Actualidad Jurídica Uría Menéndez, 71, octubre 2026, pp. 7-23

Tribuna Abierta

EL ESTRECHO DE ORMUZ: ¿DE LA INTERNACIONALIZACIÓN A LA TERRITORIALIZACIÓN?[1]

Enrique J. Martínez Pérez

Catedrático de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales de la Universidad de Valladolid

El Estrecho de Ormuz: ¿de la internacionalización a la territorialización?

El Estrecho de Ormuz se ha convertido, una vez más, en un arma de presión internacional por parte de Irán, incluso más eficaz que su peligroso programa nuclear, para imponer sus objetivos estratégicos y económicos. En esta ocasión, las medidas que tienen por objeto cerrar, obstaculizar o dificultar la navegación por él se han adoptado después de un ataque armado por parte de Estados Unidos e Israel, de modo que cualquier aproximación al estudio de las normas internacionales aplicables, entre ellas el Derecho del mar, debe realizarse distinguiendo si estamos en tiempos de paz o de guerra, teniendo en cuenta además cuál ha sido la respuesta de las organizaciones internacionales.

PALABRAS CLAVE:
Estrechos internacionales; Navegación; Derecho del mar; Conflicto armado; Irán; Estados Unidos; Unión Europea.

The Strait of Hormuz: from internationalisation to territorialisation?

Iran is once again using the Strait of Hormuz to exert international pressure in pursuit of its strategic and economic objectives, a source of leverage that the author regards as even more effective than its dangerous nuclear programme. On this occasion, measures aimed at closing the Strait or obstructing or impeding navigation through it followed an armed attack by the United States and Israel. Assessing the applicable international rules, including the law of the sea, therefore requires a distinction between peacetime and wartime, alongside consideration of the response of international organisations.

KEYWORDS:
international; strait; navigation; law of the sea; armed conflict; Iran; United States, European Union.

1 Este estudio se ha realizado en el marco del Proyecto PID2024-157072NB-I00 financiado por MICIU /AEI /10.13039/501100011033 / FEDER, UE (Litigación climática: la lucha contra el cambio climático a través de acciones judiciales nacionales, europeas e internacionales). Asimismo, debe entenderse como parte de las actuaciones que el Grupo de Investigación AGUDEMA (Agua, Derecho y Medio Ambiente, Grupo de referencia competitivo S2117 R, BOA 81, de 27 de marzo de 2018) desarrolla con financiación del Gobierno de Aragón en el seno del IUCA (Instituto Universitario de Ciencias Ambientales).

FECHA DE RECEPCIÓN: 29-09-2026

FECHA DE ACEPTACIÓN: 02-10-2026

Martínez Pérez, Enrique J. (2026). El Estrecho de Ormuz: ¿de la internacionalización a la territorialización? *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, 71, pp. 7-23 (ISSN: 1578-956X).

1. Introducción

El estrecho de Ormuz es uno de los puntos geográficos más críticos del mundo para el transporte marítimo, pues cualquier interrupción en la navegación tiene consecuencias globales en el comercio. Ubicado entre el golfo Pérsico y el golfo de Omán, es un cuello de botella de suma importancia estratégica, de 34 kilómetros de ancho en su punto más angosto y unos 200 kilómetros de longitud, por donde transitaba hasta fechas recientes el 20 % del suministro de petróleo (con cerca de 21 millones de barriles diarios), el 20 % del comercio de gas natural licuado o el 30 % del comercio de fertilizantes[2]. De todos los países de la zona, tan solo dos (Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos) disponen de rutas alternativas para transportar su producción, en tanto que Irak, Irán, Catar, Kuwait y Baréin dependen casi exclusivamente de este paso marítimo.

El 28 de febrero de 2026, Estados Unidos e Israel lanzaron una serie de ataques contra Irán, alcanzando objetivos militares y nucleares, sin autorización del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que son difícilmente justificables al amparo del derecho a la legítima defensa individual o colectiva, pero cuya posible ilicitud nunca debe utilizarse para legitimar las actuaciones iraníes contrarias al Derecho internacional, sobre todo en materia de derechos humanos[3]. Como reacción a dicha ofensiva, Irán llevó a cabo ataques contra los territorios de Arabia Saudí, Baréin, los Emiratos Árabes Unidos, Kuwait, Omán, Qatar y Jordania, que cuentan con bases militares de EE. UU., alcanzando zonas residenciales y bienes de carácter civil, en contravención del derecho internacional humanitario. Paralelamente, la "Guardia Revolucionaria Islámica" anunció el cierre del estrecho de Ormuz al tráfico marítimo de Estados Unidos y sus aliados, donde quedaron posteriormente varados cerca de 2000 buques mercantes con 20.000 marineros[4]. Además, el Parlamento iraní aprobó un plan para cobrar *peajes* a los buques que transitaban por él, que tuvo como respuesta un bloqueo naval estadounidense de los puertos iraníes[5].

Durante los meses posteriores, con la intervención de terceros Estados, principalmente Pakistán, se abrió parcialmente el paso. Y el 17 de junio de 2026 se concluyó el *Memorando de Entendimiento de Islamabad* entre ambos Estados, por el que daban por terminadas las operaciones militares, se levantaba el bloqueo naval estadounidense y se restablecía el paso seguro y gratuito de buques comerciales, con el compromiso de eliminar los obstáculos técnicos y militares, incluido el desminado por parte de Irán[6]. Los flujos de petróleo experimentaron una reactivación limitada, hasta que, en

2 International Energy Agency (2026).

3 Institut de Droit International (2026). En contra de su licitud: Milanovic (2026); Remiro Brotons (2006). Argumentos que justifican su actuación: Dunlap (2026).

4 Noticias ONU (2026a).

5 Lukpat (2026).

6 Texto disponible en https://cnnespanol.cnn.com/2026/06/17/mundo/acuerdo-completo-estados-unidos-iran-trax.

julio, tras una nueva oleada de ataques por parte de ambos países, el estrecho volvió a cerrarse[7]. La situación, que ha derivado en una de las mayores crisis energéticas de la historia moderna[8], con el precio del petróleo Brent por encima de los 100 dólares, se ha agravado aún más después de los avances hutíes en el estrecho del Bab el-Mandeb y la paralización del oleoducto Este-Oeste por los sabotajes con drones, lo que ha dejado a los importadores casi sin suministro de carburantes[9].

