

XII CONGRESSO RECAJ-UFMG

TECNOLOGIAS DO DIREITO AMBIENTAL E DA SUSTENTABILIDADE

CAIO AUGUSTO SOUZA LARA

VALMIR CÉSAR POZZETTI

LEDA LÚCIA SOARES

T255

Tecnologias do direito ambiental e da sustentabilidade [Recurso eletrônico on-line]
organização XII Congresso RECAJ-UFMG: UFMG – Belo Horizonte;

Coordenadores: Valmir César Pozzetti, Caio Augusto Souza Lara e Leda Lúcia Soares –
Belo Horizonte: UFMG, 2021.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-373-3

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

Tema: As novas fronteiras tecnológicas do acesso à justiça e os direitos fundamentais
digitais em perspectiva crítica.

1. Direito e Tecnologia. 2. Acesso à justiça. 3. Direitos fundamentais digitais. I. XII
Congresso RECAJ-UFMG (1:2021: Belo Horizonte, MG).

CDU: 34



Faculdade de Direito da UFMG
Programa de Pós-Graduação em Direito

skema
BUSINESS SCHOOL

XII CONGRESSO RECAJ-UFMG

TECNOLOGIAS DO DIREITO AMBIENTAL E DA SUSTENTABILIDADE

Apresentação

É com muita alegria que o Programa RECAJ-UFMG – Acesso à Justiça pela Via dos Direitos e Solução de Conflitos da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais, a SKEMA Business School Brasil e o Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito – CONPEDI tornam público à comunidade científica o conjunto dos oito livros produzidos a partir das discussões dos Grupos de Trabalho do XII Congresso RECAJ-UFMG, que teve por tema central “As novas fronteiras tecnológicas do acesso à justiça e os direitos fundamentais digitais em perspectiva crítica”.

As discussões nos Grupos de Trabalho ocorreram em ambiente virtual ao longo dos dias 25 e 26 de novembro de 2021, dentro da programação que contou com grandes nomes nacionais e internacionais da área, além de cento e quarenta e dois pesquisadoras e pesquisadores inscritos no total, provenientes de treze Estados da federação (Alagoas, Amazonas, Bahia, Distrito Federal, Espírito Santo, Minas Gerais, Piauí, Paraná, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Sergipe e São Paulo). Marcando um momento em que a terrível pandemia da COVID-19 finalmente dá sinais de apaziguamento, o que somente foi possível por conta da ciência, da vacinação em massa e do trabalho valoroso de todos os profissionais do Sistema Único de Saúde, o evento trouxe, após hiato de quase dois anos, painéis científicos presenciais na nova (e bela) sede da SKEMA Business School Brasil no bairro Savassi em Belo Horizonte-MG.

Os oito livros compõem o produto principal deste congresso, que há mais de uma década tem lugar cativo no calendário científico nacional. Trata-se de coletânea composta pelos cento e seis trabalhos aprovados e que atingiram nota mínima de aprovação, sendo que também foram submetidos ao processo denominado double blind peer review (dupla avaliação cega por pares) dentro da plataforma PublicaDireito, que é mantida pelo CONPEDI. Os oito grupos de trabalho geraram cerca de seiscentas páginas de produção científica relacionadas ao que há de mais novo e relevante em termos de discussão acadêmica sobre diversos temas jurídicos e sua relação com a tecnologia: Acesso à Justiça e Tecnologias do Processo Judicial; O Direito do Trabalho no século XXI; Estado, Governança, Democracia e Virtualidades; e Tecnologias do Direito Ambiental e da Sustentabilidade. No dia 26, serão abordados os seguintes temas: Formas de Solução de Conflitos e Tecnologia; Direitos Humanos, Gênero e Tecnologias do Conhecimento; Inteligência Artificial, Startups, Lawtechs e Legaltechs; e Criminologia e cybercrimes.

Os referidos Grupos de Trabalho contaram, ainda, com a contribuição de vinte e quatro proeminentes pesquisadores ligados a renomadas instituições de ensino superior do país, dentre eles alguns mestrandos e doutorandos do próprio Programa de Pós-graduação em Direito da UFMG, que indicaram os caminhos para o aperfeiçoamento dos trabalhos dos autores. Cada livro desta coletânea foi organizado, preparado e assinado pelos professores e pós-graduandos que coordenaram os trabalhos.

