- для регулювання відносин, що виникли до набрання чинності договором;
- у випадках прогалин у договірних нормах;
- для кодифікації усталеної практики (наприклад, у морському праві).

На відміну від договірного права, яке формується в результаті свідомої та цілеспрямованої волі держави, звичаєве міжнародне право порушується здебільшого спонтанно, стихійно та фрагментарно. Воно не є результатом заздалегідь запланованих дій окремої держави, а формується шляхом розширення – через повторення практики суб'єктів міжнародного права та їх переконання в його юридичній обов'язковості (*opinio juris*). Саме через цю особливість звичаєве право важче ідентифікувати, застосовувати його зміст та встановлювати межі його дії [59].

Особливо важливо, що положення, чинність та конкретний зміст звичаєвої норми можуть бути встановлені не апріорі, а апостеріорі, тобто вже в процесі вирішення конкретного міжнародного спору. Особи в рамках судового чи арбітражного провадження потребують «відновлення» (реконструювання) шляхом аналізу фактичної практики органів влади, позицій сторін та загального контексту міжнародного правопорядку. У цьому сенсі звичай стає не лише джерелом права, а й процесуальним та інтерпретаційним інструментом, що дозволяє заповнити нормативні прогалини.

У науці ведуться дискусії щодо того, як суди повинні встановлювати (реконструювати) звичаєву норму:

- індуктивно – на основі широкого емпіричного аналізу практики влади та її ставлення до неї;
- дедуктивно – на основі загальних принципів міжнародного права або окремих випадків практики, що сприймаються як універсально обов'язкові;
- або використовуючи інші, гібридні методи.

Значення цієї дискусії виходить далеко за межі теорії. У нових або специфічних галузях міжнародного права (таких як міжнародне інвестиційне або

космічне право), де держава все ще обмежена або немінуча, або в тих сферах, де немає загальноновизнаних договорів, спрацьовує правовий вакуум. У таких ситуаціях саме механізм реконструкції відіграє ключову роль, дозволяючи судовим органам уникнути стану *non liquet* (неможливості прийняти рішення через існування норми) [68].

На основі аналізу практики Міжнародного Суду ООН С. Тальмон виділяє три основні методи, що використовуються Судом при встановленні норми звичаєвого права:

Індукція – виведення норми з давньої, стабільної та загальноновизнаної практики держав.

Дедукція – виведення нових правил із загальних принципів та існуючих норм міжнародного права (включаючи галузеві).

Твердження (підтвердження) – проголошення Судом встановлення певної норми як звичайної без детального аналізу її традиційних елементів.

Ці методи мають особливе значення в морському праві, що чітко видно в практиці Суду в таких справах, як «Менська затока», «Лівія/Мальта», «Континентальний шельф Північного моря», «Катар проти Бахрейну», «Нікарагуа проти США», а також у справах про розмежування морських просторів. У цих випадках Суд часто не міг використовувати суто індуктивний метод через:

- практику держав;
- її вторинний або фрагментарний характер;
- неможливість достовірно встановити *opinio juris*;
- невідповідність між практикою та юридичним переконанням держави.

У певних ситуаціях саме такий дедуктивний метод стає вирішальним для прийняття рішення, що дозволяє Суду виконати свою основну функцію забезпечення правової визначеності та стабільності. Водночас Тальмон наголошує, що дедукція не становить більшої загрози для «судової

правотворчості», ніж індукція, яка повинна ґрунтуватися на вже існуючих нормах і принципах, а не на абстрактних цінностях чи політичних міркуваннях [68].

Водночас кількість є обмеженням: у разі конфлікту між індуктивно та дедуктивно виведеною нормою перевага має надаватися тій, яка підтверджує реальну та конкурентну практику держави. Це підкреслює вирішальне значення фактичної поведінки держави в міжнародному праві.

Також цікавим є визнання Судом того, що практика окремих держав чи регіонів може бути недостатньо задокументована, особливо у віддалених або малонаселених районах. У справі Коста-Ріка проти Нікарагуа (2009) МС ООН визнав, що в певних ситуаціях сам характер діяльності (наприклад, традиційне використання природних ресурсів) унеможлиблює її офіційну фіксацію, проте це не позбавляє її існуючого юридичного значення [58].

У цьому контексті значного значення набула резолюція Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй A/RES/73/203 від 20 грудня 2018 року під назвою «Визначення норм міжнародного звичаєвого права». Ця резолюція схвалила проект висновків Комісії міжнародного права щодо методів визначення існування та змісту звичаєвих норм. У ньому було підтверджено, що звичаєві міжнародні норми повинні ґрунтуватися як на загальній практиці, так і на юридичній думці (*opinio juris*), і наголошено на важливості звичаю як невід'ємної частини міжнародної правової системи [24].

Незважаючи на відмінності, звичаєве та договірне право не слід протиставляти. Навпаки, у сучасному міжнародному, зокрема морському, праві вони перебувають у тісній взаємодії, яка проявляється через низку ключових принципів [54].

По-перше, принцип взаємодоповнюваності та кодифікації.

Міжнародні договори, особливо універсальні конвенції, часто спрямовані на кодифікацію існуючих звичаєвих норм. Саме ці звичаєві правила, що сформувалися століттями завдяки практиці судноплавства, складають основу

багатьох положень Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року (UNCLOS). Зокрема, принципи свободи відкритого моря, права мирного проходу, режиму територіального моря та основи морської юрисдикції мають звичаєве походження, але встановлюються та детально уточнюються договором.

По-друге, принцип автономії та незалежності джерел.

Звичай та договори залишаються незалежними джерелами міжнародного права. Навіть якщо звичаєва норма включена до договору, вона зберігає своє звичаєве походження. Аналогічно, денонсація договору не обов'язково призводить до зникнення відповідної норми, якщо вона вже набула статусу міжнародного звичаю.

По-третє, принцип збереження ролі звичаю у випадках прогалин.

Коли договір не регулює певні аспекти морських відносин або містить прогалини, застосовується звичаєве право. Це особливо важливо для управління новими або нетрадиційними ситуаціями в морському просторі, особливо стосовно використання морських ресурсів, екологічної безпеки та судноплавства в контексті технологічного прогресу.

По-четверте, принцип спеціалізації (*lex specialis*).

У разі конфлікту між звичаєвим правом та договірним правом застосовується принцип *lex specialis derogat legi generali*. Іншими словами, конкретне договірне правило має перевагу над загальним звичаєвим правилом за умови, що держава є учасницею відповідного договору. За відсутності конкретного договірного положення застосовується загальне правило звичаєвого міжнародного права.

По-п'яте, принцип динамізму та поступального розвитку.

Міжнародні договори можуть не лише кодифікувати звичаєві норми, але й сприяти формуванню нових звичаїв. Завдяки тривалому застосуванню положень Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права, практиці

міжнародних судових установ та правовій поведінці держав, певні норми набули звичаєвого характеру навіть для держав, які не є учасницями відповідного договору.

По-шосте, принцип універсальності.

Звичаєві норми, що користуються широким визнанням, є обов'язковими для всіх держав, незалежно від їхньої участі в міжнародних договорах. Це забезпечує застосування основоположних принципів морського права на глобальному рівні та запобігає створенню «правових вакуумів» у світовому океані.

Резолюція Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй A/RES/73/203 від 20 грудня 2018 року під назвою «Визначення норм міжнародного звичаєвого права» має особливе значення для сучасного розуміння взаємодії між звичаєвим та договірним правом. Ця резолюція підтримала висновки Комісії міжнародного права щодо критеріїв визначення існування та змісту звичаєвих норм. Документ підтверджує необхідність звичайної практики та *opinio juris*, а також підкреслює важливість звичаю як невід'ємної частини сучасної міжнародно-правової системи [24].

Таким чином, у сучасному міжнародному морському праві міжнародний звичай та міжнародні договори не протиставляються, а підтримують системний, багаторівневий та динамічний зв'язок. Вони являють собою різні форми вираження спільної волі суб'єктів міжнародного права та разом утворюють комплексну нормативну базу для справедливого, стабільного та ефективного правового порядку в морських районах.

