

МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.225.5

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2026.1.35>

ГАЛЬЧИНСЬКИЙ С.В.

ЗАСТОСУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ЗВИЧАЮ В СУЧАСНІЙ ПРАКТИЦІ
МОРСЬКОГО ПРАВАAPPLICATION OF INTERNATIONAL CUSTOM IN CONTEMPORARY MARITIME
LAW PRACTICE

У статті проаналізовано роль міжнародного звичаю як джерела сучасного морського права та обґрунтовано його практичну значущість у контексті сучасних викликів, зумовлених динамічними технологічними, безпековими та економічними трансформаціями. При розгляді еволюції «методів і засобів» морської війни застосовано порівняльно-історичний підхід до аналізу брандерів як загальноприйнятого історичного «методу і засобу» морської війни та доведено, що сучасні морські дрони «Sea Baby» і «Sub Sea Baby» є прямими спадкоємцями брандерів за функцією, ризик-профілем і тактичною логікою, забезпечили асиметрію вартості морської війни та припинили домінування російського флоту у Чорному морі. Досліджено, як міжнародний звичай впливає на баланс між свободою судноплавства та міркуваннями безпеки при застосуванні режимів мирного і транзитного проходу в умовах потенційних масштабних військових ризиків. Як показовий сучасний кейс конфлікту між звичаєвими стандартами транзитного проходу та національно-правовою позицією держави, що прагне звизити або фактично обмежити цей режим, проаналізовано ситуацію в Ормузькій протоці, що є критично важливим каналом для постачання енергоресурсів на світові ринки і одним з найважливіших географічних «вузьких місць» заснованої на нафті глобальної економіки. На матеріалі розглянутої Міжнародним трибуналом ООН з морського права Справи № 26 «Затримання трьох українських військово-морських суден» продемонстровано, що міжнародний звичай має істотне прикладне значення у судових спорах: у постанові про застосування тимчасових заходів від 25 травня 2019 року Трибунал зафіксував, що імунітет у територіальному морі гарантується не лише 32 Статтею Конвенції ООН з морського права 1982 року, а й міжнародним звичаєвим правом. Сукупність наведених аргументів дає підстави стверджувати, що міжнародні звичаї (свобода відкритого моря, мирний прохід, правила блокади, нейтралітет у морських конфліктах, заборона нападів на цивільні судна, рятування потерпілих на морі та інші) в морських військових операціях заповнюють прогалини у договірному праві, створюють обов'язкові норми та сприяють стабільності морського права.

Ключові слова: міжнародний звичай, морське право, міжнародне морське право, міжнародне звичаєве право, мирний прохід, транзитний прохід, Міжнародний трибунал ООН з морського права, Ормузька протока, морські дрони, імунітет військових кораблів.

The article analyses the role of international custom as a source of modern maritime law and substantiates its practical significance in the context of contemporary challenges caused by dynamic technological, security, and economic transformations. Under considering the evolution of «methods and means» of naval warfare, a comparative-



historical approach was applied to the analysis of fire ships as a generally accepted historical «method and means» of naval warfare, and it was proven that modern naval drones «Sea Baby» and «Sub Sea Baby» are the direct successors of fire ships in terms of function, risk profile, and tactical logic, ensuring asymmetry in the cost of naval warfare and ending the dominance of the Russian fleet in the Black Sea. The study examines how international custom affects the balance between freedom of navigation and security considerations in the application of innocent and transit passage regimes in the context of potential large-scale military risks. As a representative contemporary case of conflict between customary standards of transit passage and the national legal position of the state seeking to narrow or effectively restrict this regime, the situation in the Strait of Hormuz, which is a critically important channel for the supply of energy resources to world markets and one of the most important geographical «bottlenecks» of the oil-based global economy, is analysed. The material of Case No. 26 – “Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels” considered by The International Tribunal for the Law of the Sea demonstrates that international custom has important practical significance in legal disputes: in its Order of provisional measures of May 25, 2019, the Tribunal noted that immunity in territorial waters is guaranteed not only by Article 32 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, but also by international customary law. The totality of these arguments gives grounds to assert that international customs (freedom of the high seas, innocent passage, rules of blockade, neutrality in maritime conflicts, prohibition of attacks on civilian vessels, rescue of victims at sea et cetera) in maritime military operations fill gaps in treaty law, create binding norms, and favour to the stability of maritime law.

