

BRECHAS ENTRE EL RÉGIMEN DE LOS ESTRECHOS Y LA PRÁCTICA EN ORMUZ

Reflexiones para el Indo-Pacífico

Por Mag Silvana Elizondo

La crisis del estrecho de Ormuz iniciada en 2026 ha puesto a prueba el marco normativo que regula la navegación por los estrechos internacionales. Este trabajo analiza las normas vigentes; las posiciones jurídicas y las prácticas desarrolladas durante la crisis por Irán y Estados Unidos; y las posibles implicancias de estas prácticas para otros chokepoints estratégicos del Indo-Pacífico, particularmente Malaca, Sunda, Lombok y Taiwán. Se sostiene que la crisis de Ormuz pone en evidencia una creciente brecha entre las reglas jurídicas existentes y las prácticas coercitivas, susceptible de erosionar los regímenes internacionales de navegación a futuro.

Palabras clave: estrechos internacionales; CONVEMAR; paso en tránsito; estrecho de Ormuz; Indo Pacífico.

Introducción

La crisis en el estrecho de Ormuz, iniciada en febrero de 2026 y aún pendiente de resolución, tiene el potencial de afectar un capítulo muy relevante de las reglas de juego en el mar, como es el régimen que regula los llamados *chokepoints* o puntos de estrangulamiento. Éstos son pasos geográficos estrechos, por los cuales transita un gran volumen del tráfico marítimo. Entre los principales puntos de estrangulamiento mencionados habitualmente se encuentran Malaca, Ormuz, Suez, Bab el-Mandeb y Panamá. Con menor cantidad de tráfico se encuentran Gibraltar, los Estrechos Turcos (Bósforo y Dardanelos), los Estrechos Daneses y el Estrecho de Magallanes.

La importancia estratégica que tienen estos estrechos para la seguridad internacional resulta evidente, ya que son espacios donde la libre circulación es muy fácil de afectar, lo cual genera consecuencias económicas, militares y sociales de alcance global.



Marco normativo internacional: de la costumbre al paso en tránsito

Las reglas de juego de los estrechos están definidas claramente en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que establece la libertad de navegación para todos los buques y aeronaves, tanto civiles como militares, que deben realizar una navegación y sobrevuelo continuo y rápido. Esta navegación es definida como paso en tránsito, y no es suspendible por parte de los estados ribereños, ni siquiera por razones de seguridad.

Vale aclarar que solo algunos de los *chokepoints* mencionados están bajo el régimen de los estrechos de la CONVEMAR. Los estrechos alcanzados por el régimen de paso en tránsito de la CONVEMAR son aquellos utilizados para la navegación internacional que conectan una parte de la alta mar o una ZEE con otra parte de la alta mar o una ZEE (art. 37), y sólo en aquellos casos en los que no exista una ruta por alta mar o ZEE de similar conveniencia en cuanto a sus características de navegación e hidrográficas.¹

Los canales artificiales (Suez y Panamá) tienen un régimen particular, y algunos estrechos que tenían regímenes previos a la CONVEMAR conservan los arreglos históricos (art. 35(c)). Entre ellos, los Estrechos Daneses, los Estrechos Turcos (Convención de Montreux de 1936) y el Estrecho de Magallanes (Tratados de 1881 y 1984).

Por otro lado, es oportuno precisar que no todos los Estados son parte de la CONVEMAR, y no todo el articulado de la CONVEMAR puede ser considerado derecho consuetudinario. En el caso de los estrechos, se cuenta con un fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la libre navegación en el Canal de Corfú (1949), que reconoce consuetudinariamente el paso inocente por determinados estrechos internacionales.² A partir de

1 Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, arts. 38 y 45. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part3.htm

2 Corte Internacional de Justicia. (1949). Corfu Channel (United Kingdom v. Albania), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1949, p. 4, esp. p. 28. «Está generalmente reconocido y conforme con la costumbre internacional que los Estados, en tiempo de paz, tienen derecho a hacer pasar sus buques de guerra por estrechos utilizados para la navegación internacional entre dos

este fallo, al ser considerado como costumbre, el paso inocente por los estrechos es vinculante aún para los Estados que no hayan ratificado la CONVEMAR. Años más tarde, la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua codificaría el paso inocente no suspendible en los estrechos.³

El ya mencionado paso en tránsito, por su parte, es un régimen más amplio introducido en la CONVE-MAR, resultado de la negociación entre los estados ribereños y los estados con flotas de proyección. Los estados ribereños reclamaban la ampliación del mar territorial de 3 a 12 millas, medida que implicaba que 116 estrechos pasaran a quedar comprendidos dentro de las aguas territoriales. Es por ello que los estados defensores de la libertad de navegación, para conceder el mar territorial de 12 millas, requirieron para los estrechos un régimen de paso más amplio que el inocente.⁴ El paso en tránsito incluye al libre paso de aeronaves y no puede ser suspendido por razones de seguridad, y los submarinos pueden navegar sumergidos en su “modo normal de navegación”, entre otras condiciones.

