



SIOI
UNA Italy

OSSERVATORIO

sulle attività delle organizzazioni
internazionali e sovranazionali,
universali e regionali, sui temi di
interesse della politica estera italiana

OSSERVATORIO SULLE ATTIVITÀ DELLE ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI E SOVRANAZIONALI, UNIVERSALI E REGIONALI, SUI TEMI DI INTERESSE DELLA POLITICA ESTERA ITALIANA

WORKING PAPER 1-2026

Direzione: Prof. **Pietro Gargiulo**, *Ordinario di Diritto internazionale, Università degli Studi di Teramo e Direttore responsabile della Rivista della SIOI "La Comunità Internazionale"*; Prof. **Ivan Ingravalle**, *Ordinario di Diritto internazionale, Università degli Studi di Bari Aldo Moro e Redattore capo della Rivista della SIOI "La Comunità Internazionale"*.

Comitato scientifico: Prof. **Nino Ali**, *Università degli Studi di Trento*; Prof.ssa **Ida Caracciolo**, *Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli"*; Prof. **Giovanni Cellamare**, *Università degli Studi di Bari Aldo Moro*; Prof. **Andrea Ciccarelli**, *Università degli Studi di Teramo*; Prof. **Claudio Di Turi**, *Università della Calabria*; Prof.ssa **Elena Fasoli**, *Università degli Studi di Trento*; Prof. **Massimo Fragola**, *Seminario Permanente di Studi internazionali*; Prof. **Giuseppe Gioffredi**, *Università del Salento*; Prof.ssa **Laura Montanari**, *Università degli Studi di Udine*; Prof. **Giuseppe Nesi**, *Università degli Studi di Trento*; Prof.ssa **Carmela Panella**, *Università degli Studi di Messina*; Prof. **Piero Pennetta**, *Università degli Studi di Salerno*; Prof. **Marco Pertile**, *Università degli Studi di Trento*; Prof. **Pietro Pustorino**, *LUISS "Guido Carli" di Roma*; Prof. **Gianpaolo Maria Ruotolo**, *Università degli Studi di Foggia*; Prof. **Andrea Spagnolo**, *Università degli Studi di Torino*; Prof. **Attila Tanzi**, *Università degli Studi di Bologna*; Prof.ssa **Elisa Tino**, *Università Parthenope di Napoli*; Prof.ssa **Francesca Vaccarelli**, *Università degli Studi di Teramo*; Prof. **Roberto Virzo**, *Università degli Studi di Messina*.

Segreteria di Redazione: **Alessandra Scala**, *Segretaria di Redazione della Rivista della SIOI "La Comunità Internazionale"*.

La Collana dei *working paper* dell'Osservatorio sulle attività delle Organizzazioni internazionali e sovranazionali, universali e regionali, sui temi di interesse della politica estera italiana vuole essere uno strumento sia di raccolta dei lavori pubblicati nella pagina web dell'Osservatorio (www.osorin.it), sia di diffusione di ricerche e studi sui temi di cui l'Osservatorio si occupa.

SOCIETÀ ITALIANA PER LA ORGANIZZAZIONE INTERNAZIONALE

OSSERVATORIO SULLE ATTIVITÀ DELLE ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI E
SOVRANAZIONALI, UNIVERSALI E REGIONALI,
SUI TEMI DI INTERESSE DELLA POLITICA ESTERA ITALIANA

WORKING PAPER 1-2026

SOCIETÀ ITALIANA PER L'ORGANIZZAZIONE INTERNAZIONALE

Le opinioni espresse nei lavori contenuti nella presente pubblicazione sono di piena responsabilità delle Autrici e degli Autori

Proprietà letteraria riservata

© Copyright 2026 Editoriale Scientifica srl
Via San Biagio dei Librai, 39
89138 - Napoli
ISBN 979-12-235-0752-0

OSSERVATORIO SULLE ATTIVITÀ DELLE ORGANIZZAZIONI
INTERNAZIONALI E SOVRANAZIONALI, UNIVERSALI E REGIONALI,
SUI TEMI DI INTERESSE DELLA POLITICA ESTERA ITALIANA

INDICE

Presentazione del Working Paper (Pietro Gargiulo, Ivan Ingravallo)

- PIETRO GARGIULO** – USA vs. multilateralismo: il ritiro da numerose entità delle Nazioni Unite e internazionali
- CLAUDIO DI TURI** – Brevi considerazioni sul secondo Vertice mondiale per lo sviluppo sociale.
- MARKO MILENKOVIC** – EU Enlargement to the Western Balkans in 2025 – different speeds of integration.
- COSTANZA AMENDOLITO** – Il conflitto armato in Sudan: regime giuridico applicabile e principali violazioni
- GIANPAOLO MARIA RUOTOLO** – *Learning Resources* v. Trump e le regole del Commercio internazionale: *Hallowed Be Thy Rule*.
- LUCA MAURO** – The International Claims Commission for Ukraine: what its institution means for individual victims and what they may expect.
- GIANPAOLO MARIA RUOTOLO** – La quattordicesima Conferenza ministeriale dell’Organizzazione mondiale del commercio e il deterioramento del sistema commerciale multilaterale: il drago continua a barcollare.
- SILVIA BORTOLATO** – The new Syrian leadership through the eyes of the international community. HTS from a terrorist group to the new transitional government.
- GIOVANNI DI CARLO** – Profili evolutivi nel monitoraggio dello Stato di diritto in Europa. Un’analisi del *2025 Rule of Law Report*.
- LUDOVICA FICARELLI** – La protezione dei diritti umani delle persone con disabilità durante i conflitti armati.
- CRISEIDE NOVI** – Il ruolo della Forza di Gendarmeria europea (EGF) nel processo verso una difesa comune europea.
- ANDREA CALIGIURI** – Il regime giuridico dello Stretto di Hormuz tra pace e guerra.
- GIOVANNA COLETTA** – La lotta al razzismo nell’Unione europea: tra sfide strutturali e intenti istituzionali. La nuova strategia contro il razzismo 2026-2030.
- ESTER FERRIELLO** – La promozione della *rule of law* in seno alle Nazioni Unite.
- OLGA CARICATO** – Il genocidio degli Yazidi: tra riconoscimento internazionale e limiti della risposta giudiziaria.
- GIUSEPPE GERACI** – Joint Ministerial Statement ASEAN-UE del 2026: sicurezza, sostenibilità e governance nell’Indo-Pacifico.
- TERESA RUSSO** – L’adozione della direttiva UE anticorruzione e le sue “ricadute” nell’ordinamento giuridico italiano.
- MARCO SILIGATO** – La risposta dell’Unione europea alla crisi energetica: prime considerazioni sulla proposta *AccelerateEU*.
- ARIANNA BAVASTRELLI** – Valori comuni e identità dell’Unione: brevi riflessioni sulla tutela delle minoranze LGBTI+ dopo la sentenza della Corte di giustizia del 21 aprile 2026.
- GIOVANNA COLETTA** – Il Patto per il Mediterraneo: le nuove prospettive della *governance* regionale.
- RAFFAELA DE VITO** – La Comunità politica europea come “spazio di buon vicinato”: da De Gasperi al vertice di Erevan.

[ENZO CAMPAGNA](#) – Riflessioni sulla sicurezza in Colombia a margine del Rapporto del Segretario generale delle Nazioni Unite sull'attuazione dell'Accordo finale di pace del 2016.

[MICHELE NINO](#) – Le terre rare nel diritto internazionale: il principio della sovranità permanente sulle risorse naturali tra diritto del commercio internazionale e diritto internazionale dell'ambiente.

[GIULIA COLAVECCHIO](#) – L'Accordo di associazione UE-Israele e l'iniziativa dei cittadini europei: spunti di riflessione tra coerenza normativa e principi fondanti dell'azione esterna dell'Unione europea.

[ANTONIO J. PALMA](#) – Gli esiti del G7 di Evian 2026.

**SIOI**

UNA Italy

OSSERVATORIO

sulle attività delle organizzazioni internazionali e sovranazionali, universali e regionali, sui temi di interesse della politica estera italiana

Il regime giuridico dello Stretto di Hormuz tra pace e guerra

Andrea Caligiuri

Professore associato di Diritto internazionale e Direttore del Centro interdipartimentale di Ricerca sull'Adriatico e il Mediterraneo (CiRAM), Università di Macerata

1. *L'evoluzione del regime degli stretti nel diritto del mare* - Il regime giuridico degli stretti utilizzati per la navigazione internazionale occupa una posizione centrale nel diritto internazionale del mare, in quanto rappresenta il punto di incontro tra due principi fondamentali dell'ordinamento giuridico internazionale: da un lato, la sovranità territoriale dello Stato costiero sugli spazi marittimi adiacenti alle proprie coste; dall'altro, la libertà di navigazione, intesa quale interesse funzionale della comunità internazionale alla continuità delle comunicazioni marittime. La disciplina degli stretti si è così sviluppata storicamente come risultato di un costante bilanciamento tra controllo territoriale e apertura delle rotte marittime.

