V ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO AMBIENTAL, AGRÁRIO E SOCIOAMBIETALISMO II

JOSÉ FERNANDO VIDAL DE SOUZA

NIVALDO DOS SANTOS

NORMA SUELI PADILHA

Copyright © 2022 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais 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
Diretora Executiva - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - UNIVEM/FMU – São Paulo
Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará
Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul
Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio – Rio de Janeiro
Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR – Ceará

Representante Discente: Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade – UNIMAR/FEPODI – São Paulo

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara – ESDHC – Minas Gerais
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro
Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho – Ceará
Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva – UFS – Sergipe
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo – UNIMAR – São Paulo
Secretarias
Relações Institucionais:
Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes – UNB – Distrito Federal
Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM – São Paulo
Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo
Comunicação:
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali – Rio Grande do Sul
Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB – Paraíba
Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC – Santa Catarina
Relações Internacionais para o Continente Americano:
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM – Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão
Relações Internacionais para os demais Continentes:
Prof. Dr. José Barroso Filho – ENAJUM
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná
Eventos:
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec – Minas Gerais
Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC – Paraná
Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS – Mato Grosso do Sul

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

D597

Direito ambiental, agrário e socioambientalismo II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: José Fernando Vidal De Souza; Nivaldo Dos Santos; Norma Sueli Padilha – Florianópolis: CONPEDI, 2022.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-65-5648-499-0
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Inovação, Direito e Sustentabilidade

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito ambiental. 3. Socioambientalismo. V Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2022 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34

Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

V ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO AMBIENTAL, AGRÁRIO E SOCIOAMBIETALISMO II

Apresentação

APRESENTAÇÃO

A presente obra que ora temos a honra de apresentar é fruto de mais um evento patrocinado pelo Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito (CONPEDI), que reúne os pesquisadores da área do Direito e organiza os maiores eventos acadêmicos ligados à Ciência Jurídica.

Os artigos são oriundos do V Encontro Virtual do CONPEDI, com o tema central: Inovação, Direito e Sustentabilidade realizado nos dias 14 a 18 de junho de 2022, sob os auspícios da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul e da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Ainda em decorrência da pandemia da COVID-19, que marcou uma crise, sem precedentes, na área de Saúde no Brasil, o evento foi realizado de forma virtual, por meio de um conjunto de ferramentas que permitiram a exibição de palestras, painéis, fóruns, assim como os grupos de trabalhos tradicionais e apresentações semelhantes àquelas utilizadas durante os eventos presenciais, mas desta feita por meio da plataforma RNP (Rede Nacional de Ensino e Pesquisa), tudo após grande esforço da comissão organizadora do evento.

Os professores ora signatários ficaram responsáveis pela Coordenação do Grupo de Trabalho intitulado Direito Ambiental, Agrário e Socioambietalismo II e pela organização desta obra.

Assim, no dia 18 de junho de 2022, dezoito artigos ora selecionados foram apresentados e defendidos pelos seus autores, após avaliação feita por pares, pelo método double blind review, pelo qual cada artigo é avaliado por dois pareceristas especialistas na área com elevada titulação acadêmica, foram apresentados oralmente por seus autores e, como forma de dar publicidade ao conhecimento científico, compõem o presente livro.

A presente obra se inicia com o artigo “A importância da mulher do campo para a agroecologia no Brasil de Maria Cecília de Moura Mota e Maraluce Maria Custódio que examina os principais aspectos que cercam a agroecologia, discorrendo sobre a inserção da mulher nesse novo modelo de interação entre a produção de alimentos e a sustentabilidade no Brasil.

Depois, o artigo de Renata Sanchez Guidugli Gusmão “A justiça restaurativa aplicada às questões ambientais: estudo dos danos ambientais na cidade de Cubatão – Ação Civil Pública Ambiental e o Termo de Ajustamento de Conduta” trata da justiça restaurativa como modelo de transformação social, com aplicação em diversas ambiências, e suas práticas podem ser eficazes para solução de diversos conflitos, incluindo também a área ambiental, a partir da análise da ação civil pública de Cubatão, que levou 30 (trinta) anos para ser julgada, demonstrando a ineficácia da judicialização de conflitos ambientais.

Em seguida, João Antônio Sartori Júnior apresenta o artigo “A função social registral como instrumento de efetivação dos direitos ambientais”, que analisa a função social nos dias, como instrumento de efetivação dos direitos e suas implicações na proteção dos direitos ambientais, destinados a garantir a publicidade, autenticidade, segurança jurídica e eficácia dos atos jurídicos.

Logo na sequência, em “Desenvolvimento sustentável e bem viver: diálogos entre a Agenda 2030 e as Cartas das mulheres negras e indígenas ao Estado Brasileiro”, Liz Elainne de Silvério e Oliveira Mendes, Marina Macedo Oliveira e Maurides Batista de Macedo Filha, trata dos conceitos de bem viver, previsto na Carta das Mulheres Negras e na Carta das Mulheres Indígenas ao Estado Brasileiro, e desenvolvimento sustentável, inserido na Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, com o propósito de tencionar essas concepções de direitos humanos no que diz respeito à igualdade de gênero e à ação climática.

Ato contínuo, Heloise Siqueira Garcia e Denise S. S. Garcia apresentam o artigo “Debatendo sobre a Sustentabilidade e Desenvolvimento Sustentável: uma análise a partir dos objetivos do Desenvolvimento Sustentável”, no qual examinam os conceitos de sustentabilidade e desenvolvimento sustentável, que não devem ser tratados como sinônimos, além da compatibilidade de tais conceitos com os ODS. Ao final, no entender das autoras, os ODS estão alicerçados nos critérios de sustentabilidade.

Em “Da necessidade de averbação imobiliária do passivo ambiental relativo à contaminação dos solos”, Thiago de Miranda Carneiro e Ricardo Tadeu Dias Andrade buscam demonstrar a necessidade de averbação, no registro de imóveis, de informações relativas a restrições ambientais, como a contaminação dos solos, a fim de resguardar futuros possuidores e adquirentes da propriedade, contra danos causados por titulares anteriores.

No sétimo artigo intitulado Da (im)possibilidade de retificação administrativa, para incorporação de área, do registro de imóveis indígenas”, Thiago de Miranda Carneiro examina se a retificação administrativa de medidas de áreas imobiliárias, que eventualmente

resulte em incorporação de terreno, pode ser aplicada a terras indígenas adquiridas com medidas perimetrais incorretas. A hipótese levantada é favorável, por ser, o direito indígena, transindividual e de grupo vulnerável.

Depois, em “Breves reflexões sobre as mudanças climáticas e a responsabilidade estatal”, Mírian Barreta Palla enfatiza que as mudanças climáticas não podem mais ser consideradas como previsões ou eventos futuros, eis que suas consequências nocivas já são sentidas pelas comunidades, notadamente as que apresentam vulnerabilidade em outros aspectos, como econômicos, sociais e estruturais, agravando, ainda mais, a desigualdade.

O nono artigo de Luan Gaspar Santos e Deise Marcelino da Silva, “A Política Nacional de Irrigação e a disponibilidade hídrica: novas tecnologias na mitigação de impactos ambientais e na proteção da água” examinam a água como recurso natural essencial à sobrevivência humana e imprescindível em processos produtivos, em especial do agronegócio, em que a prática da irrigação é ferramenta para garantia e aumento de produtividade.

O décimo artigo de Gabriela Porto Siqueira e Silvio Bitencourt da Silva, “A teoria dos custos de transação na coordenação dos sistemas agroindustriais”, estudam o panorama dos custos de transação, as tecnologias digitais e as suas implicações na coordenação dos sistemas agroindustriais.

O décimo primeiro artigo “A padronização ambiental como ferramenta para a governança ambiental global” de Maria Isabel Leite Silva de Lima trata da governança ambiental global e da padronização ambiental privada, direcionada a empresas conforme os preceitos da sustentabilidade, destacando a importância da ISO da família 14000 sobre sistemas de gestão ambiental.

