



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

FACULTAD DE DERECHO

**IRÁN Y EL “CIERRE” DEL ESTRECHO DE ORMUZ:
ANÁLISIS A LA LUZ DEL DERECHO INTERNACIONAL
PÚBLICO**

Autora: Teresa Azañedo Terceño

5º curso de Derecho y Relaciones Internacionales (E-5)

Derecho internacional público

Tutora: Raquel Regueiro Dubra

Madrid

Junio, 2021

Resumen y palabras clave

Resumen:

Desde la década de 1980, la República Islámica de Irán ha amenazado en varias ocasiones con un eventual cierre del estrecho de Ormuz, del que es Estado ribereño, cuando se ha visto sometida a presiones internacionales. Recientemente, el gobierno iraní ha proclamado esta amenaza en respuesta a las sanciones económicas impuestas por la Administración Trump. Teniendo en cuenta que se trata del estrecho con mayor tráfico de petroleros del mundo y, dada la preocupación internacional por las consecuencias económicas y de seguridad energética que podría suponer dicho cierre, este trabajo emprende un análisis de la amenaza desde la perspectiva del Derecho internacional público. Así, se examina si sería lícito un “cierre” del estrecho de Ormuz por parte de Irán, en sus posibles manifestaciones, o la imposición de gravámenes por el paso. A tal efecto, se recurre a la normativa del Derecho del mar en materia de estrechos internacionales, así como a algunas normas del ámbito de la responsabilidad internacional, especialmente las relativas a la posible calificación del cierre como contramedida frente a las sanciones impuestas por EE.UU.

Palabras clave:

Estrecho de Ormuz, estrechos internacionales, CNUDM, derecho de paso inocente, derecho de paso en tránsito, contramedidas.

Abstract:

Since the 1980s, the Islamic Republic of Iran has held out the threat of an eventual closure of the Strait of Hormuz, of which it is a coastal State, when subjected to international pressure. Recently, the Iranian government has proclaimed this threat in response to the economic sanctions imposed by the Trump Administration. Considering that Hormuz is the strait with the largest oil tanker traffic in the world and, given the international concern about the economic and energy security consequences that such a closure could entail, this paper analyzes the threat from the perspective of Public International Law. Thus, it examines whether a “closure” of the Strait of Hormuz by Iran, in its possible manifestations, or the imposition of passage levies, would be lawful. For this purpose, we draw on the provisions of the Law of the Sea relating to international straits, as well as some rules within the framework of international responsibility, especially those concerning the possible qualification of the closure as a countermeasure to the sanctions imposed by the United States.

Key words:

Strait of Hormuz, international straits, UNCLOS, right of innocent passage, right of transit passage, countermeasures.

Listado de abreviaturas

- AJIL American Journal of International Law.
- Art. Artículo.
- CDI Comisión de Derecho Internacional.
- CIJ Corte Internacional de Justicia.
- CNUDM Convención de Naciones Unidas de Derecho del Mar.
- EE.UU. Estados Unidos.
- ICJ International Court of Justice.
- IIEEE Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- NN.UU. Naciones Unidas.
- OMI Organización Marítima Internacional
- ONU Organización de Naciones Unidas.
- PAIC Plan de Acción Integral Conjunto.
- REEI Revista electrónica de estudios internacionales.
- TSS Dispositivos de Separación del Tráfico (por sus siglas en inglés, Traffic Safety Schemes).
- UE Unión Europea.
- ZEE Zona Económica Exclusiva.

ÍNDICE

Resumen y palabras clave	3
Listado de abreviaturas	5
1. INTRODUCCIÓN	7
2. EL ESTATUS DEL ESTRECHO DE ORMUZ	9
2.1. El contexto de la crisis en el estrecho de Ormuz	9
2.2. Caracterización del estrecho de Ormuz como estrecho internacional	15
2.2.1. <i>Elemento geográfico</i>	16
2.2.2. <i>Elemento jurídico</i>	18
2.2.3. <i>Elemento funcional</i>	20
3. EL RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN EN ESTRECHOS INTERNACIONALES. MENCIÓN ESPECIAL AL ESTRECHO DE ORMUZ	22
3.1. Regulación jurídica prevista en la CNUDM de 1982	22
3.1.1. <i>El derecho de paso inocente en los estrechos internacionales</i>	22
a. El significado de la noción de paso y, en concreto, de paso inocente.....	24
b. El paso inocente de determinados tipos de buques.....	27
c. Los derechos de protección del ribereño relativos al paso inocente.....	29
d. Los consiguientes deberes del Estado ribereño.....	30
3.1.2. <i>El derecho de paso en tránsito</i>	32
3.2. Aplicabilidad de la CNUDM a la República Islámica de Irán	38
4. EL “CIERRE” DE ORMUZ COMO CONTRAMEDIDA	44
5. CONCLUSIONES	50
6. BIBLIOGRAFÍA	53
6.1. Doctrina	53
6.2. Normativa	56
6.3. Jurisprudencia	57
6.4. Documentos oficiales	58
6.5. Otros documentos	59

1. INTRODUCCIÓN

Recientemente hemos sido testigos de la escalada de tensión entre Washington y Teherán, de las sanciones económicas impuestas por EE.UU. a Irán y de la respuesta de este último con la amenaza de impedir el paso por el estrecho que bordea: el estrecho de Ormuz. Resulta, además, que este estrecho es la principal vía de tránsito del petróleo mundial, lo que hace que nuestra preocupación, de la comunidad internacional, sea aún mayor dada la relevancia estratégica del escenario en términos económicos y de seguridad energética. Por consiguiente, ello se convierte en el objeto del presente trabajo: la amenaza de Irán de “cerrar” el estrecho de Ormuz, protagonizada por el Gobierno de la República Islámica de Irán en 2019, como respuesta a las sanciones económicas estadounidenses y su endurecimiento. Todo ello, atendiendo a las manifestaciones concretas de esta amenaza que Irán ha puesto sobre la mesa, en realidad, desde los años 80: desde la colocación de minas en las rutas de paso del estrecho, el bloqueo naval de buques extranjeros, hasta la imposición de un gravamen a los petroleros en función de su cargamento de crudo.

Así pues, la cuestión a la que se pretende dar respuesta en este trabajo es si el “cierre” del estrecho de Ormuz por parte de Irán sería legítimo a la luz del Derecho internacional público. Concretamente, nuestro objetivo de investigación es el de determinar, bajo el prisma de las normas internacionales vigentes, si el supuesto “cierre” del estrecho de Ormuz por parte del gobierno iraní sería lícito o si, al contrario, constituiría un hecho internacionalmente ilícito por vulnerar las obligaciones internacionales en vigor para Irán, lo que desencadenaría la responsabilidad internacional de dicho Estado.

A fin de resolver tal cuestión, se han tomado en consideración diversas normas internacionales en materia de Derecho del mar y Derecho de la responsabilidad internacional, así como la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia relacionada y varias obras doctrinales fidedignas. Entre las fuentes primarias utilizadas, cabe destacar en primer lugar la Convención de Naciones Unidas de Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 (en vigor desde el 16 de noviembre de 1996), y en particular su Parte III relativa a los “Estrechos utilizados para la navegación internacional”. No obstante, dado que la República Islámica de

Irán no es un Estado parte de esta Convención, se tiene en cuenta también el Derecho consuetudinario existente en el ámbito de la regulación de la navegación marítima por los estrechos internacionales, concretamente en lo que se refiere al régimen del derecho de paso inocente. Asimismo, en materia de responsabilidad internacional, se ha tomado como texto de referencia el Proyecto de artículos de la CDI sobre Responsabilidad del Estado por hechos internacional ilícitos de 2001 (refrendado por las NN.UU. mediante la Resolución 56/83 aprobada por la Asamblea General el 28 de enero de 2002).

Por otro lado, entre las fuentes secundarias empleadas, cabe destacar varias sentencias de la Corte Internacional de Justicia, tales como: el asunto del Canal de Corfú de 1949, el asunto de la Plataforma Continental del Mar del Norte de 1969, y el asunto del Proyecto Gabčíkovo-Nagymaros de 1997. Igualmente, cabe reseñar que se emplean variadas obras doctrinales de mayor interés y rigor, que coadyuvan a la interpretación de las fuentes primarias y a la elaboración de este trabajo.

Conviene ahora esbozar el camino que se va a seguir en la consecución del objetivo de investigación del trabajo, antes de lo cual cabe decir que la metodología que se emplea es la del razonamiento deductivo. El punto de partida es determinar si el estrecho de Ormuz puede considerarse un ‘estrecho internacional’ y, por tanto, ser susceptible de que se le apliquen las normas internacionales en vigor. A continuación, se examinarán los dos regímenes de navegación por los estrechos internacionales previstos en la CNUDM, es decir, el paso inocente y el paso en tránsito. No obstante, dado que el Estado iraní no es parte en dicha Convención y, como tal, no está obligado por ella, se abordará la posibilidad del carácter consuetudinario de las disposiciones que regulan estos regímenes (en particular, del derecho de paso en tránsito, ya que es el establecido por la CNUDM para los estrechos que, como el de Ormuz, unen dos zonas de libertad de navegación); con el fin de elucidar la cuestión de su aplicabilidad a Irán. Hasta aquí se aborda la regulación específica de la navegación por los estrechos que tiene relación con un eventual cierre de Ormuz. Sin embargo, dado que Irán plantea el cierre del estrecho como respuesta a las sanciones económicas impuestas por EE.UU., a modo de contramedida, se analiza finalmente la cuestión de la licitud del cierre del estrecho de Ormuz en el marco jurídico de la responsabilidad internacional.

2. EL ESTATUS DEL ESTRECHO DE ORMUZ

2.1. El contexto de la crisis en el estrecho de Ormuz

El estrecho de Ormuz, situado entre Omán e Irán, conecta el Golfo Pérsico con el Golfo de Omán y el Mar Arábigo. Los países del Golfo Pérsico son en conjunto el mayor exportador mundial de petróleo. Y la gran mayoría de este petróleo se transporta por vía marítima a través del estrecho de Ormuz. Por ello, el estrecho de Ormuz, que sólo mide 21 millas náuticas en su punto más angosto, constituye el cuello de botella (*choke point*) más importante para el tráfico mundial de petróleo. De hecho, los dos canales de tránsito que existen apenas alcanzan una anchura dos millas, con una franja de separación de iguales dimensiones entre ellos¹.

Así pues, los cuellos de botella son canales estrechos ubicados en las rutas marítimas internacionales más transitadas y que son críticos para la seguridad energética mundial. La imposibilidad de que el petróleo pase a través de un cuello de botella, aunque sea temporalmente, causa retrasos fundamentales en el suministro y mayores costes de transporte, lo que se traduce en un aumento de los precios mundiales del petróleo².

Los volúmenes de petróleo que fluyen a través del estrecho ascienden a 21 millones de barriles por día, lo que equivale aproximadamente al 21% del consumo mundial de petróleo. Esto representa alrededor de un tercio del total del petróleo comercializado por vía marítima en todo el mundo. Asimismo, más de una cuarta parte del gas natural licuado comercializado a nivel global transita por el estrecho de Ormuz cada año. En 2018, la mayor parte de este tránsito de petróleo y gas, casi el 80%, se dirigió a los mercados asiáticos, principalmente a China, India, Japón, Corea del Sur y Singapur³.

¹ Arteaga, F., & Escribano, G., “Irán y el cierre del Estrecho de Ormuz: analizando los riesgos militares y energéticos”, *Real Instituto Elcano, ARI*, 23 de enero de 2012 (disponible en http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/energia/ari5-2012).

² Barden, J., “The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint”, *U.S. Energy Information Administration*, 19 de junio de 2019 (disponible en <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=39932>).

³ *Ibid.*

Además, cabe destacar en relación con la relevancia geoeconómica del estrecho de Ormuz, que no existen rutas alternativas con suficiente capacidad para abastecer a los mercados. Únicamente Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos disponen de oleoductos que pueden transportar el petróleo fuera del Golfo Pérsico y tienen la posibilidad adicional de circunvalar el estrecho de Ormuz: Arabia Saudí mediante el oleoducto Este-Oeste (Petroline) y los Emiratos Árabes a través del oleoducto de Abu Dhabi. A finales de 2018, la capacidad de estos oleoductos que sortean el estrecho era de 6,5 millones de barriles por día, el 30% de los 21 millones de barriles diarios que transitan por Ormuz⁴. Arabia Saudí también cuenta con un gasoducto que elude el estrecho, pero su capacidad es igualmente limitada: 0,3 millones de barriles diarios⁵. Por lo tanto, resulta evidente que la mayor parte del crudo y gas exportados por los Estados del Golfo Pérsico se deben transportar necesariamente a través de las rutas navegables del estrecho de Ormuz.

En definitiva, el estrecho de Ormuz, a la entrada del Golfo Pérsico, es la ruta petrolífera más valiosa del mundo y al mismo tiempo el “cuello de botella” más vital. Las limitaciones geográficas y la rivalidad entre potencias sobre el control de este punto estratégico entrañan una amenaza seria para la seguridad energética y la economía mundiales. Y es por ello que, en respuesta al bloqueo de las exportaciones de petróleo iraní por parte del Presidente de los EE.UU., Donald Trump, Teherán ha amenazado con la posibilidad de “cerrar” el estrecho.

La tensión en el estrecho de Ormuz se enmarca en la estrategia de “acoso total” (*maximum pressure*) de la Administración Trump hacia Irán y la consiguiente crisis del Golfo Pérsico de 2019-2021. La estrategia estadounidense tiene como objetivo constreñir la economía iraní hasta que Teherán se vea obligado a abandonar la senda nuclear, el apoyo a los grupos rebeldes y su programa de misiles balísticos⁶. No obstante, dicha estrategia ha incentivado a

⁴ Euractiv for Lukoil, “A strait at boiling point”, *Source: US Energy Information Administration and Eurostat*, 2019 (disponible en <https://en.euractiv.eu/wp-content/uploads/sites/2/infographic/A-strait-at-boiling-point-infographic.pdf>).

⁵ *Ibid.*

⁶ Arteaga, F., “Máxima presión” en el Estrecho de Ormuz”, *Real Instituto Elcano, Comentario Elcano 22/2019*, 19 de junio de 2019 (disponible en: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/mediterraneo+y+mundo+arabe/comentario-arteaga-maxima-presion-en-el-estrecho-de-ormuz).

Irán a contraatacar y ha tenido como resultado lógico una escalada militar, que ha tenido como foco de tensiones los espacios marítimos del Golfo Pérsico y el estrecho de Ormuz.

La estrategia de “acoso total” se pone en marcha con la retirada de los EE.UU. del Acuerdo Nuclear con Irán (oficialmente el Plan de Acción Integral Conjunto -PAIC-) en mayo de 2018. El acuerdo, que entró en vigor en 2015, respaldado por la resolución 2231 del Consejo de Seguridad, tenía como objetivo impedir que Irán desarrollara armas nucleares. En virtud del acuerdo, se levantaron las sanciones relativas a las actividades nucleares impuestas contra Irán al tiempo que se estableció un riguroso sistema de vigilancia del programa nuclear iraní⁷. Sin embargo, Trump consideró que el acuerdo no satisfacía las preocupaciones de los EE.UU. sobre el comportamiento de Irán y no impediría definitivamente que Irán desarrollara un arma nuclear, y por ello decidió abandonar el acuerdo⁸.

Desde entonces, la Administración Trump fue aumentando las críticas y la presión sobre Irán a lo largo de 2018. Días después de la retirada del Acuerdo Nuclear, el ejecutivo de EE.UU. denunció la “influencia desestabilizadora” de Irán en Oriente Medio, destacando el apoyo de Teherán a los rebeldes Hutíes en Yemen y los ataques militares de las fuerzas iraníes al ejército israelí en Siria. Asimismo, la Administración Trump comenzó a imponer sanciones económicas unilaterales a los sectores bancario, energético, naviero y financiero de Irán, como parte de su estrategia más amplia de “acoso total”⁹.

