



**REGIMUL JURIDIC AL STRÂMTORII ORMUZ:
IMPACTUL REFUZULUI DE A RATIFICA UNCLOS DE CĂTRE
SUA ȘI IRAN**

**THE LEGAL STATUS OF THE STRAIT OF HORMUZ: THE
IMPACT OF THE U.S. AND IRAN'S REFUSAL TO RATIFY
UNCLOS**

Colonel (rtr) medic prof. univ. dr. Viorel ORDEANU*
Ștefan IRIMIA**

Rezumat: Autorii articolului studiind documente oficiale privind dreptul mării și examinând conflictul din Orientul Mijlociu, între Statele Unite și Iran, referitoare la blocarea Strâmătorii Ormuz, prin prisma Convenției Națiunilor Unite Privind Dreptul Mării, își exprimă opiniile și concluziile privind modul cum au abordat cele două state blocada navală a strâmătorii, creând o criză profundă pe piețele energetice globale.

Cuvinte cheie: regimul juridic privind dreptul mării, documente oficiale ratificate, Strâmtoarea Ormuz, state implicate, conflict armat, consecințe.

Abstract: By studying official documents on the law of the sea and examining the conflict in the Middle East, between the United States and Iran regarding the blockade of the Strait of Hormuz through the lens of the United Nations Convention on the Law of the Sea, express their opinions and conclusions regarding how the two states addressed the naval blockade of the strait, creating a profound crisis in global energy markets.

Keywords: legal regime regarding the law of the sea, ratified official documents, Strait of Hormuz, states involved, armed conflict, consequences.

Introducere

În anul 1935, comandorul român, doctor în Drept, Preda C. Fundățeanu, („Adjutant al M.S. Regelui”) a publicat lucrarea „*Libertatea mărilor și prizele maritime*”, în care a descris sistemul internațional legal al mării ca fiind bazat pe onoare, proceduri stricte și transparență. În acea epocă, capturarea unei nave inamice sau stabilirea unei blocade oficiale erau considerate acte de justiție reglementate meticolos. Operațiunile militare erau asumate direct de către state și erau guvernate de o certitudine juridică strictă. Volumul era prefațat de profesorul său, Nicolae Titulescu, Ministrul Afacerilor Interne. Dar astăzi, statele moderne se folosesc de inadecvarea normelor dreptului maritim.

Pentru a înțelege această criză de implementare și sancționare a dreptului internațional, nu există un studiu de caz mai relevant decât situația

* Universitatea „Titu Maiorescu” București, email: ordeanu_viorel@yahoo.com.

** Institutul Medico-Militar, București, Universitatea Creștină „Dimitrie Cantemir”, Facultatea de Științe Juridice și Administrative „Momcilo Luburici”, București, email: stefan.irimia2312@gmail.com.



actuală în Strâmtoarea Ormuz, care leagă Golful Persic și Golful Oman/Oceanul Indian.

1. Regimul juridic al Strâmtoarelor marine

Cadrul legal care guvernează disputele actuale din regiune este stabilit teoretic de *The United Nations Convention on the Law of the Sea* (Convenția Națiunilor Unite privind dreptul mării, UNCLOS) din 1982, recunoscută drept „Constituția Océanelor”. Cu toate acestea, din cauză că nici Washingtonul și nici Teheranul nu au ratificat acest tratat, părțile recurg la acțiuni discreționare, profitând de absența sancționării. Refuzul ratificării Convenției nu a fost o simplă alegere de suveranitate, ci rezultatul unor interese naționale calculate ale ambelor state, ca și al altora. Dacă pentru Iran această decizie este bazată pe o strategie de securitate națională, pentru SUA, lipsa ratificării reflectă o reticență istorică față de anumite clauze economice și jurisdicționale ale tratatului, bazată pe statutul său de superputere mondială.

Strâmtoarea Ormuz reprezintă cel mai critic punct de navigație pentru întregul sistem global de energie (petrol și gaze naturale). Strâmtoarea este o cale navigabilă îngustă care conectează Golful Persic și Golful Oman, deci cu Oceanul Indian, facilitând zilnic transportul a aproximativ 20 de milioane de barili de petrol brut (un baril are cca.159 litri) și o cincime a volumului global de gaz natural lichefiat. Pentru a înțelege situația, trebuie înțelese în primul rând particularitățile geografice ale coridorului: la cel mai îngust punct, Strâmtoarea are o lățime de doar 21 Mm (mile marine), adică 38,9 km¹.

