

**XXVII CONGRESSO NACIONAL DO
CONPEDI PORTO ALEGRE – RS**

DIREITO E SUSTENTABILIDADE I

RENATA ALBUQUERQUE LIMA

WILSON ENGELMANN

JERÔNIMO SIQUEIRA TYBUSCH

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina

Vice-presidente **Centro-Oeste** - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás

Vice-presidente **Sudeste** - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais

Vice-presidente **Nordeste** - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe

Vice-presidente **Norte** - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul

Secretário Executivo - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - Unimar/Uninove – São Paulo

Representante Discente – FEPODI

Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro

Prof. Dr. Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo

Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)

Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

Secretarias:

Relações Institucionais

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - IMED – Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará

Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM – Distrito Federal

Relações Internacionais para o Continente Americano

Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goiás

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo

Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

Eventos:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch UFSM – Rio Grande do Sul

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho Unifor – Ceará

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta Fumec – Minas Gerais

Comunicação:

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro UNOESC – Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali – Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - ESDHC – Minas Gerais

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP – Pernambuco

D597

Direito e sustentabilidade I [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/ UNISINOS

Coordenadores: Renata Albuquerque Lima; Wilson Engelmann; Jerônimo Siqueira Tybusch. – Florianópolis: CONPEDI, 2018.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-705-2

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Tecnologia, Comunicação e Inovação no Direito

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. XXVII Encontro Nacional do CONPEDI (27 : 2018 : Porto Alegre, Brasil).

CDU: 34



XXVII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI PORTO ALEGRE – RS

DIREITO E SUSTENTABILIDADE I

Apresentação

O Grupo de Trabalho Direito e Sustentabilidade I já passou por várias edições no âmbito dos Congressos e Encontros do CONPEDI, consolidando-se como referência na área de Direitos Especiais, mais especificamente na conexão interdisciplinar entre Direito, Sustentabilidade, Ecologia Política e Geopolítica Ambiental. Nesta edição do XXVII Congresso Nacional do CONPEDI - Porto Alegre - RS, contamos com a apresentação e publicação de 21 artigos científicos que abordaram temáticas como Nanotecnologia, Princípio da Precaução, Segurança Alimentar, Mecanismos de Desenvolvimento Limpo, Poluição Marítima Internacional, Sustentabilidade, Obsolescência Programada, Educação Empreendedora, Consumo, Transgenia, Cidadania, Governança, Gestão de Riscos Ambientais, Desenvolvimento Sustentável, Equidade Intergeracional, Desenvolvimento Humano, Justiça Ambiental, Desenvolvimento Humano e Gestão de Resíduos Sólidos. A agradável leitura dos textos demonstrará a integração e, ao mesmo tempo, o alcance multidimensional das temáticas, tão importante para uma visão crítica e sistêmica na área do Direito.

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch (UFSM)

Prof.^a Dr.^a Renata Albuquerque Lima (UNICHRISTUS)

Prof. Dr. Wilson Engelmann (UNISINOS)

Nota Técnica: Os artigos que não constam nestes Anais foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals, conforme previsto no artigo 8.1 do edital do evento. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.

A EFETIVIDADE DO PRINCÍPIO DA REPARAÇÃO NA POLUIÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

THE EFFECTIVENESS OF THE PRINCIPLE OF REPARATION IN INTERNATIONAL MARITIME POLLUTION.

**Renata Calheiros Zarelli
Rebeca Isabel Muñoz Arosemena**

Resumo

O objetivo deste artigo é tratar sobre as influências que a sociedade de consumo tem na produção de resíduos sólidos ou efluentes (líquidos), tendo em vista a necessidade constante de produzir bens de consumo e da exploração dos recursos naturais. Com isso, aborda-se a poluição marítima como uma das formas de destinação ambiental incorreta dos resíduos e efluentes, neste contexto, busca-se tratar sobre o princípio da reparação ambiental, especificamente, no que diz respeito à poluição marítima, objetivando a sua utilização com o principal interesse de determinar a efetividade ou não da sua aplicação no cotidiano.

Palavras-chave: Direito ambiental, Direito internacional, Meio ambiente, Poluição marítima, Princípio de reparação

Abstract/Resumen/Résumé

The purpose of this article is to discuss the influences that the consumer society has on the production of solid waste or effluent, in view of the constant need to produce consumer goods and the exploitation of natural resources. As a result, maritime pollution is treated as one of the forms of incorrect environmental disposal, in this context the aim is to deal with the principle of environmental repair, specifically with regard to maritime pollution, with a view to its use with the main interest of determining the effectiveness or not of its application in daily life.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Environmental law, International law, Environment, Maritime pollution, Reparation principle

Introdução

As influências que a sociedade de consumo tem na produção de resíduos sólidos ou efluentes são provocadas a partir da necessidade constante de produzir bens de consumo e da exploração dos recursos naturais. Nesse sentido, diferentes são os recursos naturais afetados pela poluição. Entre esses recursos naturais afetados, encontram-se os mares e oceanos, cuja poluição é conhecida como poluição marítima, que não só ocasionam a morte de inúmeras espécies marinhas (fauna e flora) a cada ano, como também afetam as atividades laborais diretas e indiretas de milhares de pessoas que moram perto das costas, sua alimentação e derivados do uso dos recursos dos mares e oceanos (como a pesca).

Neste contexto, busca-se estudar se o princípio da reparação ambiental, especificamente no que diz respeito à poluição marítima, possui efetividade ou não a partir de uma visão jurídica. Desta forma, pretende-se abordar a efetividade de casos internacionais que promoveram a proteção ambiental marítima, sejam por políticas públicas ou por medidas judiciais e administrativas.

Com esta problemática, considera-se como hipótese que o princípio de reparação *per si* é insuficiente como forma de proteção do meio ambiente, sendo utilizado como forma indenizatória, no entanto, devem ser aplicadas ações adicionais pelos Estados para conseguir obter avanços quanto à redução ou eliminação da poluição marítima em seus territórios.

A metodologia de pesquisa utilizada neste estudo será o estudo descritivo, exploratório e bibliográfico do tema, através da pesquisa de materiais de Direito Ambiental, Marítimo, Internacional e opiniões publicadas por *experts* no tema.

1. Sociedade de Consumo e a Poluição Marítima

Percebe-se que a sociedade de consumo está intrinsecamente relacionada com a poluição, seja marítima, do solo, da água ou do ar. A necessidade de utilização dos recursos naturais para a produção de bens de consumo é intensa e constante, o que ocasiona a necessidade de três planetas Terra para manter tais condições¹.

