

# Superior Tribunal de Justiça

RECURSO ESPECIAL Nº 1.596.081 - PR (2016/0108822-1)

RELATOR : MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA  
RECORRENTE : LILIAN CARVALHO  
ADVOGADO : LUIZ CARLOS DA ROCHA E OUTRO(S) - PR013832  
RECORRIDO : GPC QUÍMICA S/A EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL  
ADVOGADO : FERNANDO BAUM SALOMON E OUTRO(S) - RS028856  
RECORRIDO : ARAUCO DO BRASIL S.A  
ADVOGADO : FRANCISCO RIBEIRO TODOROV E OUTRO(S) - DF012869  
RECORRIDO : MOMENTIVE QUÍMICA DO BRASIL LTDA  
ADVOGADOS : MARIA LUCIA LINS CONCEIÇÃO - PR015348  
EVARISTO ARAGÃO FERREIRA DOS SANTOS - PR024498  
ADVOGADOS : TERESA CELINA DE ARRUDA ALVIM - PR022129  
PRISCILA KEI SATO - PR042074  
INTERES. : METHANEX CHILE S/A - "AMICUS CURIAE"  
INTERES. : NAVIERA ULTRANAV LTDA - "AMICUS CURIAE"  
ADVOGADO : LUIZ ROBERTO LEVEN SIANO E OUTRO(S) - RJ094122

## EMENTA

RECURSO ESPECIAL REPETITIVO. NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. NÃO OCORRÊNCIA. RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. DANOS EXTRAPATRIMONIAIS. ACIDENTE AMBIENTAL. EXPLOSÃO DO NAVIO VICUÑA. PORTO DE PARANAGUÁ. PESCADORES PROFISSIONAIS. PROIBIÇÃO DE TEMPORÁRIA DE PESCA. EMPRESAS ADQUIRENTES DA CARGA TRANSPORTADA. AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE. NEXO DE CAUSALIDADE NÃO CONFIGURADO.

1. Ação indenizatória ajuizada por pescadora em desfavor apenas das empresas adquirentes (destinatárias) da carga que era transportada pelo navio tanque Vicuña no momento de sua explosão, em 15/11/2004, no Porto de Paranaguá. Pretensão da autora de se ver compensada por danos morais decorrentes da proibição temporária da pesca (2 meses) determinada em virtude da contaminação ambiental provocada pelo acidente.

2. Acórdão recorrido que concluiu pela improcedência do pedido ao fundamento de não estar configurado, na hipótese, nexo de causal capaz de vincular o resultado danoso ao comportamento de empresas que, sendo meras adquirentes da carga transportada, em nada teriam contribuído para o acidente, nem sequer de forma indireta.

3. Consoante a jurisprudência pacífica desta Corte, sedimentada inclusive no julgamento de recursos submetidos à sistemática dos processos representativos de controvérsia (arts. 543-C do CPC/1973 e 1.036 e 1.037 do CPC/2015), "*a responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela teoria do risco integral, sendo o nexo de causalidade o fator aglutinante que permite que o risco se integre na unidade do ato*" (REsp nº 1.374.284/MG).

4. Em que pese a responsabilidade por dano ambiental seja objetiva (e lastreada pela teoria do risco integral), faz-se imprescindível, para a configuração do dever de indenizar, a demonstração da existência de nexo de causalidade apto a vincular o resultado lesivo efetivamente verificado ao comportamento (comissivo ou omissivo) daquele a quem se repute a condição de agente causador.

5. No caso, inexistente nexo de causalidade entre os danos ambientais (e morais a eles correlatos) resultantes da explosão do navio Vicuña e a conduta das empresas adquirentes da carga transportada pela referida embarcação.

6. Não sendo as adquirentes da carga responsáveis diretas pelo acidente ocorrido, só haveria falar em sua responsabilização - na condição de poluidora indireta -

# Superior Tribunal de Justiça

acaso fosse demonstrado: (i) o comportamento omissivo de sua parte; (ii) que o risco de explosão na realização do transporte marítimo de produtos químicos adquiridos fosse ínsito às atividades por elas desempenhadas ou (iii) que estava ao encargo delas, e não da empresa vendedora, a contratação do transporte da carga que lhes seria destinada.

7. Para os fins do art. 1.040 do CPC/2015, fixa-se a seguinte TESE: As empresas adquirentes da carga transportada pelo navio Vicunã no momento de sua explosão, no Porto de Paranaguá/PR, em 15/11/2004, não respondem pela reparação dos danos alegadamente suportados por pescadores da região atingida, haja vista a ausência de nexos causal a ligar tais prejuízos (decorrentes da proibição temporária da pesca) à conduta por elas perpetrada (mera aquisição pretérita do metanol transportado).

8. Recurso especial não provido.

## ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos, em que são partes as acima indicadas, prosseguindo o julgamento, após o voto-vista antecipado do Sr. Ministro Luis Felipe Salomão acompanhando o Sr. Ministro Relator, com acréscimo de fundamentação, decide a Segunda Seção, por unanimidade, negar provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Para os efeitos do artigo 1040 do CPC/2015, foi fixada a seguinte tese: *As empresas adquirentes da carga transportada pelo navio Vicuña no momento de sua explosão, no Porto de Paranaguá/PR, em 15/11/2004, não respondem pela reparação dos danos alegadamente suportados por pescadores da região atingida, haja vista a ausência de nexos causal a ligar tais prejuízos (decorrentes da proibição temporária da pesca) à conduta por elas perpetrada (mera aquisição pretérita do metanol transportado).*

Os Srs. Ministros Marco Buzzi, Marco Aurélio Bellizze, Moura Ribeiro, Lázaro Guimarães (Desembargador convocado do TRF 5ª Região), Nancy Andrichi, Luis Felipe Salomão (voto-vista), Maria Isabel Gallotti e Antonio Carlos Ferreira votaram com o Sr. Ministro Relator.

Presidiu o julgamento o Sr. Ministro Paulo de Tarso Sanseverino.

Brasília (DF), 25 de outubro de 2017(Data do Julgamento)

Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA  
Relator

# Superior Tribunal de Justiça

RECURSO ESPECIAL Nº 1.596.081 - PR (2016/0108822-1)

## RELATÓRIO

O EXMO. SR. MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA (Relator): Trata-se de recurso especial interposto por LILIAN CARVALHO, com fulcro no art. 105, inciso III, alíneas "a" e "c", da Constituição Federal, contra acórdão do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná.

Noticiam os autos que a ora recorrente ajuizou ação indenizatória em desfavor de BORDEN QUÍMICA INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA. (atualmente denominada MOMENTIVE QUÍMICA DO BRASIL LTDA.), DYNEA BRASIL S.A. (atualmente incorporada por ARAUCO DO BRASIL S.A.) e SYNTEKO PRODUTOS QUÍMICOS S.A. (atualmente denominada GPC QUÍMICA S.A.), objetivando ser compensada por danos morais que teria suportado por ter sido temporariamente impedida de exercer sua profissão de pescadora em virtude do acidente ambiental relativo à explosão do navio VICUÑA, de bandeira chilena, em 15 de novembro de 2004, no Porto de Paranaguá.

Em sua petição inicial, sustentou a autora que as empresas requeridas seriam destinatárias (proprietárias) da carga transportada pelo navio VICUÑA no momento de sua explosão e que por isso seriam também solidariamente responsáveis pelos danos decorrentes do referido acidente, do qual resultou a contaminação ambiental (por óleo e metanol) e, conseqüentemente, a proibição da pesca, nas Baías de Paranaguá, Antonina e Guaraqueçaba, no litoral paranaense.

O juízo de primeiro grau julgou improcedente o pedido autoral sob o fundamento de que (i) o dano moral, no caso em apreço, não teria sido comprovado e (ii) não haveria nexo causal entre a conduta das rés e o dano moral alegadamente suportado pela autora da demanda. A respeito da ausência de nexo de causalidade, o magistrado sentenciante teceu as seguintes considerações:

*"(...) Outrossim, mesmo que houvesse o dano, melhor sorte não assiste ao autor haja vista o rompimento do nexo causal entre a conduta (ser proprietária da carga) e o dano (abalo moral perpetrado).*

*O nexo de causalidade em razão da Teoria da causalidade direta e imediata (art. 403 CC) exige que aquele que deu causa, direta e imediatamente, suporte o ônus que a sua conduta perpetrar.*

*É inegável que a responsabilidade ambiental em relação ao fato em comento é objetiva. Todavia, sem nexo de causalidade não se pode atribuir como causadora do dano as rés.*

*Do acórdão citado abaixo, extraio e reproduzo o seguinte: Na hipótese, as empresas rés-apeladas não são poluidoras, nem mesmo por equiparação, pois somente adquiriram a carga que não chegou a lhes ser entregue, uma vez que a explosão do navio ocorreu ainda no terminal marítimo, antes da tradição da coisa. O ato de adquirir determinado produto,*

# Superior Tribunal de Justiça

*por si, não caracteriza o nexo de causalidade com o dano reclamado, uma vez que, a mera aquisição, sem a tradição da coisa, não é a causa dos prejuízos. Os prejuízos foram causados pela explosão do navio, sem guardar relação com a compra do produto por ele transportado.*

*Já decidiu o egrégio Tribunal de Justiça, em demandas iguais provenientes da Comarca de Paranaguá o seguinte:*

*'Réis que apenas adquiriram a carga. Ausência de tradição da coisa. Falta de nexo causal entre a compra da carga e os danos causados. Responsabilidade do proprietário do navio e do terminal marítimo. Improcedência' (Ap. Cív. 939.434-9).*

*Neste caso, mesmo sendo dano ambiental, as réis não concorreram para a ocorrência da explosão do navio, não podendo ser responsabilizadas por algo que não estava ao seu alcance.*

*Não comprovado o ilícito, não há que se falar em reparação do dano causado, como preceitua o art. 927 do CC" (e-STJ fls. 1.207/1.208).*

Irresignada, a demandante interpôs recurso de apelação (e-STJ fls. 1.214/1.227).

