

# A responsabilidade civil ambiental por derramamento de óleo e o problema da causalidade: perspectivas a partir da tese n. 957 do Superior Tribunal De Justiça

## **Environmental liability for oil spills and the problem of causation: perspectives from thesis n. 957 of the Brazilian Superior Court of Justice**

*Sabrina Jiukoski da Silva*<sup>1</sup>

*Guilherme Henrique Lima Reinig*<sup>2</sup>

**Resumo:** O artigo analisa os critérios decisórios utilizados pelo Superior Tribunal de Justiça quanto ao problema da causalidade no âmbito da responsabilidade civil ambiental. A estratégia metodológica traçada é o estudo de caso e o recorte analítico dá-se a partir da limitação da responsabilidade civil diante do dano ambiental ocasionado pela explosão do navio Vicuña (Recursos Especiais nº 1.602.106/PR e nº 1.596.081/PR). Ao final, conclui-se que os critérios adotados no julgado não representam soluções que dizem respeito ao nexo de causalidade e o enfoque na teoria da causalidade adequada prejudicou a fundamentação da decisão.  
**Palavras-chave:** Direito Ambiental. Responsabilidade civil. Dano Ambiental. Causalidade. Estudo de caso.

**Abstract:** The article examines the criteria used by the Brazilian Superior Court of Justice (STJ) about the problem of causation in the environmental liability context. The methodological strategy applied is the case study and the analytical approach based on the limitation of tort law before the environmental damage caused by the Vicuna ship explosion (Resp. nº 1.602.106/PR e nº 1.596.081/PR). It is possible to conclude the decision of the STJ is criticized because the criteria used in this case do not encompass solutions for the problem of causation and the focus on the theory of adequate causation impairs the reasoning of the decision

---

<sup>1</sup> Doutoranda e mestra em Direito pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Pós-graduada em Direito Processual Civil pela Faculdade Cesusc. Graduada em Direito pela Faculdade Cesusc. Bolsista CNPq. Membro do Grupo de Pesquisa de Direito Civil Contemporâneo.

<sup>2</sup> Professor do Mestrado Profissional em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), onde também atua como professor adjunto de Direito Civil. Professor. Doutor em Direito Civil pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (FDUSP) - aprovado com louvor e distinção, com bolsa concedida pelo Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht (Hamburgo). Mestre em Direito Civil pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (FDUSP), com bolsa FAPESP. Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (FDUSP). Membro do Grupo de Pesquisa de Direito Civil na Contemporaneidade (UFSC) e da Comissão de Estudos e Planejamento da Área de Direito da CAPES.

**Keywords:** Environmental law. Tort Law. Environmental damage. Causation. Case-law Analysis.

## 1 Introdução

O problema da causalidade é seara de grande complexidade doutrinária e jurisprudencial e, como corolário, é objeto de intensos debates teóricos desde o final do século XIX. Trabalhos acadêmicos de penalistas e civilistas dos séculos XIX e XX, ao redor do mundo, legaram à contemporaneidade diversas teorias objetivando explicar uma grande diversidade de questões envolvendo o tema. No direito brasileiro, as teorias da causalidade mais conhecidas são: a teoria da *conditio sine qua non*, a teoria do dano direto e imediato, na subteoria da necessariedade, e a teoria da causalidade adequada. Menos conhecida, mas cada vez mais citada na doutrina nacional, é a teoria do escopo de proteção da norma.

Todas essas propostas teóricas visam a estabelecer critérios decisórios para o problema da limitação da responsabilidade civil, orientando magistrados e tribunais na solução dos casos concretos atinentes à causalidade. Trata-se de uma tarefa de difícil execução, e que se torna ainda mais desafiadora diante de ‘novos’ problemas ocasionados pelo desdobramento dogmático da responsabilidade civil no âmbito do direito ambiental.

De fato, é inegável a relevância alcançada pelo direito ambiental no tema da responsabilidade civil. E nesse preciso contexto o problema da causalidade é ainda mais demandado como um possível (ou único) critério delimitativo de responsabilidade, na medida em que a doutrina e a jurisprudência brasileiras demonstram-se favoráveis à tese de que o direito ambiental adota a teoria do risco integral. Uma consequência inevitável do rigor da responsabilidade por danos ambientais é, com efeito, um desbastamento dos critérios de imputação da responsabilidade civil

ambiental, acarretando uma excessiva concentração das discussões na seara da causalidade.

Considerando tais perspectivas, o presente estudo objetiva analisar os argumentos discutidos e acolhidos pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) quanto ao nexó de causalidade na responsabilidade civil ambiental a partir do método do estudo de caso.

Importante, pois, entender que uma das maneiras de contribuir para a compreensão do problema da causalidade consiste em abordar o assunto a partir de determinadas casuísticas e, assim, o estudo de caso serve de importante instrumento metodológico. A escolha de casos ou grupos de casos para a análise do tema apresenta vantagens. Além de evidenciar a solução adotada no caso concreto e sua fundamentação teórica, ela possibilita a realização de uma abordagem integrada e crítica sobre as decisões judiciais, com a indicação de fatos relevantes, de equívocos, de acertos ou de caminhos alternativos à solução. Dessa forma, previne-se o risco de uma investigação excessivamente abstrata e desconectada da realidade prática, sem, todavia, descuidar-se da relevância das construções dogmáticas para o problema (PINTO JR., 2018; MEZZARROBA; MONTEIRO, 2017).

O caso escolhido para investigação no presente estudo, o caso do navio *Vicuña*, destaca-se entre as demais decisões do STJ por dois aspectos. O primeiro diz respeito ao alcance e à relevância da decisão na jurisprudência nacional, pois é fruto do julgamento dos Recursos Especiais nº 1.602.106/PR e nº 1.596.081/PR, afetados como recursos repetitivos<sup>3</sup> e que resultaram na tese nº 957/STJ. O segundo aspecto, por sua vez, remete aos argumentos traçados no decorrer da própria decisão, cuja controvérsia residia na análise do liame de causalidade entre a conduta (comissiva) das

---

<sup>3</sup> A legislação processual (art. 1.036 e ss. do CPC/2015), em apertada síntese, define que quando houver multiplicidade de recursos extraordinários ou especiais com fundamento em idêntica questão de direito, deverá haver a afetação da matéria para julgamento por amostragem, mediante a seleção de dois ou mais recursos e que contenham abrangente argumentação a respeito da questão a ser decidida. Após o julgamento do recurso e a publicação do acórdão paradigma, o entendimento será aplicado às demais demandas (sobrestadas na origem).

empresas adquirentes da carga transportada pelo navio *Vicuña* (metanol) e os danos extrapatrimoniais alegadamente suportados pelos pescadores da região litorânea em decorrência dos danos ambientais ocasionados a partir da explosão da embarcação.

A Corte, por sua vez, negou a reponsabilidade civil ambiental das empresas adquirentes da carga transportada pelo navio *Vicuña* em relação aos supostos danos extrapatrimoniais suportados por pescadores da região haja vista a ausência de nexos de causalidade entre os prejuízos vivenciados por estes e a conduta praticada pelas empresas (BRASIL, 2017a; BRASIL, 2017b).

