

Научная статья

УДК 341.331

DOI: <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-14>

## **Правовой режим Ормузского пролива: трансформация договорной нормы транзитного прохода в международно-правовой обычай**

**Аль Али Насер Абдель Рахим,**

кандидат юридических наук, доцент кафедры

«Морское право и международное право» Юридического института,

Российский университет транспорта (МИИТ),

Москва, Россия

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6884-3835>

РИНЦ SPIN-код: 8655-3374, AuthorID: 733377

**Аннотация.** Статья посвящена исследованию международно-правовой природы режима транзитного прохода через международные проливы и оценке степени его формирования в качестве нормы международного обычного права. Особое внимание уделяется соотношению Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. с практикой государств и *opinio juris*, а также их значению для правового режима Ормузского пролива. Рассматриваются особенности транзитного прохода, позиции прибрежных государств, доктрина постоянно возражающего государства и правомерность ограничения прохода в мирное время и в условиях вооруженного конфликта. Обосновывается дифференцированный подход, согласно которому отдельные элементы режима транзитного прохода имеют существенную основу в международном обычном праве, тогда как признание всего договорного режима универсальной обычной нормой остается дискуссионным. Делается вывод о необходимости определения правового статуса Ормузского пролива с учетом договорных и обычных норм международного морского права, практики и правовых позиций государств.

**Ключевые слова:** транзитный проход; мирный проход; международные проливы; международный обычай; *opinio juris*; Ормузский пролив; международное морское право; свобода судоходства.

**Для цитирования:** А. А. Насер Абдель Рахим. Правовой режим Ормузского пролива: трансформация договорной нормы транзитного прохода в международно-правовой обычай // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 168–180. <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-14>.

Original article

# The legal regime of the Strait of Hormuz: the transformation of the contractual rule of transit passage into a rule of customary international law

Al Ali Naser Abdel Raheem,

Candidate of Law,

Associate Professor of the Department of Maritime Law and International Law,

Law Institute,

Russian University of Transport (MIIT)

Moscow, Russia

**Abstract.** The current paper has presented the study of the international legal nature of the regime of transit passage through international straits and the assessment of the extent to which it has been transformed into a rule of customary international law. Particular attention has been paid to the relationship between the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, state practice, and *opinio juris*, as well as their significance for the legal regime of the Strait of Hormuz. There have been considered the specifics of transit passage, the positions of coastal states, the doctrine of the persistent objecting state, and the lawfulness of restricting passage during peacetime and armed conflict. There has been substantiated a differentiated approach, according to which specific elements of the transit passage regime are firmly rooted in customary international law, whereas the recognition of the entire contractual regime as a universal customary norm remains a subject of debate. There has been drawn a conclusion that it is necessary to define the legal status of the Strait of Hormuz by taking into account both contractual and customary norms of international maritime law, as well as practice and legal positions of the state.

**Keywords:** transit passage; peaceful passage; international straits; international custom; *opinio juris*; the Strait of Hormuz; international maritime law; freedom of navigation.

**For citation:** A.A. Naser Abdel Raheem. The legal regime of the Strait of Hormuz: the transformation of the contractual rule of transit passage into a rule of customary international law // Transport law and security. 2026; (3(59)):168–180.

© A. A. Насер Абдель Рахим, 2026

---

## Введение

Морские проливы, используемые для международного судоходства, занимают особое место в системе международных отношений, обеспечивая связь между морями и океанами и непрерывность важнейших торговых, энергетических и транспортных маршрутов. Их правовой режим формируется на пересечении двух фундаментальных интересов: территориального суверенитета прибрежных государств и необходимости обеспечения свободы международного судоходства и воздушного сообщения. Данное соотношение приобретает особую актуальность в отношении стратегически значимых международных проливов.

Правовой режим таких проливов претерпел существенные изменения в XX в. Традиционный режим мирного прохода был дополнен Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. современным режимом транзитного прохода, предусматривающим право всех судов и воздушных судов на непрерывный и беспрепятственный транзит через проливы, используемые для международного судоходства, между частями открытого моря или исключительной экономической зоны.

Актуальность исследования правовой природы транзитного прохода обусловлена тем, что Конвенция 1982 г. не имеет универсального договорного действия. В связи с этим возникает принципиальный вопрос: сохраняет ли режим транзитного прохода исключительно договорный характер либо отдельные или все его положения приобрели статус международного обычного права и, следовательно, могут быть обязательными для государств, не являющихся участниками Конвенции.