Consideraciones jurídicas adicionales se vinculan con el *jus ad bellum*, que regula cuándo es legal recurrir a la fuerza armada. Esta perspectiva es necesaria para analizar la legalidad del bloqueo del estrecho de Ormuz. El bloqueo de los estrechos es frecuente en tiempos de guerra, dada la relativa facilidad de su implementación y su alto impacto geopolítico. Ejemplos de ello son el bloqueo británico a Alemania en la Primera Guerra Mundial y la llamada Guerra de los tanqueros en 1980, durante la guerra Irán-Irak. Hoy el bloqueo naval forma parte de los cálculos de los Estados en la competencia estratégica internacional, como revelan las estrategias de *offshore control* debatidas en Estados Unidos para la contención de China y el famoso “dilema de Malaca”, que será comentado más adelante.⁵ También actores menos poderosos como Irán en el Golfo Pérsico y los hutíes en Bab el-Mandeb, encuentran en el cierre de facto de estos puntos eficaces herramientas de coerción.

Pero para que un bloqueo sea legítimo desde el punto de vista del Derecho Internacional, debe cumplir ciertas reglas establecidas por el Derecho de los Conflictos Armados. El Manual de San Remo, una guía de la normativa internacional sobre la guerra naval que reúne los tratados y la costumbre, señala que la implementación de un bloqueo demanda procedimientos específicos, como la declaración, la notificación a los neutrales, la efectividad, la imparcialidad y la prohibición de causar hambre a la población civil, entre otros.⁶ Aquí también hay que tener en cuenta la Convención de La Haya de 1907, que prohíbe el uso de minas para afectar a buques comerciales y el derecho consuetudinario, que establece la preservación de los barcos neutrales.

Como puede apreciarse, una gran cantidad de normas de diferente naturaleza entran en juego en una crisis como la actual. En ese marco, el presente trabajo busca indagar sobre los fundamentos jurídicos utilizados por los actores protagónicos de la crisis en el estrecho de Ormuz y las posibles consecuencias que este precedente puede significar para la libre navegación en los estrechos más sensibles del Indo Pacífico a futuro.