Convenția Națiunilor Unite privind dreptul mării², acordă fiecărui stat riveran, adică fiecărui stat al cărui teritoriu include un litoral) o mare teritorială asupra căreia exercită suveranitate deplină, de până la 12 Mm de la țărm sau de la limita apelor interioare, adică 22,224 km. Deoarece distanța totală între Iran (la nord) și Oman (la sud) este mai mică decât extinderea cumulată de 24 Mm a celor două state, apele lor teritoriale se suprapun, deci fiecare se limitează la 10,5 Mm³, iar între ele nu mai rămâne nicio suprafață de apă liberă internațională. Întreaga cale navigabilă a Strâmtoareii Ormuz este în componența apelor teritoriale ale celor două state riverane, Iran și Oman. Spre deosebire de Statele Unite și Iran, Omanul este stat parte la UNCLOS, ratificând tratatul în 1989. Considerând această particularitate, în care ambele state dețin suveranitate deplină asupra unei porțiuni specifice a apelor lor teritoriale, Iranul nu are niciun drept de a

¹ Ce este Strâmtoarea Ormuz și de ce e atât de importantă? Cât ar costa blocajul în contextul războiului din Orientul Mijlociu: „Nu este doar un punct pe hartă”, disponibil la <https://playtech.ro/2026/ce-este-stramtoarea-ormuz-si-de-ce-e-atat-de-importanta-cat-ar-costa-blocajul-in-contextul-razboiului-din-orientul-mijlociu-nu-este-doar-un-punct-pe-harta/>, accesat la 02.04.2026.

² Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării, disponibil la <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4337127>, accesat la 04.04.2026.

³ *Ibidem*.



institui o blocadă navală sau de a intercepta nave aflate în apele Omanului. O acțiune a Iranului în aceste ape ar constitui o încălcare flagrantă a suveranității teritoriale a statului vecin (Oman), care a acceptat formal și garantează regimul de trecere în tranzit stabilit de UNCLOS.

Această particularitate geografică reprezintă fundația pe care este construită strategia Iranului, și anume blocada strâmătorii, transformând o cale navigabilă îngustă într-o armă geopolitică. Atât Statele Unite, cât și Iranul aderă astăzi, în practică, la limita de 12 Mm (Iranul extinzându-și oficial marea teritorială la această distanță printr-un decret din 1959), ceea ce face ca apele teritoriale ale Iranului și Omanului să se suprapună și să acopere întreaga lățime de 21 Mm a strâmătorii. Totuși, așa cum subliniază expertul James Kraska, poziția Iranului este una contradictorie⁴. Extinderea apelor teritoriale la 12 Mm și acceptarea regimului internațional modern de trecere în tranzit formează un pachet juridic inseparabil al UNCLOS. Refuzând să recunoască obligațiile de tranzit ale acestui pachet, Iranul ar trebui, din punct de vedere legal, să fie limitat la cutuma istorică de 3 Mm. Prin urmare, ilegalitatea pretențiilor iraniene de a bloca strâmtoarea rezidă într-o dilemă pe care nicio acțiune nu o poate rezolva:

- fie Iranul își menține pretenția suveranității asupra celor 12 Mm invocând dreptul cutumiar, caz în care este obligat de însăși natura inseparabilă a acestei cutume să garanteze regimul de trecere în tranzit nesuspendabil,

- fie se limitează la regimul vechi de 3 Mm, caz în care Strâmtoarea Ormuz nu mai este acoperită integral de ape teritoriale. În al doilea scenariu, în mijlocul strâmătorii se creează un coridor larg în care navele străine beneficiază de „libertățile mării libere” – un regim chiar mai permisiv decât trecerea în tranzit, care nu le obligă la o traversare rapidă și continuă, permițându-le inclusiv staționarea.

2. Inovația „trecerii în tranzit” din UNCLOS versus practica cutumiară

Pentru a preveni blocarea comerțului global, UNCLOS a reglementat două regimuri legale esențiale. Primul este regimul „trecerii în tranzit”, o inovație a Convenției menită să protejeze navigația internațională prin strâmători, reglementat de articolele 37- 44 din UNCLOS. Articolul 38, paragraful 2 prevede: „*Prin trecere în tranzit se înțelege exercitarea, conform prezentei părți, a libertății de navigație și de survol numai în scopul unui tranzit continuu și rapid prin strâmtoare*”⁵.