Особую практическую значимость данный вопрос имеет применительно к Ормузскому проливу, соединяющему Персидский залив с Оманским заливом и имеющему исключительное значение для международного судоходства и транспортировки энергоносителей. Правовая проблема осложняется различием договорного статуса прибрежных государств: Оман является участником Конвенции 1982 г., тогда как Иран подписал ее 10 декабря 1982 г., но не ратифицировал. Кроме того, США, являющиеся одним из наиболее активных пользователей пролива, также не являются участником Конвенции. Поэтому определение обычного характера режима транзитного прохода непосредственно влияет на объем прав и обязанностей Ирана, Омана и государств, использующих Ормузский пролив.

Современная практика вновь актуализировала данный вопрос. В 2026 г. Международная морская организация (ИМО) подтвердила необходимость защиты международных морских путей и недопустимость необоснованного препятствования осуществлению права транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства [[https://www-imo-org.translate.google.ru/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-council-reaffirms-commitment-to-protecting-vital-shipping-lanes.aspx?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=ru&\\_x\\_tr\\_hl=ru&\\_x\\_tr\\_pto=wapp](https://www-imo-org.translate.google.ru/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-council-reaffirms-commitment-to-protecting-vital-shipping-lanes.aspx?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=wapp)].

**Актуальность исследования** определяется его теоретическим и практическим значением. В теоретическом аспекте исследование направлено на выявление соотношения договорных и обычных норм международного права и условий, при которых положения международного договора могут приобрести обычный характер. В практическом аспекте особое значение имеет определение правового режима Ормузского пролива и его последствий для свободы судоходства, международной торговли и энергетической безопасности.

**Цель исследования** состоит в определении степени, в которой режим транзитного прохода, закрепленный в Конвенции 1982 г., приобрел характер международной обычной нормы, а также в установлении последствий

такого признания для правового статуса Ормузского пролива и объема прав и обязанностей прибрежных государств и государств, использующих данный пролив.

**Гипотеза исследования** заключается в предположении, что отдельные положения режима транзитного прохода получили значительное признание в международной практике и приблизились к статусу международного обычного права. Вместе с тем признание всего договорного режима в качестве обычной нормы требует установления устойчивой и распространенной практики государств и соответствующего *opinio juris*, особенно с учетом позиции Ирана, последовательно оспаривающего применение режима транзитного прохода как обычной нормы.

**Методология исследования** основана на сочетании формально-юридического, аналитического и сравнительно-правового методов. Исследование включает анализ положений Конвенции 1982 г., норм международного обычного права, международной судебной практики, государственной практики и правовых позиций государств, а также применение полученных результатов к определению правового статуса Ормузского пролива.

**Правовая основа режима транзитного прохода и степень приобретения статуса обычной нормы международного права.** Система транзитных проходов является одним из наиболее значительных нововведений, внесенных Конвенцией 1982 г. в правовую основу, регулиющую использование проливов для международного судоходства. Эта система возникла в результате тонкого компромисса между интересами прибрежных государств в защите своего суверенитета и интересами морских государств в обеспечении свободы судоходства.

Чтобы продемонстрировать, в какой степени эта система стала международной обычной нормой, необходимо сначала определить ее концепцию и характеристики, а затем изучить элементы международного обычая и то, в какой степени они присутствуют в системе транзитного прохода.

Конвенция 1982 г. регулирует проливы, используемые для международного судоходства, в части III. Статья 37 гласит, что режим транзитного прохода «применяется к проливам, используемым для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны».

Согласно ст. 38 Конвенции все суда и летательные аппараты пользуются правом транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий. Транзитный проход означает осуществление свободы судоходства и полета исключительно с целью непрерывного и быстрого прохождения через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой ее частью.

Система транзитного прохода отличается от мирного прохода по нескольким аспектам, поскольку транзитный проход не ограничивается тор-

говыми судами, а включает в себя военные корабли и летательные аппараты, и на него не распространяется система приостановления, к которой прибрежное государство может прибегать в некоторых случаях мирного прохода.

Важность этого различия заключается в том, что транзитный проход — это не просто дискреционное полномочие, предоставленное прибрежным государством, а всеобъемлющая правовая основа, которая уравнивает территориальный суверенитет прибрежного государства со свободой международного судоходства. Конвенция 1982 г. подтвердила, что режим транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, не затрагивает правовой статус соответствующих вод, образующих такие проливы, и не ограничивает суверенитет и юрисдикцию прибрежных государств — в том числе в отношении воздушного пространства над проливом, его дна и недр (ст. 34).