A partir da linha metodológica escolhida e do objetivo traçado, por fim, o artigo será dividido em três seções. Primeiramente é apresentado o caso, com a descrição fática e o apontamento das questões relevantes (item 2). Em seguida, é realizada uma síntese da doutrina ambientalista acerca do tema da responsabilidade civil ambiental, especialmente no que diz respeito ao papel do nexo de causalidade (item 3). Em um terceiro momento, o caso é analisado, a partir dos argumentos expendidos nos julgados e em cotejo com o as teorias da causalidade, sendo apontadas as questões sensíveis que circundam a problemática e os caminhos alternativos para o resultado alcançado (item 4). Ao final, serão tecidas as considerações finais e conclusivas sobre a problemática.

## 2 O caso do navio *Vicuña*

O caso do navio *Vicuña* remonta a um acidente ambiental ocorrido em 15 de novembro de 2004 no Porto de Paranaguá, no Estado do Paraná. De bandeira chilena e de propriedade de uma empresa que não integrou a relação processual, o navio-tanque *Vicuña* explodiu enquanto realizava uma operação de descarga em um dos terminais privados do porto. Além da morte de quatro tripulantes e de avarias ao cais, a explosão provocou o

vazamento do óleo combustível da embarcação e da carga de metanol, contaminando as baías e, por conseguinte, levando à proibição da atividade pesqueira no litoral paranaense por cerca de 60 (sessenta) dias<sup>4</sup>.

A autora, pescadora, ajuizou demanda apenas em face das três empresas adquirentes e destinatárias do composto químico, sob o entendimento de que elas seriam solidariamente responsáveis pela reparação dos danos extrapatrimoniais vivenciados, pois teriam contribuído indiretamente para a degradação ambiental e, como corolário, para a suspensão da atividade pesqueira na região. Também sustentou que a atividade de risco, neste caso, não consistiria apenas no transporte do composto químico, mas também na sua importação, que ocorreu tão somente diante da compra da mercadoria pelas empresas arroladas no polo passivo da demanda. Desta forma, caberia a condenação das empresas com fulcro na responsabilidade civil objetiva.

Em primeiro grau, a demanda foi julgada improcedente sob dois fundamentos: a ausência de comprovação do dano extrapatrimonial e a inexistência denexo de causalidade entre a conduta das rés e o suposto dano vivenciado pela autora. Segundo o magistrado *a quo*, mesmo que comprovado o dano extrapatrimonial, sem a prova por parte da autora do liame de causalidade, segundo a teoria do dano direto e imediato, não se pode atribuir às rés o dever de indenizar. Ademais, as rés não seriam poluidoras, nem por equiparação, pois somente adquiriram a carga, que sequer chegou a lhes ser entregue, não existindo a tradição da coisa.

A decisão de primeiro grau, no entanto, restou reformada, por unanimidade de votos dos integrantes da Oitava Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná (TJPR). Os desembargadores concluíram

---

<sup>4</sup> Diante da afetação dos dois recursos, estando a descrição fática e os argumentos jurídicos na mesma linha, optou-se por descrever apenas um dos recursos, qual seja: REsp nº 1602106/PR. Anota-se que a única alteração no desenrolar processual dos recursos é que os pedidos iniciais do REsp nº 1596081/PR, desde o início, ou seja, em primeiro e em segundo (Nona Câmara Cível do TJ/PR) graus, restaram julgados improcedentes, diante do reconhecimento da ausência de nexo de causalidade entre a conduta das empresas e os danos suportados.

que a hipótese, diante da existência de dano ambiental, seria de responsabilidade civil objetiva, nos termos do artigo 225, § 3º, da CRFB/1988 e do artigo 14, § 1º, da Lei nº 6.938/81. Assim, defenderam a adoção da teoria do risco integral e, ao contrário do entendimento do magistrado sentenciante, reconheceram que não haveria como afastar a cadeia causal, pois todos aqueles que, direta ou indiretamente, se aproveitam da atividade poluidora devem ser responsabilizados solidariamente pelos danos vivenciados pela pescadora.

Segundo a Oitava Câmara Cível do TJPR, existiria nexos de causalidade entre a conduta comissiva das réas, a compra de matéria-prima tóxica e extremamente poluente, e os danos extrapatrimoniais vivenciados pela autora, traduzidos no sofrimento intenso causado pela privação das condições de trabalho em consequência do dano ambiental. No entender da Câmara, o nexos causal consistiria na “atividade de risco indiretamente assumida pelas proprietárias da carga poluente”.

As empresas adquirentes do metanol interpuseram recursos especiais e, em suas razões, além de questões processuais e de impugnam os valores arbitrados a título de danos extrapatrimoniais, alegaram a ausência de responsabilidade civil ambiental, visto que não tinham nenhuma autoridade sobre a embarcação, tampouco eram responsáveis por sua manutenção, e assim não possuíam capacidade de impedir o evento danoso. Mesmo em se tratando de responsabilidade objetiva fundada na teoria do risco integral, defenderam não haver dever de indenizar se inexistente nexos de causalidade. O acórdão recorrido, portanto, teria aplicado indevidamente a teoria do dano direto e imediato ao analisar o fator determinante para o evento danoso. Além disso, sustentaram que a explosão do navio ocorreu no terminal marítimo, antes da efetiva tradição da coisa, e que o laudo técnico carreado aos autos demonstra que o metanol não foi o causador da contaminação, mas sim os óleos combustíveis do navio.

Considerando os argumentos dos recursos, o STJ passou a apreciar a existência denexo de causal a vincular o resultado lesivo à conduta das empresas réis.

O voto da lavra do Ministro relator Ricardo Villas Bôas Cuevas sustentou a ausência da configuração do nexode causalidade, apto a vincular o resultado danoso à conduta efetivamente praticada pelas empresas réis, que consiste tão somente na aquisição pretérita da carga que era transportada pelo navio-tanque *Vicuña* no momento de sua explosão. O Ministro relator entendeu que não se pode atribuir nenhuma parcela de contribuição para o acidente ambiental às réis, pois, em primeiro lugar, os riscos inerentes ao transporte marítimo não estão relacionados com as atividades desenvolvidas pelas empresas; em segundo, a conclusão do inquérito instaurado para investigar as causas do acidente foi no sentido de que as possíveis responsáveis são a empresa proprietária da embarcação e a empresa responsável pela exploração do terminal portuário, onde ocorreu o evento danoso; e, em terceiro, o laudo pericial apontou que a proibição da pesca na região paranaense resultou do derramamento do óleo da embarcação e não de eventual contaminação pelo conteúdo da carga transportada.

Apesar de a Segunda Seção, por unanimidade, dar provimento aos recursos especiais interpostos, nos termos do voto da lavra do Ministro relator, julgando improcedentes os pedidos formulados pela autora da demanda e firmando a tese registrada no introito deste artigo, o Ministro Luis Felipe Salomão apresentou voto-vista antecipado, acompanhando o relator, o qual merece devida atenção dado o acréscimo de fundamentação.

O voto-vista seguiu, em síntese, duas linhas gerais. A primeira correspondente à análise das legislações que regulam o comércio internacional e as disposições sobre a tradição das coisas móveis no Brasil. O Ministro ressalta que o metanol foi adquirido de um empresa chilena e em negócio jurídico contendo a cláusula de *incoterms* (código *cost and freight* -

CFR). Os custos de embalagem, de transporte até o porto de destino e de identificação da mercadoria e os riscos de perecimento, por estipulação das partes, ficaram a cargo do vendedor, o que é harmônico com a legislação nacional, que dispõe que até a tradição pertence ao devedor a coisa (art. 237 de CC/2002). Assim sendo, como a mercadoria no momento da explosão estava sob responsabilidade do vendedor, entendeu o Ministro Salomão que não se pode, por tais motivos, falar em responsabilidade das empresas adquirentes da carga pelos danos ambientais.