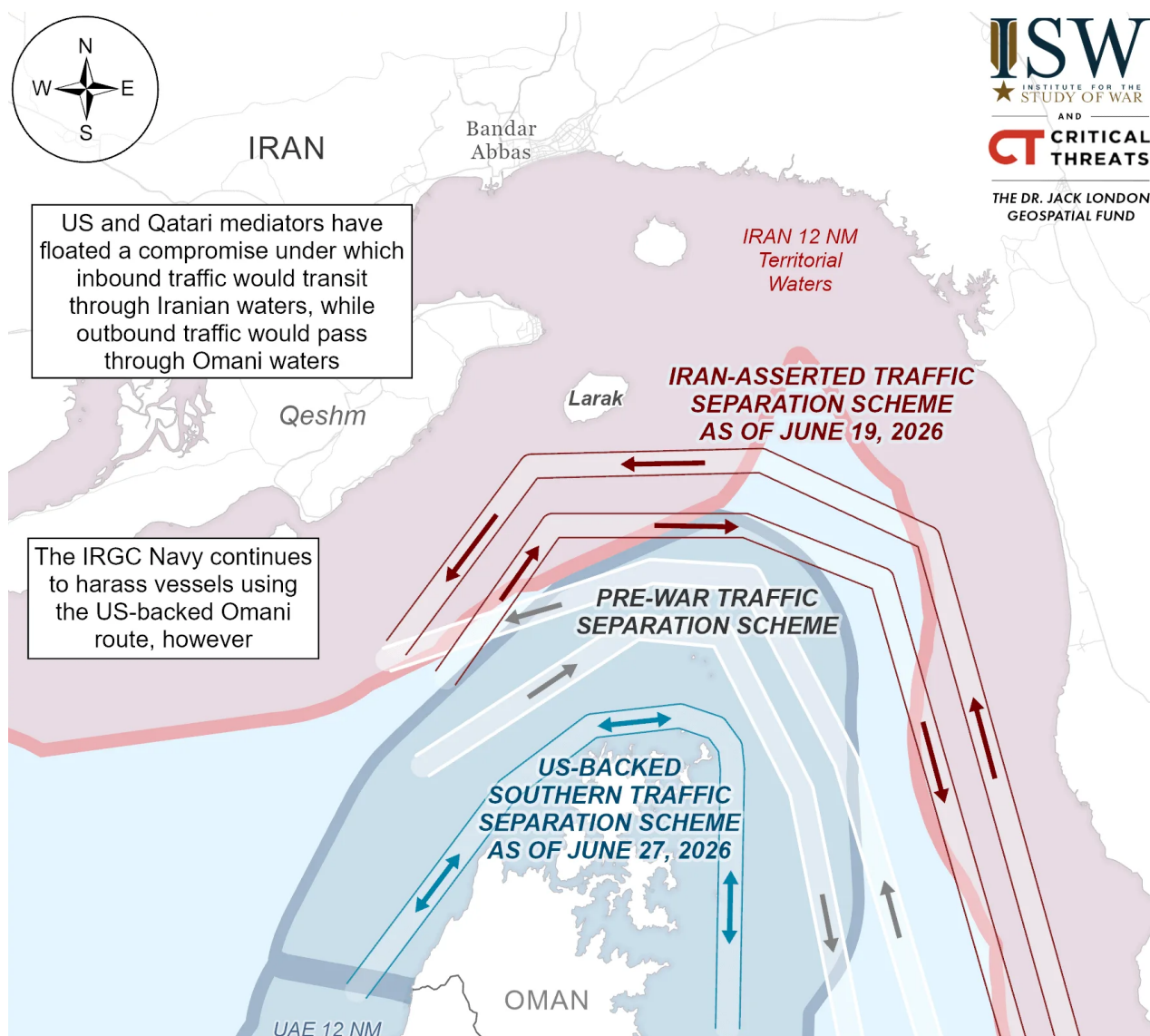
partes de la alta mar sin autorización previa del Estado ribereño, siempre que el paso sea inocente».

3 Naciones Unidas. (1958). Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, art. 16(4). United Nations Treaty Series, 516, 205. «No podrá suspenderse el paso inocente de buques extranjeros por los estrechos que se utilizan para la navegación internacional entre una parte de la alta mar y otra parte de la alta mar o el mar territorial de un Estado extranjero».

4 Instituto Europeo Campus Stellae. (2026, 4 de septiembre). Estrechos internacionales: el paso en tránsito a prueba en Ormuz (y lo que revela sobre Gibraltar). <https://campus-stellae.com/estrechos-internacionales-el-paso-en-transito-a-prueba-en-ormuz-y-lo-que-revela-sobre-gibraltar/>

5 Hammes, T.X. (2012). Offshore control: A proposed strategy. *Infinity Journal*, 2(2), 10–14. <https://doi.org/10.64148/msm.v2i2.2>

6 Kudrin, B. (2026, 23 de marzo). The Strait of Hormuz and the limits of maritime law. *Lawfare*. <https://www.lawfare-media.org/article/the-strait-of-hormuz-and-the-limits-of-maritime-law>



Esquema de separación de tráfico en el Estrecho de Ormuz hacia el 4 de agosto de 2026. Fuente: Institute for the Study of War (ISW) and Critical Threats Project.

Evolución del escenario en el estrecho de Ormuz

El estrecho de Ormuz es la única vía marítima que conecta el golfo Pérsico con el golfo de Omán y el océano Índico. En su punto más angosto mide 21 millas marinas, por lo cual toda su extensión queda comprendida dentro del mar territorial de sus estados ribereños, que son Irán y Omán. Transita por allí el 25% del tráfico global de petróleo, por lo cual se trata de una línea de comunicación vital para la seguridad energética internacional.

Hasta fines de febrero de 2026, cuando EE. UU. e Israel atacaron Irán, en el estrecho prevalecía en la práctica un régimen de libre navegación, con restricciones ocasionales. A los pocos días de iniciadas las hostilidades, Teherán implementó el cierre del estrecho de Ormuz como una modalidad de coerción económica. Las acciones de la Guardia Revolucionaria iraní contra buques comerciales a través de drones y minas paralizaron completamente el tránsito marítimo y elevaron exponencialmente el costo de los seguros.

