RGe ISSN: 2177-3246

DANOS ALÉM DA BATALHA: BLOQUEIOS NAVAIS, ESTREIRO DE ORMUZ E A RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DE ESTADOS POR PREJUÍZOS A TERCEIROS NÃO BELIGERANTES

DAMAGES BEYOND THE BATTLEFIELD: NAVAL BLOCKADES, THE STRAIT OF HORMUZ, AND THE INTERNATIONAL LIABILITY OF STATES FOR DAMAGES TO NON-COMBATANT THIRD PARTIES

DAÑOS MÁS ALLÁ DE LA BATALLA: EL BLOQUEO NAVAL, LA FUERZA DE HORMUZ Y LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DE LOS ESTADOS POR LOS DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS NO BELLIGENTES

10.56238/revgeov17n4-125

Thales de Oliveira Machado
Doutorando em Direito Constitucional
Instituição: Universidade de Fortaleza, Universidade 7 de Setembro, Universidade Federal do Ceará
E-mail: thalesom@gmail.com
Orcid: https://orcid.org/0000-0002-7732-1625
Lattes: http://lattes.cnpq.br/9285100570040542

Valeska Alves Araújo Silva
Mestranda em Direito
Instituição: Universidad Europea del Atlántico, Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais, Universidade de Fortaleza
E-mail: valeeskalves@gmail.com
Orcid: https://orcid.org/0000-0001-9141-6754
Lattes: http://lattes.cnpq.br/0515394875865367

RESUMO
Investigam-se os desafios de imputação de responsabilidade internacional por danos econômicos reflexos decorrentes do bloqueio do Estreito de Ormuz no conflito de 2026, destacando a insuficiência dos mecanismos tradicionais de segurança coletiva diante da paralisia do Conselho de Segurança da ONU e da vulnerabilidade sistêmica de Estados não beligerantes. Parte-se da hipótese de que o fechamento da via constitui um ato internacionalmente ilícito sob a UNCLOS e o direito costumeiro, conferindo a nações terceiras, como o Brasil, legitimidade jurídica para pleitear reparação integral na condição de Estados especialmente afetados, fundamentando-se nos Artigos da Comissão de Direito Internacional (CDI) de 2001. Metodologicamente, emprega-se análise qualitativa e exploratória de tratados, costumes e jurisprudência internacional, notadamente os padrões estabelecidos nos casos *Chorzów Factory* e *Gabčíkovo-Nagymaros*, em diálogo com propostas de governança inspiradas no direito ambiental internacional. A investigação demonstra que, embora o regime de passagem em trânsito possua caráter cogente, persiste um déficit de efetividade no sistema de responsabilização estatal quanto à mensuração de danos financeiros difusos e à superação de barreiras jurisdicionais e políticas em cenários de crises geopolíticas agudas. Conclui-se pela necessidade de um modelo de governança marítima integrado e equitativo, capaz de assegurar a proteção de rotas comerciais como

bens comuns da humanidade e de garantir ao sul global o acesso real a mecanismos indenizatórios contra choques de oferta gerados por hostilidades militares em pontos de estrangulamento globais vitais.

Palavras-chave: Estreito de Ormuz. Responsabilidade Internacional. Estados Especialmente Afetados. UNCLOS. Agronegócio Brasileiro.

ABSTRACT
This study examines the challenges of attributing international responsibility for indirect economic damages arising from the blockade of the Strait of Hormuz during the 2026 conflict, highlighting the inadequacy of traditional collective security mechanisms in light of UN Security Council paralysis and the systemic vulnerability of non-belligerent States. It is hypothesized that the closure of the waterway constitutes an internationally wrongful act under UNCLOS and customary law, granting third-party nations, such as Brazil, legal standing to seek full reparation as "specially affected States" based on the 2001 ILC Articles on State Responsibility. Methodologically, a qualitative and exploratory analysis of treaties, customs, and international jurisprudence is conducted, specifically the standards established in the *Chorzów Factory* and *Gabčíkovo-Nagymaros* cases, alongside governance proposals inspired by international environmental law. The investigation demonstrates that while the transit passage regime has a cogent nature, there remains a deficit of effectiveness in the state responsibility system regarding the assessment of diffuse financial losses and the resolution of jurisdictional and political barriers during acute geopolitical crises. It concludes by proposing an integrated and equitable maritime governance model capable of safeguarding trade routes as global commons and ensuring the Global South has meaningful access to compensatory mechanisms against supply shocks triggered by military hostilities at vital global chokepoints.

Keywords: Strait of Hormuz. International Responsibility. Specially Affected States. UNCLOS. Brazilian Agribusiness.

RESUMEN
Este estudio investiga los desafíos de imputar responsabilidad internacional por los daños económicos indirectos derivados del bloqueo del Estrecho de Ormuz en el conflicto de 2026, poniendo de relieve la insuficiencia de los mecanismos tradicionales de seguridad colectiva ante la parálisis del Consejo de Seguridad de la ONU y la vulnerabilidad sistémica de los Estados no beligerantes. Se plantea la hipótesis de que el cierre de la vía marítima constituye un acto internacionalmente ilícito según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) y el derecho consuetudinario, lo que otorga a terceros países, como Brasil, legitimación procesal para reclamar reparaciones completas como Estados especialmente afectados, con base en los Artículos de 2001 de la Comisión de Derecho Internacional (CDI). Metodológicamente, se emplea un análisis cualitativo y exploratorio de tratados, costumbres y jurisprudencia internacional, en particular los estándares establecidos en los casos de la Fábrica de Chorzów y Gabčíkovo-Nagymaros, en diálogo con propuestas de gobernanza inspiradas en el derecho ambiental internacional. La investigación demuestra que, si bien el régimen de paso en tránsito es obligatorio, persiste un déficit en la eficacia del sistema de rendición de cuentas estatal con respecto a la medición de los daños financieros difusos y la superación de las barreras jurisdiccionales y políticas en escenarios de crisis geopolíticas agudas. Concluye que se necesita un modelo de gobernanza marítima integrado y equitativo, capaz de garantizar la protección de las rutas comerciales como bienes comunes de la humanidad y asegurar al Sur Global un acceso real a mecanismos de compensación frente a las perturbaciones de suministro generadas por hostilidades militares en puntos estratégicos globales.

ISSN: 2177-3246

Palabras clave: Estrecho de Ormuz. Responsabilidad Internacional. Estados Especialmente Afectados. CONVEMAR. Agroindustria Brasileña.

1 INTRODUÇÃO

O início de 2026 marcou uma das fases mais críticas da geopolítica contemporânea com a eclosão de hostilidades diretas entre Estados Unidos, Israel e o Irã. No dia 28 de fevereiro, a Operação Epic Fury foi lançada contra infraestruturas nucleares e militares iranianas, resultando na morte de lideranças políticas e em uma escalada imediata. O conflito rapidamente transcendeu o campo de batalha tradicional, atingindo alvos estratégicos e infraestruturas civis sensíveis em toda a região do Golfo Pérsico. Diante da severidade dos ataques, a comunidade internacional foi forçada a lidar com uma crise de segurança sistêmica que colocou em risco a estabilidade global (OPEB, 2026; CAPUZZI; GILIO; FALCÃO; AZEVEDO; JANK, 2026, p. 2).