Antes de adentrar no tema poluição marítima, é importante o entendimento sobre a

¹ Atualmente, a média da Pegada Ecológica mundial é de 2,7 hectares globais por pessoa, enquanto a biocapacidade disponível para cada ser humano é de apenas 1,8 hectare global. Segundo o Relatório Planeta Vivo, publicado a cada dois anos pela rede WWF, a partir da década de 60, a demanda mundial por recursos naturais cresce a cada ano. Hoje consumimos o equivalente a 1,5 planeta para suprir nosso estilo de vida. E se continuarmos nesse ritmo, até 2050, vamos precisar do equivalente a 2,9 planetas para atender nossas demandas anuais. Enquanto isso, entre 1970 e 2008, a biodiversidade diminuiu em 30% em todo o mundo e sofreu uma redução de 60% nos países tropicais. Disponível em: <http://www.pegadaecologica.org.br/2015/index.php>. Acessado em 01 set 2018.

sociedade de consumo, o histórico e suas características, para assim relacionar com a poluição dos mares e oceanos.

Neste sentido, a sociedade atual é considerada a “sociedade de consumo” ou “do hiperconsumo” para Gilles Lipovetsky, em decorrência da necessidade cada vez maior de adquirirmos pela compra determinados objetos e/ou bens para o atendimento de uma necessidade humana. Importante salientar o contexto histórico em que a sociedade de consumo foi inaugurada e suas extensões até o presente momento.

A sociedade de consumo caminhou lado a lado com a revolução industrial. Esta, marcada por um momento histórico de mudanças sociais e de evolução no processo produtivo, àquela trouxe além das mudanças sociais, significativas consequências econômicas e culturais sentidas até hoje.

Quanto à origem da expressão sociedade de consumo, Leonardo de Medeiros Garcia menciona três sociólogos que se debruçaram neste assunto: Neil McKendrick, Rosalind H. Williams e Chandra Mukerji (GARCIA, 2016, p. 27).

A sociedade de consumo, para Neil McKendrick, surgiu no século XVIII na Inglaterra pelo consumo de tecidos (chita e as musselinas) importados da Índia em 1690, ou seja, deu-se início a comercialização da moda, com mudanças rápidas de gostos e obsolescência dos estilos².

Por sua vez, Rosalind Williams menciona a França do século XIX com o comércio varejista e da publicidade, e devido às primeiras exposições de moda de Paris em 1889 e 1900, que estimularam o consumo de massa e contribuíram para a proliferação de lojas de departamento.

Já para Chandra Mukerji o surgimento da sociedade de consumo remete ao advento

² Cumpre ressaltar que neste período histórico, segundo Grant McCracken citado por Garcia, que o consumo era realizado com entusiasmo na busca incessante por status social. E destaca ainda, as novas características do consumo e como foram significativas as mudanças ocorridas neste período: “Aquilo que homens e mulheres uma vez esperaram herdar de seus pais, agora tinham a expectativa de comprar por si mesmos. Aquilo que uma vez foi comprado sob os ditames da necessidade, agora era comprado sob os ditames da moda. Aquilo que antes era comprado uma vez na vida, agora podia ser comprado várias e várias vezes. Aquilo que uma vez esteve disponível somente em dias solenes e feriados através da agência de mercados, feiras e vendedores ambulantes era cada vez mais posto à disposição todos os dias, com exceção de domingo, pela agência adicional de um rede sempre crescente de lojas e comerciantes. Como resultado, as “luxúrias” passaram a ser vistas como meros “bons costumes”, e os “bons costumes” passaram a ser vistos como “necessidades”. Mesmo as “necessidades” sofreram dramática metamorfose em estilo, variedade e disponibilidade”. GARCIA, Leonardo de Medeiros. **Consumo sustentável – a proteção do meio ambiente no Código de Defesa do Consumidor**. Salvador: Editora JusPODIVM, 2016. p. 32.

da imprensa na Inglaterra nos séculos XV e XVI. Para Garcia “o trabalho de Mukerji é destacado pela valorização do caráter simbólico e comunicativo dos objetos, interessando-se na análise cultural do comportamento econômico e no modo pelo qual os bens de consumo carregam significado cultural” (2016, p. 28).

Além disso, Garcia cita Gilles Lipovestky que estabelece que a expressão sociedade de consumo surgiu na década de 1920 e se popularizou nas décadas de 1950-1960 (2016, p. 26), e determina que há a presença de três fases em seu desenvolvimento.

A primeira fase, segundo Lipovestky, inicia-se no final do século XIX e ocorre até a II Guerra Mundial, e caracteriza-se pela produção e marketing em massa, da inovação técnica introduzida nos processos produtivos, contudo, o mais importante foi a “democratização do desejo, influenciando decisivamente na alteração do estilo de vida e criação do “*consumo-sedução*” e do “*consumo-distração*”” (GARCIA, 2016, p. 37).

Neste período, com a queda da bolsa de valores em 1929 nos EUA e com o fim da II Guerra Mundial, houve a necessidade de reconstrução da economia mundial. O economista Victor Lebow em seu artigo *The Real Meaning of Consumer Demand* publicado na revista *Journal of Retailing* em 1955, menciona que

A nossa economia enormemente produtiva requer que fazemos do consumo o nosso modo de vida, que convertamos a compra e o uso de bens em rituais, que procuremos a nossa satisfação espiritual e a satisfação do nosso ego no consumo. É hora de procurar a medida do nosso status social, de aceitação social, de prestígio nos nossos padrões de consumo, o significado e o sentido da nossa vida expressa em termos de consumo. Quanto maior for a pressão sobre o indivíduo para ele estar em conformidade com as normas de segurança e aceitação social, tanto mais ele tende a expressar as suas aspirações e a sua individualidade em termos do que veste, conduz, come, na sua casa, na sua maneira de comer, no seu hobby. Estes produtos e serviços devem ser oferecidos aos consumidores, com especial urgência. Precisamos não só de um consumo em "marcha forçada", mas de um consumo caro. Precisamos de produtos usados, queimados, substituídos e descartados a um ritmo cada vez maior. Precisamos que as pessoas comam, bebam, vistam, vivam de uma forma cada vez mais complicada e, por isso, que torne constantemente mais caro o consumo (TAVARES, 2014).

Gradativamente, houve a incorporação de estratégias e mecanismos para a manutenção deste consumo sob a falácia de que o crescimento econômico mundial somente se dará com a produção baseada nos bens de consumo “descartáveis”.

A segunda fase, por sua vez, chamada de “*sociedade da abundância*” por Lipovestky, ocorreu após a II Guerra Mundial até o final da década de 1970. É caracterizada pelo aumento do desenvolvimento econômico e conseqüentemente do poder de compra de bens de consumo, tendo em vista que a sociedade passou a ter facilidades na aquisição de

bens até então restritos a determinadas camadas da sociedade (moda, lazer e de crédito) (GARCIA, 2016, p. 37/38).

Por fim, a terceira fase denominada como “*sociedade do hiperconsumo*”, teve seu início no fim da década de 1970 e perpetua até os dias atuais, segundo Lipovestky. Há uma interferência muito forte da tecnologia e do consumo na vida humana, o objetivo na aquisição de bens não mais para se diferenciar dos demais, mas para uma “realização pessoal, de maneira subjetiva, com vistas a satisfações emocionais, corporais, sensoriais e estéticas” (GARCIA, 2016, p. 39).