A segunda linha de fundamentação foi correlata ao exame da configuração do nexos de causalidade. O Ministro destacou que o advento da responsabilidade civil objetiva veio exigir redobrada atenção no exame deste elemento e a teoria da causalidade adequada revela-se a mais apropriada para justificar o liame de causalidade no plano jurídico nacional. Neste contexto, para ser considerado causa, o antecedente terá que ser, não somente necessário, mas também adequado à produção do resultado danoso. A ideia fundamental seguida é que “[...] devem ser considerados os fatos e condições que concorreram para o evento danoso, selecionando aqueles que contribuíram de forma necessária e determinante para a ocorrência do prejuízo”.

Desta forma, entendeu o Ministro Salomão que o dano extrapatrimonial vivenciado pela parte autora não tem como causa específica e determinante a conduta das rés, ou seja, a aquisição de mercadoria para servir de insumo para produção industrial, vinculada em obrigação negocial, que inclusive não é desestimulada pela lei.

### 3 O nexos de causalidade na responsabilidade civil ambiental

A análise do julgado pressupõe sua contextualização na compreensão da jurisprudência do STJ quanto ao papel do nexos de causalidade na responsabilidade civil ambiental. Isso exige identificar o fundamento legal

do regime de responsabilidade, bem como o princípio que o informa, segundo a doutrina e a jurisprudência.

À luz do art. 225, § 3º, da CRFB/88 sabe-se que “as condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados”. Por sua vez, o art. 14, § 1º, da Lei nº 6.938/1981, a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente (LPNMA), dispõe que “o poluidor [é] obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade”, considerando-se poluidor “a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental” (art. 3º, IV, da LPNMA). Eis as bases constitucional e legal da responsabilidade civil ambiental.

Para compreendê-las impende ter em mente que, para a doutrina ambientalista, o modelo clássico de responsabilidade civil não seria suficiente para atuar em defesa do meio ambiente (BENJAMIN, 1998; MORATO LEITE, 1999). Na busca por salvaguardar a natureza da expansão das atividades econômicas e da utilização desenfreada de recursos naturais, assim, o entendimento doutrinário assentou-se na ótica de que o dever de indenizar no âmbito ambiental se orienta por princípios e objetivos específicos do direito ambiental.

Em especial, há um realce da função preventiva da responsabilidade civil. Em síntese, as razões para isso seriam o reconhecimento do meio ambiente como direito fundamental e como bem socioambiental. Desta forma, além do caráter compensatório, a responsabilização serviria de alerta para a tomada das cautelas necessárias para a preservação deste bem da vida, evitando danos futuros (BENJAMIN, 1998; LEMOS, 2018). Em sintonia com essa tendência, a doutrina ambientalista também destaca o

predomínio, na responsabilidade ambiental, da ótica do direito público (ATHIAS, 1993; BENJAMIN, 1998).

É nesse contexto que se afirma que o ordenamento jurídico brasileiro optou por um sistema abrangente de responsabilidade civil ambiental (BAHIA, 2012), centrada na ideia de risco, em detrimento do pressuposto da culpa.

Todavia, há distintas correntes quanto ao sentido e ao alcance da responsabilidade objetiva prevista na LPNMA<sup>5</sup>. Há um entendimento, minoritário, segundo o qual, a LPNMA admite que se exima o empreendedor de responsabilização comprovando uma excludente de causalidade, como o caso fortuito ou a força maior. A base da responsabilidade civil ambiental estaria assim na teoria do risco criado, segundo a qual “aquele que, em razão de sua atividade ou profissão, cria um perigo, está sujeito à reparação do dano que causar, salvo prova de haver adotado todas as medidas idôneas a evitá-lo” (PEREIRA, 1992, p. 24).

A corrente dominante, por outro lado, defende que a responsabilidade civil ambiental tem como fulcro a teoria do risco integral, propondo uma responsabilidade objetiva ‘agravada’ ou ‘extremada’, pois não admitiria a elisão da responsabilidade (LUCARELLI, 1994; CAVALIERI FILHO, 2014; THOMÉ, 2018). Para esse entendimento, todo e qualquer risco conexo ao empreendimento, e não só os que lhe são próprios, devem ser integralmente absorvido pelo processo produtivo do agente poluidor, recaindo sobre os respectivos responsáveis, quando materializado o dano, o dever de indenizar as vítimas, independentemente da configuração ou não de caso fortuito, força maior ou fato de terceiro (BENJAMIN, 1998; BAHIA, 2012; CAVALIERI FILHO, 2014; MILARÉ, 2015). Afirma-se, nesse sentido,

---

<sup>5</sup> Entre os doutrinadores que defendem a aplicação da teoria do risco integral estão: Sérgio Ferraz (1977), Nelson Nery Júnior (1985), Jorge Alex Nunes Athias (1993), José Edis Milaré (1996, 2015), José Afonso da Silva (1997, 2002) Antônio Herman Benjamin (1998). Em defesa à teoria do risco criado estão Mukai (2016), Carvalho Filho (2015) e Bandeira de Mello (2015). Outros doutrinadores, como Yussef Said Cahali (2014), defendem a equiparação das teorias e outro, ainda, defendem que o ordenamento jurídico nacional não comporta a teoria do risco integral, entre eles: Hely Lopes Meireles (2016).

que essa teoria “supõe que a mera existência do risco gerado pela atividade, intrínseco ou não a ela, deverá conduzir a responsabilização” (STEIGLEDER, 2003, p. 51). Como justificativa para a adoção da teoria do risco integral, são citados os princípios elementares do direito ambiental: do poluidor-pagador, da precaução, do usuário-pagador e da reparação integral dos prejuízos ao meio ambiente (MORATO LEITE, 1999; BAHIA, 2012).

A caracterização da responsabilidade civil ambiental como ‘agravada’ ressalta a importância da funcionalidade do pressuposto do nexo de causalidade. Novamente, surgem algumas discussões relevantes. Parte da doutrina, considerando o que denominam de ‘complexidade do dano ambiental’, sustenta a ‘flexibilização’ do nexo de causalidade, instaurando uma das maiores divergências na responsabilidade civil ambiental.

Para Benjamin (1998), a prova do liame de causalidade é, com frequência, extraordinariamente complexa, quando não impossível, transformando-se em um verdadeiro obstáculo em matéria ambiental. Segundo o jurista, o dano ambiental pode resultar de uma multiplicidade de causas, fontes e comportamentos e, portanto, a prova do nexo de causalidade pode e deve ser facilitada. Em sentido semelhante, assevera Bahia (2012, p. 207) que, no campo ambiental, os problemas para a identificação do nexo de causalidade “[...] são ainda mais aquilatados, por conta da complexidade ambiental, das constantes incertezas científicas que cercam a demonstração da relação de causa e efeito entre conduta e dano e em razão da gravidade e da globalidade destas lesões e ameaças”.

