



Iran, lâ??esperto: â??Pedaggi e restrizioni a Hormuz senza base nel diritto internazionaleâ?•

Descrizione

(Adnkronos) â?? Lo Stretto di Hormuz Ã? al centro di una sfida al diritto internazionale della navigazione. Mentre il regime giuridico vigente vieta esplicitamente qualsiasi restrizione arbitraria, lâ??Iran sta progressivamente trasformando lo stretto in una leva di pressione, introducendo misure che, senza una chiusura formale, limitano di fatto la libertÃ di navigazione: dai pagamenti informali per il transito fino allâ??ipotesi di tariffe strutturate e forme di controllo sempre piÃ¹ stringenti sulle navi.

Secondo la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Unclos), lo Stretto di Hormuz rientra tra gli stretti utilizzati per la navigazione internazionale ed Ã? soggetto al regime di passaggio in transito. Questo implica che tutte le navi e gli aeromobili possono attraversarlo in modo continuo e spedito, senza ostacoli nÃ© condizioni politiche. Lâ??articolo 44 stabilisce, inoltre, che gli Stati rivieraschi, ovvero Iran e Oman, non possono sospendere nÃ© impedire tale diritto.

â??Il diritto internazionale stabilisce una soglia molto elevata per qualsiasi restrizione al passaggio in transito attraverso uno stretto internazionale â?? spiega allâ??Adnkronos il professore Marco Roscini, docente alla Westminster Law School â?? In tempo di pace, la disciplina prevista dalla Convenzione sul diritto del mare Ã? chiara: il passaggio in transito non puÃ² essere sospeso e gli Stati rivieraschi non possono negarlo nÃ© condizionarlo per ragioni politiche e strategicheâ?•.

Ã? proprio su questo punto che si inserisce la linea iraniana. In una comunicazione allâ??Organizzazione Marittima Internazionale, Teheran â?? che ha firmato la Convenzione, ma non lâ??ha ratificata â?? ha affermato che le navi â??non ostiliâ?• possono transitare in sicurezza, a condizione che non sostengano â??atti di aggressioneâ?• contro la Repubblica islamica. Una formula che, pur senza negare esplicitamente il passaggio, introduce criteri incompatibili con un diritto che deve restare incondizionato. Accanto alla posizione ufficiale, si starebbe consolidando una prassi piÃ¹ ambigua. Secondo Lloydâ??s, lâ??Iran â?? in modo non sistematico â?? avrebbe iniziato a richiedere pagamenti fino a due milioni di dollari per consentire il transito di alcune navi commerciali. Quello che Ã? stato ribattezzato come â??Il casello di Teheranâ?? resta limitato, ma segnala una tendenza.

Sul piano giuridico, tuttavia, la questione Ã¨ chiara. âVi sono scarsi fondamenti per ritenere che lâIran possa legittimamente imporre oneri di transito alle navi semplicemente per lâattraversamento dello Stretto di Hormuzâ, osserva Roscini. La Convenzione distingue infatti tra tariffe per servizi specifici â come pilotaggio o servizi portuali â e oneri che finiscono per ostacolare il passaggio stesso, che sono inammissibili.

Il confronto evocato da Teheran con il Canale di Suez risulta quindi improprio: mentre Suez Ã¨ unâinfrastruttura artificiale soggetta a un regime tariffario, Hormuz Ã¨ uno stretto internazionale in cui la libertÃ di navigazione non puÃ² essere monetizzata. Intanto, perÃ², il Parlamento iraniano sta lavorando a una bozza di legge per formalizzare tariffe di transito nello stretto. Se approvata, una simile norma aprirebbe un ulteriore fronte di contrasto con il diritto internazionale. Anche per gli Stati non parte dellâUnclos, il regime del passaggio in transito Ã¨ infatti considerato parte del diritto consuetudinario e quindi vincolante.

Per gli armatori, il problema non Ã¨ solo giuridico. Pagamenti a entitÃ iraniane possono esporre a violazioni dei regimi sanzionatori di Stati Uniti, Unione Europea e Regno Unito, oltre a compromettere le coperture assicurative. âPertanto, sebbene il pagamento sotto costrizione non configuri di per sÃ© una violazione della Convenzione sul diritto del mare, esso puÃ² comunque esporre gli armatori a rilevanti conseguenze regolatorie e finanziarieâ, avverte Roscini.

Resta infine il nodo di unâeventuale chiusura dello stretto e anche in questo caso, il diritto internazionale Ã¨ restrittivo. Le uniche giustificazioni giuridiche plausibili emergono in circostanze eccezionali. Una Ã¨ lâesercizio del diritto alla legittima difesa ai sensi dellâarticolo 51 della Carta delle Nazioni Unite e del diritto consuetudinario, secondo cui uno Stato, reagendo a un attacco armato, potrebbe imporre restrizioni temporanee alla navigazione se necessarie e proporzionate alla finalitÃ difensiva.

Unâaltra ipotesi si colloca nellâambito del diritto dei conflitti armati in mare, dove uno Stato parte di un conflitto armato internazionale puÃ² istituire un blocco navale. Tuttavia, il blocco deve essere dichiarato, effettivo, non discriminatorio e conforme agli obblighi umanitari. Al di fuori di queste circostanze eccezionali, uno Stato non puÃ² impedire il passaggio. âNe consegue che qualsiasi tentativo unilaterale di bloccare o chiudere uno stretto Ã¨ altamente suscettibile di essere qualificato come illecitoâ, conclude Roscini.

â

internazionale/esteri

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Marzo 26, 2026

Autore
redazione

default watermark