

TRIBUNA LIBRE

Verónica
Meana Larrucea



Ante el Derecho Internacional: soberanía y libertad de navegación en tensión

Estrecho de Ormuz

El estrecho de Ormuz ha vuelto a situarse en el centro del debate jurídico-marítimo internacional. Desde el estallido del conflicto entre Estados Unidos, Israel e Irán el 28 de febrero de 2026, Teherán ha venido endureciendo progresivamente el control sobre el tránsito por la zona, planteando autorizaciones previas, restricciones selectivas y tasas de tránsito para determinados buques. La escalada se intensificó a partir del 13 de abril, cuando Estados Unidos lanzó la operación 'Epic Fury', que incluye acciones navales coercitivas contra buques vinculados a Irán y ha provocado el desvío masivo del tráfico comercial y la inutilización de varios petroleros iraníes en el golfo de Omán.

La importancia estratégica del estrecho es incuestionable: aproximadamente una quinta parte del petróleo mundial y una parte sustancial del gas natural licuado transitan diariamente por él. Cualquier perturbación de esta arteria tiene consecuencias inmediatas sobre los mercados energéticos, el transporte marítimo y el comercio global. Pero más allá de la dimensión geopolítica, el conflicto plantea una controversia jurídica de primera magnitud sobre los límites del control estatal en estrechos internacionales y el alcance del principio de libertad de navegación.

La regulación de referencia es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS, Montego Bay, 1982) que distingue entre el régimen de paso inocente, aplicable al mar territorial y que otorga al Estado ribereño un margen de control más amplio, y el régimen especial de tránsito en paso previsto en los artículos 37 a 44 para determinados estrechos internacionales. Este último reconoce un derecho de tránsito continuo y rápido que los Estados ribereños no pueden obstaculizar ni suspender.

Irán sostiene que el contexto de conflicto armado le autoriza a adoptar medidas de control asimilables al régimen de paso inocente. La comunidad internacional mayoritaria defiende, con apoyo en el artículo 44 UNCLOS, que a Ormuz resulta aplicable el régimen especial de tránsito en paso, lo que excluye la imposición de autorizaciones previas o restricciones generales al tráfico marítimo.

La controversia encierra, además, una paradoja

jurídica de notable relevancia: ni Estados Unidos ni Irán han ratificado UNCLOS. Washington, por un lado, considera que sus disposiciones fundamentales forman parte del Derecho Internacional consuetudinario y son por ello vinculantes incluso para los Estados no parte. Irán, en cambio, aduce la doctrina del *persistent objector*: habiendo manifestado una oposición constante y sistemática al régimen de tránsito en paso desde las propias negociaciones de la Convención, niega que dicho régimen le sea oponible como norma consuetudinaria.

No obstante, buena parte de la doctrina considera que la libertad de navegación por estrechos internacionales existía incluso antes de UNCLOS. En este sentido, la Corte Internacional de Justicia reconoció ya en el asunto *Corfu Channel* (1949) el derecho de paso por estrechos internacionales sin autorización previa del Estado ribereño, principio que reafirmó en *Nicaragua v. United States* (1986) al confirmar que la libertad de navegación conserva su vigor como norma consuetudinaria con independencia de su posterior codificación convencional. Ahora bien, la sentencia *Corfu* también estableció un límite esencial: las acciones unilaterales de un Estado en aguas ajenas -en aquel caso, el dragado de minas por la Royal Navy en aguas albanesas- vulneran la soberanía territorial del ribereño aunque se lleven a cabo en nombre de la libertad de navegación. Esa tensión irresuelta entre soberanía y libre paso sigue siendo hoy el núcleo del problema en Ormuz.

Ormuz evidencia que el Derecho Internacional Marítimo sigue siendo un equilibrio frágil entre soberanía estatal y libertad de navegación

Irán sostiene que el contexto de conflicto armado le autoriza a adoptar medidas de control

Dos cuestiones adicionales merecen atención en este conflicto. En primer lugar, la propuesta iraní de establecer peajes sobre el tránsito marítimo choca frontalmente con el artículo 26 UNCLOS, que prohíbe imponer tasas por el mero paso salvo cuando respondan a servicios efectivamente prestados al buque. A diferencia de canales artificiales como Suez o Panamá, Ormuz es un estrecho natural cuyo régimen jurídico descansa en la libertad de tránsito. Omán, también Estado ribereño y parte de UNCLOS, ha rechazado públicamente esta posibilidad.

En segundo lugar, y en sentido inverso, el artículo 39 UNCLOS impone a los propios buques en tránsito la obligación de abstenerse de toda amenaza o uso de la fuerza contra los Estados ribereños, cuestión especialmente sensible a la luz de las operaciones navales estadounidenses actualmente en curso.

El escenario en Ormuz evidencia que el Derecho Internacional Marítimo sigue siendo, en última instancia, un equilibrio frágil entre soberanía estatal y libertad de navegación. La controversia no enfrenta únicamente dos interpretaciones jurídicas contrapuestas, sino dos concepciones distintas sobre los límites del control estatal en uno de los corredores marítimos más estratégicos del planeta. Su resolución -o su prolongación- tendrá consecuencias que van mucho más allá de las aguas del golfo Pérsico.

PEQUEÑO HERMANO

Javier
Miranda Descalzo



Logísticos, compartan sus juguetes

Resiliencia para siempre

Durante décadas, la misión del logístico era una y solo una: optimizar. Reducir un día de tránsito, robarle un céntimo al embalaje, rasurar el inventario... La palabra clave era "eficiencia". Pero en los próximos años, el logístico tendrá un ataque de ansiedad, si no lo ha tenido ya.

Guerras caprichosas. Aranceles convertidos en armas geopolíticas. Sequías, huracanes, incendios. Y una IA que amenaza con superar la demanda de DRAM de Samsung y Apple juntas, y solo para Nvidia. La Agencia Internacional de la Energía proyecta que la carrera por construir centros de datos y fuentes de electricidad que los alimenten se duplicará de aquí a 2030. Algunas ciudades españolas ya la sufren, como saben en Zaragoza.

Un informe de DHL Supply Chain, que encuesta a 350 líderes industriales de EE.UU., señala que el 70% pone la ciberseguridad en la primera página de la su agenda, seguida por los costes laborales y la carestía de mano de obra. El clima y la geopolítica vienen a continuación. La automatización de las operaciones logísticas no aparece por ningún lado, perdida como está en encontrar su ROI. Will Heywood, director comercial de DHL, afirma que "los líderes anticipan redes más grandes y complejas, más almacenes, más capacidad, con costes de transporte al alza. Por eso el *nearshoring* está de moda."

El compañero de trincheras Jordi Espín ha vuelto de Leipzig (el Davos de la logística) con la palabra "resiliencia" en la boca. Me pregunto si no tendrían que pensar esos líderes, ahora sí, en compartir camiones y almacenes. ¿Cadenas de suministro compartidas? Una utopía que cada día cobra más forma. La redundancia es sinónimo de ineficiencia, pero los consumidores queremos que nos lleven un tornillo de 2 euros a la puerta de casa. Me imagino que muchas simulaciones pilotadas con IA ya están susurrando a los logísticos que compartan sus juguetes.