En particular, a los efectos de este trabajo, revisten especial importancia las sanciones económicas que EE.UU. aplicó al sector energético de Irán en noviembre de 2018. El presidente Trump impuso un embargo a las exportaciones de petróleo de Irán y amenazó con tomar represalias contra todos los países que siguieron comprando hidrocarburos a Irán, con la excepción de ocho países a los que se les concedió un plazo adicional de 6 meses para

⁷ Security Council, “Comprehensive Review of the Situation in the Gulf Region”, *Security Council Report*, 30 de septiembre de 2020 (disponible en <https://www.securitycouncilreport.org/monthly-forecast/2020-10/comprehensive-review-of-the-situation-in-the-gulf-region.php>).

⁸ Congressional Research Service, “U.S.-Iran Conflict and Implications for U.S. Policy”, *CRS Report*, 20 de mayo de 2020 (disponible en <https://fas.org/sgp/crs/mideast/R45795.pdf>).

⁹ Aksüt, F., “Línea de tiempo de las tensiones entre EEUU e Irán tras el colapso del acuerdo nuclear”, *Agencia Anadolu*, 9 de enero de 2020 (disponible en <https://www.aa.com.tr/es/mundo/1%C3%ADnea-de-tiempo-de-las-tensiones-entre-eeuu-e-ir%C3%A1n-tras-el-colapso-del-acuerdo-nuclear-/1697186>).

reajustar su suministro de energía. Transcurridos los 6 meses, los “permisos” (*waivers*) que poseían estos ocho países expirarían¹⁰.

Así, el 22 de abril de 2019, la Administración Trump anunció que estos “permisos” que ostentaban ocho países para seguir comprando petróleo iraní iban a expirar el próximo 2 de mayo, y que no tenía intención de renovarlos. Lo cierto es que tres de los ocho países importadores -Grecia, Italia y Taiwán- ya habían reducido sus importaciones a cero, pero Corea del Sur, China, India, Japón y Turquía seguían importando petróleo de Irán. Aún así, la Administración Trump consideró que estos países habían tenido tiempo suficiente para efectuar el cambio en sus suministros y señaló que la exención de las sanciones a países importadores estaba llegando a su fin. La Administración estadounidense insistió en que esta decisión tenía por objeto “dejar a cero las exportaciones de petróleo de Irán para privar al régimen de su principal fuente de ingresos”¹¹.

En consecuencia, el mismo 22 de abril de 2019, Teherán amenazó con que cerraría el tráfico marítimo en el estrecho de Ormuz. Esta reacción se produjo como respuesta al bloqueo estadounidense de las exportaciones de petróleo iraní y, en particular, a la declaración de Trump de poner fin a las exenciones de que gozaban los mencionados países para importar petróleo de Irán¹².

El presente trabajo se centra en esta particular amenaza de Irán; sin embargo, hay que tener en cuenta que Irán ha jugado la baza de cerrar el Estrecho en varias ocasiones desde los años 80, como se verá a continuación.

El transporte marítimo a través del Estrecho de Ormuz se vio seriamente afectado durante la fase de la guerra de petroleros (*Tanker War*) de la guerra entre Irán e Iraq de 1980-1988.

¹⁰ Núñez Villaverde, J. A., “Irán a punto de ebullición”, *Real Instituto Elcano*, 13 de mayo de 2019 (disponible en <https://blog.realinstitutoelcano.org/iran-a-punto-de-ebullicion/>).

¹¹ Guimón, P., “EE UU pone fin a las exenciones para la compra de petróleo de Irán”, *El País*, 22 de abril de 2019 (disponible en https://elpais.com/internacional/2019/04/22/actualidad/1555937851_442264.html).

¹² Valdeón, J. “Irán amenaza con cerrar el Estrecho de Ormuz por el bloqueo de EEUU”, *La Razón*, 23 de abril de 2019 (disponible en <https://www.larazon.es/internacional/iran-amenaza-con-cerrar-el-estrecho-de-ormuz-por-el-bloqueo-de-eeuu-NA22996759/>).

Teherán sembró de minas el estrecho, alrededor de 411 buques fueron atacados durante esta fase, y las amenazas de las autoridades iraníes fueron una constante. Así, en 1984, el embajador de Irán ante las Naciones Unidas, Saeed Rajaie-Khorassani, advirtió que si Iraq hacía algo extremadamente insensato, el estrecho de Ormuz se cerraría, y que no habría ningún envío hacia o desde el Golfo Pérsico¹³.

La preocupación por Ormuz se desvaneció después de la guerra con Iraq, pero se reavivó bajo la administración del Presidente Mahmoud Ahmadinejad. A finales de 2011 y 2012, cuando se intensificaron las sanciones económicas contra el programa nuclear iraní, el entonces vicepresidente Mohammad Reza Rahimi dijo que “ni una gota de petróleo pasará por el estrecho de Ormuz”. Además, el Parlamento iraní aprobó un proyecto de ley simbólico en julio de 2012 que autorizaba el cierre de Ormuz si se mantenían las sanciones¹⁴; en virtud de este texto, Irán podría aplicar un gravamen del 3% sobre los cargamentos de petróleo procedentes de los Estados del Golfo con destino a los Estados que siguieran imponiendo sanciones, incluidos los de la Unión Europea y EE.UU.

Y así llegamos a la última vez que Teherán proclamó que cerraría el transporte marítimo en el estrecho de Ormuz que, como ya se ha señalado, fue en abril de 2019, cuando el presidente de EE.UU. puso fin a las exenciones de sanciones para los importadores de petróleo iraní; suprimiendo con ello una fuente vital de ingresos para Irán. Como ya se ha expuesto, esta proclamación iraní se inscribe en el contexto de la estrategia de la Administración Trump de “acoso total” a Irán y la crisis del Golfo Pérsico de 2019-2021.

De esta panorámica podemos concluir que el estrecho ha sido testigo de múltiples y diversos sucesos e intervenciones a los que Teherán ha respondido, en más de una ocasión, con la amenaza de cerrar dicho punto geoestratégico. El estrecho de Ormuz es la válvula de escape que emplea Irán para contrarrestar la presión ejercida desde el exterior. Al no poder reaccionar con los mismos medios económicos o militares que sus enemigos, Irán utiliza los

¹³ Mills, R., “Risky Routes: Energy Transit in the Middle East” *The Brookings Institution*, Brookings Doha Center Analysis Paper Number 17, Abril de 2016, p. 52 (disponible en: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/en-energy-transit-security-mills-2.pdf>).

¹⁴ *Ibid.*, p. 52.

que están a su alcance. Se trata de respuestas asimétricas encaminadas a elevar el costo militar o político que deberán pagar el agresor o sus aliados. Por consiguiente, Teherán ha acudido reiteradamente a la amenaza de “cerrar” cuando ha sido objeto de coacción internacional, ya sea por su apoyo al terrorismo internacional o por su programa nuclear¹⁵.

Asimismo, cabe subrayar que, aunque los expertos afirman que sería complicado para Irán cerrar el estrecho durante un período prolongado debido a la falta de medios militares y de disponibilidad económica, Irán puede perturbar la navegación. Puede utilizar pequeñas embarcaciones para obstaculizar la navegación de buques extranjeros, emplear submarinos para colocar minas en las rutas de tránsito o imponer gravámenes a los petroleros por el paso, como ya se ha visto en otras ocasiones¹⁶.

Además, Irán tiene cada vez menos miedo de llevar a cabo estas ofensivas. Por un lado, porque el ahogo económico de las sanciones ha reducido el impacto que las hostilidades podrían tener en las exportaciones iraníes. Por otro, porque Irán se está preparando para posibles perturbaciones en el estrecho mediante su proyecto de construcción de un oleoducto hasta el puerto de Jask, justo a las afueras de la desembocadura del golfo, que le permite circunvalar el estrecho de Ormuz¹⁷.

Por todo ello, la amenaza iraní de “cerrar” el estrecho es cada vez más seria y verosímil, aunque se trate de un cierre relativo. Y dada la vital relevancia económica y estratégica de este paso marítimo, resulta evidente la importancia de un análisis a la luz del Derecho internacional público.

¹⁵ Arteaga, F., *op. cit.*, nota 6.

¹⁶ CFR.org Editors, “The Strait of Hormuz: A U.S.-Iran Maritime Flash-Point.”, *Council on Foreign Relations*, 18 de junio de 2019 (obtenido de <https://www.cfr.org/in-brief/strait-hormuz-us-iran-maritime-flash-point>).

¹⁷ World Energy Trade, “Irán construirá oleoducto para eludir paso por el estrecho de Ormuz”, *World Energy Trade. Oil & Gas.*, 3 de octubre de 2019 (obtenido de <https://www.worldenergytrade.com/oil-gas/distribucion/iran-construira-oleoducto-para-eludir-paso-por-el-estrecho-de-ormuz>).

2.2. Caracterización del estrecho de Ormuz como estrecho internacional

Sin duda, el estrecho de Ormuz, con una anchura de 21 millas náuticas en su parte más angosta, y dos canales navegables de poco más de una milla, constituye un estrecho geográfico. Sin embargo, no todo estrecho geográfico es un estrecho regulado por el derecho internacional, sino sólo aquellos que se califican como ‘estrechos internacionales’. Por consiguiente, debemos comenzar por determinar si el estrecho de Ormuz es un estrecho internacional y, en consecuencia, susceptible de que se le aplique la normativa internacional en materia de navegación.

En primer lugar, cabe señalar que el Derecho internacional regula específicamente sólo la navegación a través de aquellos estrechos que la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (CNUDM) de 1982 denomina “estrechos utilizados para la navegación internacional”. Así pues, únicamente los “estrechos utilizados para la navegación internacional” pueden considerarse “estrechos internacionales”, y solamente dichos estrechos están sujetos al régimen específico establecido en la Parte III de la CNUDM. Al utilizar esta expresión, la CNUDM se hace claramente eco de la *Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua*, que consagró convencionalmente dicha fórmula en su artículo 16, párr. 4, siguiendo lo establecido por la CIJ en el *asunto del Canal de Corfú de 1949*¹⁸. El problema, sin embargo, es que la CNUDM hereda no solo la expresión, sino también la falta de definición sobre la misma¹⁹, ya que ni una Convención ni la otra precisan en su articulado qué debe entenderse por estrechos utilizados para la navegación internacional.

No obstante, en la IIIª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que dio lugar a la CNUDM, se presentaron y debatieron varias propuestas de definición de “estrechos utilizados para la navegación internacional”. Aunque ninguna de ellas alcanzó el

¹⁸ En dicho asunto, la CIJ definió los estrechos internacionales como los “...estrechos que sirven, a los fines de la navegación internacional, para poner en comunicación dos partes del alta mar...”. Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Canal de Corfú, de 9 de abril 1949 [versión electrónica – base de datos ICJ Reports <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>], p. 28. Fecha de la última consulta: 12 de mayo de 2021.

¹⁹ Moore, J. N., “The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea”, *The American Journal of International Law (AJIL)*, vol. 74, n.1, 1980, p. 112.

consenso necesario para ser incluida expresamente en la CNUDM, ponen de relieve los tres elementos que tradicionalmente han configurado la definición doctrinal de “estrecho internacional” o “estrecho utilizado para la navegación internacional”²⁰: el geográfico, el jurídico y el funcional²¹. Así pues, la caracterización de un estrecho como internacional pasa por la definición de estos tres elementos y su aplicación al escenario concreto, que en este caso es el estrecho de Ormuz.

2.2.1. Elemento geográfico

En términos geográficos, Brüel describe un estrecho como “a contraction of the sea between two territories, being of a certain limited width and connecting two seas otherwise separated at least in that particular place by the territories in question”²². A partir de esta definición, se pueden distinguir, de acuerdo con Brüel²³, cuatro rasgos que caracterizan a un estrecho geográfico:

En primer lugar, debe ser un *paso natural*, esto es, creado sin intervención humana. Ello significa que quedan excluidos los canales internacionales artificiales²⁴, como el canal de Panamá o el canal de Suez.

En segundo lugar, debe producirse una *contracción del mar*, es decir, las aguas del interior del estrecho, en comparación con las aguas adyacentes, deben tener una extensión menor²⁵. Sin embargo, esta característica puede resultar algo imprecisa, ya que no se especifica la dimensión que debe tener la contracción para que se cumpla el elemento geográfico (aunque, como veremos, sí se especifica en el plano jurídico). Además, hay algunos autores que

²⁰ López Martín, A.G., “El ‘cierre’ del estrecho de Ormuz: un análisis desde el derecho internacional”, *Revista electrónica de estudios internacionales (REEI)*, ISSN 1697-5197, n. 25, 2013, p. 6.

²¹ González Campos, J. D., “Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos” en Poch y Gutiérrez de Caviedes, A. (coord.), *La actual revisión del Derecho del mar: una perspectiva española*, Madrid, 1975, pp. 299-300.

²² Brüel, E., *International Straits. A Treatise on International Law*, Vol.1, Sweet & Maxwell, London, 1947, pp. 18-19.

²³ *Ibid.*, p. 18-19.

²⁴ Marín López, A., “Los estrechos internacionales y la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”, *Anuario de derecho internacional*, V. 43-66, 1981, p. 44.

²⁵ Martínez Mico, J.G., “La navegación por los estrechos internacionales: régimen jurídico”, *CESEDEN*, boletín de información n. 204, 1987, p. 9.

afirman que este requisito de ‘contracción del mar’ es innecesario por la propia definición del sustantivo «estrecho»²⁶.

En tercer lugar, debe *separar dos porciones de tierra*. Esto supone que el estrecho puede separar dos territorios continentales (como el estrecho de Gibraltar), o un territorio continental y una isla (como el estrecho de Corfú), o incluso dos islas²⁷ (como en el caso del estrecho de Cook).

Por último, el estrecho debe *unir dos áreas del mar* entre los cuales el estrecho es la conexión natural²⁸. Esta cuarta característica comenzó a perfilarse en el asunto del Canal de Corfú, en el que se estableció que uno de los criterios decisivos para calificar un estrecho como ‘internacional’ es que conecte dos partes de alta mar²⁹. Más tarde, este criterio fue ampliado por la Convención de Ginebra de 1958, cuyo artículo 16.4 comprendía, además de los estrechos que conectan una parte de alta mar con otra parte de alta mar, los estrechos que conectan alta mar con el mar territorial de otro Estado. Y, por último, la Convención de 1982, a raíz de la introducción de las ZEE, amplió la gama de aguas conectadas por estrechos internacionales para dar lugar el panorama que tenemos hoy.

Así pues, la CNUDM de 1982 recoge el supuesto de conexión entre alta mar o ZEE con otra parte de alta mar o ZEE en el artículo 37; y el caso de conexión entre alta mar o ZEE y mar territorial en el artículo 45. Pero además añade dos supuestos adicionales: el estrecho que separa una isla de un Estado ribereño y su territorio continental, si al otro lado de la isla existe una ruta de alta mar o ZEE similar (artículo 38); y el caso atípico de conexión con las aguas interiores de un Estado, en la eventualidad de que el trazado de la línea de base recta tenga por efecto encerrar como aguas interiores aguas que antes no eran consideradas como tales (artículo 35 (a)).

²⁶ Marín López, A., *op. cit.*, p. 44.

²⁷ Vega Barbosa G., Martínez Vargas J. R., “Régimen de estrechos internacionales”, *Tratado de Derecho del mar*, Tirant lo Blanch, Valencia (España), 2016, p. 999.

²⁸ Martínez Mico, J.G., *op. cit.*, p. 10.