Також спостерігаються такі основні принципи взаємодії звичаєвого та договірного права:

- Звичай передує договору і формує його первинну основу;
- Договір кодифікує, уточнює та уніфікує звичаєві норми;
- Договірні норми можуть трансформуватися у звичай за наявності відповідної практики держав;

- Звичаєві норми мають універсальний характер і діють незалежно від участі у договорах;
- У разі прогалин у договорі застосуванню підлягають норми міжнародного звичаю.

3.2 Роль звичаєвого права на вирішення спорів

У сучасній системі міжнародного морського права звичай відіграє особливу роль як гнучке та історично сформоване джерело правового регулювання. Попри значну кодифікацію норм у рамках Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), звичаєві норми продовжують застосовуватись для врегулювання спорів у тих випадках, коли договірне право або не охоплює відповідні відносини, або потребує тлумачення з урахуванням історичної практики держав [54].

Це пояснюється тим, що міжнародні відносини в морській сфері мають динамічний характер і нерідко випереджають договірно-правове регулювання. У багатьох ситуаціях саме звичай стає тією нормативною основою, на яку спираються судові та арбітражні органи для прийняття рішень.

Відповідно до статті 38 Статуту Міжнародного Суду ООН, міжнародний звичай визнається як доказ загальної практики, визнаної як правова норма. Таким чином, він має рівну юридичну силу поряд із міжнародними договорами, загальними принципами права і судовими рішеннями як допоміжним засобом визначення норм [26].

Звичаєве морське право є результатом багатовікової морської практики держав, розвитку навігації, торгівлі, рибальства та військово-морської діяльності.

Особливо помітною роль звичаєвого права є в діяльності таких міжнародних інституцій, таких як:

- Міжнародний суд ООН (ICJ)
- Міжнародний трибунал з морського права (ITLOS)
- Постійна палата третейського суду (PCA)

- Спеціальні арбітражі за Додатком VII до UNCLOS

Питання морського звичаєвого права можна аналізувати з різних точок зору. Однак, перспектива юриспруденції, тобто пошук знань щодо існування та обсягу звичаєвих норм та їхньої дії в заявах міжнародного арбітражу та судів, є відносно найбільш природною. Однак вона має деякі специфічні умови. Спочатку слід зазначити, що в період до Першої світової війни діяв лише міжнародний арбітраж; у міжвоєнний період було створено Постійну палату міжнародного правосуддя, а після Другої світової війни – Міжнародний суд ООН та Міжнародний трибунал з морського права.

Що стосується аналізу значення звичаєвого права в міжнародному морському праві, арбітраж та судова практика мають свої переваги та недоліки. Перевага полягає в тому, що заяви постійних міжнародних судів, мають значний авторитет (іноді їх навіть вважають прецедентами). Це змушує їх впливати на ставлення країн, не лише тих, які наразі беруть участь у суперечці; завдяки продовженню практики винесення рішень, вони забезпечують відчуття правової стабільності.

Міжнародний Суд ООН відіграє особливу роль у цій сфері, оскільки його рішення впливають на рішення інших судів та арбітрів. Судові висновки сприяють встановленню існування звичаєвих норм та уточненню їхнього змісту. Більше того, судова практика, з одного боку, використовувалася для кодифікації морського права, а з іншого боку, розширює та доповнює його.

Слабкість арбітражу та міжнародного судочинства полягає в тому, що їхня сфера дії завжди обмежена. Це обмеження має три контексти. По-перше, через їхню природу їм практично неможливо формулювати заяви більш загального характеру. Формально арбітраж та суди займають позиції щодо конкретних справ, а у випадку спорів – лише стосовно конкретних суб'єктів. Узагальнення важливості їхніх заяв, що неодноразово робиться юристами, завжди несе ризик помилки, суб'єктивності чи свавілля. По-друге, вони можуть розглядати лише ті

справи, які їм передані для вирішення або висновку. Як наслідок, вони не можуть реагувати на існування та зміст звичаєвого права у всіх галузях морського права. По-третє, одноразовий характер рішень, що виносяться в певний історичний момент, призводить до ситуацій, коли плин часу та зміни у фактичному та нормативному середовищі іноді можуть підірвати їхню достовірність та важливість. Зокрема, це може статися, якщо арбітражний трибунал або суд заперечив існування звичайного правила або визначив його зміст обмежувальним чином. Плин часу та інші зміни можуть зробити такі твердження застарілими.

З юридичної практики також видно, що питання, які арбітражні групи та суди розглядали досі, певною мірою схематичні. Як свідчить арбітражна практика, предметом судової практики були питання рибальства, розмежування морських зон та захисту морського середовища. У судовій практиці МС ООН питання, пов'язані з морем, фігурували лише в рішеннях. Вони відсутні в консультативних висновках. У спірних справах Суд вирішував питання публічної влади держав над морем та його ресурсами, розмежування морських зон, рибальства та збереження морських видів. З іншого боку, Міжнародний трибунал з морського права (ITLOS) видав два консультативні висновки щодо Району та рибальства, а також вирішив суперечки, пов'язані з переслідуванням по гарячих методах та, у скромних масштабах, розмежуванням морських зон. Судячи з кількості справ у міжнародних судах та арбітражах, врегулювання питань розмежування становили найбільшу групу.

МС ООН цілком чітко підтримує двоелементну концепцію звичаєвого права, яка також застосовується в галузі морського права. У своєму рішенні у справі *Continental Shelf (Лівія проти Мальти)* від 03.06.1985 року було зазначено: «Звичайно, аксіоматично, що матеріал звичаєвого міжнародного права слід шукати насамперед у фактичній практиці та *opinio juris* держав [...]» [32].

Аналогічно, в арбітражній прецедентній практиці ми маємо справу з посиланнями на концепцію двох елементів. Наприклад хоча й поза сферою

застосування морського права, у рішенні у справі Техасо-Calasiatic проти уряду Лівії від 19.01.1977 було зазначено, що звичаєве міжнародне право «засноване на сукупності узгоджених практик, що розглядаються міжнародним співтовариством, яке має право» (пункт 59). Двоелементна концепція звичаєвого права була також прийнята Комісією ООН з міжнародного права в їхніх роботах під назвою «Визначення міжнародного звичаєвого права», результатом яких став проект висновків 2016 року (далі: Проект висновків КМП щодо міжнародного звичаєвого права). Комісія чітко заявила (проект висновку 2 [3]): «Для визначення існування та змісту норми міжнародного звичаєвого права необхідно з'ясувати, чи існує загальна практика, яка визнається як закон (*opinio juris*)» [70].

Крім того, Редакційний комітет дійшов висновку, що в процесі оцінки існування окремих елементів слід враховувати «загальний контекст, характер норми та конкретні обставини, за яких знаходяться відповідні докази». Також було наголошено, що кожен елемент повинен оцінюватися (доводитися) окремо [70].

Двоелементна концепція звичаєвого права також досить широко схвалена в рамках доктрини міжнародного права, проте розуміння її елементів та їх взаємозв'язків є предметом численних суперечок. У цьому контексті, як приклад, можна навести традиційне визначення звичаю (хоча й сформульоване з урахуванням міжнародного гуманітарного права), сформульоване К. Брудерлейном. Він стверджував, що «звичай – це широке повторення, однаково та протягом тривалого періоду, певного типу поведінки (*repetitio facti*) з переконанням, що така поведінка є обов'язковою (*opinio juris sive necessitatis*). Це низка послідовних дій, які поступово стають загальноприйнятою практикою, що дотримується добросовісно та зрештою приймається всіма» [57].

У низці важливих справ суди прямо визнавали існування та обов'язкову силу звичаєвих норм у морському праві.

1. Справа «North Sea Continental Shelf»(1969) [45].

У цій справі Міжнародний суд ООН розглядав спір між Федеративною Республікою Німеччиною, Данією та Нідерландами щодо розмежування континентального шельфу в Північному морі.

Суд визнав, що:

- положення Женевської конвенції 1958 року не є автоматично обов'язковими для держав, які не є її учасниками;
- однак певні їх положення можуть набути статусу звичаєвого права, якщо вони широко застосовуються, визнаються державами як юридично обов'язкові, та є сталою практикою.