Таким образом, система транзитного прохода не приводит к интернационализации территориальных вод пролива, а скорее создает правовое ограничение на осуществление прибрежным государством своего суверенитета.

Система транзитного прохода характеризуется рядом ключевых особенностей.

1. Запрет на препятствие транзитного прохода. Статья 38 Конвенции 1982 г. предусматривает, что право транзитного прохода «не может быть затруднено». Это означает, что прибрежное государство, в принципе, не имеет права принимать меры, которые могли бы препятствовать осуществлению этого права судами и летательными аппаратами.

2. Запрет на приостановление транзитного прохода. Статья 44 Конвенции 1982 г. предусматривает, что прибрежные государства не могут приостанавливать транзитный проход. Эта характеристика является одним из важнейших элементов режима транзитного прохода, поскольку она предотвращает использование прибрежным государством права приостановления в качестве средства политического давления на другие государства.

3. Обязательство непрерывного и быстрого транзита. Транзит должен осуществляться с целью непрерывного и быстрого прохода, т.е. осуществление этого права не может быть перенаправлено на использование пролива в целях, выходящих за рамки транзитного прохода.

4. Суды и летательные аппараты, подлежащие определенным обязательствам. Транзитный проход не подразумевает абсолютной свободы. Статья 39 обязывает суда и летательные аппараты соблюдать нормы международного права, касающиеся безопасности судоходства, предотвращения загрязнения и запрета угрозы или применения силы против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежных государств.

Соответственно, Ормузский пролив относится к международным морским проливам, к которым применяется режим транзитного прохода, предусмотренный частью III Конвенции 1982 г. Это обусловлено его географическими характеристиками: пролив соединяет акватории исключительных экономических зон Персидского и Оманского заливов, а его наиболее узкий участок имеет ширину около 20 морских миль и перекрывается территориальными морями Ирана и Омана [<https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/pravovoy-rezhim-ormuzskogo-proliva>].

Таким образом, режим транзитного прохода представляет собой баланс между свободой судоходства, с одной стороны, и требованиями безопасности, суверенитета и охраны окружающей среды, с другой.

**Режим транзитного прохода и международный обычай.** Трансформация режима транзитного прохода из договорной нормы в норму международного обычного права ставит перед международным правом фундаментальный вопрос о критериях и условиях, при которых положения международного договора приобретают характер общепризнанной обычной нормы.

1. Общая практика государств, выражающаяся в последовательном и распространенном поведении государств в соответствующей сфере международных отношений.

2. *Opinio juris* — убежденность государств в том, что соответствующая практика осуществляется не просто по соображениям целесообразности или политической необходимости, а в силу осознания существования юридической обязанности соблюдать определенное правило поведения.

Комиссия по международному праву в своих выводах 2018 г. подтвердила, что для определения существования и содержания нормы международного обычного права необходимо выявить, имеется ли всеобщая практика, признанная в качестве правовой нормы (*opinio juris*), и что одного обычая или практики недостаточно для признания обычая в качестве международной обычной нормы [<https://legal.un.org/ilc/reports/2018/russian/chp5.pdf>].

При этом для формирования международно-правового обычая одной лишь сложившейся практики недостаточно. Необходимым условием является наличие *opinio juris* — убежденности государства в том, что соответствующее поведение основано на юридической обязанности. Именно этот элемент отличает международно-правовой обычай от простого обычая, сложившейся практики или актов международной вежливости.

Договорное закрепление нормы не препятствует ее последующему становлению нормой международного обычного права и, напротив, может способствовать этому процессу. Согласно подходу Комиссии международного права договорная норма может кодифицировать уже существующий обычай, способствовать формированию нового обычая либо сама впоследствии приобрести обычный характер. Для этого необходимы распростра-

ненная и последовательная практика государств, сопровождаемая признанием ее юридической обязательности (*opinio juris*). Таким образом, договорные нормы способны выходить за пределы договорного регулирования и приобретать самостоятельный статус норм международного обычного права.

### **Элементы международного обычая в режиме транзитного прохода: практика государств и *opinio juris***

1. Международная практика государств как аргумент в пользу обычного характера транзитного прохода. Широкая и относительно последовательная практика государств — один из ключевых аргументов признания режима транзитного прохода нормой международного обычного права. Конвенция 1982 г. заложила современную основу регулирования проливов, и многие государства на практике реализуют закрепленные в ней права — в частности, свободу судоходства.