A Nona Câmara Cível do TJ/PR, por unanimidade de votos dos seus integrantes, negou provimento ao apelo em acórdão que restou assim ementado:

**"APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS - DERRAMAMENTO DE ÓLEO NA BAIÁ DE PARANAGUÁ - EXPLOÇÃO DO NAVIO VICUÑA - IMPOSSIBILIDADE DE IMPOR ÀS ADQUIRENTES DA CARGA TRANSPORTADA A RESPONSABILIDADE PELOS DANOS CAUSADOS EM VIRTUDE DA EXPLOÇÃO DO NAVIO - AUSÊNCIA DE NEXO DE CAUSALIDADE ENTRE A COMPRA DOS PRODUTOS, QUE SEQUER FORAM ENTREGUES, E OS DANOS - RESPONSABILIDADE OBJETIVA QUE NÃO AFASTA A NECESSIDADE DE COMPROVAR O NEXO DE CAUSALIDADE - PRECEDENTES DO STJ - RECURSO - NEGA PROVIMENTO.**

*- 'A responsabilidade civil objetiva por dano ambiental não exclui a comprovação da efetiva ocorrência de dano e do nexo de causalidade com a conduta do agente, pois estes são elementos essenciais ao reconhecimento do direito de reparação. Precedentes. 2 (...). 5. Recurso especial dos particulares prejudicado' (Superior Tribunal de Justiça, Resp 1378705/SC, Rel. Ministra Eliana Calmon, 2ª Turma, julgado em 03/10/2013, Dje 14/10/2013)" (e-STJ fl. 1.512).*

Vislumbrando a existência de omissões no acórdão, a autora da demanda opôs embargos de declaração (e-STJ fls. 1.527/1.536) que foram rejeitados (e-STJ fls. 1.542/1.548).

Nas razões de seu recurso especial (e-STJ fls. 1.553/1.571), a ora recorrente - LILIAN CARVALHO - aponta, preliminarmente, violação do art. 535 do Código de Processo Civil de 1973 ao argumento de que a Corte de origem teria permanecido omissa, apesar de provocada pela oposição de embargos declaratórios, quanto à alegação de que estaria configurada a responsabilidade indireta das empresas ora recorridas pelos danos extrapatrimoniais aludidos na inicial, pelo fato de serem adquirentes da carga transportada, compondo, assim, a cadeia

# Superior Tribunal de Justiça

produtiva que auferir lucro com a atividade que, no caso, provocou o acidente ambiental ora em discussão.

No mérito, afirma que malferidos os arts. 3º, inciso IV, 4º, inciso VII, e 14, §1º, da Lei nº 6.938/1981; 927 e 942 do Código Civil e 3º, inciso XVI, da Lei nº 12.305/2010. Nesse particular, aduz, em síntese, que, ao contrário do que concluiu a Corte local, as recorridas seriam, sim, responsáveis pelos prejuízos extrapatrimoniais que lhe teriam sido causados, pois, em matéria de direito ambiental, a responsabilidade seria objetiva, orientando-se pela teoria do risco integral.

Sustenta, ainda, que "*toda e qualquer pessoa que indiretamente contribuir para causar degradação ambiental, em decorrência de sua atividade desenvolvida ou do produto advindo de sua atividade deverá arcar com os danos que provocar*" (e-STJ fl. 1.558) e que por isso as empresas adquirentes da carga poluente que era transportada pelo Navio Vicuña são responsáveis indiretas pelo ocorrido, sendo desinfluyente para tal conclusão o fato de o acidente ter ocorrido antes de ter havido a tradição da mercadoria bem como de a modalidade de transporte contratada (CFR) ter seus custos de operação a cargo da vendedora do material transportado, e não das adquirentes.

Por fim, afirma que o dano moral, no caso, deve ser presumido, pois resultante do fato ter sido proibida, em virtude do evento danoso, de exercer sua única atividade laboral: a pesca. Requer, assim, que as recorridas sejam compelidas ao pagamento de indenização de valor não inferior a 100 (cem) salários mínimos, a ser corrigido a contar de seu arbitramento e acrescido de juros de mora incidentes a partir da data do evento danoso.

Apresentadas as contrarrazões (e-STJ fls. 1.635/1.642, 1.644/1.660 e 1.662/1.693), o recurso foi admitido na origem, tendo sido ali indicado como representativo de controvérsia (e-STJ fls. 1.695/1.696) juntamente com o recurso especial que, nesta Corte, foi autuado como REsp nº 1.602.106/PR.

Diante da multiplicidade de recursos versando a respeito de uma mesma questão controvertida (eventual responsabilidade das empresas adquirentes da carga do Navio Vicuña pelo dano ambiental decorrente da explosão dessa embarcação na baía de Paranaguá em 15/11/2004), o julgamento do presente recurso especial foi submetido à Segunda Seção desta Corte, conforme o rito dos arts. 1.036 e 1.037 do Código de Processo Civil de 2015 (e-STJ fls. 1.888/1.890).

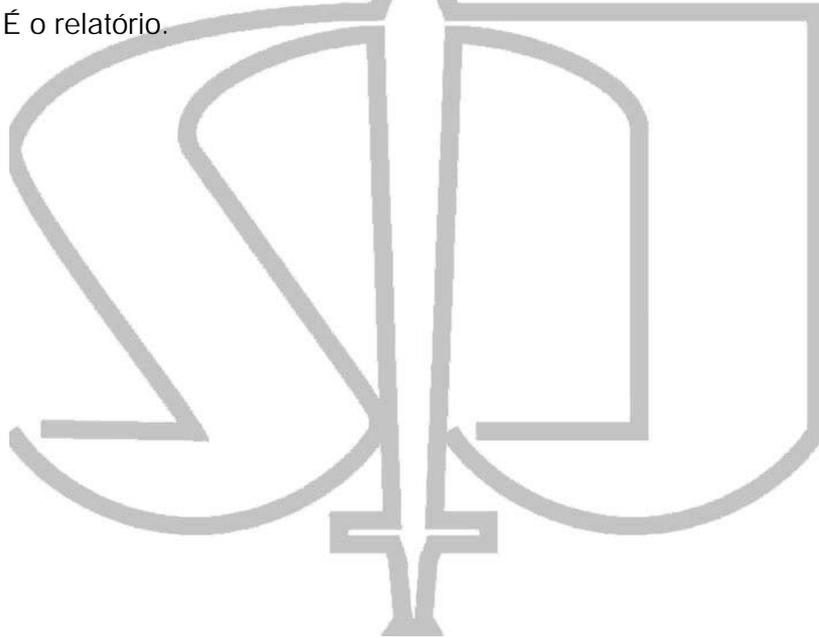
Foram expedidos ofícios aos Presidentes dos Tribunais de Justiça e dos Tribunais Regionais Federais e foi concedida vista dos autos ao Ministério Público Federal para manifestação.

# Superior Tribunal de Justiça

O Ministério Público Federal, em parecer subscrito pelo Subprocurador-Geral da República Eugênio José Guilherme de Aragão, opinou pelo provimento do recurso especial, afirmando, ainda, que, para os efeitos do art. 1.040 do Código de Processo Civil de 2015, deve prevalecer a tese de que,

*"(...) nos termos dos arts. 3º, IV; 4º, VII e 14, §1º, todos da Lei nº 6.938/81, dos arts. 927 e 942, ambos do CC e do art. 3º, XVI, da Lei nº 12.305/2010, as empresas adquirentes de carga poluente respondem pelo dano ambiental causado pela explosão do Navio Vicuña na Baía de Paranaguá, independentemente da tradição da mercadoria, pois compõem a cadeia produtiva da qual retiram proveito econômico, advindo, daí, o nexo de causalidade entre a atividade potencialmente poluidora e o dano ambiental"* (e-STJ fl. 1.952).

É o relatório.



RECURSO ESPECIAL Nº 1.596.081 - PR (2016/0108822-1)

VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA (Relator): A irresignação não merece prosperar.

Estando prequestionados, ainda que implicitamente, os dispositivos legais apontados pela ora recorrente como malferidos e preenchidos os demais pressupostos de admissibilidade recursal, impõe-se o conhecimento do apelo nobre.

Cinge-se a controvérsia a definir (i) se configurada a aludida negativa de prestação jurisdicional preliminarmente suscitada nas razões do especial e (ii) se as empresas adquirentes da carga do Navio Vicuña podem ser consideradas responsáveis pelo dano ambiental e, conseqüentemente, por danos extrapatrimoniais alegadamente suportados por terceiros (pescadores profissionais que se viram impedidos temporariamente de exercer seu labor), em decorrência da explosão da referida embarcação na baía de Paranaguá em 15/11/2004.

1 - Breve resumo do cenário fático-processual da demanda

É fato notório e incontroverso que na noite de 15 de novembro de 2004, por volta das 19h45, durante operação de descarga, no terminal privado da empresa CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS, localizado em Paranaguá/PR, o navio tanque VICUÑA, de bandeira chilena, de propriedade da SOCIEDAD NAVIERA ULTRAGAZ, explodiu, causando - além da morte de 4 (quatro) de seus tripulantes, de avarias ao cais, às instalações do terminal e a pequenas embarcações próximas - a contaminação do ambiente pelo óleo combustível da embarcação (óleo bunker, óleo diesel e óleos lubrificantes) e por parte de sua carga (metanol).