Nesta esteira, a coletânea que ora se apresenta é de inegável valor científico. Pretende-se, com esta publicação, contribuir com a ciência jurídica e com o aprofundamento da relação entre a graduação e a pós-graduação, seguindo as diretrizes oficiais da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES. Importante lembrar, ainda, da contribuição deste congresso com a formação de novos pesquisadores na seara interdisciplinar entre o Direito e a tecnologia, uma vez que o número de graduandos que apresentaram trabalhos de qualidade foi expressivo. Destaca-se a presença maciça de pesquisadores do Estado do Amazonas, especialmente os orientandos do Professor Doutor Valmir César Pozzetti vinculados à Universidade Federal do Amazonas e à Universidade Estadual do Amazonas.

O Programa RECAJ-UFMG, que desde 2007 atua em atividades de ensino, pesquisa e extensão em acesso à justiça pela via dos direitos e soluções de conflitos, nos últimos anos adota linha investigativa a respeito da conexão entre o acesso à justiça e a tecnologia, com pesquisas de mestrado e doutorado concluídas. Em 25 de junho deste ano, celebrou um termo de cooperação técnica com o Grupo de Pesquisa Normative Experimentalism and Technology Law Lab – NEXT LAW LAB da SKEMA Business School Brasil, que prevê o intercâmbio permanente das pesquisas científicas produzidas pelo NEXT LAW LAB e pelo Programa RECAJ-UFMG na área do Direito e Tecnologia, especialmente as voltadas ao estudo do acesso tecnológico à justiça e a adoção da inteligência artificial no campo do Direito. Desta parceria nascerá, seguramente, novos projetos importes para a comunidade científica deste campo.

Com o sentimento de dever cumprido, agradecemos a todas as pesquisadoras e pesquisadores pela inestimável contribuição e desejamos a todos uma ótima e proveitosa leitura!

Belo Horizonte-MG, 28 de novembro de 2021.

Prof. Dr^a. Adriana Goulart de Sena Orsini

Coordenadora do Programa RECAJ-UFGM

Prof^a. Dr^a. Geneviève Daniele Lucienne Dutrait Poulingue

Reitora – SKEMA Business School - Campus Belo Horizonte

Prof. Dr. Edgar Gastón Jacobs Flores Filho

Coordenador dos Projetos de Direito da SKEMA Business School Brasil

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara

Professor da SKEMA Business School Brasil e Pós-doutorando vinculado ao Programa RECAJ-UFGM

**DIREITO DO MAR: O TRANSPORTE MARÍTIMO DE PRODUTOS
IMPORTADOS E A APLICAÇÃO DA TECNOLOGIA COMO MEIO DE MITIGAR
O IMPACTO AMBIENTAL MARINHO**

**LAW OF THE SEA: MARITIME TRANSPORT OF IMPORTED PRODUCTS AND
THE APPLICATION OF TECHNOLOGY AS A MEANS OF MITIGATING THE
MARINE ENVIRONMENTAL IMPACT**

**Anna Carolina Alves Moreira de Lacerda ¹
Edwiges Carvalho Gomes ²**

Resumo

A presente pesquisa aborda a temática do consumo de produtos importados e do transporte marítimo desses bens, a partir da análise dos impactos no meio ambiente por esses fatores. Nesse contexto, a pesquisa pretende esclarecer como a tecnologia pode ser um meio para mitigar o consumo e promover a sustentabilidade. A pesquisa proposta pertence à vertente metodológica jurídico-sociológica. Quanto à investigação, o tipo jurídico-projetivo. Predominará o raciocínio dialético.

Palavras-chave: Direito do mar, Meio ambiente, Consumo, Transporte marítimo

Abstract/Resumen/Résumé

This research addresses the issue of consumption of imported products and maritime transport of these goods, from the analysis of the impacts on the environment by these factors. In this context, the research intends to clarify how technology can be a means to mitigate consumption and promote sustainability. The proposed research belongs to the legal-sociological methodological approach. As for the investigation, the legal-project type. Dialectical reasoning will prevail.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Law of the sea, Environment, Consumption, Maritime transport

¹ Graduanda em Direito, modalidade Integral, e integrante do Grupo de Estudos sobre Direito do Mar e Direito Internacional Público “GEDIMAR” da Escola Superior Dom Helder Câmara. Email: 000annalacerda@gmail.com.

² Graduanda em Direito, modalidade Integral, e integrante do Grupo de Iniciação Científica "Direito e Tecnologia" da Escola Superior Dom Helder Câmara. E-mail: edwigescarvalho0913g@gmail.com.