Diferentemente da segunda fase, que “o consumo era utilizado para fins de status social”, na terceira fase “o foco concentra-se na prática hedonista do consumo”, ou seja, “como busca de prazeres, de emoções, de experiências, de felicidade” (GARCIA, 2016, p. 39).

Ainda na terceira fase, Lipovestky (2007, p. 45) associa a mudança do marketing tradicional para o marketing sensorial ou emocional, como um dos fatores de maior influência neste período³.

Segundo o Autor (2007, p. 128), no que tange ao consumo de massa e a fase III, esclarece

O consumo de massa não se ergueu sobre um solo virgem. Foi contra todo um conjunto de usos, de costumes e de mentalidades pré-modernas que se impôs e depois se difundiu. Essa época de modernização-racionalização agindo sobre o fundo de seu contrário está terminada, tendo agora desaparecido o antagonismo que existia entre as normas modernas do consumo e as “tradições”. A fase III pode ser apresentada como o momento em que a comercialização dos modos de vida já não encontra resistências culturais e ideológicas estruturais, em que tudo o que se subsistia de oposição cedeu diante das sereias da mercadoria. Chega a hora em que todas as esferas da vida social e individual são, de uma maneira ou de outra, reorganizadas de acordo com os princípios da ordem consumista.

Há ainda outras características que podem ser identificadas por Lipovestky, tais como: a) “o diferenciar-se do outro produz uma sensação positiva de si”; b) “obsessão pela

³ Consumo emocional: a ideia vai de vento em popa entre os teóricos e atores do marketing que louvam os méritos dos processos que permitem fazer com que os consumidores vivam experiências afetivas, imaginárias e sensoriais. Esse posicionamento tem hoje o nome de marketing sensorial ou exponencial. Não é mais a hora da fria funcionalidade, mas da atratividade sensível e emocional. Diferentemente do marketing tradicional, que valorizada argumentos racionais e a dimensão funcional dos produtos, muitas marcas agora jogam a carta da sensorialidade e do afetivo, das “raízes” e da nostalgia (e “retromarketing”). Outras dão ênfase aos mitos ou ao ludismo. Outras, ainda, fazem vibrar a corda sensível cidadã, ecológica ou animalista. Lojas estimulam os sentidos a partir de ambiência sonora, difusão de odor e de cenografias espetaculares. Por toda parte, o marketing sensorial procura melhorar as qualidades sensíveis, táteis e visuais, sonoras e olfativas dos produtos e dos locais de venda. LIPOVETSKY, Gilles. A felicidade paradoxal: ensaio sobre a sociedade do hiperconsumo. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 45.

saúde”⁴; c) “não importa mais vender apenas serviços, mas, sobretudo, emoções e experiências capazes de gerar sensações”; d) “novas formas de organização da atividade”⁵; e e) “já não há limite de idade para a participação ativa no consumo”, há a inserção das crianças e dos idosos na sociedade do hiperconsumo (GARCIA, 2016, p. 40/45).

Como é possível observar, o consumo é o mecanismo que insere o indivíduo na sociedade pelo que ele “tem”, contudo, o “ter” deve ser mantido de forma contemporânea com produto de última geração e constantemente substituído. Esta estratégia estimula o consumo exagerado, que traz a ideia de obsolescência programada, percebida e psicológica.

Para PINZ, o processo de consumo e sua geração de resíduos

é acelerada pela obsolescência precoce – que serve ao aquecimento da economia e à maximização dos lucros – projetada desde o design do produto, seja efetiva (esvaziamento da utilizada pelo desgaste dos materiais que o compõe) ou meramente percebida) pela avaliação subjetiva de que o bem se tornou indesejável, ainda que mantenha sua funcionalidade) (2012, p. 162).

O consumismo, e conseqüentemente a gerações de resíduos, é dinamizado por dois processos: a obsolescência programada e a obsolescência precoce/percebida. A programada⁶ é aquela em que há “redução artificial da vida útil dos produtos, ou seja, a diminuição da durabilidade dos bens de consumo, a fim de induzir o consumidor a adquirir produtos substitutos antes do tempo necessário [...]” (SANTIAGO e ANDRADE, 2016, p. 1776).

Greice Moreira Pinz esclarece que, a obsolescência precoce/percebida⁷ “serve ao aquecimento da econômica e à maximização dos lucros, é projetada desde o design do produto”, que é concebido para o esvaziamento da sua utilidade pelo desgaste dos materiais que o compõe, ao mesmo tempo que o indivíduo, por uma avaliação subjetiva, determina que

⁴ Cada vez mais indivíduos passam a confiar nas substâncias químicas para a promoção do bem estar, sem análise interior e subjetiva, apenas importando eliminar mais rapidamente os problemas como fadiga, insônia, ansiedade, depressão, entre outros. Farmácia da felicidade e pílulas da felicidade. Tudo isso dinamiza, atualmente, o mundo do consumo. GARCIA, Leonardo de Medeiros. **Consumo sustentável – a proteção do meio ambiente no Código de Defesa do Consumidor**. Salvador: Editora JusPODIVM, 2016. p. 41.

⁵ [...] na terceira fase, há segmentação dos mercados por meio da economia da variedade (produtos variados de acordo com o gosto do cliente); inserção de política de qualidade (durabilidade, segurança e confiabilidade dos produtos); aceleração do ritmo de lançamento dos produtos (aumento da obsolescência programada); expansão das lojas de grandes descontos (a boa compra é valorizada – “compra esperta” – tornando-se uma experiência emocional).; incentivo ao “pluri” equipamento das famílias (passagem da lógica do consumo semi-coletivo para o consumo individualizado – um equipamento por indivíduo na família), dentre outras novas estratégias. GARCIA, Leonardo de Medeiros. **Consumo sustentável – a proteção do meio ambiente no Código de Defesa do Consumidor**. Salvador: Editora JusPODIVM, 2016. p. 42/43.

⁶ Obsolescência programada: Quando um produto é desenvolvido, fabricado e distribuído propositalmente de forma que se torne obsoleto ou não funcional rapidamente, com o intuito de forçar o consumidor a comprar a nova geração do produto (BRASIL, 2005, p. 8).

⁷ Obsolescência percebida: é a condição que ocorre a um produto que deixa de ser útil, mesmo estando em perfeito estado de funcionamento, devido ao surgimento de um produto tecnologicamente mais avançado (BRASIL, 2005, p. 8).

o produto se tornou indesejável, ainda que mantenha sua funcionalidade (2012, p. 162), por ser sido substituído por outro modelo ou versão.

Para Santiago e Andrade, ao tratarem sobre a obsolescência psicológica, remetem a teoria psicanalítica de Sigmund Freud, que esclarece que “o princípio do prazer é o desejo de gratificação imediata, tal desejo conduz o indivíduo a buscar incessantemente o prazer como mecanismo de compensação da dor” (2016, p. 1778).