Саме в цьому рішенні було чітко визначено, що норми договору можуть трансформуватися у звичаєве право, якщо вони набувають загального визнання та практичного застосування.

Таким чином, ця справа стала базовою для доктрини взаємодії договору і звичаю в морському праві.

Континентальний шельф є особливим об'єктом міжнародного морського права. Його правове оформлення значною мірою формувалося не лише через договори, але й завдяки судовій практиці та звичаю.

Початково сама ідея належності шельфу прибережній державі була звичаєвою. Лише з часом вона була в Женевській конвенції 1958 року, а згодом – в UNCLOS 1982 року.

Завдяки справі Північного моря було сформульовано принцип справедливого розмежування, закріплено значення географічних та історичних факторів та визнано, що шельф належить державі «*ipso facto i ab initio*».

Ці положення увійшли до практики як звичаєві норми, обов'язкові навіть без договірної закріплення.

2. Справа «Anglo-Norwegian Fisheries» (1951) [44].

У цьому спорі Британія оскаржувала систему вихідних ліній, встановлену Норвегією вздовж її фйордної берегової лінії.

Суд визнав правомірність використання Норвегією прямої системи вихідних ліній, посилаючись на історично сформовану практику, географічні особливості та ustalений місцевий звичай. Це рішення є класичним прикладом переваги звичаєвого методу над формальною уніфікацією.

3. Справа «Nicaragua v. United States» (1986) [46].

Попри те, що США не визнавали обов'язковість певних договорів на той момент, Міжнародний суд ООН застосував до них норми заборони втручання, заборони застосування сили та поваги до суверенітету як норми міжнародного звичаєвого права, що є обов'язковими незалежно від участі у договорах.

Дана справа принципово закріпила положення: звичаєві норми обов'язкові навіть для тих держав, які не є учасниками відповідних міжнародних договорів.

Результатом практики, який вважається правом, є встановлення існування звичаєвого правила. Це правило насправді є досить загальним за своїм змістом, що наближає його до загального принципу права. Хоча йому бракує загального характеру та він визначає повноваження та обов'язки своїх адресатів, регуляторна здатність звичаєвого правила має свої обмеження.

У цьому контексті, у рішенні Міжнародного суду ООН щодо делімітації морського кордону в районі затоки Мен від 12.10.1984 (Канада проти Сполучених Штатів Америки) було зазначено, що «не слід шукати сукупності детальних правил у звичаєвому міжнародному праві, яке фактично містить обмежений набір норм для забезпечення співіснування та життєво важливої співпраці членів міжнародного співтовариства [...]». Звичаєві норми можуть регулювати повноваження та процедури лише дуже обмеженою мірою. За своєю природою вони не здатні створювати міжнародні інститути. Ці обмеження, безумовно, не є незначними для морського права [47].

На відміну від договірної права, яке формується в результаті свідомої та цілеспрямованої волі держави, звичаєве міжнародне право порушується здебільшого спонтанно, стихійно та фрагментарно. Воно не є результатом

заздалегідь запланованих дій окремої держави, а формується шляхом розширення – через повторення практики суб'єктів міжнародного права та їх переконання в його юридичній обов'язковості (*opinio juris*). Саме через цю особливість звичаєве право важче ідентифікувати, застосовувати його зміст та встановлювати межі його дії.

Рішення Міжнародного Суду ООН від 21 квітня 2022 року щодо традиційних рибальських прав

Важливим сучасним прикладом застосування звичаєвого права стало рішення Міжнародного Суду ООН від 21 квітня 2022 року, в якому розглядалося питання традиційних рибальських прав окремої прибережної територіальної громади в морських просторах, що перебували в зоні міжнародно-правового регулювання.

Розглядаючи справу, Суд наголосив, що такі права не завжди ґрунтуються на письмових міжнародних договорах. Натомість вони можуть виникати та існувати на основі тривалої, безперервної та послідовної практики населення, яка сприймається як обов'язкова та законна, тобто відповідає класичним ознакам звичаю: *usus* (практика) та *opinio juris* (переконання в його юридичну обов'язковість).

Міжнародний Суд підтвердив, що: традиційні рибальські права мають історичний та культурний характер; вони формуються в результаті тривалої та стабільної практики; таку практику можна розглядати як джерело звичаєвого міжнародного права; Конвенція ООН з морського права 1982 року не скасовує такі права, якщо вона прямо не передбачає цього.

Таким чином, Суд визнав можливість паралельного існування договірної та звичаєвого регулювання, де звичай доповнює договірні положення; застосовується субсидіарно; має самостійну юридичну силу.

Ця справа демонструє, що навіть у 21 столітті, в умовах високого рівня кодифікації міжнародного морського права, звичаєве право не втрачає своєї

актуальності, а, навпаки, продовжує відігравати важливу роль у захисті інтересів місцевих громад та збереженні історично сформованих моделей природокористування.

Ще одним прикладом взаємодії договірного та звичаєвого права є спір між Колумбією та Нікарагуа, який у 2023 році набув нового розвитку у зв'язку з розмежуванням морських просторів та доступом до природних ресурсів у Карибському басейні [48].

Колумбія обґрунтовувала свою позицію, спираючись головним чином на історичне використання морських просторів; існування усталених морських звичаїв; тривалу відсутність офіційних протестів з боку інших держав.

Держава апелювала до звичаєвого характеру своїх прав, вбачаючи у усталеній практиці підтвердження існування *opinio juris*. Водночас Нікарагуа наполягала на застосуванні формалізованих договірних норм Конвенції ООН з морського права 1982 року, зокрема принципу рівновіддаленості та математичного методу визначення лінії кордону.

Міжнародний Суд у своєму рішенні визнав, що:

- звичаєве право продовжує діяти паралельно з договірним правом і не замінюється ним автоматично;
- історична практика є важливим доказом для формування *opinio juris*;

Під час вирішення спорів необхідно враховувати не лише формально встановлені норми, а й реальні фактичні обставини.

В результаті Суд застосував компромісний та комбінований підхід, який поєднав елементи договірного регулювання та звичаєвих норм. Це ще раз підтверджує, що в сучасній міжнародній юриспруденції звичаєве право залишається вагомим аргументом і може впливати на остаточне рішення суду [62].

Аналіз судової та арбітражної практики дає змогу зробити такі висновки, що звичай залишається одним із найважливіших джерел у сфері морського права.

Він застосовується при прогалинах в договорах; у спорах за участі держав, що не ратифікували конвенції; у випадках колізії норм; при історичних правах.

3. Міжнародні суди активно використовують звичай як:

- самостійне джерело
- засіб тлумачення
- доповнення до UNCLOS

Таким чином, міжнародне звичаєве морське право є важливим і дієвим інструментом сучасного міжнародного правосуддя.

3.3 Звичай морських портів: їх правова природа та роль у сучасній системі морського права

Морський порт – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [6].

Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:

- об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;
- збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;
- забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;
- розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;

- розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;
- забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;
- цільового використання портових зборів;
- збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;
- рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування [6].

Сьогодні практично всі морські порти світу мають свій Звід звичаїв морського порту, який, ґрунтуючись на усталеній практиці, приймається Морською адміністрацією порту.

Цей звід є сукупністю практики ділового обігу, що не закріплений в чинному законодавстві, є результатом багаторічного досвіду та застосування протягом певного періоду в межах порту.

У зводі морського торговельного порту враховуються інтереси порту, судновласників, споживачів комерційних послуг та інших клієнтів. Звід звичаїв загалом регулює:

- виробничий режим роботи портів;
- порядок та умови заходу в порт, завантаження, розвантаження та обслуговування суден, що перебувають в порту;
- порядок та умови отримання, зберігання, обробки та відправлення з порту вантажів;
- порядок та умови прийому пасажирів;
- відносини порту з його клієнтами тощо.

Зводи звичаїв часто базуються на різних правових підставах. Іншими словами, Звід звичаїв морського торговельного порту може походити з

конкретного національного законодавства, міжнародного приватного права та усталеної, чітко визначеної, шанованої та застосовуваної практики. Приклад українських Зводів звичаїв портів дозволяє дослідити, як і під яким впливом формуються Зводи звичаїв морських портів у світі. Звернення до української практики є обґрунтованим, оскільки Україна має розвинену морську інфраструктуру та постійно вдосконалює своє морське законодавство [4].