Keywords: *international custom, law of the sea (maritime law), international law of the sea (international maritime law), international customary law, innocent passage, transit passage, The International Tribunal for the Law of the Sea, the Strait of Hormuz, naval drones, immunity of warships.*

Вступ. Право морської війни ніколи не було детально кодифіковане і є некрystalізованою частиною міжнародного публічного права, що ґрунтується переважно на звичаях. Саме звичаєвим правом регулювалася і в основному регулюється морська війна, в тому числі нинішня російсько-українська війна, у ході якої формуються нові звичаї. Розробники Додаткових протоколів до Женевських конвенцій 1977 року залишили право морської війни поза сферою перегляду. Актуальність даного дослідження зумовлена нагальними потребами застосування міжнародних звичаїв у сфері історичних «методів і засобів» морської війни для зменшення потенційних військово-морських ризиків та обґрунтування позицій у межах судового (трибунального) розгляду морських спорів.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження застосування та прикладної ролі міжнародного звичаю у сучасній практиці морського права на матеріалі показових кейсів. В числі завдань: розгляд еволюції історично усталеного «методу і засобу» морської війни; вивчення особливості прагматичного використання звичаєвих стандартів у сучасній морській практиці; аналіз судової практики Міжнародного трибунала ООН з морського права щодо застосування норм міжнародного звичаєвого права у вирішенні морських спорів.

Результати дослідження. Міжнародні звичаї продовжують існувати незалежно від договорів, і застосовуються навіть до держав, що не є сторонами Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права [1].

І. Асиметрію вартості морської війни, коли дешевий засіб створює дорогі наслідки, забезпечували і забезпечують **брандери** – відомі і загальноприйняті історичні «методи і засоби» морської війни. **Брандер** (нім., від горіння, пожежа), за словником термінів на сайті Військово-Морських Сил Збройних Сил України, «судно, навантажене горючою або вибуховою речовиною. Його застосовували для підпалювання ворожих кораблів» [2].

14 уражених російських кораблів та припинення домінування РФ у Чорному морі – результат розробки та використання Службою безпеки України унікальних морських бойових дронів «Sea Baby». За каденції генерал-лейтенанта Василя Малюка вперше в історії уражено російську субмарину класу «Варшав'янка» у порту Новоросійська підводним дроном «Sub Sea Baby». Унікальна атака на Кримський міст у 2023 році також проводилась морськими дронами «Sea Baby».



У ХХ столітті із занепадом парусних флотів і появою металевих корпусів тактика брандерів практично зникла.

Сучасним функціональним аналогом брандерів є морські дрони (безекіпажні вибухові катери), які Україна системно використовує з початку повномасштабної війни з РФ.

Військовий експерт, капітан 1 рангу у відставці, учасник російсько-української війни, кандидат військових наук, доцент Степан Яким'як вважає, що «роботизація є магістральним шляхом змін у війні на морі, подібно до того як колись вітрильні кораблі програли бій паровому флоту, а лінкори – авіаносцям та підводним човнам» [7].

Правомірність застосування брандерів (fireship / explosion vessel / сучасний USV-камікадзе) у сучасних морських війнах залежить від дотримання загальних норм міжнародного гуманітарного права на морі: Керівництва Сан-Ремо з міжнародного права, що застосовується до збройних конфліктів на морі (1994 року) [8], Гаазької конвенції (IX) про бомбардування морськими силами під час війни (Гаага, 18 жовтня 1907 року) [9], Гаазької конвенції (XIII) про права та обов'язки нейтральних держав у морській війні (Гаага, 18 жовтня 1907 року) [10] та Звичаєвого міжнародного гуманітарного права [11].

Окремо наголошу, що сучасне міжнародне право в жодному випадку не забороняє «брандер» як такий; проте забороняє спосіб його застосування, якщо він:

– навмисно/невибірково спрямований по цивільних/нейтральних цілях;

– створює непропорційні побічні втрати;

– застосовується у нейтральних водах;

– здійснюється шляхом **перфідії (віроломства)**, в розумінні статті 37 «Заборона віроломства» Додаткового протоколу до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року, що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів (Протокол I), від 8 червня 1977 року [12].

Для детальнішого розгляду звертаю увагу на статті Керівництва Сан-Ремо з міжнародного права, що застосовується до збройних конфліктів на морі (1994 року), які прямо регулюють або опосередковано охоплюють застосування брандерів. **Будь-яке застосування брандера є «атакою», тож на нього поширюються загальні правила про напади.** За § 13 (b), «напад означає акт насильства, будь то в наступальних або оборонних цілях» [8], а за §41, «атаки повинні бути суворо обмежені військовими цілями. Торгові судна та цивільні літаки є цивільними об'єктами, якщо вони не є військовими цілями відповідно до принципів та правил, викладених у цьому документі» [8].

