

Com uma reportagem publicada dia 20/04/2026, o **Sindsergs**, enunciou a matéria que dá título ao presente ensaio^[1].

É importante o registro de que o Estreito de Ormuz, corredor estratégico responsável por aproximadamente 20% do fluxo mundial de petróleo, voltou ao centro das tensões geopolíticas em 2026, em razão da escalada do conflito entre Estados Unidos e Irã. As recentes ordens do Presidente **Donald Trump**, incluindo a imposição de bloqueio naval e a apreensão de embarcações iranianas, desencadearam não apenas repercussões militares e econômicas, mas também profundas consequências no mercado internacional de seguros marítimos.

O presente artigo examina, brevemente, sob uma perspectiva jurídica, o aumento exponencial dos prêmios de seguro marítimo – especialmente o war risk insurance – e suas implicações no direito internacional, no direito securitário e na regulação do transporte marítimo.

A crise intensificou-se após a instituição de um bloqueio naval norte-americano em abril de 2026, acompanhado da interceptação de navios iranianos e da ameaça de ações militares mais amplas.

Paralelamente, o governo dos Estados Unidos determinou medidas de apoio ao transporte marítimo, incluindo garantias públicas e seguros de risco político para petroleiros, além da possibilidade de escolta naval.

Essas ações configuram uma intervenção estatal direta no mercado securitário, com o objetivo de mitigar o colapso logístico global e conter o aumento dos preços da energia.

A reação do mercado segurador foi imediata. Os prêmios de risco de guerra war risk premiums, tradicionalmente marginais, sofreram aumentos abruptos, segundo informações colhidas na mídia em registros sobre o tema, valendo ressaltar que antes do conflito estes eram cerca de 0,125% a 0,4% do valor do navio. No início da crise o aumento foi de quatro a seis vezes em poucos dias e numa fase recente atingiu níveis próximos a 3% do valor da embarcação.

Esse crescimento exponencial decorre da elevação do risco sistêmico, caracterizado por ataques diretos a embarcações, assim como a utilização de minas marítima, gerando situações de interferências eletrônicas como também incertezas quanto à liberdade de trânsito.

Do ponto de vista jurídico, trata-se de típica materialização do risco extraordinário, que desloca o equilíbrio atuarial dos contratos securitários.

O seguro marítimo tradicional não cobre, como regra, riscos de guerra, os quais são objeto de cláusulas específicas típicas do Institute War Clauses, frequentemente contratadas de forma adicional.

Nos termos da legislação e da doutrina securitária brasileira, a intensificação do risco permite revisão do prêmio, limitação de cobertura e até mesmo resolução contratual a exemplo do que disciplina o artigo 692 do Código Comercial, ainda vigente em sede de seguro de transporte marítimo.

Diz, textualmente, este dispositivo legal:

“Art. 692 - O valor do objeto do seguro deve ser declarado na apólice em quantia certa, sempre que o segurado tiver dele conhecimento exato”.

No seguro de navio, esta declaração é essencialmente necessária, e na sua falta o seguro julga-se improcedente. Nos seguros sobre fazendas, não tendo o segurado conhecimento exato do seu verdadeiro importe, basta que o valor se declare por estimativa”^[2].

Pois bem. O Código Comercial brasileiro, especialmente em matéria de seguro marítimo, adota uma disciplina concreta e orientada ao risco da viagem.

O já mencionado art. 692 consagra a possibilidade de resolução do contrato quando o risco não chega a existir, pois ele se extingue antes de produzir efeitos, com alterações substanciais das circunstâncias da aventura marítima. Trata-se de uma lógica objetiva, centrada no destino da expedição segurada. O contrato é pensado como instrumento acessório da viagem marítima – se a viagem falha ou se transforma, o contrato perde sua razão de ser.

Além disso, o Código Comercial trata de hipóteses específicas que, na prática, conduzem à dissolução do vínculo securitário, tais como a perda do navio antes do início do risco, mudança de rota ou superveniência de riscos excluídos como no caso de guerra.

Na prática atual, especialmente no seguro marítimo internacional o Código Comercial continua sendo aplicado subsidiariamente, sobretudo em temas clássicos (abandono, avarias e riscos de guerra).

Já na atual legislação securitária o agravamento do risco em geral está previsto em dois artigos da nova lei securitária^[3].

A evolução normativa revela uma mudança de paradigma: o seguro deixa de ser um contrato acessório à aventura marítima para se tornar um contrato autônomo, regido por princípios gerais e pela boa-fé objetiva.

Ainda assim, no seguro marítimo – especialmente em cenários de guerra, como no Estreito de Ormuz –, a lógica do Código Comercial brasileiro permanece surpreendentemente atual.

Sem risco, não há seguro, pois com risco substancialmente alterado, não há obrigação de mantê-lo nos mesmos termos. Aplicar-se-á a formulação latina mais clássica, *nullum periculum sine praemio*.

Risco e prêmio são elementos indissociáveis – um não subsiste sem o outro.

Deveras. O cenário do Estreito de Ormuz constitui exemplo paradigmático de agravamento superveniente, justificando o aumento abrupto dos prêmios.

A decisão norte-americana de oferecer garantias públicas aproxima-se de mecanismos de resseguro estatal, semelhantes aos adotados após o 11 de setembro a exemplo do Terrorism Risk Insurance Act.

Esse Estreito é considerado um “estreito utilizado para navegação internacional”, onde se aplica o direito de passagem em trânsito *transit passage*, a meu sentir, como o direito de passagem inocente do Direito Internacional Público. Eles partem de uma mesma matriz – a garantia de circulação marítima, distanciando-se em alcance, natureza jurídica e grau de liberdade conferido aos navios. Apesar destas diferenças, ambos os institutos compartilham de um princípio comum, isto é, a navegação não pode ser arbitrariamente impedida.

Ademais, a insegurança jurídica resultante contribui diretamente para a elevação dos prêmios securitários, ampliando o risco de responsabilidade internacional e de perda total.

Além disso, a retração do tráfego – com quedas drásticas no número de navios em trânsito – evidencia a substituição do risco econômico pelo risco jurídico e securitário.

O aumento do seguro marítimo no Estreito de Ormuz, após as ordens do Presidente **Donald Trump**, não é mero reflexo de volatilidade de mercado, mas sim expressão de uma reconfiguração estrutural do risco global.

Em última análise, o caso do Estreito de Ormuz reafirma que, em cenários de guerra ou quase-

guerra, o seguro deixa de ser apenas mecanismo de proteção patrimonial e passa a atuar como verdadeiro termômetro jurídico do risco sistêmico global.

É como penso.

Porto Alegre, 21 de abril de 2026.

[1] News@sindisergs.com.br Edição número 3795.

[2] Jusbrasil.com.br Código Comercial Lei 556, de 25 de junho de 1.850.

[3] Vide artigos 13 e 14 da Lei 15.040/2024.