Neste sentido, Santiago e Andrade (2016, p. 1779), explicam que a obsolescência psicológica

ocorre quando se utiliza mecanismos para modificar o *design* dos produtos como forma de induzir, instigar, seduzir os consumidores a gastarem reiteradamente, ou seja, é uma forma de tornar obsoleto o produto, não tecnicamente, mas torná-lo antiquado tão somente na psique do consumidor⁸.

Com a influência da globalização no cotidiano das pessoas, além de contextualizar a sociedade de consumo e os mecanismos de sustentação do consumo a níveis insustentáveis ao meio ambiente, é possível visualizar que não é o consumo isoladamente que deve ser estudado e questionado na atual sociedade, mas sim, todo um fluxo econômico e cultural constante, que transforma as intenções dos indivíduos em individualistas e imediatistas, ocasionando o hiperconsumo de um lado e destruindo a natureza do outro.

Assim sendo, surge um questionamento: Quais as alternativas para esta mudança de paradigma? Ora, o meio ambiente como um direito fundamental garantido constitucionalmente, é também um dever de todos, seja Poder Público ou da sociedade. Desta forma, a proteção depende de cada indivíduo, independentemente de raça, sexo, cor, idade ou condição financeira, e se dará com o engajamento daqueles no processo de proteção ambiental.

Diante do contexto apresentado, percebe-se que uma vez produzidos os bens de consumo provenientes dos recursos naturais, e que ao serem considerados como “resíduos” pelo ser humano, retornam ao meio ambiente de forma diferente daquela coletada

⁸ Atualmente, os fabricantes tentam eximir-se da responsabilidade pela obsolescência psicológica, transferindo-a ao consumidor, sob o argumento da livre escolha, ou seja, é este quem opta por, substituir um produto “velho”, ainda útil, por um mais novo, alegando que não se trata de uma coerção. Por óbvio que se trata de um engodo, pois, embora tenha o consumidor absoluta liberdade para consumir, o sistema lhe impõe situações de exclusão social, mesmo que implícitas, em nítida estratégia de biopoder. SANTIAGO, Mariana Ribeiro; ANDRADE, Sinara Lacerda. **A obsolescência programada e psicológica como forma de biopoder: perspectivas jurídicas do consumismo**. Revista Quaestio juris, vol. 09, nº. 04, Rio de Janeiro, 2016. p. 1779. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/quaestiojuris/article/view/21252/18870>>. Acessado em 27 nov. 2017.

inicialmente. Trazem consigo produtos químicos que contaminam o solo, o ar, a água e a saúde do homem, bem como com tempo de decomposição centenário. A inobservância da coleta e da destinação ambientalmente adequada dos resíduos ocasiona o lançamento *in natura* de tais resíduos ao mar, rios e ao solo.

Neste sentido, a necessidade da reparação dos danos causados contra o meio ambiente como medida repressora e punitiva, e da utilização cada vez mais frequente de ações públicas junto ao Poder Judiciário, nacional ou internacional, a fim de responsabilizar os infratores de práticas lesivas ao meio ambiente.

2. Do Princípio da Reparação dos Danos Ambientais

Na seção anterior, observou-se que a produção, consumo e exploração dos recursos naturais em excesso gera a extenuação dos recursos, provocando a necessidade de utilizar-se princípios para a proteção e prevenção de danos ao meio ambiente, a fim de precaver situações de possível risco, que, nos casos extremos, ocasionará a reparação dos danos causados, quando ocorrer.

Cada Estado utiliza de diferentes princípios ao aplicar políticas ambientais e públicas que promovam o desenvolvimento e o avanço econômico e tecnológico para a sua região. Internacionalmente, os Estados devem, como regra geral, aplicar o princípio da cooperação, para que a colaboração conjunta entre as partes possa ser mantida, inclusive em relação a decisões envolvendo o meio ambiente.

Internamente, prevalece o princípio da soberania que prevê que cada Estado proteja seus bens nacionais, administrando-os do jeito que melhor se adapte à sua população, suscitando também, o princípio da não interferência. Para Kant (1948, p. 8), “*Nenhum Estado deve imiscuir-se pela força na constituição ou no governo de outro Estado, pois tal ato caracteriza uma violação do direito de um povo independente e põe em perigo a autonomia de todos os Estados*”.

A isso se acrescenta o Direito Ambiental, onde a ideia central deve ser o cuidado com o meio ambiente, evitando, tanto quanto possível, recorrer a situações de reparação e indenização, tendo em vista que será difícil retornar ao *status quo ante* a área que foi afetada e deteriorada de alguma forma.

Nesse sentido, considera-se importante compreender a amplitude do princípio da reparação. Com isso, gera a seguinte pergunta: A indenização proveniente do princípio da reparação realmente consegue “reparar” de alguma forma os danos causados ao meio ambiente, por exploração excessiva ou poluição?

Prévio à compreensão da amplitude do princípio da reparação, considera-se importante entender o histórico do seu conceito. Entre os antecedentes do princípio da reparação ambiental encontra-se o indicado na Conferência das Nações Unidas, celebrada em 1972, sobre o Meio Ambiente Humano. Na Conferência se menciona:

Princípio 1: O homem é ao mesmo tempo obra e construtor do meio ambiente que o cerca, o qual lhe dá sustento material e lhe oferece oportunidade para desenvolver-se intelectual, moral, social e espiritualmente. Em larga e tortuosa evolução da raça humana neste planeta chegou-se a uma etapa em que, graças à rápida aceleração da ciência e da tecnologia, o homem adquiriu o poder de transformar, de inúmeras maneiras e em uma escala sem precedentes, tudo que o cerca. Os dois aspectos do meio ambiente humano, o natural e o artificial, são essenciais para o bem-estar do homem e para o gozo dos direitos humanos fundamentais, inclusive o direito à vida mesma (ONU, 1972. p. 1).

Nesta conferência, entendeu-se que o homem, como ser incluído dentro do meio, é morador e destruidor, ao mesmo tempo. Por essa razão, com o poder de transformação que o homem possui, os direitos humanos da comunidade devem ser respeitados, para viver em um ambiente equilibrado, saudável e habitável, entendendo, ao mesmo tempo, que nossas ações no planeta não apenas nos afetam como uma sociedade, mas também a cada microrganismo dela, o que gera uma cadeia de repercussões.

Vinte anos depois, e com base no princípio acima mencionado, foi realizada a Declaração de Rio de Janeiro de 1992, onde foi estabelecido o princípio 2 que diz:

Princípio 2: Os Estados, de acordo com a Carta das Nações Unidas e com os princípios do Direito Internacional, têm o direito soberano de explorar seus próprios recursos segundo suas próprias políticas de meio ambiente e de desenvolvimento, e a responsabilidade de assegurar que atividades sob sua jurisdição ou seu controle não causem danos ao meio ambiente de outros Estados ou de áreas além dos limites da jurisdição nacional (ONU, 1992. p. 1).