Em resposta às ofensivas, o governo de Teerã utilizou sua posição estratégica para anunciar o fechamento do Estreito de Ormuz, o principal gargalo energético e de fertilizantes do mundo. Por essa rota transitam diariamente cerca de 20% do petróleo comercializado globalmente e volumes expressivos de gás natural liquefeito, essenciais para a segurança energética de diversas nações. O bloqueio não apenas interrompeu o fluxo de mercadorias vitais, mas também instituiu um regime ilegal de cobrança de taxas para o trânsito seletivo de embarcações de países específicos. Essa medida gerou uma desestabilização severa nos mercados de commodities, afetando diretamente a economia de Estados que não participam das hostilidades (NEVITT, 2026; OPEB, 2026).

A paralisação do tráfego marítimo em Ormuz provocou um choque imediato nas cadeias globais de suprimento, forçando o desvio oneroso de navios mercantes por rotas alternativas longas. Com a retirada de coberturas de seguro para riscos de guerra, o trânsito comercial tornou-se economicamente inviável, resultando em uma inflação significativa de custos logísticos e energéticos. O impacto severo na disponibilidade de fertilizantes nitrogenados, dos quais o Golfo é um fornecedor primário, ameaça a produtividade agrícola em escala planetária no longo prazo. Para países periféricos e grandes exportadores de alimentos, a crise energética somou-se a uma vulnerabilidade comercial que expõe a fragilidade dos mecanismos internacionais atuais.

O problema jurídico central desta análise reside na identificação de remédios eficazes no direito internacional para os danos econômicos sofridos por Estados não beligerantes durante o bloqueio. Enquanto as normas de conflito armado focam tradicionalmente nos combatentes, os prejuízos difusos causados por bloqueios em estreitos internacionais permanecem em uma zona cinzenta de responsabilização jurídica. A interrupção de rotas comerciais essenciais impõe custos sistêmicos que afetam o desenvolvimento nacional e a estabilidade financeira de atores que não deram causa ao conflito. Torna-se imperativo determinar se o ordenamento jurídico contemporâneo oferece base para a reparação pecuniária por perdas financeiras indiretas.

A investigação busca verificar se a conduta dos beligerantes, ao restringir a liberdade de navegação em águas internacionais, gera a obrigação de indenizar nações atingidas por choques de

oferta. Existe uma lacuna visível na aplicação prática das normas de responsabilidade internacional quando o dano reclamado é de natureza puramente econômica e comercial, sem destruição física direta de bens. A busca por um remédio jurídico equitativo é fundamental para evitar que os custos das disputas entre grandes potências sejam transferidos sistematicamente para os atores mais vulneráveis. O estudo questiona a suficiência das estruturas atuais para garantir a justiça nas relações internacionais durante crises militares severas.

A hipótese central defende que o bloqueio naval de Ormuz constitui um ato internacionalmente ilícito que autoriza o pleito de reparação por Estados especialmente afetados. A metodologia consiste em uma pesquisa qualitativa e exploratória, fundamentada na análise de tratados, costumes internacionais e na jurisprudência consolidada. O objeto é delimitado ao estudo da responsabilidade por danos econômicos reflexos decorrentes de interferências ilícitas no trânsito por estreitos utilizados para a navegação internacional. O caso brasileiro é utilizado como parâmetro empírico para quantificar a vulnerabilidade de terceiros frente às interrupções de comércio.

O presente artigo está estruturado em três seções principais que conduzem o raciocínio da base fática e normativa até a análise crítica da efetividade do sistema internacional. O primeiro tópico estabelece a natureza jurídica do Estreito de Ormuz como espaço internacional e a ilicitude do bloqueio sob a ótica da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. O segundo tópico discute a teoria da responsabilidade internacional e os danos a terceiros não beligerantes, utilizando o impacto no agronegócio brasileiro como parâmetro de análise. O último tópico avalia os instrumentos de responsabilização disponíveis e suas limitações estruturais diante da paralisia institucional. A conclusão sintetiza os achados principais e propõe uma agenda futura.

2 O ESTREITO DE ORMUZ COMO ESPAÇO JURÍDICO: SOBERANIA, PASSAGEM EM TRÂNSITO E ILICITUDE DO BLOQUEIO

O regime jurídico dos estreitos utilizados para a navegação internacional representa um dos pilares mais sensíveis do direito do mar contemporâneo. Durante as negociações da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, buscou-se equilibrar a soberania dos Estados costeiros com a necessidade global de manter rotas comerciais desimpedidas. O resultado desse esforço foi a criação de um regime jurídico *sui generis* que garante a fluidez do tráfego marítimo em pontos de estrangulamento geográfico vitais. Sem essa garantia de livre trânsito, a economia global enfrentaria vulnerabilidades logísticas e energéticas insustentáveis no longo prazo (CATALDI, 2020, p. 6; ABDU, 2024, p. 41).

Segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), especificamente em seus artigos 37 a 44, o regime de passagem em trânsito aplica-se a estreitos que conectam partes do alto-mar ou zonas econômicas exclusivas. Esse direito é definido como o exercício da liberdade de

navegação e sobrevoo exclusivamente para fins de trânsito contínuo e expedito, não podendo ser suspenso ou impedido pelo Estado costeiro. Diferente da passagem inocente, o trânsito em estreitos internacionais garante prerrogativas mais amplas, como o sobrevoo de aeronaves e a navegação submersa de submarinos sem a necessidade de prévia notificação. Essa estrutura visa assegurar que a extensão do mar territorial para doze milhas náuticas não resulte no bloqueio de artérias fundamentais para o comércio marítimo global (WELLER, 2026; LOTT; KAWAGISHI, 2022, p. 132; UNCLOS, 1994).

A natureza consuetudinária do direito de passagem em trânsito é amplamente defendida pelas potências marítimas, mesmo por Estados que não ratificaram formalmente a UNCLOS, como os Estados Unidos. Argumenta-se que esse regime jurídico se consolidou como um costume internacional vinculante, fundamentado em uma prática estatal consistente e na *opinio juris* da maioria das nações. A expansão histórica do mar territorial foi aceita pela comunidade internacional sob a condição expressa de que a liberdade de navegação nos estreitos fosse preservada de forma ininterrupta. No entanto, atores como o Irã contestam essa visão, alegando que o regime de trânsito é uma obrigação puramente contratual e não aplicável a não-partes da Convenção. Diante desse impasse, o reconhecimento do caráter obrigatório dessa norma torna-se essencial para a estabilidade e a segurança jurídica das rotas comerciais (NEVITT, 2026; CANER; BARUCH, 2026).

A soberania sobre as águas do Estreito de Ormuz é exercida de forma compartilhada entre o Irã, ao norte, e Omã, ao sul, cujos mares territoriais de doze milhas se sobrepõem no ponto mais estreito da via. O governo iraniano, fundamentado em sua Lei de Áreas Marítimas de 1993, sustenta que o estreito integra integralmente seu mar territorial, conferindo-lhe o direito de exigir autorização prévia para a passagem de navios de guerra e submarinos. Por sua vez, Omã, embora tenha ratificado a UNCLOS, mantém declarações interpretativas que reservam prerrogativas de segurança semelhantes em suas águas, exigindo permissão para o trânsito de certas categorias de embarcações militares. Essa configuração gera um ambiente de constante tensão jurídica, onde os Estados costeiros tentam expandir sua autoridade regulatória sobre uma rota que a comunidade internacional considera um bem público global (BAGHERI, 2015, p. 88; RAFIQ; RIAZ; CHANDIA, 2025, p. 317).