⁴ US-ISR War on Iran | Global reaction to Trump's planned Iran blockade: Prof James Kraska explains, disponibil la <https://www.youtube.com/watch?v=ox4xF5kix7M>, accesat la 08.04. 2026.

⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea, secțiunea art. 37- 44 din UNCLOS. Articolul 38, paragraful 2, disponibil la mea.search.yahoo.com/search?ei=UTF8&p=-United+Nations+Convention+on+the+Law+of+the+Sea%2C+articolele+37-+44+din+UNCLOS.+Art+38%2C+paragraful+2&fr=crmas, accesat la 11.04. 2026.



Acest regim garantează trecerea rapidă și continuă a oricărei nave comerciale, care nu poate fi suspendată.

Al doilea este regimul „trecerii inofensive”, care se referă în principal la navele militare. Spre deosebire de tranzit, acesta nu este o inovație, ci un principiu preluat din dreptul internațional cutumiar anterior și este reglementată astfel: „Statul riveran poate, fără a stabili vreo discriminare de drept sau de fapt între navele străine, să suspende temporar, în anumite zone ale mării sale teritoriale, exercitarea dreptului de trecere inofensivă a navelor străine, dacă această suspendare este indispensabilă pentru asigurarea securității sale”⁶. Acest regim conferă statelor riverane dreptul de a suspenda temporar navigația în apele teritoriale, dacă se consideră că este prezent un risc la adresa păcii și securității naționale.

Totuși, UNCLOS prevede o *excepție strictă* în Articolul 45, care interzice expres suspendarea trecerii inofensive în strâmtoarele internaționale. Aceasta este similară prevederii din *Convenția de la Montreux* (1936), care permite Turciei să interzică trecerea oricărei nave militare a beligeranților (dar nu și navelor comerciale), aplicată în prezent celuilalt război în desfășurare între Rusia și Ucraina⁷.

Dar din nefericire se conturează o situație similară și în Strâmtoarea Bab-el-Mandeb (Poarta Lacrimilor) între Yemen și Djibuti, care leagă Marea Roșie de Oceanul Indian, și care ar bloca aproape total navigația între Europa și Asia, cu urmări economice catastrofale.

În aceste articole juridice rezidă nucleul conflictului normativ. Deși ambele state rămân în afara cadrului de aplicare deplină a UNCLOS, statutul lor juridic și motivațiile sunt diferite. Statele Unite se află, la rândul lor, într-o poziție de vulnerabilitate normativă. Deși forțele lor navale operează invocând libertatea de navigare și respectă principiile convenției, SUA nu este un stat semnatar al UNCLOS. Absența aderării la UNCLOS determină Washingtonul să se bazeze pe *Convenția asupra mării teritoriale și zonei contigue din 1958* (cu 24 de ani înaintea Convenției UNCLOS din 1982), pe care a ratificat-o, pentru a-și garanta dreptul de trecere inofensivă nesuspendabilă, și pe argumentul dreptului internațional cutumiar pentru a-și legitima prezența și dreptul de trecere în tranzit prin strâmtoari.

La fel cum Iranul este criticat pentru „*selecția convenabilă*” a normelor, trebuie recunoscut că și Statele Unite practică propria formă de selecție juridică, alegând să beneficieze de drepturile de tranzit codificate în UNCLOS fără a-și asuma obligațiile formale ale ratificării tratatului. Lipsa de participare la acest tratat transformă dreptul mării într-un instrument discreționar și contribuie direct la criza de implementare din Strâmtoarea Ormuz.

Cu toate acestea, Iranul respinge argumentul de cutumă invocat de SUA și susține că tranzitul liber este o inovație exclusiv contractuală,

⁶ Idem, art. 17-32 din UNCLOS, art. 25, paragraful 3.