Como é observado, este princípio indica que os Estados podem explorar seus recursos naturais de acordo com suas políticas ambientais internas, no entanto, eles são responsáveis por garantir que suas atividades não causem danos ao meio ambiente, ou seja, deve haver um equilíbrio entre a exploração de recursos, para que não venha a prejudicar o ecossistema.

Posteriormente, no princípio 10 da declaração Rio 92, indica que os Estados deverão facilitar e estimular a conscientização e a participação popular, colocando as informações referente ao meio ambiente à disposição de todos. Nesse sentido, será proporcionado o acesso

efetivo a mecanismos judiciais e administrativos a toda a população, inclusive no que se refere à compensação e reparação de danos.

Desta forma, para que exista a necessidade de aplicação do princípio de reparação deve existir um dano, que implicará corromper, adulterar, estragar ou afetar uma coisa, dentro do meio ambiente, em qualquer de suas formas (natural, cultural, do trabalho e artificial).

Segundo José Rubens Morato Leite, dano ambiental é toda lesão de interesse juridicamente protegido (LEITE, 2003. p. 93). O autor considera, por tanto, que o dano, acontecido dentro da área jurídica e com repercussões nela, respectivamente, vai prejudicar uma coisa protegida pelo direito.

Pelo anterior entende-se que a concretização do dano será uma condição essencial e preexistente, o que levará como resposta a uma reparação, normalmente feita através de pretensões indenizatórias. Por isso, o dano é colocado como elemento indispensável, surgindo posteriormente a obrigação de reparar, um pressuposto fundamental no cumprimento de responsabilidade civil.

Nesse sentido, o princípio da reparação ambiental foi instituído por primeira vez no princípio 13 da Declaração de Rio, que indica:

Os Estados irão desenvolver legislação nacional relativa à responsabilidade e à indenização das vítimas de poluição e de outros danos ambientais. Os Estados irão também cooperar, de maneira expedita e mais determinada, no desenvolvimento do direito internacional, no que se refere à responsabilidade e à indenização por efeitos adversos dos danos ambientais causados, em áreas fora de sua jurisdição, por atividades dentro de sua jurisdição ou sob seu controle (ONU, 1992. p. 3).

No princípio da reparação entende-se que os Estados, individualmente, devem assumir atribuições para responsabilizar, objetivamente, aos responsáveis de casos de poluição ambiental. A legislação ambiental demanda a reparação integral do dano causado, impondo a obrigação de restituição do meio ambiente danificado a seu estado anterior.

O jurista Álvaro Mirra indica nesse contexto que:

A reparação do dano ambiental deve invariavelmente conduzir o meio ambiente a uma situação equivalente — na medida do que for praticamente possível — àquela de que seria beneficiário se o dano não tivesse sido causado, compensando-se, ainda, as degradações ambientais que se mostrarem irreversíveis. Daí a incidência do princípio da reparação integral do dano (MIRRA, 2004, p. 314).

Do dito pelo autor, entende-se que o dano ambiental causado vai gerar uma mudança em aquele entorno, no entanto, a responsável deverá efetivar todas as atuações possíveis para promover a restauração de aquele dano.

A primeira dessas atuações, subsequente ao dano, será a de restauração natural ou reparação integral. Nesse caso, se procederá a restabelecer aquele entorno ao seu estado primitivo, recuperando os bens lesados na íntegra, na medida do possível.

A reparação integral do dano ao meio ambiente abrange não apenas o dano causado ao bem ou recurso ambiental imediatamente atingido, mas também a:

Toda extensão dos danos produzidos em sua consequência, incluindo: a) os efeitos ecológicos e ambientais da agressão inicial a um determinado bem ambiental que estiverem no mesmo encadeamento causal, como a destruição de espécimes, *habitats* e ecossistemas inter-relacionados com o meio imediatamente afetado; a contribuição da degradação causada ao aquecimento global; b) as perdas de qualidade ambiental havidas no interregno entre a ocorrência do dano e a efetiva recomposição do meio degradado; c) os danos ambientais futuros que se apresentarem como certos; d) os danos irreversíveis causados à qualidade ambiental, que de alguma forma devem ser compensados; e) os danos morais coletivos resultantes da agressão a determinado bem ambiental (Custodio, 1992, p. 26).

É importante destacar que só após ser feito uma avaliação do dano e tentar estabelecer a restauração natural é que podem ser adotadas outras medidas de reparação, pelo motivo de que a restauração natural se afasta das formas de restauração ambiental que se embasam em valores monetários.

Contudo, como acontece na maioria dos casos, não existe a possibilidade real de reestabelecer o meio ambiente ao seu estado natural, pelo qual é necessário prosseguir a segunda forma de reparação ambiental.

Assim, a segunda possibilidade da reparação ambiental é conhecida como compensação econômica. É uma forma subsidiária adotada como meio indireto de reparação do dano ambiental, sendo implementada somente quando não for possível adotar medidas de reconstituição natural (SILVA, 2006).

A utilização dessa segunda forma de reparação ambiental deve se dar porque a situação foi tão grave que não haverá condições de irreversibilidade, não sendo possível restaurar naturalmente o bem danificado. A ideia principal não é comprar ou pagar pelo dano realizado, é responsabilizar as atitudes dos infratores e que, para tanto, requer uma atuação rápida, através de uma indenização pecuniária, para diminuir as consequências do dano causado.

Mesmo sabendo que é difícil reparar o dano ambiental causado, a questão central deste trabalho é buscar situações em que os Estados conseguem responsabilizar objetivamente os culpados e que sejam geradas atitudes que garantam que tais penalidades realmente contribuam para a proteção ambiental.

Atualmente, muitas empresas preferem correr o risco de causar um dano ambiental e posteriormente pagar pela sua reparação, do que promover medidas preventivas de proteção ambiental, a fim de evitar eventual dano, tais como análises de riscos ambientais e cumprir com as regulamentações ambientais.

Tal entendimento e prática, não devem ser permitidos pelo Estado, que diante de seu arcabouço legal ambiental deverá promover a fiscalização e a imposição de penalidades assertivas de reparação por danos ambientais dentro de sua jurisdição.

Coincidimos com a opinião da jurista Almeida, que menciona “O Direito Ambiental tem que ser entendido como um instrumento jurídico cujo objetivo supremo deve estar direcionado para a prevenção do dano ambiental, e não para a sua simples reparação” (ALMEIDA, 2013).

Diante da necessidade de aplicação do princípio da reparação, bem como pela constante poluição dos mares, por derramamento de óleos e contaminações por resíduos de plásticos, será abordado no próximo capítulo à questão da poluição marítima, como uma das formas de dano ambiental e de sua dificuldade em repará-lo.