O impasse jurídico agrava-se pela recusa deliberada do Irã em reconhecer o regime de passagem em trânsito como uma norma do direito costumeiro vinculante a Estados que não ratificaram a Convenção. Teerã argumenta que as disposições da UNCLOS foram negociadas como um pacote de concessões mútuas, o chamado *package deal*, em que a liberdade de navegação foi trocada pela aceitação da extensão do mar territorial. Sob essa ótica, o governo iraniano defende que apenas as partes contratantes da Convenção poderiam beneficiar-se do regime de trânsito facilitado, restando aos demais atores, como os Estados Unidos, o regime mais restritivo da passagem inocente. Essa interpretação visa manter o controle sobre o estreito como um recurso de barganha geopolítica,

permitindo ao Estado costeiro monitorar o tráfego e impor condições seletivas de acesso em momentos de crise (CATALDI, 2020, p. 12-13; WELLER, 2026).

Apesar das divergências interpretativas sobre o regime aplicável, o direito internacional impõe obrigações mínimas de segurança que devem ser respeitadas tanto pelos Estados costeiros quanto pelos Estados usuários da via. O Irã e Omã possuem o dever jurídico de não dificultar a passagem e de dar a devida publicidade a qualquer perigo que possa comprometer o trânsito seguro na região, como a presença de minas ou obstruções físicas. Paralelamente, os navios e aeronaves que utilizam o estreito devem proceder sem demora, abstendo-se de qualquer ameaça ou uso da força que viole a integridade territorial ou a independência política das nações litorâneas. O equilíbrio do sistema depende da conformidade com esses preceitos essenciais, evitando que regulamentações unilaterais ou manobras militares excessivas transformem um gargalo comercial vital em um cenário de confronto armado iminente (HEINTSCHEL VON HEINEGG, 2000, p. 268-269; UNCLOS, 1994).

O fechamento unilateral do Estreito de Ormuz configura uma violação direta do artigo 44 da UNCLOS, que estabelece taxativamente que os Estados costeiros não devem dificultar, nem suspender, o direito de passagem em trânsito. Sob a ótica do direito internacional, tal direito é considerado absoluto para a manutenção do comércio global, permanecendo vigente mesmo em cenários de conflito armado. A conduta do Irã, ao utilizar sua marinha para bloquear o tráfego e atacar embarcações civis, constitui um ato internacionalmente ilícito por violar normas que protegem a liberdade de navegação. Esse bloqueio funcional, ao criar um ambiente de risco extremo, anula a eficácia do regime jurídico estabelecido para vias marítimas internacionais essenciais (OPEB, 2026; BAO, 2026).

Além da afronta ao regime de trânsito, o Irã viola o artigo 18 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados ao praticar atos que derrotam o objeto e o propósito da UNCLOS, da qual é signatário. A instituição de um regime discriminatório de taxas e o bloqueio seletivo contra nações específicas contrariam o princípio da não discriminação, pilar fundamental do trânsito por estreitos. Tais medidas são juridicamente qualificadas como abusivas e desproporcionais, uma vez que a legítima defesa não autoriza a suspensão de direitos de terceiros em rotas comerciais vitais. Assim, a responsabilidade pelo ilícito recai sobre o Estado iraniano, cujas ações excedem os limites permitidos para a proteção de interesses de segurança nacional (NEVITT, 2026; CANER; BARUCH, 2026).

A caracterização do bloqueio como um ato ilícito internacional abre caminho para uma discussão profunda sobre as consequências jurídicas que emanam dessa violação. Uma vez estabelecida a ilicitude da conduta estatal, o foco da análise jurídica desloca-se para o dever de reparação e para a identificação dos sujeitos que possuem legitimidade para invocar tal responsabilidade. É nesse contexto que surge a necessidade de investigar como o direito internacional contemporâneo protege Estados que, embora não participem das hostilidades, sofrem prejuízos econômicos colaterais severos. A seção seguinte abordará a teoria da responsabilidade internacional

dos Estados, focando especificamente na reparação de danos causados a terceiros não beligerantes afetados pela crise no Estreito de Ormuz.

3 RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DOS ESTADOS E OS DANOS A TERCEIROS NÃO BELIGERANTES

A estrutura da responsabilidade internacional contemporânea fundamenta-se nos Artigos da Comissão de Direito Internacional (CDI) de 2001, que codificam as normas secundárias aplicáveis à violação de obrigações primárias. O artigo 1º estabelece o princípio basilar de que todo ato internacionalmente ilícito de um Estado acarreta sua responsabilidade no plano internacional, gerando novas relações jurídicas entre os sujeitos. Para a caracterização de tal ilícito, o artigo 2º exige a presença cumulativa de dois elementos constitutivos fundamentais que devem ser analisados caso a caso. Primeiro, a conduta, seja por ação ou omissão, deve ser atribuível ao Estado conforme os critérios previstos no direito internacional. Segundo, essa mesma conduta deve configurar uma violação inequívoca de uma obrigação jurídica internacional que esteja em vigor para aquele Estado (UNITED NATIONS, 2001; CRAWFORD, 2002, p. 77).

No contexto do bloqueio naval em estreitos internacionais, a atribuição da conduta ao Estado é frequentemente direta, uma vez que as operações militares são executadas por órgãos estatais típicos. Conforme o artigo 4º da CDI, a conduta de qualquer órgão do Estado é considerada um ato do próprio Estado perante o direito internacional, independentemente de sua função ou posição na hierarquia. Isso abrange as ações das forças navais que efetivam o fechamento de uma rota comercial, vinculando juridicamente a vontade soberana ao ato de força empregado. A atribuição busca estabelecer uma conexão normativa entre o efeito fático e o sujeito de direito internacional, impedindo que o Estado se esquive de suas obrigações alegando a autonomia de seus agentes militares (UNITED NATIONS, 2001; CRAWFORD, 2002, p. 94).

Um aspecto fundamental na teoria da responsabilidade é a discussão sobre a necessidade do dano material como elemento autônomo para a configuração do ilícito internacional. Os Artigos da CDI optaram por não incluir o dano como uma condição geral e necessária em todos os casos, delegando essa exigência ao conteúdo da obrigação primária violada. Contudo, para fins de reparação integral, o artigo 31 exige a existência de um nexo causal claro entre o ato ilícito e o prejuízo sofrido por terceiros afetados. A causalidade, nesse sentido, opera como um filtro jurídico que limita o dever de indenizar apenas aos danos que decorrem diretamente da conduta estatal ilícita. Essa relação de causa e efeito é essencial para delimitar a extensão das consequências jurídicas impostas ao Estado infrator (UNITED NATIONS, 2001; CRAWFORD, 2002, p. 201).

A problemática do dano econômico difuso causado a Estados não beligerantes representa um desafio interpretativo complexo dentro do regime da CDI de 2001. Enquanto danos físicos a

embarcações são facilmente mensuráveis, os prejuízos financeiros indiretos, como a inflação de insumos e a perda de lucratividade comercial, frequentemente enfrentam obstáculos de remoticidade jurídica. O direito internacional tradicionalmente resiste à reparação de danos considerados incertos ou excessivamente indiretos, o que pode criar uma lacuna de proteção para nações atingidas economicamente por bloqueios navais. A doutrina e a jurisprudência buscam, portanto, critérios de proximidade e previsibilidade para determinar se tais perdas financeiras sistêmicas devem ser integralmente compensadas pelo Estado responsável (UNITED NATIONS, 2001; MILANO; PAPANICOLOPULU, 2011, p. 637).