Особенно показательна ситуация в Ормузском проливе, где на протяжении длительного времени сохраняется интенсивное коммерческое и военное судоходство. Важный пример сотрудничества прибрежных государств — система разделения движения судов, разработанная Ираном и Оманом и одобренная Международной морской организацией в 1968 г. Это свидетельствует об устойчивой практике координации судоходства и обеспечения безопасности в проливе.

Такая практика ставит под сомнение идею о неограниченных полномочиях прибрежного государства в отношении международного судоходства. При этом позиция Ирана не была абсолютно последовательной: в разные периоды страна выдвигала особые условия для прохода отдельных категорий судов (в том числе военных кораблей) — например, требовала предварительного разрешения или координации действий.

Эти расхождения важны для оценки сформированности международного обычая: непоследовательность практики отдельных государств может означать, что не все элементы режима транзитного прохода приобрели универсальный и бесспорный характер.

Таким образом, практика в Ормузском проливе отражает сложное переплетение фактического поведения государств и их правовых позиций. Для ее корректной оценки нужен комплексный подход: важно учитывать не только устойчивость и последовательность практики, но и то, насколько государства убеждены в юридической обязательности соответствующего режима.

2. *Opinio juris* как элемент обычного характера транзитного прохода. Важным элементом признания режима транзитного прохода нормой международного обычного права является наличие *opinio juris* — убежденности государств в его юридической обязательности. Об этом свидетельствуют официальные заявления и правовые позиции государств, рассматривающих транзитный проход через международные проливы не только как договорное, но и как обычное международное право.

Особого внимания заслуживает позиция США, согласно которой режим транзитного прохода, закрепленный в Конвенции ООН 1982 г., отражает сложившуюся международную практику и баланс интересов прибрежных и судоходных государств. При этом его обязательность не должна зависеть исключительно от участия государства в Конвенции [<https://ssrn.com/abstract=2472065or>  
<http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2472065>].

Определенное значение имеют позиции и документы ИМО, подтверждающие необходимость беспрепятственного осуществления права транзитного прохода через международные проливы. Данное право не должно подвергаться необоснованным ограничениям, препятствованию или приостановлению.

Официальные заявления государств, дипломатические документы и позиции международных организаций могут подтверждать наличие *opinio juris*. Однако они должны оцениваться в совокупности с общей практикой государств, поскольку отдельные политические заявления сами по себе не являются достаточным доказательством существования обычной нормы [<https://legal.un.org/ilc/reports/2018/russian/chp5.pdf>].

3. Значение возражений прибрежных государств. При оценке обычного характера режима транзитного прохода необходимо учитывать позиции государств, оспаривающих его универсальность.

В национальном законодательстве как Ирана, так и Омана, закреплен разрешительный порядок прохода иностранных военных кораблей через их территориальные моря. В результате возникает так называемая «серая зона»: стороны по-разному трактуют применимые нормы, и общепризнанного ответа в настоящее время нет. Данное расхождение позиций государств связано с доктриной постоянного возражающего государства (*persistent objector*), согласно которой государство, последовательно и ясно возражавшее против формирования обычной нормы с момента ее становления, может не быть связано такой нормой.

Однако применение этой теории к Ирану остается спорным. Возражение государства против конкретного правила должно быть ясным, постоянным и возникшим на ранней стадии. Кроме того, сфера действия теории постоянного возражающего государства не может быть определена без тщательного изучения поведения Ирана на различных этапах развития морского права.

Таким образом, определение обычного характера транзитного прохода требует комплексной оценки международной практики, *opinio juris* и позиций государств, последовательно оспаривающих данную норму.

**Влияние обычного характера режима транзитного прохода на правовой статус Ормузского пролива.** Ормузский пролив имеет стратегическое значение для международного судоходства и расположен между Ираном и Оманом, при этом, как было сказано выше, Оман является участником Конвенции 1982 г., а Иран ее подписал, но не ратифицировал. Поэтому

возникает вопрос о том, в какой мере режим транзитного прохода, закрепленный в Конвенции, может применяться к Ормузскому проливу в качестве нормы международного обычного права независимо от участия конкретного государства в данной Конвенции.

Признание транзитного прохода нормой международного обычного права означает его обязательность для государств независимо от их участия в Конвенции, за исключением государств, подпадающих под доктрину постоянно возражающего государства (*persistent objector*). Применительно к Ормузскому проливу это предполагает право иностранных торговых, правительственных и военных судов, а также воздушных судов осуществлять транзитный проход в соответствии с международным правом. При этом прибрежные государства не вправе произвольно препятствовать или приостанавливать такой проход, что определяет пределы их юрисдикции и объем прав иностранных судов и воздушных судов.