En la actualidad, apenas atraviesan el Estrecho por la vía tradicional unos diez buques[10], con continuos incidentes de ataques a barcos mercantes, por lo que se están explorando vías alternativas cerca de las costas de Omán y de Irán y nuevas estrategias marítimas, como el *shuttling*[11]. Conocemos en estos días, además, nuevas propuestas por parte de ambos Estados para poner fin a esta situación, algunas de ellas ciertamente sorprendentes, como la anunciada por el presidente Donald Trump, que pretende declarar el estrecho como "nuevo" territorio de EE. UU., o el posible acuerdo entre Irán y Omán para su reapertura, que prohibiría el paso de buques militares y que impondría una *tasa* por el paso en esta vía marítima[12].

Vemos, pues, de la lectura de los acontecimientos ocurridos en los últimos seis meses, que el estrecho de Ormuz, una vez más, se convierte en un arma decisiva, de presión internacional por parte de Irán, incluso más efectiva que su peligroso programa nuclear, para imponer sus objetivos estratégicos y económicos[13]. Sin embargo, en esta ocasión, las medidas del Gobierno iraní que tienen por objeto cerrar, obstaculizar o dificultar la navegación se adoptan en el contexto de un conflicto armado, cuyos efectos no lo sufren exclusivamente las partes enfrentadas, sino en la práctica todos los Estados, de modo que es necesario, teniendo en cuenta estas nuevas circunstancias, examinar si se ajustan al Derecho internacional, más concretamente a las normas del Derecho del mar, tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra, sin olvidar, por supuesto, cuál ha sido la respuesta de las organizaciones internacionales.

2. El régimen de la navegación por el estrecho de Ormuz en tiempos de paz

Para que se apliquen las normas internacionales, no basta con que un estrecho lo sea desde un punto de vista geográfico, esto es, que nos encontremos con una contracción del mar entre dos espacios terrestres que conecta dos partes de mar, sino que, además, debe reunir otros dos criterios de manera acumulativa: uno de carácter jurídico, que las aguas que lo forman tengan la consideración de *mar territorial*; y otro de carácter funcional, que sea utilizado para la *navegación*

7 BBC (2026).

8 UNCTAD (2026).

9 Vidal y Fariza (2026).

10 WTO (2026).

11 Nieves y Becedas (2026).

12 Fisayo-Bambi (2026).

13 Con detalle, Cataldi (2020).

internacional[14]. Así pues, no cabe duda de que el estrecho de Ormuz es un estrecho internacional desde un punto de vista jurídico, dada su anchura y la utilización de esta vía marítima para su navegación[15]. En todo caso, debe quedar claro que el marco jurídico convencional actual, la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 (CNUDM), conocida como la "constitución de los océanos"[16], no se ocupa de regular en sí misma estos accidentes geográficos, sino solo las aguas utilizadas para la navegación internacional, en la medida en que ellos crean una interrupción en la continuidad de una ruta marítima internacional[17], mediante un régimen diversificado, como veremos a continuación.

2.1. Entre el liberal derecho de paso en tránsito y el más conservador derecho de paso inocente

La CNUDM reconoce a favor de todos los buques y aeronaves el "derecho de paso en tránsito" en los principales estrechos estratégicos, que son los que conectan dos espacios marítimos en los que rige la libertad de navegación: la *alta mar* y la *zona económica exclusiva*. En el resto, los menos importantes o secundarios, el régimen aplicable es el "derecho de paso inocente" (art. 45). Quedan excluidos en todo caso de este régimen un número reducido de estrechos regulados por convenciones de *larga data* aún vigentes (art. 35.c.).

Este régimen jurídico, como el resto de los derechos y obligaciones recogidos en este tratado global de los mares, es solo aplicable entre las partes, para aquellas que han ratificado la Convención (*res inter alios acta*). No obstante, algunas de sus disposiciones, al tratarse de un acuerdo internacional multilateral general, pueden declarar o cristalizar reglas consuetudinarias. Consecuentemente, no sería en principio aplicable para Irán (a diferencia de Omán) la regla antes descrita ("paso en tránsito"), porque dicho Estado no la ha ratificado, de modo que solo sería oponible si se considera este régimen como una norma de carácter consuetudinario. Incluso de confirmarse tal extremo, dicho Estado podría probar, además, que se ha opuesto a su formación (*objetor persistente*), como ciertamente ha manifestado, de manera inequívoca y persistente, a través de notas verbales y comunicaciones diplomáticas, promulgando incluso una legislación interna y formulando una declaración interpretativa en este sentido al firmar la CNUDM[18].

De confirmarse la posición iraní, sería aplicable el régimen anterior a la entrada en vigor de la CNUDM, esto es, el "derecho de paso inocente", consagrado por el Tribunal Internacional de Justicia (TIJ) en el asunto del *Estrecho de Corfú*[19] y más tarde codificado en la Convención de Ginebra

14 Caminos (1987).

15 Al respecto, Casado Raigón; García García Revillo; Vázquez Gómez; Gutiérrez Castillo (2005).

16 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entrada en vigor el 16 de noviembre de 1994, 1833 UNTS 397.

17 Daillier; Pellet; Quoc Dinh (2002: 1169).

18 López Martín (2013: 30).

19 *Caso del Estrecho de Corfú* (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte contra Albania), sentencia de 9 de abril de 1949 (fondo), ICJ *Reports* (1949).

sobre mar territorial y zona contigua de 1958[20], que se asemeja al que rige en el mar territorial, más beneficioso para los intereses de los Estados ribereños, con la diferencia de que su ejercicio no puede ser suspendido por estos, como veremos a continuación (art. 45).

2.2. La licitud del cierre o la obstaculización de la navegación

El régimen de "paso en tránsito", más favorable a las grandes potencias marítimas y mucho más liberal que el régimen anterior, garantiza que *todos* los buques y aeronaves pueden ejercer la libertad de navegación y sobrevuelo para los fines de tránsito rápido e ininterrumpido. Los Estados ribereños no podrán impedir, obstaculizar ni suspender el paso (art. 44), confiriéndoles tan solo competencias para dictar leyes y reglamentos en ciertas materias, entre otras, por lo que aquí nos interesa, la designación de vías marítimas y el establecimiento de dispositivos de separación del tráfico para la navegación por los estrechos (art. 41).