II. В контексті застосування міжнародного звичаю в сучасній практиці класичним кейсом конфлікту між міжнародним звичасвим правом транзитного проходу та національною позицією держави, яка прагне обмежити цей режим, є Ормузька протока, що межує

з Іраном і Оманом – критично важливий канал для постачання енергоресурсів на світові ринки і одне з найважливіших географічних «вузьких місць» сучасної, заснованої на нафті, глобальної економіки.



В червні 2025 року Тегеран погрожував закрити Ормузьку протоку з огляду на загрозу масштабної війни між Іраном та Ізраїлем, а США і Китай готувалися відправити військово-морські сили для розблокування протоки, оскільки залежать від імпорту нафти з регіону [13].

Як інформує Britannica, **Ормузька протока** – єдиний морський канал, що з'єднує багату на нафту Перську затоку (на заході) з Оманською затокою та Аравійським морем (на південному сході) [14]. За даними U.S. Energy Information Administration (EIA), у 2024 році обсяг нафти, що проходить через Ормузьку протоку, становив **близько 20 мільйонів барелів (1 барель – 42 галони або 158,987 літри)** на добу, що еквівалентно приблизно **20% світового споживання нафтопродуктів** [15]. Офіційна аналітична записка Конгресової дослідницької служби США (CRS) «Конфлікт в Ірані та Ормузька протока: вплив на ринки нафти й газу» містить дещо інші дані: **«Приблизно 27% світової морської торгівлі сировиною нафтою та нафтопродуктами проходить через Ормузьку протоку. Додатково, через неї проходить 22% світової торгівлі зрідженим природним газом (LNG)»** [16].

Перську затоку, оточену, відповідно до Кувейтської конвенції, вісьмома країнами (Бахрейн, Іран, Ірак, Катар, Кувейт, Об'єднані Арабські Емірати, Оман, Саудівська Аравія [17]), можна класифікувати як **«замкнене або напівзамкнене море»**. За визначенням статті 122 Конвенції ООН з морського права, «для цілей цієї Конвенції «замкнене або напівзамкнене море» означає **затоку, басейн чи море, оточене двома чи більше державами, яке сполучається з іншим морем або океаном через вузький прохід або яке складається повністю чи переважно з територіальних морів і виключних економічних зон двох чи більше прибережних держав»** [1].

Висвітлюючи географічні особливості Ормузької протоки, U.S. Energy Information Administration зазначає, що «у найвужчому місці протока **має ширину 21 милю»** [18]. І це **принципово важливий момент**.

За статтею 3 «Ширина територіального моря» Конвенції ООН з морського права, «кожна держава має право встановлювати ширину свого територіального моря до межі, що не перевищує дванадцяти морських миль, які відмірюються від вихідних ліній, визначених відповідно до цієї Конвенції» [1]. І як пише Сара Вулф в енциклопедичній статті «Територіальне море», **ширина територіальних вод у дванадцять морських миль зараз визнається звичайним міжнародним правом, але протягом тривалого часу була предметом головної суперечки щодо морських зон прибережних держав»** [19].

Стаття 2 Королівського декрету № 15/81 щодо територіального моря, континентального шельфу та виключної економічної зони (Султанату Оман) від 10 лютого 1981 року визначає: «Територіальне море Султанату простягається на **12 морських миль** (22 224 метри) у напрямку моря, вимірюваних відповідно до таких установлених норм і правил...» [20].

За статтею 2 «Зовнішня межа» Закону Ісламської Республіки Іран про морські райони в Перській затоці та Оманській затоці 1993 року, «ширина територіального моря становить **12 морських миль**, вимірюваних від вихідної лінії. Одна морська миля дорівнює 1 852 метрам.

Острови, що належать Ірану, незалежно від того, чи розташовані вони в межах або поза межами його територіального моря, мають, відповідно до цього Закону, власне територіальне море» [21]. Вище згаданий закон встановлює національний правовий режим морських зон Ірану, зокрема: ширину територіального моря; визначення виключної економічної зони та континентального шельфу; порядок проведення прямих вихідних ліній; підтвердження, що всі іранські острови мають власне територіальне море.