Если режим транзитного прохода не признается самостоятельной нормой международного обычного права, положения Конвенции 1982 г. применяются прежде всего к государствам-участникам, тогда как в отношении других государств действуют соответствующие нормы международного обычного права и иные применимые нормы международного права.

В этом контексте важное значение имеет решение Международного суда ООН по делу о Корфуском проливе 1949 г. Суд признал право мирного прохода иностранных судов через международные проливы в мирное время, учитывая их географическое положение, связь морских пространств и фактическое использование для международного судоходства [<https://www.icj-cij.org/sites/default/files/summaries/summaries-1948-1991-ru.pdf>].

Вместе с тем современный режим транзитного прохода, закрепленный в Конвенции 1982 г., существенно шире традиционного права мирного прохода и предоставляет дополнительные права судам и летательным аппаратам. Поэтому сохраняется дискуссия о том, отражает ли данный режим уже сформировавшуюся норму международного обычного права либо способствует ее последующему формированию.

**Влияние современных событий в Ормузском проливе на правовой режим транзита.** В 2026 г. этот вопрос приобрел исключительную важность в связи с военной и политической эскалацией, связанной с проливом.

ИМО подтвердила, что свобода судоходства является основополагающим принципом международного морского права и что право транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, не должно подвергаться угрозе, препятствоваться, отрицаться, затрудняться или приостанавливаться.

Однако события на местах в Ормузском проливе в 2026 г. также выявили разрыв между правовыми принципами и фактической практикой. В течение года в проливе происходили нападения на торговые суда и мас-

штабные нарушения морского движения, а Иран и Соединенные Штаты обменивались противоречивыми позициями относительно контроля над проливом и права прохода судов.

18 августа 2026 г. Иран объявил, что продолжит закрывать Ормузский пролив до тех пор, пока не будут выполнены определенные политические условия, связанные с переговорами с Соединенными Штатами. Это подчеркивает напряженность между соображениями безопасности и политическими соображениями, с одной стороны, и свободой судоходства и международными правовыми нормами, с другой.

Вопрос о правомерности закрытия Ормузского пролива представляет собой один из ключевых вопросов, связанных с определением его международно-правового статуса. Если режим транзитного прохода признается нормой международного обычного права, одностороннее закрытие пролива, препятствующее осуществлению такого прохода, может рассматриваться как нарушение международно-правовых обязательств прибрежного государства. Статья 44 Конвенции 1982 г. прямо предусматривает, что право транзитного прохода не подлежит приостановлению.

Однако при анализе законности закрытия необходимо учитывать обстоятельства, при которых оно происходит.

1. Закрытие пролива в мирное время. В мирное время прибрежное государство не может закрывать пролив, используемый для международного судоходства, таким образом, чтобы это препятствовало транзитному проходу, при условии, что к транзитному проходу применяется международной обычной нормы.

2. Закрытие пролива во время вооруженного конфликта. Ситуация кардинально меняется в условиях международного вооруженного конфликта, который, как признано экспертами, существует между Ираном, с одной стороны, и США и Израилем, с другой, с 28 февраля 2026 г. В этом случае к отношениям сторон применяется не только морское право, но и право вооруженных конфликтов на море, кодифицированное в основном в Руководстве Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море, 1994 г.

Ключевые положения Руководства Сан-Ремо и соответствующих обычных норм:

- воюющее государство, являющееся прибрежным, может закрыть пролив для судов противника, но обязано уважать права нейтральных судов на транзит (правило 27);
- полное закрытие пролива путем минирования без создания безопасных коридоров считается незаконным, поскольку нарушает навигационные права нейтральных судов. На текущий момент это не вполне так: Иран допустил проход ограниченного числа судов, что позволяет квалифицировать ситуацию как частичную, а не полную блокаду;

- торговые суда под флагом противника могут быть захвачены в качестве приза вне нейтральных вод, но не могут быть атакованы, если не являются военной целью (правила 40, 59, 60, 67);

- нейтральные торговые суда не могут быть атакованы, если только они не следуют под вражеским конвоем, не отказываются от остановки для досмотра или не везут контрабанду.

Таким образом, по праву вооруженных конфликтов Иран вправе закрывать пролив для судов США и Израиля как воюющей стороны, но не вправе препятствовать проходу нейтральных судов. Угрозы атаковать «любое судно, проходящее через пролив, независимо от флага», не могут считаться законными по нормам международного права.