Luego de seis meses de negociaciones, marchas y contramarchas, la navegación del estrecho dista de haber recuperado su flujo original. Mientras normalmente transitaban por Ormuz unos setenta buques diarios, a lo largo de estos seis meses la cantidad de buques ha fluctuado, pero manteniendo un promedio de siete buques por día.⁷

Además de la restricción física, Irán buscó implementar restricciones administrativas, confeccionando listas de buques autorizados y discriminando por bandera, para lo cual forzó una modificación de los corredores habituales. El esquema tradicional de navegación de Ormuz está basado en el *Traffic Separation Scheme* (TSS), establecido en 1968 por la Organización Marítima Internacional (OMI). En el contexto de esta crisis, Irán desconoció el TSS, cuyas rutas pasan principalmente por Omán, y buscó redireccionar todo el tráfico por la ruta que pasa por su mar territorial.⁸ Actualmente, con intervención de la OMI, el TSS ya no se utiliza por el alto riesgo de minado, y se establecieron corredores extraordinarios: Irán es responsable de la ruta norte y Omán de la ruta sur.

Al contar con un paso obligado por sus aguas, Irán busca imponer restricciones sobre buques de determinadas banderas, imponer un cargo para el tránsito y atacar a los buques que no cumplan con estas medidas. En septiembre Irán introdujo además la idea de imponer una zona de exclusión en la boca del estrecho, por fuera de sus aguas territoriales.

Estados Unidos, por su parte, estableció un bloqueo al paso de buques que se dirigieran o provinieran de puertos iraníes; buscó asegurar con escoltas el libre tránsito por el estrecho en la operación *Project Freedom*; atacó buques iraníes de sembrado de minas; facilitó un seguro de riesgo a cargo de *U.S. International Development Finance Corporation*; y lanzó el proyecto “*Guardian Angel*” del estrecho, en el que el Presidente Trump ofreció protección a los buques a cambio de pagos, una iniciativa que luego transformó en el pedido de inversiones masivas en Estados Unidos por parte de los Estados del Golfo.⁹

En síntesis, las operaciones sobre el terreno incluyen bloqueos, obstrucciones de hecho, minado, cobro de gravámenes, tratamiento diferenciado de buques, entre muchas otras acciones que incrementan la distancia entre la norma internacional de los estrechos y las operaciones.

No obstante, ambos actores han desplegado sus argumentos jurídicos en detalle como fundamento de sus operaciones. Y como suele ocurrir, ambos tienen argumentos que es de interés tener en cuenta, tanto para este escenario como para los que puedan sobrevenir en el futuro. La relevancia de los estrechos va a ser cada vez más crítica, y la diversidad de marcos jurídicos internacionales que los regulan es un factor a considerar.

Los argumentos jurídicos de las partes

El primer aspecto a señalar es que los actores principales de esta crisis, Irán y Estados Unidos, no

7 Maguire, G. (2026, 28 de mayo). Key energy and shipping trends after three months of Iran turmoil. Reuters. <https://www.reuters.com/commentary/reuters-open-interest/key-energy-shipping-trends-after-three-months-iran-turmoil-2026-05-28/>

8 The American Presidency Project. (2026, 17 de junio). Islamabad Memorandum of Understanding Between the United States of America and the Islamic Republic of Iran. <https://www.presidency.ucsb.edu/documents/islamabad-memorandum-understanding-between-the-united-states-america-and-the-islamic>

9 Ratner, M. (2026, 7 de agosto). The Strait of Hormuz: Security developments and impacts on oil, gas, and other commodities (CRS Report No. R45281). Congressional Research Service. <https://www.congress.gov/crs-product/R45281>

son estados parte de la CONVEMAR. Solo Omán es parte, con ratificación en 1989.