Звідси **юридично-геометричний висновок**: враховуючи, що територіальні моря Оману і Ірану перекриваються (12 миль + 12 миль > 21 милі ширини Ормузької протоки, тобто смуги відкритого моря в середині Ормузької протоки **не залишається**), за пунктом 1 статті 38 «Право транзитного проходу» Конвенції ООН з морського права [1] в Ормузькій протоці має застосовуватися **режим транзитного проходу** (transit passage).

Транзитний прохід, за статтею 37 Конвенції ООН з морського права, «застосовується до проток, які використовуються для міжнародного судноплавства між однією частиною відкритого моря або виключної економічної зони (ВЕЗ) та іншою частиною відкритого моря або виключної економічної зони» [1].

Однак Іран підписав, але не ратифікував Конвенцію ООН з морського права, і офіційно надав «Тлумачну декларацію з питань проток», де про вище названу Конвенцію сказано, що «**деякі її положення є лише результатом політичного компромісу (quid pro quo** [«послуга за послугу»] (з латини)) і не мають на меті кодифікувати існуючий звичай чи усталену практику, що має обов'язковий характер. Тому природно й узгоджується зі статтею 34 Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 року, що лише держави – учасниці Конвенції про морське право мають право користуватися договірними правами, створеними цією Конвенцією.

Зазначене стосується зокрема (але не виключно) таких положень:

– **права транзитного проходу через протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства** (Частина III, розділ 2, стаття 38);

– поняття «виключної економічної зони» (Частина V);

– усіх питань, що стосуються Міжнародного району морського дна і концепції «спільної спадщини людства» (Частина XI).

В контексті звичаєвого міжнародного права, положення статті 21 у поєднанні зі статтями 19 («Поняття мирного проходу») та 25 («Права захисту прибережних держав») фактично визнають (хоча й не прямо) **право прибережних держав вживати заходів для забезпечення своїх інтересів безпеки, зокрема ухвалювати закони й правила, що встановлюють, серед іншого, вимогу попереднього дозволу для військових кораблів, які бажають здійснювати право мирного проходу через територіальне море.**

...Крім того, щодо «обов'язкових процедур, що ведуть до обов'язкових рішень», уряд Ісламської Республіки Іран, повністю підтримуючи принцип мирного врегулювання всіх міжнародних спорів і визнаючи необхідність та бажаність вирішення питань, пов'язаних із тлумаченням і застосуванням Конвенції, у дусі взаєморозуміння та співпраці, на цей момент не робить вибору процедур згідно зі статтями 287 та 298 та залишає за собою право визначитися у належний час» [22].

США, які разом з Іраном є одним з головних користувачів Ормузької протоки, але не є стороною Конвенції ООН з морського права, ще 17 серпня 1987 року у дипломатичній ноті через Посольство Алжиру у Вашингтоні як посередника для уряду Ірану зазначили, що «**Режими ... транзитного проходу, відображені в Конвенції, ґрунтуються на багаторічній звичайній практиці** й відображають баланс прав та інтересів усіх держав, **незалежно від того, підписали вони чи ратифікували Конвенцію**» [23].

Іран наполягає на застосуванні **режиму мирного проходу** (innocent passage) в Ормузькій протоці, а не транзитного проходу для всіх без винятку.

Нагадаю, що право мирного проходу є нормою міжнародного звичаєвого права, і мирний прохід застосовується суднами всіх держав через територіальне море.

Закон Ісламської Республіки Іран про морські райони в Перській затоці та Оманській затоці 1993 року запроваджує попередній дозвіл для певних категорій суден і **застосовує умови «мирного проходу» з контролем прибережної держави, що суперечить більш «ліберальному» режиму транзитного проходу (transit passage)** [21]. Зокрема, за статтею 5 «Невинний прохід», «Прохід іноземних суден, за винятком випадків, передбачених статтею 9, підлягає принципу невинного проходу, якщо це не шкодить порядку, миру та безпеці Ісламської Республіки Іран. Прохід, за винятком випадків форс-мажорних обставин, повинен бути безперервним і швидким» [21].

За статтею 9 «Винятки з правила мирного проходження», «Проходження військових кораблів, підводних човнів, суден з ядерним двигуном та інших плавучих об'єктів або суден, що перевозять ядерні або інші небезпечні чи шкідливі для навколишнього середовища речовини, **через територіальне море підлягає попередньому дозволу відповідних органів Ісламської Республіки Іран.** Підводні човни зобов'язані плавати на поверхні та вивішувати свій прапор» [21].