²⁹ Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Canal de Corfú, de 9 de abril 1949 [versión electrónica – base de datos ICJ Reports <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>], p. 28. Fecha de la última consulta: 15 de mayo de 2021.

2.2.2. Elemento jurídico

El requisito jurídico que ha de satisfacer un estrecho geográfico para ser calificado como estrecho internacional es, básicamente, que las aguas del estrecho formen parte del mar territorial de uno o varios Estados³⁰. No es necesario que la totalidad de las aguas del estrecho estén incluidas en el mar territorial; basta con que exista un solapamiento en alguna parte del estrecho³¹, que coincidirá con la zona más angosta del mismo³². Este elemento, que ya estaba implícito en la Convención de Ginebra de 1958, se consagró convencionalmente en la CNUDM de 1982, tal como se detalla a continuación.

En primer lugar, el artículo 36 de la CNUDM incluye una definición expresa del elemento jurídico de los estrechos internacionales, en los siguientes términos:

Esta Parte no se aplicará a un estrecho utilizado para la navegación internacional si por ese estrecho pasa una ruta de alta mar o que atraviere una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a características hidrográficas y de navegación; en tales rutas se aplicarán las otras partes pertinentes de la Convención, incluidas las disposiciones relativas a la libertad de navegación y sobrevuelo.

De acuerdo con ella: desde el punto de vista jurídico, un estrecho internacional es un estrecho geográfico a través del cual no existe una ruta de libre navegación, ya que se encuentra cubierto por el mar territorial del Estado o Estados ribereños³³. En caso contrario, se trataría de un estrecho geográfico, a través de cuyas aguas todos los buques y aeronaves gozarían de libertad de navegación y sobrevuelo, al no estar el estrecho enteramente cubierto por los mares territoriales de los Estados ribereños e incluir rutas de alta mar o ZEE³⁴.

Por consiguiente, si la parte más angosta del estrecho supera el doble de la anchura del mar territorial, es decir, tiene más de 24 millas de ancho -considerando que la extensión de cada

³⁰ Tanaka, Y., "Marine Spaces Under National Jurisdiction 1: Territorial Sovereignty", *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 117-118.

³¹ Pharand, D., "International Straits", *Thesaurus Acroasium, Institute of Public International Law and International Relations*, Thessaloniki, 1977, p. 82.

³² López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 8.

³³ Yturriaga, J.A., "Introduction: definition of straits used for international navigation", *Straits Used for International Navigation: A Spanish Perspective*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1991, p. 8.

³⁴ González Campos, J. D., *op. cit.*, p. 309.

mar territorial es de 12 millas, si fuera menor, el límite máximo se reduciría proporcionalmente- estaríamos ante un estrecho geográfico, pero no ante un estrecho internacional. Si bien es cierto que el artículo 36 parece dar a entender que, excepcionalmente, un estrecho de más de 24 millas puede ser considerado un estrecho internacional: en caso de que la ruta a través de alta mar o de la ZEE no sea apropiada o conveniente debido a sus características hidrográficas o de navegación.

Pero además del caso típico de los estrechos internacionales en los que las aguas que forman el estrecho son mares territoriales, debemos tener en cuenta otro supuesto especial de estrechos internacionales en los que las aguas del mismo no son mares territoriales, pero que también se rigen por la Parte III de la CNUDM. Se trata de la situación prevista en el artículo 35 a) de la CNUDM, relativa a los estrechos cuyas aguas se han convertido en aguas interiores como consecuencia del trazado de líneas de base rectas conforme al método del artículo 7, mientras que antes de ese nuevo trazado dichas aguas no se consideraban como tales. Así pues, este es el único supuesto en el que la Parte III afecta a la zona de aguas interiores dentro de un estrecho³⁵, aunque se siguen considerando aguas interiores y no, por supuesto, mar territorial.

Para completar esta definición de los estrechos internacionales desde el punto de vista jurídico, conviene hacer ahora una delimitación negativa del concepto, de modo que los estrechos fuera del ámbito de la Parte III de la CNUDM son los siguientes.

En primer lugar, en virtud del artículo 36 de la CNUDM, la Parte III no se aplica a los estrechos utilizados para la navegación internacional que contengan una ruta a través de alta mar o de una ZEE de conveniencia similar a las del mar territorial en términos de características de navegación e hidrográficas³⁶. En segundo lugar, la Parte III no se aplica a los estrechos cuyo paso está regulado total o parcialmente por convenios internacionales de larga data y aún en vigor que se refieran específicamente a dichos estrechos, de conformidad con el artículo 35 c). Por último, la Parte III no rige para los estrechos internacionales situados

³⁵ Tanaka, Y., *op. cit.*, p. 122.

³⁶ Yturriaga, J.A., *op. cit.*, p. 8.

en aguas archipelágicas, los cuales quedan regulados por la Parte IV de la CNUDM, referida a los Estados archipelágicos³⁷.

2.2.3. Elemento funcional

El último de los requisitos que debe reunir un estrecho internacional es de naturaleza funcional: el estrecho debe ser utilizado para la navegación internacional. Este criterio fue enunciado en el paradigmático asunto del Canal de Corfú, en el que la CIJ estableció que no cualquier estrecho que conecte dos partes de alta mar se considera un estrecho internacional, sino solo aquellos que además sean importantes vías de comunicación y se utilicen para la navegación internacional³⁸.

Ello tiene como prerrequisito inherente que el estrecho sea navegable, por vía marítima, no aérea, y además en superficie³⁹. Lo cual se explica porque algunos estrechos que no se utilizan para la navegación marítima de superficie o no son navegables, no presentan inconvenientes para el sobrevuelo o la navegación sumergida; pero, sin embargo, se considera que no cumplen el requisito funcional y se excluyen de la Parte III de la CNUDM⁴⁰.

Además, el elemento funcional implica que esta vía de comunicación debe tener una importancia más o menos mayor para la navegación marítima internacional⁴¹. En este sentido, resulta clave la existencia de una utilidad mínima de ese paso marítimo, lo que significa no sólo que constituya una vía indispensable o necesaria para la navegación marítima, sino también que sea una vía útil o conveniente⁴² simplemente, y que sea de hecho utilizada como tal. Para establecer esta “utilidad mínima”, debemos tener en cuenta consideraciones objetivas, entre ellas: el número de buques y banderas que transitan por el estrecho, su

³⁷ Vid. Tanaka, Y., *op. cit.*, pp. 131 y ss.

³⁸ Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Canal de Corfú, de 9 de abril 1949 [versión electrónica – base de datos ICJ Reports <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>]. Fecha de la última consulta: 15 de mayo de 2021.

³⁹ Marín López, A., *op. cit.*, p. 45.

⁴⁰ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 9.

⁴¹ Martínez Mico, J.G., *op. cit.*, p. 11.

⁴² Baxter R.R., *The Law of International Waterways: With Particular Regard to Interoceanic Canals*, Harvard University Press, Cambridge, 1964, pp. 8-9.

tonelaje total, el valor agregado de los bienes transportados, el tamaño medio de los buques y la variedad de Estados de bandera (es decir, el uso internacional del estrecho)⁴³. La suma de estos factores -y no cualquiera de ellos por sí mismo- es la que mejor determinará la utilidad o el “grado de importancia” de un estrecho concreto para el tráfico marítimo internacional⁴⁴.

En consecuencia, de conformidad con este criterio, los estrechos que pertenecen al mar territorial de uno o varios Estados, pero que no se utilizan para la navegación internacional o no son navegables, no son un estrecho internacional a los efectos de la Parte III. En su lugar, están sometidos a las disposiciones generales de la Parte II, referidas al mar territorial, y su régimen de navegación consistirá en el derecho de paso inocente con posibilidad de suspensión⁴⁵.

En conclusión, a la vista de estos tres elementos –geográfico, jurídico y funcional– que caracterizan a un estrecho internacional, podemos afirmar que el Estrecho de Ormuz reúne todos los requisitos necesarios para considerarse como tal. Es claramente un estrecho geográfico conforme a las definiciones empleadas; es también un estrecho jurídico, ya que su anchura en el tramo más angosto es de 21 millas náuticas; y es sin duda utilizado para la navegación internacional, por lo que también cumple el elemento funcional. Así pues, como estrecho internacional, el estrecho de Ormuz está sujeto al Derecho internacional específico en la materia, y por tanto al régimen de navegación establecido por el ordenamiento jurídico internacional, cuyo estudio abordaremos a continuación.

⁴³ Pharand, D., “The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit”, *Ocean Development & International Law*, vol. 38, n. 1-2, 2007, p. 37.

⁴⁴ Martínez Mico, J.G., *op. cit.*, 12.

⁴⁵ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 9.

3. EL RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN EN ESTRECHOS INTERNACIONALES. MENCIÓN ESPECIAL AL ESTRECHO DE ORMUZ

3.1. Regulación jurídica prevista en la CNUDM de 1982

Como se ha anticipado, actualmente la regulación de la navegación por los estrechos internacionales viene establecida por vía convencional en la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) de 1982. Esta Parte III, relativa a los “estrechos utilizados para la navegación internacional”, distingue entre dos regímenes de navegación, el paso inocente y el paso en tránsito, sobre la base de una pluralidad de “tipos” de estrechos internacionales.

Antes de proceder a un estudio detallado de los mismos, hay que decir que dicho régimen entra en colisión directa con la norma consuetudinaria reconocida como tal por la CIJ en el asunto del Canal de Corfú de 1949, y posteriormente codificada en la Convención de Ginebra sobre Mar territorial y zona contigua de 1958, a través de su artículo 16.4. Como ya se ha apuntado, este artículo contemplaba dos clases de estrechos internacionales –los que unen dos partes de alta mar, y los que unen una parte de alta mar con el mar territorial de un Estado– y un solo régimen de navegación aplicable a ambos, el del derecho de paso inocente. Con ello, consolidaba la unidad del régimen jurídico en todo el mar territorial, incluidos los estrechos, lo cual contraviene la regulación de la CNUDM de 1982.

3.1.1. El derecho de paso inocente en los estrechos internacionales

Como ya se ha indicado, la CNUDM contempla dos regímenes de navegación que se aplican en función del tipo de estrecho de que se trate; por ello, conviene comenzar señalando cuáles son las dos clases de estrechos en los que rige el derecho de paso inocente. Se trata, en primer lugar, de los estrechos formados por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, cuando del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atravesase una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus

características hidrográficas y de navegación (artículo 38.1): Estrecho de Mesina⁴⁶. Y, en segundo lugar, de los estrechos situados entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y el mar territorial de otro Estado (artículo 45.1 b): Estrecho de Tiran⁴⁷.

A continuación, tratamos con más detalle este régimen de navegación del derecho de paso inocente, que, como hemos señalado, hasta la entrada en vigor de la CNUDM de 1982 era el único que regía la navegación por los estrechos internacionales⁴⁸. Lo primero que hay que señalar es que supone un derecho de paso semejante, aunque no absolutamente idéntico, al que rige en el mar territorial. Además, cabe decir que el derecho de paso inocente, según la definición formulada por González Campos, constituye una facultad otorgada a los buques extranjeros para navegar por el mar territorial de otros Estados, incluidos los estrechos utilizados para la navegación internacional⁴⁹. Se trata, por tanto, de un verdadero derecho, oponible por terceros Estados (incluso sin litoral) al Estado ribereño, de manera que limita su soberanía sobre el mar territorial⁵⁰.

La CIJ, en su fallo de 9 de abril de 1949, en el asunto del Canal de Corfú, consagró por primera vez el régimen del derecho de paso inocente de la siguiente forma⁵¹:

“It is, in the opinion of the Court, generally recognized and in accordance with international custom that States in time of peace have a right to send their warships through straits used for international navigation between two parts of the high seas without the previous authorization of a coastal State, provided that the passage is innocent. Unless otherwise prescribed in an international convention, there is no right for a coastal State to prohibit such passage through straits in time of peace.”

Aunque con ciertas diferencias, entre ellas la omisión de una referencia implícita al derecho de paso inocente de los buques de guerra, éste es esencialmente el régimen de navegación por los estrechos internacionales que codifica la Convención de 1958 en su artículo 16. Es

⁴⁶ Vega Barbosa G., Martínez Vargas J. R., *op. cit.*, 1013.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 1016.

⁴⁸ Vid. Ngantcha, F., *The right of innocent passage and the evolution of the international law of the sea: the current regime of "free" navigation in coastal waters of third states*, Pinter Publishers, London, 1990.

⁴⁹ González Campos, J. D., *op. cit.*, p. 299.

⁵⁰ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 13.

⁵¹ Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Canal de Corfú, de 9 de abril 1949 [versión electrónica – base de datos ICJ Reports <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>], p. 28. Fecha de la última consulta: 24 de mayo de 2021.

también el régimen que la CNUDM, haciéndose eco de la Convención de 1958, establece para el paso inocente aplicable a las dos clases de estrechos ya indicadas, aunque difiere de ella en que omite la referencia al paso inocente de los buques de guerra. Así pues, el artículo 45 de la CNUDM estipula que:

1. El régimen de paso inocente, de conformidad con la sección 3 de la Parte II, se aplicará en los estrechos utilizados para la navegación internacional:

a) Excluidos de la aplicación del régimen de paso en tránsito en virtud del párrafo 1 del artículo 38; o

b) Situados entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y el mar territorial de otro Estado.

2. No habrá suspensión alguna del paso inocente a través de tales estrechos.

A la vista de su contenido, dicho artículo –el único en la Sección 3 de la Parte III sobre el paso inocente en los estrechos internacionales– supone que, salvo por la imposibilidad de suspensión, el régimen de navegación en los estrechos se rige por el mismo derecho de paso inocente que existe en el mar territorial⁵². Por lo tanto, en lo que respecta al régimen jurídico del paso inocente en los estrechos, deben aplicarse los artículos 17 a 32, que componen la Sección 3 de la Parte II de la CNUDM relativa al mar territorial. Con ello, la CNUDM sigue la estela de la Convención de Ginebra de 1958, que ya lo establecía de este modo.

Al hilo de lo expuesto, se procede ahora a profundizar en el régimen de navegación por los estrechos con un análisis de las características de la noción de paso y de paso inocente en el mar territorial (que se traslada, salvo por la no posibilidad de suspensión, a los estrechos), para después abordar el caso especial del paso inocente de los buques de guerra, y los derechos y deberes específicos del Estado ribereño.

a. El significado de la noción de paso y, en concreto, de paso inocente

Para comenzar, de acuerdo con el artículo 18 CNUDM referido al significado de paso, todos los buques tienen derecho a navegar por el mar territorial, bien para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, bien para dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas.

⁵² Tanaka, Y., *op. cit.*, pp. 129-130.

Además, dicho artículo estipula que el paso debe ser rápido e ininterrumpido, si bien permite la parada y el fondeo siempre que constituyan incidentes ordinarios de la navegación o se deban a causas de fuerza mayor o se realicen para prestar auxilio en una situación de dificultad grave (artículo 18.2 CNUDM).

Por otro lado, en cuanto al significado de inocencia, cabe señalar que el paso se considera inocente en la medida en que no sea perjudicial para la paz, el orden público o la seguridad del Estado ribereño. Esta redacción genérica y ambigua, que fue la empleada en la Convención de 1958, en su artículo 14.4, se reproduce en el artículo 19.1 de la CNUDM. No obstante, en el apartado 2, la CNUDM aporta una enumeración de actividades que se consideran perjudiciales –y, por tanto, no inocentes–, aclarando los actos que no puede realizar un buque durante su paso, a saber:

- “a) cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o que de otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;*
- b) cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase;*
- c) cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;*
- d) cualquier acto de propaganda destinada a alertar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño;*
- e) el lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves;*
- f) el lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares;*
- g) el embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño;*
- h) cualquier acto de contaminación internacional y grave contra esta Convención;*
- i) cualesquiera actividades de pesca;*
- j) la realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;*
- k) cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;*
- l) cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso”.*

A los efectos del caso concreto de este trabajo, conviene subrayar algunos puntos acerca de esta docena de actividades. En primer lugar, es cierto que si observamos el contenido y el propósito de dichas actividades, podemos discernir que la mayoría de ellas están relacionadas con los requisitos de seguridad del Estado ribereño, más que con las otras exigencias (es decir,

la paz y el orden público) expuestas en la definición general de la naturaleza “inocente” del paso⁵³.