Тому розглянемо правові підстави Зводів звичаїв морських торговельних портів, розташованих на території України.

Звід звичаїв морського порту встановлює правила надання послуг у морському порту, обслуговування суден і пасажирів, що сформувалися та тривало застосовуються на практиці у цьому морському порту. В статті 9 Закону України «Про морські порти України» вказано, що Звід звичаїв морського порту містить правила щодо:

- порядку вручення повідомлення про готовність судна до здійснення операцій з вантажем;
- порядку розрахунку сталійного часу, якщо він не встановлений угодою сторін;
- переліку послуг, що надаються в морському порту;
- інші правила здійснення господарських операцій у межах морського порту.

Звід звичаїв морського порту застосовується:

- за наявності в договорі морського перевезення умов щодо застосування звичаїв морського порту;
- за відсутності в договорі морського перевезення відповідних правил з питань, які регулюються звичаями морського порту;
- за наявності в договорі морського перевезення умов, що суперечать звичаям морського порту.

У ст. 78 Кодексу торговельного мореплавства (далі – КТМ) встановлено, що одним з повноважень начальника морського порту є видання зводу звичаїв морського порту. Інші положення, які б стосувались безпосередньо зводу звичаїв морського порту, в КТМ відсутні [13].

Відсутність достатнього правового регулювання, визначення статусу та юридичної сили зводу звичаїв морського порту може призвести на практиці до проблем, пов'язаних з правильним застосуванням відповідних положень різним суб'єктами, зокрема, й суб'єктам господарювання.

Звід звичаїв морського порту видається Адміністрацією морських портів України щодо кожного морського порту, завіряється Торгово-промисловою палатою України і оприлюднюється на офіційному веб-сайті адміністрації морських портів України.

Звід є локальним нормативно-правовим актом, норми якого поширюються як на портову територію, так і на Адміністрацію порту, її агентів та компанії, що здійснюють у ній господарську діяльність. Звід звичаїв морського порту – це джерело господарського права, так як містить нормативні положення, що регулюють діяльність та економічні відносини в порту.

Обов'язковий характер положень Зводу звичаїв морського порту наразі визначено в самому Зводі, а це означає, що залежить від рішення начальника морського порту. З метою забезпечення стабільності та господарської діяльності порту пропонується розробити та систематично включити до закону положення, які б визначали правила щодо обов'язкового характеру норм зводу звичаїв морського порту.

Відповідно до статті 17 Закону «Про морські порти України» 2 вересня 2016 року було затверджено нову редакцію обов'язкових положень для морських портів.

Попередні обов'язкові положення, складені на початку 2000-х років, потребували комплексного перегляду. Нові документи відображають, зокрема,

підвищені вимоги до безпеки судноплавства, враховуючи зростання морських перевезень, тоннажу суден та розмірів портів.

Крім того, обов'язкові портові положення були уніфіковані та приведені до єдиної структури.

Слід зазначити, що в розробці документів брали участь фахівці служб капітанів морських портів, Міністерства інфраструктури, Міністерства юстиції, Укртрансінспекції, представники профспілкових організацій. Обов'язкові и пройшли державну реєстрацію в Міністерстві юстиції.

Формування та зміст портових звичаїв також опосередковано зазнає впливу міжнародних конвенцій, зокрема Конвенції ООН з морського права 1982 р., Конвенції SOLAS, MARPOL та міжнародних стандартів ІМО, які регламентують безпеку судноплавства, охорону довкілля та портовий контроль.

Відповідно до Закону «Про морські порти України», обов'язкові постанови по порту містять специфічну для кожного морського порту інформацію про:

- межі нагляду, території та акваторії морського порту, у тому числі інформацію про глибини в акваторії морського порту та на підходах до морського порту, технічні можливості морського порту щодо приймання суден;
- райони обов'язкового та необов'язкового лоцманського проведення, категорії суден і вимоги до капітанів суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту;
- порядок плавання суден в акваторії морського порту, на каналах і фарватерах (якщо вони не встановлені у правилах плавання, які затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту), включаючи правила заходу суден до морського порту і виходу з морського порту, порядок подання інформації про прибуття та відхід суден, порядок користування

засобами зв'язку в акваторії морського порту, порядок надання лоцманських послуг;

- правила стоянки суден, включаючи координати місць для якірної стоянки на рейді, правила швартування та відшвартування;

- правила і встановлені місця проведення вантажно-розвантажувальних робіт, порядок здійснення в морському порту технічного обслуговування та ремонту суден;

- правила забезпечення безпеки та порядку в морському порту, порядок охорони суден та портових засобів;

- правила охорони навколишнього природного середовища;

- правила проведення днопоглиблювальних робіт;

- вимоги санітарного та карантинного режиму за поданням підрозділу державної санітарно-епідеміологічної служби в морському порту;

- вимоги протипожежного режиму в морському порту;

- порядок сходження на берег осіб суднового екіпажу та їх перебування на території морського порту і портового міста під час стоянки судна;

- іншу інформацію, пов'язану із забезпеченням безпеки мореплавства в морському порту [7].

У кожному порту діє свій звід звичаїв. Специфіка географічного положення, масштаби діяльності та спеціалізація порту, а також правова система країни, в якій знаходиться порт належать до основних факторів, що впливають на характер звичаїв порту.

Звичаї морських портів доцільно поділяти на:

- організаційні (режим роботи порту, порядок заходу суден);

- технологічні (норми навантаження і вивантаження, типи пакування, порядок перевалки);

- комерційні (визначення сталійного часу, диспачу і демереджу);

- екологічні (правила поводження з відходами, нафтозалишками, баластними водами);
- безпекові (правила руху, лоцманського проведення, стоянки судна).

Звичаї портів на даний момент актуальні у комерційному плані для фрахтувальників та судновласників суден, що закріплюють норми навантаження-розвантаження вантажів. Саме на підставі звичаїв встановлюються норми простою суден при виконанні вантажних операцій.

Важливо розрізняти звичаї морських портів як локальні акти ділової практики та міжнародні морські звичаї, що формуються на рівні міждержавних відносин і застосовуються у відкритому морі. Якщо міжнародний звичай є джерелом міжнародного публічного права, то звичай морського порту є локалізованим регулятором господарських і технологічних відносин у певному морському вузлі.

Встановлення правил, що визначають порядок обчислення часу стоянки та обов'язки, які покладаються на судновласника, відправника та одержувача вантажів під час завантаження та розвантаження судна мають велике значення.

Однією з важливих умов, що зазвичай включаються до чартеру, є положення про порядок обчислення та правовий режим сталійного часу (laytime) і демереджу (demurrage) як способу компенсації можливих збитків у сфері торговельного мореплавства. Ці умови мають істотне значення, оскільки безпосередньо впливають на фінансові зобов'язання сторін договору фрахтування у випадку затримки судна під вантажними операціями.

Сталійний час – термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна (сталійний час), визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди – нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження). Якщо ж виконання вантажних операцій затягується і не вкладається у встановлений сталійний час, настає порушення умов чартеру. У такому разі фрахтувальник повинен сплатити судновласнику демередж –

грошову компенсацію за простій судна, розмір якої заздалегідь визначається в чартер-партії [28].

Як правило, тривалість і порядок обчислення сталійного часу прямо регулюються положеннями договору фрахтування. Водночас у певних випадках сталія може визначатися на підставі звичаїв порту, в якому здійснюються вантажні роботи. Така практика нерідко призводить до розбіжностей у тлумаченні прав та обов'язків сторін, оскільки звичаї можуть істотно відрізнятися навіть між портами однієї держави. Саме тому особливо важливо максимально чітко та однозначно визначати умови щодо сталійного часу в тексті чартеру [15].