O navio chegou ao Porto de Paranaguá transportando 11.226,521 toneladas de metanol, produto que tinha as três empresas ora recorridas como destinatárias na seguinte proporção: 5.546,521 toneladas destinadas a BORDEN QUÍMICA INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA. (atualmente denominada MOMENTIVE QUÍMICA DO BRASIL LTDA.), 3.670 toneladas destinadas a DYNEA BRASIL S.A. (atualmente incorporada por ARAUCO DO BRASIL S.A.) e 2.010 toneladas destinadas a SYNTEKO PRODUTOS QUÍMICOS S.A. (atualmente denominada GPC QUÍMICA S.A.).

No momento exato da explosão já haviam sido descarregadas, no terminal portuário, 7.147,288 toneladas do metanol transportado, restando, dessa forma, a bordo da embarcação 4.079,233 toneladas do produto que, em sua totalidade "*queimou-se, volatilizou-se ou ainda diluiu-se na água do mar nas primeiras horas, ou nos primeiros dias, após o acidente*" (e-STJ fl. 87).

A contaminação causou severos danos ambientais e comprometeu a pesca nas

# Superior Tribunal de Justiça

baías de Paranaguá, Antonina e Guaraqueçaba por cerca de 60 (sessenta) dias.

Oportuno ressaltar também que as recorridas adquiriram o metanol transportado pelo navio VICUÑA da empresa METHANEX CHILE LIMITED, responsável tanto pela contratação quanto pelo pagamento do frete marítimo, em que foi adotada a modalidade de frete denominada CIF - *Cost, insurance and freight* -, na qual a tradição da mercadoria se dá no momento de sua efetiva entrega ao comprador, e não no ato de embarque do produto, que é característica própria da modalidade FOB - *free on board*.

A autora da demanda, ora recorrente, ajuizou a ação indenizatória em tela no dia 5 de setembro de 2007, afirmando-se pescadora profissional e, por isso, objetivando compensação por danos morais que alega ter suportado em virtude de ter sido impedida de exercer sua profissão pelo período de 60 (sessenta) dias.

No polo passivo da demanda, a autora optou por incluir apenas as três empresas ora recorridas, adquirentes da carga que era transportada no momento da explosão da embarcação, sob o entendimento de que seriam elas, a teor do que dispõem os arts. 3º, inciso IV, 4º, inciso VII, e 14, §1º, da Lei nº 6.938/1981, solidariamente responsáveis pela reparação dos danos extrapatrimoniais que afirma ter suportado, haja vista terem contribuído indiretamente para a degradação ambiental resultante da mencionada explosão.

O pedido inicial foi julgado improcedente pelo juízo de primeiro grau (e-STJ fls. 1.202/1.208), sendo a respectiva sentença mantida íntegra, por unanimidade de votos dos integrantes da Nona Câmara Cível do TJ/PR que, negando provimento ao recurso de apelação intentado pela autora, concluíram que a responsabilidade civil objetiva por dano ambiental não dispensa a comprovação da efetiva ocorrência do dano e do nexo de causalidade e que este último, no caso em apreço, não estaria configurado, visto que (i) a causa da explosão do navio não guarda nenhuma relação com a aquisição pelas demandadas do produto por ele transportado; (ii) a carga pereceu antes de sua tradição às adquirentes e (iii) já teriam sido identificados os possíveis causadores do dano, dentre os quais não estariam as rés (e-STJ fls. 1.511/1.524).

Daí a interposição do recurso especial ora em apreço, no qual a recorrente veicula alegações de ofensa tanto ao art. 535 do CPC/1973 quanto aos arts. 3º, inciso IV, 4º, inciso VII, e 14, §1º, da Lei nº 6.938/1981; 927 e 942 do Código Civil e 3º, inciso XVI, da Lei nº 12.305/2010.

2 - Da necessidade de submissão do feito ao rito dos arts. 1.036 e 1.037 do Código de Processo Civil de 2015

Centenas de demandas idênticas a esta aportaram na Justiça Comum do Estado do Paraná, onde têm recebido, conforme informações apresentadas pelo próprio Tribunal de Justiça daquele ente da Federação, soluções díspares.

Com efeito, diante de um mesmo cenário fático, ora se tem concluído pela

# Superior Tribunal de Justiça

existência do dever das recorridas de indenizar, ora se tem afastado tal responsabilidade em virtude da inexistência de nexo causal a vincular qualquer ação ou omissão destas ao dano ambiental suscitado e, conseqüentemente, ao dano extrapatrimonial alegadamente suportado por pescadores da região atingida.

A não uniformização do entendimento jurídico aplicável a questionamento relativo à responsabilidade por um mesmo fato concreto - no caso, o acidente ambiental resultante da explosão do navio Vicunã na Baía do paranaguá - não tem se restringido ao primeiro grau de jurisdição, tanto que, ao indicar o presente feito como representativo da controvérsia, a Primeira Vice-Presidência do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná destacou que as centenas de ações idênticas à presente em curso também ali estariam recebendo tratamento distinto, haja vista a discrepância das orientações esposadas pelas Oitava e Nona Câmaras Cíveis daquela Corte (e-STJ fls. 1.695/1.696).

Nesse particular, foi registrado na mencionada decisão de fls. 1.695/1.696 (e-STJ) que:

*"(...) a oitava Câmara Cível desta Corte entende que se aplica ao caso a teoria do risco integral, de modo que, sendo objetiva a responsabilidade das empresas proprietárias da carga e exercendo atividade que acarrete risco ao meio ambiente, devem responder pelos danos decorrentes independente da perquirição de culpa. Sustenta, ainda, que, com base no artigo 3º, inciso IV, da Lei nº 6.938/81, presente o nexo de causalidade diante da aplicação do princípio do poluidor pagador (Apelação Cível nº 1.289.464-9/02).*

*Por sua vez, a Nona Câmara Cível deste mesmo Tribunal, em idêntica situação, concluiu que a adição da teoria do risco integral não afasta a necessidade de comprovar a existência do nexo de causalidade, como pressuposto necessário para caracterizar a responsabilidade civil. E entende que, no caso, 'não há como estabelecer nexo de causalidade entre o simples fato de a carga transportada pelo navio ter sido adquirida pelas rés e os danos reclamados na inicial', concluindo que 'não se revela razoável imputar às rés a responsabilidade pelos prejuízos causados pela explosão do navio, já que o evento danoso ocorreu antes da tradição' (Apelação Cível nº 1.335.427-7)."*

A matéria não é nova neste Tribunal, já tendo sido monocraticamente apreciada por quase todos os ministros integrantes da Segunda Seção. Nesses casos, todos envolvendo a mesma situação fática ora descrita, concluiu-se pela impossibilidade de êxito de recursos especiais interpostos contra acórdãos análogos ao ora recorrido (que julgavam improcedente o pleito indenizatório autoral por ausência de nexo de causalidade) em virtude da suposta incidência do óbice da Súmula nº 7/STJ.

Vale mencionar, a título de exemplo, os seguintes julgados: AREsp nº 894.585/PR, Relator o Ministro Luis Felipe Salomão, decisão publicada em 16/6/2016; AREsp nº 894.736/PR, Relator o Ministro Marco Buzzi, decisão publicada em 3/6/2016; AREsp nº 895.031/PR, Relator o

# Superior Tribunal de Justiça

Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, decisão publicada em 2/6/2016, e AREsp nº 931.188/PR, Relator o Ministro Marco Aurélio Bellizze, decisão publicada em 1º/7/2016.

Cumpra registrar também que, após a publicação da decisão de submissão do do recurso ao rito dos arts. 1.036 e 1.037 do CPC/2015 (e-STJ fls. 1.888/1.890), decidiu-se, em dezenas de outros feitos que aqui pendiam de julgamento, determinar o retorno dos autos à Corte de origem para que lá o recurso aguardasse suspenso até o pronunciamento definitivo da Segunda Seção a respeito do Tema 957. Dentre eles, cumpre mencionar os seguintes: AgInt no AREsp nº 872.680/PR, Relator o Ministro Paulo de Tarso Sanseverino, decisão publicada em 5/10/2016; AREsp nº 894.503/PR, Relatora a Ministra Nancy Andrighi, decisão publicada em 10/4/2017; AREsp nº 931.021/PR, Relator o Ministro Moura Ribeiro, decisão publicada em 24/11/2016; AREsp nº 931.097/PR, Relator o Ministro Antonio Carlos Ferreira, decisão publicada em 6/4/2017; AREsp nº 933.553/PR, Relator o Ministro Raul Araújo, decisão publicada em 17/4/2017; AREsp nº 967.012/PR, Relator o Ministro Marco Buzzi, decisão publicada em 1º/2/2017, e REsp nº 1.602.689/PR, Relator o Ministro Marco Aurélio Bellizze, decisão publicada em 22/2/2017.

Desse modo, evidenciado o caráter multitudinário da demanda e sendo certa a existência de pronunciamentos judiciais discrepantes a respeito de um mesmo fato jurídico, revela-se salutar a atuação desta Corte Superior para impedir a manutenção de dissonantes interpretações da legislação federal relacionadas à questão ora controvertida que, como se pode facilmente inferir dos autos, é eminente de direito, não demandando reapreciação de nenhuma das provas ali produzidas.