Con el régimen de "paso inocente", en cambio, el ribereño tiene más posibilidades de limitar la navegación. En primer lugar, porque no incluye el sobrevuelo de aeronaves y se obliga a los submarinos a navegar en superficie, de modo que es más fácil determinar su nacionalidad y la carga que llevan. En segundo lugar, porque está sujeto a mayores restricciones, en la medida que concede al Estado ribereño la posibilidad de establecer limitaciones en determinadas materias ligadas a su soberanía (art. 21), que deberán ser observadas por los buques extranjeros. Entre otras, para la seguridad de la navegación, podrán exigir que se utilicen determinadas vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico (teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional). Además, como así se reconoce de manera clara y explícita, podrán adoptar las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente (art. 25.1), es decir, el que sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Y, más importante aún, por lo que aquí nos interesa, podría limitar el ejercicio de este derecho a los buques de guerra, no reconocido expresamente en la Convención. Y es que no existe una práctica estatal uniforme que permita afirmar la presencia de una norma consuetudinaria al respecto, ya que un buen número de Estados exigen, o bien la previa notificación, o bien la necesidad de autorización. En cualquier caso, sería difícilmente oponible esta norma a Irán, que de manera persistente ha rechazado una posible extensión a los buques de guerra[21].

2.3. El pago de tasas o peaje por la navegación: el modelo del estrecho de Malaca

Desde que se inició este conflicto armado, hemos leído algunas propuestas sobre la "administración" futura del estrecho de Ormuz. Como ya hemos apuntado, una de las primeras respuestas al ataque conjunto de las autoridades estadounidenses e israelíes fue la aprobación por la asamblea iraní de un plan para cobrar *peajes* a los buques que cruzasen el estrecho. Meses más tarde, el esperanzador *Memorando de Entendimiento de Islamabad entre Estados Unidos y la República Islámica de Irán*, re-

20 Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, adoptada en Ginebra el 29 de abril de 1958, entrada en vigor el 10 de septiembre de 1964, 516 UNTS 205.

21 Kraska (2014).

cogido por los medios de comunicación, establecía, en su punto quinto, que el Sultanato de Omán mantendría un diálogo con la República Islámica de Irán para establecer la futura administración y los *servicios marítimos* en el estrecho de Ormuz, en consulta con otros Estados ribereños del Golfo Pérsico, pero siempre de conformidad con el Derecho internacional aplicable y los derechos soberanos de los Estados ribereños[22]. Aunque aún sin una confirmación oficial, se han publicado también algunas informaciones sobre el contenido de un hipotético acuerdo entre los dos Estados ribereños del Estrecho (Irán y Omán), por el cual se administraría el tráfico conjuntamente, que podría suponer el abono de pagos por el suministro de servicios por la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y los seguros marítimos. Sin embargo, las últimas noticias parecen indicar que Omán ha rechazado esta idea por la amenaza de represalias por parte de Estados Unidos[23].

Comprobamos en todo caso de este discurso diplomático un tono cada vez más moderado, más preciso por parte de las autoridades iraníes, seguramente en aras de buscar una solución menos rupturista con la normativa vigente. Y es que, incluso admitiendo que el régimen aplicable es el derecho de paso inocente, la CNUDM prohíbe expresamente (art. 26), a diferencia del paso en tránsito, en donde no encontramos en ella una disposición similar, cualquier tipo de gravamen a los buques extranjeros. Ahora bien, esta disposición admite, como se ha apuntado[24], una interpretación *a sensu contrario*, de tal forma que estarían permitidos los pagos por remuneraciones de servicios prestados a los buques. Deben tratarse, en todo caso, de actuaciones o tareas específicas, como las labores de pilotaje (prácticos con conocimientos locales) o salvamento marítimo, de carácter *voluntario* y nunca como condición previa para el tránsito del buque[25].

Como compensación a la ausencia de una disposición específica para el cobro de remuneraciones[26], la Convención promueve un modelo de cooperación, que podría ser aplicado en el estrecho de Ormuz, para repartir las cargas por su mantenimiento, instando a los Estados ribereños y los Estados usuarios ("deberían" dice la Convención) a cooperar para "*el establecimiento y mantenimiento en el estrecho de las ayudas necesarias para la navegación y la seguridad u otras mejoras que faciliten la navegación internacional*" y "*para la prevención, la reducción y el control de la contaminación causada por buques*" (art. 43). Al amparo de esta disposición ya se adoptó en 2007, siendo el primero de ellos, un *Mecanismo de cooperación sobre seguridad de la navegación y protección del medio ambiente en los Estrechos de Malaca y Singapur* en el marco de una iniciativa de la Organización Marítima Internacional para proteger rutas marítimas vitales ante los posibles riesgos por el cierre o bloqueos en los estrechos derivados de colisiones o encallamientos. Desde el punto de vista institucional, cuenta con un "Foro de Cooperación", que reúne a los Estados ribereños, los usuarios y el sector del transporte marítimo; un "Comité de Coordinación", para implantar proyectos en materia de seguridad; y un "Fondo de Ayudas a la Navegación", administrado de forma rotatoria por los ribereños, financiado por contribuciones de los Estados usuarios y otras partes interesadas en su mantenimiento *voluntarias*, sin que su pago sea una condición para el tránsito[27].

22 Texto en https://cnnespanol.cnn.com/2026/06/17/mundo/acuerdo-completo-estados-unidos-iran-trax.

23 Ireland (2026).

24 López Martín (2013: 26).

25 Naderi (2026: 7).

26 López Martín (2010: 178).

27 Con detalle véase IMO (s.a.).

3. La navegación en un contexto de conflicto armado

En este entorno bélico, debemos también examinar la actuación de los beligerantes desde el punto de vista del *ius in bello* y el *ius ad bellum*. Si traemos a colación las normas del *Manual de San Remo*, considerado como Derecho internacional aplicable a la guerra marítima por su carácter consuetudinario[28], se podría deducir de él la posibilidad de suspenderse temporalmente la navegación, restringiéndose el tránsito para asegurar la seguridad del ribereño a los buques bajo bandera de los Estados enemigos[29]. En cambio, debería respetarse el derecho de paso en tránsito o inocente de los buques de los Estados neutrales[30]. Por esta razón, debemos plantearnos si se pueden considerar lícitas las misiones militares para *escoltar* a los buques comerciales o el recurso a la *legítima defensa* en caso de un ataque contra ellos.

3.1. La escolta militar de los buques mercantes

Las iniciativas individuales o colectivas para custodiar los buques mercantes encuentran, al no contar con el aval del Consejo de Seguridad, difícil acomodo de acuerdo con las normas del Derecho del mar (al margen de su posible licitud como respuesta a un ilícito previo), porque, aun reconociendo el derecho de paso de los buques de guerra, estos no pueden usar la fuerza durante el paso, ni siquiera para proteger sus propios buques[31]. En este sentido, el artículo 39 de la CNUDM establece que, al ejercer el paso, lo buques "*se abstendrán de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños del estrecho*" [32]. Es más, el artículo 60 (d) del *Manual de San Remo* señala que aquellos buques que naveguen en convoy con buques de guerra o aeronaves militares enemigas se convierten en naves enemigas por lo que podrían ser un objetivo militar.