У проформі чартеру Synacomex 2000 містяться правила обчислення сталійного часу, близькі за змістом до положень проформи Norgrain 89. Водночас Synacomex 2000 передбачає більш деталізований підхід до моменту початку перебігу сталії. Зокрема, якщо нотіс про готовність судна (Notice of Readiness) було належним чином подано до або о 12:00 годині дня, сталійний час починає обчислюватися з 14:00 години того ж дня. Якщо ж нотіс було подано після 12:00 години, перебіг сталійного часу розпочинається о 08:00 годині наступного робочого дня.

Для початку перебігу сталійного часу важливе значення має своєчасне прибуття судна до порту або іншого місця, визначеного в чартері, а також належна подача капітаном нотісу про готовність судна до виконання вантажних операцій. При цьому судно має бути не лише фізично присутнім у відповідному місці, але й фактично та юридично готовим до навантаження або вивантаження вантажу.

Залежно від умов конкретного чартеру, сталійний час може починати обчислюватися або негайно після подачі нотісу, або з наступного календарного дня. Для його обчислення використовуються різні одиниці виміру: дні, години та хвилини. Тривалість сталії визначається виключно за домовленістю сторін

договору перевезення, у зв'язку з чим у практиці існує декілька методів встановлення її загальної тривалості (за кількістю днів, за нормою навантаження тощо).

У випадку, якщо вантажні роботи не було завершено в межах установленого сталійного часу, починається контрсталійний час (demurrage time). За цей період фрахтувальник зобов'язаний сплачувати судновласнику демередж у розмірі, передбаченому чартером. На відміну від сталійного часу, контрсталія, як правило, обчислюється в поточних днях без урахування вихідних, святкових або непогожих днів, якщо інше не передбачено договором.

Якщо в чартері прямо визначено граничну тривалість контрсталійного часу, то після його спливу судновласник набуває право негайно відправити судно в рейс навіть із недовантаженням, а також вимагати сплати мертвого фрахту (dead freight) за невикористаний обсяг вантажного простору [15].

Згідно із практикою, що зафіксована у Зводі звичаїв морського порту Ізмаїл, сталійний час для проведення вантажно-розвантажувальних робіт може обчислюватися виходячи з установленої норми обробки вантажу за добу.

Наприклад, якщо в чартері зазначено, що обсяг вантажу становить 5 000 тонн зернових, а звичаєва норма обробки для даного виду вантажу в порту Ізмаїл складає 1 000 тонн на добу, то сталійний час (laytime) становитиме 5 діб (120 годин) [8].

Якщо фактичний час навантаження або розвантаження перевищує встановлений сталійний час, судновласник має право на отримання демереджу за кожен добу (або годину) понаднормового простою судна. Якщо ж судно оброблено швидше – можливе застосування диспачу (dispatch) як заохочувальної компенсації фрахтувальнику, якщо це передбачено чартером.

Ці правила базуються не лише на положеннях договору, а й на усталених звичаях конкретного порту, що робить Звід звичаїв важливим допоміжним джерелом регулювання відносин між сторонами морського перевезення.

З метою уніфікації та усунення розбіжностей у тлумаченні термінів, які використовуються для визначення сталійного часу та демереджу в чартер-партіях, різні суб'єкти міжнародної судноплавної спільноти створили робочу групу в Лондоні. До її складу увійшли Балтійська та міжнародна морська рада (BIMCO), Балтійська біржа, Міжнародний морський комітет (СМІ) та Федерація національних асоціацій судових брокерів і агентів (FONASBA). Результатом їх діяльності стало прийняття документа Laytime Definitions for Charter Parties 2013, який оновив застарілі положення редакції 1993 року, відомої як VOYLAYRULES [30].

Новий документ містить уточнені визначення термінів, слів і виразів, які традиційно застосовуються у сфері морського перевезення вантажів, з урахуванням сучасних умов судноплавства та актуальної практики англійського морського права. Крім того, в ньому було вдосконалено та систематизовано низку рекомендацій, що спрямовані на зменшення кількості правових спорів між судовласниками та фрахтувальниками.

Таким чином, правильний і чіткий розрахунок сталійного часу є одним із ключових елементів чартеру у сфері торговельного мореплавства. Для попередження можливих конфліктних ситуацій сторони повинні заздалегідь максимально конкретно визначати в договорі всі положення щодо сталії та демереджу, або користуватися усталеними проформами чартерів. Важливе значення при цьому мають не лише домовленості сторін, але й звичаї відповідного порту, а також імперативні норми законодавства держави, у порту якої здійснюються вантажні операції.

Звичаї порту застосовуються у тих випадках, коли договір морського перевезення не містить прямих приписів щодо певного питання. У таких ситуаціях вони можуть використовуватися або на підставі прямої вказівки в договорі, або внаслідок відсилочної норми права, яка передбачає застосування місцевих звичаїв для врегулювання відповідних відносин.

У міжнародному морському праві звичаї портів і, зокрема, Звід звичаїв, визнаються джерелом доказу ustalеної практики, на яку можуть посылатися сторони у разі виникнення спору. Такі зводи мають важливе значення при вирішенні справ у міжнародних комерційних арбітражах, зокрема в Лондонській асоціації морських арбітрів (London Maritime Arbitrators Association – LMAA). У низці арбітражних рішень підкреслюється, що звичаї порту можуть застосовуватися як правовий орієнтир за умови, що вони є загальновідомими, ustalеними та не суперечать умовам чартеру або іншого договору між сторонами [56].

Таким чином, зводи звичаїв не мають сили міжнародного договору, однак можуть виступати як допоміжне джерело права та засіб тлумачення умов договорів морського перевезення. Вони враховуються судами та арбітражами при встановленні змісту обов'язків сторін: строків обробки судна, допустимих інтервалів простою, порядку нарахування демереджу чи диспачу, а також при визначенні належної поведінки учасників морських правовідносин.

Крім того, звичаї морських портів можуть використовуватися як допоміжне джерело при тлумаченні окремих положень міжнародних морських конвенцій, прийнятих під егідою Міжнародної морської організації (ІМО) та Конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD), особливо у випадках, коли у договорі або конвенції відсутнє чітке регламентування конкретної ситуації. У таких випадках звернення до звичаїв дозволяє заповнити прогалини правового регулювання та забезпечити справедливе вирішення спору.

Отже, Звід звичаїв морського порту слід розглядати як локальне, допоміжне, але важливе джерело регулювання, що інтегрується в систему міжнародного морського права через практику його застосування судами, арбітражами та учасниками міжнародного торговельного мореплавства.

Під поняттям «звичаї порту» розуміється сукупність локальних норм і практик, що впливають на організацію та порядок здійснення портових операцій.

Вони можуть бути як офіційно оприлюдненими в спеціальних збірниках (наприклад, Code of Customs and Habits of the Port), так і неформалізованими, але фактично застосовуваними на практиці. Нерідко такі правила публікуються на офіційних веб сайтах адміністрацій портів [27].

Хоча звичаї порту безпосередньо не підлягають державному нагляду, їх застосування повинно відповідати принципам розумності, добросовісності та справедливості. Якщо ж певний звичай суперечить цим засадам або чинному законодавству, він не підлягає застосуванню.

Варто зазначити, що звичаї можуть суттєво відрізнятися навіть у портах, розташованих у межах однієї держави. Саме тому перед заходом судна до конкретного порту, особливо у випадку трампових перевезень, доцільно детально ознайомитися з місцевими правилами, особливо щодо обробки тих видів вантажу, які не є типовими для даного порту.

Таким чином, звичаї морських портів виступають важливим практичним регулятором морських перевезень, доповнюючи норми національного та міжнародного морського права. Вони забезпечують стабільність, передбачуваність і єдність правозастосування у сфері портової діяльності.

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного дослідження можна дійти наступних висновків.

1. Звичаєве право полягає у тривалій, послідовній та уставленій практиці суб'єктів права. Це поняття виникло шляхом тривалої суспільної практики та її визнання як юридично обов'язкової. Від античності до середньовіччя звичаєве право залишалося важливим регулятором не лише внутрішніх, а й міжнародних відносин, зокрема морських. Поступово звичаєве право стало формувати міжнародні правовідносини у сфері мореплавства. Зокрема, до появи договірних норм держави визнавала обов'язковість певних справ поведінки на морі, які виникали з практики торгівлі та морських перевезень.