Impende salientar que essa postura uniformizadora tem sido assumida pela Segunda Seção em casos semelhantes. Foi o que ocorreu, por exemplo, no julgamento dos recursos repetitivos referentes aos danos sofridos por pescadores em virtude da contaminação do rio Sergipe por vazamento de amônia (REsp nº 1.354.536/SE, Relator o Ministro Luis Felipe Salomão, DJe de 5/5/2014) e de outro importante acidente ambiental havido no Porto de Paranaguá, relativo à colisão do navio N-T Norma (REsp nº 1.114.398/PR, Relator o Ministro Sidnei Beneti, DJe de 8/12/2012).

Em síntese, cumpre a esta Corte Superior definir se, diante do cenário fático delineado no item 1 deste voto, as empresas adquirentes da carga que era transportada pelo navio Vicuña no momento de sua explosão, em 15 de novembro de 2004, no Porto de Paranaguá, são ou não responsáveis pelos danos ambientais causados na região e, conseqüentemente, pelos danos patrimoniais e extrapatrimoniais suportados por pescadores profissionais que se viram, por conta disso, temporariamente proibidos de ali exercer sua profissão.

### 3 - Da não ocorrência da aludida violação do art. 535 do CPC/1973

De início, inviável o acolhimento da tese recursal relativa à suposta ofensa ao art.

# Superior Tribunal de Justiça

535 do Código de Processo Civil de 1973.

Com efeito, o que se infere dos autos é que o Tribunal de origem agiu corretamente ao rejeitar os declaratórios opostos pela ora recorrente, não subsistindo nenhuma omissão, contradição ou obscuridade no acórdão embargado, ficando patente, em verdade, o intuito infringente da irresignação, visto que a única pretensão da embargante era convencer a Corte local de que, ao contrário do que ali decidido, estaria, sim, configurado o nexo causal e, conseqüentemente, o dano moral indenizável aludido na petição inicial.

Como consabido, a estreita via dos embargos de declaração não se presta à reforma do julgado impugnado.

A propósito:

*"PROCESSO CIVIL. AGRAVO. EXCEÇÃO DE PRÉ-EXECUTIVIDADE. NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. INEXISTÊNCIA DE OMISSÃO OU CONTRADIÇÃO.*

*1. O artigo 535 do Código de Processo Civil dispõe sobre omissões, obscuridades ou contradições existentes nos julgados. Trata-se, pois, de recurso de fundamentação vinculada, restrito a situações em que se verifica a existência dos vícios na lei indicados.*

*2. Afasta-se a violação do art. 535 do CPC quando o decisório está claro e suficientemente fundamentado, decidindo integralmente a controvérsia. (...)."*

(AgRg no Ag nº 1.176.665/RS, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, QUARTA TURMA, julgado em 10/5/2011, DJe 19/5/2011).

*"RECURSO ESPECIAL - NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL - INOCORRÊNCIA (...)*

*1. Os embargos de declaração consubstanciam-se no instrumento processual destinado à eliminação, do julgado embargado, de contradição, obscuridade ou omissão sobre tema cujo pronunciamento se impunha pelo Tribunal, não se prestando para promover a reapreciação do julgado. (...)."*

(REsp nº 1.134.690/PR, Rel. Ministro MASSAMI UYEDA, TERCEIRA TURMA, julgado em 15/2/2011).

Registra-se, ainda, que o órgão julgador não está obrigado a se pronunciar acerca de todo e qualquer ponto suscitado pelas partes, mas apenas sobre aqueles considerados suficientes para fundamentar sua decisão.

A motivação contrária ao interesse da parte ou mesmo omissa quanto aos pontos considerados irrelevantes pelo julgador não autoriza o acolhimento dos embargos declaratórios.

Daí porque, sob nenhum prisma, revela-se malferido o art. 535 do CPC/1973.

4 - Da responsabilidade objetiva por dano ambiental (teoria do risco integral)

Rechaçada a alegação de ocorrência de negativa de prestação jurisdicional pela Corte de origem, resta a apreciação do cerne da irresignação recursal, que se restringe a definir se, diante da realidade fática incontroversa dos autos e à luz do que dispõem os arts. 3º, inciso IV, 4º, inciso VII, e 14, §1º, da Lei nº 6.938/1981 e 927 e 942 do Código Civil, são as empresas

# Superior Tribunal de Justiça

ora recorridas solidariamente responsáveis pela reparação dos danos extrapatrimoniais alegadamente suportados pela autora da demanda, pescadora profissional, que se viu temporariamente impedida de exercer sua profissão em virtude da contaminação ambiental provocada pelo derramamento de óleo combustível e metanol na explosão do navio Vicuña.

A discussão, diga-se de pronto, se refere a ser ou não aplicável ao caso em apreço a teoria do risco integral, mesmo porque, à luz da jurisprudência hoje pacífica desta Corte, a aplicação da referida teoria a casos como o ora em exame é inequívoca.

Afinal, o Superior Tribunal de Justiça tem orientação firme, consolidada inclusive no julgamento de outros dois apelos nobres também submetidos à sistemática dos recursos representativos da controvérsia (art. 543-C do CPC/1973 - arts. 1.036 e 1.037 do CPC/2015), no sentido de que

*"(...) a responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela teoria do risco integral, sendo o nexo de causalidade 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"* (REsp nº 1.374.284/MG, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 27/8/2014, DJe de 5/9/2014 e REsp nº 1.354.536/SE, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 26/3/2014, DJe de 5/5/2014).

Na mesma linha:

*"PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANO AMBIENTAL. BAÍA DE GUANABARA. LEGITIMIDADE ATIVA E PROVA SUPLEMENTAR. AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO. INCIDÊNCIA DAS SÚMULAS N. 282 E 356 DO STF. ÔNUS PROBATÓRIO. INVERSÃO. PRECEDENTE. DESCONSTITUIÇÃO DA PROVA EMPRESTADA E NECESSIDADE DE PRODUÇÃO DE PROVA SUPLEMENTAR. ANÁLISE. ÓBICE DA SÚMULA N. 7/STJ. DECISÃO MANTIDA.*

*1. A simples indicação dos dispositivos legais tidos por violados, sem que o tema tenha sido enfrentado pelo acórdão recorrido, obsta o conhecimento do recurso especial, por falta de prequestionamento, a teor das Súmulas n. 282 e 356 do STF.*

*2. Tratando-se de ação indenizatória por dano ambiental, a responsabilidade pelos danos causados é objetiva, pois fundada na teoria do risco integral. Assim, cabível a inversão do ônus da prova. Precedente.*

*3. O recurso especial não comporta o exame de questões que impliquem revolvimento do contexto fático-probatório dos autos, a teor do que dispõe a Súmula n. 7 do STJ.*

*4. Agravo regimental a que se nega provimento."*

(AgRg no AREsp nº 533.786/RJ, Rel. Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, QUARTA TURMA, julgado em 22/9/2015, DJe de 29/9/2015 - grifou-se).

*"RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANO AMBIENTAL PRIVADO. RESÍDUO INDUSTRIAL. QUEIMADURAS EM ADOLESCENTE. REPARAÇÃO DOS DANOS MATERIAIS E MORAIS.*

*1 - Demanda indenizatória movida por jovem que sofreu graves queimaduras nas pernas ao manter contato com resíduo industrial depositado em área rural.*

# Superior Tribunal de Justiça

2 - A responsabilidade civil por danos ambientais, seja por lesão ao meio ambiente propriamente dito (dano ambiental público), seja por ofensa a direitos individuais (dano ambiental privado), é objetiva, fundada na teoria do risco integral, em face do disposto no art. 14, § 10º, da Lei n. 6.938/81.

3 - A colocação de placas no local indicando a presença de material orgânico não é suficiente para excluir a responsabilidade civil.

4 - Irrelevância da eventual culpa exclusiva ou concorrente da vítima.

5 - Quantum indenizatório arbitrado com razoabilidade pelas instâncias de origem. Súmula 07/STJ.

6 - Alteração do termo inicial da correção monetária (Súmula 362/STJ).

7 - RECURSO ESPECIAL PARCIALMENTE PROVIDO."

(REsp nº 1.373.788/SP, Rel. Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, TERCEIRA TURMA, julgado em 6/5/2014, DJe de 20/5/2014 - grifou-se).

Cumprido observar, todavia, que, ao contrário do que tenta a ora recorrente convencer, a aplicação da teoria do risco integral a casos de responsabilidade civil por danos ambientais não exime os autores de demandas reparatórias do dever de demonstrar a existência de nexo de causalidade entre os efeitos danosos que afirmam ter suportado e o comportamento comissivo ou omissivo daqueles a quem imputam a condição de causadores, direta ou indiretamente, de tais danos.

Nessa esteira, cumpre destacar a remansosa jurisprudência desta Corte a respeito do tema, que é firme ao consignar que, em que pese a responsabilidade por dano ambiental ser objetiva (e lastreada pela teoria do risco integral), faz-se imprescindível, para a configuração do dever de indenizar, a demonstração do nexo causal a vincular o resultado lesivo à conduta efetivamente perpetrada por seu suposto causador.

A propósito:

"ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. AUSÊNCIA DE OMISSÃO. ART. 535, II, DO CPC. DIVERGÊNCIA JURISPRUDENCIAL NÃO COMPROVADA. FALTA DE PREQUESTIONAMENTO. SÚMULA 211/STJ. CONTEXTO FÁTICO DIFERENTE. CULPA DA VEPLAN PELA RESCISÃO DO CONTRATO ADMINISTRATIVO.

1. Trata o presente feito de litígio entre a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária e a Veplan Hotéis e Serviços S/A sobre a responsabilidade pela rescisão de contrato administrativo entabulado entre as partes para a construção de um hotel no Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos. O Tribunal de origem entendeu que a culpa da rescisão foi da Veplan, apesar da Infraero ter omitido do edital do certame o estudo da viabilidade ambiental da obra.