Руководство Сан-Ремо также подтверждает, что права транзитного прохода, применимые к международным проливам в мирное время, сохраняются и во время вооруженного конфликта. Это означает, что даже в условиях войны нейтральные суда сохраняют право на беспрепятственный транзит.

**Оценка правовых тенденций в отношении обычного характера транзитного прохода.** В научной доктрине можно выделить три основных подхода к вопросу о превращении режима транзитного прохода в норму международного обычного права.

Первый подход — признание полного обычного характера. Согласно данной позиции режим транзитного прохода приобрел обычный характер благодаря широкому распространению Конвенции 1982 г., практике государств и его признанию ведущими морскими державами. Поэтому его основные положения могут быть обязательными и для государств, не являющихся участниками Конвенции.

Второй подход — отрицание обычного характера. Его сторонники рассматривают транзитный проход как новую договорную систему, созданную Конвенцией 1982 г. и существенно отличающуюся от традиционного права мирного прохода. В частности, такие элементы, как свобода полетов, подводный проход, запрет приостановления и расширение прав судоходных государств, требуют самостоятельного подтверждения соответствующей практикой и *opinio juris*. Поэтому самого широкого участия в Конвенции недостаточно для признания всего режима нормой обычного права [1].

Третий подход — компромиссный. Согласно этой позиции отдельные элементы транзитного прохода могли приобрести характер международного обычая, тогда как распространение такого статуса на весь договорный режим требует дополнительного подтверждения. Представляется обоснованным исходить из того, что общий принцип беспрепятственного прохода через международные проливы получил значительное признание в практике государств, тогда как отдельные вопросы, в частности статус военных кораблей, подводных лодок и воздушных судов, нуждаются в самостоятельной оценке практики и *opinio juris*.

Таким образом, компромиссный подход наиболее полно учитывает различия между договорными положениями Конвенции 1982 г. и нормами международного обычного права.

### **Заключение**

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что вопрос о приобретении режимом транзитного прохода статуса нормы международного обычного права является сложным и дискуссионным, поскольку затрагивает соотношение договорных норм, международного обычая, суверенитета прибрежных государств и свободы международного судоходства.

Конвенция 1982 г. установила современный режим транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, предоставив судам и летательным аппаратам право непрерывного и беспрепятственного прохода. Вместе с тем договорное закрепление данного режима само по себе не свидетельствует о его полном превращении в норму обычного международного права. Для этого необходимо наличие двух основных элементов обычая — устойчивой и достаточно распространенной практики государств и *opinio juris*.

Анализ международной практики показывает широкое признание принципа свободы судоходства через международные проливы. Существенное значение имеют также позиции ведущих морских держав и международных организаций, поддерживающих беспрепятственное осуществление транзитного прохода. Однако отсутствие полной единообразности государственной практики и наличие возражений отдельных государств, прежде всего Ирана, не позволяют безоговорочно утверждать, что все элементы договорного режима транзитного прохода приобрели универсальный обычный характер.

Применительно к Ормузскому проливу особое значение имеет его географическое положение, интенсивное международное судоходство и стратегическая роль в мировой торговле энергоносителями. При этом суверенитет Ирана и Омана над соответствующими участками территориального моря не означает наличия неограниченного права препятствовать международному судоходству. Правовой режим международных проливов предполагает определенное соотношение интересов прибрежных государств и государств, использующих такие проливы.

Таким образом, наиболее обоснованным представляется дифференцированный подход: общий принцип беспрепятственного прохода через международные проливы имеет значительную опору в международной практике и обычном праве, тогда как вопрос о приобретении обычного характера всеми элементами режима транзитного прохода остается дискуссионным. В особенности это относится к отдельным аспектам прохода военных кораблей, подводных лодок и воздушных судов, а также к применению данного режима в отношении государств, не участвующих в Конвенции 1982 г.

Следовательно, правовой статус Ормузского пролива не может определяться исключительно положениями Конвенции 1982 г. или национальным законодательством прибрежных государств. Его правовой режим должен устанавливаться с учетом совокупности договорных норм, международного обычая, практики государств и общепризнанных принципов международного морского права.

#### **Список источников**

1. Said Mahmoudi. Customary International Law and Transit Passage // Ocean Development & International Law/ 1989. Vol. 20. No. 2. P. 157—174.

#### **References**

1. Said Mahmoudi. Customary International Law and Transit Passage // Ocean Development & International Law/ 1989. Vol. 20. No. 2. P. 157—174.