Aunque Estados Unidos nunca firmó la CONVEMAR, tradicionalmente se ha erigido como defensor de su cumplimiento (o al menos de su interpretación) a través del programa de Libertad de Navegación de los Departamentos de Estado y de Defensa (actualmente de Guerra).¹⁰ En relación a la navegación por los estrechos, sostiene claramente en sus documentos oficiales que el paso en tránsito forma parte del Derecho internacional consuetudinario y es por ello oponible a terceros.¹¹

Irán, por su parte, firmó la Convención en 1982, pero nunca la ratificó. Al momento de la firma, hizo explícita en las Declaraciones su posición acerca de que el régimen de “paso en tránsito” no es derecho consuetudinario, sino que fue resultado de un acuerdo en el marco de la CONVEMAR.¹² En consecuencia, entiende que solo se pueden beneficiar del paso en tránsito las naciones que sean partes de la Convención.¹³

Aunque en su condición de Estado signatario está obligado por la Convención de Viena de 1969 a no frustrar el objeto y fin del tratado, por lo cual debe respetar el paso en tránsito frente a los Estados partes en la CONVEMAR, Irán declara que el régimen legal aplicable en su sección del Estrecho de Ormuz es el de “paso inocente”.¹⁴ En el paso inocente, el paso de buques extranjeros puede ser suspendido temporalmente por razones de seguridad nacional y éstos deben cumplir estrictamente con las leyes ambientales y de navegación del Estado ribereño. Adicionalmente, Irán (al igual que Omán) establece en su legislación doméstica la notificación previa de buques de guerra que ingresen al mar territorial.¹⁵ Se trata de una reclamación que Estados Unidos desafía permanentemente en su Programa de Libertad de Navegación en todo el mundo.¹⁶

De esta manera, Irán justifica el cierre del estrecho de Ormuz en base a los derechos del estado ribereño de restringir el paso de buques en el mar territorial por razones de seguridad y se acoge además al derecho de legítima defensa del artículo 51 de la Carta de Naciones Unidas.

10 U.S. Department of War. (s. f.). Freedom of Navigation (FON). <https://policy.war.gov/FON/>

11 U.S. Department of State, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs. (1992, 9 de marzo). United States responses to excessive national maritime claims (Limits in the Seas No. 112), p. 68. <https://2021-2025.state.gov/wp-content/uploads/2019/12/LIS-112.pdf>. La respuesta estadounidense a la posición de Irán sostuvo en 1989 que los regímenes de paso en tránsito reflejados en la Convención se basan en una práctica consuetudinaria de larga data y expresan un equilibrio de derechos e intereses aplicable con independencia de la firma o ratificación de la Convención.

12 Naciones Unidas, División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. (s. f.). Declarations and statements: United Nations Convention on the Law of the Sea—Iran (Islamic Republic of). https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm. La continuidad de esta posición es invocada en la doctrina para discutir la eventual condición de Irán como objetor persistente frente al carácter consuetudinario del paso en tránsito.

13 Yousef, M. (2026, 6 de abril). Does Iran possess the right to close the Strait of Hormuz under international law? International Law Blog. <https://internationallaw.blog/2026/04/06/does-iran-possess-the-right-to-close-the-strait-of-hormuz-under-international-law/>

14 Deligiannis-Virvos, K. (2026, 6 de mayo). The closure of the Strait of Hormuz by Iran: Considerations over the law of the sea and law of naval warfare. *Opinio Juris*. <https://opiniojuris.org/2026/05/06/the-closure-of-the-strait-of-hormuz-by-iran-considerations-over-the-law-of-the-sea-and-law-of-naval-warfare/>

15 Islamic Republic of Iran. (1993). Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea. United Nations, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IRN_1993_Act.pdf

16 Elizondo, S. L. (2020). La libertad de navegación en entredicho: los nuevos desafíos globales y el caso de América del Sur. *URVIO. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (27), 8–24. <https://doi.org/10.17141/urvio.27.2020.4305>

Sin embargo, de acuerdo a algunas opiniones especializadas, Irán ha implementado una obstrucción de hecho y no un bloqueo, que es una acción bélica que debe respetar las condiciones de la costumbre, recogidas en el ya mencionado Manual de San Remo.

A esa obstrucción de hecho se suma un elemento nuevo, que es el cobro de tasas establecido por el Parlamento iraní en el mes de marzo, que ascendería a dos millones de dólares por tránsito. Los gravámenes por el solo paso están prohibidos tanto en el régimen de paso inocente (art. 26 CONVEMAR) como en el de paso en tránsito y la OMI ha sido muy activa en el rechazo a todo tipo de obstrucción y de gravamen, temática que fue llevada al Consejo de Seguridad.¹⁷