A distinção entre os Estados que possuem legitimidade jurídica para invocar a responsabilidade internacional fundamenta-se nos artigos 42 e 48 da CDI. O artigo 42 define o "Estado lesado" de forma técnica e restrita, abrangendo aquele cujo direito individual foi diretamente violado ou que foi especificamente atingido por uma quebra de obrigação coletiva. Essa categoria de sujeito detém o direito pleno de exigir formalmente a cessação imediata do ilícito e a reparação integral de todos os danos sofridos, sejam eles materiais ou morais. A configuração como Estado lesado estabelece uma relação jurídica bilateral direta com o Estado infrator, permitindo inclusive a adoção de contramedidas proporcionais para induzir o cumprimento das obrigações pendentes. Assim, a correta identificação do Estado lesado é o primeiro passo essencial para a implementação prática da responsabilidade no plano internacional contemporâneo (UNITED NATIONS, 2001; CRAWFORD, 2002, p. 257).

Por outro lado, o artigo 48 permite que Estados diferentes do lesado invoquem a responsabilidade caso a obrigação violada seja devida a um grupo de Estados ou à comunidade internacional. O conceito de Estado "especialmente afetado", previsto no artigo 42(b)(i), refere-se àqueles que, embora não sejam o alvo direto da violação, sofrem um impacto adverso qualitativamente distinto da generalidade das nações. Essa distinção jurídica é crucial para permitir que países prejudicados economicamente por bloqueios navais em águas internacionais busquem remédios, mesmo sem participar diretamente das hostilidades militares. A Comissão de Direito Internacional reconhece expressamente que a extensão do impacto especial deve ser avaliada caso a caso, considerando sempre o objeto da norma primária. Tal maleabilidade interpretativa é fundamental para proteger os interesses coletivos e garantir a estabilidade do sistema jurídico global diante de crises militares sistêmicas (UNITED NATIONS, 2001; MILANOVIC, 2025).

O padrão fundamental de reparação no direito internacional foi consolidado pela jurisprudência da Corte Permanente de Justiça Internacional no histórico caso da *Fábrica de Chorzów*. A Corte estabeleceu que a reparação deve, tanto quanto possível, apagar todas as consequências do ato ilícito e restabelecer a situação fática que existiria se o fato não tivesse ocorrido. Esse princípio da *restitutio in integrum* serve como a base teórica principal para o cálculo de indenizações e compensações financeiras em casos de bloqueios navais ilícitos. Contudo, a aplicação analógica de *Chorzów* enfrenta

limitações estruturais quando o dano reclamado é puramente econômico e indireto, como ocorre em crises comerciais de grande escala. A dificuldade jurídica reside em transpor um modelo desenhado para danos físicos e diretos para prejuízos financeiros difusos sofridos por Estados que permanecem neutros (PCIJ, 1928; TORRES, 2021, p. 191).

O caso *Gabčíkovo-Nagymaros* oferece subsídios valiosos sobre a proporcionalidade das contramedidas e a continuidade das obrigações jurídicas durante períodos de crise. A Corte Internacional de Justiça reiterou que as contramedidas devem ser rigorosamente proporcionais ao prejuízo sofrido e destinadas exclusivamente a induzir o Estado infrator ao cumprimento. Além disso, o precedente esclarece que circunstâncias como o estado de necessidade não extinguem a obrigação primária, apenas justificando temporariamente o seu não cumprimento enquanto a condição persistir. Para Estados terceiros atingidos por bloqueios navais, esse entendimento reforça a natureza temporária das interferências e a permanência do dever de garantir a liberdade de navegação. A jurisprudência sublinha que o equilíbrio entre os interesses soberanos e as necessidades comerciais globais exige uma aplicação técnica dos critérios de necessidade (INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, 1997; NAKAMICHI, 2017).

O Brasil apresenta uma vulnerabilidade estratégica acentuada em relação ao Estreito de Ormuz, especialmente no setor de insumos agrícolas fundamentais para sua economia nacional. Aproximadamente 15,6% das importações brasileiras de fertilizantes nitrogenados têm origem no Golfo Pérsico, sendo o Irã um fornecedor de grande relevância comercial direta para o país. O bloqueio da via interrompe o fluxo desses bens, gerando um choque imediato nos custos de produção e na produtividade das safras brasileiras. Conforme a teoria da responsabilidade, esses danos econômicos podem ser imputados aos Estados que deram causa à ilicitude do fechamento da via marítima internacional. A qualificação do Brasil como um Estado "especialmente afetado" fundamenta-se nessa dependência econômica que o distingue da generalidade das outras nações (CAPUZZI; GILIO; FALCÃO; AZEVEDO; JANK, 2026, p. 3; CRAWFORD, 2002, p. 257).

Além dos fertilizantes, o mercado do Oriente Médio é um destino vital para as exportações de commodities brasileiras, absorvendo volumes bilionários em contratos anuais recorrentes. O Irã consolidou-se como o principal comprador de milho brasileiro em 2025, absorvendo cerca de 22% do volume total exportado dessa commodity pelo país sul-americano. A paralisia do tráfego em Ormuz impede a entrega dessas mercadorias, resultando em acúmulo de estoques e perdas financeiras severas aos produtores e exportadores nacionais. O impacto nas cadeias de proteína animal é particularmente crítico, visto que o país é o maior exportador mundial de carne halal para o mercado islâmico. Assim, os prejuízos ao agronegócio configuram um dano material passível de reparação integral sob as normas internacionais (CAPUZZI; GILIO; FALCÃO; AZEVEDO; JANK, 2026, p. 3; OPEB, 2026).

Os custos logísticos adicionais decorrentes do bloqueio naval impõem um ônus financeiro desproporcional que corrói a competitividade do agronegócio brasileiro no mercado global de alimentos. Com o Estreito de Ormuz inacessível, o desvio obrigatório de navios mercantes pelo Cabo da Boa Esperança aumenta drasticamente o tempo de frete e os gastos com combustível marítimo. Paralelamente, os prêmios de seguro para cargas originárias ou destinadas à região sofrem reajustes exponenciais devido ao iminente risco de guerra em águas internacionais. Esse cenário de inflação de custos logísticos gera prejuízos reflexos que atingem toda a cadeia produtiva, do campo aos portos de embarque no território nacional. A jurisprudência, a partir do padrão *Chorzów*, reconhece que a reparação deve buscar apagar as consequências negativas de atos ilícitos (CAPUZZI; GILIO; FALCÃO; AZEVEDO; JANK, 2026, p. 4; TORRES, 2021, p. 191).