Depois, Eid Badr e Elaine Rodrigues Jerônimo Silva apresentam o artigo “Análise do serviço amazônico de ação, reflexão e educação socioambiental da ordem dos jesuítas do Brasil à luz da Política Nacional de Educação Ambiental” cuida da atuação do Serviço Amazônico de Ação, Reflexão e Educação Socioambiental (SARES), em 2021, à luz da Política Nacional de Educação Ambiental.

O artigo “A tese do “marco temporal” como parâmetro para a demarcação de terras indígenas no Brasil e o papel da Corte Interamericana de Direitos Humanos (CORTEIDH) de Elias José de Alcântara, Edson Rodrigues de Oliveira e Rodrigo Romano Torres aborda o problema da demarcação das terras indígenas no Brasil, tendo como referência a análise da tese do “Marco Temporal”, a partir da análise do processo de demarcação das terras

tradicionais pelo Povo Indígena Xokleng, que se encontra em curso no Supremo Tribunal Federal, bem como à luz da jurisprudência da Corte Interamericana de Direitos Humanos.

O décimo quarto artigo “A possível inserção do delito de ecocídio no estatuto de Roma e o Princípio da Legalidade Penal” de Sébastien Kiwonghi Bizawu e Rodrigo Romano Torres examina a importância do reconhecimento do ecocídio como crime contra o meio ambiente e suscetível de inserção no Estatuto de Roma para coibir a impunidade em face dos danos ambientais irreversíveis.

O décimo quinto artigo de Renatto Pereira Mota e José do Carmo Alves Siqueira de “A regularização fundiária versus reforma agrária e o valor da terra nua” analisa se a Regularização Fundiária é contrária à Reforma Agrária e se o Valor da Terra Nua – VTN, poderá ou não favorecer à desestruturação fundiária brasileira, quando da titulação administrativa.

Depois, em “A responsabilidade civil ambiental punitiva no naufrágio de navios cargueiros” Raphael de Abreu Senna Caronti e Elcio Nacur Rezende analisam a evolução da responsabilidade civil, passando pela responsabilidade civil ambiental, para chegar na reponsabilidade civil em naufrágios de navios mineradores, por meio do estudo de caso envolvendo a Vale do Rio Doce e a Polaris Shipping.

Outrossim, em “A sustentabilidade como responsabilidade socioambiental na institucionalização de contratações públicas”, Ivone Oliveira Soares, Flavio Henrique Rosa e Ulisses Espartacus de Souza Costa tratam da sustentabilidade nos processos licitatórios, bem como das cláusulas nos editais licitatórios voltadas para a aquisição de bens, serviços e obras, que envolvam a sustentabilidade.

Por fim, em “Notas sobre a regulamentação do mercado de crédito de carbono no Brasil”, Álvaro Amaral de França Couto Palma de Jorge estuda o mercado de crédito de carbono no Brasil, a partir da leitura dos acordos das Nações Unidas, da redução progressiva de emissão de gases de efeito estufa (GEEs), especialmente o gás carbônico (CO2) e os principais pontos do Projeto de Lei (PL) no 528/2021, atualmente em discussão no Congresso Nacional.

Com a presente apresentação, desejamos a todos uma prazenteira e tranquila leitura.

Prof. Dr. José Fernando Vidal de Souza – Universidade Nove de Julho - UNINOVE

Profª. Dra. Norma Sueli Padilha - Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Prof. Dr. Nivaldo dos Santos – Universidade Federal de Goiás - UFG

A RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL PUNITIVA NO NAUFRÁGIO DE NAVIOS CARGUEIROS

THE PUNITIVE ENVIRONMENTAL LIABILITY IN SHIPWRECK OF CARGO SHIPS

Raphael de Abreu Senna Caronti [1]
Elcio Nacur Rezende

Resumo

Este estudo teve por objetivo analisar a evolução da responsabilidade civil passando pela responsabilidade civil ambiental, para chegar na reponsabilidade civil em naufrágios de navios mineradores. O estudo é classificado como hipotético-dedutivo, tendo como meio de pesquisa o bibliográfico, com análise da doutrina e jurisprudência e, a pesquisa teve como fim o método qualitativo. Verifica-se que atualmente a Responsabilidade Civil é objetiva e, ainda, norteada pela Teoria do Risco Integral. O resultado obtido foi que tanto a Vale do Rio Doce, quanto a Polaris Shipping respondem pelo dano ambiental de forma solidária, excluindo da reparação a empresa compradora do produto.

Palavras-chave: Navios cargueiros, Punibilidade por naufrágio, Responsabilidade civil ambiental

Abstract/Resumen/Résumé

This study aimed to analyze the evolution of civil liability going through civil environmental liability, to arrive at civil liability in shipwrecks of mining ships. The study is classified as hypothetical-deductive, using the bibliographic medium as a means of research, having as bibliographic research. It appears that currently civil liability is objective and, furthermore, guided by the Theory of Integral Risk. The result obtained was that both Vale do Rio Doce and Polaris Shipping are responsible for the environmental damage in solidarity, excluding the company that purchased the product from the repair.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Cargo ships, Punishment for shipwreck, Environmental liability

[1] Mestre em Direito Ambiental e Sustentabilidade pela Escola Superior Dom Helder Câmara e Advogado.

INTRODUÇÃO

Os naufrágios são acidentes envolvendo embarcações no mar e vem ocorrendo desde o momento em que o homem o resolveu desbravar para realizar comércio e expansão territorial. Com passar dos anos a complexidade da sociedade aumentou, bem como a complexidade dos itens transportados nos navios e dos próprios navios.

Logo, o que antes causava apenas a perda das matérias primas naturais e dos navios, que eram feitos de madeira, passou a produzir um dano ambiental muito maior, pois o potencial poluidor dos produtos aumentou com a industrialização e a criação de produtos químicos e a exploração dos derivados do petróleo. Além, dos próprios navios que passaram a serem feitos de metal e a utilizar motor a combustão.

Como caso concreto a análise do possível desastre que envolveu as empresas Vale do Rio Doce e Polaris Shipping. Pois, no dia 24 de fevereiro de 2020 ocorreu um naufrágio na costa do estado do Maranhão de um navio contratado para minério de ferro para a China.

Com isso, passa a surgir dúvidas com relação a punição em casos análogos e, nesse momento, a figura da responsabilidade civil deve ter o poder de ser a protagonista, trazendo mecanismos de respostas frente ao dano ambiental.

Portanto, o objetivo central é o estudo da responsabilidade civil, depois da responsabilidade civil ambiental para, então, abordar o tema principal do artigo da responsabilidade civil no caso de naufrágios e mais especificadamente do acidente da costa do Maranhão.

O problema central é: qual modalidade de responsabilidade se aplica e quem são as empresas responsáveis pelos danos ocorridos em naufrágios de mercadorias perigosas?

Justifica-se o presente artigo pela necessidade de estudo e pesquisa acerca da responsabilidade civil no caso de desastres marítimos, pois é uma área pouco explorada, mas cuja importância é alta.

Para tal, o artigo observará a abordagem de método hipotético dedutivo, na medida que será apresentado a responsabilidade civil, a responsabilidade civil ambiental e a relação dela com desastres marítimos. Quanto ao meio de pesquisa foi observado o estudo bibliográfico e análise de jurisprudência. O fim da pesquisa é qualitativo, a partir da análise da responsabilidade civil e da responsabilidade civil ambiental.

A adoção do referencial teórico, se baseou nas contribuições de Nelson Rosenvald sobre responsabilidade civil, cujo livro, As funções da responsabilidade civil: a reparação e a pena civil, possui uma análise aprofundada sobre a matéria, dando toda base do artigo referente

a matéria e, no direito ambiental, o livro Dano Ambiental de José Rubens Morato Leite e do Patryck de Araújo Ayala faz seu papel para trazer a responsabilidade na seara ambiental e suas teorias que as diferenciam das outras espécies de responsabilidade civil e que facilitam a reparação do dano ambiental.