(...) 9. A responsabilidade ambiental é objetiva, bastando a comprovação do nexo causal. Em outras palavras, o dever de reparação independe de culpa do agente e se aplica a todos que direta ou indiretamente teriam responsabilidade pela atividade causadora de degradação ambiental.

(...) 13. Recurso Especial da Veplan não provido e Recurso Especial da Infraero parcialmente conhecido e, nessa parte, provido."

(REsp nº 1.449.765/SP, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 2/8/2016, DJe de 10/10/2016 - grifou-se)

# Superior Tribunal de Justiça

"ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANOS AMBIENTAIS. PESCA PREDATÓRIA DE ARRASTO DENTRO DAS TRÊS MILHAS MARÍTIMAS. RESPONSABILIDADE OBJETIVA INDEPENDENTE DE CULPA. IMPRESCINDÍVEL, ENTRETANTO, A DEMONSTRAÇÃO DO NEXO DE CAUSALIDADE. FUNDAMENTOS INSUFICIENTES PARA A REFORMA DA DECISÃO. AGRAVO REGIMENTAL DESPROVIDO.

1. A jurisprudência desta Corte Superior firmou-se no sentido de que, apesar da responsabilidade por dano ambiental ser objetiva, deve ser demonstrado o nexo de causalidade entre a conduta e o resultado. Precedentes.

2. A aplicação desse entendimento através de decisão monocrática está de acordo com o art. 557 do CPC e, portanto, não configura nulidade a ser sanada.

3. Os argumentos postos no Agravo Regimental não são suficientes para modificar o entendimento trazido na decisão recorrida, que se mantém pelos próprios fundamentos.

4. Agravo Regimental desprovido."

(AgRg no REsp nº 1.210.071/RS, Rel. Ministro NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO, PRIMEIRA TURMA, julgado em 5/5/2015, DJe de 13/5/2015 - grifou-se).

"DIREITO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANO AMBIENTAL. RESPONSABILIDADE OBJETIVA PELA EMISSÃO DE FLÚOR NA ATMOSFERA. TEORIA DO RISCO INTEGRAL. POSSIBILIDADE DE OCORRER DANOS INDIVIDUAIS E À COLETIVIDADE. NEXO DE CAUSALIDADE. SÚMULA N. 7/STJ. DANO MORAL IN RE IPSA.

1. Inexiste violação do art. 535 do Código de Processo Civil se todas as questões jurídicas relevantes para a solução da controvérsia são apreciadas, de forma fundamentada, sobrevindo, porém, conclusão em sentido contrário ao almejado pela parte.

2. É firme a jurisprudência do STJ no sentido de que, nos danos ambientais, incide a teoria do risco integral, advindo daí o caráter objetivo da responsabilidade, com expressa previsão constitucional (art. 225, § 3º, da CF) e legal (art. 14, § 1º, da Lei n. 6.938/1981), sendo, por conseguinte, descabida a alegação de excludentes de responsabilidade, bastando, para tanto, a ocorrência de resultado prejudicial ao homem e ao ambiente advindo de uma ação ou omissão do responsável.

3. A premissa firmada pela Corte de origem, de existência de relação de causa e efeito entre a emissão do flúor na atmosfera e o resultado danoso na produção rural dos recorridos, é inafastável sem o reexame da matéria fática, procedimento vedado em recurso especial. Aplicação da Súmula 7/STJ.

(...) 7. Recurso especial a que se nega provimento."

(REsp nº 1.175.907/IMG, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 19/8/2014, DJe de 25/9/2014 - grifou-se).

No caso, a improcedência do pedido autoral é, de fato, medida que se impõe, pois, como bem assentado por ambas as instâncias de cognição plena, não está configurado o nexo de causalidade apto a vincular o resultado danoso alegadamente suportado pela ora recorrente (danos morais resultantes do empecilho temporário ao desempenho de sua atividade profissional) à conduta efetivamente perpetrada pelas ora recorridas, consistente na simples aquisição pretérita da carga que era transportada pelo navio tanque Vicuña no momento de sua explosão e que, por isso, acabou contribuindo para a contaminação ambiental.

Nesse aspecto, vale anotar que as conclusões do inquérito instaurado para

# Superior Tribunal de Justiça

investigar as causas do acidente, apesar de não apontarem com precisão qual teria sido a causa determinante da explosão do navio, foram categóricas (a partir do exame das quatro hipóteses levantadas pelos peritos como sendo potenciais causadoras do evento) ao afirmar que "*são possíveis responsáveis diretos pelo acidente a SOCIEDADE NAVIERA ULTRAGAS e o TERMINAL CATALINI*" (e-STJ fl. 221 - grifou-se).

Faz-se oportuna a transcrição do que restou expressamente consignado na parte conclusiva do mencionado inquérito:

*" (...) De tudo quanto contém os presentes autos, conclui-se:*

*I) fatores que contribuíram para o acidente:*

*(a) fator humano - Não foi observada a influência do fator humano no seu aspecto bio-psicológico.*

*(b) fator material - Tanto o terminal da Catallini quanto o NM VICUÑA apresentavam irregularidades conforme citado nos itens 'Fatores considerados de risco atribuíveis a Catallini e Fatores de risco atribuíveis ao navio' acima citados, consideradas sérias e capazes de provocar um acidente de vulto. Não foi possível estabelecer com certeza o responsável pela explosão seguida de incêndio do NT VICUÑA, mas ressalta-se a responsabilidade pelo risco que gerou, conforme o item 15, alínea 'e' da Lei 2180/54.*

*(c) fator operacional - Não foi observada a influência do fator operacional.*

*II) que, em consequência, houve o acidente que resultou, conforme as folhas 4201 e 4202 (folha 30 e 31 do relatório da perícia da CPPR), na morte dos Senhores José Manzo Obreque, Ronald Rios Peña, Adriasola Juan Carlos Sepúlveda, Alfredo Omar Vidal; perda total do navio, após explosão, não restando outra alternativa senão o seu terminal à operação; também foram registradas avarias leves em embarcações fundeadas na parte interna do terminal e em edificações na cidade de Paranaguá; poluição pelo metanol por ser um composto inflamável, altamente volátil e explosivo, todo o produto existente no navio queimou-se, volatilizou-se ou ainda diluiu-se na água do mar nas primeiras horas, ou nos primeiros dias, após o acidente. Sendo assim, nenhuma quantidade desse material foi recuperada durante os trabalhos de desmonte do navio; poluição pelo óleo combustível e diesel porque o navio carregava aproximadamente 1.416 toneladas de óleo, equivalentes a 1.467.000 litros, sendo cerca de 80% desse total representado pelo óleo 'bunker', e de acordo com o relatório da Transpetro/Petrobras, de 13/04/05, foram recuperados 1.176.074 litros de óleo e 2.996.039 litros de água oleosa, depositados no tanque de separação do terminal da empresa em Paranaguá (PR), estima-se, portanto, que cerca de 291.000 litros de óleo não foram recuperados e, portanto, vazaram para o ambiente. Considerando a predominância de óleo combustível do tipo 'bunker' (densidade = 0,98), pode-se estimar que essa quantidade seja equivalente a cerca de 285 toneladas.*

*III) são possíveis responsáveis diretos pelo acidente a SOCIEDADE NAVIERA ULTRAGAS e o TERMINAL CATALINI" (e-STJ fls. 220/221 - grifou-se).*

Além disso, a perícia apontou que a proibição da pesca na região afetada

# Superior Tribunal de Justiça

resultou do derramamento do óleo da embarcação e não de eventual contaminação pela conteúdo da carga transportada (e-STJ fl. 146).

Não se revela razoável afirmar também que a responsabilização das recorridas seria resultado lógico de eventual comportamento omissivo de sua parte, pois este, como consabido, 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 não se pode dizer que os riscos inerentes ao transporte marítimo estão relacionados com as atividades desenvolvidas pelas ora requeridas.

Nesse particular, precisas foram as conclusões da Corte de origem, consoante se colhe do seguinte excerto do voto condutor do acórdão recorrido:

*"(...) Há que se considerar que os danos gerados pelo transporte de produtos antes da entrega ao comprador não constituem risco inerente à atividade comercial desenvolvida pelas rés (fabricação e comercialização de produtos químicos) se limitam àqueles decorrentes do armazenamento e da comercialização dos produtos por ela fabricados. Ou sejam, suas atividades comerciais tornam-se potencialmente lesivas no momento em que armazenam e manipulam estes produtos para comercializar e não quando simplesmente adquirem suas matérias-primas.*

*De outro lado, a explosão de um navio pertencente a uma empresa que realiza o transporte de carga inflamável é absolutamente previsível e constitui risco inerente a sua atividade de transporte de mercadorias. O mesmo se diga com relação à empresa que realiza a operação de descarga desta mercadoria. Nesses dois casos, de fato, não se admitem excludentes de responsabilidade, pois o risco é inerente à atividade explorada.*

*Conclui-se, assim, que uma vez definido quem são os possíveis causadores do dano, quebra-se o nexo de causalidade com relação aos demais, ficando a aplicação da teoria do risco integral, adstrita aos possíveis causadores do dano, os quais estão obrigados a repará-los" (e-STJ fls. 1.520/1.521 - grifou-se).*

Tais riscos - justificadores da aplicação ao caso da teoria do risco integral - eram próprios das atividades econômicas da SOCIEDAD NAVIERA ULTRAGAZ (a proprietária da embarcação envolvida no incidente objeto da lide) e da empresa CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS (responsável pela exploração do terminal portuário onde se deu o evento danoso).