A vulnerabilidade econômica do Brasil exemplifica o desafio jurídico de responsabilizar beligerantes por danos econômicos difusos causados a terceiros Estados neutros durante o conflito. O país sofre as consequências severas de uma disputa geopolítica em que não possui qualquer envolvimento direto, evidenciando as lacunas estruturais do sistema internacional atual. A magnitude dos prejuízos no setor de fertilizantes e commodities demonstra a necessidade de mecanismos de responsabilização que transcendam o campo de batalha puramente militar. O reconhecimento de direitos indenizatórios para nações economicamente atingidas é fundamental para garantir a equidade nas relações jurídicas internacionais contemporâneas. A seção seguinte avaliará os instrumentos jurídicos disponíveis e os obstáculos institucionais que dificultam a efetivação dessa responsabilidade perante a comunidade internacional.

4 INSTRUMENTOS DE RESPONSABILIZAÇÃO DISPONÍVEIS E SUAS LIMITAÇÕES ESTRUTURAIS

A Corte Internacional de Justiça (CIJ) permanece como o principal foro para a solução de controvérsias interestatais, porém sua atuação encontra um limite instransponível no princípio do consentimento soberano. Diferente dos sistemas jurídicos nacionais, a jurisdição da Corte não é compulsória e depende da aceitação expressa dos Estados envolvidos por meio de cláusulas compromissórias ou declarações facultativas. Mesmo diante de violações de normas imperativas (*jus cogens*) ou obrigações *erga omnes*, como o bloqueio ilícito de Ormuz, a jurisprudência da CIJ reafirma que a natureza da norma violada não gera automaticamente um título de jurisdição. Essa exigência consensual cria uma barreira significativa para Estados especialmente afetados que buscam reparação contra potências beligerantes em conflitos de grande escala (RUFFERT, 2006, p. 296-301).

A legitimidade ativa para invocar a responsabilidade internacional foi ampliada pelos Artigos da CDI, distinguindo tecnicamente entre o Estado lesado e Estados com interesse jurídico na proteção de normas coletivas. No entanto, o acesso efetivo à justiça internacional continua condicionado à prova

de um interesse jurídico direto ou de um impacto qualitativo que diferencie o autor da generalidade das nações. A Corte tem demonstrado relutância em aceitar uma *actio popularis* irrestrita, exigindo que o demandante demonstre como a violação afetou especificamente seus próprios direitos e interesses. Assim, embora o Brasil possa alegar danos econômicos massivos em Ormuz, a tradução desses prejuízos em um direito de ação perante a CIJ exige manobras jurídicas complexas e frequentemente contestadas (THOUVENIN, 2006, p. 326-332).

Mecanismos de arbitragem internacional e tribunais especializados, como o Tribunal Internacional do Direito do Mar (ITLOS), surgem como alternativas à jurisdição da CIJ para danos específicos em espaços marítimos. Tais órgãos possuem competência para indicar medidas provisórias de urgência e, em certos casos, arbitrar indenizações por prisões ilegais de navios mercantes ou obstruções arbitrárias ao trânsito comercial. A experiência histórica do Tribunal de Reclamações Irã-EUA demonstra que é possível estabelecer estruturas *ad hoc* para gerenciar danos comerciais e financeiros massivos decorrentes de crises militares agudas entre Estados. Contudo, esses tribunais geralmente operam sob mandatos estritamente delimitados por tratados específicos, o que limita sua eficácia para reparar danos econômicos difusos de Estados que não são partes desses acordos (SHAW, 2021, p. 701; LOTTA; KAWAGISHI, 2022, p. 127).

A efetividade das decisões judiciais internacionais é frequentemente comprometida pela ausência de mecanismos coercitivos de execução direta, tornando a reparação integral um objetivo de difícil alcance no plano prático. Estudos recentes indicam que a taxa de conformidade com medidas provisórias da CIJ tem declinado, com Estados cumprindo as ordens em apenas cerca de 50% dos casos desde o precedente histórico *LaGrand*. A Corte carece de poder de polícia próprio, dependendo inteiramente da cooperação política dos Estados ou de uma recomendação do Conselho de Segurança para garantir a implementação de suas sentenças. Em cenários de alta tensão geopolítica, como o conflito de 2026, as ordens judiciais correm o risco de se tornarem declarações retóricas sem impacto real na estabilidade econômica dos Estados atingidos (BEAMGUARD, 2024; RUFFERT, 2006, p. 301).

O Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), embora designado como o guardião primordial da paz e segurança internacional, encontra-se paralisado por sua própria estrutura de concepção. O poder de veto detido pelos membros permanentes permite que qualquer ação coercitiva contra uma grande potência ou seus aliados estratégicos seja sumariamente bloqueada. No conflito de 2026, essa realidade estrutural resultou em um impasse absoluto, impedindo que o órgão adotasse medidas de execução baseadas no Capítulo VII da Carta da ONU. A legitimidade do sistema multilateral é severamente comprometida quando o seu órgão mais poderoso se transforma em um palco de obstrução geopolítica, em vez de um instrumento de aplicação do direito (FRAGOMICHALOS, 2022, p. 73-74; SHAW, 2021, p. 295).

Durante o auge do bloqueio em Ormuz, uma proposta de resolução liderada pelo Bahrein e pelo Conselho de Cooperação do Golfo, que visava autorizar medidas protetivas para reabrir o estreito, foi formalmente rejeitada. Tanto a Rússia quanto a China exerceram seu poder de veto, alegando a necessidade de respeitar a soberania estatal e opondo-se ao que classificaram como uma intervenção ocidental desproporcional. Esse bloqueio institucional deixou a comunidade internacional sem uma resposta multilateral centralizada para uma crise que ameaçava 20% do suprimento energético global. Consequentemente, o vácuo de autoridade incentivou o unilateralismo, forçando Estados a buscarem segurança através de coalizões informais e fora do sistema onusiano (CHATHAM HOUSE, 2026; NEVITT, 2026).

A Resolução 2817, adotada em 11 de março de 2026, representou o limite máximo do consenso possível no Conselho sob as atuais condições políticas de fragmentação global. Embora o texto tenha condenado os ataques e reafirmado o direito de passagem em trânsito, ele carecia de autorização específica para o uso da força na escolta de navios mercantes neutros. A resolução foi deliberadamente esvaziada para evitar novos vetos, resultando em uma declaração de cunho moral e normativo, mas desprovida de mecanismos de coerção física imediata. Esse cenário ilustra como a atuação do Conselho frequentemente regride para gestos simbólicos que, embora juridicamente relevantes, falham em alterar a situação fática em estreitos internacionais (CANER; BARUCH, 2026; BAROUDI, 2026).

O vazio institucional criado pela paralisia do Conselho de Segurança tem deslocado o foco político para a Assembleia Geral e para o procedimento "Uniting for Peace". Embora as resoluções da Assembleia possuam um peso normativo considerável, elas permanecem como recomendações e não possuem a natureza vinculante das decisões do Conselho para fins de execução. Isso deixa Estados especialmente afetados, como o Brasil, em uma posição de vulnerabilidade extrema, onde o direito internacional reconhece a lesão, mas o sistema falha em prover o remédio. A inexistência de protocolos de resposta rápida para violações em canais vitais evidencia uma lacuna estrutural no ordenamento jurídico que prioriza o consenso político sobre a justiça (CIP, 2026; FRAGOMICHALOS, 2022, p. 78).