1 RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil tem sua origem nas civilizações anteriores ao nascimento do Cristo. Ela surgiu como forma de resolução dos conflitos contratuais da sociedade e que geralmente eram resolvidas com penas corporais (CARONTI; REZENDE, 2020).

Durante o Império Romano, primeiramente, se aplicava as doze tábuas cujas previsões de penas eram de natureza pecuniárias e corporais. O segundo momento se deu com a publicação dos três capítulos da *Lex Aquilia* que, conforme discorre Cristian Aedo Barrena:

> A lex Aquilia correspondia a um plebiscito solicitado pela tribuna Aquilio, cuja datação é imprecisa, embora pareça remontar ao século III a.C. Consistia em três capítulos. No primeiro, foi estabelecido que quem matou injustamente um escravo, um quadrúpede ou uma coisa inanimada, tinha que pagar ao proprietário o valor mais alto da coisa dentro do ano anterior ao ato prejudicial. O segundo capítulo se referia a um caso totalmente alegado. diversa, uma vez que sancionou o adstipulor (credor conjunto) que considerou a dívida prejudicial ao credor principal ou fraude. [...] De fato, no terceiro capítulo, estabeleceu que, no caso de o dano advir de uma conduta que consistisse em queimar, quebrar ou quebrar (urere, frangere, rumpere), a indenização deveria ser paga com o valor que a coisa teria no período da 30 dias. (tradução nossa)[1](BARRENA, 2009, p. 312).

A inovação da *Lex Aquilia* foi a criação da responsabilidade extracontratual, que nas palavras de Rezende e Andrade (2019, p. 344), "ampliou a responsabilidade civil para os atos ilícitos, isto é, aqueles praticados por um agente que não possua relação jurídica anterior com o lesado ou que, ainda que possua, não esteja ligada ao dano".

A civilização romana foi o berço de muitos institutos do direito, sendo inclusive, muitos utilizados até hoje e inspirou diversas outras legislações que vieram a seguir, como por exemplo, o Código Napoleônico, da França, que previu a responsabilidade civil com aplicação caso a caso e de acordo com o dano.

[1] Traduzido do original: "la lex Aquilia correspondió a un plebiscito rogado por el tribuno Aquilio, cuya datación es imprecisa, aunque parece remontarse al siglo III a.C. Constaba de tres capítulos. En el primero, se establecía que quien mataba injustamente a un esclavo, un cuadrúpedo o una cosa inanimada, debía pagar al dueño el más alto valor de la cosa dentro del año anterior al acto dañoso. El segundo capítulo se refería a un supuesto totalmente diverso, pues sancionaba al adstipulor (acreedor conjunto) que daba por pagada la deuda en perjuicio o fraude del acreedor principal [...] En efecto, en el capítulo tercero establecía que en caso que el daño proviniera de una conducta que consistiera en quemar, quebrar o romper *(urere, frangere, rumpere),* se debía indemnizar con el valor que la cosa hubiese tenido dentro del período de los 30 días".

O Código Civil de 1916, com inspirações no Código Napoleônico, trouxe consigo com ele o papel de consolidar a especialização do direito em penal e civil, deixando a punição para o penal e a reparação para o civil.

A Constituição (1988) e o Código Civil (2002) atuais foram planejados para torná-las mais sociais e para incluir e integrar o meio ambiente. Assim, a responsabilidade civil passou a ter como base o pensamento de Rawls (2000, p. 8) em que uma sociedade "se atribuem direitos e deveres fundamentais e das oportunidades econômicas e condições sociais que existem nos vários setores da sociedade".

Dessa forma, a responsabilidade civil é um dos meios para "evitar que se tire alguma vantagem em benefício próprio tomando o que pertence a outrem" (RAWLS, 2000, p. 11). É obrigação das instituições públicas participarem ativamente para consolidação da justiça, conforme demonstrado na seguinte passagem:

> Por instituição entendo um sistema público de regras que define cargos e posições em seus direitos e deveres, poderes e imunidades, etc. Essas regras especificam certas formas de ação como permissíveis, outras como proibidas; criam também certas penalidades e defesas (RAWLS, 2000, p.58).

A própria palavra responsabilidade "define-se pela obrigação de se reparar o dano que se causou por sua falta e, em certos casos, determinados casos determinados pela lei" (RICOEUR, 1995, p. 35). Porém, a palavra imputar é mais adequada a realidade atual, pois "imputar uma ação a alguém é atribuí-la a esse alguém como o seu verdadeiro autor, lançá-la por assim dizer à sua conta e torná-lo responsável por ela (RICOEUR, 1995, p. 38)".

A reponsabilidade civil pauta-se em alguns princípios, como forma de se manter justa, como dito acima. Dessa forma, far-se-á necessário pautar-se na dignidade humana, na solidariedade, reparação, da prevenção, da liberdade e fraternidade.

Para tal, a reponsabilidade civil necessita assumir três funções: punitiva, reparatória (já aplicável atualmente) e preventiva (ROSENVALD, 2017). Sendo essa última, a mais desejável na sociedade de riscos atual (BECK, 2010) e mais importante, ainda, na responsabilidade civil ambiental que será debatida no próximo tópico.

A importância da função preventiva se justifica na medida em que todas as funções contêm intrínseco a intenção de prevenção pois, em uma condenação civil de danos, por exemplo, há a presença normal da reparação, pode ter a presença punitiva, e a prevenção está no momento que o valor irá dissuadir o infrator a repetir tal conduta.

Assim, a responsabilidade civil, cujo objetivo originário brasileiro era somente a reparação, está se desenvolvendo para efetivar os princípios basilares supracitados[2], mais focado na prevenção dos danos[3], apesar de parte da doutrina[4] e jurisprudência ainda caminharem com uma certa resistência a essa nova realidade, como por exemplo, o entendimento do mero aborrecimento cotidiano[5] e do enriquecimento sem causa[6] que vêm como um meio de frear a efetivação dessa responsabilidade civil moderna e eficiente.

Parte dessa resistência advêm da divisão que ocorreu entre o direito penal e o direito civil supracitada. Mas, essa divisão não pode ser mantida pois, o direito penal deve ser entendido como *ultima ratio* do direito e deixada apenas como a medida mais gravosa, em último caso, só devendo ser aplicadas quando a conduta possuir alta reprovação social e a conduta exija, por si só, a sua exclusão do meio social.

A sanção para ofensas/danos a personalidade, patrimônio ou aos direitos difusos possui mais efetividade com penas pecuniárias, cuja função é do direito civil e, principalmente, sem os limites do enriquecimento sem causa ou mero aborrecimento[7], claro que com moderação tal como Rosenvald (2017, p. 46) discorreu ser "uma exigência de integração ao sistema de uma tutela efetiva para aqueles casos em que o ressarcimento, pelo equivalente ou em forma específica, mostre-se pouco idôneo para prevenir determinadas formas de ilícitos civis".

---

[2] Princípios citados anteriormente: dignidade humana, na solidariedade, reparação, da prevenção, da liberdade e fraternidade.

[3] "7. Na hipótese dos autos, a comercialização de garrafas de água impróprias para o consumo, em defeitos observados em 7 (sete) lotes do citado produto, ultrapassa os limites do interesse puramente particular do consumidor que efetivamente adquiriu o produto, pois ofende interesses superiores, correspondentes à proteção da vida, saúde e segurança dos potenciais consumidores dos produtos fabricados pela recorrente, como também a efetiva prevenção de danos patrimoniais e morais, de qualquer natureza, conforme previsto nos incisos I e VI do art. 6º do CDC, estando, assim, configurada a legitimidade do Ministério Público para sua proteção em juízo". É verificado uma tendencia maior pelo Superior Tribunal de Justiça da aplicação preventiva nos direitos do consumidor e ambiental" (BRASIL, 2020b).