Офіційний огляд Державного департаменту США (Limits in the Seas No. 114, «Iran Maritime Claims») кваліфікує іранські норми як такі, що обмежують мирний прохід у спосіб, не дозволений морським правом, стверджуючи, що **Іран оперує категоріями «innocent passage», а не визнає загального транзитного проходу** [24].

В свою чергу професор Центру вивчення міжнародного права ім. Стоктона при Військово-морському коледжі США та старший науковий співробітник Центру морського права та політики при юридичному факультеті Університету Вірджинії Джеймс Краска у дослідженні «Правовий вир у Ормузькій протоці» дійшов висновку, що: **«Оскільки режим транзитного проходу є компенсацією за прийняття інших умов договору, держави, які не є учасниками Конвенції ООН з морського права, такі як Сполучені Штати, не мають права здійснювати транзитний прохід через Ормузьку протоку.** Дозволити Сполученим Штатам користуватися транзитним проходом означає потурати Вашингтону в тому самому «вибагливому виборі» серед положень Конвенції ООН з морського права, якому пакетна угода мала на меті запобігти. **Режим транзитного проходу зарезервований лише для сторін Конвенції ООН з морського права»** [25].

III. Міжнародний звичай має безпосередню релевантність до російсько-української війни у Чорному морі, яка триває з 2014 року, і Україна регулярно посилається на імунітет військових кораблів, катерів і рятувальних суден, що функціонує у російсько-українській війні саме як **звичасва норма**, і:

– забороняє захоплення, арешт чи обшук воєнних кораблів іншою державою;

– була **прямо підтверджена Міжнародним трибуналом з морського права та Арбітражним трибуналом у справах щодо Керченського інциденту.**

Прикладом успішного застосування Україною такої тактики є рішення Міжнародного трибуналу ООН з морського права у **Справі № 26 «Затримання трьох українських військово-морських суден»** (Україна проти російської федерації), де Трибунал у своїй постанові про застосування тимчасових заходів від 25 травня 2019 року [26] зафіксував, що **імунітет у територіальному морі гарантується не лише Конвенцією ООН з морського права 1982 року, а й міжнародним звичасвим правом: «Стаття 32 та міжнародне звичасве право гарантують такий самий імунітет у територіальному морі»** [26, Page 306, Paragraph 93].

Трибунал обґрунтував свою позицію рішенням у справі № 20 щодо аргентинського військового судна «Ara Libertad», яке підтверджує імунітет військових кораблів у територіальних водах під загальним міжнародним правом [26, Page 309, Paragraph 110].

Згідно з рішенням, дії російської федерації можуть упереджено порушувати заявлені Україною права щодо імунітету військових суден та моряків, і тому росія зобов'язана їх негайно звільнити.

25 листопада 2018 року російські прикордонні кораблі обстріляли ракетами, протаранили та затримали в районі Керченської протоки українські артилерійські катери «Бердянськ» та «Нікополь», а також військовий буксир «Яни Капу», що прямували з Одеси до Маріуполя. 24 моряки – члени екіпажів цих кораблів були заарештовані, їм було пред'явлено звинувачення у незаконному перетині кордону. Офіційно повідомивши росію про спір 1 квітня 2019 року, Україна 16 квітня 2019 року подала до Міжнародного трибуналу ООН з морського права звернення про застосування тимчасових заходів [27], у якому обґрунтувала свою позицію тим, що всі три українських військових кораблі здійснювали **мирний прохід** між двома українськими портами та на момент затримання перервали цей прохід і намагалися повернутися до початкового порту



переходу (Одеса), оминаючи Кримський півострів, а, отже, захоплення суден та кримінальне переслідування їхніх екіпажів **порушує імунітет військових кораблів**, передбачений статтею 32 Міжнародної конвенції ООН з морського права, а також статей 58 (свободи судноплавства у виключній економічній зоні), 95 (повний імунітет військових кораблів у відкритому морі) та 96 (імунітет державних суден, що експлуатуються у некомерційній службі) Конвенції, про що свідчить п.16 заяви.