In epoca classica, la dottrina della libertà dei mari, tradizionalmente associata a Grozio, tendeva a privilegiare la libertà di navigazione, anche attraverso gli stretti, considerati come parte integrante dell'alto mare¹. Il progressivo consolidamento della sovranità costiera e l'emersione del concetto di mare territoriale determinarono tuttavia una diversa impostazione, conducendo molti stretti a ricadere, in tutto o in parte, entro spazi sottoposti alla sovranità degli Stati rivieraschi². Da ciò derivò un problema giuridico destinato a segnare l'intera evoluzione successiva della materia: in quale misura la sovranità territoriale dello Stato costiero potesse limitare il transito internazionale.

Un passaggio decisivo in tale evoluzione è rappresentato dalla sentenza resa dalla Corte internazionale di giustizia nel caso del *Canale di Corfù* del 1949³. In tale pronuncia, la Corte ha riconosciuto l'esistenza di un diritto di passaggio per le navi straniere negli stretti utilizzati per la navigazione internazionale, qualificandolo come norma consuetudinaria del diritto internazionale. Più precisamente, la Corte ha affermato l'esistenza, in tempo di pace, di un diritto di passaggio attraverso gli stretti utilizzati per la navigazione internazionale, senza previa autorizzazione, per tutte le navi, ivi comprese le navi da guerra, purché tale passaggio non fosse pregiudizievole per lo Stato costiero.

¹ Si veda [M. D. Vattel, *The law of nations : or, Principles of the law of nature, applied to the conduct and affairs of nations and sovereigns*, Philadelphia 1863, § 192, p. 130](#): "It must be remarked, with regard to straits, that, when they serve for a communication between two seas, the navigation of which is common to all, or several nations, the nation which possesses the strait cannot refuse the others a passage through it, provided that passage be innocent and attended with no danger to herself. By refusing it without just reasons, she would deprive those nations of an advantage granted them by nature ; and indeed, the right to such a passage is a remnant of the primitive liberty enjoyed by all mankind".

² In questa fase storica, la dottrina sottolineava l'assenza di norme internazionali condivise; si veda G. G. Wilson, "Les Eaux adjacentes au Territoire des Etats" (1923) 1 *Recueil des Cours* 127 ; l'autore affermava : "*pour les détroits il n'est pas de règle de juridiction généralement acceptée et que les accords conventionnels à ce sujet montrent peu d'uniformité. ... Dans ces accords et dans la pratique, il y a peu de traces de principes communs*" (p. 163).

³ International Court of Justice (1949) *Corfu Channel (United Kingdom v Albania), Merits, Judgment*, ICJ Reports 1949, p. 4: 9 in the *Corfu Channel Case* says: "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 war ships 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" (p. 28).

Come evidenziato in dottrina, questa impostazione introduce un criterio restrittivo ma funzionale, che consente di delimitare l'ambito di applicazione della disciplina degli stretti sulla base del loro uso effettivo⁴.

Il diritto di passaggio riconosciuto nel caso del *Canale di Corfù* si configura come "passaggio inoffensivo non sospensibile", successivamente codificato, come tale, all'articolo 16, par. 4, della Convenzione di Ginevra sul mare territoriale e la zona contigua del 1958⁵.

Tale codificazione, pur costituendo un rilevante progresso, si è tuttavia rivelata nel tempo insufficiente ad assicurare un adeguato bilanciamento tra le esigenze degli Stati costieri e quelle degli Stati utilizzatori degli stretti internazionali.

La principale criticità del regime del passaggio inoffensivo risiede nella sua intrinseca ambiguità. La nozione di "innocenza" del passaggio, definita in termini negativi quale assenza di pregiudizio per la pace, il buon ordine o la sicurezza dello Stato costiero⁶, lascia infatti un significativo margine di discrezionalità allo Stato, il quale "*may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent*"⁷. Tale indeterminatezza ha consentito agli Stati costieri di esercitare un controllo potenzialmente ampio sulla navigazione, qualificando – a titolo preventivo – come non inoffensive una pluralità di attività, con il conseguente rischio di comprimere la libertà di navigazione⁸.

Questa tensione è stata ulteriormente accentuata dall'estensione generalizzata del mare territoriale a dodici miglia nautiche, avvenuta nel corso della seconda metà del XX secolo. Tale estensione, cristallizzatasi in una norma consuetudinaria⁹, ha comportato che numerosi stretti precedentemente situati in alto mare venissero a ricadere integralmente sotto la sovranità degli Stati costieri. Circa due terzi degli stretti internazionali, tra cui lo Stretto di Hormuz, sono venuti a trovarsi in questa situazione, determinando il rischio di una significativa compressione della libertà di navigazione.

In risposta a questa evoluzione, la Terza Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare ha elaborato un nuovo regime giuridico, codificato nella Parte III dell'UNCLOS, volto a riequilibrare il rapporto tra sovranità costiera e libertà di navigazione¹⁰. Il regime del "passaggio in transito" rappresenta il fulcro di questa nuova disciplina. Ai sensi dell'articolo 37 UNCLOS, il passaggio in transito si applica agli stretti utilizzati per la navigazione internazionale che collegano due parti di alto mare o di zona economica esclusiva, mentre l'articolo 38 definisce il passaggio in transito come l'esercizio della libertà di navigazione e sorvolo esclusivamente ai fini del transito continuo e rapido. L'articolo 44, inoltre, vieta agli Stati costieri di ostacolare o sospendere il passaggio in transito.

⁴ G. Cataldi, "The Strait of Hormus", QIL 76 (2020) 5-19.

⁵ Articolo 16, par. 4, della Convenzione di Ginevra del 1958: "*There shall be no suspension of the innocent passage of foreign ships through straits which are used for international navigation between one part of the high seas and another part of the high seas or the territorial sea of a foreign State*".

⁶ Articolo 14, par. 4, della Convenzione di Ginevra del 1958.

⁷ Articolo 16, par. 1, della Convenzione di Ginevra del 1958.

⁸ S. H. Amin, "The Regime of International Straits: Legal Implications for the Strait of Hormus" (1981) 12 Journal of Maritime Law and Commerce 387.

⁹ Codificata nell'articolo 3 UNCLOS.

¹⁰ Sui negoziati in seno alla Terza Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare, si veda: D. Momtaz, "La question des détroits à la IIIe Conférence du Droit de la mer" (1974) 20 Annuaire français de droit international 841.

Il passaggio in transito, pertanto, si distingue dal passaggio inoffensivo sotto diversi profili. In primo luogo, esso si estende non solo alla navigazione di superficie, ma anche al sorvolo¹¹ e al transito in immersione dei sottomarini, eliminando così alcune delle principali restrizioni associate al passaggio inoffensivo. In secondo luogo, esso è espressamente qualificato come diritto non sospensibile; ciò significa che il passaggio in transito non può essere negato, ostacolato o compromesso mediante l'applicazione delle leggi e dei regolamenti dello Stato costiero¹². In terzo luogo, il regime del passaggio in transito limita significativamente i poteri normativi dello Stato costiero, consentendo l'adozione di misure regolatorie solo in ambiti specifici, quali ad esempio la sicurezza della navigazione e la prevenzione dell'inquinamento¹³.

Il regime del passaggio in transito rappresenta il risultato di un delicato compromesso tra interessi contrapposti, che si inserisce nel più ampio contesto del cosiddetto “*package deal*” dell'UNCLOS¹⁴. In questa prospettiva, l'estensione del mare territoriale a dodici miglia e il riconoscimento del passaggio in transito costituiscono elementi interdipendenti di un equilibrio normativo complessivo. Tuttavia, tale equilibrio non è universalmente accettato, in quanto alcuni Stati, tra cui l'Iran, contestano la natura consuetudinaria del passaggio in transito e ne negano l'applicabilità nei confronti degli Stati non parti della Convenzione¹⁵.

La questione della natura consuetudinaria del passaggio in transito rappresenta uno dei nodi più controversi della disciplina degli stretti. Infatti, il passaggio in transito, essendo il risultato di un compromesso negoziale specifico, sembra più opportunamente qualificabile come uno sviluppo progressivo del diritto internazionale, piuttosto che come mera codificazione di norme consuetudinarie preesistenti¹⁶. Dimostrazione ne sarebbe la variegata *opinio juris* statale¹⁷.

Ne consegue che il principio del passaggio inoffensivo non sospensibile rappresenta, allo stato attuale del diritto internazionale, l'unico regime degli stretti

¹¹ Si noti che diversamente da quanto previsto per le navi in transito – rispetto alle quali lo Stato dello stretto dispone, ai sensi dell'articolo 41 UNCLOS, del potere espresso di designare corsie di navigazione e schemi di separazione del traffico – analogo potere non esiste per la designazione di rotte aeree negli stretti.

¹² Tale principio è ribadito dagli articoli 38, par. 1, e 44 dell'UNCLOS. Corollario di tale divieto è che le navi in passaggio in transito non possono essere ispezionate, arrestate, trattenute, sequestrate o sottoposte ad altre forme di controllo.