[4] Como por exemplo o pensamento de Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2019, p. 467): "A indenização por dano moral deve ter justamente esta função compensatória, o que implica dever sua estipulação limitar-se a padrões razoáveis, não podendo constituir numa "premiação" ao lesado. A natureza sancionada não pode justificar, a título de supostamente aplicar-se uma "punição exemplar", que o acionante veja a indenização como um "prêmio de loteria" ou "poupança compulsória" obtida à custas do lesante".

[5] "Conforme entendimento pacificado nesta Corte, o simples descumprimento contratual, por si só, não é capaz de gerar danos morais. Na espécie, tendo o Tribunal Estadual expressamente consignado a inexistência de circunstância especial que extrapole o mero aborrecimento**,** não se pode reconhecer o direito à reparação por dano extrapatrimonial". Nesse quesito, mero aborrecimento, há uma aplicação por critérios subjetivos do julgador, sem tentar entender o que foi passado por aquela pessoa que a levou a recorrer ao judiciário, ou seja, uma massificação dos sujeitos processuais" (BRASIL, 2018).

[6] "Não é possível estabelecer valores ou critérios absolutamente seguros para a quantificação da expressão monetária de indenização fixada a título de danos morais. Isso porque o quantum de reparação do dano deve ser arbitrado em montante que desestimule o ofensor a repetir a falta, sem constituir enriquecimento sem causa do ofendido, segundo a jurisprudência do STJ" (BRASIL, 2020a).

[7] Essa falta de limite supracitada não tem a intenção de transformar todas as indenizações em valores altos, mas sim elevar um pouco o patamar atual e dissuadir o não cometimento de novas infrações iguais, ainda mais quando algumas características estiverem presentes.

A punição e/ou reparação insuficiente tem a capacidade de causar a sensação de impunidade e abre a possibilidade de repetição da conduta (CARONTI, 2022; ROSENVALD, 2017).

Em outros países existem institutos de direito civil que utilizam da punição visando desestimular certas condutas, como exemplo, o *punitive damages* nos Estados Unidos que segundo A. Mitchell Polinsky e Steven Shavell (1998, p. 877) "Por dissuasão, entendemos o que é frequentemente chamado de dissuasão geral, a saber, o efeito que a perspectiva de ter que pagar uma indenização terá sobre o comportamento de partes em situação semelhante no futuro (não apenas sobre o comportamento do réu em questão)[8]".

Outro instituto são as astreintes, iniciada na França, cuja aplicação se faz no âmbito processual, aplicado em diversas situações além da responsabilidade civil e nesta senda:

> Criação dos pretórios franceses, as astreintes (espécies de multa de caráter cominatório), surgiram como técnica processual tendente a compelir o devedor a realizar a prestação pactuada sem lhe invadir direitos essenciais. Desse modo, consistem em uma alternativa à impossibilidade de atuação direta do Estado-Juiz sobre a vontade do indivíduo (dogma da intangibilidade da vontade humana), a partir da prática atos de coação material (COUTINHO, 2006, p. 146).

E, o Brasil já permite a aplicação dos dois institutos supracitados. O *punitive damages* tem sua aplicação, como por exemplo, no parágrafo único do art. 1.337 do Código Civil que pune o comportamento antissocial do condômino com uma multa de dez vezes o valor do condomínio. Já a astreintes tem sua aplicação, como exemplo, na multa pelo não pagamento voluntário no cumprimento de sentença[9] (BRASIL, 2002; BRASIL, 2015).

Porém, na legislação brasileira, eles foram recepcionados de forma moderada, pois, o ordenamento jurídico brasileiro ainda preserva a aplicação da reparação, conforme discorrido alhures.

Logo, a responsabilidade civil no Brasil é operada pelo trinômio de ação ou omissão, dano e nexo causal, cuja previsão encontra-se no art. 927 do Código Civil (BRASIL, 2002): "Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo".

Existem duas modalidades de responsabilidade civil, subjetiva e objetiva. A subjetiva possui como característica a necessidade de se provar a culpa. No ordenamento jurídico brasileiro essa modalidade é encontrada no Código Civil, como regra, no artigo 927 e como

[8] Traduzido do original: by deterrence, we mean what is often called general deterrance, namely, the effect that the prospect of having to pay damages will have on the behavior of similarly situated parties in the future (not just on the behavior of the defendant at hand).

[9] Cabe esclarecer ao leitor que o instituto da astreinte não é exclusivamente um instituto da responsabilidade civil, como o *punitive damages*, sendo um instituto processual. Ele foi utilizado no texto para ilustrar institutos originário de legislações internacionais para punição por certas condutas através do direito civil.

exceção à regra no Código de Defesa do Consumidor, para os profissionais liberais (BRASIL, 2002; BRASIL, 1990).

Já na responsabilidade civil objetiva não há necessidade de se provar a culpa, pois, ela "deixa o âmbito da culpa e passa para o risco, com o surgimento da responsabilidade objetiva, na qual o agente responde independentemente de culpa" (REZENDE; ANDRADE, 2019, p. 345).

Esse ato ilícito, "gira em torno da ideia de que violar um dever jurídico imposto por um dado ordenamento implica a incidência em ato ilícito, o qual, acarretando dano a outrem, enseja novo dever jurídico, atrelado à reparação de tal prejuízo" (SANTIAGO; CAMPELLO, 2015, p. 25).

Ademais, quem excede nos seus direitos, também comete ato ilícito, pois, "Tal dispositivo é corolário da Teoria dos Atos Emulativos (ou abuso de direito) consagrada no artigo 187 do Código Civil" (COSTA; REZENDE, 2011, p. 49).

Já o nexo causal, funciona como elemento ligante da conduta com o dano, como discorre de Capelotti (2012, p. 91): "O nexo causal conecta a consequência danosa à conduta de alguém". Na responsabilidade objetiva esse nexo causal segue como "presunção de responsabilidade a partir do critério de *mise en danger*, isto é, de exposição a um risco normal decorrente de uma certa atividade" (CAPELOTTI, 2012, p. 105).

Atuando sobre o nexo causal, tem as suas excludentes, caso fortuito, força maior, fato de terceiro e fato exclusivo da vítima, cujo, objetivo é "quebrar o vínculo de necessariedade entre causa e efeito, ou, ao menos, diminuir o valor a indenizar (o que ocorre com o fato concorrente da vítima), por meio da alegação de que a conduta do demandado não é a causa exclusiva do dano" (CAPELOTTI, 2012, p. 110).

Por fim, a responsabilidade civil passou a ser uma das formas de sanção ao dano ambiental do direito ambiental e, trouxe com ela, todo o conhecimento adquirido com todos esses anos de desenvolvimento.

2. RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL

A discussão sobre a proteção ao meio ambiente teve início durante o século passado, pois, "as questões ambientais apareceram somente há cinquenta anos, ou seja, no século XX em que as consequências do desenvolvimento industrial e agrário vieram à tona, demonstrando também a face da degradação" (COSTA; REIS; OLIVEIRA, 2016, p. 119).

Assim, o marco inicial dessa proteção, foi a conferência de Estocolmo que ocorreu em 1972. Apesar disso, "a constituição italiana foi a grande percursora dessa fase, embora tratasse apenas do patrimônio histórico e cultural" (SAMPAIO, 2016, p. 85). Assim, o art. 9 da Constituição Italiana prevê: "A república [...] tutela a paisagem e o patrimônio histórico e artístico da Nação". Ademais, a Suíça, também se antecipou a convenção e, desde 1874 já dispõe sobre questões ambientais (SAMPAIO, 2016, p. 85).

No Brasil, "a questão socioambiental, ou melhor de proteção dos bens ambientais foi relegada, em todas as demais constituições brasileiras" (COSTA; REIS; OLIVEIRA, 2016, p. 119), ou seja, a questão ambiental só foi constitucionalizada e tratada como direito fundamental e como bem difuso protegido pelo nosso ordenamento constitucional a partir de 1988, com o art. 225 (BRASIL, 1988). Antes disso, a lei n. 6.938/81, Política Nacional do Meio Ambiente, veio como resposta a referida convenção mundial para proteger o meio ambiente.