3. Da Poluição Marítima

A poluição marítima, também conhecida como marinha ou oceânica, em termos gerais, é o estado não estimado e ideal dos mares e oceanos, onde se encontra a presença de certas substâncias, que podem ser líquidas (como petróleo e químicos diversos) ou sólidas, (como pedaços de plásticos, vidros, entre outros). A presença desses materiais nos mares não deveria existir, já que geram consequências ambientais e de sobrevivência aos organismos que residem neste ecossistema.

Ressalta José Afonso da Silva que:

O meio marinho e todos os organismos vivos que ele comporta têm importância vital para a Humanidade, e é de interesse de cada um velar para que esse meio seja protegido contra tudo que possa prejudicar sua qualidade e seus recursos. Isso se aplica notadamente aos Estados costeiros, a que interessa particularmente a gestão dos recursos da Zona Costeira (SILVA, 2014).

Nos anos cinquenta se despontaram as primeiras tentativas no sentido de lutar contra a poluição do mar, destacando-se a criação de diferentes convenções com o intuito de regular as situações de poluição, no entanto, nas décadas de 60 e 70 se deram os maiores vazamentos de óleo do século, ocorrendo diversas catástrofes ecológicas que provocariam extrema

transmutação na consciência humana, no que diz respeito ao meio ambiente marinho (BRAGA; AGUIAR, 2017. p. 160/161).

Em um sentido parecido, o *Group of experts on the scientific aspects of marine environment* ou GESAMP, grupo criado em 1967 por agências da ONU, define a poluição marítima como:

A introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou energia no meio ambiente marinho (incluindo estuários) que resultam em efeitos deletérios como prejuízo aos recursos vivos, riscos à saúde humana, dificuldade das atividades marítimas, inclusive a pesca, prejuízo da qualidade para a utilização da água do mar e redução das comodidades (GESAMP, 2006).

Da citação anterior, entende-se que vão ser geradas afetações aos oceanos e mares, no entanto, não explica como serão dadas essas afetações, só se pronuncia sobre os efeitos dela (riscos à saúde humana, dificuldade das atividades marítimas, prejuízo da qualidade de utilização de água do mar, complicações relacionadas a pesca).

Para se ter noção da magnitude do problema, o Fórum Econômico Mundial de 2016 em um relatório afirma que, até 2050, nas tendências de consumo atuais, haveria tanto plástico no oceano quanto peixe. Mais de 8 milhões de toneladas de lixo plástico entram no oceano a cada ano, o equivalente a um caminhão de lixo cheio a cada minuto. Espera-se que isso duplique até 2030 e duplique novamente até 2050 (MARVIVA, 2017).

Em 2015 a Revista Science estimou o volume de resíduos plásticos mal manejados (MPW), revelando que os 20 principais infratores em 2010 forem: China, Indonésia, Filipinas, Vietnã, Sri Lanka, Tailândia, Egito, Malásia, Nigéria, Bangladesh, África do Sul, Índia, Argélia, Turquia, Paquistão, Brasil, Birmânia, Marrocos, Coreia do Norte, EUA (Science, 2015).

A poluição marítima, no entanto, é mais que isso. Ela gera uma série de detrimientos em cadeia, proferidas pela constante introdução de lixo no meio ambiente marinho. A poluição é produzida pela introdução de materiais que não são parte do seu ecossistema, sejam líquidos ou sólidos, e que, por essa introdução, geram mudanças e afetações aos organismos que convivem dentro desse ecossistema.

Segundo pesquisa realizada por Dario de Freitas, nossos mares e oceanos ocupam 70% da superfície terrestre, fazendo deles um meio ideal para o transporte, realizar atividades de lazer, obter alimentação e subsistência. No caso das zonas costeiras, elas representam 18% da superfície terrestre (DE FREITAS, 2006. p. 17).

Ainda neste sentido, atualmente mais da metade da população habita em cidades costeiras ou regiões próximas, tendo a costa marinha cidades com populações superiores a 2,5 milhões de habitantes. Com estes dados, não é de se estranhar que os resíduos provenientes das regiões costeiras, e por vezes, trazidos por outras regiões do país à costa, por negligência fiscalizatória do Estado, gerem a poluição marinha.

A jurista Fernandina da Conceição Almeida Eugénio de Matos, ao tratar sobre a poluição marítima, relata:

Urge a necessidade de um sentimento global de comprometimento, envolvimento de todos sem exceção, na intenção de preservar, incondicionalmente, todas as formas de vida existentes na Terra (MATOS, 2013. p. 12).

Compreendendo o exposto, se conclui que existe uma necessidade crucial e global de envolvimento de toda a população em resolver os problemas que afetem o meio ambiente, incluindo entre eles a poluição marítima.

4. Casos Internacionais: Possibilidades e Inovações

Na atualidade, há diferentes decisões estabelecidas pelas legislações do mundo, no que se refere à aplicação do princípio da reparação ambiental, bem como as disputas jurídicas, para obter-se a sua reparação. Diante disso, serão mencionadas as posturas adotadas na Europa e no Brasil para promover a aplicação do princípio de reparação ambiental de diferentes pontos de vista.

4.1. Europa: Poluição marítima gerada pelo navio *Sunpower*, Espanha.

Em julho de 2015, na cidade de Huelva, Espanha, ocorreu um derramamento de mais de 20 toneladas de asfalto, quando o tanque de carga do navio transbordou, pois, ocorreram falhas durante as operações de carregamento pela tripulação da *Sunpower*, uma bandeira panamenha e uma empresa grega. O produto derramado solidificou parcialmente no convés do navio e o restante ficou sólido no fundo do estuário (transição entre o rio e o mar).

Inicialmente, o Plano Marítimo Interno do Terminal da CEPSA foi ativado durante a fase de emergência, mobilizando meios marítimos e terrestres, tanto próprios como terceiros, proporcionando um conjunto de barreiras antipoluição. Depois de detectar o afloramento à

superfície de blocos de asfalto, o Plano de Emergência para Poluição foi ativado na costa da Andaluzia (HUELVA, 2015).

Cabe esclarecer que o asfalto é um produto proveniente da destilação do petróleo bruto, mantido a 120°C, classificado como resíduo perigoso, que se solidifica a temperatura ambiente, assim o material que não se solidificou no convés se depositou no fundo do terminal e as peças mais leves afloraram à superfície.

A Capitania Marítima de Huelva iniciou processo de sanção administrativa contra a empresa de navegação, o proprietário, o capitão do navio e a seguradora como corresponsáveis. Uma vez investigados os fatos, a embarcação foi imobilizada no terminal (ECODIARIO, 2015).

A empresa grega foi obrigada a deixar no porto um depósito de segurança, além da prestação de uma garantia/caução em favor do Salvamento Marítimo, para enfrentar todas as despesas decorrentes da resposta à poluição e da substituição do ambiente ao seu estado original (*status quo ante*).