Además, cabe señalar que, aunque la relación de conductas prohibidas es bastante amplia y precisa, no puede calificarse de exhaustiva debido a la cláusula residual del último inciso, que se refiere a “cualquier otra actividad que no esté directamente relacionada con el paso”. Ahora bien, también hay que puntualizar que esta cláusula no confiere un poder discrecional absoluto al Estado ribereño, sino que debe interpretarse y emplearse con cautela y de conformidad con los demás incisos de la lista, a fin de evitar posibles abusos de derecho (sancionado en el artículo 300 CNUDM)⁵⁴.

Por último, cabe apuntar que, dado que el artículo 19.2 de la CNUDM sitúa el énfasis en las actividades realizadas por los buques, algunos autores⁵⁵ han concluido que la CNUDM pretende que la inocencia del paso de un buque se evalúe exclusivamente por su conducta y no por la finalidad o el destino del trayecto. Así pues, sólo cuando el buque extranjero incurra en alguna de las conductas enumeradas en el apartado 2 del artículo 19 podrá considerarse que su paso es “no inocente”, y el Estado ribereño estará facultado para adoptar las medidas oportunas para impedirlo (tal y como establece el artículo 25).

Para terminar, conviene referir la noción de paso inocente al tránsito de los buques submarinos, señalando que deben navegar en la superficie y enarbolar su bandera al cruzar el estrecho para que su paso se considere inocente (artículo 20 CNUDM). Y cabe señalar, además, que el derecho de paso inocente no incluye a las aeronaves en vuelo, por lo que deben permanecer a bordo de los buques durante el paso inocente⁵⁶.

⁵³ Treves, T., “La navigation”, en Dupuy, R.J. y Vignes, D. (eds.), *Traité du nouveau droit de la mer*, Economica, Bruselas, 1985, pp. 757-758.

⁵⁴ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 16.

⁵⁵ Caminos H., “The Regime of Straits in the 1982 Convention”, *The Legal Régime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (Volume 205)*, Collected Courses of the Hague Academy of International Law, 1987, pp. 141-142.

⁵⁶ Jones et al. “Freedom of Navigation” en Burgess et al. (ed.), *Law of the Sea: A Policy Primer*, The Fletcher School of Law and Diplomacy, Medford (Massachusetts), 2017, p. 23.

b. El paso inocente de determinados tipos de buques

Hay ciertos tipos de buques que, por sus características especiales, suscitan algunas dudas interpretativas sobre si disfrutan del derecho de paso inocente, como los buques que transportan sustancias nucleares u otras intrínsecamente peligrosas o nocivas y los propulsados por energía nuclear, así como los buques de guerra.

Con respecto a *los buques de propulsión nuclear y que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas*, algunos Estados se han mostrado reticentes a reconocer el derecho de paso inocente a los mismos por el riesgo de contaminación del medio marino que representan⁵⁷. Sin embargo, de los dos artículos de la CNUDM que se refieren a estos buques, los artículos 22.2 y 23⁵⁸, se puede deducir que el derecho de paso inocente no está descartado. Así pues, no podemos considerar a estos buques de características particulares excluidos, no sólo porque el paso inocente no contempla como objeción el criterio del tipo de carga, ni el de los medios de propulsión; sino también, porque lo que hacen estos artículos es validar, precisamente, que este tipo de buques goza del derecho de paso inocente.

Sin embargo, la práctica de los Estados no es del todo coherente con este planteamiento y muchos Estados que consideran que este tipo de buques no deben disfrutar sin más del derecho de paso inocente así lo han plasmado en su legislación interna. Así pues, un buen número de Estados requieren una autorización o una notificación previa para que tales buques puedan transitar por su mar territorial⁵⁹.

⁵⁷ Martínez Mico, J.G., *op. cit.*, p. 42.

⁵⁸ Por una parte, el artículo 22 dispone: “2. En particular, el Estado ribereño podrá exigir que los buques cisterna, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos limiten su paso a esas vías marítimas”.

De otro lado, el artículo 23 estipula: “Al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transportan sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en acuerdos internacionales”.

⁵⁹ Martínez Mico, J.G., *op. cit.*, pp. 42-43.

Aún más polémica es la extensión del derecho de paso inocente a los *buques de guerra*. En efecto, la renuencia de los Estados a reconocer el derecho de paso inocente a este tipo de buques esta más generalizada, así como las reticencias por parte de la doctrina⁶⁰. Cabe destacar que son casi únicamente las grandes potencias marítimas las que defienden con ahínco la existencia de este derecho⁶¹. Por su parte, la Convención de 1982, a semejanza de la Convención de Ginebra de 1958, es ambigua en cuanto al derecho de paso inocente de los buques de guerra.

Lo cierto es que ninguna de las dos convenciones contiene una provisión que haga mención expresa al paso de buques de guerra, ni para ampararlo explícitamente, ni para supeditarlo a la necesidad de autorización o notificación. Sin embargo, hay varios argumentos que apoyan la tesis de que la CNUDM contempla en su articulado el paso inocente de los buques de guerra. En primer lugar, la redacción del artículo 17 se refiere a los “buques de todos los Estados”, sin ninguna diferenciación; en segundo lugar, el mismo título de la subsección A: “normas aplicables a todos los buques”, donde se halla el régimen del paso inocente, no distingue entre tipos de buques, mientras que las subsecciones B y C sí lo hacen⁶². Por último, ciertas actividades catalogadas en el artículo 19 como “no inocentes” sólo las pueden llevar a cabo los buques de guerra⁶³, por lo que no sería lógico incluirlas si no se contemplara el paso inocente de tales buques.

Sin embargo, la práctica de los Estados no es consistente ni unánime a este respecto, lo que plantea dudas sobre la vigencia de una norma consuetudinaria que admita el derecho de paso inocente de los buques de guerra, y que pudiera imponerse a Estados tales como Irán, que no son parte de la CNUDM. Además, un número importante de Estados incluye en su legislación normas que condicionan el paso de buques de guerra a la previa autorización del Estado ribereño o notificación al mismo⁶⁴. De hecho, entre los Estados que exigen autorización

⁶⁰ Marín López, A., *op. cit.*, p. 51.

⁶¹ Bou Franch, V. E., “El Derecho de paso inocente de los buques de guerra en tiempos de paz”, *Anuario de derecho marítimo*, n. 11, 1994, pp. 120-122.

⁶² López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 18.

⁶³ Es el caso de las actividades de los apartados (b) “ejercicio o prácticas con armas de cualquier clase”, (e) “lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves” o (f) “lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares”.

⁶⁴ Martínez Mico, J.G., *op. cit.*, pp. 32-33.

previa para el paso de buques de guerra por su mar territorial se encuentra la República Islámica de Irán⁶⁵.

c. Los derechos de protección del ribereño relativos al paso inocente

Por un lado, la CNUDM, en su artículo 21, describe detalladamente las competencias reguladoras de los Estados ribereños en relación con el paso inocente. En su primer apartado establece una lista de ocho incisos con materias específicas sobre las que el Estado ribereño puede adoptar leyes y reglamentos, a los que deberá dar la debida publicidad. Entre dichas materias destacan, a efectos del asunto que nos ocupa, las siguientes:

- a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo;*
- f) La preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste.*
- h) La prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios.*

A tenor de este reconocimiento de la potestad normativa del Estado ribereño, el último apartado del artículo 21 impone a los buques extranjeros que hagan uso del derecho de paso inocente, la obligación de observar todas las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas sobre la prevención de abordajes en el mar. Ello implica que tal obligación de los buques no se circunscribe a las medidas relativas a las materias contempladas en el artículo 21.1, sino que se exige el cumplimiento de todas las normas legítimas adoptadas por el ribereño respecto al paso inocente por su mar territorial (incluyendo los estrechos internacionales).

Ahora bien, la competencia para promulgar leyes y reglamentos en relación con el paso inocente no es la única prerrogativa atribuida al Estado ribereño, sino que también goza de la potestad correlativa de intervenir en caso de su incumplimiento. A este respecto, cabe recordar que el Estado ribereño está facultado para tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir cualquier paso que no sea inocente (artículo 25 CNUDM); así como

⁶⁵ *Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea*, 1993. Base de datos de las NN.UU. https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IRN_1993_Act.pdf

que tanto la calificación del ‘paso’ como de su ‘inocencia’ son competencia exclusiva del Estado ribereño, que habrá de ejercer según los criterios de los artículos 18 y 19 CNUDM⁶⁶. Por último, cabe señalar que, de conformidad con el artículo 301 CNUDM, las medidas a adoptar por el Estado ribereño no podrán entrañar el uso de la fuerza armada, excepto en casos de legítima defensa⁶⁷.

d. Los consiguientes deberes del Estado ribereño

A continuación, se abordarán los deberes específicos del Estado ribereño en relación con el paso inocente, que dan lugar a derechos correlativos para los usuarios del estrecho. En esencia, las obligaciones que recaen sobre cualquier Estado ribereño de un estrecho internacional, con respecto al ejercicio del derecho de paso inocente por parte de buques extranjeros, pueden sintetizarse en torno a dos: la abstención y la información⁶⁸. Antes de proceder a su análisis, cabe señalar que se trata de una materia de suma importancia a tenor del presente trabajo, ya que está directamente relacionada con las amenazas proferidas por Irán en relación con el “cierre” del estrecho de Ormuz.

La manifestación primordial de la obligación de *abstención* se halla en el segundo párrafo del artículo 45 de la CNUDM, que dispone que no habrá suspensión del paso inocente por los estrechos internacionales. Esta disposición revela la singularidad del régimen de los estrechos internacionales, pues lo que era un derecho del Estado ribereño en el marco general del paso inocente -recuérdese la facultad de suspensión del artículo 25.3 CNUDM- se transforma en una obligación en el ámbito específico del paso inocente por los estrechos: el deber de no suspensión.

Junto a esta obligación de no suspensión del artículo 45.2, existe otra afín y complementaria, que también se enmarca en el deber de abstención más amplio. Consiste en la obligación de

⁶⁶ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 23.

⁶⁷ López Martín, A. G., “International Straits and the Right of Innocent Passage with No Possibility of Suspension”, *International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage*, Springer, Berlín, 2010, p. 130.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 132.

no obstaculizar el paso inocente, que se recoge expresamente y se desarrolla en el artículo 24.1 de la CNUDM, en los siguientes términos:

1. *El Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial salvo de conformidad con esta Convención. En especial, en lo que atañe a la aplicación de esta Convención o de cualesquiera leyes o reglamentos dictados de conformidad con ella, el Estado ribereño se abstendrá de:*
 - a) *Imponer a los buques extranjeros requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente; o*
 - b) *Discriminar de hecho o de derecho contra los buques de un Estado determinado o contra los buques que transporten mercancías hacia o desde un Estado determinado o por cuenta de éste.*

De este artículo se desprende una importante consideración a tener en cuenta en relación con el caso concreto de Irán y el estrecho de Ormuz. En efecto, la posibilidad de colocar minas en el estrecho, que Irán ha considerado en ocasiones como una forma de “cerrar” Ormuz, resulta contraria a la CNUDM, ya que violaría la prohibición de obstaculizar el paso que figura en el artículo 24.

Asimismo, existen otras manifestaciones específicas de la obligación de abstención que están relacionadas con las amenazas de Irán. En concreto, la del artículo 26, que prohíbe al Estado ribereño imponer tasas a los buques extranjeros por el mero hecho de pasar por su mar territorial, a menos que el buque esté recibiendo servicios prestados por el ribereño que deban retribuirse, como el repostaje o el mantenimiento⁶⁹. Lo dispuesto en este artículo prohibiría la recurrente amenaza de Irán de imponer un gravamen del 3% sobre los cargamentos de petróleo transportados por los buques cisterna que cruzan el estrecho de Ormuz.

En segundo lugar, el Estado ribereño tiene también un conjunto de obligaciones relacionadas con el deber de dar *publicidad* a las medidas que dicte y a otras informaciones. Por un lado, como ya se ha apuntado, el artículo 21.3 dispone que el Estado ribereño debe dar la debida publicidad a las leyes y reglamentos que adopte en relación con el paso inocente, respecto a las materias señaladas en el primer apartado del mismo artículo. Por otro lado, el artículo 22.4 establece que el Estado ribereño está obligado a dar publicidad a las cartas de navegación que muestren las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico (TSS) que haya

⁶⁹ Jones et al., *op. cit.*, p. 21.

fijado con el fin de regular el tráfico en su mar territorial, incluidos los estrechos internacionales.

Igualmente, el Estado ribereño tiene la obligación de informar adecuadamente de todos los peligros que, según su conocimiento, pongan en peligro la navegación en su mar territorial, incluidos los estrechos. Esta obligación, contenida en el artículo 24.2 de la CNUDM, la reconoció ya la CIJ en el asunto del Canal de Corfú⁷⁰, concretamente con motivo de la presencia de minas en dicho estrecho. Por lo tanto, si Irán colocara minas en el estrecho de Ormuz -como ha amenazado con hacer-, tendría la obligación de informar a todos los Estados sobre el emplazamiento de las mismas.

3.1.2. El derecho de paso en tránsito

El “paso en tránsito” por los estrechos internacionales constituye un neologismo que ejemplifica los nuevos términos aportados al Derecho internacional por la CNUDM de 1982. Dicha expresión fue propuesta por Gran Bretaña en la sesión de Caracas de la IIIª Conferencia, en 1974, como un híbrido lingüístico entre “tránsito libre” y “paso inocente”⁷¹.

El paso en tránsito también representa un gran éxito para las principales potencias marítimas en el nuevo régimen de tratados. A estos Estados les preocupaba que la ampliación de las aguas territoriales de 3 a 12 millas supusiera la desaparición del canal de libre navegación⁷², especialmente en los estrechos internacionales y, más aún, en los “cuellos de botella” estratégicos para el tráfico marítimo internacional (como el mismo estrecho de Ormuz)⁷³; lo que repercutiría negativamente en la circulación de sus buques y en su participación en el comercio mundial. Por ello, abogan por el marco del paso en tránsito, que permite la misma

⁷⁰ Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Canal de Corfú, de 9 de abril 1949 [versión electrónica – base de datos ICJ Reports <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>], p. 22. Fecha de la última consulta: 30 de mayo de 2021.

⁷¹ Muench, W., “Reflections on the emerging straits regime and the draft convention on the law of the sea”, *The Indian Journal of International Law*, vol. 20, 1981, p. 231.

⁷² Marín López, A., *op. cit.*, p. 57.

⁷³ Carballo Leyda, A. “¿Puede Irán cerrar el Estrecho de Ormuz? Algunas cuestiones jurídicas”, *IEEE*, Documento de opinión 14/2012, 2012, p. 3.

libertad de movimiento en los estrechos internacionales a efectos de libre tránsito que antes de la ampliación del mar territorial⁷⁴.

Por supuesto, los intereses de los Estados ribereños más débiles eran muy diferentes: éstos defendían la posibilidad de restringir la movilidad en determinadas circunstancias para proteger sus intereses y su seguridad⁷⁵. La demanda de libre tránsito por parte de las grandes potencias se constituyó entonces como una contrapartida a su reconocimiento del mar territorial de 12 millas. De este modo, las potencias marítimas consiguieron imponerse en su lucha por una mayor libertad de navegación, dando lugar al establecimiento de la figura del paso en tránsito.