Assim, a partir da Constituição de 1988 o direito ambiental passou a ser um direito autônomo, sem dependência de lei e que cabe ao poder público e a coletividade a preservação do meio ambiente (BENJAMIN, 2005). As sanções ficam a cargo do § 3º do art. 225 da Constituição que as impôs no campo do direito administrativo, penal e civil, foco desse artigo, com base na responsabilidade civil (BRASIL, 1988).

Os bens ambientais não são apenas os naturais, fauna, flora e recursos hídricos, mas, engloba, também, os artificiais criados pelo homem, como a cultura e o meio ambiente do trabalho que possuem importância igual ao meio ambiente natural (COSTA; REIS; OLIVEIRA, 2016, p. 133).

A palavra "bem", não possui uma classificação muito satisfatória na legislação civil, pois, essa levou em consideração apenas os critérios de ter, esquecendo dos aspectos psíquicos do ser humano e de sua essência, com base na dignidade humana e, segundo Costa e Rezende (2011, p. 52) "o conceito de "bem" por sua vez não exige a possibilidade de apropriação".

A proteção desses bens ambientais se funda no fato de ser bem difuso, cujo conceito pode se exemplificar pelo art. 81, I do Código de Defesa do Consumidor, que prediz: "os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato" (BRASIL, 1990). Nesse sentido, Costa e Rezende (2011, p. 60) discorreram: "sabe-se que é antiga a consideração de meio ambiente como um direito difuso, o qual não há a divisibilidade do objeto e a determinação dos sujeitos".

No entanto, alguns doutrinadores divergem desse conceito. A primeira corrente, cujos principais doutrinadores são José Afonso da Silva (2019) e José Rubens Morato Leite e Patryck de Araújo Ayala (2015), entendem o "bem ambiental" como bem de interesse público. Já

Antônio Herman Benjamin (2005) e Édis Milaré (2015) entendem como patrimônio público. Por fim, Cristiane Derani (2008) entende como patrimônio coletivo em sua obra Direito ambiental econômico.

O direito ambiental está fundado em alguns princípios basilares e que são importantes a serem tratados antes de adentrar na responsabilidade civil, por conseguinte:

> É o conjunto de instrumentos preventivos, ferramentas de que se deve lançar mão para conformar, construir, estruturar políticas, que teriam como cerne práticas econômicas, científicas, educacionais, conservacionistas, voltadas à realização do bem-estar generalizado de toda uma sociedade (DERANI, 2008, p. 155).

O direito ambiental possui quatro princípios: sustentabilidade, precaução, responsabilidade ecológica e democracia (SAMPAIO; WOLD; NARDY, 2003). Os princípios estão intimamente ligados a ideia de prevenir o dano, pois é o grande objetivo do direito ambiental.

O principal objeto de tutela do sistema de responsabilidade civil ambiental é o dano ambiental, dano que afeta um bem jurídico difuso, conforme, trabalhado alhures. Mas, o que seria esse dano ambiental? Jose Rubens Morato Leite e Patryck de Araújo Ayala trazem bem uma definição dessa expressão que é ambivalente:

> Dano ambiental significa, em uma primeira acepção, uma alteração indesejável ao conjunto de elementos chamados meio ambiente, como, por exemplo, a poluição atmosférica; seria, assim, a lesão ao direito fundamental que todos têm de gozar e aproveitar do meio ambiente apropriado. Contudo, em sua segunda conceituação, dano ambiental engloba os efeitos que esta modificação gera na saúde das pessoas e em seus interesses (LEITE; AYALA, 2015, p. 104).

A responsabilidade civil ambiental é diferente da responsabilidade padrão do direito civil de ação ou omissão, nexo causal e dano com necessidade de provar a culpa[10]. Desta forma, no direito ambiental, "por força de lei, não há que se falar em culpa. A responsabilidade é objetiva, prescindindo da averiguação de culpabilidade do agente" (VIEIRA; REZENDE, 2015, p. 71).

Essa força de lei, mencionada, está preceituada no art. 14, §1º da Lei n. 6.938/81, "sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade" (BRASIL, 1981).

Ademais, por ordem cronológica após a edição da lei acima, a Constituição de 1988 veio positivar a obrigação de reparação no parágrafo terceiro do artigo 225: "As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou

[10] Responsabilidade padrão do direito civil é a subjetiva.

jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados" (BRASIL, 1988).

A responsabilidade objetiva se baseia na teoria do risco e que segundo Rezende e Oliveira (2015, p. 73), existem "a teoria do risco integral (que independe do nexo de causalidade – eliminando a possibilidade de excludentes – caso fortuito ou força-maior) e a teoria do risco criado (que admite o nexo de causalidade), a primeira é a corrente doutrinária e jurisprudencial estabelecida no ordenamento pátrio".

A dispensa do nexo causal usada na teoria do risco integral se funda em "não se pode[r] usar a objetividade da responsabilidade civil ambiental para criar um nexo causal inexistente ou, simplesmente, para dispensar a sua exigência" (FARIAS; BIM, 2017, p. 133).

Embora, há controvérsia acerca da utilização da teoria do risco integral, porquanto a possibilidade de a referida teoria do risco cercear a defesa do acusado de dano ambiental e da responsabilização de quem não o cometeu (CARONTI, 2020).

O sujeito passivo do dano ambiental é a coletividade, pois, trata-se de bem difuso que pertence a todos. Nesse sentido, para Vieira e Rezende (2015, p. 71-72) "o sujeito passivo, ou seja, a vítima, é a coletividade, e o objeto do prejuízo é o próprio meio ambiente. Isto porque, os bens protegidos vão além dos naturais, pois, a tutela contempla o meio ambiente natural, artificial, cultural e do trabalho".

A responsabilidade civil é um dos caminhos que direito proporciona para reparação e/ou punição do dano ocorrido, tendo ainda a esfera administrativa e a penal. E, a responsabilidade civil tem potencial para possuir um papel importante pois, ela pode atuar como um instrumento preventivo, reparador e punitivo, através de uma obrigação de fazer e/ou uma pena pecuniária (ROSENVALD, 2017), o que é desejável para os danos ambientais, pela importância do bem ambiental e a possibilidade do não retorno do meio ambiente para o *status quo ante*.

Importante também, é que pena pecuniária tenha um valor superior ao valor da reparação do dano, e alguns casos, como os *punitives damages,* trabalhado anteriormente, pois, uma pena com valor muito baixo estimula a reiteração de mais ações dessa natureza e não vai alcançar a função prevencional que tem que ser o cerne da responsabilidade civil (CARONTI, 2022). Assim, como nas palavras de Nelson Rosenvald:

> Afinal, é muito cômodo para o potencial causador de um ato antijurídico ter o conhecimento de que o descumprimento do dever de conduta – seja por um ato ilícito como por um inadimplemento – ficará limitado ao montante dos prejuízos causados e nada mais. O agente percebe que a retribuição do sistema será inferior ao proveito auferido pelo ilícito (ROSENVALD, 2017, p. 47).

A responsabilidade civil ambiental no mundo, possui diversas formas de apresentação. Na Itália, por exemplo, segundo Oliveira e Rezende (2015) a tutela ambiental não possui amparo expresso constitucional, sendo levado em consideração interpretações jurisprudenciais e doutrinários dos dispositivos existentes na constituição, que vêm desde 1947. Eles utilizam o princípio de quem polui paga, baseada no projeto que instituiu a União Europeia como pilar da responsabilidade civil. E, por fim, sua responsabilidade é tanto objetiva quanto subjetiva a depender do ato cometido, se constante no anexo III da Diretiva de atividades ocupacionais (2004/35/EC) ela é objetiva, o resto é necessário a comprovação da culpa ou dolo do agente.