¹³ Articolo 42 e articolo 233 UNCLOS.

¹⁴ J. Kraska, “Legal Vortex in the Strait of Hormuz” (2014) 54 Virginia Journal of International Law 323; [G. Cataldi, “The Strait of Hormus”, OIL 76 \(2020\) 5-19.](#)

¹⁵ S. Bagheri “Iran’s Attitude to Security in the Strait of Hormuz: An International Law Perspective” (2015) 13 New Zealand Yearbook of International Law 83.

¹⁶ Si veda tra gli altri, B. B. Jia, *The Regime of Straits in International Law*, Oxford, 1998, pp. 207-208 e la dottrina ivi citata; tra gli autori più recenti, si veda Y. Tanaka, *The International Law of the Sea*, Cambridge, 2012, pp. 106-107; [G. Cataldi, “The Strait of Hormus”, OIL 76 \(2020\) 5-19.](#)

¹⁷ Si possono distinguere diverse posizioni degli Stati in merito alla natura giuridica del regime del passaggio in transito: a) Stati che considerano il regime degli stretti, così come codificato nell'UNCLOS, come parte integrante del diritto consuetudinario (USA, Australia, Francia, Papua Nuova Guinea, Thailandia, e Regno Unito); b) Stati che considerano il regime del passaggio in transito come parte del diritto consuetudinario, ma soggetto a condizioni non previste dall'UNCLOS (Antigua e Barbuda, Isole Cook, Fiji, Kiribati, Nauru, Nuova Zelanda, Niue, Sao Tomé e Principe, Tuvalu e Samoa occidentali); c) Stati che considerano il regime di passaggio in transito una norma emergente del diritto internazionale consuetudinario (Finlandia); d) Stati che considerano il regime di passaggio in transito esclusivamente come parte dell'UNCLOS (Canada, Cile, Colombia, Corea del Sud, Danimarca, Egitto, Giappone, Grecia, Iran, Indonesia, Italia, Malaysia, Marocco, Paesi Bassi, Oman, Panama, Filippine, Spagna, Svizzera, Trinidad e Tobago, Turchia, Yemen e Venezuela); e) Stati la cui posizione è incerta (Cina, Cuba, Gibuti e Russia). Si veda B. B. Jia, *The Regime of Straits in International Law*, Oxford, 1998, pp. 171-200.

chiaramente cristallizzato in una norma consuetudinaria, con la conseguenza che, anche con riferimento allo Stretto di Hormuz, esso deve essere considerato il quadro giuridico di riferimento in assenza di un consolidamento generalizzato del passaggio in transito.

2. *La navigazione nello Stretto di Hormuz: rilevanza giuridica e centralità strategica* - Alla luce del quadro normativo delineato, lo Stretto di Hormuz si configura come un caso paradigmatico nel quale verificare in concreto la portata del regime degli stretti internazionali, in un contesto in cui le tensioni tra sovranità costiera e libertà di navigazione emergono con particolare intensità.

Situato tra le coste della Repubblica islamica dell'Iran a nord e del Sultanato dell'Oman a sud, esso collega il Golfo Persico – mare semichiuso – al Golfo di Oman e, attraverso quest'ultimo, all'Oceano Indiano e rappresenta uno dei principali snodi del sistema marittimo internazionale.

Dal punto di vista storico, Hormuz è sempre stato uno stretto utilizzato per la navigazione internazionale, con la particolarità che, dal momento in cui Iran¹⁸ e Oman¹⁹ estesero il loro mare territoriale a dodici miglia nautiche, le sue acque sono venute a ricadere interamente nel mare territoriale dei due Stati costieri.

La persistente incertezza circa il regime applicabile allo stretto deriva dalla differente postura degli Stati costieri – Iran e Oman – improntata alla valorizzazione della sovranità territoriale e delle esigenze di sicurezza, e da quella degli Stati utilizzatori, che tendono invece a privilegiare una lettura ampia della libertà di navigazione a tutela dei traffici commerciali. A tale riguardo, occorre rilevare che, con riferimento all'UNCLOS, l'Iran firmò la Convenzione il 10 dicembre 1982, senza tuttavia procedere alla sua ratifica, mentre l'Oman la firmò il 1° luglio 1983 e la ratificò il 17 agosto 1989.

Dal punto di vista morfologico, sebbene lo Stretto di Hormuz presenti una larghezza variabile tra circa 20 e 50 miglia nautiche, a seconda del punto di misurazione, le rotte effettivamente utilizzate per la navigazione commerciale sono significativamente più ristrette, essendo organizzate attraverso sistemi di separazione del traffico marittimo, adottati sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale²⁰. Questa configurazione aumenta la vulnerabilità dello stretto, sia sotto il profilo della sicurezza della navigazione sia in relazione a possibili interferenze di natura politica o militare da parte degli Stati costieri, rafforzando così l'interesse della comunità internazionale a garantirne la costante apertura.

Accanto a tali elementi, deve considerarsi il relevantissimo valore economico dello stretto. Attraverso Hormuz transita una quota molto significativa del commercio mondiale di idrocarburi, in particolare petrolio e gas naturale liquefatto provenienti dai Paesi del Golfo Persico²¹. Esso rappresenta pertanto uno dei principali *chokepoints*

¹⁸ Nel 1959, prima della rivoluzione islamica, l'Iran estese il proprio mare territoriale a dodici miglia nautiche, anticipando una tendenza successivamente generalizzata nel diritto del mare contemporaneo; si veda *Act of 12 April 1959*, riprodotto in UN Legislative Series, *Book 16: National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea (1974)*, Part I – National Legislation, UN Doc. [ST/LEG/SER.B/16](#), pp. 10-11 (1974).

¹⁹ [Royal Decree concerning the territorial sea, continental shelf and exclusive economic zone, 10 February 1981](#).

²⁰ Il sistema di separazione del traffico nello Stretto di Hormuz è stato adottato nel 1973 e successivamente rivisto nel 1979 dall'Organizzazione marittima internazionale, https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/sjotrafik_dok/imo_colreg.2_cirkular.pdf.

²¹ IEA, [Strait of Hormuz - Factsheet](#), febbraio 2026.

dell'economia globale, la cui continuità operativa incide sulla stabilità dei mercati energetici internazionali²².

La centralità di Hormuz si manifesta anche sul piano militare. La progressiva militarizzazione degli spazi marittimi e la presenza nella regione di numerosi attori statali ed extra-regionali hanno trasformato lo stretto in un'area di competizione strategica permanente. In tale contesto, la libertà di navigazione non assume soltanto una funzione commerciale, ma anche una evidente dimensione securitaria e strategica²³.

Alla luce di tali considerazioni, lo Stretto di Hormuz non può essere considerato esclusivamente come uno spazio marittimo soggetto a una disciplina tecnica del diritto del mare. Esso costituisce piuttosto un crocevia nel quale si intrecciano sovranità territoriale, sicurezza regionale, interessi economici globali e stabilità dell'ordine marittimo internazionale. Proprio questa pluralità di funzioni contribuisce a spiegare perché il dibattito sul regime giuridico applicabile alla sua navigazione resti particolarmente sensibile e controverso.

Muovendo da tali premesse, l'analisi si articolerà nell'esame contrapposto delle posizioni degli Stati costieri e degli Stati utilizzatori, al fine di mettere in luce la persistente tensione interpretativa circa il regime giuridico applicabile allo Stretto di Hormuz.

2.1. Le posizioni degli Stati costieri: Iran e Oman tra sovranità e sicurezza - La posizione degli Stati costieri dello Stretto di Hormuz, e in particolare della Repubblica islamica dell'Iran, costituisce un elemento centrale ai fini della ricostruzione del regime giuridico applicabile allo stretto, in quanto riflette una concezione della sovranità marittima che si pone in tensione con l'impostazione funzionale propria al diritto degli stretti internazionali. Tale posizione si articola lungo una linea coerente, sebbene restrittiva, fondata su una interpretazione estensiva delle prerogative sovrane dello Stato costiero e su una forte enfasi sulle esigenze di sicurezza nazionale e di controllo strategico delle acque adiacenti.

Nel caso dell'Iran, questa impostazione è letta da alcuni osservatori anche alla luce di una più ampia strategia geopolitica, in quanto il controllo dello stretto sarebbe percepito dalle autorità iraniane non soltanto come una questione giuridica, ma come componente strutturale della sicurezza dello Stato²⁴.

Un elemento decisivo di tale posizione, come si è detto, è rappresentato dal fatto che l'Iran ha firmato ma non ratificato l'UNCLOS²⁵. Tale circostanza consente allo Stato

²² UNCTAD, *Strait of Hormuz disruptions: Implications for global trade and development*, UNCTAD/OSG/TT/INF/2026/1, 10 marzo 2026.

²³ N. Oral, "Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers" (2012) 16 *insights*.