Algunos autores⁷⁶ han señalado que el flamante régimen de paso en tránsito resulta tan singular que las aguas afectadas por él conforman un *tertium genus*, distinto de las aguas interiores y del mar territorial. Además, la novedad de su conceptualización se hace evidente si se consideran las normas de la CNUDM sobre el paso en tránsito, recogidas en la Sección Segunda de la Parte III (artículos 37 a 44), en relación con las normas relativas a los estrechos contempladas en la Convención de Ginebra de 1958, anteriormente examinadas.

El paso en tránsito está previsto para el tipo de estrechos contemplados en el artículo 37 de la CNUDM, es decir, los que se sitúan entre una parte de la alta mar o una ZEE y otra parte de la alta mar o una ZEE. En consonancia con ello, el artículo 38 de la CNUDM expone en qué consiste el derecho de paso en tránsito bajo el siguiente tenor:

1. En los estrechos a que se refiere el artículo 37, todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado; no obstante, no regirá ese derecho cuando el estrecho esté formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atraviese una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación.

⁷⁴ Shyam, M., "International Straits and Ocean Law", *The Indian Journal of International Law*, vol. 15, n.1, 1975, pp. 17-19.

⁷⁵ Agyebeng, W.K., "Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea", *Cornell International Law Journal*, vol. 39, n.2, 2006, pp. 389-390.

⁷⁶ Scovazzi, T., "Management regimes and responsibility for international straits: With special reference to the Mediterranean Straits", *Marine Policy*, Elsevier, vol. 19 (2), 1995, p. 138.

2. Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio, de conformidad con esta Parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva. Sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado.

En contraste con el paso inocente, el núcleo del paso en tránsito consiste en la “libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido” (artículo 38.2 CNUDM). Ello implica que pueden imponerse menos restricciones al paso en tránsito en comparación con el paso inocente, lo que revela una marcada tendencia a la libertad que prevalece en alta mar⁷⁷. No obstante, cabe señalar que, en el ejercicio de su derecho de paso en tránsito, los buques y las aeronaves deben abstenerse de toda actividad no relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido (artículo 39.1 c) CNUDM); y, *a fortiori*, deben abstenerse de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños del estrecho (artículo 39.1 b) CNUDM).

Así pues, no cabe duda de que el paso en tránsito establece para los buques y aeronaves un régimen más liberal que el paso inocente; y, en consecuencia, poderes más restringidos para los Estados ribereños que en el marco del paso inocente. Sintetizando, las diferencias fundamentales entre el derecho de paso inocente ya descrito y el derecho de paso en tránsito se concretan en cinco aspectos:

En primer lugar, el paso en tránsito comprende el libre sobrevuelo de las aeronaves (un punto muy polémico), y los Estados ribereños no pueden obstaculizarlo (artículo 38.1 CNUDM); en cambio, como ya se comentó, el derecho de paso inocente no abarca a las aeronaves, por lo que los Estados ribereños pueden negar la entrada a las aeronaves que intenten cruzar el espacio aéreo sobre sus aguas territoriales en virtud del paso inocente⁷⁸.

⁷⁷ Martínez Mico, J.G., *op. cit.*, p. 35.

⁷⁸ Malhotra, A., “Understanding Innocent and Transit Passage”, *Journal of Territorial and Maritime Studies*, 2020 (disponible en: <https://www.journalofterritorialandmaritimestudies.net/post/2020/06/05/understanding-innocent-and-transit-passage>).

En segundo lugar, el paso en tránsito no contempla la obligación que rige en el paso inocente para los submarinos de cruzar en superficie y enarbolando la bandera del pabellón; por tanto, bajo el paso en tránsito pueden cruzar el estrecho sumergidos, lo que imposibilita que el Estado ribereño reconozca la nacionalidad del submarino, así como el armamento que porta⁷⁹.

Por otra parte, cabe señalar que en el régimen de paso en tránsito no existen las dudas interpretativas sobre los buques que pueden disfrutar de este derecho de paso que, en cambio, sí se plantean en el derecho de paso inocente respecto a los buques de características especiales y, en particular, a los buques de guerra. El artículo 38.1 se refiere expresamente a “todos los buques”, lo que implica claramente que los buques de guerra, los de propulsión nuclear y los que transportan sustancias nocivas o peligrosas también gozan del derecho de paso en tránsito⁸⁰.

En cuarto lugar, los poderes del Estado ribereño para dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito son más restringidos que los del Estado ribereño para adoptar leyes y reglamentos sobre el derecho de paso inocente. De acuerdo con el artículo 42 de la CNUDM, el Estado ribereño puede promulgar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito sobre las materias que enumera taxativamente y que se refieren a la seguridad de la navegación, la contaminación, la pesca, y las leyes aduaneras, fiscales, sanitarias o de inmigración. Esta lista omite algunas materias en las que los Estados ribereños tienen facultades de regulación en el régimen de paso inocente, como el tránsito de buques de características especiales⁸¹ (artículo 23) o la imposición de gravámenes a buques extranjeros como remuneración por servicios determinados prestados a dichos buques (artículo 26.2).

Finalmente, la regulación del tráfico también se reconoce de manera más limitada a los Estados ribereños en relación con el paso en tránsito por los estrechos que con respecto al paso inocente. Así, en el caso del derecho de paso inocente, es el Estado ribereño el que

⁷⁹ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 27.

⁸⁰ Tanaka, Y., *op. cit.*, p. 124.

⁸¹ Es decir, buques de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas.

determina los dispositivos de separación del tráfico y las vías marítimas⁸², y debe informar a la Organización Marítima Internacional (OMI) para su mero conocimiento y publicación. En cambio, cuando se trata del paso en tránsito, el Estado ribereño presenta una propuesta a la OMI sobre los dispositivos de separación del tráfico y de las vías marítimas, y es la OMI la que los fija verdaderamente sin que tengan que coincidir con los planteados por el Estado ribereño⁸³. Además, los buques de guerra, auxiliares y gubernamentales que operan en servicio exclusivo del gobierno (esto es, de inmunidad soberana), no están obligados a respetar dichas vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico mientras estén en tránsito, si bien deben prestar la debida atención a la seguridad de la navegación⁸⁴.

Por otro lado, existen diferencias con respecto a la delimitación por parte de la CNUDM de los conceptos de paso inocente y paso en tránsito. Como se ha señalado anteriormente, la inocencia del paso se concreta mediante la tipificación en el artículo 19 de doce actividades que no se consideran inocentes; en cambio, ningún artículo ofrece una relación de actividades que no se ajusten al concepto de “en tránsito” y que permitan precisarlo.

Aún así, es posible extraer elementos definitorios del paso en tránsito de la descripción que se hace de él en el segundo párrafo del artículo 38 como “el ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido”. En primer lugar, de la expresión *exclusivamente*, se desprende que se quiere aclarar que los buques y aeronaves sólo gozan de las facultades intrínsecas al mero paso rápido e ininterrumpido, y no de otras que emanan de la libertad de navegación y sobrevuelo, como poder realizar actividades militares⁸⁵. En segundo lugar, en relación con la formulación *paso rápido e ininterrumpido*, se puede afirmar que no se autoriza el merodeo, la detención o las maniobras durante el ejercicio del derecho de paso en tránsito⁸⁶ (en este sentido, también

⁸² Martínez Mico, J.G., *op. cit.*, p. 44.

⁸³ Nadimi, F., “Clarifying Freedom of Navigation in the Gulf”, *The Washington Institute for Near East Policy*, Policy Analysis/ Policy Watch 3154, 2019 (disponible en: <https://www.washingtoninstitute.org/pdf/view/1637/en>).

⁸⁴ Jones et al., *op. cit.*, p. 24.

⁸⁵ Reisman, M., “The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Lawmaking”, *American Journal of International Law (AJIL)*, vol. 74, n.1, 1980, p. 72.

⁸⁶ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 28.

establece el artículo 39.1 que, al ejercer su derecho de paso en tránsito, los buques y las aeronaves «avanzarán sin demora» por o sobre el estrecho).

Sin embargo, conviene recordar la matización del artículo 38.2, que especifica que el requisito de paso rápido e ininterrumpido no impedirá el paso para entrar o salir de un Estado ribereño del estrecho, ampliando en este sentido el derecho de paso en tránsito.

Por otra parte, cabe señalar que el derecho de paso en tránsito coincide con el derecho de paso inocente por los estrechos internacionales en el sentido de que no puede ser suspendido por el Estado ribereño (artículo 44 CNUDM). Es más, en ambos casos, los Estados ribereños tienen el deber de no obstaculizar el paso ni discriminar entre buques, así como de dar la debida publicidad a cualquier peligro para la navegación en el estrecho –o el sobrevuelo, si se trata del paso en tránsito– del que tengan conocimiento (véanse los artículos 24, 42.2 y 44 CNUDM). Y, así, cabe afirmar al hilo de ello que, en el caso del paso en tránsito, al igual que ocurre con el paso inocente, el Estado ribereño debe abstenerse de imponer tasas o gravámenes.

Como corolario, de todo lo manifestado se puede concluir que, conforme a la CNUDM, el estrecho de Ormuz es un estrecho internacional de los contemplados en el artículo 37, ya que conecta dos ZEE⁸⁷; y, por tanto, el régimen de navegación por él debe ser el del paso en tránsito. Ello, con las singularidades que se han expuesto sobre este régimen: todos los buques (incluidos los de guerra) gozan de él, los submarinos pueden cruzarlo sumergidos, incluye el derecho de sobrevuelo de aeronaves, el paso no puede ser suspendido ni obstaculizado, y el Estado ribereño debe informar de cualquier peligro del que tenga conocimiento que pueda amenazar el paso por el estrecho o sobre él.

En definitiva, cabe afirmar que la amenaza de “cerrar” el estrecho de Ormuz por parte de Irán, ya sea suspendiendo el paso, sembrando minas o exigiendo una tasa a los petroleros por su simple paso, sería contraria al Derecho internacional convencional.

⁸⁷ La anchura del Estrecho de Ormuz es de 21 millas en su parte más estrecha, y la ZEE de cada Estado se extiende hasta 200 millas desde la línea de base (comprendiendo dentro de sí el mar territorial de 12 millas de cada Estado ribereño).

Sin embargo, el hecho es que, de los dos Estados ribereños del estrecho de Ormuz, Irán y Omán, sólo este último es parte de la CNUDM. Esto implica que, a través de los dispositivos de separación del tráfico y de las vías marítimas establecidas en el área del mar territorial de Omán, el paso en tránsito es exigible tal y como se ha descrito anteriormente. En cuanto a Irán, dado que no ha ratificado la CNUDM, se plantea la cuestión de si el régimen de paso en tránsito de la CNUDM es consuetudinario y vinculante para todos los Estados; y, por tanto, aplicable también a los Estados que, como Irán, no son parte de la Convención.

3.2. Aplicabilidad de la CNUDM a la República Islámica de Irán

La Convención de 1982 ha sido ratificada por 168 Estados, a día de hoy⁸⁸, entre los cuales no se encuentra la República Islámica de Irán, como se ha mencionado anteriormente. Es cierto que Irán firmó la Convención el 10 de diciembre de 1982, pero como no la ha ratificado posteriormente⁸⁹, no ha aceptado quedar vinculado por ella, ya que este tratado requiere ratificación para ello (artículo 306 CNUDM). Así pues, la CNUDM no genera ninguna obligación o derecho para Irán, ya que es un tercer Estado frente a ella (artículo 34 de la *Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados*); lo cual implica que el régimen de navegación por los estrechos previsto en la Parte III de la CNUDM, descrito más arriba, no resulta aplicable a Irán. A lo sumo, el único deber que le corresponde a Irán, en virtud del art. 18.1 de la Convención de Viena sobre Tratados, es el de abstenerse de realizar actos que puedan frustrar el objeto y el fin de la CNUDM⁹⁰.

Asimismo, cabe señalar que la Convención de Ginebra de 1958 ha sido ratificada por 52 Estados, aunque Irán tampoco figura entre ellos: firmó la Convención el 28 de mayo de 1958,

⁸⁸ Base de datos de las NN.UU. sobre tratados internacionales. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en

⁸⁹ Base de datos de las NN.UU. sobre tratados internacionales. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en

⁹⁰ Carballo Leyda, A., *op. cit.*, p. 7.

pero nunca la ratificó después⁹¹, lo que plantea dificultades similares en cuanto a su cumplimiento.

Tal es el escenario jurídico a nivel convencional; sin embargo, se plantea el dilema de si las reglas contenidas en la CNUDM pueden ser calificadas como derecho consuetudinario por tratarse de normas que gozan de una práctica estatal constante y uniforme⁹², generalmente aceptada como derecho (art. 38.1. Estatuto de la CIJ). A este respecto, cabe recordar que para que la práctica sea considerada generalmente aceptada como derecho, debe llevarse a cabo de forma que evidencie la convicción de los Estados de que constituye una obligación jurídica, lo que significa, en otras palabras, que existe *opinio iuris*.

Si así fuera, y existiera una práctica constante, uniforme y generalmente aceptada como derecho, dichas normas serían vinculantes para todos los Estados, incluso para aquellos que no han ratificado la CNUDM y, por ende, no son parte en ella. Ahora bien, siempre que los Estados que no son parte hubieran aceptado expresa o tácitamente dicha práctica: si en el proceso de su formación hubieran manifestado inequívocamente su oposición, se les consideraría “objector persistente”⁹³ respecto a eventuales normas consuetudinarias derivadas de la práctica y, por tanto, no serían exigibles frente a ellos⁹⁴.

En este sentido, cabe decir que sólo algunas partes de la CNUDM son codificación de una costumbre internacional previa, como las correspondientes al trazado de las líneas de base, las aguas interiores, el mar territorial (aunque con dudas en cuanto al paso inocente de determinados buques) o la zona contigua⁹⁵. Por el contrario, en otras partes encontramos una regulación *ex novo*, como las relativas a la ZEE o a la navegación por los estrechos internacionales, especialmente en lo que respecta al derecho de paso en tránsito⁹⁶. Aun así,

⁹¹ Base de datos de las NN.UU. sobre tratados internacionales. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&clang=en

⁹² Pastor Ridruejo, J.A., “Las fuentes del Derecho internacional”, *Curso de Derecho internacional público y Organizaciones internacionales*, Tecnos, Madrid, 2017, pp. 71-72.

⁹³ *Ibid.*, p. 73.

⁹⁴ Martínez Mico, J.G., *op. cit.*, p. 60.

⁹⁵ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 30.

⁹⁶ Pastor Ridruejo, J.A., *Lecciones de Derecho internacional público, Tomo I*, Universidad Complutense, Madrid, 1981, p. 404.

lo cierto es que el carácter novedoso de estas normas en la CNUDM no impide que la práctica posterior de los Estados dé lugar a un derecho consuetudinario subsiguiente con el mismo contenido (como demostró la CIJ en el asunto de la *Plataforma Continental del Mar del Norte* de 1969⁹⁷). Este ha sido el caso de la ZEE⁹⁸, pero es más cuestionable que haya sucedido lo mismo con la Parte III, y más aún con el derecho de paso en tránsito.