Nos Estados Unidos, segundo Castro e Rezende (2015) a responsabilidade era uma mistura de objetiva e subjetiva, parecida com o que acontece com a Itália, porém, a demonstração da culpa estava impedindo a reparação dos danos ambientais, e, por isso, a responsabilidade passou a ser bem parecida com a nossa responsabilidade, com exceção que lá aplica-se a teoria do risco criado e há possibilidade da exclusão do nexo causal, conforme a National Environmental Policy Act (NEPA). Resumidamente, a reponsabilidade civil lá é objetiva, solidária e pode ter efeito retroativo.

Já na Bolívia, segundo Braga e Silva e Rezende (2016) a constituição deles tem como centro o meio ambiente, biocêntrica. A legislação é silente quanto a responsabilidade decorrente de dano ambiental e sobre a aplicação da responsabilidade objetiva. Assim, apesar da proteção máxima da constituição a Bolívia aplica a responsabilidade subjetiva.

3 RESPONSABILIDADE CIVIL NO CASO DE NAUFRAUGIOS DE NAVIOS MINERADORES E O CASO DA VALE

O transporte marítimo possui suma importância para o mundo, seja pelo comércio ou pelo transporte. A navegação possui longa história para humanidade e foi a causa do descobrimento dos novos continentes, da imigração, do comércio entre os países, do crescimento econômico dos países e dentre outras benesses.

O Brasil possui uma costa de 8.500 km, só que o território brasileiro não alcança os dois maiores mares do globo terrestre, tal como ocorre nos Estados Unidos, por exemplo.

A complexidade das relações, tanto jurídica quanto o potencial destrutivo, aumentou. Em relação ao potencial destrutivo, houve um aumento considerável, pois, o que não gerava poluição para o mar, devido aos materiais mais naturais utilizados nos barcos e a falta

de industrialização, evoluiu para produtos com grande capacidade de poluir, pela utilização de produtos industrializados, produtos derivados do petróleo e produtos químicos.

Assim, o navio tem a conceituação quanto a sua natureza jurídica pelo código comercial de 1850, que em seu art. 478 aduz: “que as embarcações sejam reputadas bens móveis” (BRASIL, 1850).

O conceito de embarcação é dado pela lei n. 9.537/97 que no art. 2, V, “Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas” (BRASIL, 1997).

Já o conceito de poluição é dado pela Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, no art. 1, 1, 4 e significa:

> poluição do meio marinho" significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio (ONU, 1990).

O caso concreto consiste no naufrágio, ocorrido em 24 de fevereiro de 2020, cujo navio sul coreano, MV Stellar Banner, da empresa Polaris Shipping que foi contratado pela Vale para o transporte de minério de ferro até a China sofreu uma fissura no casco e naufragou em um banco de areia. Isso ocorreu, após sair do Terminal Portuário da Ponta da Madeira em São Luís/MA, com cerca de 300 toneladas de minério de ferro e 4.000 toneladas de combustível, a cerca de 100 km da costa do Maranhão, após erro na rota do navio causado pelo capitão da embarcação (NAVIO, 2020).

Esse acidente poderia ter causado um desastre ambiental gigante se o seu combustível e o minério não fossem retirados, mas foi retirada a carga e o combustível do barco sem danos ambientais e o barco foi afundado após isso (MARINHA, 2020).

A lei civil de responsabilidade civil que seria aplicável ao caso é a lei brasileira, pois, segundo Inez Lopes Matos Carneiro de Farias:

> A Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro é omissa quanto à lei aplicável às obrigações não contratuais, estabelecendo apenas regras de conflitos para as obrigações contratuais, aplicando-se a regra do locus regit actum e da lex loci celebrationis, ou seja, a lei do país onde o ato for constituído, conforme dispõe o artigo 9º. (FARIAS, 2015, p. 225)

Os dados acerca de quantidade de acidentes no período de 1960 a 2012 possuem um número razoável e sobre isso, Inez Lopes Matos Carneiro de Farias os apresentam:

> No que tange aos acidentes causados por transporte marítimo em território brasileiro, o relatório da CETESB sobre ocorrências envolvendo petróleo e derivados no Brasil, no período de 1960 a 2012 informa que foram registrados quarenta e dois casos de vazamento por petróleo e seus derivados (lançamento no meio ambiente marinho de metanol, óleo lubrificante, nafta e de mistura oleosa). Ainda segundo o relatório revela que a maior parte desses acidentes foi causada por transportes marítimos, (acidentes de navegação por motivos diversos), representando 42% do total de acidentes (18 acidentes), sendo a maioria em áreas portuárias, por navios petroleiros. Apesar disso, o relatório constatou uma diminuição das ocorrências envolvendo transporte marítimo com petroleiros. Esses acidentes foram julgados pela justiça federal, órgão cuja competência é definida em razão da aplicação do tratado internacional sobre poluição por óleo, conforme dispõe ao artigo 109, III, da CF (FARIAS, 2015, p. 224-225).

Dessa forma, qual é a responsabilidade civil da empresa sul coreana, da Vale do Rio Doce e da compradora da carga? Assim, conforme trabalhado no tópico anterior, a responsabilidade civil é objetiva, retirando a culpa da equação. A base para isso é a teoria do risco integral, inclusive, entendimento majoritário na doutrina e jurisprudência. Teoria que elimina a possibilidade da aplicação das excludentes de nexo causal. Mas, então, quem pode ser culpado pelo incidente na costa brasileira?

Quanto à empresa proprietária do navio não há controvérsia quanto a sua responsabilidade, pois, o navio era dela e ela quem foi contratada para realizar o transporte, assumindo os riscos do negócio, conforme a teoria do risco do risco da atividade, cuja previsão encontra-se no parágrafo único do Código Civil e da própria teoria do risco integral, por se tratar de danos ambientais.

A controvérsia se encontra em se há a reponsabilidade solidária em relação a Vale do Rio Doce e a empresa chinesa compradora do produto, ou seja, se a empresa compradora do produto pode ser enquadrada também como participante da degradação ambiental. E, nesse sentido, o julgado do REsp. 1.602.106 – PR (informativo n. 0615) (BRASIL, 2017), julgado pela segunda turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) em 2017, que excluiu a responsabilidade civil das empresas compradoras de metanol, pela explosão do navio que iria efetuar o transporte dos mesmos.

A responsabilidade civil da empresa compradora foi retirada por conta do entendimento de não haver nexo causal na conduta, o que é igual ao caso da empresa que iria receber o produto na China, não contribuindo para o dano ambiental.

Porém, nesse julgado do Resp. 1.602.106-PR (BRASIL, 2017), foi apreciado somente a responsabilidade da empresa que comprou a carga perigosa, não podendo aplicar tal entendimento, no caso concreto, a Vale do Rio Doce. Porém, nesse mesmo julgado, há margem para interpretação da responsabilidade entre a empresa que contrata serviço de transporte, como no caso da Vale e a empresa sul coreana dona do navio, no seguinte trecho:

> Isso porque, não sendo as adquirentes da carga do referido navio responsáveis diretas pelo acidente ocorrido, só haveria falar em sua responsabilização - na condição de indiretamente responsável pelo dano ambiental - caso restasse demonstrada (i) a existência de comportamento omissivo de sua parte; (ii) que o risco de acidentes no transporte marítimo fosse ínsito à sua atividade ou (iii) que estivesse a seu encargo, e não a encargo da empresa vendedora, a contratação do transporte da carga que lhe seria destinada (BRASIL, 2017).

A solidariedade, leva em consideração a teoria do risco, na natureza do meio ambiente, já trabalhada no tópico anterior, e, em consideração a teoria do risco proveito, cujo Superior Tribunal de Justiça a apreciou em 2016, no REsp. 1.282.069 (BRASIL, 2016), julgamento pelo qual foi definida solidariedade entre a contratante e a transportadora contratada, com base nessa teoria que, segundo Belchior e Primo (2016, p. 17) impõe "àquele que tira proveito ou vantagem de determinada atividade o dever de reparar o dano por ela provocado, ainda que não tenha agido com culpa".