É nesse contexto que a expressão ‘nexo causal probabilístico’ vem sendo identificada nas experiências jurídicas nacionais ligadas ao direito ambiental, conforme análise crítica de Otavio Luiz Rodrigues Júnior (2016), o qual refuta a nova tese. Trata-se da possibilidade de eliminar a exigência de certeza de que determinada condição foi a desencadeadora do efeito, admitindo a mera probabilidade de que a causa haja sido determinante para o resultado lesivo, com fulcro nos princípios da reparação integral, da

dignidade da pessoa humana e da solidariedade social. Lucarelli (1994, p. 255), por exemplo, afirma que é “imperioso [em matéria ambiental] apenas que haja uma potencialidade de causa ao prejuízo na atividade do agente que se pretende responsabilizar, estabelecendo-se, então uma presunção, que se deve, sobretudo, à inspiração romana da equidade”. Por sua vez, Bahia (2012, p. 262) narra que, considerando os princípios do direito ambiental, é possível ter uma flexibilização da comprovação do nexo de causalidade nas demandas ambientais, dispensando a necessidade do que denomina de exatidão científica da relação de causalidade entre a conduta lesiva e o evento danoso, admitindo-se a demonstração de uma probabilidade determinante. Substituindo, desta forma, o critério judicial da certeza pela verossimilhança da presença da relação causal.

Em que pese a divergência doutrinária, o STJ, em recurso repetitivo, fixou a tese de que “o nexo de causalidade [é] o *fator aglutinante* que permite que o risco se integre na unidade do ato, sendo descabida a invocação, pela empresa responsável pelo dano ambiental, de excludentes de responsabilidade civil para afastar sua obrigação de indenizar” (tema nº 707; destaque nosso) (BRASIL, 2014). Portanto, para a jurisprudência do STJ o nexo de causalidade é pressuposto indispensável para a responsabilização por dano ao meio ambiente. Como corolário, nele se concentram muitas das questões práticas envolvendo a responsabilidade civil por danos ambientais. Exemplo emblemático disso é o caso narrado acima e que agora se passa a analisar.

#### 4 Análise do caso

Como já assinalado, no caso do navio *Vicunã* o problema prático consistia, em síntese, em decidir se a circunstância de ser adquirente de uma substância poluente justifica a imputação da responsabilidade civil por danos ao meio ambiente, ocorridos durante o transporte da carga.

Da análise dos autos do processo, identificam-se dois posicionamentos. O primeiro, favorável à responsabilização, adotado pelo acórdão recorrido do TJPR e pelo parecer da Subprocuradoria-Geral da República, no sentido de que todo aquele que obtiver proveito da atividade deve ser considerado poluidor, respondendo pelo dano ambiental, segundo a teoria do risco integral. O segundo, contrário à responsabilização, adotado pela sentença de primeiro grau e pelo STJ, no sentido de que, antes da tradição da substância poluidora, o adquirente não pode ser qualificado como poluidor, inexistindo nexo de causalidade entre o negócio jurídico por ele celebrado e o acidente ambiental ocorrido durante o transporte da carga objeto da avença.

#### 4.1 Uma ressalva necessária

O acórdão do STJ concluiu que a substância poluidora não foi o metanol comprado pelas empresas réis e transportado no navio *Vicuña*, mas sim o óleo combustível da própria embarcação. Essa conclusão foi fundamentada em excerto do relatório do inquérito, transcrito na página 18 do acórdão. Durante os trabalhos de desmonte da embarcação não foi coletada nenhuma quantidade de metanol. A explicação para isso seria alta volatilidade da substância, a qual, segundo o relatório do inquérito, ou queimou-se durante a explosão, ou volatilizou-se, ou diluiu-se na água do mar nas primeiras horas. Entretanto, a circunstância de a carga transportada não ter sido considerada o agente poluidor do mar não afasta, em absoluto, a relevância do caso para a discussão do problema da causalidade na responsabilidade civil ambiental.

Primeiramente, são frequentes os casos de acidentes envolvendo o transporte de produtos nocivos ao meio ambiente. Nesse contexto, eventual conclusão no sentido da irrelevância do problema da causalidade para o caso do navio *Vicuña* seria explicada pela excepcionalidade das circunstâncias, pois a discussão permaneceria relevante para outras situações semelhantes.

Em segundo lugar, é preciso registrar que a perícia não foi capaz de apontar com precisão a causa determinante da explosão do navio, conforme se verifica nas páginas 17 e 18 do acórdão. Portanto, é possível que, de fato, o acidente tenha sido provocado ou agravado pelo próprio metanol, o que, por si, já poderia justificar a responsabilização, ainda que a poluição houvesse sido diretamente provocada pelo óleo da embarcação, e não pela carga transportada.

Por último, também seria possível discutir se o proprietário de bens ou mercadorias não poluentes (e.g. algodão, tecidos etc.) deve ser responsabilizado pela contaminação provocada pelo óleo da embarcação fretada para o seu transporte. Se a questão for respondida afirmativamente, em nada influenciaria na decisão do caso *Vicuña* a circunstância de o metanol não ter sido a causa da poluição, mas sim o óleo do navio-tanque. Dessa forma, ainda que não se trate de um problema a ser enfrentado no presente artigo, sua simples cogitação reforça a relevância do estudo do caso do navio *Vicuña* para o problema da causalidade.

#### 4.2 A (in)aplicabilidade das teorias da causalidade ao caso

Fundamentalmente, são três as teorias da causalidade mais citadas nas obras doutrinárias: a teoria da equivalência das condições (teoria da *conditio sine qua non*), a teoria da causalidade adequada e a teoria do dano direto e imediato.

O caso do navio *Vicuña* ilustra as limitações práticas da fórmula da *conditio sine qua non* para resolver problemas relativos à limitação da responsabilidade. Especificamente, interessa destacar a dificuldade dela para lidar com problemas de causalidade alternativa, configurada quando o dano pode ser causado por um ou outro sujeito, alternativamente (RODRIGUES JÚNIOR, 2016, p. 125-126). Tal problema, na responsabilidade civil ambiental, é muito bem explicitado por Patrícia Faga Iglecias Lemos. De acordo com a jurista, “se tivermos duas ou mais causas

concorrendo para o resultado, sendo cada uma suficiente para causar o resultado, utilizando o método da eliminação hipotética, chegaremos à absurda hipótese de que nenhuma das condições será considerada causa do resultado” (2012, p. 147). Por isso, defende a autora o descabimento da teoria da equivalência das condições nos casos de danos ambientais.

Relativamente ao navio *Vicuña*, eram três as empresas adquirentes do metanol. Esse aspecto não foi analisado no julgado, mas, ao menos hipoteticamente, seria possível concluir que o transporte teria ocorrido mesmo se uma das três empresas não houvesse comprado a substância, pois o transporte ainda seria necessário para a carga das outras duas empresas. Destarte, a aplicação da fórmula da *conditio sine qua non* levaria à errada conclusão de que cada aquisição, isoladamente, não seria condição do dano ambiental.

Por outro lado, a teoria da equivalência das condições também pode conduzir a uma responsabilização irrestrita. Suponha-se que o metanol adquirido seria posteriormente entregue a uma outra empresa. Com base na referida teoria, poder-se-ia sustentar até mesmo que o contrato celebrado por esta última empresa com as empresas rés seria *conditio sine qua non* do dano ambiental, e assim por diante, ao infinito. Em razão desta e de outras críticas, a teoria da equivalência das condições não é capaz de, isoladamente, oferecer uma solução satisfatória ao caso no navio *Vicuña*. Por isso a necessidade de cogitar-se de outras teorias.