⁷ Montreux Convention, (1936), disponibil la <https://www.britannica.com/event/Montreux-Convention>, accesat la 14.04. 2026.



rezervată statelor părți. Prin această prismă, Teheranul își rezervă dreptul suveran de a suspenda navigația când consideră necesar. Această justificare iraniană se prăbușește însă sub greutatea propriului argument istoric. Chiar dacă acceptăm perspectiva Teheranului, care respinge UNCLOS din 1982, regimul juridic anterior, și anume *Convenția asupra mării teritoriale și zonei contiguă din 1958*, pe care Iranul a semnat-o, contrazice această interpretare. Convenția din 1958, face o distincție clară între marea teritorială și strâmtorile internaționale, stipulând clar: „*Trecerea inofensivă a navelor străine nu poate fi suspendată în strâmtori care, legând o parte a mării libere cu o altă parte a mării libere sau cu marea teritorială a unui stat străin, servesc navigației internaționale*”⁸.

Așadar, chiar și sub regimul juridic mai vechi și mai restrictiv acceptat de Iran, „*dreptul suveran*” de a institui o blocadă sau de a suspenda traficul în strâmtoare reprezintă o încălcare flagrantă a normelor de drept internațional privind libertatea de navigație.

De asemenea, poziția Iranului este mult mai vulnerabilă din punct de vedere legal. Deși folosește lipsa ratificării ca pretext pentru a contesta direct regimul de tranzit, Iranul este totuși un stat semnatar al *Convenției UNCLOS din 1982*. Aici intervine o limitare fundamentală impusă de *Convenția de la Viena privind dreptul tratatelor* (1969). Conform art. 18 din această convenție: „*Un stat trebuie să se abțină de la săvârșirea unor acte care ar lipsi un tratat de obiectul și de scopul său.*”

Potrivit acestui principiu, în calitatea sa de semnatar, Iranul are obligația de a nu acționa împotriva spiritului și scopului UNCLOS, făcând ca blocarea strâmtoarei să fie nejustificată juridic, deci ilegală.

3. Manifestări practice ale „războiului juridic” iranian

Intenția acestei strategii juridice este evidențiată odată cu izbucnirea războiului declanșat de SUA și statul Israel, la 28 februarie 2026, asupra Iranului (Operațiunea *Epic Fury*). În replică, Iranul a perturbat sever transportul global energetic, transformând strâmtoarea într-o zonă interzisă navigației prin amenințări militare, deși a prezentat-o oficial doar ca pe o blocadă selectivă împotriva SUA, Israelului și aliaților lor. Strâmtoarea a rămas tehnic deschisă, deși traficul comercial a încetat aproape complet din cauza riscurilor militare. Conform principiilor codificate în *Manualul de la San Remo* (art. 100), o blocadă trebuie aplicată imparțial navelor tuturor statelor. Întrucât acțiunea Iranului este discriminatorie, experții în drept maritim, precum James Kraska, argumentează că aceasta nu îndeplinește criteriile unei blocade valide. Prin urmare, statele afectate nu privesc această măsură ca pe un act beligerant legitim, ci mai degrabă ca pe o încălcare a principiului libertății de navigație, generând o criză energetică pe care comunitatea internațională caută să o gestioneze.

Declanșarea acestui conflict atrage după sine trecerea de la normele aplicabile pe timp de pace la cele care guvernează conflictele armate pe

⁸ Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, art. 16, alineatul 4, 1958, disponibil la https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf, accesat la 18. 04. 2026.



mare. Deși Iranul invocă motive de securitate națională aflându-se sub atac, instituirea unei blocade care împiedică tranzitul internațional reprezintă în continuare un act ilicit ce sfidează regimul juridic al strâmtorilor. Potrivit regulilor războiului naval, reflectate și în Manualul de la San Remo, drepturile de trecere în tranzit prin strâmtorile internaționale aplicabile pe timp de pace continuă să se aplice imperativ și în perioadele de conflict armat. Astfel, instituirea unei blocade, chiar și împotriva navelor inamice, trebuie să respecte principiul proporționalității. În acest context, proporționalitatea interzice ca măsurile militare luate de Iran să producă daune colaterale nejustificate asupra navigației comerciale globale și să extindă abuziv conflictul pe teritoriul țărilor neutre.

Din cauza particularității geografice a strâmtorii, unde apele iraniene și omaneze se suprapun, fără a lăsa o zonă de mare liberă între ele, rutele internaționale urmează o schemă de separare a traficului situată în apele teritoriale ale Omanului, ceea ce înseamnă că orice interdicție iraniană se traduce printr-o agresiune directă în apele unui stat neutru.