Ademais, Farias (2015, p. 224) também possui entendimento quanto a solidariedade entre as empresas, pois, "isso não exime a reponsabilidade da empresa estrangeira, nem da empresa brasileira contratante, respondendo ambos solidariamente em caso de dano"

Assim, na teoria do risco integral não há possibilidade de aplicação das excludentes de nexo causal, não restando dúvida que a transportadora sul coreana e a vale respondem solidariamente no caso de haver dano ambiental, seja pelo minério quanto pelo óleo do navio e, ambas empresas, tem que empreender esforços para continuar evitando que o dano ambiental ocorra.

A indenização civil precisa ter um valor razoável, tanto para reparar os danos quanto para evitar que isso ocorra novamente, e é exatamente o que Farias (2015, p. 222) quis dizer quando afirmou que "caberá ao navio poluidor a reparação do dano, objetivando principalmente a *restituio in integrum* e não apenas o pagamento de indenização pelos prejuízos". Logo, a responsabilidade civil ambiental passaria a ter o objetivo de prevenir danos.

CONCLUSÃO

O presente artigo objetivou verificar a evolução da responsabilidade civil, que saiu de uma responsabilidade cuja prova da culpa era necessária e consequentemente deixando diversas demandas sem a devida apreciação e sem possibilidade de justiça, trazendo desequilíbrio das relações. A evolução foi, em alguns casos, a possibilidade de não se exigir a demonstração da culpa, possibilitando a facilitação da tutela da vítima.

Sobre a questão ambiental, foi após a década de 70, que a preocupação ambiental tomou o mundo, as legislações passaram a conter questões ambientais e as disciplinas tradicionais do direito passaram por uma interdisciplinaridade com a inclusão das preocupações ambientais. E, não foi diferente com a responsabilidade civil que passou a ter uma nova categoria, a responsabilidade civil ambiental.

Tal disciplina se mostra tão importante que o Superior Tribunal de Justiça possui entendimento mais rígido com o dano ambiental, tendo como base a teoria do risco integral, cujo nexo causal é flexibilizado e possui exclusão da aplicação das tradicionais excludentes do nexo causal, pautados no princípio da precaução e prevenção do direito ambiental.

Atingiu-se o objetivo proposto no presente estudo na medida em que foi percorrido todo contexto histórico da responsabilidade civil, passando para responsabilidade civil ambiental para chegar ao caso concreto do navio MV Stellar Daisy e a responsabilidade civil dos envolvidos no acidente marítimo ocorrido.

A pesquisa obteve como resultado a solidariedade entre a Vale do Rio Doce e a Polaris Shipping, pela aplicação da teoria da responsabilidade objetiva no direito ambiental, com base na teoria do risco e na teoria do risco-proveito, não surpreendendo quanto a esse resultado, pois o Superior Tribunal de Justiça possui esse entendimento já pacificado. A única surpresa, foi o julgado de 2017, colacionado a pesquisa, que retirou a responsabilidade da empresa que comprou a mercadoria lá na China, o que é mais do que justo.

Assim, conclui-se que existe a necessidade de proteção ao meio ambiente e de mitigar os danos ambientais, bem como trazer mais celeridade para reparação dos danos ambientais e, cuja aplicação traz efetivação da aplicação dos princípios da precaução, prevenção e do poluidor-pagador.

REFERÊNCIAS

BARRENA, Aedo Cristian. Los requisitos de la lex aquilia, con especial referencia al daño: lecturas desde las distintas teorías sobre el capítulo tercero. **Ius et Praxis**, Talca, v. 15, n. 1, p. 311-337, 2009. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122009000100010&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 31 mar. 2020.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. 1. ed. São Paulo: 34, 2010. 384p.

BELCHIOR, Germana Parente Neiva; PRIMO, Diego de Alencar Salazar. A responsabilidade civil por dano ambiental e o caso Samarco: desafios à luz do paradigma da sociedade de risco e da complexidade ambiental. **Revista Jurídica Da FA7**, Fortaleza, v. 13, n. 1, p. 10-30,

jan./jun. 2016. Disponível em: https://periodicos.uni7.edu.br/index.php/revistajuridica/article/view/38/28. Acesso em: 13 abr. 2020.

BENJAMIN, Antônio Herman. O Meio Ambiente na Constituição de 1988; KISHI, Sandra Akemi Shimada et al. (org.). **Desafios do Direito ambiental no Século XXI – Estudos em homenagem a Paulo Affonso Leme Machado**. São Paulo: Malheiros, 2005. p. 382.

BRAGA E SILVA, Larissa Gabrielle; REZENDE, Elcio Nacur. Responsabilidade civil ambiental na Bolívia. **Revista do Mestrado em Direito da Universidade Católica de Brasília**. Brasília, v. 10, n. 2, p. 196-220, jul./dez. 2016. Disponível em: https://portalrevistas.ucb.br/index.php/rvmd/article/view/5896/4780. Acesso em: 07 abr. 2020.

BRASIL. Congresso Nacional**. Lei Federal n. 556**, de 25 de junho de 1850. Código Comercial. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM556compilado.htm. Acesso em 31 out. 2020.

BRASIL. Congresso Nacional. **Lei Federal n. 6.938**, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 26 out. 2020.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**, texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais ns. 1/1992 a 78/2014, pelo Decreto Legislativo n. 186/2008 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão ns. 1 a 6/1994. Brasília, DF: Senado Federal, 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 26 set. 2020.

BRASIL. Congresso Nacional. **Lei Federal n. 8.078**, de 11 de setembro de 1990. Código do Consumidor. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: 31 out. 2020.

BRASIL. Congresso Nacional. **Lei Federal n. 9.537**, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm. Acesso em: 31 out. 2020.

BRASIL. Congresso Nacional. **Lei Federal n. 10.406**, de 10 de janeiro de 2002. Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/2002/L10406.htm. Acesso em: 29 out. 2020.

BRASIL. Congresso Nacional. **Lei Federal n. 13.105**, de 16 de março de 2015. Código de Processo Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm. Acesso em: 30 out. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **REsp. 1.282.069/RJ**. Relator: Min. Luis Felipe Salomão. Brasília, 07 de junho de 2016. Disponível em: https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/862251382/recurso-especial-resp-1282069-rj-2011-0224428-0/inteiro-teor-862251391?ref=serp. Acesso em 20 out. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **REsp 1.602.106/PR** (informativo 0615). Relator: Min.

Ricardo Villas Bôas Cueva. Brasília, 22 de novembro de 2017. Disponível em: https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/523412367/recurso-especial-resp-1602106-pr-2016-0137679-4/inteiro-teor-523412371. Acesso em: 24 out. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **AgInt. no AREsp. 1.697.276/SP**. Relator: Min. Assusete Magalhães. Brasília, 15 de maio de 2018. Disponível em: https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1198863650/agravo-interno-no-agravo-em-recurso-especial-agint-no-aresp-1697276-sp-2020-0101657-7. Acesso em: 25 out. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **AgInt. nos EDcl. no AREsp. 1.517.825/ES**. Relator: Min. Marco Buzzi. Brasília, 20 de fevereiro de 2020a. Disponível em: https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/858141973/agravo-interno-nos-embargos-de-declaracao-no-agravo-em-recurso-especial-agint-nos-edcl-no-aresp-1517825-es-2019-0164717-1/inteiro-teor-858141983.Acesso em: 25 out. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **REsp. 1.888.383/RS**. Relator: Min. Nancy Andrighi. Brasília, 01 de dezembro de 2020b. Disponível em: https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1135140650/recurso-especial-resp-1888383-rs-2020-0039055-6/inteiro-teor-1135140660. Acesso em: 26 out. 2020.

CAPELOTTI, João Paulo. **O nexo causal na responsabilidade civil: entre a certeza e a probabilidade**. 2012. 164 f. Dissertação (Mestrado) - pós-graduação em direito da Universidade Federal do Paraná, Paraná, 2012.