También la jurisprudencia internacional parece respaldar esta tesis (*Caso del Estrecho de Corfú*). Cabe recordar que este asunto tiene su origen en una operación de limpieza de minas en el Estrecho (*Operación Retail*), en aguas albanesas, por la Marina de Guerra Británica, después de que dos destructores británicos impactaran contra ellas y causaran la pérdida de vidas humanas. El Tribunal Internacional de Justicia, teniendo en cuenta que dicha actuación no había contado con el consentimiento de las autoridades albanesas, afirmó que se había violado la soberanía de dicho Estado, que no podía justificarse como un ejercicio del paso inocente ni justificarse como una medida de autoprotección[33].

28 Kraska (2015: 877).

29 Naderi (2026: 9).

30 Baxter (1954).

31 Ulfstein (2019).

32 Hartwig (2019).

33 Caso del Estrecho de Corfú (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte contra Albania), sentencia de 9 de abril de 1949 (fondo), ICJ Reports (1949), p. 35-36.

3.2. El ejercicio de la legítima defensa

Debemos plantearnos ahora si las acciones militares contra buques mercantes podrían considerarse un ataque armado y, en consecuencia, se legitimaría el recurso a la fuerza con base en el artículo 51 de la Carta de Naciones Unidas. La resolución 3314 (1974) de la Asamblea General recoge en su definición de agresión "el ataque por las fuerzas armadas de un Estado contra las fuerzas armadas terrestres, navales o aéreas de otro Estado, o contra su flota mercante o aérea" (art. 3.d). Sin embargo, el Tribunal Internacional de Justicia ha mantenido en el asunto de las *Actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua* que no todos los usos de la fuerza pueden catalogarse como un ataque armado, sino solo los más graves[34].

La licitud de la legítima defensa contra ataques a buques comerciales fue examinada por el Tribunal Internacional de Justicia (asunto *Plataformas petrolíferas*) en el contexto de los acontecimientos que tuvieron lugar en el golfo Pérsico entre 1980 y 1988 durante el conflicto armado que enfrentó a Irán e Irak y que afectó gravemente a las rutas comerciales y a la navegación en la región por los continuos ataques contra barcos, especialmente los petroleros. Algunos de los incidentes más relevantes fueron los lanzamientos de misiles contra el petrolero *Sea Isle City* y el choque del buque de guerra *Samuel B. Roberts* contra una mina cerca de Baréin cuando regresaba de una misión de escolta, que sirvió para justificar la destrucción por parte de las fuerzas navales estadounidenses de varios complejos de producción petrolíferos alegando defensa propia. En relación con el primero de ellos, el TIJ señaló que no siempre un ataque contra un buque debía equipararse en sí mismo a un ataque contra el Estado bajo cuya bandera navega, como había ocurrido en este caso al no demostrarse que la acción tuviera como objetivo específico los Estados Unidos[35]. En cambio, respecto al segundo, no descartó la posibilidad de que el minado de un solo buque militar pudiera ser suficiente para poner en juego el derecho inherente de legítima defensa[36].

El Tribunal, finalmente, concluyó que el uso de la fuerza armada no podía calificarse como un acto de legítima defensa, como una medida necesaria para proteger los intereses esenciales de la seguridad de los Estados Unidos[37], con lo que daba a entender, aunque en este punto la doctrina iusinternacionalista está muy dividida[38], la necesidad de actuaciones más amplias, a una escala, intensidad y con unos efectos que amenacen los intereses esenciales de un Estado.

34 Asunto relativo a las actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua (Nicaragua c. Estados Unidos de América),sentencia de 27 de junio de 1986, ICJ Reports (1986), p. 101.

35 Plataformas petrolíferas (República Islámica de Irán c. Estados Unidos), sentencia de 6 de noviembre de 2003 (fondo), ICJ Reports (2003), párr. 64.

36 Párr. 72.

37 Párr. 78.

38 Al respecto, véanse Momtazt (2004); Ochoa-Ruiz y Salamanca-Aguado (2005); Raab (2004).

4. La falta de una reacción internacional institucionalizada contundente

A fin de compeler a un Estado a cumplir con sus obligaciones internacionales, en el Derecho internacional existe la posibilidad de imponer *sanciones* a través de instancias centralizadas o institucionalizadas, como es el caso del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de conformidad con el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas ante una situación de amenaza a la paz y a la seguridad internacionales o un acto de agresión, pero también *contramedidas*, adoptadas por cada Estado o grupo de Estados de forma absolutamente descentralizada.

4.1. El papel de Naciones Unidas: el bloqueo del Consejo de Seguridad

Dos semanas después de los ataques de Estados Unidos e Israel, Baréin, junto con Jordania, solicitaron la actuación del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en nombre de los Estados miembros del Consejo de Cooperación de los Estados Árabes del Golfo (CCG) —Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Kuwait, Omán y Qatar—, lo que dio lugar a la aprobación de una resolución, de manera muy sorprendente, por trece votos a favor (Baréin, Colombia, Dinamarca, la República Democrática del Congo, Grecia, Letonia, Liberia, Pakistán, Panamá, Somalia, Estados Unidos, Reino Unido y Francia) y dos abstenciones (China y Rusia), sorteando de este modo el habitual veto de los miembros permanentes. Su adopción viene a reflejar el cada vez mayor peso diplomático de los Estados del Golfo en su labor de mediación para promover la paz y la estabilidad en una región inmersa en conflictos armados continuos[39], aunque, como veremos seguidamente, su influencia no es aún determinante.

La resolución 2817 (2026)[40], aprobada el 11 de marzo de 2026, no hace referencia a las operaciones militares conjuntas de Estados Unidos e Israel, sino que afirma el derecho de legítima defensa, individual o colectiva, en respuesta a los ataques armados de Irán, reconocido en el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas; reitera el apoyo a la integridad territorial de los Estados del Golfo; condena los ataques a los bienes y a la población civil; exige el cese inmediato de las hostilidades; y defiende, por un lado, los derechos y libertades de navegación de los buques comerciales, particularmente en las rutas marítimas esenciales, y, por otro, el derecho a defender a sus buques de ataques y provocaciones.