Para parte da doutrina, a teoria acolhida no Brasil seria a do dano direto e imediato, na subteoria da necessariedade, conforme previsão do art. 403 do CC/2002: “Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual”.

Para Agostinho Alvim (1972, p. 356), o principal defensor da subteoria da necessariedade no direito brasileiro, uma condição, ainda que remota ou indireta, é considerada ‘causa necessária’ se o dano “a ela se filia

necessariamente”, ou seja, se ela for a ‘causa única’ dele, se ela, a condição, “opera por si, dispensadas outras causas”. Em outras palavras, causa necessária é a que ‘explica’ o dano: “assim, é indenizável todo dano que se filia a uma causa, ainda que remota, desde que ela lhe seja causa necessária, por não existir outra que explique o mesmo dano” (ALVIM, 1972, p. 356).

Embora aceita por muitos doutrinadores e acolhida em julgados do STJ e do STF, a teoria do dano direto e imediato, na subteoria da necessidade, não oferece uma fundamentação dogmática consistente (REINIG, 2017, p. 136). Carece-lhe um critério específico de imputação, razão pela qual alguns juristas apontam certa confusão com a teoria da causalidade adequada. Nesse sentido, Peteffi da Silva (2013, p. 41) observa criticamente que “os autores da teoria do dano direto e imediato, apesar de engendrarem grandes esforços para caracterizar a corrente que aderem, não dedicam muito tempo à diferenciação específica para com a teoria da causalidade adequada”. Por essa razão, a referida teoria deve ser descartada. Além disso, ela é considerada inadequada à responsabilidade civil ambiental, pois a restringiria muito (LEMOS, 2012, p. 155). Dessa forma, não deve ser considerada para o fim de análise do caso do navio *Vicuña*.

A propósito, a sentença de primeira instância invocou a teoria do dano direto e imediato para afastar a relação de causalidade no caso analisado. Para justificar a exclusão da responsabilidade, afirmou que “o ato de adquirir determinado produto, por si, não caracteriza o nexos de causalidade com o dano reclamado, uma vez que, a mera aquisição, sem a tradição da coisa adquirida, não é a causa dos prejuízos”. Não fica clara a relação dessa constatação com a teoria do dano direto e imediato, indicando que a referida teoria não conduz a justificações baseadas em critérios claros de imputação.

Por sua vez, para a teoria da causalidade adequada, na formulação teórica de Traeger (1929, p. 160-161), uma ação ou qualquer acontecimento comprovado como *conditio sine qua non* de um determinado resultado é condição adequada deste “se for uma condição genericamente favorável a um resultado da espécie do ocorrido, ou seja, se, de uma maneira não irrelevante, elevar genericamente a possibilidade objetiva de um resultado da espécie”. Com base no autor, o Tribunal Federal Alemão (BGH) afirmou, quanto à teoria, que:

Um acontecimento é condição adequada de um resultado se elevou genericamente de uma maneira não irrelevante a possibilidade de resultado da mesma espécie do ocorrido. Para uma apreciação nesse sentido devem ser consideradas: a) todas as circunstâncias reconhecíveis por um observador ideal no momento da realização da condição, b) além disso, as condições conhecidas pelo autor da condição. Essa avaliação deve ser realizada recorrendo-se a todo o conhecimento empírico à disposição no momento do julgamento.<sup>6</sup>

Em síntese, para a teoria da causalidade adequada determinada condição somente deve ser considerada causa adequada do dano, quando ela houver elevado, objetivamente, o risco de concretização do prejuízo da espécie. Ao contrário do que muitas vezes se afirma, a referida formulação não exige uma apreciação matemática ou estatística para a imputação da responsabilidade. Ela oferece um critério de imputação suficientemente preciso, no sentido de ser capaz de orientar a decisão em diversas situações práticas, sem, todavia, deixar de conferir ao julgador algum espaço de apreciação valorativa.

Sem embargo desse mérito, no que diz respeito ao caso do navio *Vicuña*, a teoria da causalidade adequada ensejaria justificações imprecisas.

---

<sup>6</sup> No original: “Eine Begebenheit ist adäquate Bedingung eines Erfolges, wenn sie die objektive Möglichkeit eines Erfolges von der Art des eingetretenen generell in nicht unerheblicher Weise erhöht hat. Bei der dahin zielenden Würdigung sind lediglich zu berücksichtigen a) alle zur Zeit des Eintritts der Begebenheit dem optimalen Beobachter erkennbaren Umständen, b) die dem Setzer der Bedingung darüber hinaus bekannten Umstände. Diese Prüfung ist unter Heranziehung des gesamten im Zeitpunkt der Beurteilung zur Verfügung stehenden Erfahrungswissens vorzunehmen” (*Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsache* (BGHZ), vol. 3, p. 261).

Ela não ofereceria argumentos suficientemente concretos para explicar a decisão. Decidir que a aquisição de metanol, a ser transportado por navio-tanque, eleva objetivamente o risco de acidente ambiental seria uma obviedade, para um caso que, entretanto, enseja controvérsias em torno da responsabilização ou não dos adquirentes do composto químico. É essa imprecisão, presente no caso, a principal razão pela qual parte da doutrina alemã passou a criticar, algumas vezes justa e outras injustamente, a teoria da causalidade adequada, propondo um novo critério: a investigação do escopo de proteção da norma violada.

De fato, Ernst Rabel (1936, p. 496), um dos principais formuladores dessa ‘nova’ teoria, voltou-se contra a teoria da causalidade adequada, pois o juízo de adequação não conferiria a devida atenção às particularidades e variabilidades do fundamento jurídico da responsabilidade. Outra tendência dos críticos desta teoria é apontar a insuficiência da sua formulação para permitir (ou mesmo obrigar) que os juízes tornem expressas, na fundamentação de suas decisões, valorações de política judiciária (*rechtspolitisch*) (RABEL, 1936, p. 506-507; REINIG, 2018).

Pouco conhecida no direito civil brasileiro (REINIG, 2018), a formulação da teoria do escopo da norma é invocada na doutrina ambientalista, conforme se verifica na obra de Patrícia Lemos (2012). Ao tratar do tema, a autora recusa às demais teorias “uma adaptabilidade perfeita aos casos de dano ao meio ambiente” (LEMOS, 2012, p. 158). Nesse sentido, defende a teoria do escopo da norma, também denominada de teoria da norma jurídica violada, em razão de seu “mérito de afastar-se da aproximação fática, buscando o nexu causal jurídico da norma violada, o que nos parece significativamente melhor para a responsabilização por danos ao meio ambiente” (LEMOS, 2012, p. 165).