У сфері мореплавства саме звичаї моряків, портових міст і торговельних центрів лягли в основу перших кодифікацій морського права. Родоський морський закон, Консолато дель маре, Олеронські правила.

Передумовою створення Родоського морського закону було те, що острів Родос у період з 1 до 3 століття до н.е. був одним з ключових торговельних та морських центрів античного мореплавства. Родос був провідною морською державою, чия економіка залежала від морської торгівлі. Виникла потреба створення стабільних правил та регулювання морських відносин. Основою *Lex Rhodos de iactu* став морський звичай, який регулював питання розподілу збитків у випадку спільної морської небезпеки. Наразі цей принцип отримав назву загальної аварії, а саме правило, закріплено у Йорк-Антверпенських правилах 1890 року.

Ця збірка стала синтезом середземноморських та атлантичних морських звичаїв, що забезпечувала універсальність і практичне застосування в різних портах Європи. Особливе місце у збірці має Інститут консулів моря, який є прообразом сучасних морських арбітражних судів, що нині діють у міжнародній торговельній практиці.

Олеронські правила стали основним джерелом морського права у Франції, Англії, Бельгії та на Балтійському узбережжі. На відміну від середземноморських збірок у Олеронські правила зорієнтовані на умови північної морської торгівлі, де переважали довгі рейси в умовах суворого клімату, часті шторми та особливі умови до дисципліни екіпажу.

2. На початку ХХ століття, після низки морських конгресів і конференцій, скликання I Конференції ООН з морського права 1958 року стало історичною віхою у процесі перетворення звичаєвих норм на кодифіковані конвенційні положення. Її результатом стало прийняття чотирьох Женевських конвенцій – про територіальне море і прилеглу зону, про відкрите море, про континентальний шельф та про рибальство і охорону живих ресурсів відкритого моря.

Перша Конференція Організації Об'єднаних Націй з морського права, що відбулася в Женеві з 24 лютого по 27 квітня 1958 року, стала кульмінацією тривалого процесу кодифікації морського права, яка розпочалася ще в 1930 році з проведення Гаазької конференції з кодифікації міжнародного права під егідою Ліги Націй. Результати цієї конференції – проект із 13 статей, стали важливим попереднім кроком, що надалі вплинув на розроблення норм міжнародного морського права. Дванадцятимильний ліміт знайшов підтримку значної кількості держав, що згодом закріпило його як норму звичаєвого міжнародного права.

3. У Конвенції ООН з морського права 1982 року – єдиному комплексному документі, зафіксовані як традиційні норми міжнародного звичаєвого права, так і нові положення, що стали результатом еволюції звичаїв та міжнародної практики держав.

Чинне міжнародне право визнає існування відкритого моря як простору з особливим міжнародно-правовим режимом. Конвенція про відкрите море визначає, що воно відкрите для всіх націй, жодна держава не може підкорити будь-яку його частину своєму суверенітету.

Справа про протоку Корфу (Сполучене Королівство проти Албанії, 1949) ілюструє, як норми звичаєвого міжнародного права впливають на положення Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. Вона послужила основою для включення принципу мирного проходу до статей 17-19 та 25 Конвенції ООН з морського права 1982 року та продемонструвала, що встановлений звичаєвий принцип («мирний прохід») має силу закону, коли він кодифікований в універсальному договорі. Прибережні держави зобов'язані забезпечувати безпеку суден у своїх територіальних водах, попереджати про небезпеки та вживати заходів для їх усунення. А також те, що міжнародні протоки, що використовуються для судноплавства, є частиною міжнародної системи морського права, де застосовується зобов'язання належної обачності.

4. Міжнародне морське право сформувалося переважно через практику мореплавців, традиції поведінки на морі та міжнародні звичаї. Саме морські звичаї забезпечили основу для подальшої кодифікації норм у рамках діяльності ІМО.

Аналіз основних конвенцій ІМО призводить до висновків, що конвенції почали працювати завдяки практиці та за власним досвідом мореплавців, які згодом перетворилися у звичаї. Таким чином, станом на XXI ст., узаконений обов'язок держав створювати систему пошуку та рятування на морі за SAR 1979; кодифіковані навігаційні звичаї та належна морська практика у Конвенції про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (COLREG), а також екологічні звичаї, а саме необхідність охорони вод, обмеження скидання відходів, нафти та шкідливих речовин за конвенцією MARPOL.

Мореплавці знали, що надмірний вантаж може негативно вплинути на плавучість та стабільність, тому у XIX столітті така практика отримала формальну відмітку – позначки Плімсолла, які вказували максимальну допустиму осадку судна. Згодом, коли морські перевезення стали більш

масштабними, ІМО ухвалила Міжнародну конвенцію про вантажну марку (1966), закріпивши вимоги до максимальної осадки як обов'язкові.

За морськими звичаями, моряками визнавалися лише ті, хто мав досвід, навички, вмів діяти у складних обставинах, відповідав професійній етиці та стандартам безпеки – Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW, 1978), закріпила мінімальні стандарти підготовки, сертифікації та несення вахти моряками.

5. Аналіз сучасного міжнародного морського права показує, що звичаєве право залишається невід'ємною частиною правової системи, забезпечуючи гнучке та ефективне регулювання морських відносин. Незважаючи на високий рівень кодифікації норм у Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року, багато принципів, такі як свобода відкритого моря, право мирного проходу, статус територіального моря та зобов'язання держав щодо захисту морського середовища, мають звичаєве походження.

Одним із основоположних принципів взаємодії звичаєвого та договірного права є те, що договір може не тільки закріплювати, а й формувати нові звичаєві норми. Класичне тлумачення цього принципу було дано в рішенні Міжнародного Суду ООН у справі «Континентальний шельф Північного моря» (1969 р.). Суд визнав, що навіть якщо норма встановлена міжнародним договором, вона може одночасно існувати як норма звичаєвого міжнародного права за умови, що держави застосовують її широко та послідовно.

Звичаєве право не завжди поступається договірному праву. Якщо договірна норма суперечить імперативній нормі звичаєвого міжнародного права (*jus cogens*), така договірна норма втрачає свою юридичну силу. Це ще раз підтверджує фундаментальну роль звичаєвого права в системі міжнародного права загалом і морського права зокрема.

6. Практика міжнародних судових та арбітражних органів, зокрема Міжнародного Суду ООН, Міжнародного трибуналу з морського права та

Постійної палати третейського суду, показує, що звичаєве право не лише виконує нормативну функцію, але й слугує процесуальним інструментом для встановлення правил у конкретних спорах. Судові рішення, такі як у справах Північного моря, Англо-норвезького рибальства, Нікарагуа проти Сполучених Штатів та Традиційних прав рибальства, підтверджують, що звичаєві норми можуть існувати поряд із договірними нормами, заповнювати прогалини та служити основою для правового регулювання нових ситуацій. У сучасному міжнародному морському праві міжнародний звичай та міжнародні договори не протиставляються, а підтримують системний, багаторівневий та динамічний зв'язок. Вони являють собою різні форми вираження спільної волі суб'єктів міжнародного права та разом утворюють комплексну нормативну базу для справедливого, стабільного та ефективного правового порядку в морських районах.

7. Звичаї морських портів є важливим елементом морського права, що відображають багаторічну практику портових операторів, судновласників та державних органів. Вони формуються на основі стабільної, загальноприйнятої поведінки учасників морських відносин та мають юридичну силу, особливо коли вони закріплені у внутрішніх нормативних актах портів або визнані міжнародною практикою. Такі звичаї регулюють процес завантаження та розвантаження суден, процес обліку вантажів, дії портових служб у надзвичайних ситуаціях, а також взаємодію між портовими та державними органами влади.

Звід звичаїв морського порту розглядається як локальне та допоміжне джерело регулювання, що інтегрується в систему міжнародного морського права через практику його застосування судами, арбітражами та учасниками міжнародного торговельного мореплавства.

Приклад зводу звичаїв порту Ізмаїл показує, що у міжнародному морському праві звичаї портів і, зокрема, Звід звичаїв, визнаються джерелом доказу усталеної практики, на яку можуть посилатися сторони у разі виникнення спору.