Ante los continuos ataques y amenazas posteriores de Irán, Arabia Saudita junto con Baréin, Emiratos Árabes Unidos, Jordania, Kuwait y Qatar, presentaron al mes siguiente otro proyecto de resolución en la que se alentaba a los Estados interesados a coordinar sus esfuerzos para garantizar la seguridad de la navegación, incluso mediante la *escolta* de buques mercantes y comerciales[41]. En esta ocasión, no fue posible su aprobación por el veto de Rusia y China (además de las abstenciones de Pakistán y Colombia). El embajador ruso consideraba que la propuesta solo señalaba

39 Declaración de la Presidencia del Consejo de Seguridad, doc. S/PRST/2026/1, de 2 de abril de 2026.

40 Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 10119.ª sesión, celebrada el 11 de marzo de 2026, doc. S/RES/2817 (2026), de 11 de marzo de 2026.

41 Doc. S/2026/273, de 7 de abril de 2026.

al Gobierno iraní como el único responsable de la desestabilización en la zona, en tanto que el embajador chino recordaba que fueron Estados Unidos e Israel los instigadores del conflicto, culpándoles de la interrupción de la navegación en el estrecho de Ormuz[42].

Ante esta situación, Estados Unidos ofreció *escolta* militar para el comercio marítimo en el estrecho de Ormuz (operación "Proyecto Libertad")[43], mientras algunos Estados europeos, con Francia y Reino Unido a la cabeza, propusieron la creación de una misión internacional para garantizar la libertad de la navegación[44]. También en el seno de la Unión Europea se presentaron algunas iniciativas, como la de la Alta Representante de la UE para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, que finalmente no recibió el respaldo de los Estados europeos, que pretendía modificar la operación naval de la UE "Aspides"[45], originalmente establecida para salvaguardar la libertad de navegación en el contexto de la crisis del mar Rojo[46].

4.2. La licitud de las medidas de aplicación coactiva: las contramedidas

Ante la falta de consenso internacional para adoptar sanciones de manera institucionalizada, nos debemos preguntar si los Estados pueden recurrir a medidas coactivas descentralizadas, como las contramedidas. El bloqueo del Estrecho o la colocación de minas por parte de Irán podría ser una actuación lícita como respuesta a los ataques armados si consideramos que es una medida de legítima defensa, de modo que podría cerrarse el Estrecho a los beligerantes (Estados Unidos), pero no a los buques de los Estados neutrales[47]. Así pues, el resto de los Estados lesionados por este ilícito internacional (el ejercicio del derecho de paso) estarían habilitados para adoptar contramedidas, esto es, a tomar medidas reactivas que infrinjan una obligación internacional que estos tengan frente al infractor[48].

En todo caso, las medidas adoptadas han de ser proporcionales al perjuicio sufrido, temporales, ir precedidas de un requerimiento y deben tener como finalidad inducir al Estado infractor a cumplir con las obligaciones que le incumban. Su contenido no es abierto, pues no se permiten aquellas que supongan la amenaza o el uso de la fuerza[49]. Así pues, entre otras, los Estados perjudicados podrían adoptar medidas contra los buques bajo bandera iraní, aunque, como hemos visto en los últimos tiempos, son fácilmente sorteables a través de su flota fantasma, que oculta su identidad y ubicación para evitar su detección[50], por lo que parecen más eficaces las actuaciones en otros sectores, como el tecnológico o el financiero. Ahora solo falta la voluntad política para llevarlas a cabo.

---

42 Noticias ONU (2026b).

43 Garralda (2026).

44 Villaécija (2026).

45 Europa Press Internacional (2026).

46 Decisión (PESC) 2024/583 del Consejo, de 8 de febrero de 2024, relativa a una operación de seguridad marítima de la Unión Europea para salvaguardar la libertad de navegación en el contexto de la crisis del mar Rojo (EUNAVFOR ASPIDES), *DO L, 2024/583, 12.2.2024.*

47 López Martín (2013: 40).

48 *Proyecto de artículos sobre la responsabilidad del Estado por hechos internacionalmente ilícitos*, texto adoptado por la Comisión de Derecho Internacional en su 53º período de sesiones, disponible en el Informe de la Comisión de Derecho Internacional, 53º período de sesiones, 2001 (A/56/10), art. 42.

49 Arts. 49 y ss.

50 Mourenza (2026).

4.3. El papel de la Unión Europea: las medidas restrictivas selectivas

Sobre la base de las resoluciones del Consejo de Seguridad o de manera autónoma, la Unión Europea, en el marco de la Política Exterior y de Seguridad Común, puede imponer *medidas restrictivas* para responder a crisis emergentes o actuales, promover la paz, la democracia, el respeto del Estado de Derecho, los derechos humanos o los principios del Derecho internacional, de manera coherente a los objetivos de su acción exterior enunciados en el artículo 21 del Tratado de la Unión Europea (TUE). No se trata de actuaciones punitivas, represivas, sino que pretenden cambiar las políticas o la conducta de los responsables a los que van dirigidas[51].

En virtud del artículo 29 del TUE, sería el Consejo, a propuesta del Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, el encargado de adoptar medidas mediante una decisión por unanimidad de los Estados miembros que definirá "el enfoque de la Unión sobre un asunto concreto de carácter geográfico o temático". Las medidas se pueden aplicar contra personas físicas o jurídicas, así como a grupos o entidades no estatales, con las correspondientes garantías (sustantivas y procedimentales) para evitar cualquier vulneración de sus derechos fundamentales[52]. Se trata, como veremos en el caso de Irán, de medidas selectivas (*inteligentes*), incluso personalizadas, para no castigar a la población civil, que pueden consistir en la inmovilización de activos, restricciones de viaje, prohibiciones de ventas o de prestar asistencia técnica, etc.

La UE lleva años imponiendo sanciones a Irán. Las primeras de ellas tenían como fundamento las violaciones graves de los derechos humanos, como el trágico asesinato de la joven Mahsa Amini cuando estaba custodiada por la policía y la violenta represión contra los ciudadanos en manifestaciones pacíficas, con un elevado número de muertos y heridos. Se incluyeron en aquel momento cientos de personas y entidades de la "Policía de la Moral" y la "Fuerza Disciplinaria"[53]. Otro paquete de medidas se produjo a raíz del apoyo militar de Irán a la guerra de Rusia contra Ucrania y a otros grupos y entidades armados en la región de Oriente Próximo y el mar Rojo, centradas en la prohibición de la venta, el suministro, la transferencia o la exportación, directa o indirecta, de bienes y tecnología que pudiesen contribuir a la capacidad de Irán para fabricar drones o vehículos aéreos no tripulados (VANT)[54]. Y, unos años más tarde, se restablecieron las medidas más estrictas relativas a las actividades de proliferación nuclear, suspendidas durante años por la aplicación del "Plan de Acción Integral Conjunto" (que buscaba que fuese destinado exclusivamente a fines pacíficos), y que incluyó la inmovilización de los activos de las principales entidades financieras, el acceso a los aeropuertos de la UE o la venta de determinadas productos, equipos y programas[55].