A este respecto, cabe referirse, por una parte, a lo declarado por la CIJ en el asunto de la Plataforma del Mar del Norte⁹⁹ en el sentido de que: una participación muy amplia y representativa en una Convención puede mostrar que una norma convencional se ha convertido en una norma general de derecho internacional, pero no es suficiente para afirmar que esto haya ocurrido, sino que es preciso que dicha participación incluya a los Estados particularmente interesados. Además, a este respecto, cabe señalar que los Estados ribereños de los estrechos internacionales son ciertamente Estados que entran en esa categoría¹⁰⁰, y algunos, como Irán, no participan en la CNUDM de 1982.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta la práctica de los Estados posterior a la ratificación de la CNUDM, especialmente en lo que respecta al paso en tránsito. En este sentido, conviene considerar la afirmación de Scovazzi sobre la trascendencia de “*the attitude taken by a significant number of States which appear reluctant, either explicitly or implicitly, to accept the transit passage regime as a whole or some of its implications*”¹⁰¹; que le lleva a concluir que “*it is therefore possible to argue that the LOS Convention*¹⁰² *transit passage regime is still far from fully corresponding to present customary international law.*”¹⁰³

⁹⁷ Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto de la Plataforma Continental del Mar del Norte, de 20 de febrero 1969 [versión electrónica resumida – base de datos de las NN.UU. https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st_leg_serf1.pdf], p. 103. Fecha de la última consulta: 10 de junio de 2021.

⁹⁸ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 31.

⁹⁹ Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto de la Plataforma Continental del Mar del Norte, de 20 de febrero 1969 [versión electrónica resumida – base de datos de las NN.UU. https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st_leg_serf1.pdf], p. 103. Fecha de la última consulta: 30 de mayo de 2021.

¹⁰⁰ Martínez Mico, J.G., *op. cit.*, p. 60.

¹⁰¹ Scovazzi, T., *The evolution of International Law of the Sea: New Issues, new challenges*, Martinus Nijhoff Publishers, La Haya, 2001, p. 174.

¹⁰² Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 (LOS por sus siglas en inglés, *Law of The Sea*).

¹⁰³ Scovazzi, T. (1995), *op. cit.*, p. 344.

No obstante, conviene detenerse en el estudio de esta práctica estatal subsiguiente; y para ello, debemos partir de la caracterización que se ha hecho de la práctica estatal que conforma la existencia de una norma consuetudinaria de Derecho internacional, y traer a colación las actuaciones de los Estados más relevantes a efectos de apreciar dicha práctica estatal. Tales actuaciones se refieren a: la legislación interna adoptada por los Estados en relación con la navegación por los estrechos internacionales -especialmente los Estados ribereños de los estrechos del artículo 37-, las declaraciones unilaterales que hayan emitido en este sentido y los tratados internacionales que hayan suscrito en la materia¹⁰⁴.

En lo que respecta al derecho interno, sólo cinco Estados –Yibuti, Cuba, EE.UU., España y Reino Unido– han reconocido explícitamente el régimen de navegación de la Parte III en su legislación interna¹⁰⁵; de los cuales sólo EE.UU. no es parte de la Convención de 1982. No obstante, únicamente el Reino Unido, EE.UU. y España han previsto específicamente la vigencia del paso en tránsito en sus estrechos¹⁰⁶.

Por otro lado, hay varios Estados que son parte de la CNUDM y que, sin embargo, han adoptado normas internas contradictorias con respecto al derecho de paso inocente y derecho de paso en tránsito por los estrechos internacionales. Es el caso, por ejemplo, de Omán, Estado ribereño del estrecho de Ormuz, que prevé el paso inocente de buques y aeronaves¹⁰⁷; y, además, supedita el paso de los buques de guerra por el estrecho a una autorización previa. A ello hay que añadir, que hay algunos Estados que no son parte de la CNUDM y mantienen en su legislación interna el derecho de paso inocente como único derecho de navegación en sus estrechos, como ocurre con la República Islámica de Irán¹⁰⁸.

¹⁰⁴ López Martín, A.G. (2010), *op. cit.*, p. 195.

¹⁰⁵ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, pp. 31-32.

¹⁰⁶ División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de NN.UU. Oficina de Asuntos legales. *Boletín del Derecho del Mar*, n. 24, diciembre 1993, pp. 15-45 (disponible en https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bulsp24.pdf).

¹⁰⁷ *Royal Decree concerning the territorial sea, continental shelf and exclusive economic zone*, 10 de febrero de 1981. Base de datos de las NN.UU. <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/>

¹⁰⁸ *Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea*, 1993. Base de datos de las NN.UU. https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IRN_1993_Act.pdf

En cuanto a las declaraciones, si bien algunos Estados, como EE. UU., han afirmado que el derecho de paso en tránsito por los estrechos, tal como se refleja en la Convención, se basa claramente en una práctica habitual de larga data¹⁰⁹; muchos otros Estados, como Irán y Omán, han hecho declaraciones en sentido contrario.

Por un lado, Irán efectuó una declaración en el momento de la firma de la CNUDM, el 10 de diciembre de 1982, en los siguientes términos¹¹⁰:

Interpretative declaration on the subject of straits.

"In accordance with article 310 of the Convention on the Law of the Sea, the Government of the Islamic Republic of Iran seizes the opportunity at this solemn moment of signing the Convention, to place on the records its "understanding" in relation to certain provisions of the Convention. The main objective for submitting these declarations is the avoidance of eventual future interpretation of the following articles in a manner incompatible with the original intention and previous positions or in disharmony with national laws and regulations of the Islamic Republic of Iran. It is, ..., the understanding of the Islamic Republic of Iran that:

1) Notwithstanding the intended character of the Convention being one of general application and of law making nature, certain of its provisions are merely product of quid pro quo which do not necessarily purport to codify the existing customs or established usage (practice) regarded as having an obligatory character. Therefore, it seems natural and in harmony with article 34 of the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, that only states parties to the Law of the Sea Convention shall be entitled to benefit from the contractual rights created therein.

The above considerations pertain specifically (but not exclusively) to the following:

-- The right of Transit passage through straits used for international navigation (Part III, Section 2, article 38). (...)"

Asimismo, Omán hizo una declaración en 1989, al ratificar la CNUDM, que indicaba que los buques de propulsión nuclear y los buques de guerra deben contar con una autorización previa para navegar por sus aguas territoriales (incluidas las aguas del estrecho de Ormuz)¹¹¹.

¹⁰⁹ Así consta en la réplica de Estados Unidos a Irán por Nota Diplomática del 17 de agosto de 1987 a través de Argelia: "...the United States... particularly rejects the assertions that the... right of transit passage through straits used for international navigation, as articulated in the [LOS] Convention, are contractual rights and not codification of existing customs or established usage. The regimes of... transit passage, as reflected in the Convention, are clearly based on customary practice of long standing and reflects the balance of rights and interests among all States, regardless of whether they have signed or ratified the Convention...".

Carballo Leyda, A., *op. cit.*, p. 5.

¹¹⁰ Base de datos de las NN.UU. sobre tratados internacionales. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en#EndDec

¹¹¹ Cataldi, G., "The Strait of Hormuz", *Questions of International Law*, n. 76, 2020, p. 14.

Tal exigencia se encuentra en evidente contradicción con el régimen de paso en tránsito que Omán debe observar en sus aguas territoriales que conforman el estrecho.

En lo que respecta a los tratados de delimitación marítima, aunque el tratado entre Irán y Omán no prevé el régimen de navegación por el estrecho, podemos extraer de los tratados entre otros Estados ribereños de estrechos internacionales que el reconocimiento del derecho de paso en tránsito es inconsistente, variando según los Estados ribereños¹¹².

En definitiva, es posible elaborar algunas conclusiones a partir de todo este examen de la práctica estatal. La primera es que la práctica estatal en relación con la implementación del derecho de paso en tránsito, así como la relativa al reconocimiento del régimen de paso en tránsito como derecho consuetudinario, está lejos de ser constante y uniforme. Así pues, resulta difícil sostener que se ha constituido una norma consuetudinaria con un contenido idéntico al de la norma que contempla el derecho de paso en tránsito en la Convención de 1982.

La segunda conclusión, que se desprende de una atención más particular a la práctica por parte de Irán, tanto en lo que respecta a su legislación interna como a sus declaraciones, es que Irán ha evidenciado una posición de “objector persistente” frente a un eventual derecho de paso en tránsito consuetudinario; con lo que, más aún, no habría posibilidad de hacer valer el régimen de paso en tránsito respecto a Irán.

Así pues, esto implica que en las aguas territoriales iraníes comprendidas en el estrecho de Ormuz no es aplicable el nuevo régimen de paso en tránsito de la Convención de 1982, ya que no existe ninguna norma que lo sustente. Por consiguiente, sería aplicable el régimen del derecho de paso inocente, tal como se tipifica en la Convención de Ginebra de 1958 -al no contemplar una dualidad de regímenes-; pues no cabe duda de que el derecho de paso inocente es una norma consuetudinaria generalmente aceptada como derecho y, por tanto,

¹¹² Véanse el Tratado entre Australia y Papúa Nueva Guinea, que comprende el estrecho de Torres, de 18 de diciembre de 1978; el Acuerdo entre Francia y Reino Unido relativo al estrecho de Dover, de 2 de noviembre de 1988; y el Tratado entre Venezuela y Países Bajos, que incluye el *Aruba-Paraguana Passage*, de 31 de marzo de 1978. Base de datos de las NN.UU. <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/>

vinculante para todos los Estados. Ahora bien, es necesario tener en cuenta todas las consideraciones que se han hecho sobre el paso inocente, incluidas las relativas a la ampliación de este derecho de paso a determinados tipos de buques, en particular los de guerra, y la postura de Irán al respecto.

En definitiva, cabe afirmar que en el estrecho de Ormuz, en particular en las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico del mar territorial iraní, solo existe el derecho de navegación marítima y en superficie (no hay derecho de sobrevuelo y los buques no pueden atravesar sumergidos); y además, los buques de guerra no tienen un derecho automático de paso inocente, sino que deben, conforme a la legislación de Irán, obtener una autorización previa. Asimismo, cabe señalar que Irán no puede suspender, obstaculizar en modo alguno o gravar caprichosamente ese paso inocente de los usuarios; por lo que un hipotético “cierre” del estrecho o el requerimiento del pago de una tasa para cruzarlo serían contrarios a las normas internacionales aplicables a Irán.

4. EL “CIERRE” DE ORMUZ COMO CONTRAMEDIDA

A priori, podemos afirmar que la acción de suspender u obstaculizar el paso inocente por parte de Irán constituiría un hecho ilícito internacional, ya que con ello se violarían las obligaciones internacionales en vigor para dicho Estado; no obstante, cabe preguntarse si, teniendo en cuenta las circunstancias en las que Irán amenaza con “cerrar” el estrecho de Ormuz, tal acción podría considerarse una contramedida, lo que excluiría la ilicitud de dicho hecho.

Como se expuso al principio de este trabajo, Irán amenaza con cerrar el estrecho de Ormuz en respuesta al endurecimiento de las sanciones económicas impuestas por Estados Unidos; concretamente, al bloqueo estadounidense de las exportaciones de petróleo iraní y, para ser más exactos, a la declaración de Trump de poner fin a la prórroga de la que disfrutaban seis Estados para seguir importando petróleo de Irán hasta que reajustaran sus suministros.

En este contexto, debemos valorar si la amenaza de Irán puede considerarse una contramedida (término que ahora se prefiere a “sanción”, “reacción”, “represalias legítimas”,

así como “medidas de defensa” o “autoayuda”, de acuerdo con el comentario 3) al artículo 22 del *Proyecto de artículos de la CDI sobre Responsabilidad del Estado por hechos internacionales ilícitos* de 2001¹¹³) y quedar amparada por el Derecho internacional. En efecto, el artículo 22 del Proyecto de la CDI de 2001 excluye la ilicitud de un hecho internacionalmente ilícito de un Estado en el caso y en la medida en que ese hecho constituya una contramedida adoptada contra un hecho ilícito anterior de otro Estado. No obstante, como se indica en el comentario 1) a dicho artículo, las contramedidas del Estado lesionado no deben implicar el uso de la fuerza, puesto que su finalidad es hacer cesar el hecho ilícito de ese otro Estado y obtener reparación por el daño sufrido.

Ahora bien, para ser legítima, la contramedida debe observar ciertas condiciones sustantivas y de procedimiento tipificadas en los artículos 49 a 54 del Proyecto de la CDI de 2001, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 y su comentario 2). Además, a este respecto, adquieren especial relevancia las exigencias de la CIJ en el *asunto del Proyecto Gabčíkovo-Nagymaros* de 1997 de que las contramedidas “deben adoptarse en respuesta a un hecho internacionalmente ilícito cometido anteriormente por otro Estado y estar dirigidas contra ese Estado”¹¹⁴.

Una de las condiciones previstas en el Proyecto de 2001 es que la contramedida no puede implicar una violación de las normas imperativas de Derecho internacional (*ius cogens*), en particular de la que prohíbe el uso o la amenaza de la fuerza (artículo 50). Esta prohibición concreta fue reafirmada expresamente por la Corte Permanente de Arbitraje en el *asunto Guyana v. Surinam de 2007*¹¹⁵, entre otros.

¹¹³ Proyecto refrendado por la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas núm. 56/83, de 28 de enero de 2002 (disponible en: <https://undocs.org/pdf?symbol=es/A/RES/56/83>; última consulta: 15 de junio de 2021).

¹¹⁴ Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Proyecto Gabčíkovo-Nagymaros, de 25 de septiembre 1997 [versión electrónica resumida – base de datos de las NN.UU. https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st_leg_serf1_add2.pdf], p. 55. Fecha de la última consulta: 10 de junio de 2021.

¹¹⁵ Laudo arbitral de la Corte Permanente de Arbitraje en el asunto *Guyana v. Surinam*, de 17 de septiembre 2007 [versión electrónica - <https://pcacases.com/web/sendAttach/902>], p. 147. Fecha de la última consulta: 12 de junio de 2021.

Asimismo, las contramedidas solo pueden dirigirse contra el Estado responsable del perjuicio y solo pueden ser aplicadas por el Estado lesionado (artículo 49). Como se ha señalado, esto ya fue afirmado por la CIJ en el asunto *Proyecto Gabčíkovo-Nagymaros*, cuando subrayó que la medida correspondiente debe ‘estar dirigida’ contra el Estado responsable¹¹⁶. No obstante, se recoge expresamente en el Proyecto de 2001, afirmando no sólo que, en cuanto respuesta al comportamiento internacionalmente ilícito de otro Estado, las contramedidas sólo pueden justificarse en relación con ese Estado; sino, además, que dado que un hecho dirigido contra un tercer Estado no se ajustaría a esta definición, no podría justificarse como contramedida (comentario 4) al artículo 22).

Por otra parte, las contramedidas deben ser temporarias y reversibles (art. 49). El carácter temporal de las contramedidas se deriva del hecho de que no deben seguir existiendo una vez cumplidas las obligaciones por parte del responsable; y de este cariz provisional se desprende precisamente que deben ser reversibles en la medida de lo posible y no imposibles de retractar¹¹⁷. Además, cabe destacar que cuando se toman contramedidas, no se suspenden ni se ponen fin a las obligaciones del Estado lesionado con respecto al responsable¹¹⁸, sino que la ilicitud del comportamiento queda excluida por el momento debido a su carácter de contramedida, pero sólo mientras se cumplan las condiciones exigidas para la adopción de contramedidas (comentario 4) al artículo 22).

Otro requisito importante es que debe existir una relación de proporcionalidad entre el hecho ilícito previo y la reacción ulterior (art. 51), tal como determinó la CIJ en el *asunto del Proyecto Gabčíkovo-Nagymaros* de 1997¹¹⁹; aunque teniendo en cuenta que es imposible una

¹¹⁶ Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Proyecto Gabčíkovo-Nagymaros, de 25 de septiembre 1997 [versión electrónica resumida – base de datos de las NN.UU. https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st_leg_serf1_add2.pdf], p. 55. Fecha de la última consulta: 10 de junio de 2021.