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O interesse da pesquisa adveio a partir de uma notícia publicada por Costa (2017), *BBC News Brasil*, que explicita a temática da poluição do meio ambiente por transporte marítimo. Nesse contexto, com o período pandêmico, houve crescimento exponencial de compra de produtos importados, conseqüentemente, aumentando o número da logística do transporte. Em consonância, tem-se como objetivos da pesquisa: abordar como a legislação nacional e internacional regulam essa temática, tanto quanto os efeitos do transporte marinho no meio ambiente e o uso da tecnologia como forma de mitigar o consumo.

Primordialmente, é necessário ressaltar que houve aumento do consumo *online* no período da pandemia do coronavírus, instaurando medidas restritivas desde 2020. Como exposto pela Revista IstoÉ, “as importações crescem principalmente da China (54,3%), Estados Unidos (65,7%) e Argentina (50,7%)” (BRANDÃO, 2021). Demonstrando, assim, a influência do impacto desse período na quantidade de consumo dos brasileiros, o que gera maior movimentação do transporte de tais produtos.

Além disso, o transporte marítimo para importar os produtos adquiridos afeta, diretamente, o meio ambiente, tanto marinho quanto terrestre. Nessa perspectiva, como explicado pelo professor Tanaka, existem dois tipos de poluição provindas de navios, operacional e acidental, mas indiferentemente dos tipos, há grande deposição de óleo no oceano marinho, bem como a queima de combustível e a água de lastro (TANAKA, 2012). Logo, faz-se preciso a discussão desse assunto a fim de demonstrar o quão grave pode ser a poluição provinda de navios, causando problemas permanentes no meio ambiente global.

Por fim, a pesquisa a que se propõe encontra-se em estágio inicial de desenvolvimento, pertencendo à classificação de Gustin, Dias e Nicácio (2020), mais especificamente, à vertente metodológica jurídico-social. No tocante ao tipo genérico de pesquisa, foi escolhido o tipo jurídico-projetivo. O raciocínio desenvolvido na pesquisa foi, predominantemente, dialético e quanto ao gênero de pesquisa, foi adotada a pesquisa teórica. Assim, a pesquisa se propõe a esclarecer como a tecnologia pode ser uma ferramenta para conscientização da população brasileira em relação ao consumo de produtos e redução de importações.

2. EFEITOS DO CONSUMO E DO TRANSPORTE MARÍTIMO NO AMBIENTE

Em primeiro plano, é necessário ressaltar que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), também conhecida como Convenção de Montego Bay, que regula o ambiente marinho, expondo, em seu art. 21, a obrigação do Estado costeiro de promover:

- a) segurança da navegação e regulamentação do tráfego marítimo;
- b) proteção das instalações e dos sistemas de auxílio à navegação e de outros serviços ou instalações;
- c) proteção de cabos e dutos;
- d) conservação dos recursos vivos do mar;
- e) prevenção de infrações às leis e regulamentos sobre pesca do Estado costeiro;
- f) preservação do meio ambiente do Estado costeiro e prevenção, redução e controle da sua poluição;
- g) investigação científica marinha e levantamentos hidrográficos;
- h) prevenção das infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro (BRASIL, 1990).

Torna-se claro, portanto, que a convenção supracitada ao longo de sua redação explicita a precisão de preservar e proteger o ecossistema marinho, além dos recursos vivos, abrangendo o transporte marítimo em parte destinada exclusivamente a essa temática.

Nessa perspectiva, compreende-se que a poluição marinha é ampla e, ao mesmo tempo, provoca efeitos significativos no ecossistema marinho, como: atenuação da biodiversidade, diminuição da oxigenação da água e desequilíbrio ambiental. É nesse contexto que o consumo de produtos internacionais se destaca, sobretudo durante a pandemia desencadeada pela COVID-19, período que registrou aumento de 22% na demanda por bens de consumo, se comparado às taxas pretéritas à pandemia, como aponta Luxen, *BBC News Brasil* (2021).

Por conseguinte, pode ser destacado o Princípio do Desenvolvimento Sustentável estabelecido pelo direito ambiental brasileiro. Como explicado, o princípio do desenvolvimento sustentável objetiva uma relação harmônica entre o ser humano e os recursos naturais, tendo como base a conservação dos fundamentos da produção e reprodução do homem e suas atividades. Conciliando, assim, o crescimento econômico e a conservação do meio ambiente (NASCIMENTO, 2009). Entretanto, é notável que, ao passar dos anos, o meio ambiente tem sido cada vez mais explorado e degradado, não se atentando para esse princípio que é de suma importância.