Китайські дослідники Xinxiang Shi та Yen-Chiang Chang у своїй статті «Наказ про тимчасові заходи в спорі Україна-Росія та змішані спори, що стосуються військової активності» [28] звернули увагу, що і Україна, і росія своїми деклараціями при ратифікації Конвенції скористалися можливістю її статті 298 та виключили для себе з юрисдикції Міжнародного трибуналу ООН з морського права спори щодо військової активності, включаючи активність державних військових кораблів та літаків, залучених до некомерційної служби. Трибунал не вважав це за виняток і **вказав на три пов'язаних факти, що не дозволяють його застосувати.**

По-перше, причиною інциденту стала відмова росії в проході українських кораблів через Керченську протоку та спроба їх пройти, незважаючи на це, а запровадження росією у 2015 році нових правил проходження іноземних суден через Керченську протоку та попереднє повідомлення російської сторони командиром корабля «Бердянськ» про прохід на підставі українсько-російського договору 2003 року про співпрацю у використанні Азовського моря та Керченської протоки свідчать, що ключовою причиною спору є різне розуміння режимів проходження, що застосовується до всіх кораблів і **не є військовим за природою.**

По-друге, трибунал зауважив, що російська сторона застосувала силу, коли українські військові кораблі після 8-годинного очікування поруч з Керченською протокою вирішили прорвати блокаду, попри наказ російської берегової охорони – це свідчить про те, що **застосування сили відбулося внаслідок правоохоронної, а не військової операції.**

По-третє, подальше кримінальне переслідування росією 24 військових моряків – членів екіпажів захоплених суден, а також застосування росією статті 30 Міжнародної конвенції ООН з морського права (недотримання військовими кораблями законів і правил прибережної держави) для обґрунтування захоплення кораблів **додатково підтверджує правоохоронну, а не військову активність російської сторони.**

На позиції трибуналу не вплинув меморандум [29] щодо позиції у справі, у якому російська сторона наполягала на тому, що цей інцидент підпадає під проголошений виняток з юрисдикції щодо військових активностей, оскільки заарештовані українські військові кораблі нібито «мали таємне завдання проникнути до російських територіальних вод, але їм перешкодили військові російської берегової охорони» [29, Page 182, Paragraph 28].

Xinxiang Shi та професор Yen-Chiang Chang у своїй статті висловили думку, що ця справа є прикладом «змішаного спору», тобто суперечки, що містить одночасно спір у рамках Конвенції ООН з морського права та спір, що не відноситься до цієї конвенції. На їхню думку, прикладом такого спору є диспути щодо делімітації морських кордонів, пов'язані зі спорами щодо

суверенітету над сухопутною територією, які не є предметом конвенції. На їхню думку, подібні спори мають розглядатися в комплексі, а Міжнародний трибунал з морського права мав би зробити перед розглядом «тест на визначення переваги (preponderance test), аби визначити, який його аспект є преобладаючим – саме ця позиція відображена в окремій позиції Судді Гао [30].

Натомість дослідник кафедри європейського конституційного права факультету права і адміністрації Лодзького університету Мілош Гапса [31] у статті «Про важливість тимчасових заходів у справах України проти Росії» [32] наголошує, що у справі з арештом росією трьох військових кораблів **Україна змогла чітко ідентифікувати найслабшу точку спору та переконливо представити свою позицію Міжнародному трибуналу ООН з морського права [32].** На його думку, Україна врахувала тенденцію Міжнародного трибуналу ООН з морського права **застосовувати тимчасові заходи одразу ж після підтвердження, що спір перебуває у його юрисдикції – без детального розгляду кожного його компоненту, на відміну від інших міжнародних судів.** Мілош Гапса також відзначає, що неявка представника РФ у засідання Міжнародного трибуналу ООН з морського права у цій справі тільки підтвердила силу аргументів України, та високо оцінює цю справу як **частину успішної стратегії претензійної роботи України проти Росії у міжнародних судах.** Це ще один сучасний приклад прямого застосування звичаєвої норми [32].

І тут важливо наголосити, що свобода судноплавства має договірне закріплення (Конвенція ООН з морського права [1], Конвенція Монтре [33], Керченський договір 2003 року, що втратив чинність 25 березня 2023 року), але **функціонує як міжнародне звичаєве право**, що зобов'язує всі держави, включно з росією, не перетворювати море на *mare clausum* набагато ширше, ніж дозволяє **право блокади та самооборона.**

Міжнародний звичай фактично перетворюється на один із ключових механізмів адаптації морського правопорядку до динаміки сучасних конфліктів і технологій, зокрема пов'язаних із застосуванням морських дронів.