²⁴ S. Bagheri "Iran's Attitude to Security in the Strait of Hormuz: An International Law Perspective" (2015) 13 *New Zealand Yearbook of International Law* 83.

²⁵ Si noti che nel corso della Terza Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare la posizione negoziale dell'Iran in materia di stretti internazionali, e segnatamente dello Stretto di Hormuz, si articolò lungo due direttrici complementari: a) Teheran sostenne che il riconoscimento di un diritto di passaggio attraverso gli stretti utilizzati per la navigazione internazionale non dovesse alterare la natura giuridica delle acque interessate, le quali restavano parte del mare territoriale dello Stato costiero (UN Doc. A/CONF.62/C.2/SR.23, 3 luglio 1974, e A/CONF.62/C.2/SR.38, 15 agosto 1974); b) con specifico riguardo agli stretti che danno accesso a mari chiusi o semi-chiusi, l'Iran propose un regime differenziato tra Stati rivieraschi e Stati non rivieraschi, riconoscendo ai primi una più ampia libertà di navigazione e limitando per i secondi il transito essenzialmente all'accesso ai porti della regione (UN Doc. A/CONF.62/C.2/L.58, 21 agosto 1974).

iraniano di contestare l'applicabilità del regime del passaggio in transito, sostenendo che esso non abbia natura consuetudinaria e che, pertanto, non sia opponibile agli Stati non aderenti alla Convenzione²⁶. Tale argomentazione è fondata sul principio sancito dall'articolo 34 della Convenzione di Vienna del 1969, secondo cui un trattato non crea obblighi né diritti per uno Stato terzo senza il suo consenso, sebbene sia opportuno ricordare che la stessa Convenzione, all'articolo 38, non esclude che un principio di natura convenzionale possa trasformarsi in una norma di rilevanza consuetudinaria.

Su tale base, l'Iran ritiene che il regime giuridico applicabile allo Stretto di Hormuz sia quello del passaggio inoffensivo, quale desumibile dal diritto consuetudinario consolidato e riconosciuto successivamente nella Convenzione di Ginevra del 1958²⁷.

Questo regime consente allo Stato costiero di esercitare un controllo più ampio sul transito delle navi straniere, subordinandolo alla condizione che esso non sia pregiudizievole per la pace, il buon ordine o la sicurezza dello Stato stesso. In particolare, l'Iran sostiene, sulla base della necessità di garantire la sicurezza nazionale e di prevenire attività potenzialmente ostili, che il passaggio di navi da guerra, sottomarini, navi a propulsione nucleare e imbarcazioni o qualsiasi altro oggetto galleggiante che trasporti sostanze nucleari o altre sostanze pericolose o nocive per l'ambiente attraverso il mare territoriale sia soggetto alla previa autorizzazione delle autorità competenti della Repubblica islamica²⁸.

Tuttavia, occorre osservare che il regime del passaggio inoffensivo, al quale l'Iran dichiara di attenersi per la navigazione nello Stretto di Hormuz, non esclude – come già rilevato – il transito delle navi da guerra. Diversamente, l'imposizione di obblighi di previa autorizzazione o notifica per le navi intrinsecamente pericolose, in ragione del loro carico o del sistema di propulsione, può ritenersi compatibile con il diritto consuetudinario, purché tali misure siano giustificate da esigenze di tutela dell'ambiente marino e non si risolvano in un ostacolo ingiustificato al passaggio, atteso che la protezione dell'ambiente marino risponde tanto a un interesse dello Stato costiero quanto a quello della comunità internazionale nel suo complesso²⁹.

Anche il Sultanato dell'Oman, che pure è parte contraente dell'UNCLOS, ha adottato una posizione che si muove lungo direttrici analoghe a quelle iraniane³⁰. Già al momento della firma della Convenzione, il Sultanato dichiarò che le disposizioni relative al passaggio inoffensivo e al passaggio in transito non precludono allo Stato costiero l'adozione di tutte le misure necessarie alla tutela dei propri interessi di pace e sicurezza³¹. Tale impostazione venne ribadita all'atto della ratifica nel 1989, quando l'Oman confermò l'estensione del proprio mare territoriale a dodici miglia nautiche e affermò la

²⁶ Si veda [Interpretative declaration on the subject of straits](#) formulata dall'Iran all'atto della firma dell'UNCLOS il 10 dicembre 1982.

²⁷ Si noti che l'Iran ha firmato la Convenzione il 20 maggio del 1958, ma non l'ha mai ratificata.

²⁸ Si veda articolo 9 – *Law of Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and Oman Sea* (1993), <https://faolex.fao.org/docs/pdf/iral666.pdf>.

²⁹ N. Oral, "Straits Used for International Navigation and Protection of the Marine Environment" (2025) 40 *The International Journal of Marine and Coastal Law* 710.

³⁰ In sede di Terza Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare, l'Oman sottopose un progetto di articoli sulla navigazione nel mare territoriale, comprensivo anche degli stretti utilizzati per la navigazione internazionale, sostenendo l'applicazione del regime del passaggio inoffensivo e riconoscendo agli Stati costieri poteri regolatori significativi, inclusa la possibilità di richiedere previa notifica o autorizzazione per il transito di navi militari straniere (Un Doc. A/CONF.62/L.16, 22 luglio 1974).

³¹ [Declaration upon signature \(1 July 1983\)](#).

piena sovranità sulle acque territoriali, sullo spazio aereo sovrastante e sul relativo fondo marino e sottosuolo³².

In questo quadro, il passaggio delle navi da guerra straniere nelle acque territoriali omanite è subordinato al previo rilascio di un'autorizzazione, requisito esteso anche ai sottomarini, ammessi soltanto se in navigazione in superficie e con esposizione della bandiera dello Stato di appartenenza³³. Analoghe condizioni sono previste per le navi a propulsione nucleare o trasportanti sostanze intrinsecamente pericolose o nocive³⁴. Ne deriva che, pur essendo parte della UNCLOS, l'Oman tende a ricondurre il regime giuridico dello Stretto di Hormuz entro una logica di controllo costiero, attenuando la portata della libertà di passaggio in transito prevista dalla Convenzione e riaffermando prerogative sovrane funzionali alla sicurezza nazionale³⁵.

La posizione omanita appare dunque più pragmatica rispetto a quella iraniana, in quanto mira a conciliare le esigenze di sicurezza nazionale nel quadro di una interpretazione orientata degli obblighi derivanti dall'UNCLOS³⁶.

Tuttavia, nonostante la coerenza delle posizioni giuridiche degli Stati costieri, si deve registrare che nella prassi le disposizioni legislative che prevedono autorizzazioni o restrizioni al passaggio nello stretto non trovano generalmente applicazione, se non in situazioni eccezionali o in contesti di particolare tensione³⁷. Nella maggior parte dei casi, in tempo di pace, il transito delle navi straniere attraverso lo Stretto di Hormuz avviene senza interferenze significative da parte degli Stati costieri.

Ne deriva un quadro giuridico caratterizzato da persistente ambiguità. Lo Stretto di Hormuz si conferma così uno spazio nel quale norme convenzionali, pretese sovrane e prassi operative convivono in equilibrio instabile.

2.2. Le posizioni degli Stati utilizzatori: libertà di navigazione e contestazione delle pretese costiere - Il punto di vista degli Stati utilizzatori dello Stretto di Hormuz, e in particolare delle principali potenze marittime, si fonda su una concezione del diritto internazionale del mare che attribuisce alla libertà di navigazione una funzione strutturale nell'ordinamento giuridico internazionale, quale presupposto della continuità delle comunicazioni marittime. Tale impostazione si contrappone alla visione degli Stati costieri, nella misura in cui tende a circoscrivere l'estensione delle prerogative sovrane esercitabili nello stretto e a privilegiare un regime giuridico che garantisca il transito senza interferenze indebite.

All'interno di questo orientamento è tuttavia necessario distinguere tra due direttrici, fondate su presupposti normativi non coincidenti. Una prima impostazione, riconducibile in particolare agli Stati Uniti e ad altre potenze marittime, qualifica il passaggio in transito come norma di diritto internazionale consuetudinario, ritenendolo pertanto opponibile anche agli Stati non parti dell'UNCLOS. Una seconda impostazione, pur

³² [Declaration No. 1, on the territorial sea.](#)

³³ [Declaration No. 2, on the passage of warships through Omani territorial waters.](#)

³⁴ [Declaration No. 3, on the passage of nuclearpowered ships and the like through Omani territorial waters.](#)

³⁵ Si veda anche [Royal Decree concerning the territorial sea, continental shelf and exclusive economic zone, 10 February 1981.](#)

³⁶ [E. Franckx, A. Razavi "The Strait of Hormuz", in B. Öztürk, R. Özkan \(eds.\), The Proceedings of the Symposium on the Straits used for International Navigation, Istanbul 2002, pp. 53-71.](#)

³⁷ [G. Cataldi, "The Strait of Hormus" QIL 76 \(2020\) 5-19; N. Oral, "Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers" \(2012\) 16 insights.](#)

condividendo l'obiettivo di assicurare un elevato grado di libertà di navigazione, non riconosce al passaggio in transito natura consuetudinaria e individua invece nel passaggio inoffensivo non sospendibile l'unica regola chiaramente consolidata del diritto internazionale generale, da interpretarsi in senso funzionale nei contesti degli stretti utilizzati per la navigazione internazionale.