As retorsões e as contramedidas representam as ferramentas de autotutela disponíveis para Estados que buscam reagir a ilícitos internacionais sem recorrer ao uso da força. Enquanto as retorsões consistem em atos inamistosos, porém intrinsecamente lícitos, como o rompimento de relações diplomáticas ou a imposição de embargos não vedados por tratados, as contramedidas possuem uma natureza distinta. Elas configuram o descumprimento temporário de uma obrigação jurídica, sendo justificadas apenas como resposta a uma violação prévia cometida pelo Estado alvo. No cenário do Estreito de Ormuz, nações economicamente prejudicadas podem recorrer a esses instrumentos para pressionar os beligerantes ao restabelecimento da liberdade de navegação. A validade dessas medidas

depende do cumprimento rigoroso de requisitos substantivos e procedimentais que evitem a escalada do conflito (SHAW, 2021, p. 700; HILLGRUBER, 2006, p. 265).

A legitimidade de Estados terceiros para adotarem contramedidas coletivas permanece como um dos temas mais debatidos no direito internacional contemporâneo da responsabilidade. O artigo 54 da Comissão de Direito Internacional opera como uma cláusula de salvaguarda, não proibindo nem autorizando expressamente tais medidas, mas deixando a questão para o desenvolvimento do direito costumeiro. Estados do sul global frequentemente expressam cautela, temendo que contramedidas por terceiros se tornem instrumentos de coerção política nas mãos de potências mais influentes. Contudo, a prática internacional recente revela uma tendência crescente de aplicação de sanções econômicas por coalizões de Estados não diretamente lesados em resposta a violações de obrigações *erga omnes*. Diante do bloqueio em Ormuz, o reconhecimento dessa faculdade jurídica é essencial para que nações neutras protejam seus interesses comerciais sistêmicos (CRAWFORD, 2002, p. 302; HILLGRUBER, 2006, p. 269).

Para que uma contramedida seja considerada legítima sob o regime da CDI, ela deve ser rigorosamente proporcional ao prejuízo sofrido e à gravidade do ilícito original. A proporcionalidade não exige uma reciprocidade exata, mas sim uma equivalência que considere a importância dos direitos protegidos e o impacto da violação na comunidade internacional. Além disso, essas medidas devem ser essencialmente temporárias e reversíveis, destinando-se exclusivamente a induzir o Estado infrator a cumprir suas obrigações de cessação e reparação. É vedada a adoção de contramedidas que violem normas imperativas de *jus cogens*, como a proibição do uso da força ou a proteção de direitos humanos fundamentais. A natureza instrumental desse mecanismo impede que ele seja utilizado como uma forma de punição ou retribuição puramente política (UNITED NATIONS, 2001, p. 129; ALLAND, 2002, p. 1222).

No caso de Estados indiretamente afetados pelo fechamento de Ormuz, o direito de exigir a reparação integral foca-se no restabelecimento do *status quo ante* em benefício da comunidade internacional. Terceiros Estados podem invocar a responsabilidade para assegurar que o fluxo comercial seja normalizado e que os prejuízos causados aos seus nacionais sejam devidamente compensados. Embora a prática de contramedidas coletivas seja descrita como embrionária, ela oferece um caminho jurídico para que nações neutras não fiquem reféns da paralisia institucional dos órgãos centrais. A distinção entre o interesse jurídico em proteger normas coletivas e o direito a uma indenização direta por danos reflexos é o que delimita a atuação desses atores (THOUVENIN, 2006, p. 328; HILLGRUBER, 2006, p. 272).

A revalorização da doutrina dos Estados especialmente afetados oferece um potencial transformador para as nações do sul global na moldagem do direito costumeiro internacional. Tradicionalmente vista como um privilégio das grandes potências marítimas, essa norma jurídica pode

ser apropriada por países em desenvolvimento que sofrem impactos qualitativamente distintos em suas balanças comerciais. O reconhecimento de que a dependência econômica severa gera um interesse jurídico específico permite que o sul global bloqueie a formação de costumes prejudiciais ou exija novos padrões de conduta estatal. Dessa forma, a desigualdade de poder militar pode ser contrabalanceada pela força normativa de uma maioria de Estados afetados que reivindicam a proteção de seus fluxos de suprimento vitais. A consolidação dessa prática é fundamental para democratizar a criação das normas que regem os bens comuns globais (HELLER, 2018, p. 232).

A analogia com o direito ambiental internacional fornece subsídios valiosos para a quantificação de danos econômicos difusos e a reparação de perdas de oportunidade comercial. A emergência de um paradigma baseado em ecossistemas permite que a interrupção de "serviços sistêmicos" de uma rota marítima seja tratada de forma similar à degradação de recursos naturais transfronteiriços. O padrão de reparação para danos ambientais já admite a compensação por prejuízos que, embora não físicos, afetam a capacidade de um espaço geográfico em prover benefícios econômicos e sociais. Propostas para mecanismos de reparação coletiva e fundos de compensação subsidiários podem servir de modelo para gerenciar crises recorrentes em estreitos internacionais. Assim, a evolução normativa ocorrida na proteção da biosfera oferece um caminho técnico para superar a remoticidade jurídica dos prejuízos financeiros reflexos (MCINTYRE, 2020, p. 436; INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL, 1997).

A criação de um fórum de segurança marítima regional, inspirado em protocolos de cooperação ambiental, apresenta-se como uma alternativa para estabilizar o trânsito comercial em Ormuz. Tais protocolos visam harmonizar processos legais, facilitar a troca de informações em tempo real e estabelecer sistemas de gestão de tráfego que incluam tanto Estados costeiros quanto usuários. Diferente de coalizões militares puramente defensivas, um regime estruturado de gestão multilateral permitiria a inclusão de atores do sul global e de empresas privadas na governança desse ponto de estrangulamento. Essa abordagem busca transformar a liberdade de navegação em uma obrigação legal coletiva e compartilhada, reduzindo a vulnerabilidade a interpretações unilaterais ou manobras geopolíticas. A institucionalização de medidas de construção de confiança é o alicerce para uma estabilidade que não dependa exclusivamente da presença militar (CHATHAM HOUSE, 2026; RAFIQ; RIAZ; CHANDIA, 2025, p. 3181).

A busca por um regime mais equitativo exige que a comunidade internacional reconheça a insuficiência da lógica binária que rege o uso da força e a neutralidade. O sistema jurídico atual falha ao tratar as consequências econômicas massivas de um bloqueio naval como danos colaterais juridicamente irrelevantes ou excessivamente remotos. É necessário transitar de uma visão puramente soberanista do mar para uma gestão baseada no interesse comunitário, onde a fluidez comercial seja protegida como um valor fundamental. A equidade, nesse sentido, não é apenas um princípio abstrato,

mas uma necessidade funcional para a sobrevivência de economias dependentes de fluxos globais estáveis. Sem essa reformulação, o custo da insegurança jurídica continuará sendo transferido de forma injusta para os Estados que permanecem fora do campo de batalha direto.

A superação do vazio institucional passa obrigatoriamente pela reavaliação dos mecanismos de resposta rápida que operam à margem da paralisia política das grandes potências. A dependência de resoluções coercitivas centralizadas tem se mostrado ineficaz diante da realidade de vetos estratégicos que priorizam alianças militares sobre a estabilidade comercial global. Propostas de reforma devem focar na descentralização de mandatos de proteção e na criação de protocolos de urgência que não exijam consenso absoluto entre os membros permanentes. A efetividade do direito internacional da responsabilidade depende da existência de órgãos técnicos e judiciais capazes de atuar preventivamente para mitigar danos econômicos antes que estes se tornem irreparáveis. A construção de uma nova arquitetura de segurança exige maturidade diplomática e a renúncia ao unilateralismo.