¹¹⁷ Barboza, J., “Contramedidas en la reciente codificación de la responsabilidad de los Estados: fronteras con la legítima defensa y el estado de necesidad”, *Anuario Argentino de Derecho Internacional*, p. 23.

¹¹⁸ Crawford, J., “Circumstances precluding wrongfulness”, en Crawford, J. y S. Bell, J. (eds.), *State Responsibility: The General Part*, Cambridge University Press, Cambridge, 2013, p. 293.

¹¹⁹ Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Proyecto Gabčíkovo-Nagymaros, de 25 de septiembre 1997 [versión electrónica resumida – base de datos de las NN.UU. https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st_leg_serf1_add2.pdf], p. 5. Fecha de la última consulta: 12 de junio de 2021.

correspondencia exacta entre la agresión y la reacción, podemos afirmar que es suficiente con que no exista una desproporción excesiva entre ambas¹²⁰.

Por su parte, las contramedidas deben ir precedidas de un requerimiento del Estado lesionado al Estado responsable para que éste cumpla con sus obligaciones y, en cierta medida, se deben haber intentado los medios de solución pacífica de la controversia¹²¹ -es decir, haber notificado previamente al Estado responsable y haberle ofrecido una negociación- (artículo 52).

Finalmente, cabe decir que en el caso de que el hecho ilícito previo haya cesado y la controversia esté sometida a una corte o tribunal competente para dictar una resolución vinculante para las partes, de acuerdo con el artículo 52.3: “las contramedidas no podrán tomarse y, caso de haberse tomado, deberán suspenderse sin retardo injustificado”. Tal y como explica Crawford, la razón es que, una vez que el tribunal o la corte estén debidamente constituidos y en posición de tratar el caso, de modo que la controversia esté “pendiente” a los efectos del artículo 52.3, el Estado perjudicado podría solicitar medidas provisionales para su protección y las contramedidas ya no serían necesarias¹²².

Procede ahora aplicar este marco teórico sobre las contramedidas al caso concreto del “cierre” del estrecho de Ormuz. Por consiguiente, la primera cuestión que se plantea es si las sanciones impuestas por EE.UU. constituyen un hecho internacionalmente ilícito. La respuesta es afirmativa, ya que estas sanciones son de carácter unilateral, no han sido adoptadas con el respaldo de una decisión institucional previa¹²³ y, por tanto, no son legítimas. Para que tales sanciones fueran válidas, deberían haberse adoptado en el marco de las Organizaciones internacionales que tienen competencia para aprobar sanciones, es decir, la ONU y la Unión Europea; y haber sido implementadas por el Estado conforme a la

¹²⁰ Pastor Ridruejo, J.A., “El hecho ilícito internacional del Estado y sus sanciones”, *Curso de Derecho internacional público y Organizaciones internacionales*, Tecnos, Madrid, 2017, p. 606.

¹²¹ *Ibid.*, p. 607.

¹²² Crawford, J. “Implementation of responsibility by extrajudicial process”, en Crawford, J. y S. Bell, J. (eds.), *State Responsibility: The General Part*, Cambridge University Press, Cambridge, 2013, pp. 701-702.

¹²³ Díaz Galán E.C., “Crisis en el Estrecho de Ormuz: ¿una amenaza real para la seguridad marítima?” en Lirola Delgado, I. y García Pérez, R. (eds.), *Seguridad y fronteras en el mar*, Tirant lo blanch, Valencia, 2020, p. 63.

correspondiente Resolución o Decisión por la que fueron promulgadas¹²⁴. Este no es el caso que estamos analizando, a pesar de que EE.UU. declarara en septiembre de 2020 que iba a reanudar las sanciones que fueron aprobadas en el seno de la ONU.

Desde 2006, el Consejo de Seguridad de la ONU ha venido adoptando Resoluciones que exigían a Irán que abandonara el enriquecimiento de uranio con fines de proliferación nuclear, las cuales han ido acompañadas de sanciones¹²⁵. Ahora bien, el 14 de julio de 2015 se adoptó el Plan de Acción Integral Conjunto (PAIC) o “Acuerdo Nuclear” entre Irán, los P5+1¹²⁶ y la UE, alcanzando un pacto sobre el programa nuclear iraní; y junto a él, el 20 de julio de 2015 se aprobó la Resolución 2231 en el Consejo de Seguridad de la ONU, refrendando dicho acuerdo. En virtud de los términos de ese acuerdo y de la Resolución, la ONU y la UE levantaron la mayoría de sus medidas restrictivas sobre Irán.

No obstante, el PAIC y la Resolución 2231 prevén una cláusula por la que los Estados firmantes tienen la facultad de amonestar a Teherán si consideran que incumple sus obligaciones en virtud del acuerdo¹²⁷. En vista de ello, EE.UU. alegó en 2020 que era un “Estado participante” del Acuerdo Nuclear¹²⁸, e impuso sanciones internacionales a Irán invocando la mencionada cláusula. Sin embargo, tal y como han señalado la UE, Irán y algunos Estados del Consejo de Seguridad, Washington carece de toda legitimidad para imponer tales medidas puesto que abandonó el Acuerdo Nuclear en 2018¹²⁹.

¹²⁴ López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 37.

¹²⁵ Consejo Europeo, “Medidas restrictivas de la UE contra Irán”, *Sanciones: cómo y cuándo adopta la UE medidas restrictivas*. 2020 (disponible en <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/sanctions/iran/>; última consulta 6/06/2021).

¹²⁶ Los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU –China, Francia, Rusia, Reino Unido y Estados Unidos–, a los que se suma Alemania.

¹²⁷ Europa Press, “EEUU reimpone las sanciones de la ONU contra Irán y amenaza con “consecuencias” en caso de incumplimiento”, *Europa Press*, 20 de septiembre de 2020 (disponible en <https://www.europapress.es/internacional/noticia-eeuu-reimpone-sanciones-onu-contra-iran-amenaza-consecuencias-caso-incumplimiento-20200920030638.html>; última consulta 4 de junio de 2021).

¹²⁸ France 24, “EE. UU. declara unilateralmente la reanudación de sanciones internacionales contra Irán”, *France 24*, 20 de septiembre de 2020 (disponible en <https://www.france24.com/es/20200920-eeuu-iran-sanciones-onu-nuclear>; última consulta 5 de junio de 2021).

¹²⁹ Europa Press., *op. cit.*, nota 127.

De este modo, EE.UU. instauró medidas unilaterales de índole sancionadora sin que hubiera una decisión institucional previa que las avalara y legitimara, por lo que dichas medidas y su endurecimiento suponen una violación del Derecho internacional y, por tanto, constituyen un hecho internacionalmente ilícito.

Así, dado que EE.UU. ha cometido previamente un hecho internacionalmente ilícito que perjudica a Irán, las amenazas de este último entrarían en la categoría de contramedidas. Sin embargo, hay que tener en cuenta que la contramedida debe cumplir con las demás condiciones de validez que hemos señalado y que están contenidas en el Proyecto de la CDI de 2001.

Entre ellas, cabe destacar en primer lugar que la contramedida sólo pueda aplicarse contra el Estado responsable del hecho ilícito anterior (artículo 49). Ello implica que el “cierre” del estrecho, como contramedida, sólo sería lícito en relación con los buques que enarbolan el pabellón del Estado que ha perpetrado un ilícito contra Irán; es decir, solo podría afectar a los buques de bandera estadounidense, única y exclusivamente. Por consiguiente, tanto la suspensión del paso como la imposición de gravámenes por cruzar el estrecho, indiscriminadas y generalizadas, que afecten a los buques que no enarbolan la bandera de EE.UU., constituirían una violación del Derecho internacional y, por tanto, un hecho internacionalmente ilícito.

Por otra parte, es preciso atender a la condición de que las contramedidas no pueden ir en contra de una norma imperativa de Derecho internacional general (*ius cogens*), contenida en el artículo 26 del Proyecto de la CDI de 2001; y en particular, de la norma imperativa de Derecho internacional que prohíbe el uso o la amenaza de la fuerza armada, establecida en el artículo 2.4 de la Carta de las Naciones Unidas. Y es que si la contramedida del “cierre” del estrecho de Ormuz se produjera mediante la colocación de minas o cualquier otra forma de bloqueo (como por ejemplo mediante operaciones navales o aéreas), tampoco sería lícita; ya que, como es evidente, estas medidas supondrían un uso o amenaza de la fuerza armada que no está amparado por el Derecho internacional.

Sin embargo, la norma de *ius cogens* que prohíbe el recurso al uso y la amenaza de la fuerza tiene la excepción de la legítima defensa, la cual, cabe recordar, sólo es aplicable en caso de ataque armado¹³⁰. En consecuencia, el emplazamiento de minas o el bloqueo del estrecho de Ormuz sólo podrían ser legítimos como reacción a un ataque armado previo, es decir, como medida de legítima defensa (artículo 21 Proyecto de 2001). Además, hay que tener en cuenta que la CIJ declaró en el asunto del Canal de Corfú que el Estado ribereño no tiene derecho a impedir el paso por el estrecho en tiempos de paz, lo que puede interpretarse a la inversa, en el sentido de que sí tiene derecho a hacerlo en caso de conflicto¹³¹. Así pues, Irán podría “cerrar” temporalmente el estrecho por estos medios a los buques de los Estados beligerantes¹³², pero no a los buques de pabellón neutral¹³³, es decir, de Estados con los que no se encuentre en conflicto.

5. CONCLUSIONES

A lo largo del análisis realizado en este trabajo a la luz del Derecho internacional público, hemos podido ir desvelando algunas conclusiones sobre la cuestión de la licitud del “cierre” del estrecho de Ormuz con el que amenaza el gobierno iraní, que constituía el objetivo de investigación. Ahora, sin embargo, conviene reunir y sintetizar estas conclusiones.

En primer lugar, no cabe duda de que el estrecho de Ormuz es un estrecho internacional y, como tal, su régimen de navegación debe ser el previsto en la normativa internacional. De acuerdo con la regulación convencional vigente en este ámbito, que es la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, al tratarse de un estrecho que une una zona de alta mar o ZEE con otra zona de alta mar o ZEE, el régimen al que debería estar sometido sería el del derecho de paso en tránsito. Se trata de un nuevo concepto introducido por la CNUDM, que casi implanta en este tipo de

¹³⁰ Barboza, J., *op. cit.*, p. 18.

¹³¹ Sentencia de la CIJ en el asunto del Canal de Corfú, de 9 de abril 1949, p. 28.

López Martín, A.G. (2013), *op. cit.*, p. 40.

¹³² *Ibid.*, p. 40.

¹³³ Schildknecht, J., “Belligerent Rights and Obligations in International Straits”, en Schildknecht, J., Dickey, R., Fink, M., Ferris, L., (eds.), *Operational Law in International Straits and Current Maritime Security Challenges*, Springer, Switzerland, 2018, p. 68

estrechos la misma libertad de navegación y sobrevuelo que impera en alta mar, muy diferente al régimen del derecho de paso inocente que regía exclusivamente hasta entonces.

Sin embargo, llegamos a la conclusión de que el régimen de paso en tránsito de la CNUDM no resulta aplicable a Irán, ya que se trata de un régimen estrictamente convencional, al que sólo están sujetos los Estados parte de la CNUDM, entre los que no se encuentra Irán. Partiendo de la base de que, al no formar parte de la CNUDM, Irán sólo puede estar obligado por aquellas disposiciones de la CNUDM que son de carácter consuetudinario y que ha aceptado, expresa o tácitamente, se debatió la cuestión de si el régimen del derecho de paso en tránsito podía considerarse derecho consuetudinario. En cuanto a si existía como derecho consuetudinario antes de la entrada en vigor de la CNUDM en 1982, se concluyó que, al ser un régimen creado *ex novo* por la CNUDM, no existía como tal, a diferencia del derecho de paso inocente. Asimismo, respecto a la posibilidad de que se hubiera creado una norma consuetudinaria posterior a la norma convencional, con el mismo contenido, se constató que, dada la postura adoptada por todos los Estados en la materia, el derecho de paso en tránsito no reunía los requisitos para ser una norma consuetudinaria en la actualidad. Más aún, si se tiene en cuenta que el Estado iraní dejó clara su oposición al régimen de paso en tránsito *ab initio*, y que, por tanto, sería considerado un objetor persistente a una eventual norma consuetudinaria con dicho contenido, se puede afirmar con absoluta certeza la conclusión expuesta: el régimen de paso en tránsito no es aplicable a Irán.

Por tanto, debe concluirse, en tercer lugar, que en las vías navegables de las aguas territoriales iraníes del estrecho de Ormuz opera un derecho de paso inocente que no puede ser suspendido. Además, este régimen de paso significa que sólo hay navegación marítima y en superficie, y que los buques de guerra no están claramente identificados como titulares de este derecho de paso sin más; de hecho, la legislación interna de Irán les exige una autorización previa para atravesar su mar territorial.

En cuarto lugar, podemos concluir que, si Irán procediera al “cierre” del Estrecho o a la imposición de gravámenes a los petroleros, estaría violando las normas internacionales consuetudinarias que rigen la navegación por los estrechos internacionales y que son

aplicables al estrecho de Ormuz; y, por tanto, cometiendo un hecho internacionalmente ilícito. Conforme al régimen del derecho de paso inocente, el Estado ribereño debe respetar unas obligaciones precisas, que consisten en no suspender, obstaculizar, negar o discriminar el paso, ni imponer gravámenes por el mismo. Por consiguiente, si Irán bloqueara el estrecho, colocara minas o impusiera gravámenes por el paso, estaría incumpliendo las obligaciones internacionales en vigor para él y, así, estaría cometiendo un hecho internacionalmente ilícito.

Ahora bien, la siguiente conclusión que alcanzamos es que la ilicitud de dicho hecho podría excluirse por constituir una contramedida contra quien impone sanciones ilegítimas contra Irán, es decir, EE.UU., siempre que se cumplieran las demás condiciones de validez de las contramedidas. El requisito previo a dichas contramedidas, que es que exista un hecho ilícito anterior contra Irán -el Estado que tomaría tal medida-, se cumple en este caso: las sanciones económicas impuestas por la Administración Trump a Irán y su endurecimiento en 2019 no son lícitas, ya que no están respaldadas por ninguna decisión institucional. Así pues, la amenaza de Irán de “cerrar” el estrecho en respuesta a estas sanciones podría entrar en la categoría de contramedida. Sin embargo, para considerarse legítima, también habría que atender a los demás requisitos de validez de las contramedidas. Considerando los mismos, un “cierre” o la imposición de un gravamen por parte de Irán no podrían en ningún caso ser generalizados o indiscriminados; por el contrario, para ser legítimas, las contramedidas solo podrían dirigirse contra los buques que enarbolaran la bandera de EE.UU., que es el Estado responsable del ilícito anterior. Por otro lado, el “cierre” no podría producirse mediante la colocación de minas o el bloqueo naval, ya que tales medidas serían igualmente ilegítimas por ser contrarias a la norma imperativa que prohíbe el uso o la amenaza de la fuerza armada, y que las contramedidas no pueden vulnerar.

En este sentido, y como conclusión final, cabe decir que sólo en un supuesto de respuesta a un ataque armado previo sufrido por Irán, éste podría responder “cerrando” o bloqueando el estrecho de Ormuz por estos medios que implican el uso o la amenaza de la fuerza; es decir, sólo como medida de legítima defensa. Además, únicamente podrían dirigirse contra los buques del Estado o Estados con los que estuviera en conflicto, ya que no puede impedir el paso a los buques de Estados neutrales con los que no se encuentre en conflicto.