La prima impostazione trova la sua espressione più significativa nella prassi e nella dottrina degli Stati Uniti. Pur non essendo parte dell'UNCLOS, gli Stati Uniti sostengono che le disposizioni fondamentali della Convenzione in materia di libertà di navigazione riflettano, in larga misura, norme di diritto consuetudinario. In tale prospettiva, il passaggio in transito non costituirebbe una mera creazione convenzionale, ma la codificazione di una regola già radicata nella prassi internazionale³⁸. Questa posizione si traduce operativamente nel *Freedom of Navigation Program*, attraverso il quale gli Stati Uniti esercitano sistematicamente diritti di navigazione e sorvolo in aree ove gli Stati costieri avanzano pretese ritenute eccessive. Con specifico riferimento allo Stretto di Hormuz, tale prassi si manifesta nel transito regolare di navi militari e commerciali senza previa autorizzazione, anche in presenza di normative interne che prevedono requisiti autorizzatori.

Questa condotta non è isolata, ma trova un certo grado di convergenza anche nella prassi di altri Stati utilizzatori, in particolare quelli fortemente dipendenti dalla continuità delle rotte commerciali internazionali.

La seconda impostazione, fondata sul diritto di passaggio inoffensivo non sospendibile, sostiene che il diritto internazionale generale imporrebbe comunque limiti significativi ai poteri dello Stato costiero negli stretti utilizzati per la navigazione internazionale. Il carattere non sospendibile del passaggio e la sua funzione strumentale alla continuità delle comunicazioni marittime escluderebbero, infatti, la legittimità di misure che si traducano in un controllo preventivo o in una compressione sostanziale del diritto di passaggio. In questo senso, se è vero che la condizione di innocenza consenta un certo margine di controllo da parte dello Stato costiero, i motivi di sospensione per tutela della pace, del buon ordine o della sicurezza dello Stato costiero vanno interpretati in senso restrittivo e in modo funzionale a garantire la continuità delle comunicazioni marittime internazionali.

L'interpretazione ampia della libertà di navigazione attraverso gli stretti usati per la navigazione internazionale non sarebbe erosa neanche dalle nuove e crescenti minacce per la sicurezza internazionale, quali ad esempio il terrorismo marittimo, la proliferazione di armamenti, i sabotaggi infrastrutturali o altre forme di operazioni ostili contro il traffico commerciale che hanno indotto molti Stati a rafforzare la protezione delle rotte strategiche. Nell'ottica degli Stati utilizzatori, la difesa della libertà di navigazione in questi contesti, sebbene si intrecci con esigenze di sicurezza collettiva, non deve mai comportare, sul piano di principio, il venir meno del favore verso un regime aperto degli stretti internazionali.

Ne deriva che, pur muovendo da presupposti normativi differenti, le due impostazioni convergono sul piano degli effetti, escludendo entrambe la legittimità di misure di controllo preventivo o di restrizioni generalizzate al transito e contribuendo a delineare un nucleo comune di limiti alle prerogative degli Stati costieri³⁹.

³⁸ [LIS No. 112 - United States Responses to Excessive National Maritime Claims](#), 9 marzo 1992, pp. 64-66.

³⁹ Si veda in tal senso la [Joint Statement of G7 Foreign Ministers on Iran \(Vaux-de-Cernay, France, March 27, 2026\)](#), nella quale si afferma, indipendente dalla differente *opinion juris* degli Stati coinvolti, in maniera generica: "We

3. *La navigazione nello Stretto di Hormuz nell'ambito di un conflitto armato* - Dall'analisi congiunta delle posizioni degli Stati costieri e degli Stati utilizzatori emerge dunque un quadro giuridico caratterizzato da una tensione strutturale tra sovranità territoriale e libertà di navigazione, che si riflette nella persistente incertezza circa il regime applicabile allo Stretto di Hormuz. Tale incertezza non si esaurisce in un mero disaccordo interpretativo, ma si traduce in una dialettica concreta tra pretese normative contrapposte e prassi operative non sempre coerenti, dando luogo a un equilibrio instabile, suscettibile di essere rimodellato in funzione delle contingenze politiche e strategiche.

È proprio in questo quadro di ambiguità e di conflitto latente tra modelli giuridici alternativi che si inserisce il problema della disciplina della navigazione nello Stretto di Hormuz in situazione di conflitto armato, a seguito dell'attacco avviato il 28 febbraio 2026 da Stati Uniti e Israele contro l'Iran. In tale contesto, infatti, le ambiguità del regime applicabile non vengono meno, ma tendono piuttosto ad acuirsi, imponendo di verificare in quale misura e secondo quali limiti le regole del diritto del mare continuino a trovare applicazione o debbano essere integrate, e se del caso derogate, alla luce del diritto dei conflitti armati.

Sotto il profilo del diritto del mare, a prescindere dal fatto che si applichi allo Stretto di Hormuz il regime del passaggio inoffensivo o quello del passaggio in transito, uno Stato costiero comunque non può, in linea di principio, sospendere in via generale e permanente la navigazione attraverso uno stretto destinato alla navigazione internazionale, salvo nei limiti consentiti dal diritto dei conflitti armati. Diversamente, l'adozione di misure di interdizione della navigazione, quali il minamento o il blocco navale, deve essere valutata quanto alla sua legittimità alla luce del diritto dei conflitti armati in mare, che si applica quale *lex specialis*.

Alla luce del diritto dei conflitti armati, qualora lo Stato costiero disponga la chiusura di parti di uno stretto alla navigazione internazionale nel corso di un conflitto armato, ad esempio mediante il minamento dello stretto o l'imposizione di un blocco navale, esso sarebbe comunque tenuto a garantire il rapido transito delle navi neutrali attraverso corridoi di traffico sicuri⁴⁰. Eccezioni a tale principio potrebbero essere ipotizzate nel caso di una chiusura totale di uno stretto internazionale giustificata da esigenze imperative di necessità militare, fermo restando il carattere controverso di tali ipotesi in dottrina⁴¹.

Pertanto, ne consegue che la posa di mine nello Stretto di Hormuz⁴², considerato uno degli strumenti più incisivi per realizzarne un eventuale blocco, se in tempo di pace integrerebbe una chiara violazione del diritto internazionale, in quanto comprometterebbe la libertà di navigazione, in tempo di conflitto armato, invece, non sarebbe vietata in modo

reiterated the absolute necessity to permanently restore safe and toll free freedom of navigation in the Strait of Hormuz, consistent with UNSC Resolution 2817 and the Law of the Sea”.

⁴⁰ Regola 89 del Manuale di San Remo: “*Transit passage through international straits and passage through waters subject to the right of archipelagic sea lanes passage shall not be impeded unless safe and convenient alternative routes are provided*”. In questo senso anche la dottrina: H Caminos, VP Cogliati-Bantz, *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*, Cambridge, 2014, p. 27.

⁴¹ Si veda H. Caminos, V.P. Cogliati-Bantz, *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*, Cambridge, 2014, p. 30.

⁴² [M. Mansour, “What do we know about sea mines in and around the Strait of Hormuz?”, Al Jazeera, 13 aprile 2026.](#)

assoluto, ma resterebbe soggetta a rigorose condizioni derivanti dal diritto dei conflitti armati.

In particolare, il minamento deve rispettare i principi di necessità e proporzionalità, che impongono, rispettivamente, un nesso con un obiettivo militare legittimo e un bilanciamento tra vantaggio militare e danni collaterali. Nel caso dello Stretto di Hormuz, l'applicazione di tali criteri risulterebbe particolarmente problematica, poiché l'interdizione del traffico avrebbe effetti generalizzati, incidendo sia sul diritto di navigazione delle navi neutrali sia su interessi economici globali.

La natura di *chokepoint* globale dello stretto implica, infatti, che qualsiasi misura di chiusura produca effetti sistemici che travalicano il teatro delle ostilità, coinvolgendo gli interessi degli Stati neutrali e della comunità internazionale. In tale contesto, risulterebbe difficilmente sostenibile, salvo circostanze eccezionali, che una chiusura generalizzata dello stretto possa soddisfare il requisito della proporzionalità, in quanto comporterebbe conseguenze estese sul commercio internazionale e sulla sicurezza energetica. Un ulteriore limite deriverebbe dall'obbligo di protezione dei neutrali. Le operazioni militari non possono infatti compromettere in modo indiscriminato i diritti degli Stati non coinvolti nel conflitto, tra cui rientra la libertà di navigazione. Nel caso di Hormuz, l'assenza di rotte alternative rafforzerebbe ulteriormente questo limite, rendendo particolarmente difficile giustificare misure di interdizione generalizzata.