Para mais, é acertado dizer que a poluição por navios provém do derramamento de óleo, queima de combustível, da água de lastro, entre outros fatores. Considerando o último citado, Tanaka, em seu livro *The international law of the sea*, esclarece que a água de lastro é aquela contida no interior do veículo com a finalidade de o estabilizar para navegação. Contudo, esse líquido precisa ser substituído de tempos em tempos, o que facilita a invasão de espécies estrangeiras em outros territórios, podendo causar danos na pesca, aquacultura, turismo e infraestrutura marinha, visto que a espécie introduzida no novo ambiente está acostumada a outros tipos de condições climáticas e modo de alimentação (2012).

Em consonância, ainda, pode ser posto em pauta que tais navios emitem grande porcentagem de enxofre na atmosfera. Conforme reportagem publicada pela BBC News, *Como entender (e diminuir) o impacto dos seus hábitos no meio ambiente, de roupas e comida*, é afirmado que os navios de carga, responsáveis por fazerem os transportes de produtos, emitem tanto enxofre na atmosfera que poluem mais do que os automóveis que são utilizados no cotidiano pela população mundial (COSTA, 2017), reconhecendo que não somente o ecossistema marinho sofre com as consequências desse meio de transporte, mas também o ecossistema terrestre. Contrastando, desse modo, com o direito previsto na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seu art. 225, que prevê que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (BRASIL, 1988).

Por fim, Tanaka explicita o Princípio da Precaução da seguinte forma:

A fim de proteger o meio ambiente, a abordagem de precaução deve ser amplamente aplicada pelos estados de acordo com suas capacidades. Onde houver ameaças de danos graves ou irreversíveis, a falta de certeza científica total não deve ser usada como uma razão para adiar medidas econômicas para prevenir a degradação ambiental (TANAKA, 2012, p. 239, Tradução nossa).

Sendo assim, salienta que os Estados devem agir de modo a prevenir danos irreversíveis ao meio ambiente por meio de suas capacidades econômicas e sociais. Consequente, não apenas o governo, a população deve se preocupar em proteger e preservar o meio ambiente.

Após o abordado neste tópico, será explicado como a tecnologia pode ser utilizada como ferramenta para mitigar tal problemática e como a legislação internacional lida com essa problemática.

3. DIREITO DO MAR E TECNOLOGIA NOS DIAS ATUAIS

Como exposto anteriormente, a temática do consumo de bens internacionais está relacionada a questões relativas ao direito do mar e, por conseguinte, ao transporte marítimo. De acordo com Pereira (2014, p. 406), “desde os primórdios da raça humana, o mar constituiu fonte de alimentos, ainda limitada a princípio, e, paulatinamente, foi assumindo relevância na comunicação entre os povos distantes, no transporte de mercadorias e, com o comércio, na projeção de poder [...]”. À vista disso, o sistema econômico capitalista incentivou, ainda mais, o comércio internacional, sendo o mar o principal espaço de trânsito de mercadorias.

Em diálogo com Ombandza (2020), o transporte marítimo é o mais antigo do mundo registrado nos primórdios da história da humanidade, e atualmente é marcado por ser o alicerce

do comércio internacional e um dos precursores da globalização e do desenvolvimento econômico. Pois, aproximadamente 80% do comércio mundial ocorre através do espaço marítimo, estatística que verberou durante o contexto da pandemia provocada pela COVID-19. Nesse sentido, urge analisar como a poluição marítima é tratada na seara internacional.

A priori, a Declaração da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano (ONU, 1972), tem como preceito que o ser humano é um dos atores centrais no planeta, sendo tanto resultado como sujeito daquilo que constrói no meio ambiente que está envolvido. O referido certificado internacional foi pactuado sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU) em Estocolmo, na Suécia, e destaca que os Estados têm como deveres: “tomar todas as medidas possíveis para impedir a poluição dos mares por substâncias que possam por em perigo a saúde do homem, os recursos vivos e a vida marinha, menosprezar as possibilidades de derramamento ou impedir outras utilizações legítimas do mar” (ONU, 1972). Desse modo, a Declaração de Estocolmo consagrou obrigações aos Estados-partes na conservação da esfera marítima, buscando proteger a vida marinha e humana.

