

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Zunarelli: “Per il transito nello Stretto di Hormuz non è legittimo imporre un pedaggio”

Nicola Capuzzo · Monday, June 15th, 2026

*Contributo a cura di avv. Stefano Zunarelli **

** studio legale Zunarelli*

Nelle indiscrezioni che si susseguono in merito all'[accordo che sarebbe stato raggiunto tra USA e Iran](#) circa la possibilità per le navi mercantili di transitare nuovamente per lo stretto di Hormuz, non è ancora chiaro se verrà esclusa l'assoggettabilità di detto attraversamento al pagamento di qualche tipo di pedaggio (come afferma il presidente USA) o se la questione rimane tuttora aperta (come affermano fonti vicine al governo iraniano).

Il regime della navigazione negli “stretti usati per la navigazione internazionale” (tra cui rientra indiscutibilmente lo stretto di Hormuz) è stabilito dalla UNCLOS – Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 1982 (nota anche come Convenzione di Montego Bay). Tale convenzione non è stata ratificata né dagli Stati Uniti né dall'Iran, ma è comunque e quindi universalmente applicabile.

In base alla UNCLOS – Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 1982 (cui è attribuita natura di codificazione del diritto internazionale marittimo consuetudinario) negli stretti usati per la navigazione internazionale viene in ogni caso riconosciuto il diritto di passaggio in transito (art. 38 co. 2).

L'Iran contesta che la disciplina sul diritto di passaggio di transito negli stretti usati per la navigazione internazionale sia applicabile, in quanto la stessa sarebbe stata introdotta per la prima volta dall'UNCLOS (che l'Iran non ha ratificato) che non si configurerebbe, quindi, per questa parte, come l'enunciazione di un principio di diritto internazionale marittimo consuetudinario. L'Iran non contesta, tuttavia, che alle navi mercantili (e da guerra) di tutti gli stati debba essere riconosciuto nello stretto di Hormuz il diritto di passaggio inoffensivo, come tale qualificandosi il passaggio “che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero” (art. 19).

Il diritto di passaggio inoffensivo ha un contenuto più ristretto del diritto di passaggio in transito,

soprattutto per i sommergibili e gli altri veicoli subacquei, che sono tenuti a navigare in superficie (art. 20). Anche per le navi mercantili, poi, il diritto di passaggio inoffensivo può subire limitazioni da parte dello Stato costiero, il quale può “può emanare leggi e regolamenti in merito a una serie di materie, tra cui la sicurezza della navigazione e la regolamentazione del traffico marittimo.

Con specifico riferimento al tema, oggi oggetto di discussione, della possibilità di imporre pedaggi alle navi straniere (o addirittura solo a quelle di alcuni stati), si prevede che “nessuna tassa può essere imposta alle navi straniere per il solo motivo del loro passaggio attraverso il mare territoriale”, puntualizzandosi, poi, che “le tasse possono essere imposte a una nave straniera che passi attraverso il mare territoriale, a solo titolo di pagamento per specifici servizi resi alla nave stessa. Tali tasse sono imposte senza discriminazione” (art. 26).

Né vale l’assimilazione, che pure è stata prospettata, con quanto già avviene nei canali di Suez e di Panama. In questi ultimi casi, infatti, si tratta non di “stretti” (cioè bracci di mare – naturali – che collegano tra loro spazi ugualmente marini, come nel caso dello stretto di Hormuz) ma di “canali”, cioè di vie d’acqua che sono state realizzate mediante l’opera dell’uomo. Sul piano squisitamente giuridico, poi, mentre gli stretti rientrano tra gli “spazi marini” (cui si applicano, a seconda dei casi, i principi della libertà di navigazione o del diritto di passaggio di transito o inoffensivo) i “canali” sono qualificati come acque interne, e quindi soggette alla piena sovranità dello stato nel cui territorio rientrano, che può liberamente stabilire le condizioni per il loro attraversamento.

In definitiva, in base al diritto del mare (pattizio e consuetudinario) vigente solo a fronte della fornitura di specifici servizi finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione lo stato costiero può richiedere il pagamento di un corrispettivo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

“Stretto di Hormuz riapre venerdì”. Trump: “Navi del mondo, accendete i motori”



Stefano Zunarelli

This entry was posted on Monday, June 15th, 2026 at 4:42 pm and is filed under [Economia, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.