Nondimeno, nell'attuale contesto di conflitto armato, si può sostenere che una chiusura dello stretto soddisferebbe i criteri di necessità e proporzionalità qualora, come affermato dall'Iran, gli Stati costieri del Golfo Persico fossero effettivamente coinvolti nelle ostilità accanto a Stati Uniti e Israele, in quanto metterebbero a disposizione i propri territori per operazioni militari o di supporto logistico contro l'Iran⁴³. In un simile contesto, verrebbe meno, almeno in parte, la distinzione tra Stati belligeranti e Stati neutrali, con la conseguenza che la questione della tutela dei diritti di navigazione degli Stati terzi utilizzatori dello Stretto assumerebbe un rilievo diverso. In tale prospettiva, appare significativo che l'Iran non sembri aver ostacolato il transito delle navi dirette da e per gli Stati del Golfo non considerati ostili, quali Oman e Iraq, suggerendo un approccio selettivo piuttosto che una chiusura generalizzata⁴⁴.

In aggiunta, si deve sottolineare che, indipendentemente dallo stabilimento di un blocco dello stretto, il diritto dei conflitti armati consentirebbe comunque di considerare una nave mercantile battente bandiera neutrale un obiettivo militare legittimo qualora la merce trasportata – esempio petrolio – fosse destinata ad essere utilizzata per scopi militari. Ai sensi dell'articolo 52, par. 2, del Protocollo aggiuntivo I alle Convenzioni di Ginevra del 1949⁴⁵, l'Iran sarebbe pertanto legittimato a colpire le navi di Stati neutrali

⁴³ Si veda *Letter dated 26 March 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations addressed to the Secretary-General* (UN Doc. [S/2026/235](#), 27 marzo 2026) in cui si condannano gli attacchi americani provenienti dal Kuwait, o la richiesta di piene riparazioni a Bahrain, Arabia Saudita, Qatar, Emirati Arabi Uniti e Giordania, accusandoli di aver facilitato attacchi armati illeciti e di aver violato obblighi internazionali che hanno causato significativi danni materiali e morali alla Repubblica islamica dell'Iran ([Iran Demands Compensation from Persian Gulf States for Violations of Law](#), Tasnim News Agency, 14 aprile 2026).

⁴⁴ Si veda la posizione ufficiale dell'Iran formulata nella *Letter dated 9 April 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations addressed to the President of the Security Council* (UN Doc. [S/2026/308](#), 10 aprile 2026), in particolare par. 4.

⁴⁵ Questa norma è riconosciuta come parte del diritto internazionale consuetudinario sia dall'Iran che dagli Stati Uniti; si veda [Customary IHL - Rule 8. Definition of Military Objectives](#).

che commerciassero con Israele o gli Stati Uniti affinché il loro carico non sia destinato direttamente alle loro forze armate a sostegno della campagna militare contro di esso⁴⁶.

Questa interpretazione non appare necessariamente incompatibile, in linea generale, con la Risoluzione 2817 (2026) del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite⁴⁷. Tale risoluzione, non adottata ai sensi del Capitolo VII della Carta ONU, riafferma il rispetto dei diritti e delle libertà di navigazione delle navi mercantili e commerciali, in particolare lungo le rotte marittime strategiche, e riconosce il diritto degli Stati membri di difendere le proprie navi da attacchi e provocazioni⁴⁸. Al contempo, essa condanna qualsiasi azione o minaccia da parte dell'Iran volta a chiudere o ostacolare la navigazione internazionale nello Stretto di Hormuz e qualifica tali condotte come una grave minaccia alla pace e sicurezza internazionale⁴⁹.

La posizione del Consiglio appare dunque principalmente orientata a escludere la legittimità di una chiusura totale dello Stretto di Hormuz. Tuttavia, il richiamo che il Consiglio fa alla precedente risoluzione 552 (1984)⁵⁰ introduce un elemento interpretativo ulteriore. Quest'ultima, pur sottolineando l'importanza del Golfo per la stabilità economica globale, garantisce espressamente il diritto di navigazione per le navi dirette da e verso i porti degli Stati rivieraschi non coinvolti nelle ostilità. Ciò sembra lasciare spazio, almeno sul piano teorico, a una lettura che ammetta forme limitate e selettive di restrizione del traffico marittimo nei confronti degli Stati considerati belligeranti, purché non si traducano in una chiusura indiscriminata dello Stretto e non compromettano in modo generalizzato la libertà di navigazione. Questo richiamo sembrerebbe andare a sostegno della posizione iraniana se non fosse che la risoluzione 2817 (2026) condanni gli attacchi iraniani contro gli Stati del Golfo. Va però osservato, in un'ottica di contestualizzazione, che tale risoluzione è intervenuta in una fase iniziale del conflitto, ovvero in un momento in cui il grado di coinvolgimento degli Stati del Golfo nelle operazioni militari non appariva ancora pienamente definito.

Su un piano distinto si colloca il diritto dell'uso della forza. La situazione attuale deve essere analizzata alla luce dell'articolo 2, par. 4, della Carta ONU, che vieta l'uso della forza nelle relazioni internazionali. L'interdizione del traffico marittimo nello stretto potrebbe essere qualificata come una forma di uso della forza, in particolare qualora raggiunga una soglia tale da incidere in modo significativo sulla libertà di navigazione e sugli interessi economici di altri Stati.

La principale giustificazione invocabile in tale contesto è rappresentata dal diritto di autodifesa ai sensi dell'articolo 51 della Carta ONU. Tuttavia, anche in presenza di un attacco armato, l'esercizio dell'autodifesa è subordinato al rispetto dei criteri di necessità e proporzionalità. Tali criteri limitano in modo significativo la possibilità di adottare misure di carattere generale e indiscriminato, come l'interdizione estesa di uno stretto internazionale, che incidono su interessi collettivi della comunità internazionale.

Nel contesto attuale, una chiusura generalizzata dello Stretto di Hormuz difficilmente potrebbe essere considerata una risposta necessaria e proporzionata a un

⁴⁶ Si veda anche la Regola 67, lett. (f), del Manuale di San Remo.

⁴⁷ UN Doc. [S/RES/2817 \(2026\)](#), 11 marzo 2026.

⁴⁸ Par. 7 della citata risoluzione.

⁴⁹ Par. 8 della citata risoluzione.

⁵⁰ UN Doc. [S/RES/552\(1984\)](#), 1 giugno 1984.

attacco armato, in quanto essa comporterebbe effetti sproporzionati rispetto all'obiettivo militare perseguito.

Un ulteriore aspetto rilevante riguarda la reazione degli Stati utilizzatori e della comunità internazionale. La chiusura dello stretto potrebbe essere percepita come una minaccia alla sicurezza internazionale, giustificando l'adozione di contromisure o di azioni collettive volte a garantire la libertà di navigazione. In questo contesto, si inserisce il dibattito sull'uso della forza per la protezione delle linee di comunicazione marittima, che solleva questioni complesse in relazione ai limiti dell'autodifesa e al ruolo del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite. Tali considerazioni potrebbero essere rimesse in discussione qualora si accertasse il coinvolgimento diretto degli Stati del Golfo, ad eccezione di Oman e Iran, nel conflitto, con conseguente riduzione dell'ambito applicativo della neutralità.

3.1. *L'introduzione di un pedaggio sul transito marittimo nello Stretto di Hormuz* - Nell'ambito del conflitto armato in corso, la posizione dell'Iran in materia di navigazione nello Stretto di Hormuz si è ulteriormente irrigidita, collegando in modo sempre più esplicito la disciplina del transito marittimo alle esigenze di sovranità e di autodifesa. In una dichiarazione del 22 marzo 2026⁵¹, il Ministero degli Esteri iraniano ha affermato che il passaggio attraverso lo stretto “*is not conceivable except in light of respect for the sovereignty and sovereign rights of the coastal state*”, collegando esplicitamente la disciplina della navigazione al contesto di autodifesa ai sensi dell'art. 51 della Carta delle Nazioni Unite⁴. In tale quadro, Teheran ha chiarito che il traffico marittimo non è formalmente sospeso, ma che “*in accordance with established principles and rules of international law, has prevented the transit of vessels belonging to or associated with the aggressor parties and those participating in their acts of aggression*”. Inoltre, la navigazione è consentita sebbene l'Iran abbia preso “*a set of precautionary measures to prevent the imposition of additional risks on ships and mariners in the Persian Gulf, the Strait of Hormuz, and the Sea of Oman*” e in considerazione dello stato di belligeranza.

Tale impostazione sembrerebbe tradursi, sul piano operativo, nell'introduzione di forme di controllo selettivo del traffico marittimo, fondate su autorizzazioni preventive, verifiche circa la nazionalità o la destinazione delle navi e, in taluni casi, sull'imposizione di corrispettivi economici per il passaggio. In ambito interno, alcune proposte legislative avrebbero inoltre prospettato l'istituzione di pedaggi su base stabile per l'utilizzo dello stretto, presentati quale contropartita per i servizi di sicurezza assicurati dallo Stato costiero⁵².