Quando muito, seria razoável estender a responsabilidade proveniente da assunção desse risco à empresa vendedora da carga (METHANEX CHILE LIMITED), haja vista ter sido ela, na espécie, a contratante do serviço de transporte.

A autora, porém, optou por não incluir no polo passivo da demanda as potenciais responsáveis pelo dano ambiental ocorrido. Dirigiu, na verdade, sua pretensão reparatória, de forma inusitada, apenas contra as ora recorridas, meras destinatárias da carga que era

# Superior Tribunal de Justiça

transportada pelo navio Vicuña no momento em que se deu sua explosão, a quem, a despeito de todo o esforço argumentativo expendido desde a inicial, não se pode atribuir nenhuma parcela de contribuição para o acidente ambiental ocorrido.

Oportuna, mais uma vez, a menção aos bem lançados fundamentos do acórdão recorrido, que não deixam nenhuma dúvida quanto à inexistência de nexos causal entre o comportamento das recorridas e os danos que justificaram, em tese, a indenização nesta demanda perseguida:

*"(...) É importante frisar que, no caso, somente poderia ser estabelecido algum nexo de causalidade entre a atividade exercida pelas rés e a explosão do navio Vicuña, se esta tivesse sido ocasionada pela própria carga, o que não ocorreu, como já visto; ou se as rés fossem as proprietárias do navio, ou mesmo do terminal marítimo; ou tivessem assumido a responsabilidade pelo transporte da carga, o que também não se demonstrou.*

*Quanto à responsabilidade pelos danos ambientais ocasionados durante o transporte de produtos químicos perigosos, é necessário consignar que esta poderia atingir o destinatário da carga, além do poluidor direto (transportador), caso aquele tivesse assumido a responsabilidade pelo transporte.*

*No transporte de produtos químicos, o momento da tradição (entrega da coisa) será identificado pela modalidade de frete contratada: FOB (free on board: posto a bordo) ou CIF (cost, insurance and freight: custo, seguro e frete). No FOB, a tradição se dá no momento em que a mercadoria é colocada no meio de transporte, o que significa que o risco transfere-se ao comprador no momento em que a coisa é embarcada. Já no frete CIF, a tradição se dá quando a mercadoria é entregue ao comprador, o que significa que os riscos de perdas durante o transporte são de responsabilidade do vendedor (...).*

*No caso, a parte apelada não demonstrou, e nem mesmo alegou que o navio envolvido na acidente foi contratado pelas rés para transportar os produtos químicos adquiridos, ou que o frete foi contratado na modalidade FOB, hipótese em que seria possível considerar as rés responsáveis pelos danos causados.*

*Não fosse isso, o documento juntado à fl. 642 (Packing list) contém a sigla CFR (cost and freight), ou seja, 'custo e frete', o que permite concluir que a modalidade de frete contratada é aquela em que a tradição se dá no momento da entrega da mercadoria, hipótese em que o vendedor assume a responsabilidade por eventuais danos gerados durante o transporte.*

*Dessa forma, como a causa da explosão do navio não guarda qualquer relação com a compra do produto que estava sendo transportado, como a coisa pereceu antes da tradição e como foram identificados os possíveis causadores do dano, dentre os quais não estão as rés, a improcedência do pedido inicial é medida que se impõe" (e-STJ fls. 1.521/1.522 - grifou-se).*

Cumprido salientar, por fim, que esta Corte Superior já teve oportunidade de fazer consignar que *"para o fim de apuração do nexo de causalidade no dano ambiental, equiparam-se*

# Superior Tribunal de Justiça

*quem faz, quem não faz quando deveria fazer, quem não se importa que façam, quem financia para que façam, e quem se beneficia quando outros fazem"* (REsp nº 650.728), mas as recorridas não se enquadram em nenhuma dessas situações.

Pode-se concluir, assim, em apertada síntese, que as ora recorridas, porquanto meras adquirentes do metanol transportado pelo navio Vicuña, não respondem pela reparação de prejuízos (de ordem material e moral) alegadamente suportados por pescadores profissionais em virtude da proibição temporária da pesca na região atingida pela contaminação ambiental decorrente da explosão, em 15/11/2004, da referida embarcação.

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 insito à sua atividade ou (iii) que estivesse a seu encargo, e não da empresa vendedora, a contratação do transporte da carga que lhe seria destinada.

Sendo certo que nenhuma das mencionadas situações se verificou, afasta-se o pretendido dever de indenizar, diante ausência do nexo causal imprescindível à sua configuração.

## 5. Da tese jurídica para os efeitos do art. 1.040 do CPC/2015

Diante do explanado, fixa-se a seguinte tese para efeitos do art. 1.040 do CPC/2015:

As empresas adquirentes da carga transportada pelo navio Vicuña no momento de sua explosão, no Porto de Paranaguá/PR, em 15/11/2004, não respondem pela reparação dos danos alegadamente suportados por pescadores da região atingida, haja vista a ausência de nexo causal a ligar tais prejuízos (decorrentes da proibição temporária da pesca) à conduta por elas perpetrada (mera aquisição pretérita do metanol transportado).

## 6. Da resolução do caso concreto

Na hipótese, o acórdão recorrido concluiu pela manutenção da sentença primeva de improcedência do pedido indenizatório autoral, valendo-se para tanto do fundamento de inexistência de nexo causal entre os danos morais supostamente suportados pela parte autora (pescadora profissional) e a conduta das empresas ora recorridas, que eram as adquirentes da carga que remanescia nos tanques do navio Vicuña no momento de sua explosão, em 15/11/2004.

Nessa esteira, não prospera a alegação recursal de ofensa ao art. 535 do CPC/1973 e tampouco a de violação dos arts. 3º, inciso IV, 4º, inciso VII, e 14, §1º, da Lei nº 6.938/1981; 927 e 942 do Código Civil e 3º, inciso XVI, da Lei nº 12.305/2010, consoante os fundamentos no presente voto já externados.

# *Superior Tribunal de Justiça*

Ante o exposto, nego provimento ao recurso especial.  
É o voto.



**CERTIDÃO DE JULGAMENTO  
SEGUNDA SEÇÃO**

Número Registro: 2016/0108822-1

**PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.596.081 / PR**

Números Origem: 00004929520078160043 12894649 1289464902 1335427702

PAUTA: 27/09/2017

JULGADO: 27/09/2017

**Relator**

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **PAULO DE TARSO SANSEVERINO**

Subprocuradora-Geral da República

Exma. Sra. Dra. **ANA MARIA GUERRERO GUIMARÃES**

Secretária

Bela. **ANA ELISA DE ALMEIDA KIRJNER**

**AUTUAÇÃO**

RECORRENTE : LILIAN CARVALHO  
ADVOGADO : LUIZ CARLOS DA ROCHA E OUTRO(S) - PR013832  
RECORRIDO : GPC QUÍMICA S/A EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL  
ADVOGADO : FERNANDO BAUM SALOMON E OUTRO(S) - RS028856  
RECORRIDO : ARAUCO DO BRASIL S.A  
ADVOGADO : FRANCISCO RIBEIRO TODOROV E OUTRO(S) - DF012869  
RECORRIDO : MOMENTIVE QUÍMICA DO BRASIL LTDA  
ADVOGADOS : MARIA LUCIA LINS CONCEIÇÃO - PR015348  
EVARISTO ARAGÃO FERREIRA DOS SANTOS - PR024498  
ADVOGADOS : TERESA CELINA DE ARRUDA ALVIM - PR022129  
PRISCILA KEI SATO - PR042074

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Responsabilidade Civil - Dano Ambiental

**SUSTENTAÇÃO ORAL**

Sustentaram oralmente o Dr. Luiz Carlos da Rocha, pela recorrente Lilian Carvalho, o Dr. Ricardo Quass Duarte, pela recorrida Arauco do Brasil S.A., e o Dr. Fernando Torreão de Carvalho, pela recorrida Momentive Química do Brasil Ltda.

**CERTIDÃO**

Certifico que a egrégia SEGUNDA SEÇÃO, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

Após o voto do Sr. Ministro Relator negando provimento ao recurso especial e fixando tese repetitiva, pediu VISTA antecipada o Sr. Ministro Luis Felipe Salomão.

Aguardam os Srs. Ministros Marco Buzzi, Moura Ribeiro, Nancy Andrichi, Maria Isabel Gallotti e Antonio Carlos Ferreira.

Ausente, justificadamente, o Sr. Ministro Marco Aurélio Bellizze.

Presidiu o julgamento o Sr. Ministro Paulo de Tarso Sanseverino.