---

51 Calleja Crespo y Rollnert Pellicer (2025: 14).

52 Ferrer Lloret (2021: 7).

53 Decisión de Ejecución (PESC) 2022/1956 del Consejo, de 17 de octubre de 2022, por la que se aplica la Decisión 2011/235/PESC relativa a medidas restrictivas dirigidas contra determinadas personas y entidades habida cuenta de la situación en Irán, *DO L 269I de 17.10.2022.*

54 Decisión (PESC) 2023/1532 del Consejo de 20 de julio de 2023 relativa a medidas restrictivas habida cuenta del apoyo militar de Irán a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, *DO L 186 de 25.7.2023.*

55 Decisión de Ejecución (PESC) 2025/1971 del Consejo, de 29 de septiembre de 2025, por la que se aplica la Decisión 2010/413/PESC relativa a la adopción de medidas restrictivas contra Irán, *DO L, 2025/1971, 29.9.2025;* Decisión (PESC) 2025/1972 del Consejo, de 29 de septiembre de 2025, por la que se modifica la Decisión 2010/413/PESC relativa a la adopción de medidas restrictivas contra Irán, *DO L, 2025/1972, 29.9.2025;* Decisión (PESC) 2025/1978 del Consejo, de 29 de septiembre de 2025, por la que se modifica la Decisión 2010/413/PESC relativa a la adopción de medidas restrictivas contra Irán, *DO L, 2025/1978, 29.9.2025.*

Durante estos años, se han ido ampliando el alcance de las medidas impuestas, con la inclusión de miembros del poder judicial, clérigos conservadores, diputados, responsables de asuntos culturales (como el "Consejo Supremo de la Revolución Cultural" o la "Sociedad de Radiodifusión de la República Islámica de Irán"), proveedores de servicios móviles[56], los responsables de las prisiones y comandancias de la policía[57] o los miembros del "Cuerpo de los Guardianes de la Revolución Islámica", designado como organización terrorista[58].

Tras la adopción de la resolución 2817 (2026), la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad señalaba que debería evitarse la interrupción de las vías navegables esenciales, en tanto que el Consejo Europeo condenaba cualquier acto que supusiese una amenaza a la navegación. En consonancia con ella, el Consejo, en mayo, consideró que las acciones de Irán contra los buques mercantes eran contrarias tanto al derecho de paso en tránsito como al derecho de paso inocente, por lo que procedía, para consolidar el Derecho internacional, de conformidad con el artículo 21 del TUE, adoptar nuevas medidas restrictivas e imponer restricciones de viaje y medidas de inmovilización de activos contra las personas y entidades responsables de las acciones que impedían la libertad de navegación en Oriente Próximo[59].

Un mes más tarde, incluyó a relevantes mandos militares y responsables políticos que habían asumido la implantación del sistema de peajes en la zona. En primer lugar, al mando provincial de Hormozgan de la "Armada del Cuerpo de los Guardianes de la Revolución Islámica" (IRGCN), que había asumido el control del Estrecho, obligando a los buques a presentar la documentación identificativa, además de los datos sobre la carga y el destino. En segundo lugar, Mohammad Akbarzadeh, comandante adjunto para asuntos políticos de la IRGCN, portavoz de la Armada, acusado de amenazar con utilizar misiles o drones contra los buques que navegasen por el Estrecho. Y, en tercer lugar, Hamid Hosseini, portavoz de la "Unión de Exportadores de Petróleo, Gas y Productos Petroquímicos de Irán" y miembro de la cámara de comercio de Irán, que promueve, entre otras actuaciones, el paso de tasas de tránsito para navegar[60].

Las decisiones del Consejo vinieron acompañadas de sus respectivos reglamentos, adoptados, sobre la base del artículo 215 del TFUE, por mayoría cualificada y a propuesta conjunta del Alto Representante PESC y de la Comisión. La ejecución de las medidas restrictivas recogidas en esas disposiciones requiere la intervención de las autoridades nacionales, que en última instancia serán las responsa-

56 Decisión de Ejecución (PESC) 2023/646 del Consejo de 20 de marzo de 2023 por la que se aplica la Decisión 2011/235/PESC relativa a medidas restrictivas dirigidas contra determinadas personas y entidades habida cuenta de la situación en Irán, *DO L 80I de 20.3.2023.*

57 Decisión de Ejecución (PESC) 2023/1780 del Consejo de 15 de septiembre de 2023 por la que se aplica la Decisión 2011/235/PESC relativa a medidas restrictivas dirigidas contra determinadas personas y entidades habida cuenta de la situación en Irán, *DO L 228I de 15.9.2023;* Decisión de Ejecución (PESC) 2025/774 del Consejo, de 14 de abril de 2025, por la que se aplica la Decisión 2011/235/PESC relativa a medidas restrictivas dirigidas contra determinadas personas y entidades habida cuenta de la situación en Irán, *DO L, 2025/774.*

58 Decisión (PESC) 2026/421 del Consejo, de 19 de febrero de 2026, por la que se modifica la Decisión (PESC) 2025/1577 por la que se actualiza la lista de personas, grupos y entidades a los que se aplica la Posición Común 2001/931/PESC sobre la aplicación de medidas específicas de lucha contra el terrorismo, *DO L, 2026/421, 19.2.2026.*

59 Decisión (PESC) 2026/1157 del Consejo, de 22 de mayo de 2026, por la que se modifica la Decisión (PESC) 2023/1532 relativa a medidas restrictivas habida cuenta del apoyo militar de Irán a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y a grupos y entidades armados en la región de Oriente Próximo y el mar Rojo, *DO L, 2026/1157, 26.5.2026.*

60 Decisión (PESC) 2026/1226 del Consejo, de 8 de junio de 2026, por la que se modifica la Decisión (PESC) 2023/1532 relativa a medidas restrictivas habida cuenta del apoyo militar de Irán a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y a grupos y entidades armados en la región de Oriente Próximo y el mar Rojo, así como de las acciones de Irán que menoscaban la libertad de navegación en Oriente Próximo, *DO L, 2026/1226, 8.6.2026.*

bles del cumplimiento de las sanciones, como las medidas de congelación de fondos o la prohibición de entrada en sus territorios. En cualquier caso, como las medidas pueden incidir de manera importante en la esfera jurídica de los particulares, no escapan del control judicial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, por lo que podrán ser recurridas conforme a las condiciones establecidas en el artículo 275, párrafo segundo (recurso de anulación), y en el artículo 263, párrafos cuarto y sexto, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (excepción de ilegalidad)[61].