A empresa pagou inicialmente fiança de €305.000 euros como garantia para enfrentar uma pena possível e mais €520.000 como garantia para a Guarda Costeira, a fim de lidar com os custos de resposta à poluição e restabelecer o ambiente seu estado original. Os pagamentos foram encaminhados à *Maritime Rescue*, e aqueles mobilizados na operação de resposta pela CEPSA e pela Autoridade Portuária de Huelva.

Neste caso observa-se que as autoridades administrativas do país agiram rapidamente, impondo multas e garantias. O navio da *Sunpower* foi apreendido no momento em que foram tomadas as decisões sobre a quantia a ser paga como reparação do dano ambiental causado.

4.2. Brasil: Lançamento de óleo *bunker* nas águas do Estuário do Porto de Santos

Em 4 de agosto de 2008, no cais do Armazém 33 do Porto de Santos, Estado de São Paulo, durante operação de abastecimento do navio “Boe Gulf”, ocorreu um vazamento de 10

mil litros de óleo *bunker*⁹ do tipo MF 380, sendo lançado nas águas do estuário do Porto de Santos.

Em decorrência deste dano ambiental, o Ministério Público do Estado de São Paulo ingressou com Ação Civil Pública contra WEM Lines S/A, Williams Serviços Marítimos Ltda., Navegação São Miguel Ltda. E TEAG Terminal de Exp. De Açúcar do Guarujá Ltda, pleiteando a responsabilidade ambiental dos envolvidos, e devido à inviabilidade de recomposição ao “status quo ante”, requereu-se a indenização pecuniária¹⁰.

No Brasil, a responsabilidade civil por danos ambientais é objetiva, isto é, independe da culpa, e ainda é fundada na teoria do risco integral, razão pela qual é incabível a aplicação de excludentes de responsabilidade para afastar a obrigação de reparar ou indenizar.

Em 18 de abril de 2018, em acórdão da Apelação Cível nº 0008783-02.2008.4.03.6104/SP emitida pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região, o Desembargador Federal Antonio Cedenho reitera a responsabilização dos envolvidos no dano ambiental, sendo aquela objetiva, bem como renova o entendimento legal de que a responsabilidade do poluidor pagador é solidária, alcançando aqueles que indiretamente contribuíram para a degradação ao meio ambiente.

Desta feita, ainda que os envolvidos tenham promovido medidas de emergência para a contenção e redução dos impactos causados ao meio ambiente, o Desembargador Federal estabeleceu a indenização no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), em contraposição ao pedido pelo Ministério Público Estadual com base nos estudos realizados pela CETESB que era de U\$ 316.227,76 (trezentos e dezesseis mil, duzentos e vinte e sete dólares norte-americanos e setenta e seis centavos), a fim de privilegiar o comportamento pautado na boa-fé e na consciência ambiental dos envolvidos.

Observa-se a efetividade do princípio de reparação ambiental neste caso, em decorrência da autuação do causador do dano ambiental até a efetiva decisão judicial de imposição de multa no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), ainda que tenha se baseado

⁹ Óleo bunker é um tipo de combustível marítimo residual, feito a partir de formulações, contendo grandes frações de resíduos e outros óleos diluentes. Podem ter quantidades de água, vanádio, sódio, alumínio e silício, resíduo de carbono e teor de cinzas, diferenciando-o de outros tipos de óleos combustíveis marítimos (PETROBRAS, 2013).

¹⁰ TRF 3ª Região, TERCEIRA TURMA, Ap - APELAÇÃO CÍVEL - 2083332 - 0008783-02.2008.4.03.6104, Rel. DESEMBARGADOR FEDERAL ANTONIO CEDENHO, julgado em 18/04/2018, e-DJF3 Judicial 1 DATA:25/04/2018.

em medidas de contenção e redução dos impactos realizados pelo infrator para diminuir o valor da multa anteriormente imposta pelo órgão fiscalizador.

Conclusão

A sociedade de consumo requer uma produção cada vez mais constante de bens de consumo e, conseqüentemente, da exploração dos recursos naturais. A retirada destes recursos da natureza não retorna ao meio ambiente da mesma forma, durante o processo de transformação dos recursos em bens de consumo, pois há a inserção de produtos químicos. Com isso, após o uso dos bens de consumo, são gerados resíduos sólidos ou efluentes, que por vezes, não são destinados adequadamente e são despejados em rios e mares.

Neste contexto, pretendeu-se abordar o princípio da reparação ambiental, especialmente, quanto à poluição marítima, e analisar, se as medidas adotadas pelos Estados são efetivas ou não para a reparação do dano ambiental.

Infelizmente, como foi possível observar, ainda que exista o princípio de reparação, e a responsabilização objetiva e solidária do poluidor ambiental, estes são de início, insuficientes para se evitar e reparar o dano ambiental causado. Por tratarem, especificamente do dano de forma imediata, e assim, utilizando-se de critérios para a estipulação do *quantum* indenizatório, baseados no dano de hoje, não se tem levado em consideração o dano futuro, e o dano causado aos habitantes de outras localidades que se utilizam do mar para a sua sobrevivência.

Diante disso, ao menos em relação aos julgados mencionados, percebe-se que há uma efetividade, ainda que modesta, quanto à utilização do princípio da reparação na responsabilização de poluidores ambientais causadores de poluição marítima. Tal tema merece atenção nacional e internacional, haja vista que uma vez causada a poluição esta gerará efeitos em todo o ecossistema, ocasionando danos, que por vezes, são imprevisíveis e irreversíveis a toda a sociedade.

Referências bibliográficas

BRASIL. MMA, MEC, IDEC. **Consumo Sustentável: Manual de Educação**. Brasília: Consumers International, 2005. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/dmdocuments/publicacao8.pdf>>. Acessado em 27 nov 2017.

BLOCK, Ben. **China reports 66-percent drop in plastic bag use.** Worldchanging. Publicado 25 June, 2009. Disponível em: <http://www.worldchanging.com/archives/010037.html>. Acessado em 29 de julho de 2018.

CHOW, Lorraine. **Costa Rica wants to become world's first country to eliminate single-use plastics.** EcoWatch, 7 August. Disponível em: <https://www.ecowatch.com/costa-rica-ban-single-use-plastics-2470233949.html>. Acessado em 29 de julho de 2018.

CUSTÓDIO, Helita Barreira. **Avaliação de custos ambientais em ações judiciais de lesão ao meio ambiente.** *Revista dos Tribunais*, v. 652, p. 26 In: MIRRA, Álvaro Luiz Valery. **Responsabilidade civil ambiental e a reparação integral do dano.** Artigo web. Publicado 29/outubro/2016. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2016-out-29/ambiente-juridico-responsabilidade-civil-ambiental-reparacao-integral-dano#_edn5. Acessado em 31 de agosto de 2018.

DICIONÁRIO AURÉLIO. **Definição do dano.** Dicionario Aurélio. 2018. Disponível em: <http://dicionariodoaurelio.com/dano>. Ultimo acceso: 26 de julho de 2018.