El fiel cumplimiento de las normas internacionales tampoco es una fortaleza en el caso estadounidense. El establecimiento de un bloqueo naval de los puertos iraníes sin tomar en consideración las reglas recogidas en San Remo y la declaración de intención de gravar la provisión de seguridad a los buques que transiten el estrecho (anuncio que luego reemplazó por una fórmula más indirecta), no hacen más que dificultar la argumentación legal que sostiene sus acciones en Ormuz. Las declaraciones del presidente Trump en el mes de agosto sobre la posibilidad de declarar el estrecho de Ormuz como territorio estadounidense tampoco colaboran con la posición de Estados Unidos desde la perspectiva jurídica, aunque se haya argumentado que se trataba de una broma.¹⁸

En definitiva, los dos actores centrales han construido posiciones jurídicas articuladas, aunque contrapuestas y controvertidas, sobre la crisis en el Estrecho de Ormuz. Sin embargo, a la hora de las operaciones, ninguno de los dos actores se ajusta a su propia interpretación del marco jurídico.

Irán, a pesar de ser el actor más disruptivo en el escenario, cuenta con algunas fortalezas desde el punto de vista jurídico. Estados Unidos, un actor tradicionalmente comprometido con el “orden internacional basado en reglas”, reglas que supieron estar hechas a la medida de su relevancia global luego de la Segunda Guerra Mundial, ya no encuentra respuestas satisfactorias en ese marco y opera sobre los hechos.

Estas acciones, distanciadas del derecho internacional, siembran una sombra de duda sobre el manejo de los estrechos a futuro. Como se ha desarrollado más arriba, no puede hablarse de un vacío jurídico, sino de la multiplicación de acciones al margen de las reglas.

Los estrechos del Indo Pacífico

Cuando llevamos la mirada al Indo Pacífico, un escenario marítimo en el que predominan formaciones archipelágicas y numerosos *chokepoints*, surge como pregunta necesaria si los estrechos del área se verán impactados por estos procesos de debilitamiento del cumplimiento de la norma internacional.

El principal punto de estrangulamiento para las líneas de comunicación marítima del Indo Pacífico es el estrecho de Malaca, por donde transitan unos 90 mil buques al año. Con 900 kilómetros de largo, constituye el corredor marítimo más corto entre el océano Índico y el Pacífico. Es un paso crítico para el abastecimiento de China, lo que representa una importante vulnerabilidad estratégica, conocida como

17 International Maritime Organization. (2026, April 27). UN Security Council high-level open debate: The safety and protection of waterways in the maritime domain. <https://www.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/un%20security%20council%20high-level%20open%20debate-27%20april.aspx>

18 Ede-Osifo, U. (2026, 21 de agosto). Trump says he views Strait of Hormuz as “American territory”. The Guardian. <https://www.theguardian.com/us-news/2026/aug/21/trump-strait-of-hormuz-american-territory>



El estrecho de Malaca es un punto clave del transporte de petróleo, ya que enlaza los océanos Índico y Pacífico. Fuente: U.S. Energy Information Administration (EIA), 11 de agosto de 2017.

el “dilema de Malaca”.

A diferencia del Estrecho de Ormuz, los estados que bordean el estrecho de Malaca: Indonesia, Malasia y Singapur, son firmantes de la CONVEMAR. La norma que rige allí es la de paso en tránsito, ya que el estrecho une una zona de ZEE o alta mar con otra zona de ZEE o alta mar. Los tres países más Tailandia, ubicada en su entrada, pertenecen además a la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), por lo cual comparten el marco de seguridad regional, aunque sostienen diferentes niveles de autonomía respecto del alineamiento con las principales potencias.

Malaca y Singapur cuentan con un esquema de separación de tráfico (TSS) reconocido internacionalmente y los cuatro países participan de un sistema de patrullas marítimas y aéreas combinadas denominadas Malacca Strait Patrol, ya que se trata de un espacio donde son frecuentes la piratería, los accidentes y los desastres ambientales.

En definitiva, el régimen imperante y el entorno de seguridad en el estrecho de Malaca tienden a mostrarse mucho más estables que en Ormuz, con reglas de juego claras y un espíritu cooperativo.