Sem adentrar nas discussões dogmáticas sobre os méritos e as limitações da teoria do escopo da norma,<sup>7</sup> é preciso salientar que a adoção da

---

<sup>7</sup> Sobre esse aspecto cf. REINIG, 2018.

teoria do escopo da norma não exclui, necessariamente, a aplicabilidade da teoria da causalidade adequada, ao contrário do defendido pelos primeiros formuladores dessa ‘nova’ teoria. Outro ponto a ser destacado, é a localização da funcionalidade dessa teoria na ‘fundamentação’ da responsabilidade civil. Identificada uma norma jurídica violada, interpreta-se o seu sentido e alcance para decidir se a lesão que, por assim dizer, inicia o processo danoso insere-se ou não no escopo protetivo da norma jurídica. A análise do escopo protetivo esgota-se nesse plano, não alcançando problemas de imputação relacionados à ‘extensão’ do dano, ou seja, aos reflexos lesivos da denominada lesão primária, que fundamenta a responsabilidade (REINIG, 2018).

No caso do navio *Vicuña*, em tese seria possível discutir se a lesão que fundamenta a pretensão indenizatória da autora seria aquela relativa à própria poluição do meio ambiente, ou a lesão ao aspecto imaterial da personalidade. Entretanto, essa discussão não necessita ser enfrentada aqui. O STJ tratou do problema de forma genérica. Em outras palavras, o Tribunal decidiu excluir toda e qualquer possibilidade de imputação da responsabilidade civil ambiental aos adquirentes, no que se inclui, evidentemente, os reflexos lesivos aos pescadores da região. Destarte, ao menos para efeito da presente análise é possível partir do pressuposto de que a lesão primária seria a poluição do mar e não a lesão à personalidade dos pescadores.

Partindo desse ponto de vista, seria necessário identificar uma norma de conduta violada pelas adquirentes do metanol, para utilizá-la como ponto de apoio para a identificação do escopo protetivo, em seus mais diversos aspectos. Em princípio, não existe uma norma jurídica dessa natureza na legislação brasileira.<sup>8</sup> Por essa razão, não há no acórdão e nas

---

<sup>8</sup> As normas dos arts. 3º, III, 14, § 1º, da LPNMA, não estabelecem uma regra de conduta específica. Também não se encontra uma regra destinada ao adquirente de mercadorias na Lei 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada

demais decisões sobre o caso qualquer indicação de que os adquirentes infringiram alguma disposição legal. Todavia, nada impediria o Judiciário de concretizar uma regra a partir de cláusulas gerais, como ocorre, geralmente, na aplicação da cláusula geral de responsabilidade civil do art. 927, *caput*, c.c. art. 186, do CC/2002.

A concretização ou explicitação judicial, no caso concreto, de um dever de cuidado violado esgotaria qualquer utilidade da teoria do escopo da norma, pois a formulação da regra abrangeria a funcionalidade desta. Explica-se: o Judiciário concretiza ou explicita uma regra de conduta tendo em vista determinado escopo protetivo, no qual, naturalmente, se encaixa o caso a ser julgado mediante a formulação da regra. Um exemplo ajuda na compreensão dessa ideia. Mesmo em um ordenamento hipotético no qual inexistia uma norma legal determinando a observância, pelo condutor de um veículo, de certa distância em relação a outro veículo que trafega à sua frente, é possível que o Judiciário, em concretização do dever geral de diligência, especifique regra idêntica para um caso concreto. Naturalmente, a formulação dessa norma será realizada em vista da proteção do bem jurídico violado em concreto, de maneira que uma investigação do escopo protetivo seria despicienda, irrelevante e sem sentido. Eventualmente ela se tornaria necessária em casos posteriores à consolidação jurisprudencial da regra de conduta. Imagine-se que, em razão da extrema proximidade a outro veículo, o condutor deste se assuste, sofrendo de um mal súbito. Em princípio, seria possível investigar se a norma violada tem com escopo proteger os condutores de veículo contra tal espécie de risco. Dessa vez, a teoria do escopo da norma entraria em cena.

Como já afirmado, no caso do navio *Vicuña*, não há norma de conduta violada pelos adquirentes do metanol, nem legal, nem administrativa. Não há, sequer, uma regra concretizada pela prática

---

por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

judicial. Por isso, a teoria do escopo da norma pouco ou nada ajuda no caso em tela. Entretanto, os pressupostos dos quais partiram os seus primeiros formuladores podem ajudar a compreender a verdadeira natureza do problema em questão no julgado do STJ.

#### 4.3 Análise da fundamentação do acórdão

Na fundamentação do julgado, o voto do relator transcreve um excerto do acórdão do REsp 650.728 (BRASIL, 2007) que sintetizaria o posicionamento do STJ quanto ao tema da causalidade na responsabilidade ambiental: “para o fim de apuração do nexo de causalidade no dano ambiental, equiparam-se: quem faz, quem não faz quando deveria fazer, quem deixa fazer, quem não se importa que façam, quem financia para que façam, e quem se beneficia quando outros fazem”.

Trata-se de uma eloquente formulação que decompõe os possíveis fundamentos da responsabilização ambiental, e não, propriamente, de uma síntese dos problemas de apuração do nexo de causalidade. Malgrado o equívoco da referência à causalidade, o trecho transcrito ressoa como um alerta para a verdadeira natureza do problema enfrentado pelo STJ no caso do navio *Vicuña*: especificar, a partir da previsão abstrata e genérica do art. 14, § 1º, da LPNMA, os possíveis fundamentos de responsabilização ambiental.

Coerentemente com esse pressuposto, o acórdão consigna que:

[...] só haveria falar em sua responsabilização [das adquirentes] – 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 acidente 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 destinado (página 20).

Quanto ao item (i), o STJ decidiu que não houve violação de nenhuma regra de conduta. Ou seja, decidiu-se que a empresas adquirentes

do metanol observaram o dever objetivo de cuidado, quanto à proteção do meio ambiente. Para a Corte, eventual comportamento omissivo “só se verifica nas hipóteses em que o agente (suposto poluidor), tendo o dever de impedir a degradação, deixa mesmo assim de fazê-lo, beneficiando-se, ainda que de forma indireta, do comportamento de terceiro diretamente responsável pelo dano causado ao meio ambiente”.

Também no voto-vista fica muito clara a ausência de violação de uma norma de cuidado, conforme se extrai do seguinte excerto:

Evidentemente, adquirir regularmente mercadoria para servir de insumo para produção industrial não é sancionado ou mesmo desestimulado pela lei, não havendo como conceber, a meu juízo, *nenhum desvalor jurídico no tocante à conduta das recorrentes*, tampouco dano indenizável decorrente desse ato isolado de vincular-se obrigatoriamente para aquisição de matéria-prima (destaque nosso).

Portanto, o item (i), destacado no acórdão, não seria um fundamento possível para a responsabilização. Todavia, como a responsabilidade civil ambiental é informada pela teoria do risco, também foi necessário à Corte decidir se o perigo concretizado, ainda que não relacionado à falta de cuidado, inseria-se ou não na atividade das empresas rés, conforme o item (ii). A decisão foi, novamente, negativa. De acordo com o julgado, os riscos inerentes ao transporte marítimo são próprios das atividades econômicas da proprietária do navio *Vicuña* e da empresa responsável pela exploração do terminal portuário em que ocorreu a explosão.

No voto-vista, a solução baseou-se na teoria da causalidade adequada, critério, todavia, inapropriado para o problema concreto do navio *Vicuña*, como já sustentado acima. Apesar da linguagem ‘causalista’, em verdade o STJ concretizou o sentido e o alcance da cláusula geral prevista no art. 14, §1º, da LPNMA, concluindo que o risco do acidente ambiental envolvendo o transporte de carga poluente não deve ser atribuído a uma pessoa física ou jurídica simplesmente pelo fato de ser a sua adquirente.