Висновки. Викладене вище дає підстави констатувати, що міжнародні звичаї (свобода відкритого моря, мирний прохід, правила блокади, нейтралітет у морських конфліктах, заборона нападів на цивільні судна, рятування потерпілих на морі) в морських військових операціях:

- заповнюють прогалини у договірному праві (особливо для держав, що не ратифікували Конвенцію ООН з морського права);
- створюють обов'язкові норми, незалежно від участі у договорах, через державну практику і *opinio juris*;
- сприяють стабільності: принцип свободи морів і мирного проходу є частиною міжнародного звичаєвого права й не може бути скасований односторонньо.

У контексті перебігу військово-морських операцій наглядно розкрито еволюцію брендів як історично усталеного «методу і засобу» морської війни та обґрунтовано, що морські дрони *Sea Baby* і *Sub Sea Baby* репрезентують технологічно модернізовану модель їх застосування, забезпечуючи асиметричний ефект ураження та знижуючи оперативні можливості сил противника в Чорному морі. З огляду на потенційні військові ризики проілюстровані особливості правозастосування в Ормузькій протоці, де провідні морські держави, передусім Сполучені Штати Америки, у своїй аргументації апелюють до звичаєвого режиму транзитного проходу як до гарантії свободи судноплавства, тоді як Іран, спираючись на положення національного законодавства та безпекові міркування, наполягає на застосуванні режиму мирного проходу, що наочно демонструє конкуренцію правових позицій і прагматичне використання звичаєвих стандартів у сучасній морській практиці. Також доведено, що успішне для України вирішення Міжнародним трибуналом ООН з морського права Справи № 26 «Затримання трьох українських військово-морських суден» переважно ґрунтується на грамотному застосуванні українською стороною норм міжнародного звичаєвого права.

Список використаних джерел:

1. United Nations Convention on the Law of the Sea. *United Nations*. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (date of access: 15.02.2026).
2. Словник термінів. *Військово-Морські Сили України*. URL: <https://navy.mil.gov.ua/slovnik-terminiv/> (дата звернення: 15.02.2026).
3. Mills E. The Flaming Ships of Red Cliffs. *U.S. Naval Institute*. URL: <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/2023/february/flaming-ships-red-cliffs> (date of access: 15.02.2026).

4. Fall of Antwerp. *Britannica*. URL: <https://www.britannica.com/event/Fall-of-Antwerp> (date of access: 15.02.2026).
5. Spanish Armada. *Britannica*. URL: <https://www.britannica.com/topic/Armada-Spanish-naval-fleet> (date of access: 15.02.2026).
6. The London Gazette, 21 April 1809, no. 16248, pp. 538-540. *The Gazette | Official Public Record*. URL: <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/16248/data.pdf> (date of access: 15.02.2026).
7. Військово-Морські Сили ЗС України: 10 фактів про унікальні бойові успіхи у війні на морі. *АрміяInform – Інформаційне агентство АрміяInform*. URL: <https://armyinform.com.ua/2025/07/06/vijskovo-morski-sily-zs-ukrayiny-10-faktiv-pro-unikalni-bojovi-uspihy-u-vijni-na-mori/> (дата звернення: 15.02.2026).
8. San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, 12 June 1994. *International Humanitarian Law Databases*. URL: <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/san-remo-manual-1994> (date of access: 15.02.2026).
9. Convention (IX) concerning Bombardment by Naval Forces in Time of War. The Hague, 18 October 1907. *International Humanitarian Law Databases*. URL: <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/hague-conv-ix-1907> (date of access: 15.02.2026).
10. Convention (XIII) concerning the Rights and Duties of Neutral Powers in Naval War. The Hague, 18 October 1907. *International Humanitarian Law Databases*. URL: <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/hague-conv-xiii-1907> (date of access: 15.02.2026).
11. Customary IHL. *International Committee of the Red Cross*. URL: <https://www.icrc.org/en/law-and-policy/customary-ihl> (date of access: 15.02.2026).
12. Додатковий протокол до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року, що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів (Протокол I), від 8 червня 1977 року. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_199#Text (дата звернення: 15.02.2026).
13. Гайдук І. Нафтовий тиск: що станеться, якщо Іран перекриє Ормузьку протоку. *24 Канал*. URL: https://24tv.ua/economy/ormuzka-protoka-shho-stanetsya-yakshho-iran-perekryi-tsey-torgoviy_n2849584 (дата звернення: 15.02.2026).
14. Strait of Hormuz strait, Persian Gulf. *Britannica*. URL: <https://www.britannica.com/place/Strait-of-Hormuz> (date of access: 15.02.2026).
15. Dunn C., Barden J. Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint. *U.S. Energy Information Administration*. URL: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504> (date of access: 15.02.2026).
16. U.S. Congressional Research Service (CRS), Conflict in June 2025 involving Iran, Israel, and the United States raised the specter of interrupted shipping through the Strait of Hormuz (the Strait) in the Persian Gulf (Gulf), CRS Report No. R45281, Washington, D.C., July 2025. / P. Brown et al. *Congress.Gov*. URL: <https://www.congress.gov/crs-product/R45281> (date of access: 15.02.2026).
17. Convention for the Protection of the Marine Environment of the ROPME Sea Area [Kuwait Convention]. (1978). *United Nations Environmental Programme*. URL: <https://www.unep.org/kuwait-convention> (date of access: 15.02.2026).
18. The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint. January 4, 2012. *U.S. Energy Information Administration*. URL: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=4430> (date of access: 15.02.2026).
19. Wolf S. Territorial Sea (Encyclopaedia of Public International Law, updated 2013). *Oxford Public International Law*. URL: <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1229?p=emailAobVBq5/8aj5Q&d=10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1229&print> (date of access: 15.02.2026).
20. Королівський декрет № 15/81 щодо територіального моря, континентального шельфу та виключної економічної зони (Султанат Оман), 10 лютого 1981 р. / Royal Decree No. 15/81 concerning the Territorial Sea, Continental Shelf and Exclusive Economic Zone (Sultanate of Oman), 10 February 1981. – United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS). URL: https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/OMN_1981_Decree.pdf (date of access: 15.02.2026).
21. Islamic Republic of Iran. Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea. Adopted April 20, 1993; entered into force May 2, 1993. United Nations, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. URL: https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IRN_1993_Act.pdf (date of access: 15.02.2026).