Além disso, há também a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), um dos principais diplomas internacionais que orienta temáticas atinentes ao Direito do Mar, desde 1982. É um tratado celebrado sob o regimento da ONU em Montego Bay, na Jamaica, no qual o Brasil se tornou Estado-parte em 1990. A Convenção de Montego Bay tem como diretrizes: a soberania dos Estados no uso dos mares e oceanos, os deveres de preservação dos recursos vivos e de proteção do meio ambiente marinho. Diante disso, destaca a poluição marinha como:

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 (BRASIL, 1990).

Nessa seara, no Brasil, constatou-se crescimento de 47% somente no primeiro semestre de 2020, de compras *online*, considerada a alta mais expressiva em um lapso temporal de 20 anos (INGIZZA, 2020). Nesse diapasão, a tecnologia propiciou compras mais versáteis: a ampliação de compras de produtos internacionais, cujos bens apresentam, majoritariamente, preços mais baixos do que os nacionais, o que torna mais vantajoso, em muitos casos, importar o produto. Entretanto, o transporte é realizado, principalmente, pela via marítima, com a inserção de contêineres em navios de carga, o que produz significativos impactos ambientais.

Conforme, Costa (2017), *BBC News Brasil*, os 16 maiores navios de transporte de carga do mundo emitem similar quantitativo de enxofre de todos os carros do mundo juntos, sendo que 20% do impacto ambiental do produto é referente apenas ao seu transporte. “Verifica-se que, nesse viés, o desenvolvimento sustentável é um desafio a ser superado por todas as nações [...]” (GOMES; FERREIRA, 2018, p. 163).

Diante do exposto, urge empregar a tecnologia como meio de promoção de uma economia verde. Nas palavras de Garcia (2016, p. 140), a “economia verde tem como finalidade fazer com que a economia invista em tecnologias mais avançadas e menos poluentes para produção dos produtos, visando também à conscientização das empresas na exploração da natureza, para que causem danos mínimos”. Essa perspectiva vai ao encontro, portanto, dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, propostos em 2015 pelos representantes dos Estados-membros da ONU, sobretudo aqueles referentes à vida na água, que tem como finalidade a conservação e promoção do uso sustentável dos mares e oceanos (ONU, 2015). Tendo em vista que o uso da tecnologia possibilitou o incremento da importação de produtos e, com isso, a poluição marinha.

Em suma, uma das dificuldades de implementação de medidas sustentáveis, tanto de consumo quanto de transporte de bens e, conseqüentemente, de implementação de uma economia verde “é a deficiência tecnológica dos países em desenvolvimento; nele se ressalta, portanto, a necessidade de um amplo e efetivo processo de transferência tecnológica para permitir uma participação competitiva das indústrias dos países em desenvolvimento” (GARCIA, 2016, p. 152). Desse feito, a própria aplicação da tecnologia é o cerne da implementação de medidas para que se alcance a atenuação da poluição no ambiente marinho e a promoção da sustentabilidade, por meio do investimento tecnológico no âmbito industrial nacional, para que não mais seja estritamente necessário que as pessoas comprem externamente. Em suma, é fundamental o fortalecimento da parceria e cooperação “entre os países no que tange aos avanços tecnológicos, mediante o acesso à ciência, à tecnologia e à inovação” (GOMES; FERREIRA, 2018, p. 171).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da pesquisa apresentada, conclui-se que o mar é um dos principais espaços de circulação de mercadorias, sendo o sustentáculo do comércio internacional. A pandemia da COVID-19 abreviou a intensificação do consumidor em realizar compras de forma mais versátil, permitindo-lhe maior praticidade e comodidade, a compra *online*, sobretudo de produtos importados. Entretanto, o que pode parecer, em primeiro momento, mais prático e

fácil oculta o incremento da poluição ambiental no ecossistema marinho, tendo em vista que o transporte marítimo é responsável por significativos impactos ambientais no meio.

O direito do mar é uma temática sustentada na seara internacional e nacional, regulado principalmente pela Convenção de Montego Bay, que declara o dever dos Estados costeiros na promoção de medidas de segurança e proteção no ambiente marinho. Assim como, explicita a poluição marinha e o como o ser humano impulsiona esse impacto. Além disso, observou-se que a Declaração de Estocolmo e a Constituição brasileira de 1988 abrangem regulação sobre a temática proposta.