O terceiro aspecto do problema, destacado no item (iii) supra, consiste num desdobramento do item (ii). O aresto do STJ parte do pressuposto de que a responsabilização pode alcançar a pessoa, física ou jurídica, encarregada da contratação do transporte da carga. Se, por um lado, não se imputam ao simples adquirente os riscos de dano ao meio ambiente provocados durante o transporte da mercadoria, por outro lado, a responsabilidade do art. 14, § 1º, da LPNMA, pode ser solidariamente estendida a quem fretou o navio.

Ambos os votos, o do relator e o voto-vista, concluíram que a contratação do serviço de transporte foi realizada pela vendedora, não pelas compradoras, as quais, por consequência, não poderiam ser responsabilizadas pelo acidente ambiental. Duas questões receberam destaque nessa discussão. A primeira delas dizia respeito à interpretação da cláusula contratual, do contrato de venda, que versava sobre as despesas e os riscos do contrato. A segunda relaciona-se ao momento da tradição da coisa vendida.

Relativamente ao primeiro ponto, apesar de uma oscilação inicial do relator, ambos os votos foram no sentido da adoção do *incoterm* CFR (*Cost and Freight*). Previsto na Resolução CAMEX nº 21, de 7 de abril de 2011, ele atribui ao vendedor o dever de contratar e pagar o frete e custos necessários para levar a mercadoria até o porto de destino combinado. Portanto, a contratação do transporte marítimo não era de incumbência das adquirentes do metanol, de sorte que, por esse fundamento, não poderiam ser responsabilizadas, conforme decidiu o STJ.

Quanto ao segundo ponto, o acórdão analisado concluiu que, no momento do acidente, o metanol que ainda se encontrava no navio *Vicuña* ainda era de propriedade da vendedora, ao passo que o metanol já desembarcado já era de propriedade, e logo de responsabilidade, das adquirentes. Nesse sentido, afirmou-se no voto-vista que:

[...] como houve explosão por ocasião do desembarque (de responsabilidade do vendedor) e utilização do *incoterm* CFR, é fora de dúvida que a tradição da mercadoria não tinha ocorrido, havendo, naquele momento, tão somente uma obrigação de dar, pois, como incontroverso, a mercadoria estava sob responsabilidade do vendedor, aos cuidados da transportadora (proprietária do navio).

Por outro lado, em retificação de voto, o relator do acórdão observou que no *incoterm* CFR “considera-se realizada a entrega (ficta) das mercadorias quando elas transpõem a amurada do navio no porto de embarque”. Todavia, ressaltou, em seguida, que essa entrega “[...] não implica a tradição real da mercadoria, pois tem o efeito de transferir ao comprador apenas os riscos relativos à perda ou danos que pudessem a ela ser ocasionados no trajeto do transporte, e não as prerrogativas inerentes ao pleno exercício de seu direito de propriedade”.

A divergência de fundamentação, nos votos, enfraquece a relevância da interpretação da cláusula contratual quanto aos riscos e despesas relativas a coisa comprada, para uma solução do problema da responsabilização ambiental. Nesse ponto, é mais clara a explicação do relator, em sua retificação de voto. O marco temporal para a transferência do risco quanto a eventual acidente ambiental seria a tradição real, que ocorreria após o desembarque, e não a entrega ficta da mercadoria transportada, que ocorreu no momento do embarque da mercadoria no porto de saída. Registre-se, nesse sentido, a preocupação do relator do acórdão em registrar, na retificação de voto, que não há responsabilização das compradoras antes da tradição real, ainda que eventualmente se possa concluir que estas já eram, juridicamente, as proprietárias da carga, por força de disposição contratual:

Oportuno ressaltar que, mesmo que se pudesse considerar ocorrida a tradição da carga transportada pelo navio Vicuña no porto de embarque, ou seja, ainda que se pudesse afirmar que as empresas destinatárias da referida carga já possuíam, antes da efetiva entrega desta, a condição de proprietária, tal situação não revelaria, no caso em análise, a existência de nexo de causalidade

apto a ensejar sua responsabilização pelos danos alegadamente suportados pelos pescadores da região afetada pela explosão da embarcação.

Portanto, conclui-se, como única interpretação possível do acórdão, que a responsabilidade das compradoras por acidente ambiental somente se iniciaria, a título de proprietárias, após o desembarque, momento em que haveria a efetiva entrega do metanol. Nesse aspecto, seria irrelevante eventual tradição convencional ou ficta. No entanto, caso as adquirentes houvessem assumido o encargo de contratar o transporte, o marco temporal do início de sua responsabilidade seria antecipado para o momento do embarque do metanol no porto de saída, o que não ocorreu no caso concreto, em razão de a cláusula CFR atribuir essa responsabilidade ao vendedor.

Ainda quanto à CFR, há um ponto que não foi enfrentado com clareza pelo acórdão. De fato, a referida modalidade de *incoterm* atribui ao vendedor o dever de pagar o frete e custos necessários para levar a mercadoria até o porto de destino combinado. Todavia, as despesas de desembarque ficam a cargo do comprador (CAPARROZ, 2016).

Ocorre que, no caso do navio *Vicuña*, o acidente ambiental ocorreu por ocasião do desembarque. A decisão do STJ assinalou que os riscos relativos ao metanol desembarcado seriam das compradoras, enquanto os riscos do metanol que se ainda se encontrava na embarcação seriam da vendedora. Portanto, em princípio o julgado somente atribui a responsabilidade aos adquirentes após a efetiva tradição, mediante o desembarque, ainda que o acidente ocorra nesta circunstância.

## 5 Considerações Finais

A decisão analisada versou, basicamente, sobre dois principais aspectos. O primeiro foi a identificação de uma norma de cuidado, cuja violação fundamentaria o dever de indenizar os prejuízos causados. O

segundo, por sua vez, buscou definir quais os riscos de cada atividade empresarial envolvida no caso.

Desta forma, como de início poderia se supor, não se trata da verificação de um liame de causa e efeito entre uma condição (compra do metanol) e o prejuízo (dano moral da pescadora) no caso em análise. Rigorosamente, o problema sequer deveria ser formulado como de natureza estritamente causal, o que não quer dizer, advirta-se, que o nexo de causalidade não é um pressuposto da responsabilidade civil ambiental, mas sim que o caso do navio *Vicuña* resolve-se mediante a identificação do fundamento jurídico da responsabilização, bem como da concretização de seu alcance e sentido.

A Corte Cidadã não vislumbrou um dever de conduta violado, pelas empresas adquirentes. Portanto, afastou a responsabilização a partir da perspectiva indicada no item (i) supra (“a existência de comportamento omissivo de sua parte”). Igualmente, negou a responsabilização da perspectiva do item (ii) (“que o risco de acidente no transporte marítimo fosse ínsito à sua atividade”). Segundo a Corte, o risco de acidente ambiental durante o transporte da carga não deve ser atribuído ao seu adquirente pelo simples fato de ter celebrado o negócio jurídico de compra e venda. Para esclarecer essa solução, o Tribunal precisou especificar um desdobramento do item (ii), qual seja, identificar quem havia se encarregado da contratação do transporte marítimo, conforme o item (iii). A solução foi encontrada na previsão da cláusula CFR, a qual, todavia, implicou uma dificuldade. De acordo com essa modalidade de *incoterms*, haveria a tradição ficta da mercadoria com o embarque no porto de saída. A resposta do STJ, conforme a retificação de voto, foi considerar a tradição real como o momento de efetiva ‘transferência’ do risco.