ECODIARIO. **Levantada la detención del buque que provocó una fuga de asfalto en julio tras pagar la fianza de 825.000 euros.** Ecodiario, Espana. Publicado via we, data: julho de 2015. Disponível em: <http://ecodiario.economista.es/sociedad/noticias/6946035/08/15/Levantada-la-detencion-del-buque-que-provoco-una-fuga-de-asfalto-en-julio-tras-pagar-la-fianza-de-825000-euros.html>. Acessado em 29 de julho de 2018.

KANT, Emmanuel. **Projel de paix perplruelle.** Trad. J. Gibelin. Paris, [Librairie Philosophique]. Vrin, 1948. p. 8., In: MELLO, Celso. **Princípio de não intervenção.** Revista de Ciência Política. v. 33, n. 3 (1990). Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rcp>. Acessado em 31 de agosto de 2018.

GARCIA, Leonardo de Medeiros. **Consumo sustentável – a proteção do meio ambiente no Código de Defesa do Consumidor.** Salvador: Editora Jus PODIVM, 2016.

GESAMP, Group of experts on the scientific aspects of marine environmental protection. 2006. In: FREITAS, Dario Almeida Passos de. **Poluição marítima: Legislação, doutrina e jurisprudência.** Editora Juruá: Curitiba. 2006.

IGLESIAS, Daniel Marquez. ASCENCIO, Stephanie V. Maquez. **Las vías de responsabilidad de las empresas multinacionales por daños ambientales.** El caso Dutch Shell Nigeria. *Revista Catalana de Dret Ambiental*. Vol. V Núm. 1.2014. Pag.1 – 40.

LEITE. Jose Rubens Morato. **Dano Ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial.** 2ed. São Paulo: Revista dos tribunais, 2003.

LIPOVETSKY, Gilles. **A felicidade paradoxal: ensaio sobre a sociedade do hiperconsumo.** São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

MARVIVA. **Ocean Plastics Legal Initiative** October 2017.

MATOS, Fernandina da Conceição Almeida Eugénio de. **A obrigação de reparação ambiental versus responsabilidade civil: a poluição por hidrocarbonetos, no mar e nos**

oceanos. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Direito, especialidade em Ciências Jurídico-Processuais. 2013. Disponível em: http://repositorio.ual.p.t/bitstream/11144/294/1/FERNANDINA%20DA%20CONCEI%C3%87%C3%83O%20ALM EIDA%20EUG%C3%89NIO%20DE%20MATOS_disserta%C3%A7%C3%A3o%20vers%C3%A3o%206.4.pdf. Acessado em 26 de julho de 2018.

MIRRA, Álvaro Luiz Valery Mirra. **Ação civil pública e a reparação do dano ao meio ambiente.** 2ª ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2004, p. 314.

ONU. **Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, tendo se reunido no Rio de Janeiro.** 1992. Disponível em: <http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>. Último acesso: 26/julho/2018.

_____. **Declaração da Conferência de ONU no Ambiente Humano.** Estocolmo, 5-16 de junho de 1972. Disponível em: http://www.mma.gov.br/estruturas/agenda21/_arquivos/estocolmo.doc. Acessado em 26 de julho de 2018.

PETROBRAS. **Combustíveis Marítimos – Informações Técnicas.** 2013. Disponível em <http://sites.petrobras.com.br/minisite/assistenciatecnica/public/downloads/manual-tecnico-combustiveis-maritimos-assistencia-tecnica-petrobras.pdf>. Acessado em 31 de agosto de 2018.

PIGRAU, A., Borrás, S., Jaria, J. e Cardesa-SALZMANN, A. **A interação de nacional, transnacional e Contencioso Internacional para a Justiça Ambiental foi causado de Reparação de Dano ao Desastre Ambiental.** Conferência ISEE 2012 - Economia Ecológica e Rio + 20: Desafios e Contribuições para uma Economia Verde, Rio de Janeiro (Brasil).

PIGRAU, A. CARDESA-SALZMANN, A. **Acciones entrelazadas contra daños ambientales graves: el impacto e Shell en Nigeria.** Revista de la Facultad de Derecho PUCP, núm. 70, 2013.

PINZ, Greice Moreira. **A Responsabilidade Ambiental Pós-Consumo e sua Concretização na Jurisprudência Brasileira.** Revista de Direito Ambiental, Ano 17, vol. 65, jan.-mar./2012. p. 152-213.

SANTIAGO, Mariana Ribeiro; ANDRADE, Sinara Lacerda. **A obsolescência programada e psicológica como forma de biopoder: perspectivas jurídicas do consumismo.** Revista Quaestio juris, vol. 09, nº. 04, Rio de Janeiro, 2016. p. 1779. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/quaestioiuris/article/view/21252/18870>. Acessado em 27 de nov. 2017.

G1. **CETESB avalia danos ambientais após vazamento de óleo em São Sebastião.** Notícia emitida em 06/04/2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/2013/04/cetesb-avalia-danos-ambientais-apos-vazamento-de-oleo-em-sao-sebastiao.html>. Acessado em 31 de julho de 2018.

JAMBECK, Jenna R.; et all. **Plastic waste inputs from land into the ocean.** 2015. Disponível em: <http://science.sciencemag.org/content/347/6223/768/tab-pdf>. Acesso em 29 de julho de 2018.

SILVA, Danny Monteiro da. **Dano ambiental e sua reparação**. Curitiba: Juruá, 2006.

SILVA, Jose Afonso da Silva. **Direito Ambiental Constitucional**. 5ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

TAVARES, Adir. **Breve histórico do consumismo**. Editado em 30 mar. 2014. Disponível em: <https://jornalggn.com.br/fora-pauta/breve-historia-do-consumismo>. Acessado em 03 de maio de 2018.

TRF 3ª Região, Terceira Turma, Ap - Apelação Cível - 2083332 - 0008783-02.2008.4.03.6104, Rel. Desembargador Federal Antonio Cedenho, Julgado Em 18/04/2018, E-Djf3 Judicial 1 Data: 25/04/2018.

UN Environment. **Single-use plastics: A Roadmap for Sustainability**. 2018. Disponível em: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/25496/singleUsePlastic_sustainability.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Último acesso: 29/julho/2018.

UNEP. **Environmental Assessment of Ogoni land**. Nairobi, 2011.

YUNHAN, Shi. **The long battle over ‘white pollution’**. The China File. Publicado 1 de maio de 2013. Disponível em: <<http://www.chinafile.com/reporting-opinion/media/long-battle-over-white-pollution>>. Acessado em 29 de julho de 2018.

ZHU, Qunfang **An Appraisal and Analysis of the Law of “Plastic-Bag Ban”**. Energy Procedia. 2011. Vol. 5, pp 2516-2521.

_____. Pegada Ecológica. Disponível em: <http://www.pegadaecologica.org.br/2015/index.php>. Acessado em 01 set 2018.