Ello no ha evitado, sin embargo, que a raíz de la crisis en Ormuz el ministro de Finanzas de Indonesia, Purbaya Yudhisadewa, planteara la posibilidad de imponer una tasa similar en el estrecho de Malaca para incrementar los ingresos del país. Singapur y Malasia reaccionaron reafirmando su compromiso con el régimen de paso en tránsito y rechazando la imposición de peajes, aunque posteriormente Indonesia aclaró que no se trataba de una propuesta formal.¹⁹ Al mismo tiempo, la crisis de Ormuz impulsó

¹⁹ Darmawan, A. R. (2026, 18 de agosto). What should ASEAN learn from the Strait of Hormuz crisis? Australian Institute of International Affairs. <https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/what-should-asean-learn-from-the-strait-of-hormuz-crisis/>

un debate estratégico más amplio que ha despertado el interés de funcionarios de Indonesia sobre el desarrollo de una política de defensa basada en la denegación del acceso marítimo, que pivotea sobre su posición geográfica estratégica.²⁰

Las expresiones de funcionarios de Indonesia son de particular interés, ya que se trata de un estado archipelágico, con una agenda de autonomía estratégica, y que también tiene el control de los estrechos alternativos a Malaca para la navegación entre el Índico y el Pacífico: los estrechos de Sunda y Lombok. En el caso de dichos estrechos, rige el régimen específico de paso por vías marítimas archipelágicas de la CONVEMAR, que es similar al de paso en tránsito, pero con mayores facultades para el estado ribereño.

Otro caso de interés para este Observatorio es el estrecho de Taiwán, que no presenta las características para ser calificado como estrecho de acuerdo a la CONVEMAR. El régimen no se aplica cuando dentro del estrecho existe una ruta de alta mar que, a los fines de la libertad de navegación, incluye la ZEE. Como el estrecho de Taiwán tiene 70 millas en su sector más estrecho, la navegación puede producirse dentro de la ZEE, donde rigen las libertades de navegación y sobrevuelo, no de paso en tránsito.

En síntesis, el análisis de los estrechos mencionados, de crítica relevancia para la seguridad del Indo Pacífico, nos permite ver la diversidad de marcos normativos: paso en tránsito en Malaca, paso archipelágico en Sunda y Lombok y libertad de navegación en el estrecho de Taiwán. A pesar de estas diferencias, cualquier forma de coerción en espacios tan vulnerables y críticos, ya sea militar o económica, puede erosionar fácilmente la eficacia de los regímenes aplicables, con independencia del marco jurídico que rijan en cada caso.

Conclusiones

A lo largo del presente trabajo se ha evidenciado que la cuestión de las reglas de juego en los estrechos ha sido objeto de un extenso debate a lo largo de la historia, dada su relevancia para la seguridad internacional. El tratamiento de las diferentes situaciones asociadas al libre tránsito por estos espacios ha dado lugar a un marco normativo complejo, pero amplio y relativamente claro para cada situación. La costumbre internacional, la CONVEMAR y los acuerdos históricos preexistentes constituyen las principales piezas de un entramado jurídico centrado en la libre navegación, el paso inocente no suspendible y el paso en tránsito. Se trata de regímenes que contemplan especialmente las preocupaciones de seguridad de los Estados y, en algunos casos como la Convención de Montreux, establecen procedimientos específicos para situaciones de conflicto armado.

No obstante ello, el advenimiento de un mundo más fragmentado y coercitivo, escenario que podría agravarse aún más como consecuencia del deterioro de la situación en el Mar Rojo, viene dando lugar a situaciones de hecho que conllevan una progresiva relativización de estos marcos normativos. Las reglas jurídicas de los estrechos no son objetadas, pero se generan prácticas que pueden erosionar progresivamente su eficacia. Prácticas restrictivas como el paso selectivo, gravámenes, bloqueos, corredores alternativos, mecanismos de coerción, entre otros, podrían generar precedentes operativos susceptibles de proyectarse sobre otros *chokepoints* estratégicos frente a una crisis más generalizada.

El Indo-Pacífico es especialmente vulnerable a estas dinámicas. Altamente dependiente del flujo comer-

20 Ibíd.

cial que transita por sucesivos puntos de estrangulamiento, cualquier inestabilidad de las actuales condiciones cooperativas del paso en tránsito y la libertad de navegación resultarán altamente disruptivas para la seguridad de la región. La incertidumbre respecto del futuro obliga a considerar rutas alternativas, colocando en el centro de la atención internacional pasos que, en condiciones normales, ocupan un lugar periférico.

El régimen de los estrechos constituye, en este sentido, apenas una manifestación anticipada de un problema más amplio, como es el creciente deterioro de la capacidad del derecho internacional para ordenar y contener situaciones de coerción militar y económica ejercidas en el marco de la competencia estratégica.