Os critérios adotados no julgado, embora abordados como se envolvessem um problema de causalidade, não representam, verdadeiramente, soluções que dizem respeito a um suposto vínculo de

causa e efeito entre uma determinada condição e um determinado evento lesivo. Independentemente do acerto da decisão, a fundamentação da solução adotada poderia ser mais precisa se o STJ não houvesse abordado o problema como sendo de natureza causal. Compreender o caso do navio Vicuña como uma necessidade de concretização do sentido e do alcance da norma de responsabilidade prevista no art. 14, § 1º, da LPNMA, faria com que a Corte enfrentasse de forma mais direta e clara argumentos de ordem econômica, política e social que interessam ao tema da responsabilização ambiental de importadores de substâncias nocivas ao meio ambiente, sem desconsiderar o caráter dogmático do Direito. O enfoque na teoria da causalidade adequada prejudicou a sua fundamentação, pois uma apropriada resposta às questões envolvidas demanda valorações que não se resumiriam ao juízo de prognose retrospectiva de caráter objetiva. Por outro lado, a discussão relativa aos *incoterms* e à tradição ofereceu um inteligente ponto de apoio para uma abordagem jurídica do problema.

## Referências

- ALVIM, Agostinho de Arruda. **Da inexecução das obrigações e suas consequências**. 4 ed. São Paulo: Saraiva, 1972.
- ATHIAS, Jorge Alex Nunes. Responsabilidade Civil e Meio-Ambiente: breve panorama do direito brasileiro. *In*: BENJAMIM, Antônio Herman (Coord.). **Dano ambiental: prevenção, reparação e repressão**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993.
- BAHIA, Carolina Medeiros. **Nexo de causalidade em face do risco e do dano ao meio ambiente: elementos para um novo tratamento da causalidade no sistema brasileiro de responsabilidade civil ambiental**. Tese de doutoramento, Centro de Ciências Jurídicas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.
- CAHALI, Said Yussef. **Responsabilidade Civil do Estado**. 5. ed. rev. atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.
- CAPARROZ, Roberto. **Comércio internacional e legislação aduaneira esquematizada**. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2016.
- CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11. ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2014.
- CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. 28. ed. São Paulo: Atlas, 2015.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 18 jul. 2019.

BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2020.** Código Civil, Brasília, 10 jan. 2002, Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm)>. Acesso em: 20 jul. 2019.

BRASIL. **Lei n. 13.105, de 16 de março de 2015.** Código de Processo Civil, Brasília, 16 mar. 2015. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm)>. Acesso em: 20 jul. 2019.

BRASIL. **Lei 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, Brasília, 31 ago. 1981. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 20 jul. 2019.

BRASIL, STJ (Segunda Seção). **REsp nº 1374284/MG.** Ministro Relator Luis Felipe Salomão, julgado em 27 de agosto de 2014. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

BRASIL, STJ (Segunda Seção). **REsp nº 1602106/PR.** Ministro Relator Ricardo Villas Bôas Cueva, julgado em 25 de outubro de 2017a. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp>>. Acesso em: 26 mar. 2019.

BRASIL, STJ (Segunda Turma). **REsp nº 650.728/SC.** Ministro Relator Herman Benjamin, 25 de outubro de 2007. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp>>. Acesso em: 26 mai. 2019.

BRASIL, STJ (Segunda Seção). **REsp nº 1596081/PR.** Ministro Relator Ricardo Villas Bôas Cueva, 25 de outubro de 2017b. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp>>. Acesso em: 26 mar. 2019.

BENJAMIN, Antônio Herman. Responsabilidade civil pelo dano e ambiental. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, a. 3, n. 9, pp. 10- 52, jan.-mar, 1998.

LEMONS, Patrícia Faga Iglecias. Contornos atuais da responsabilidade civil por danos ao meio ambiente. In: ROSENVALD, Nelson; MILAGRES, Marcelo. **Responsabilidade Civil: novas tendências**, 2 ed. Indaiatuba: Foco, 2018, p. 391-402.

LEMONS, Patrícia Faga Iglecias. **Meio ambiente e responsabilidade civil do proprietário: análise do nexos causal**. 2 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

LUCARELLI, Fábio Dutra. Responsabilidade civil por dano ecológico. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, ano 83, v. 700, p. 07-26, fev.,1994.

MEIRELES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 42. ed. São Paulo: Malheiros, 2016.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 32. ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

MEZZARROBA, Orides; MONTEIRO, Cláudia Servilha. **Manual de Metodologia da Pesquisa em Direito**. 7 ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

MILARÉ, Édís. **Direito do ambiente**. 10. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015.

MORATO LEITE, José Rubens. **Dano ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial**. Tese de doutoramento, Centro de Ciências Jurídicas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.

MUKAI, Toshio. **Direito ambiental sistematizado**. 10. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

NORONHA, Fernando. **Direito das Obrigações**. 4. ed. rev. atual. São Paulo: Saraiva, 2013.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade Civil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1993.

- PETEFFI DA SILVA, Rafael. **Responsabilidade civil pela perda de uma chance**: uma análise do direito comparado e brasileiro. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2013.
- PINTO JÚNIOR, Mário Engler. Pesquisa jurídica no mestrado profissional. *In*: **Revista Direito GV**. v. 14, n. 1, jan-abr, pp. 27-48. São Paulo: 2018.
- RABEL, Ernst. **Das Recht des Warenkaufs**: eine vergleichende Darstellung. v. 1. Berlim: Walter De Gruyter, 1936.
- REINIG, Guilherme Henrique Lima. A teoria do dano direto e imediato no Direito Civil brasileiro: análise crítica da doutrina e comentários à jurisprudência do STF sobre a responsabilidade civil do Estado por crime praticado por fugitivo. **Revista de Direito Civil Contemporâneo**, v. 12, p. 109-162, 2017.
- REINIG, Guilherme Henrique Lima. O escopo de proteção da norma como critério limitativo da responsabilidade civil por ato ilícito: algumas contribuições ao direito civil brasileiro a partir do direito civil alemão. **Revista de Direito Civil Contemporâneo**, v. 14, p. 237-309, 2018.
- RODRIGUES JUNIOR, Otavio Luiz. Nexo causal probabilístico: elementos para a crítica de um conceito. **Revista de Direito Civil Contemporâneo**. São Paulo, vol. 8, ano 3, p. 115-137, jul.-set., 2016.
- SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional**. 4. ed. São Paulo: Editora Malheiros, 2002.
- STEIGLEDER, Annelise Monteiro. Considerações sobre o nexos de causalidade na responsabilidade civil por dano ao meio ambiente. **Revista de Direito Ambiental**. São Paulo, v.32, out., p. 83-103, 2003.
- THOMÉ, Romeu. **Manual de direito ambiental**. 8ª ed. Salvador: Juspodivm, 2018.
- TRAEGER, Ludwig. **Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht**: zugleich ein Beitrag zur Auslegung von B.G.B. Marburg: N. G. Elwert, 1929.

Artigo recebido em: 29/03/2020.

Aceito para publicação em: 20/04/2021.