Em última análise, a crise de 2026 no Estreito de Ormuz revela que a efetividade das normas de responsabilidade internacional ainda é refém de limitações estruturais profundas. Embora existam instrumentos teóricos capazes de embasar pleitos indenizatórios, o acesso real à justiça permanece condicionado por barreiras políticas e processuais de difícil superação. O caso brasileiro demonstra que a vulnerabilidade de terceiros não beligerantes não é uma exceção, mas uma falha sistêmica que atinge o coração da economia global contemporânea. A responsabilização integral de Estados infratores por danos econômicos reflexos continua sendo um horizonte jurídico a ser conquistado através da prática estatal.

5 CONCLUSÃO

A análise jurídica detalhada ao longo deste artigo permitiu validar a hipótese fundamental de que o bloqueio naval do Estreito de Ormuz constitui um ato internacionalmente ilícito. Demonstrou-se que o regime de passagem em trânsito, consagrado tanto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar quanto no direito internacional costumeiro, possui caráter cogente e não admite suspensão unilateral, mesmo em contextos de conflito armado. A conduta do Irã ao obstruir o tráfego comercial e impor cobranças arbitrárias feriu obrigações voltadas à proteção da liberdade de navegação em rotas estratégicas. Assim, a responsabilidade do Estado beligerante resta configurada perante a comunidade internacional, pois os interesses soberanos nacionais não podem anular a fluidez e a segurança do comércio marítimo global.

O estudo também confirmou que Estados não beligerantes possuem legitimidade para invocar a responsabilidade internacional quando sofrem impactos econômicos qualitativamente distintos. A distinção teórica entre Estados lesados e Estados especialmente afetados, conforme os critérios da Comissão de Direito Internacional, mostrou-se essencial para a proteção de nações neutras. No caso

brasileiro, a dependência estratégica de fertilizantes e a interrupção no fluxo de commodities agrícolas geraram prejuízos mensuráveis que fundamentam o interesse jurídico na reparação. O reconhecimento dessa condição é vital para garantir que países alheios às hostilidades não sejam forçados a absorver os custos financeiros de disputas alheias. A hipótese de que o sistema jurídico oferece proteção a atores periféricos revelou-se, portanto, robusta e juridicamente sustentável.

Adicionalmente, a aplicação do padrão clássico de reparação integral mostrou-se plenamente apta a abranger os danos econômicos sistêmicos resultantes da crise marítima de 2026. A investigação comprovou que perdas financeiras difusas, como a elevação dos custos logísticos e a desestabilização das cadeias produtivas, possuem um nexo causal direto com o ato ilícito de fechamento da via internacional. Tais lesões não devem ser interpretadas como meras consequências indiretas e irreparáveis, mas sim como prejuízos que demandam a aplicação do princípio da restituição integral da situação anterior. A análise técnica confirmou que a teoria da responsabilidade internacional dispõe de mecanismos para quantificar e compensar danos financeiros sofridos por Estados que preservaram sua neutralidade. Esse entendimento fundamenta a viabilidade de pleitos indenizatórios robustos frente às interferências ilícitas em pontos de estrangulamento globais.

O conflito de 2026 funcionou como um catalisador para expor a profunda fragmentação do sistema jurídico internacional contemporâneo. A crise no Estreito de Ormuz demonstrou que, embora existam normas claras sobre a liberdade de navegação, sua eficácia prática permanece refém da vontade política das grandes potências. A facilidade com que beligerantes ignoram obrigações cogentes revela que o direito internacional ainda carece de mecanismos de execução que independam de alianças militares seletivas. Essa dissonância entre a teoria normativa e a realidade operacional evidencia uma debilidade estrutural que permite a transformação de bens comuns globais em instrumentos de barganha geopolítica. Em última análise, a segurança jurídica das rotas comerciais globais mostrou-se vulnerável a interpretações unilaterais que priorizam a soberania estatal sobre o interesse da comunidade internacional.

A paralisia deliberada do Conselho de Segurança da ONU durante o bloqueio naval revelou o esgotamento do modelo de segurança coletiva desenhado no pós-guerra. O uso sistemático do poder de veto pelos membros permanentes impediu a adoção de medidas coercitivas eficazes para garantir a reabertura imediata da via marítima internacional. Esse vácuo institucional forçou Estados especialmente afetados a buscarem soluções paliativas fora do sistema multilateral, fragilizando ainda mais a autoridade das instituições centrais. A incapacidade de resposta do sistema onusiano frente à obstrução de uma artéria econômica vital para o Sul Global demonstra que o direito da responsabilidade é, muitas vezes, neutralizado pela hierarquia de poder. O conflito evidenciou que a arquitetura institucional atual é incapaz de proteger nações neutras quando os interesses estratégicos dos detentores do veto estão em jogo.

Além das falhas institucionais, o embate no Golfo Pérsico expôs as limitações dogmáticas dos Artigos da CDI de 2001 para lidar com ameaças híbridas e guerras assimétricas. O sistema tradicional de responsabilidade internacional mostrou-se pouco adaptado a cenários que envolvem atores não estatais, drones e táticas de denegação de área por meios tecnológicos difusos. A dificuldade em atribuir condutas ilícitas a Estados soberanos sob o padrão de controle efetivo permite que violações graves ocorram em zonas cinzentas de impunidade jurídica. O conflito revelou que a distinção clássica entre danos físicos diretos e prejuízos econômicos reflexos é insuficiente para garantir a justiça reparatória em uma economia global interdependente. Portanto, as lacunas estruturais identificadas exigem uma revisão profunda dos conceitos de causalidade e legitimação ativa para proteger a estabilidade sistêmica global contra futuras crises.

Uma das prioridades para a agenda de pesquisa futura reside na necessidade de densificar o conceito jurídico de Estado especialmente afetado em contextos de interdependência econômica profunda. É imperativo que a doutrina e a jurisprudência internacional desenvolvam critérios quantitativos e qualitativos mais precisos para distinguir o dano econômico remoto daquele que, embora financeiro, possui um nexo de causalidade direto com a obstrução de rotas marítimas. O estudo de modelos econométricos aplicados à prova jurídica pode oferecer novos caminhos para a mensuração de lucros cessantes em cadeias de suprimento globais complexas. Além disso, a investigação deve focar na criação de parâmetros que permitam ao sul global invocar a responsabilidade internacional de forma mais eficaz e padronizada. A construção de uma métrica de vulnerabilidade comercial poderá servir como evidência robusta em futuros pleitos indenizatórios perante tribunais internacionais.

Outro campo fértil para a investigação jurídica é a exploração de novos arranjos de governança para estreitos internacionais que operem à margem da paralisia do Conselho de Segurança. Sugere-se que pesquisas futuras analisem a viabilidade de protocolos regionais de segurança marítima inspirados em regimes de proteção ambiental transfronteiriça e na gestão de recursos comuns. O conceito de serviços ecossistêmicos sistêmicos pode ser adaptado para proteger a fluidez do trânsito comercial como um interesse comunitário da humanidade, sujeito a uma tutela internacional reforçada. Uma análise comparada entre o Estreito de Ormuz, Malaca e Bab el-Mandeb permitirá a identificação de boas práticas de gestão multilateral que transcendam a lógica puramente militar. A institucionalização de fóruns técnicos que incluam atores privados e Estados usuários é um caminho necessário para garantir a estabilidade normativa dessas artérias vitais.