Зводи звичаїв не мають сили міжнародного договору, однак можуть виступати як допоміжне джерело права та засіб тлумачення умов договорів морського перевезення. Вони враховуються судами та арбітражами при встановленні змісту обов'язків сторін: строків обробки судна, допустимих інтервалів простою, порядку нарахування демереджу чи диспачу, а також при визначенні належної поведінки учасників морських правовідносин.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверочкіна Т. В., Гаверський В. В. Морське право: навчальний посібник. Одеса: Фенікс, 2021. 448 с.
2. Бойко І. С. Прецедентна практика суду ЄС та проблема запобігання забрудненню морського середовища. *Lex Portus*. 2018. № 2 (10). С. 31 – 40. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/1ed5cefb-820d-4a75-ae5-36c8fab892a0/content> (дата звернення 20.10. 2025).
3. Віденська конвенція про право міжнародних договорів 1969 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_118#Text (дата звернення: 30.10.2025).
4. Гуцуляк В. М., Ключова Є. М. Українське та міжнародне морське право: навч. посіб. Київ: Ліра-К, 2022. 268 с.
5. Закон України «Про міжнародні договори України» від 29.06.2004 № 1906-IV // Відомості Верховної Ради України. 2004. № 50. Ст. 70. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text> (дата звернення: 28.10.2025).
6. Про морські порти України: Закон України від 15.04.2010 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17/ed20130811/find?text=%EC%E0%F0%F1%FC%EA%E8%E9+%EF%E0%F0%F2+-#n13> (дата звернення: 28.11.2025) .
7. Затверджено обов'язкові постанови по морським портам // Міністерство розвитку громад та територій України. Офіційний сайт. URL: <https://mindev.gov.ua/news/27557-zatverdzeno-obov039iazkovi-postanovi-po-morskim-portam> (дата звернення: 28.11.2025).
8. Звід звичаїв морського порту Ізмаїл. 2023. Ст. 23. URL: [Звод_Звичаїв_Ізмаїл_підписаний.pdf](#) (дата звернення: 28.11.2025)
9. Іванова А.В. Міжнародна конвенція щодо запобігання забруднень з суден 1973/78 р. як основа міжнародного забезпечення захисту морського середовища. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І.*

Вернадського, серія : Юридичні науки., Том 31(70) № 2, частина 3 : Видавничий дім «Гельветика», Київ, 2020. С. 170-177.

10. Іванова А.В., Костиця О.В., Савич О.С. Правове регулювання судноплавства: навчальний посібник. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2021. 334 с.

11. Ключова Є. М. Роль правового звичаю у міжнародному морському праві. *Dictum Factum*. 2021. № 1(9). С. 126–132.

12. Ковбан А. В. Правовий генезис концепції свободи відкритого моря. // *Правова держава*. 2021. Ст. 95 DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232421> (дата звернення: 30.10.2025).

13. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 № 176/95-ВР (із змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/176/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 28.11.2025).

14. Костишина О. Арбітражний розгляд морських спорів: огляд та рекомендації. *Судноплавство*. 2025. URL: <https://lcf.ua/thought-leadership/international-arbitration/arbitrazhniy-rozglyad-morskih-sporiv-oglyad-ta-rekomendatsiy/> (дата звернення 20.10. 2025).

15. Мазураш О. А., Савич О. С. Розрахунок сталійного часу як обов'язкового елемента чартеру у торговельному мореплаванні. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матер. XV Міжнар. наук.-практ. конф. (2021). С. 79–82. URL: <http://onma.edu.ua/wp-content/uploads/2023/03/Zbirnyk-Materialiv-HV-Konferentsii-22-kvitnya-2021.pdf> (Дата звернення 17.10.2025).

16. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text (дата звернення: 30.10.2025).

17. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою. 1969 р. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/mizhnarodna-konvenciya-pro-civilnu-vidpovidalnist-za-shkodu-vid-zabrudnennya-naftoyu> (дата звернення: 30.10.2025).
18. Морське право: юрисдикція та спори : навч.-метод. посіб. Одеса, 2024. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/2c59a2db-907c-4b7c-af35-cef0dd088c83/content> (дата звернення 01.10.25).
19. Панфілова Ю.М. Деякі аспекти міжнародно-правової регламентації безпеки судноплавства. *Modern scientific journal (Сучасний науковий журнал)*. 2023. Вип. №1(1). С. 64 – 71.
20. Пасічник Я. С. Міжнародний договір і міжнародний звичай як джерела міжнародного права: детермінація і взаємозв'язок. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2025. URL: <https://journal-app.uzhnu.edu.ua> (дата звернення: 28.10.2025).
21. Перепьолкін С.М., Карабаш П.В. Комісії міжнародного права Організації Об'єднаних Націй: кваліфікація та порядок обрання членів DOI: <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2021.04.64> (дата звернення: 28.10.2025).
22. Правовий режим морського судна та його екіпажу. *Молодий вчений*. URL: <https://molodyivchenyi.ua/index.php/journal/article/view/6351/621> (дата звернення: 30.10.2025).
23. Рабінович П. М. Основи загальної теорії держави і права. Львів : ЛНУ, 2020.
24. Резолюція Генеральної Асамблеї ООН A/RES/73/203 від 20 грудня 2018 року «Виявлення норм міжнародного звичаєвого права». URL: <https://docs.un.org/en/A/RES/73/203>.<https://digitallibrary.un.org/record/1660343?ln=en&v=pdf#files> (дата звернення: 28.10.2025).
25. Сандюк Г. О., Сікорський О. П. Морське право. Київ, 2020. 131 с..

26. Статут Міжнародного Суду ООН. URL https://www.icj-cij.org/statute#CHAPTER_II (дата звернення: 28.11.2025).
27. Степанов С. В. Звід звичаїв морських торговельних портів в системі нормативно-правових актів. *Морське право: актуальні питання теорії та практики*. 2013. № 7. С. 130–137. URL: <https://dspace.oneu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/8140a47d-5647-4f3e-bf6f-f1e649bd8e23/content> (дата звернення 20.10. 2025).
28. Термін «Сталійний час». Законодавство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/28588> (дата звернення: 28.11.2025).
29. Червяков В. І. Міжнародне морське право : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2021.
30. BIMCO Official Website (Contractual Affairs). URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/?tagList=d0286342-1a69-46e5-9aad-f3a0bcdf6450> (дата звернення: 20.11.2025).
31. Cambridge University Press & Assessment. The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: a general overview. *International Review of the Red Cross*. URL: <https://resolve.cambridge.org/core/journals/international-review-of-the-red-cross/article/abs/duty-to-rescue-at-sea-in-peacetime-and-in-war-a-general-overview/1307172497505435D2683A38BD9C1A28> (дата звернення: 30.10.2025).
32. Continental Shelf (Libya v. Malta), Judgment of 3 June 1985, I.C.J. Reports 1985. P. 13, 30, para. 27 URL: <https://www.icj-cij.org/case/68> (дата звернення: 25.10.2025).
33. Continental shelf between Nicaragua and Colombia beyond 200 miles from baselines URL: <https://api.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/154/154-20230713-jud-01-00-en.pdf> api.icj-cij.org+1 (дата звернення: 05.10.2025).
34. Convening of a second international conference of plenipotentiaries: letter dated 24 April 1958 URL:

https://legal.un.org/diplconf_records/1958_los/docs/english/vol_2/a_conf_13_1_25.pdf (дата звернення: 28.10.2025).

35. Dostalić P. *Lex Rhodia de iactu and General Average*. 2019. URL: https://czasopisma.bg.ug.edu.pl/index.php/gdanskie_studia_prawnicze/article/view/5251/4580 (дата звернення 25.10.25).

36. Dupkala R. *Mare liberum vs. mare clausum*. URL: https://www.unipo.sk/public/media/48909/01_ASP_2024_2_Dupkala.pdf (дата звернення: 30.10.2025).

37. *General Average in Byzantium*. Springer. URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-04118-1_4 (дата звернення: 28.10.2025).

38. *International Convention for the Prevention of Collisions at Sea (COLREG)*. URL: <https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/colreg.aspx> (дата звернення: 30.10.2025).