O dovadă suplimentară a modului în care Iranul își impune controlul prin tactici de război juridic este cazul navei „*Stena Impero*”, din 2019. Gărzile Revoluționare Iraniene au capturat petrolierul britanic „*Stena Impero*”, o navă pentru transportul petrolului brut și care naviga legal în interiorul apelor teritoriale ale statului Oman. Iranul a deviat nava care urma o rută stabilită (o schemă de separare a traficului) din apele teritoriale ale Omanului către propriile ape teritoriale, mascând agresiunea sub pretextul unui dosar de „*poliție maritimă*”. Autoritățile iraniene au susținut în mod fals că nava britanică avea oprit transponderul (sistemul de identificare automată), că ar fi lovit o navă de pescuit și, cel mai important, că ar fi deversat reziduuri petroliere. Astfel, Iranul a mimat protejarea mediului marin, care este o obligație reglementată de art. 192 din UNCLOS, deși refuză să ratifice acest tratat. Articolul 192 din UNCLOS prevede: „*Statele au obligația de a proteja și de a conserva mediul marin*”⁹. Cu toate acestea, investigațiile internaționale au demonstrat că sistemele navei erau funcționale și nu a existat nicio coliziune.

De la sechestrarea navei „*Stena Impero*” la blocada Strâmtorii Ormuz, situația din regiune a evoluat continuu, astfel încât s-a creat o criză regională, cu potențial de extindere globală, pentru care se încearcă o rezolvare diplomatică și/sau militară. Dar situația este volatilă și urmările sunt imprevizibile, putând să degereze spre extinderea războiului la nivel regional sau chiar mondial.

4. O analiză sumară a situației

Convenția Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării (UNCLOS) din 1982, recunoscută ca o „*Constituție a Oceanelor*”, reglementează aspectele

⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea, secțiunea art. 37- 44, art.92, paragraful 2, disponibil la mea.search.yahoo.com/search?ei=UTF8&p=United+Nations+Convention+on+the+Law+of+the+Sea%2C+articolele+37-+44+din+UNCLOS.+Art+38%2C+paragraful+2&fr=crmas, accesat la 23.04. 2026.



care formează baza conflictului actual dintre Statele Unite ale Americii și Iran, dar niciunul dintre cele două state nu ratificaseră Convenția.

Dreptul Maritim asigură un climat de pace și bună înțelegere între statele cu ieșire la mare, iar regimul juridic reglementează marea liberă, spațiile maritime aflate sub suveranitatea statelor riverane și trecerea prin strâmțori.

În contextul actualului război din Orientul Mijlociu, regimul juridic al Strâmătorii Ormuz este controversat. Prin interpretări divergente, Statele Unite și Iranul își exercită prerogativele în mod discreționar, profitând de lipsa sancțiunilor juridice direct opozabile în cazul unui abuz de drept. Conflictul este agravat prin blocada parțială a navigației pe una dintre cele mai importante rute maritime de transport de energie, cu implicații mondiale generatoare de crize și război regional.

Contrastul dintre procedurile onorabile descrise de comandorul Fundățeanu, în 1935, și realitatea crizei actuale din Strâmtoarea Ormuz, în 2026, demonstrează modul în care dreptul maritim a fost transformat dintr-un garant al transparenței într-o armă strategică. Prin refuzul de a ratifica UNCLOS, cele două state beligerante transformă legea într-un instrument de „război juridic”, care complică desfășurarea conflictului.

Precedentul cazului „*Stena Impero*” din 2019, a reprezentat un test pe timp de pace, care a deschis calea pentru măsura iraniană de blocadă aplicată în timpul Operațiunii *Epic Fury* din 2026. Această analiză arată cum, în prezent, în special în cazul Strâmătorii Ormuz, dreptul maritim este deturnat de la scopul său original de a facilita navigația pașnică, spre o extensie a câmpului de luptă. Numeroasele Convenții privind Dreptul Mării, și în special *Convenția asupra mării teritoriale și a zonei contigue (1958)*, UNCLOS (1982) și altele au încercat să reglementeze pașnic libertatea de navigație. Dar nu au aderat toate statele, din diferite motive. Interpretările unilaterale, divergente, ale unor puteri maritime care nu au semnat sau nu au ratificat aceste tratate internaționale stau la baza unor conflicte juridice care alimentează starea conflictuală sau chiar războaie cu componentă navală în zone cheie ale navigației mondiale.