22. United Nations Convention on the Law of the Sea. Declaration and Statements. Iran (Islamic Republic of). *United Nations Treaty Collection*. URL: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en#EndDec (date of access: 15.02.2026).
23. United States, Department of State, Limits in the Seas, No. 112: United States Responses to Excessive National Maritime Claims (Washington, DC: Office of Ocean Affairs, 1992), 67 (Diplomatic Note of August 17, 1987, to Algeria, intermediary for Iran). PDF: state.gov (LIS-112). P. 68. URL: <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/12/LIS-112.pdf> . (date of access: 15.02.2026).
24. Limits in the Seas. No 114. Iran's Maritime Claims. *U.S. Department of State. Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs*. URL: <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/01/LIS-114.pdf> (date of access: 15.02.2026).
25. James Kraska, "Legal Vortex in the Strait of Hormuz" (2013) 54 *Virginia Journal of International Law*. P. 359–360. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2472065 (date of access: 15.02.2026).
26. Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (Ukraine v. Russian Federation). Request for the prescription of provisional measures. Order. *Home | International Tribunal for the Law of the Sea*. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/published/C26_Order_20190525.pdf (date of access: 02.02.2026).
27. Request of Ukraine for the Prescription of Provisional Measures under Article 290, Paragraph 5, of the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Home | International Tribunal for the Law of the Sea*. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/published/C26_Request.pdf (date of access: 02.02.2026).
28. Xinxiang Shi, Yen-Chiang Chang, Order of Provisional Measures in Ukraine versus Russia and Mixed Disputes concerning Military Activities, *Journal of International Dispute Settlement*, Volume 11, Issue 2, June 2020, Pages 278-294, <https://doi.org/10.1093/jnlids/idz025> (date of access: 02.02.2026).
29. Memorandum of the Government of the Russian Federation dated 7 May 2019. *Home | International Tribunal for the Law of the Sea*. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/published/C26_Memorandum_RF.pdf (date of access: 02.02.2026).
30. Three Ukrainian Naval Vessels (Separate Opinion Gao). *Home | International Tribunal for the Law of the Sea*. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/published/C26_SepOp_Gao.pdf (date of access: 02.02.2026).
31. Person profile: Miłosz Gapsa, mgr. *Science ON, University of Lodz*. URL: <https://son.uni.lodz.pl/info/author/ULfc88ebf7ad8e45e7863ea733c91f6243> (date of access: 02.02.2026).
32. Gapsa, Miłosz. (2024). On the Importance of Provisional Measures in Ukraine's Cases against Russia. URL: https://brill.com/view/journals/byio/22/1/article-p113_7.xml (date of access: 13.02.2026).
33. Конвенція про режим протоку. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_228#Text (дата звернення: 15.02.2026).

Дата першого надходження статті до видання: 07.01.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 27.01.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 27.05.2026