A agenda de pesquisa deve enfrentar os desafios impostos pelas ameaças híbridas e pelo uso de tecnologias emergentes na denegação de espaços marítimos internacionais. A atribuição de condutas ilícitas em cenários de guerra cibernética, interferência eletrônica e uso de drones exige uma atualização dos padrões tradicionais de controle efetivo estabelecidos pela Comissão de Direito Internacional. É fundamental investigar como o direito internacional da responsabilidade pode evoluir

ISSN: 2177-3246

para capturar a complexidade das infrações que não resultam em danos físicos imediatos, mas em colapsos sistêmicos de fluxos comerciais. A integração entre o direito do mar, o direito dos conflitos armados e a responsabilidade estatal formará o alicerce para um sistema jurídico mais resiliente no século XXI. Ao preencher essas lacunas, a academia contribuirá para um ordenamento global onde a justiça reparatória seja uma realidade acessível para todas as nações atingidas.

REFERÊNCIAS

ABDU [ALDAWISH, Abdulmalik Mohammed A.]. The Application of the Transit Passage Regime in Straits Used for International Navigation: A Study of the Strait of Hormuz. 2024. Tese (Doutorado em Direito) – University of Essex, 2024.

ALLAND, Denis. Countermeasures of General Interest. European Journal of International Law, v. 13, n. 5, p. 1221–1239, 2002.

BAGHERI, Saeed. Iran's Attitude to Security in the Strait of Hormuz: An International Law Perspective. New Zealand Yearbook of International Law, v. 13, p. 83-105, 2015.

BAO, Yinan. Iran's "Closure" of the Strait of Hormuz as a Reprisal to US-Israeli Joint Attack: A Legality Analysis. Institute for China-America Studies (ICAS), 9 mar. 2026.

BAROUDI, Roudi. We need a regional agreement for the Strait of Hormuz. Al Jazeera, 11 abr. 2026.

BEAMGUARD, Madison Finley. Provisional Measures at the Crossroads: Enforceability, Plausibility, and the ICJ's Evolving Role. Columbia Journal of Transnational Law, 2024.

CANER, Tammy; BARUCH, Pnina Sharvit. The Strait of Hormuz as a Key Theater of War—The Legal Dimension. Institute for National Security Studies (INSS), mar. 2026.

CAPUZZI, Bruno; GILIO, Leandro; FALCÃO, Renato L.; AZEVEDO, Tarcísio; JANK, Marcos Sawaya. IMPACTOS DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO SOBRE O AGRO BRASILEIRO. Insper Agro Global, mar. 2026.

CATALDI, Giuseppe. The Strait of Hormuz. QIL, Zoom-in 76, p. 5-19, 2020.

CENTER FOR INTERNATIONAL POLICY (CIP). Operation Epic Fury, Regime Change, and the Collapse of Legal Constraint. 2026.

CHATHAM HOUSE [LABH, Nitya]. How to keep the Strait of Hormuz open in the long term. Chatham House – International Affairs Think Tank, abr. 2026.

CRAWFORD, James. The International Law Commission's Articles on State Responsibility: Introduction, Text and Commentaries. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

FRAGOMICHALOS, Andreas. Analyzing the Failure of Western Diplomacy in the War of Ukraine. Thesis, 2022.

HEINTSCHEL VON HEINEGG, Wolff. The Law of Naval Warfare and International Straits. International Law Studies, v. 75, p. 263-282, 2000.

HELLER, Kevin Jon. Specially-Affected States and the Formation of Custom. American Journal of International Law, v. 112, n. 2, p. 191-243, 2018.

HILLGRUBER, Christian. The Right of Third States to Take Countermeasures. In: TOMUSCHAT, Christian; THOUVENIN, Jean-Marc (Eds.). The Fundamental Rules of the International Legal Order. Martinus Nijhoff, 2006.

INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL. Responsibility and Liability under International Law for Environmental Damage. Session of Strasbourg, 1997.

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE (ICJ). Case Concerning the Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia). Judgment of 25 September 1997.

LOTT, Alexander; KAWAGISHI, Shin. The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives. Ocean Development & International Law, v. 53, n. 2-3, p. 123-146, 2022.

MCINTYRE, Owen. State responsibility in international law for transboundary water-related harm: The emergence of a new ecosystems-based paradigm?. Review of European, Comparative and International Environmental Law, v. 29, n. 3, p. 430-441, 2020.

MILANO, Enrico; PAPANICOLOPULU, Irini. State Responsibility in Disputed Areas on Land and at Sea. Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht (ZaöRV), v. 71, p. 587-640, 2011.

MILANOVIC, Marko. Reparation for the War Expenses of States Assisting Ukraine. EJIL: Talk!, 4 dez. 2025.

NAKAMICHI, Mari. The International Court of Justice Decision Regarding the Gabcikovo-Nagymaros Project. Fordham Environmental Law Review, v. 9, n. 2, 2017.

NEVITT, Mark. Continuing Crisis in Strait of Hormuz: Why Iran's Hold is Illegal and U.S. Military Force Alone Fails. Just Security, 8 abr. 2026.

OBSERVATÓRIO DE POLÍTICA EXTERNA E DA INSERÇÃO INTERNACIONAL DO BRASIL (OPEB). A Guerra Irã vs EUA e Israel: uma análise das implicações geopolíticas e estratégicas. Ano VII, nº 122, 10 abr. 2026.

PERMANENT COURT OF INTERNATIONAL JUSTICE (PCIJ). Case Concerning the Factory at Chorzów (Germany v. Poland). Merits, Judgment No. 13, 13 September 1928.

RAFIQ, Muhammad Asim; RIAZ, Kanwal; CHANDIA, M. Abu Bakar. The Strait of Hormuz and the Law of the Sea: Between Sovereignty, Diplomacy, and International Maritime Law. International Journal of Research and Innovation in Social Science (IJRISS), v. IX, n. VII, jul. 2025.

RUFFERT, Matthias. Special Jurisdiction of the ICJ in the Case of Infringements of Fundamental Rules of the International Legal Order?. In: TOMUSCHAT, Christian; THOUVENIN, Jean-Marc (Eds.). The Fundamental Rules of the International Legal Order. Martinus Nijhoff, 2006.

SHAW, Malcolm N. International Law. 9. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2021.

THOUVENIN, Jean-Marc. La saisine de la Cour internationale de Justice en cas de violation des règles fondamentales de l'ordre juridique international. In: TOMUSCHAT, Christian; THOUVENIN, Jean-Marc (Eds.). The Fundamental Rules of the International Legal Order. Martinus Nijhoff, 2006.

TORRES, Felix E. Revisiting the Chorzów Factory standard of reparation – its relevance in contemporary international law and practice. Nordic Journal of International Law, v. 90, n. 2, p. 190-227, 2021.

UNITED NATIONS. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts with commentaries. International Law Commission, 2001.

UNCLOS. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). 10 dez. 1982.

WELLER, Marc. The Strait of Hormuz, shipping, and law. Chatham House – International Affairs Think Tank, 13 abr. 2026.