CARONTI, Raphael de Abreu Senna. Teoria do risco criado vs. risco integral na responsabilidade civil ambiental sob o prisma do REsp 1.612.887/PR, julgado pelo STJ: não seria essa criação do STJ a imposição de um ônus excessivo e a supressão do direito de ampla defesa? **Revista IBERC**, Belo Horizonte, v. 3, n. 3, p. 125-138, set./dez. 2020.

CARONTI, Raphael de Abreu Senna; REZENDE, Elcio Nacur. As lições dos desastres minerários para a responsabilidade civil futura: podemos continuar dessa forma? **Revista de Direito Ambiental e Sociambientalismo**. Florianópolis, v. 6, n. 2, p. 01-17, jul./dez. 2020. p. 5.

CARONTI, Raphael de Abreu Senna. **Serviços ambientais e responsabilidade civil por danos ao meio ambiente**: uma análise da correlação jurídica dos institutos como instrumento de preservação ambiental. Dialética: São Paulo, 2022.

CASTRO, Clarice Rogério de; REZENDE, Elcio Nacur. Uma análise crítica sobre a responsabilidade civil por dano ambiental nos Estados Unidos da América *In*: REZENDE, Elcio Nacur; GUIMARÃES, Michele Aparecida Gomes. **Responsabilidade civil por danos ambientais no mundo**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015. p. 83-100.

COSTA, Beatriz Souza; REIS, Emillien Vilas Boas; Oliveira, Márcio Luis de. **Fundamentos filosóficos e constitucionais do direito ambiental**. Lumen Juris: Rio de Janeiro, 2016.

COSTA, Beatriz Souza; REZENDE, Elcio Nacur. O bem sob a ótica do direito ambiental e do direito civil: uma dicotomia irreconciliável? In: **Revista Brasileira de Políticas Públicas**. Brasília: Uniceub, v. 1, n. 3, p. 43-70, dez. 2011.

COSTA, Beatriz Souza; SAMPAIO, José Adércio Leite. ACESSO À INFORMAÇÃO DIGITAL NO BRASIL EM CASOS DE ACIDENTES: o exemplo da tragédia de Mariana. **Veredas do Direito: Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável**, Belo Horizonte, v. 14, n. 30, p. 77-98, dez. 2017. Disponível em: http://domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1126/676. Acesso em: 13 abr. 2020.

COUTINHO, Leonardo Augusto Nunes. As astreintes e sua importância no regime da tutela específica. Themis: **Revista da ESMEC**. Fortaleza, v. 4, n. 1, p. 145-159, jan./jun. 2006. Disponível em: http://revistathemis.tjce.jus.br/index.php/THEMIS/article/view/258/250. Acesso em: 02 abr. 2020.

DERANI, Cristine. **Direito Ambiental Econômico**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008. 264p.

FARIAS, Inez Lopes Matos Carneiro de. O direito internacional privado e a responsabilidade civil extracontratual por danos ambientais causados por transportes marítimos à luz do direito brasileiro. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, p. 217-239. 2015. Disponível em: https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/3364/pdf. Acesso em: 11 abr. 2020.

FARIAS, Talden; BIM, Eduardo Fortunato. O POLUIDOR INDIRETO E A RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL POR DANO PRECEDENTE. **Veredas do Direito: Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável**, Belo Horizonte, v. 14, n. 28, p. 127-146, jun. 2017. Disponível em: http://revista.domhelder.edu.br/index.php/veredas/article/view/915/541. Acesso em: 07 abr. 2020.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil**: responsabilidade civil. 17. ed. São Paulo: Saraiva, 2019. p. 467.

ITÁLIA. Constituição (1947). **Constituição da República Italiana.** Milão: Senato della repubblica. Disponível em: https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/file/repository/relazioni/libreria/novita/XVII/COST_PORTOGHESE.pdf. Acesso em: 31 mar. 2020.

LEITE, José Rubens Morato; AYALA, Patryck de Araújo. **Dano ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial: teoria e prática**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015.

MARINHA afunda navio encalhado na costa do Maranhão. **Agência Brasil**, Brasília, 12 jun. 2020. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-06/marinha-afunda-navio-encalhado-na-costa-do-maranhao. Acesso em: 30 abr. 2022.

MILARÉ, Édis. **Direito do Ambiente**. 9. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015.

NAVIO tombado que levava minério da Vale é afundado no MA. **Terra**, 12 jun. 2020. Disponível em: https://www.terra.com.br/noticias/ciencia/sustentabilidade/navio-tombado-que-levava-minerio-da-vale-e-afundado-no-ma,a0f5ba0a4ebf9af500c0c99013dae8f4owop5hd9.html. Acesso em 30 abr. 2022.

OLIVEIRA, Eunice França de; REZENDE, Elcio Nacur. Responsabilidade civil por dano ambiental na Itália *In*: REZENDE, Elcio Nacur; GUIMARÃES, Michele Aparecida Gomes. **Responsabilidade civil por danos ambientais no mundo**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015. p. 125-140.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, 1990. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 03 nov. 2020.

POLINSKY, A. Mitchell; SHAVELL, Steven. Punitive damages: An economic analysis. **Harvard Law Review**. Cambridge, v. 111:869, n. 4, p. 869-962, fev. 1998. Disponível em: http://www.law.harvard.edu/faculty/shavell/pdf/111_Harvard_Law_Rev_869.pdf. Acesso em: 03 abr. 2020.

RAWLS, John. **Uma teoria da justiça**. Trad. Almiro Pisetta e Lenita M. R. Esteves. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

REZENDE, Elcio Nacur; ANDRADE, Renato Campos. Responsabilidade Civil empresária diante da omissão de "compliance" ambiental – uma análise à luz do "contrato social" de Jean-Jacques Rousseau. **Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI**. Itajaí, v.14, n.2, 2º quadrimestre de 2019. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791. Acesso em: 02 abr. 2020

REZENDE, Elcio Nacur; OLIVEIRA, Edson Rodrigues de. A dinâmica do incêndio florestal e sua repercussão na responsabilidade civil por dano ambiental. **Revista Direito Ambiental e sociedade**. Caxias do Sul, v. 5, n. 2, p. 54-81, jul./dez. 2015. Disponível em: http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/direitoambiental/article/view/3478/2374. Acesso em: 06 abr. 2020.

ROSENVALD, Nelson. **As funções da responsabilidade civil**: a reparação e a pena civil. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

RICOEUR, Paul. **O justo ou a essência da justiça**. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.

SAMPAIO, José Adércio Leite; WOLD, Chris; NARDY, Afrânio José Fonseca. **Princípios de direito Ambiental**: na dimensão internacional e comparada. 1. ed. Belo Horizonte: Del Rey, 2003. 304p.

SAMPAIO, José Adércio Leite. Os ciclos do constitucionalismo ecológico. **Revista Jurídica da FA7**. Fortaleza, v. 13, n. 2, p. 83-101, jul./dez. 2016. Disponível em: https://periodicos.uni7.edu.br/index.php/revistajuridica/article/view/65. Acesso em: 31 mar. 2020.

SANTIAGO, Mariana Ribeiro; CAMPELLO, Livia Gaigher Bósio. A Responsabilidade Civil por Atividade de Risco e o Paradigma da Solidariedade Social. **Veredas do Direito: Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável**, Belo Horizonte, v. 12, n. 23, p. 25, out. 2015. Disponível em: http://revista.domhelder.edu.br/index.php/veredas/article/view/451/444. Acesso em: 05 abr. 2020.

SILVA, José Affonso da. **Direito Ambiental Constitucional**. 11. ed. São Paulo: Malheiros, 2019. p. 88.

VIEIRA, Gabriella de Castro; REZENDE, Elcio Nacur. A responsabilidade civil ambiental decorrente da obsolescência programada. **Revista Brasileira de Direito**, Passo Fundo, v. 11, n. 2, p. 66-76, jul./dez. 2015. Disponível em: https://seer.imed.edu.br/index.php/revistadedireito/article/view/838. Acesso em: 06 abr. 2020.