Desse modo, a tecnologia foi analisada como forma de possibilitar uma economia verde, isto é, estimular que a tecnologia e a inovação sejam investidas na produção de produtos, logística e transporte de bens como a finalidade de reduzir impactos ambientais. Esse viés está conectado a um dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, proposto pela Organização das Nações Unidas, que almeja a aplicação de medidas que sejam sustentáveis e possam preservar o meio ambiente marinho. Em suma, como o uso da tecnologia acarretou, de certa forma, maior consumo de produtos importados (em virtude de apresentarem menor preço), defende-se que ela possa também ser empregada no fomento da sustentabilidade, de modo a ser investida na indústria nacional, por exemplo, para que essa possa se desenvolver e mitigar, então, a necessidade estrita de compra de bens internacionais pelos consumidores.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRANDÃO: importação está influenciada pelo aumento de preços de bens importados. *Revista IstoÉ*. 03 nov. 2021. Disponível em: <https://www.istoedinheiro.com.br/brandao-importacao-esta-influenciada-pelo-aumento-de-precos-de-bens-importados/>. Acesso em: 04 nov. 2021.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 08 out. 2021.

BRASIL. *DECRETO Nº 99.165, DE 12 DE MARÇO DE 1990*. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 08 out. 2021.

COSTA, Camilla. Como entender (e diminuir) o impacto dos seus hábitos no meio ambiente, de roupas a comida. *BBC News Brasil*, São Paulo, 27 nov. 2017. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-42005695>. Acesso em: 30 out. 2021.

GARCIA, Denise Schmitt Siqueira. Dimensão econômica da sustentabilidade: uma análise com base na economia verde e a teoria do decrescimento. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte,

v.13, n.25, p.133-153, Janeiro/Abril de 2016. Disponível em:
<http://revista.domhelder.edu.br/index.php/veredas/article/view/487>. Acesso em: 02 nov. 2021.

GOMES, Magno Federici; FERREIRA, Leandro José. Políticas públicas e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. *Direito e Desenvolvimento*, João Pessoa, v. 9, n. 2, p. 155-178, ago./dez. 2018. Disponível em: <https://cutt.ly/nR50vxR>. Acesso em: 02 nov. 2021.

GUSTIN, Miracy Barbosa de Sousa; DIAS, Maria Tereza Fonseca; NICÁCIO, Camila Silva. *(Re)pensando a pesquisa jurídica: teoria e prática*. 5ª. ed. São Paulo: Almedina, 2020.

INGIZZA, Carolina. Vendas online no Brasil crescem 47% no 1º semestre, maior alta em 20 anos. *Exame*, 28 ago. 2018. Disponível em: <https://cutt.ly/hR50bH7>. Acesso em: 02 nov. 2021.

LUXEN, Micah. Por que EUA têm congestionamento recorde de navios de contêineres. *BBC News Brasil*, 18 out. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-58949574>. Acesso em: 02 nov. 2021.

NASCIMENTO, Meirilane Santana. *Direito ambiental e o princípio do desenvolvimento sustentável*. 01 dez. 2009. Disponível em: <https://cutt.ly/jR50q3K>. Acesso em: 5 nov. 2021.

OMBANDZA, Naomi Brigitte Ferreira. *O impacto ambiental do transporte marítimo: a responsabilidade ambiental dos estados no que toca aos efeitos da poluição*. 2020. Dissertação (Mestrado em Direito e Economia do Mar) – Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2020. Disponível em:
https://run.unl.pt/bitstream/10362/100270/1/Ombandza_2020.pdf. Acesso: 02 nv. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Declaração da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano - 1972*. Jornalismo socioambiental: Wordpress, 2008. Disponível em: <https://cutt.ly/tR50QuV>. Acesso em: 08 out. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável*. Plataforma Agenda 2030, 2015. Disponível em:
<http://www.agenda2030.com.br/ods/14/>. Acesso em: 09 out. 2021.

PEREIRA, Mauro Cesar Rodrigues. O papel do Brasil nos organismos internacionais ligados ao direito marítimo com destaque à international maritime organization (imo). In: BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves (org.). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014. Disponível em:
http://funag.gov.br/loja/download/1091-Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf. Acesso em: 02 nov. 2021.

TANAKA, Yoshifumi. *The international law of the sea*. 1ª ed - University of Copenhagen, Faculty of Law: Cambridge. 2012.