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO  
SEGUNDA SEÇÃO**

Número Registro: 2016/0108822-1

**PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.596.081 / PR**

Números Origem: 00004929520078160043 12894649 1289464902 1335427702

PAUTA: 11/10/2017

JULGADO: 11/10/2017

**Relator**

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **PAULO DE TARSO SANSEVERINO**

Subprocuradora-Geral da República

Exma. Sra. Dra. **ANA MARIA GUERRERO GUIMARÃES**

Secretária

Bela. **ANA ELISA DE ALMEIDA KIRJNER**

**AUTUAÇÃO**

RECORRENTE : LILIAN CARVALHO  
ADVOGADO : LUIZ CARLOS DA ROCHA E OUTRO(S) - PR013832  
RECORRIDO : GPC QUÍMICA S/A EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL  
ADVOGADO : FERNANDO BAUM SALOMON E OUTRO(S) - RS028856  
RECORRIDO : ARAUCO DO BRASIL S.A  
ADVOGADO : FRANCISCO RIBEIRO TODOROV E OUTRO(S) - DF012869  
RECORRIDO : MOMENTIVE QUÍMICA DO BRASIL LTDA  
ADVOGADOS : MARIA LUCIA LINS CONCEIÇÃO - PR015348  
EVARISTO ARAGÃO FERREIRA DOS SANTOS - PR024498  
ADVOGADOS : TERESA CELINA DE ARRUDA ALVIM - PR022129  
PRISCILA KEI SATO - PR042074  
INTERES. : METHANEX CHILE S/A - "AMICUS CURIAE"  
INTERES. : NAVIERA ULTRANAV LTDA - "AMICUS CURIAE"  
ADVOGADO : LUIZ ROBERTO LEVEN SIANO E OUTRO(S) - RJ094122

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Responsabilidade Civil - Dano Ambiental

**SUSTENTAÇÃO ORAL**

Consignados os pedidos de preferência da Recorrente Momentive Química do Brasil Ltda, representada pelo Dr. Fernando Torreão de Carvalho, da Recorrente Arauco do Brasil S.A., representada pelo Dr. Francisco Ribeiro Todorov, e do Amicus Curiae Naviera Ultronav Ltda, representado pelo Dr. Marcos Simões Martins Filho.

**CERTIDÃO**

Certifico que a egrégia SEGUNDA SEÇÃO, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

Adiado por indicação do Sr. Ministro Luis Felipe Salomão, que iria proferir voto-vista, com previsão de julgamento na sessão de 25.10.2017.

**RECURSO ESPECIAL Nº 1.596.081 - PR (2016/0108822-1)**

**RELATOR** : **MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**  
**RECORRENTE** : LILIAN CARVALHO  
**ADVOGADO** : LUIZ CARLOS DA ROCHA E OUTRO(S) - PR013832  
**RECORRIDO** : GPC QUÍMICA S/A EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL  
**ADVOGADO** : FERNANDO BAUM SALOMON E OUTRO(S) - RS028856  
**RECORRIDO** : ARAUCO DO BRASIL S.A  
**ADVOGADO** : FRANCISCO RIBEIRO TODOROV E OUTRO(S) - DF012869  
**RECORRIDO** : MOMENTIVE QUÍMICA DO BRASIL LTDA  
**ADVOGADOS** : MARIA LUCIA LINS CONCEIÇÃO - PR015348  
EVARISTO ARAGÃO FERREIRA DOS SANTOS - PR024498  
**ADVOGADOS** : TERESA CELINA DE ARRUDA ALVIM - PR022129  
PRISCILA KEI SATO - PR042074  
**INTERES.** : METHANEX CHILE S/A - "AMICUS CURIAE"  
**INTERES.** : NAVIERA ULTRANAV LTDA - "AMICUS CURIAE"  
**ADVOGADO** : LUIZ ROBERTO LEVEN SIANO E OUTRO(S) - RJ094122

**VOTO-VISTA**

**O SENHOR MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO:**

1. Lilian Carvalho ajuizou ação de indenização em face de Borden Química Indústria e Comércio Ltda, Dynea Brasil S.A. e Synteko Produtos Químicos S.A. Afirma que é pescadora e as rés são responsáveis pelo acidente, ocorrido em 15 de novembro de 2004, envolvendo navio que causou derramamento de óleo e metanol, e que resultou na proibição da pesca, inicialmente por tempo indeterminado e depois por 60 (sessenta) dias, nas baías de Paranaguá, Antonina e Guaraqueçaba.

Pondera que as indústrias rés usufruem de bônus pelo fato de serem as donas do metanol importado, devendo responder de forma objetiva e solidária. Assevera que a atividade de risco não consiste apenas no transporte, mas também na importação e exportação de produto perigoso, na contratação de frete do navio para transporte do líquido e na sua descarga.

Aduz que as rés devem responder solidariamente pelos danos, e que a pesca é seu único ofício, causando-lhe o ócio enorme consternamento e dano moral.

O Juízo da Vara Cível da Comarca de Antonina julgou improcedente o pedido formulado na inicial.

Interpôs a autora apelação para o Tribunal de Justiça do Paraná, que negou provimento ao recurso, em decisão assim ementada:

APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS - DERRAMAMENTO DE ÓLEO NA BAÍA DE PARANAGUÁ - EXPLOSÃO DO NAVIO VICUÑA - IMPOSSIBILIDADE DE IMPOR ÀS ADQUIRENTES DA CARGA TRANSPORTADA A RESPONSABILIDADE PELOS DANOS CAUSADOS EM VIRTUDE DA EXPLOSÃO DO NAVIO - AUSÊNCIA DE NEXO DE CAUSALIDADE ENTRE A COMPRA DOS PRODUTOS, QUE SEQUER FORAM ENTREGUES, E OS DANOS - RESPONSABILIDADE OBJETIVA QUE NÃO AFASTA A NECESSIDADE COMPROVAR O NEXO DE CAUSALIDADE - PRECEDENTES DO STJ - RECURSO - NEGA PROVIMENTO.

- "A responsabilidade civil objetiva por dano ambiental não exclui a comprovação da efetiva ocorrência de dano e do nexo de causalidade com a conduta do agente, pois estes são elementos essenciais ao reconhecimento do direito de reparação. Precedentes. 2. (...). 5. Recurso especial dos particulares prejudicado". (Superior Tribunal de Justiça, REsp 1378705/SC, Rel. Ministra Eliana Calmon, 2ª Turma, julgado em 03/10/2013, DJe 14/10/2013).

Opostos embargos de declaração, foram rejeitados.

Sobreveio recurso especial interposto pela autora, com fundamento no artigo 105, inciso III, alíneas a e c, da Constituição Federal, aduzindo omissão, divergência jurisprudencial, violação aos arts. 535 do CPC/1973; 3º, 4º e 14 da Lei n. 6.938/1981; 3º da Lei n. 12.305/2010; 927 e 942 do CC, e que: a) a decisão de primeira instância fez uso indevido da teoria da causalidade direta e imediata; b) a Corte local perfilha o entendimento de não haver nexo causal, pois o evento danoso ocorreu antes da tradição da carga, não podendo as recorridas ser responsabilizadas; c) a responsabilidade das recorridas é proveniente da participação indireta no evento danoso, pois adquiriram mercadoria potencialmente poluente transportada pelo mar; d) as recorridas fazem parte de uma cadeia produtiva, que auferiu lucro com a atividade que causou dano ao meio ambiente e a terceiros, cristalizando o liame da atividade exercida ao dano extrapatrimonial; e) o art. 3º, IV, da Lei n. 6.938/1981 estabelece que é poluidor a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental; f) em matéria de direito ambiental, a responsabilidade é objetiva, orientando-se pela teoria do risco integral, segundo a qual quem exerce atividade da qual venha ou pretenda fruir um benefício, tem que suportar os prejuízos, independentemente de culpa; g) o art. 4º, VII, da Lei n. 6.938/1981 consagra o princípio do poluidor-pagador ao estabelecer a imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados, e ao usuário, de contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos; h) o art. 942 do CC estabelece a solidariedade dos responsáveis pela ofensa; i) "a dogmática estabelece que toda e qualquer pessoa que indiretamente contribuir para causar degradação ambiental, em decorrência de sua atividade desenvolvida ou do

produto advindo de sua atividade, deverá arcar com os danos que provocar"; j) o dono da carga poluente auferir lucros por meio de seu produto poluente; k) o art. 3º, XVI, da Lei n. 12.305/2010 instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos e aprimorou a legislação ambiental com princípios e conceitos ainda mais rígidos em prol do meio ambiente; l) na ação civil pública, foi reconhecida a legitimidade passiva das compradoras do metanol, assentando o acórdão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, AG 20060400030717, ao prover o recurso, não haver como afastá-las "da cadeia causal geradora do prejuízo ao meio ambiente, a participação dos COMPRADORES e vendedora da mercadoria, já que a presença da substância tóxica no território pressupõe o negócio jurídico firmado entre as partes"; m) a modalidade do frete contratado não derroga a legislação ambiental, cumprindo às recorridas demandar o vendedor ou os transportadores nas vias adequadas; n) foi utilizada a modalidade "CFR", em que o custo da operação é do vendedor, mas a responsabilidade pela mercadoria é do dono da carga, a partir do momento em que está se encontra a bordo do navio; o) o STJ já assentou, no REsp 1.236.863/ES, relator Ministro Herman Benjamin, que, na apuração do nexo de causalidade no âmbito da responsabilidade civil solidária, não se discute percentagem maior ou menor de participação da conduta do agente na realização do dano, pois perderia o instituto a sua maior utilidade prática na facilitação do acesso à Justiça para as vítimas; p) o STJ tem a compreensão de que, para as questões envolvendo responsabilidade civil ambiental, a interpretação das normas deve ser feita sempre de maneira extensiva, a fim de aplicar o princípio do *in dubio pro natura*; q) o dano moral é presumido.

O recurso especial foi admitido como representativo de controvérsia, por decisão do 1º Vice-Presidente da Corte local.