Sotto il profilo giuridico, l'eventuale imposizione di un pedaggio non si esaurirebbe in una misura di natura fiscale o amministrativa. Essa assumerebbe piuttosto il significato di strumento di regolazione coercitiva dell'accesso a una rotta marittima internazionale, inserito in una più ampia strategia di pressione economica e politica. In questa prospettiva, la misura potrebbe essere qualificata, almeno in astratto, come forma di contromisura diretta a reagire a presunti illeciti internazionali.

Una simile qualificazione incontra tuttavia limiti rilevanti. Secondo il diritto internazionale consuetudinario, le contromisure devono essere dirette esclusivamente

⁵¹ [Statement on maritime security and safety in the Strait of Hormuz](#), 22 marzo 2026.

⁵² [S. Sharma, “Iran Parliament Approves Plan To Charge Tolls In Strait of Hormuz, Bans US And Israeli Vessels: Reports”, Times Now, 31 marzo 2026.](#)

contro lo Stato responsabile, proporzionate, reversibili e non implicare l'uso della forza. L'estensione delle misure a navi di Stati terzi, anche se indirettamente coinvolti nel conflitto, appare difficilmente conciliabile con tali requisiti, salvo il ricorso a controverse teorie di contromisure collettive.

Anche prescindendo dal tema delle contromisure, la disciplina della navigazione attraverso uno stretto internazionale, indipendentemente dal regime ritenuto applicabile – passaggio inoffensivo non sospensibile o passaggio in transito – non consente, in linea di principio, l'imposizione di oneri economici o di condizioni ulteriori⁵³ rispetto alle limitate misure funzionali alla sicurezza della navigazione, quali la designazione, ove necessario, di corsie di traffico e la predisposizione di schemi di separazione del traffico marittimo⁵⁴.

Tale conclusione non muta neppure con riguardo alla configurazione tecnica dei corridoi di traffico nello Stretto di Hormuz, qualora gli stessi, per esigenze di sicurezza della navigazione, dovessero intersecare spazi formalmente qualificati come acque interne di uno Stato costiero, in virtù del tracciamento di linee di base rette. In simili ipotesi, una lettura funzionale dello stretto induce infatti a estendere il regime del passaggio – inoffensivo o in transito – all'intero sistema di traffico, indipendentemente dalla qualificazione formale delle acque attraversate. Ne consegue che anche l'imposizione di un pedaggio lungo corridoi di traffico che attraversino acque interne debba essere rigettata.

Più in generale, anche a voler riconoscere allo Stato costiero un certo margine di discrezionalità nella disciplina della navigazione attraverso uno stretto, tale potere non potrebbe in ogni caso esercitarsi in modo incompatibile con i principi generali del diritto del mare, e segnatamente con la libertà di navigazione e il principio di non discriminazione. Un sistema che subordini il transito al pagamento di un pedaggio selettivo, fondato sulla nazionalità della nave o sull'allineamento politico dello Stato di bandiera, risulta infatti del tutto inconciliabile con tali principi e contribuisce a qualificare la misura iraniana non come una regolazione neutrale del traffico, bensì come uno strumento di pressione economica attraverso la gestione dello Stretto di Hormuz.

Il divieto di imposizione di pedaggi a carico di navi in passaggio nello Stretto di Hormuz sarebbe comunque vietato anche nell'ipotesi in cui si volesse prescindere dal qualificare tale spazio come stretto usato per la navigazione internazionale e valorizzare esclusivamente il fatto che le sue acque sono integralmente ricomprese nel mare territoriale dei due Stati costieri; infatti sia la Convenzione di Ginevra del 1958⁵⁵ sia l'UNCLOS⁵⁶ affermano che nessuna tassa può essere imposta alle navi straniere per il solo motivo del loro passaggio attraverso il mare territoriale; che tasse possono essere imposte ad una nave straniera a solo titolo di pagamento per specifici servizi resi alla nave stessa e che tali tasse devono essere imposte senza discriminazione.

⁵³ [“Freedom of navigation is not negotiable”: IMO addresses UN Security Council on maritime safety in the Strait of Hormuz, 28 aprile 2026.](#)

⁵⁴ Sulla possibilità di designare corsie di navigazione e prescrivere schemi di separazione del traffico, si veda rispettivamente, l'articolo 16, par. 1, della Convenzione di Ginevra del 1958, la quale prevede un ampio potere regolatorio in capo agli Stati costieri nel loro mare territoriale per prevenire i passaggi inoffensivi, e l'articolo 41 UNCLOS che disciplina specificamente questo potere.

⁵⁵ Articolo 18 Convenzione di Ginevra del 1958.

⁵⁶ Articolo 26 UNCLOS.

Sotto il profilo del diritto dei conflitti armati in mare, la misura potrebbe essere accostata, in via analogica, a forme di interdizione economica quali i blocchi navali. Tuttavia, essa non soddisfa i requisiti tipici di tali strumenti, in particolare per quanto riguarda l'imparzialità e la chiarezza delle condizioni di applicazione, configurandosi piuttosto come una misura ibrida tra contromisure e coercizione economica.

In conclusione, se il contesto bellico può contribuire a spiegare la ratio politica dell'iniziativa iraniana, esso non appare di per sé sufficiente a fonderne la piena liceità giuridica. L'imposizione di un pedaggio nello Stretto di Hormuz sembra infatti porsi in tensione tanto con il regime del passaggio inoffensivo non sospensibile, tradizionalmente richiamato dall'Iran, quanto con il regime del passaggio in transito sostenuto dagli Stati utilizzatori.

3.2. *Il blocco imposto dagli USA al traffico marittimo iraniano* - La risposta statunitense all'introduzione del blocco selettivo della navigazione nello Stretto di Hormuz da parte iraniana si è concretizzata nell'annuncio di un blocco navale selettivo del traffico marittimo da e per i porti iraniani, intervenuto qualche giorno dopo il cessate il fuoco temporaneo concordato dalle parti, con la mediazione del Pakistan, e operativo dall'8 aprile 2026.

Come dichiarato dal *United States Central Command* (CENTCOM) nel comunicato del 12 aprile 2026, le forze statunitensi avrebbero dato avvio, a partire dal 13 aprile, a un'operazione volta a impedire l'accesso e l'uscita da tutti i porti iraniani situati nel Golfo Persico e nel Golfo di Oman, applicando la misura "in modo imparziale" nei confronti di navi di tutte le nazionalità. Il comunicato precisa, inoltre, che tale blocco non inciderebbe sulla libertà di navigazione nello Stretto di Hormuz per le navi dirette verso porti non iraniani⁵⁷.

Il primo caso di blocco, da parte degli Stati Uniti, di una nave commerciale iraniana in attuazione delle misure adottate avrebbe riguardato la nave "Toska", fermata il 19 aprile 2026 nel Golfo di Oman, in prossimità delle acque territoriali iraniane⁵⁸.

La qualificazione giuridica del blocco della navigazione da e per l'Iran impone di verificare se essa possa essere ricondotta alla nozione di blocco navale nel diritto dei conflitti armati in mare. In linea generale, il blocco costituisce una misura di guerra riconosciuta dal diritto internazionale consuetudinario, purché siano rispettati determinati requisiti, tra cui la dichiarazione e notificazione preventiva, l'effettività, l'imparzialità e il rispetto del principio di proporzionalità. Tali criteri trovano una formulazione ampiamente richiamata nel *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*⁵⁹.

Sotto il profilo formale, la misura decisa dagli Stati Uniti sembra soddisfare alcuni di questi requisiti. In particolare, la dichiarazione pubblica del blocco e la previsione di comunicazioni ai marittimi attraverso avvisi ufficiali (*Notice to Mariners*) appaiono coerenti con l'obbligo di notifica. Analogamente, l'affermazione secondo cui il blocco sarebbe applicato "imparzialmente" nei confronti di tutte le navi, indipendentemente dalla

⁵⁷ [U.S. to Blockade Ships Entering or Exiting Iranian Ports](#), 12 aprile 2026.

⁵⁸ L'Iran ha condannato il blocco come un atto di aggressione e una violazione del cessate il fuoco in atto, si veda: [Statement by the Ministry of Foreign Affairs regarding the US attack on an Iranian commercial vessel and the hostage-taking of its crew and their families](#), 21 aprile 2026.

⁵⁹ Si vedano in merito al blocco navale le Regole 93-104 del Manuale di San Remo.

loro bandiera, risponde – almeno sul piano dichiarativo – al requisito di non discriminazione tipico dei blocchi navali legittimi.

Tuttavia, l'analisi sostanziale della misura solleva questioni più complesse. In primo luogo, il blocco appare limitato esclusivamente al traffico da e per i porti iraniani, lasciando formalmente intatta la libertà di navigazione nello Stretto di Hormuz per le altre rotte commerciali. Questa configurazione selettiva si avvicina alla nozione di “*blockade of ports and coasts*” piuttosto che a un blocco generalizzato di un'area marittima, ma resta comunque soggetta ai limiti del diritto dei conflitti armati.