6. BIBLIOGRAFÍA

6.1. Doctrina

- Agyebeng, W.K., “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea”, *Cornell International Law Journal*, vol. 39, n.2, 2006, pp. 371-398.
- Barboza, J., “Contramedidas en la reciente codificación de la responsabilidad de los Estados: fronteras con la legítima defensa y el estado de necesidad”, *Anuario Argentino de Derecho Internacional*, pp. 15-47.
- Baxter R.R., *The Law of International Waterways: With Particular Regard to Interoceanic Canals*, Harvard University Press, Cambridge, 1964.
- Bou Franch, V. E., “El Derecho de paso inocente de los buques de guerra en tiempos de paz”, *Anuario de derecho marítimo*, n. 11, 1994, pp. 93-135.
- Brüel, E., *International Straits. A Treatise on International Law*, Vol.1, Sweet & Maxwell, London, 1947.
- Caminos H., “The Regime of Straits in the 1982 Convention”, *The Legal Régime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (Volume 205)*, Collected Courses of the Hague Academy of International Law, 1987, pp. 13-245.
- Carballo Leyda, A. “¿Puede Irán cerrar el Estrecho de Ormuz? Algunas cuestiones jurídicas”, *IEEE*, Documento de opinión 14/2012, 2012.
- Cataldi, G., “The Strait of Hormuz”, *Questions of International Law*, n. 76, 2020, pp. 5-19.
- Crawford, J., “Circumstances precluding wrongfulness”, en Crawford, J. y S. Bell, J. (eds.), *State Responsibility: The General Part*, Cambridge University Press, Cambridge, 2013, pp. 274-325.
- Crawford, J. “Implementation of responsibility by extrajudicial process”, en Crawford, J. y S. Bell, J. (eds.), *State Responsibility: The General Part*, Cambridge University Press, Cambridge, 2013, pp. 675-706.
- Díaz Galán E.C., “Crisis en el Estrecho de Ormuz: ¿una amenaza real para la seguridad marítima?” en Lirola Delgado, I. y García Pérez, R. (eds.), *Seguridad y fronteras en el mar*, Tirant lo blanch, Valencia, 2020, pp. 53-69.

- González Campos, J. D., “Navegación por el mar territorial, incluidos los estrechos” en Poch y Gutiérrez de Caviedes, A. (coord.), *La actual revisión del Derecho del mar: una perspectiva española*, Madrid, 1975, pp. 285-398.
- Jones et al. “Freedom of Navigation” en Burgess et al. (ed.), *Law of the Sea: A Policy Primer*, The Fletcher School of Law and Diplomacy, Medford (Massachusetts), 2017, pp. 19-30.
- López Martín, A.G., “El ‘cierre’ del estrecho de Ormuz: un análisis desde el derecho internacional”, *Revista electrónica de estudios internacionales (REEI)*, ISSN 1697-5197, n. 25, 2013.
- López Martín, A. G., “International Straits and the Right of Innocent Passage with No Possibility of Suspension”, *International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage*, Springer, Berlín, 2010, pp. 109-151.
- Marín López, A., “Los estrechos internacionales y la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”, *Anuario de derecho internacional*, V. 43-66, 1981, pp. 43-66.
- Martínez Mico, J.G., “La navegación por los estrechos internacionales: régimen jurídico”, *CESEDEN*, boletín de información n. 204, 1987.
- Moore, J. N., “The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea”, *The American Journal of International Law (AJIL)*, vol. 74, n.1, 1980, pp. 77-121.
- Muench, W., “Reflections on the emerging straits regime and the draft convention on the law of the sea”, *The Indian Journal of International Law*, vol. 20, 1981, pp. 77-121.
- Ngantcha, F., *The right of innocent passage and the evolution of the international law of the sea: the current regime of "free" navigation in coastal waters of third states*, Pinter Publishers, London, 1990.
- Pastor Ridruejo, J.A., “El hecho ilícito internacional del Estado y sus sanciones”, *Curso de Derecho internacional público y Organizaciones internacionales*, Tecnos, Madrid, 2017, pp. 573-608.

- Pastor Ridruejo, J.A., “Las fuentes del Derecho internacional”, *Curso de Derecho internacional público y Organizaciones internacionales*, Tecnos, Madrid, 2017, pp. 67-170.
- Pastor Ridruejo, J.A., *Lecciones de Derecho internacional público, Tomo I*, Universidad Complutense, Madrid, 1981.
- Pharand, D., “International Straits”, *Thesaurus Acroasium, Institute of Public International Law and International Relations*, Thessaloniki, 1977, pp. 64-100.
- Pharand, D., “The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit”, *Ocean Development & International Law*, vol. 38, n. 1-2, 2007, pp. 3-69.
- Reisman, M., “The Regime of Straits and National Security: An Appraisal of International Lawmaking”, *American Journal of International Law (AJIL)*, vol. 74, n.1, 1980, pp. 48-76.
- Scovazzi, T., “Management regimes and responsibility for international straits: With special reference to the Mediterranean Straits”, *Marine Policy*, Elsevier, vol. 19 (2), 1995, pp. 137-152.
- Scovazzi, T., *The evolution of International Law of the Sea: New Issues, new challenges*, Martinus Nijhoff Publishers, La Haya, 2001.
- Schildknecht, J., “Belligerent Rights and Obligations in International Straits”, en Schildknecht, J., Dickey, R., Fink, M., Ferris, L., (eds.), *Operational Law in International Straits and Current Maritime Security Challenges*, Springer, Switzerland, 2018, pp. 67-84.
- Shyam, M., “International Straits and Ocean Law”, *The Indian Journal of International Law*, vol. 15, n.1, 1975, pp. 17-46.
- Tanaka, Y., “Marine Spaces Under National Jurisdiction 1: Territorial Sovereignty”, *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2019, pp. 94-144.
- Treves, T., “La navigation”, en Dupuy, R.J. y Vignes, D. (eds.), *Traité du nouveau droit de la mer*, Economica, Bruselas, 1985, pp. 687-808.
- Vega Barbosa G., Martínez Vargas J. R., “Régimen de estrechos internacionales”, *Tratado de Derecho del mar*, Tirant lo Blanch, Valencia (España), 2016, pp. 999-1077.

- Yturriaga, J.A., “Introduction: definition of straits used for international navigation”, *Straits Used for International Navigation: A Spanish Perspective*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1991, pp. 3-20.

6.2. Normativa

- Carta de las Naciones Unidas, firmada en San Francisco el 26 de junio de 1945. Entrada en vigor el 24 de octubre de 1945 (disponible en: https://www.oas.org/36ag/espanol/doc_referencia/carta_nu.pdf; última consulta: 14/06/2021).
- Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, celebrada en Ginebra el 29 de abril de 1958. Entrada en vigor el 10 de septiembre de 1964 (disponible en https://treaties.un.org/doc/Treaties/1964/11/19641122%2002-14%20AM/Ch_XXI_01_2_3_4_5p.pdf; última consulta: 12 de junio de 2021).
- Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, celebrada en Viena el 23 de mayo de 1969. Entrada en vigor el 27 de enero de 1980 (disponible en: https://www.oas.org/xxxivga/spanish/reference_docs/convencion_viena.pdf; última consulta: 12 de junio de 2021).
- Tratado de Límites Marítimos entre la República de Venezuela y el Reino de los Países Bajos, firmado en Willemstad el 31 de marzo de 1978. Entró en vigor el 15 de diciembre de 1978 (disponible en: <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/VEN-NLD1978BD.PDF>; última consulta: 15 de junio de 2021).
- Tratado entre Australia y el Estado Independiente de Papúa Nueva Guinea sobre la soberanía y las fronteras marítimas en la zona comprendida entre los dos países, incluida la zona conocida como Estrecho de Torres, y asuntos conexos, firmado en Sídney el 18 de diciembre de 1978. Entró en vigor el 15 de febrero de 1985 (disponible en: <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/AUS-PNG1978TS.PDF>; última consulta: 14 de junio de 2021).
- Acuerdo entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte relativo a la delimitación del mar territorial en el

estrecho de Dover, firmado en Londres el 2 de noviembre de 1988. Entrado en vigor el 15 de marzo de 1989 (disponible en: <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/FRA-GBR1988TS.PDF>; última consulta: 12 de junio de 2021).

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Entrada en vigor el 16 de noviembre de 1994. (disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf; última consulta: 12 de junio de 2021).
- Resolución 56/83 de la Asamblea General de las Naciones Unidas relativa a la Responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos, aprobada por la Asamblea General en su 85ª sesión plenaria el 28 de enero de 2002 (disponible en: <https://undocs.org/pdf?symbol=es/A/RES/56/83>; última consulta: 15 de junio de 2021).
- Resolución 2231 (2015) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas relativa a la cuestión nuclear del Irán, aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7488ª sesión el 20 de julio de 2015 (disponible en: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/225/31/PDF/N1522531.pdf?OpenElement>; última consulta: 14 de junio de 2021).

6.3. Jurisprudencia

- Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Canal de Corfú, de 9 de abril 1949 [versión electrónica – base de datos ICJ *Reports* <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>]. Fecha de la última consulta: 12 de mayo de 2021.
- Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto de la Plataforma Continental del Mar del Norte, de 20 de febrero 1969 [versión electrónica – base de datos de las NN.UU. https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st_leg_serf1.pdf]. Fecha de la última consulta: 10 de junio de 2021.

- Sentencia de la Corte Internacional de Justicia en el asunto del Proyecto Gabčíkovo-Nagymaros, de 25 de septiembre 1997 [versión electrónica – base de datos de las NN.UU. https://legal.un.org/icjsummaries/documents/spanish/st_leg_serf1_add2.pdf]. Fecha de la última consulta: 10 de junio de 2021.
- Laudo arbitral de la Corte Permanente de Arbitraje en el asunto Guyana v. Surinam, de 17 de septiembre 2007 [versión electrónica - <https://pcacases.com/web/sendAttach/902>]. Fecha de la última consulta: 12 de junio de 2021.

6.4. Documentos oficiales

- *Royal Decree n° 15/81 concerning the territorial sea, continental shelf and exclusive economic zone* de Omán, firmado el 10 de febrero de 1981 (disponible en: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/OMN_1981_Decree.pdf; última consulta 8 de junio de 2021).
- Declaración de la República Islámica de Irán en el momento de la firma de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el 10 de diciembre de 1982 (disponible en: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI-6.en.pdf>; última consulta 10 de junio de 2021).
- Declaración de Omán al ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el 17 de agosto de 1989 (disponible en: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI-6.en.pdf>; última consulta 10 de junio de 2021).
- *Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea*, firmado el 2 de mayo de 1993 (disponible en: https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IRN_1993_Act.pdf; última consulta 10 de junio de 2021)
- División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de NN.UU. Oficina de Asuntos legales. *Boletín del Derecho del Mar*, n. 24, diciembre 1993, pp. 15-45 (disponible en:

https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinsp/bulsp24.pdf; última consulta 10 de junio de 2021).

6.5. Otros documentos

- Aksüt, F., “Línea de tiempo de las tensiones entre EEUU e Irán tras el colapso del acuerdo nuclear”, *Agencia Anadolu*, 9 de enero de 2020 (disponible en <https://www.aa.com.tr/es/mundo/1%C3%ADnea-de-tiempo-de-las-tensiones-entre-eeuu-e-ir%C3%A1n-tras-el-colapso-del-acuerdo-nuclear-1697186>; última consulta 10 de junio de 2021).
- Arteaga, F., & Escribano, G., “Irán y el cierre del Estrecho de Ormuz: analizando los riesgos militares y energéticos”, *Real Instituto Elcano, ARI*, 23 de enero de 2012 (disponible en http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/energia/ari5-2012; última consulta 10 de junio de 2021).
- Barden, J., “The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint”, *U.S. Energy Information Administration*, 19 de junio de 2019 (disponible en <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=39932>; última consulta 10 de junio de 2021).
- CFR.org Editors, “The Strait of Hormuz: A U.S.-Iran Maritime Flash-Point.”, *Council on Foreign Relations*, 18 de junio de 2019 (obtenido de <https://www.cfr.org/in-brief/strait-hormuz-us-iran-maritime-flash-point>; última consulta 10 de junio de 2021).
- Congressional Research Service, “U.S.-Iran Conflict and Implications for U.S. Policy”, *CRS Report*, 20 de mayo de 2020 (disponible en <https://fas.org/sgp/crs/mideast/R45795.pdf>; última consulta 10 de junio de 2021).
- Consejo Europeo, “Medidas restrictivas de la UE contra Irán”, *Sanciones: cómo y cuándo adopta la UE medidas restrictivas*. 2020 (disponible en <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/sanctions/iran/>; última consulta 6 de junio de 2021).

- Europa Press, “EEUU reimpone las sanciones de la ONU contra Irán y amenaza con "consecuencias" en caso de incumplimiento”, *Europa Press*, 20 de septiembre de 2020 (disponible en <https://www.europapress.es/internacional/noticia-eeuu-reimpone-sanciones-onu-contra-iran-amenaza-consecuencias-caso-incumplimiento-20200920030638.html>; última consulta 4 de junio de 2021).
- France 24, “EE. UU. declara unilateralmente la reanudación de sanciones internacionales contra Irán”, *France 24*, 20 de septiembre de 2020 (disponible en <https://www.france24.com/es/20200920-eeuu-iran-sanciones-onu-nuclear>; última consulta 5 de junio de 2021).
- Guimón, P., “EE UU pone fin a las exenciones para la compra de petróleo de Irán”, *El País*, 22 de abril de 2019 (disponible en https://elpais.com/internacional/2019/04/22/actualidad/1555937851_442264.html; última consulta 10 de junio de 2021).
- Malhotra, A., “Understanding Innocent and Transit Passage”, *Journal of Territorial and Maritime Studies*, 2020 (disponible en: <https://www.journalofterritorialandmaritimestudies.net/post/2020/06/05/understanding-innocent-and-transit-passage>; última consulta 10 de junio de 2021).
- Mills, R., “Risky Routes: Energy Transit in the Middle East” *The Brookings Institution*, Brookings Doha Center Analysis Paper Number 17, Abril de 2016, p. 52 (disponible en: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/en-energy-transit-security-mills-2.pdf>; última consulta 10 de junio de 2021).
- Nadimi, F., “Clarifying Freedom of Navigation in the Gulf”, *The Washington Institute for Near East Policy*, Policy Analysis/ Policy Watch 3154, 2019 (disponible en: <https://www.washingtoninstitute.org/pdf/view/1637/en>; última consulta 10 de junio de 2021).
- Núñez Villaverde, J. A., “Irán a punto de ebullición”, *Real Instituto Elcano*, 13 de mayo de 2019 (disponible en <https://blog.realinstitutoelcano.org/iran-a-punto-de-ebullicion/>; última consulta 10 de junio de 2021).
- Security Council, “Comprehensive Review of the Situation in the Gulf Region”, *Security Council Report*, 30 de septiembre de 2020 (disponible en

- <https://www.securitycouncilreport.org/monthly-forecast/2020-10/comprehensive-review-of-the-situation-in-the-gulf-region.php>; última consulta 10 de junio de 2021).
- Valdeón, J. “Irán amenaza con cerrar el Estrecho de Ormuz por el bloqueo de EEUU”, *La Razón*, 23 de abril de 2019 (disponible en <https://www.larazon.es/internacional/iran-amenaza-con-cerrar-el-estrecho-de-ormuz-por-el-bloqueo-de-eeuu-NA22996759/>; última consulta 10 de junio de 2021).
 - World Energy Trade, “Irán construirá oleoducto para eludir paso por el estrecho de Ormuz”, *World Energy Trade. Oil & Gas.*, 3 de octubre de 2019 (obtenido de <https://www.worldenergytrade.com/oil-gas/distribucion/iran-construira-oleoducto-para-eludir-paso-por-el-estrecho-de-ormuz>; última consulta 10 de junio de 2021).