5. Conclusiones

La República Islámica de Irán ha encontrado en el estrecho de Ormuz una herramienta de negociación mucho más poderosa que la que tenía con el desarrollo de su programa nuclear para conseguir levantar el bloqueo de sus puertos, reducir las sanciones comerciales y atenuar la presión militar. Seguramente, será la clave para poner fin al conflicto bélico que le enfrenta a Estados Unidos, pero parece claro que no volveremos al *statu quo* anterior y que veremos, seguramente, una reconfiguración del sector petrolífero con rutas logísticas alternativas, aunque, como también estamos viendo, muchas de ellas, como los oleoductos, tampoco son la panacea, porque también son opciones extremadamente vulnerables.

Este conflicto traerá, probablemente, consecuencias profundas, estructurales, en la sociedad internacional a largo plazo, algunas muy preocupantes, sobre todo si los Estados o los grupos terroristas, siempre cautos hasta la fecha ante las grandes potencias militares, deciden recurrir a la tecnología *low cost* (como los drones) para, como se ha demostrado en el estrecho de Ormuz, lograr posiciones negociadoras mejoradas. Parece claro, además, que esta guerra puede ser más determinante que las propias advertencias de los científicos sobre las consecuencias del cambio climático para acelerar la transformación del modelo energético actual, aunque sea solo para garantizar, a través de la promoción de las energías renovables, la seguridad energética de los Estados.

Así pues, es muy posible que los ataques perpetrados por los Gobiernos estadounidenses e israelíes contra Irán no hayan servido ni para los objetivos confesos por los que se llevaron a cabo, el debilitamiento del régimen de los ayatolás para tener una región más estable, ni para los no contados, ocultos, como reducir el poder de China mediante un mayor control del paso marítimo que da acceso a la región que concentra las mayores reservas de petróleo y gas del mundo. Más bien, lo que se ha conseguido por ahora es que las autoridades iraníes tengan un mayor control sobre él, reforzando su posición de negociación en el futuro modelo de gestión del estrecho, seguramente con peajes marítimos disfrazados de remuneraciones por servicios de seguridad o conservación ambiental, lo que aumentará los gastos del transporte marítimo en perjuicio de los intereses de todos los Estados, que, si no se reacciona mediante sanciones o medidas coactivas individuales o colectivas contundentes, podría derivar en una peligrosa práctica que puede ser imitada en otras regiones del mundo. Por ello, debemos apostar por promocionar un nuevo arreglo internacional institucionalizado, con el protagonismo de Irán y Omán —Estados ribereños bajo cuya soberanía se encuentra este paso marítimo—, sobre la base del modelo de gestión de Malaca, aunque no sea fácilmente extrapolable al de Ormuz por el diferente contexto geopolítico y geográfico en el que nos movemos.

61 Al respecto, Martín y Pérez de Nanclares (2023).

Bibliografía

BAXTER, Richard (1954): Passage of Ships Through International Waterways in Time of War, *BYBIL*, núm. 31, págs. 187-202.

BBC (2026): Irán anuncia el cierre del estrecho de Ormuz en respuesta a los ataques de Israel contra el Líbano, 20 de junio de 2026 (disponible en https://www.bbc.com/mundo/articles/c0qy87zd8dyo).

CALLEJA CRESPO, Daniel y ROLLNERT PELLICER, Blanca (2025): Las medidas restrictivas de la Unión Europea: un instrumento en evolución, *Revista Española de Derecho Europeo*, vol. 94, págs. 9-29.

CAMINOS, Hugo (1987): The Legal Régime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, en *The Hague Academy Collected Courses Online / Recueil des cours de l'Académie de La Haye*, vol. 205, La Haya: Brill/Nijhoff, págs. 121 y ss.

CASADO RAIGÓN, Rafael; GARCÍA GARCÍA REVILLO, Manuel; VÁZQUEZ GÓMEZ, Eva M.ª y GUTIÉRREZ CASTILLO, Víctor L. (2005): Le détroit de Gibraltar, en CASADO RAIGÓN, Rafael (dir.), *L'Europe et la mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Bruselas: Bruylant, págs. 151-165.

CATALDI, Giuseppe (2020): The Strait of Hormuz, *QIL, Zoom-in*, núm. 76, págs. 5-19.

DAILLIER, Patrick; PELLET, Alain y QUOC DINH, Nguyen (2002): *Droit International Public*, 7.ª ed., París: L.G.D.J.

DUNLAP, Charlie (2026): Three independent justifications for the U.S./Israeli operations against Iran, *Lawfire*, 14 de marzo de 2026 (disponible en https://sites.duke.edu/lawfire/2026/03/13/three-independent-justifications-for-the-u-s-israeli-operations-against-iran).

EUROPA PRESS INTERNACIONAL (2026): Los ministros de Exteriores de la UE descartan enviar fragatas para reabrir el estrecho de Ormuz, 16 de marzo de 2026 (disponible en https://www.europapress.es/internacional/noticia-ministros-exteriores-ue-descartan-enviar-fragatas-reabrir-estrecho-ormuz-20260316150556.html).

FERRER LLORET, Jaume (2021): Las medidas restrictivas de la Unión Europea contra las violaciones graves de los derechos humanos en el Mediterráneo: ¿una potencia normativa?, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales (REEI)*, núm. 42.

FISAYO-BAMBI, Jerry (2026): Irán exigirá prohibir el paso de buques militares por el estrecho de Ormuz en un acuerdo con Omán, *Euronews*, 27 de agosto de 2026 (disponible en https://es.euronews.com/2026/08/27/iran-exigira-prohibir-el-paso-de-buques-militares-por-ormuz-en-un-posible-acuerdo-con-oman).

GARRALDA, Ana (2026): Trump desafía a Irán con una operación contra el bloqueo en Ormuz mientras EAU denuncia ataques contra petroleros, *RTVE*, 4 de mayo de 2026 (disponible en https://www.rtve.es/noticias/20260504/trump-desafia-iran-operacion-contra-bloqueo-ormuz-mientras-crece-presion-economica-politica/17052215.shtml).