39. *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*. URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата звернення: 30.10.2025).

40. *International Convention on Load Lines*. URL: <https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-load-lines.aspx> (дата звернення: 30.10.2025).

41. *International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)*. URL: [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-\(sar\).aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-(sar).aspx) (дата звернення: 30.10.2025).

42. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*. URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-convention.aspx> (дата звернення: 30.10.2025).

43. International Court of Justice. Judgment of 13 July 2023 – Delimitation of the continental shelf between Nicaragua and Colombia beyond 200 nautical miles from baselines. URL: <https://api.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/154/154-20230713-jud-01-00-en.pdf> api.icj-cij.org+1 (дата звернення: 28.11.2025).

44. International Court of Justice. Judgment of 18 December 1951, United Kingdom v. Norway (Fisheries Case). I.C.J. Reports. URL: <https://www.icj-cij.org/case/5> (дата звернення: 25.10.2025).

45. International Court of Justice. Judgment of 20 February 1969, North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark. Federal Republic of Germany/Netherlands). I.C.J. Reports. URL: <https://www.icj-cij.org/case/52>(дата звернення: 25.10.2025).

46. International Court of Justice. Judgment of 27 June 1986, Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America). I.C.J. Reports. URL: <https://www.icj-cij.org/case/70> (дата звернення: 25.10.2025).

47. International Court of Justice. North Sea Continental Shelf (1969). I.C.J. Reports 1969, p. 3.

48. International Court of Justice. Judgment of 13 July 2023 – Delimitation of the continental shelf between Nicaragua and Colombia beyond 200 nautical miles from baselines. URL: <https://api.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/154/154-20230713-jud-01-00-en.pdf> api.icj-cij.org+1 (дата звернення: 28.11.2025).

49. International Court of Justice. North Sea Continental Shelf Cases. Judgment of 20 February 1969. I.C.J. Reports 1969, p. 3. URL: <https://www.icj-cij.org/case/52>

50. International Law Commission. Draft conclusions provisionally adopted by the Drafting Committee, 68 session, Geneva, 2 May–10 June and 4 July–12 August 2016, A/XN.4/L.869. URL: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/1_13_2018.pdf (дата звернення: 05.10.2025).

51. International Law Commission. Report of the International Law Commission, 70th session (2018). URL: <https://legal.un.org/ilc/sessions/70/> (дата звернення 01.10.25).
52. International Law Commission. Draft Conclusions on Identification of Customary International Law, with Commentaries. UN Doc A/73/10 (2018). URL: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/1_13_2018.pdf (дата звернення: 28.10.2025).
53. International Maritime Organization : офіційний вебсайт. URL: imo.org (дата звернення: 30.10.2025).
54. Law of the Sea. Chapter One // Tufts University. URL: <https://sites.tufts.edu/lawofthesea/chapter-one> (дата звернення: 28.11.2025).
55. Les Rôles d'Oléron URL: <https://chapiteaux.free.fr/les%20roles.htm> (дата звернення: 28.10.2025).
56. LMAA Arbitration: A General Guide. URL <https://danil-hristich.com/en/lmaa-arbitration-a-general-guide/> (дата звернення: 20.11.2025).
57. Mik C. Custom in the Present International Law of the Sea. Wrocław Review of Law, Administration & Economics. DOI: 0.1515/wrlae-2018-0039 (дата звернення 25.10.25). (дата звернення 25.10.25).
58. Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Judgment of 27 June 1986, I.C.J. Reports 1986.
59. Opinio Juris (International Law). URL: [https://www.law.cornell.edu/wex/opinio_juris_\(international_law\)](https://www.law.cornell.edu/wex/opinio_juris_(international_law)).
60. Papanicolopulu I. The historical origins of the duty to save life at sea in international law // Journal of the History of International Law. 2022. Vol. 24, Issue 2. P. 149–188. DOI: <https://doi.org/10.1163/15718050-12340199> (дата звернення: 28.11.2025).

61. Papanicolopulu, I. The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview. *International Review of the Red Cross*, 98(902), 491–514, 2017. URL: <https://doi.org/10.1017/S1816383117000406> (дата звернення: 26.11.2025).
62. Plimsoll marks. URL: <https://www.virtuemarine.nl/post/plimsoll-marks-what-is-their-use> (дата звернення: 30.10.2025).
63. Second United Nations Conference on the Law of the Sea. 1960. URL: https://legal.un.org/diplconf_records/1960_los/ (дата звернення: 28.10.2025).
64. Shepard J. W. The Rôles d'Oléron – A Lex Mercatoria of the Sea? In: Piergiovanni V. (ed.) *From Lex Mercatoria to Commercial Law*. URL: <https://www.trans-lex.org/116770> (дата звернення: 28.10.2025).
65. Smith .R S. The Llibre Del Consolat De Mar: A Bibliography. *Law Library Journal* 33(6) (1940), P. 387–395.
66. Statute of the International Court of Justice. URL: <https://icj-cij.org/statute> (дата звернення 25.10.25).
67. Staubach P. G. *The Rule of Unwritten International Law*. London: Routledge, 2018. 234 p.
68. Talmon S. Determining Customary International Law: The ICJ's Methodology between Induction, Deduction and Assertion // *European Journal of International Law*. 2015. Vol. 26, No. 2. P. 417–444.
69. Telders, B.M. The Codification of the Law of the Sea. *American Journal of International Law*. 1959.
70. Texaco-Calasiatic c. Gouvernement libyen, sentence arbitrale au fond du 19 janvier 1977 // Distefano G., Buzzini G. P. *Bréviaire de jurisprudence internationale. Les fondamentaux du droit international public*. 2005. P. 1220 URL: <https://jusmundi.com/en/document/decision/fr-texaco-overseas-petroleum-co-and-california-asiatic-oil-company-v-libya-sentence-arbitrale-au-fond-wednesday-19th-january-1977>(дата звернення: 25.10.2025).

71. The Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), 1949. URL: <https://iilj.org/wp-content/uploads/2016/08/The-Corfu-Channel-Case.pdf> (дата звернення: 30.10.2025).
72. The Corfu Channel Case and the Limits of Self-Defense. DOI: <https://doi.org/10.30762/jiss.v2i1.1444> (дата звернення: 30.10.2025).
73. The Historical Origins of the Duty to Save Life at Sea. URL: https://www.humanrightsatsea.org/sites/default/files/media-files/2022-06/20220609-JHIL_The%20Historical%20Origins%20of%20the%20Duty%20to%20Save%20Life%20at%20Sea%20in%20International%20Law.pdf (дата звернення: 30.10.2025).
74. The Laws of Oleron as the Rules Governing Maritime Labour. URL: https://czasopisma.bg.ug.edu.pl/index.php/gdanskie_studia_prawnicze/article/view/5253/4582 (дата звернення: 28.10.2025).
75. The relationship between UNCLOS and Customary International Law: Some reflections // Marine Policy. 2023. Vol. 154. 105691.
76. Third UN Conference on Landlocked Developing Countries. URL: <https://www.un.org/en/landlocked> (дата звернення: 28.10.2025).
77. United Nations Conference on the Law of the Sea 1958 : Official Records. Vol. I–IV. Geneva, 1958. URL: https://www.jiia-jic.jp/en/policybrief/pdf/PolicyBrief_Chansoria_1958_UN_Conference_on_Law_of_the_Sea.pdf?utm_source=2018 (дата звернення: 28.10.2025).
78. United Nations Convention on the Law of the Sea. URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/legal/pages/unitednationsconventiononthelawofthesea.aspx> (дата звернення: 30.10.2025).
79. United Nations, International Law Commission. Formation and Evidence of Customary International Law, A/CN.4/663 (2023).
80. Using Lex Rhodia in the case of a pirate attack. ResearchGate. 2021. URL: https://www.researchgate.net/publication/352905750_Using_lex_Rhodia_in_the_case_of_a_pirate_attack (дата звернення 25.10.25).

81. Wiewiorowski J. Universality of the Rhodian Maritime Law. 2019. URL: https://czasopisma.bg.ug.edu.pl/index.php/gdanskie_studia_prawnicze/article/view/5257/4586 (дата звернення: 28.10.2025).