Incapacitatea actuală a comunității internaționale de a impune respectarea tratatelor face posibilă escaladarea violenței, așa cum este și actualul război declanșat împotriva Iranului. Orientul Apropiat și Orientul Mijlociu au devenit un mare Teatru de Operațiuni (TO), confirmând vechiul scenariu din anii 1970, că următorul Război Mondial ar putea să înceapă din Orientul Mijlociu.

5. Concluzii

Analiza regimului juridic aplicabil Strâmătorii Ormuz demonstrează că refuzul Statelor Unite și al Iranului de a ratifica integral UNCLOS nu creează un vid legislativ absolut, ci mai degrabă o criză profundă de sancționare și implementare. Deși instrumentele internaționale, de la Convenția din 1958, până la dreptul cutumiar și regulile războiului naval, oferă un cadru coerent care condamnă blocadele disproporționate și abuzul



de suveranitate asupra apelor vecine, instituțiile globale se lovesc de incapacitatea de a impune respectarea coerentă a acestor norme.

Prin urmare, Strâmtoarea Ormuz rămâne nu doar un punct nevralgic al comerțului global cu energie, ci și scena principală în care limitele dreptului internațional maritim sunt testate și sfidate prin tactici avansate de „război juridic” și confruntări militare deschise. Situația este în continuare volatilă și poate să evolueze în orice direcție.



BIBLIOGRAFIE

Surse de autor

- CARACCIOLO I., „Enforcing Sanctions on Iran at Sea: Tensions over the Interpretation and Application of the Law of the Sea”, 2019, disponibil la [353484515_Enforcing_Sanctions_on_Iran_At_Sea_-_Tensions_over_the_The_Legal_Vortex_in_the_Strait_of_Hormuz](#);
- FUNDĂȚEANU P. C. *Libertatea mărilor și prizele maritime*, București, Editura Tiparul Românesc, 1935;
- KRASKA J. „Legal Vortex in the Strait of Hormuz”, *Virginia Journal of International Law*, Vol. 54:2, 2013, disponibil la [256057140_The_Legal_Vortex_in_the_Strait_of_Hormuz](#) ;
- LOFT P. „US-Israel strikes on Iran”, February/March 2026. *Research Briefing Number 10521*, House of Commons Library, 2026, disponibil la [cbp-10521](#);

Surse web

- Organizația Națiunilor Unite. Convenția asupra mării teritoriale și zonei contigue. Geneva, Elveția, 1958 (Articol de referință: Art. 16 privind trecerea inofensivă prin strâmtoari internaționale, disponibil la [00000G09QVYAGV70U6O11U40QEC3JF5S](#);
- Foreign & Commonwealth Office. Situation in the Gulf: Foreign Secretary statement to Parliament. GOV.UK, 2019, disponibil la [situation-in-the-gulf-foreign-secretary-statement](#);
- International Institute of Humanitarian Law. San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea. 1994, disponibil la [san-remo-manual-on-international-law-applicable-to-armed-conflicts-at-sea-2.pdf](#) ;
- Organizația Națiunilor Unite. Convenția de la Viena privind Dreptul Tratatelor. 1969, (art. de referință: art. 18), disponibil la [conventia-cu-privire-la-dreptul-tratatelor-din-23051969](#);
- Organizația Națiunilor Unite. Convenția Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării (UNCLOS). Montego Bay, Jamaica, 1982, (art. de referință: art. 17-32 privind trecerea inofensivă; art. 37-44 privind trecerea în



- tranzit; art. 192 privind protecția mediului marin, disponibil la [conventia-natiunilor-unite-asupra-dreptului-marii-din-10121982](#);
- The International Institute for Strategic Studies (IISS). The US-Israel campaign in Iran: Impact on the Gulf. 2026, disponibil la [the-us-israel-campaign-in-iran](#);
- U.S. Department of the Navy. The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations. Office of the Chief of Naval Operations, 2022 (Secțiunea de referință: cap., 2 - Regimul juridic al strâmtorilor internaționale și dreptul de tranzit, disponibil la: [NWP_1-14M.pdf](#)).