HARTWIG, Matthias (2019): Tanker Games – The Law Behind the Action, *EJIL: Talk!*, 20 de agosto de 2019 (disponible en https://www.ejiltalk.org/tanker-games-the-law-behind-the-action).

IMO (s. a.): Safety of straits used for international navigation (disponible en https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/faq-safety-of-straits-used-for-international-navigation-.aspx).

INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL (2026): Declaration of the Institute of International Law on the Military Operation against Iran, 31 de marzo de 2026 (disponible en https://www.idi-iil.org/en/declaration-de-linstitut-de-droit-international-sur-loperation-militaire-contre-liran).

INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (2026): Oil security and emergency response; Strait of Hormuz, febrero de 2026 (disponible en https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz).

IRELAND, Olivia (2026): Trump threatens to bomb US ally Oman if it 'gets in the way' over Iran deal, *BBC*, 17 de agosto de 2026 (disponible en https://www.bbc.com/news/articles/cy5dzk0ryzdo).

KRASKA, James (2014): Legal Vortex in the Strait of Hormuz, *Virginia Journal of International Law*, págs. 324-366.

KRASKA, James (2015): Military Operations, en ROTHWELL, Donald; OUDE ELFERINK, Alex; SCOTT, Karen y STEPHENS, Tim (eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford: Oxford University Press.

LÓPEZ MARTÍN, Ana Gemma (2010): *International Straits. Concept, Classification and Rules of Passage*, Berlín: Springer.

LÓPEZ MARTÍN, Ana Gemma (2013): El 'cierre' del estrecho de Ormuz: un análisis desde el derecho internacional, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, vol. 25.

LUKPAT, Alyssa (2026): Iranian Parliament Approves Tolls for Strait of Hormuz, *The Wall Street Journal*, 30 de marzo de 2026 (disponible en https://www.wsj.com/livecoverage/iran-war-news-updates/card/iranian-parliament-approves-tolls-for-strait-of-hormuz-gKZ6bry529bQfA5DNiPl).

MARTÍN Y PÉREZ DE NANCLARES, José (2023): El control jurisdiccional del TJUE en materia de medidas restrictivas adoptadas en el ámbito de la PESC: el equilibrio entre efectividad y legalidad, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, vol. 75, págs. 91-129.

MILANOVIC, Marko (2026): The American-Israeli Strikes on Iran are (Again) Manifestly Illegal, *EJIL: Talk!*, 28 de febrero de 2026 (disponible en https://www.ejiltalk.org/the-american-israeli-strikes-on-iran-are-again-manifestly-illegal).

MOMTAZT, Djamchid (2004): Did the Court Miss an Opportunity To Denounce the Erosion of the Principle Prohibiting the Use of Force?, *The Yale Journal of International Law*, vol. 29, págs. 307-313.

MOURENZA, Andrés (2026): Identidades falsas y 'spooing' para atravesar el paso de Ormuz, *El País*, 17 de abril de 2026 (disponible en https://elpais.com/internacional/2026-04-19/cerca-de-20000-marineros-atrapados-por-el-cierre-del-estrecho-de-ormuz-por-favor-sacadnos-de-aqui.html).

NADERI, Anosh (2026): The price of passage: the legality of Iranian transit charges in the Strait of Hormuz under the Law of the Sea, *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, pág. 7.

NIEVES, Vicente y BECEDAS, Mario (2026): Kuwait y Qatar llenan Ormuz de petróleo levantando un puente marítimo de buques que ya les permite recuperar casi todo el flujo de crudo, *El Economista*, 27 de agosto de 2026 (disponible en https://www.eleconomista.es/mercados-cotizaciones/noticias/14010164/08/26/kuwait-y-qatar-llenan-ormuz-de-petroleo-levantando-un-puente-maritimo-de-buques-que-ya-les-permite-recuperar-casi-todo-el-flujo-de-crudo.html).

NOTICIAS ONU (2026a): Estrecho de Ormuz: 20.000 marinos varados en zona de guerra, una situación «sin precedentes» desde la II Guerra Mundial, 31 de marzo de 2026 (disponible en https://news.un.org/es/story/2026/03/1541303).

NOTICIAS ONU (2026b): China y Rusia vetan el uso de las escoltas armadas a buques mercantes en el estrecho de Ormuz, 7 de abril de 2026 (disponible en https://news.un.org/es/story/2026/04/1541320).

OCHOA-RUIZ, Natalia y SALAMANCA-AGUADO, Esther (2005): Exploring the Limits of International Law relating to the Use of Force in Self-defence, *The European Journal of International Law*, vol. 16, págs. 499-524.

RAAB, Dominic (2004): Armed Attack' after the Oil Platforms Case, *Leiden Journal of International Law*, vol. 17, págs. 719-735.

REMIRO BROTONS, Antonio (2026): Excelentísimos matones, *Información*, 26 de marzo de 2026 (disponible en https://www.informacion.es/opinion/2026/03/26/excelentisimos-matones-128462191.html).

ULFSTEIN, Geir (2019): How International Law Restricts the Use of Military Force in Hormuz, *EJIL: Talk!*, 27 de agosto de 2019 (disponible en https://www.ejiltalk.org/how-international-law-restricts-the-use-of-military-force-in-hormuz).

UNCTAD (2026): Strait of Hormuz Disruptions Implications for Global Trade and Development (disponible en https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-implications-global-trade-and-development).

VIDAL, Macarena y FARIZA, Ignacio (2026): Irán apuntala el control de dos estrechos clave ante la inacción de Estados Unidos, *El País*, 20 de septiembre de 2026 (disponible en https://elpais.com/internacional/2026-09-20/iran-y-su-aliado-huti-amenazan-la-economia-mundial-con-el-control-de-dos-estrechos-clave.html#?rel=lom).

VILLAÉCIJA, Raquel (2026): Macron y Starmer impulsan en París una misión internacional para asegurar el estrecho de Ormuz cuando cesen las hostilidades, *El País*, 17 de abril de 2026 (disponible en https://elpais.com/internacional/2026-04-17/macron-y-starmer-impulsan-en-paris-una-mision-internacional-para-asegurar-el-estrecho-de-ormuz-cuando-cesen-las-hostilidades.html).

WTO (2026): Strait of Hormuz Trade Tracker (disponible en https://datalab.wto.org/Strait-of-Hormuz-Trade-Tracker).