Un profilo critico concerne la condizione di effettività. Affinché un blocco sia giuridicamente valido, esso deve essere effettivamente mantenuto da una forza navale sufficiente a impedirne la violazione. In assenza di tale requisito, il blocco rischierebbe di essere qualificato come illegittimo. Inoltre, l'effettività deve essere valutata anche in relazione alla vastità dell'area interessata e alla capacità operativa concreta delle forze coinvolte.

Ancora più rilevante è il problema della proporzionalità. Il blocco navale, pur essendo uno strumento lecito in tempo di conflitto armato, non può avere effetti eccessivi sulla popolazione civile o sull'economia degli Stati terzi. Nel caso di specie, l'interdizione del traffico da e per i porti iraniani potrebbe avere conseguenze significative non solo per l'Iran, ma anche per Stati terzi dipendenti da tali rotte per l'approvvigionamento energetico o per il commercio internazionale. In tal senso, la misura potrebbe essere contestata qualora i suoi effetti eccedano il vantaggio militare concreto e diretto perseguito.

Un ulteriore profilo riguarda il rapporto tra il blocco e il regime giuridico dello Stretto di Hormuz. Il comunicato del CENTCOM afferma espressamente che la libertà di navigazione nello stretto non sarà impedita per le navi dirette verso porti non iraniani. Tale precisazione appare funzionale a evitare una violazione del regime del passaggio in transito previsto dall'UNCLOS e che, come si ricorda, gli Stati Uniti ritengono conforme al diritto consuetudinario. Tuttavia, la distinzione tra traffico diretto verso porti iraniani e traffico diretto altrove potrebbe risultare difficile da applicare nella prassi operativa, soprattutto in un contesto di traffico intenso e interconnesso.

Detto ciò, però, la valutazione complessiva della legittimità del blocco non può prescindere dal fatto che l'attuale conflitto armato è stato scatenato da un attacco di USA e Israele contro l'Iran. Pertanto, l'Iran dovrebbe essere considerato lo Stato vittima, legittimato all'esercizio del diritto di autotutela, anche nella forma della legittima difesa ai sensi dell'articolo 51.

In tale prospettiva, le misure adottate dalle parti assumono una qualificazione giuridica profondamente differente. L'introduzione del pedaggio nello Stretto di Hormuz, pur presentando evidenti profili di tensione con il diritto del mare, può essere letta come misura di reazione – seppur controversa – inserita nel quadro delle risposte dello Stato aggredito, la cui liceità deve essere valutata alla luce dei limiti posti all'adozione di contromisure o alla legittima difesa.

Al contrario, il blocco navale imposto dagli Stati Uniti si configurerebbe come prosecuzione dell'illecito originario, in quanto misura coercitiva adottata dallo Stato autore dell'aggressione, suscettibile di aggravare la sua responsabilità internazionale. Inoltre, il blocco incide direttamente sui diritti degli Stati terzi, limitando la loro libertà di commercio e di navigazione verso l'Iran. Sebbene il diritto dei conflitti armati ammetta tali effetti collaterali entro certi limiti, essi devono comunque essere valutati alla luce dei

principi di necessità e proporzionalità, nonché del divieto di arrecare danni eccessivi agli interessi di Stati non coinvolti nel conflitto.

4. *Scenari post-bellici e future prospettive di gestione dello Stretto di Hormuz* - Nel quadro di una futura sistemazione post-bellica, la disciplina dello Stretto di Hormuz potrebbe evolvere lungo tre direttrici principali, riconducibili a distinti modelli regolatori, ciascuno fondato su un diverso bilanciamento tra sovranità statale e interesse collettivo alla navigazione internazionale.

Una prima opzione è rappresentata dalla formalizzazione, nell'ambito di un futuro accordo di pace, di un rafforzamento delle prerogative iraniane sullo Stretto di Hormuz⁶⁰. In tale prospettiva, l'Iran potrebbe ottenere, attraverso il consenso delle parti coinvolte, il riconoscimento di specifiche competenze nella gestione dello Stretto, incluse forme limitate e convenzionali di regolazione del traffico marittimo, quali pedaggi o meccanismi autorizzatori. A differenza di una misura unilaterale, una simile soluzione troverebbe il proprio fondamento giuridico nel principio del consenso tra Stati e nella libertà negoziale che caratterizza gli accordi di pace. Nei confronti degli Stati terzi, un simile accordo potrebbe aspirare a configurarsi come un regime obiettivo, ossia come un assetto giuridico destinato a produrre effetti *erga omnes* indipendentemente dal consenso individuale di tutti gli Stati interessati.

Una seconda opzione, più coerente con la prassi internazionale, potrebbe consistere nello sviluppo di un modello di cooperazione bilaterale tra Iran e Oman in quanto Stati costieri dello stretto⁶¹, ispirato a esperienze analoghe quali quella degli Stati costieri degli Stretti di Malacca e Singapore⁶². In questo scenario, la gestione dello Stretto verrebbe affidata a meccanismi coordinati di sicurezza della navigazione, controllo del traffico e protezione ambientale, senza compromettere il regime del passaggio in transito. Un simile approccio risponderebbe alla logica funzionale degli stretti internazionali, che privilegia la continuità delle comunicazioni marittime rispetto alle pretese unilaterali di sovranità. In tale prospettiva, questo modello potrebbe offrire una soluzione di compromesso, consentendo di preservare, almeno sul piano formale, la posizione iraniana contraria alla qualificazione dello Stretto di Hormuz come soggetto al regime del passaggio in transito, sulla scia di quanto fatto dagli stati costieri degli Stretti di Malacca e Singapore con la Dichiarazione congiunta del 1971, pur garantendo in concreto la libertà di navigazione⁶³.

⁶⁰ [Full text of Iran's National Security Council statement on ceasefire](#), 8 aprile 2026.

⁶¹ In merito a questa ipotesi si veda; [Iran claims to be drafting proposal with Oman to 'monitor' Strait of Hormuz](#), The Economic Times, 3 aprile 2026. Si deve ricordare che prima della rivoluzione islamica in Iran, l'Iran e l'Oman avevano concordato un controllo congiunto dei corridoi di traffico nello Stretto di Hormuz e stabilito pattugliamenti congiunti, sia aerei sia marittimi, nelle acque territoriali dei rispettivi paesi, al fine di supervisionare gli effetti dell'inquinamento; si veda S. H. Amin, "The Regime of International Straits: Legal Implications for the Strait of Hormus" (1981) 12 Journal of Maritime Law and Commerce 387.

⁶² Si veda J. H. Ho, "Enhancing Safety, Security, and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore: The Cooperative Mechanism" (2009) 40 Ocean Development & International Law 233; [M. Kawano, "Transit Passage through the Malacca and Singapore Straits" QIL 76 \(2020\) 35-58](#).

⁶³ *Singapore Government Press Statement*, MC:Nov/21/71(F.A.), 16 novembre 1971 (riprodotto in N. Logaraj, "Navigational Safety, Oil Pollution and 289 Passage in the Straits of Malacca" (1978) *Malaya Law review* 287, Appendix 3); si veda il paragrafo (b) della dichiarazione: "*The governments of the Republic of Indonesia and of Malaysia agreed that the Straits of Malacca and Singapore are not international straits, while fully recognising their use for international shipping in accordance with the principle of innocent passage. The government of Singapore takes note of the position of the governments of the Republic of Indonesia and of Malaysia on this point*".

Una terza ipotesi potrebbe essere rappresentata dalla conclusione di un accordo regionale tra gli Stati costieri del Golfo Persico, fondato sul principio di cooperazione tra Stati rivieraschi di un mare semichiuso, come previsto dalla Parte IX dell'UNCLOS. In tale prospettiva, lo Stretto di Hormuz verrebbe inserito in un più ampio quadro di governance regionale dello spazio marittimo, che coinvolgerebbe non solo Iran e Oman, ma anche gli altri Stati del Golfo, quali Arabia Saudita, Bahrein, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Kuwait e Iraq. Questo modello consentirebbe di sviluppare forme istituzionalizzate di cooperazione in materia di sicurezza marittima, protezione ambientale, gestione del traffico e prevenzione dei conflitti, rafforzando al contempo la stabilità regionale. A differenza della soluzione bilaterale, l'approccio regionale rifletterebbe la natura interconnessa del Golfo Persico quale mare semichiuso e riconoscerebbe il carattere condiviso degli interessi coinvolti. Sotto il profilo giuridico, tale opzione appare maggiormente coerente con il diritto internazionale del mare, che incoraggia la cooperazione tra Stati rivieraschi in contesti marittimi chiusi o semichiusi. Al contempo, essa permetterebbe di conciliare, almeno in parte, le esigenze di sicurezza degli Stati costieri con la tutela della libertà di navigazione, attraverso un sistema multilaterale di regole e garanzie.

Maggio 2026