Na sessão de julgamento anterior, o eminente relator, Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, apresentou voto bastante metucioso, aduzindo que: a) no tocante ao acidente, no âmbito das instâncias ordinárias, ora se tem afastado a responsabilidade das adquirentes da carga, em virtude da inexistência do nexo causal, ora se tem concluído pela obrigação de indenizar e, no âmbito do STJ, a questão - que é eminentemente de direito - tem sido apreciada em decisões monocráticas; b) o Tribunal de origem não incorreu em negativa de prestação jurisdicional e agiu corretamente ao rejeitar os aclaratórios; c) a discussão devolvida limita-se ao nexo de causalidade, e não se refere a ser ou não aplicável ao caso a teoria do risco integral, pois é pacífico, na jurisprudência do STJ, a sua aplicabilidade a danos ambientais; d) a improcedência do pedido se impõe, pois não está configurado o nexo de causalidade, apto a vincular o resultado danoso, alegadamente suportado pela autora, à conduta perpetrada pelas recorrentes; e) a simples aquisição pretérita da carga que era transportada pelo navio

tanque Vicuña não contribuiu para a contaminação ambiental; f) as conclusões do inquérito instaurado para investigar as causas do acidente, apesar de não apontarem aquela determinante da explosão, foram categóricas ao afirmar que a Sociedade Naviera Ultragas e o Terminal Catallini são os possíveis responsáveis diretos pelo acidente ; g) a proibição da pesca na região afetada é proveniente do derramamento de óleo da própria embarcação, e não da carga transportada; h) não se revela razoável afirmar que a responsabilização das rés seria resultado lógico de eventual comportamento omissivo, pois, como sabido, isso 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"; i) não se pode dizer que os riscos inerentes ao transporte marítimo estão relacionados com as atividades desenvolvidas pelas ora recorrentes; j) a autora optou por não incluir no polo passivo da demanda as potenciais responsáveis pelo dano ambiental ocorrido, dirigindo, de forma inusitada, a pretensão reparatória contra as recorridas, que são meras destinatárias da carga que era transportada pelo navio; k) só haveria falar em responsabilização das rés, caso fosse demonstrada a existência de comportamento omissivo, risco ínsito à sua atividade, ou se estivesse a seu encargo a contratação do transporte da carga que lhe seria destinada; l) o acórdão deve ser reformado para julgar improcedente o pedido inicial.

Na sequência, pedi vista para exame mais detalhado do caso.

É o relatório, além daquele apresentado pelo eminente relator.

**2.** Como é sabido, não se caracteriza, por si só, omissão, contradição ou obscuridade, quando o tribunal adota outro fundamento que não aquele defendido pela parte. Acompanho o douto relator no ponto.

**3.** A principal questão controvertida consiste em saber se, em se tratando de responsabilidade civil por dano ambiental, é possível reconhecer o liame de causalidade entre a aquisição da carga e a explosão do navio que a transportava.

A sentença anotou:

É inegável que a responsabilidade ambiental em relação ao fato em comento é objetiva. Todavia, sem o nexo de causalidade não se pode atribuir como causadora do dano as rés.

Do acórdão citado abaixo, extraio e reproduzo o seguinte: Na hipótese, as empresas rés-apeladas não são poluidoras, nem mesmo por equiparação, pois somente adquiriram a carga que não chegou a lhes ser entregue, uma vez que a explosão do navio ocorreu ainda no terminal marítimo, antes da tradição da coisa. O ato de adquirir determinado produto, por si, não caracteriza o nexo de causalidade com o dano reclamado, uma vez que a mera aquisição, sem a tradição da coisa adquirida, não é a causa dos prejuízos. Os prejuízos foram causados pela explosão do navio, sem guardar

# *Superior Tribunal de Justiça*

relação com a compra do produto por ele transportado.

Já decidiu o egrégio Tribunal de Justiça, em demandas iguais provenientes da Comarca de Paranaguá o seguinte:

Rés que apenas adquiriram a carga. Ausência de tradição da coisa. falta de nexo causal entre a compra da carga e os danos causados. Responsabilidade do proprietário do navio e do terminal marítimo. Improcedência (Ap. Civ. 939.434-9).

Neste caso, mesmo sendo dano ambiental, as rés não concorreram para a ocorrência da explosão do navio, não podendo ser responsabilizadas por algo que não estava ao seu alcance.

Não comprovado o ilícito, não há que se falar em reparação do dano causado, conforme preceitua o art. 927 do CC.

O acórdão recorrido, por seu turno, dispôs:

E, no caso, não há como estabelecer nexos de causalidade entre o simples fato da carga transportada pelo navio ter sido adquirida pelas rés e os danos reclamados na inicial.

Veja-se que os prejuízos reclamados na inicial foram causados pela explosão do navio Vicuña, sem guardar relação com a compra do produto por ele transportado, que sequer foi entregue às destinatárias.

Com efeito, de acordo com as conclusões do inquérito instaurado para averiguar as causas do acidente, este poderia ter sido causado devido a fatores de risco atribuíveis à Catallini e ao navio (fl. 214/216). Contudo, a causa mais provável, no entender dos peritos, seria a bomba de descarga do navio, que não se encontrava em bom estado de conservação, condições em que: "poderia gerar uma faísca através do contato de duas partes metálicas, ou, então, geração de calor em função do atrito entre os componentes da bomba" (fl. 197).

Ainda, ao final do relatório constou: "são possíveis responsáveis diretos pelo acidente a SOCIEDADE NAVIERA ULTRAGÁS e o TERMINAL CATALINI" (fl. 219).

Assim, como as rés se limitaram a adquirir a carga, que sequer lhes foi entregue, pois a explosão ocorreu quando o navio ainda se encontrava atracado no terminal marítimo para descarga, não há como considerá-las poluidoras, ainda que seja por equiparação.

Diante disso, não se revela razoável imputar às rés a responsabilidade pelos prejuízos causados pela explosão do navio, já que o evento danoso ocorreu antes da tradição. Veja-se que as rés nunca foram proprietárias da carga (pois não ocorreu a tradição), nem a tiveram sob sua guarda, o que impede que sejam consideradas causadoras dos prejuízos reclamados, principalmente porque não exerciam nenhum domínio sobre o risco inerente à atividade de transporte, carga e descarga do produto.

Uma aplicação pura e simples da teoria da equivalência das condições leva à quebra do nexos de causalidade entre a aquisição do produto e a explosão do navio, principalmente na hipótese dos autos, em que se apurou que as possíveis causadoras dos danos são a proprietária do navio e o terminal marítimo.

Há que se considerar que os danos gerados pelo transporte de produtos antes da entrega ao comprador não constituem risco inerente à atividade comercial desenvolvida pelas rés. Os riscos inerentes à atividade comercial das rés (fabricação e comercialização de produtos químicos) se limitam àqueles decorrentes do armazenamento e da comercialização dos produtos

por ela fabricados. Ou seja, suas atividades comerciais tornam-se potencialmente lesivas no momento em que armazenam e manipulam estes produtos para comercializar e não quando simplesmente adquirem suas matérias-primas.

De outro lado, a explosão de um navio pertencente a uma empresa que realiza o transporte de carga inflamável, é absolutamente previsível e constitui risco inerente a sua atividade de transporte de mercadorias. O mesmo se diga com relação à empresa que realiza a operação de descarga desta mercadoria. Nesses dois casos, de fato, não se admitem excludentes de responsabilidade, pois o risco é inerente à atividade explorada.

Conclui-se, assim, que uma vez definido quem são os possíveis causadores do dano, quebra-se o nexo de causalidade com relação aos demais, ficando a aplicação da teoria do risco integral, adstrita aos possíveis causadores do dano, os quais estão obrigados a repará-los.

É importante frisar que, no caso, somente poderia ser estabelecido algum nexo de causalidade entre a atividade exercida pelas rés e a explosão do navio Vicunã, se esta tivesse sido ocasionada pela própria carga, o que não ocorreu, como já visto; ou se as rés fossem as proprietárias do navio, ou mesmo do terminal marítimo; ou tivessem assumido a responsabilidade pelo transporte da carga, o que também não se demonstrou.

Quanto à responsabilidade pelos danos ambientais ocasionados durante ao transporte de produtos químicos perigosos, é necessário consignar que esta poderia atingir o destinatário da carga, além do poluidor direto (transportador), caso aquele tivesse assumido a responsabilidade pelo transporte.

No transporte de produtos químicos, o momento da tradição (entrega da coisa) será identificado pela modalidade de frete contratada: FOB (free on board: posto a bordo) ou CIF (cost, insurance and freight: custo, seguro e frete). No frete FOB, a tradição se dá no momento em que a mercadoria é colocada no meio de transporte, o que significa que o risco transfere-se ao comprador no momento em que a coisa é embarcada. Já no frete CIF, a tradição se dá quando a mercadoria é entregue ao comprador, o que significa que os riscos de perdas durante o transporte são de responsabilidade do vendedor (AGNES, Patrícia Stein. Responsabilidade civil pelos danos ambientais ocasionados por acidentes durante o transporte rodoviário de produtos químicos perigosos. In: <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/24759/000748962.pdf?sequence=1>, acesso em 08/11/2014, às 11:32).

No caso, a parte apelada não demonstrou, e nem mesmo alegou, que o navio envolvido no acidente ambiental foi contratado pelas rés, para transportar os produtos químicos adquiridos, ou que o frete foi contratado na modalidade FOB, hipóteses em que seria possível considerar as rés responsáveis pelos danos causados.

Não fosse isso, o documento juntado à fl. 642 (Packing list) contém a sigla CFR (cost and freight), ou seja, "custo e frete", o que permite concluir que a modalidade de frete contratada é aquela em que a tradição se dá no momento da entrega da mercadoria, hipótese em que o vendedor assume a responsabilidade por eventuais danos gerados durante o transporte.

Dessa forma, como a causa da explosão do navio não guarda qualquer relação com a compra do produto que estava sendo transportado, como a coisa pereceu antes da tradição e como foram identificados os possíveis causadores do dano, dentre os quais não estão as rés, a improcedência do pedido inicial é medida que se impõe, como, aliás, já decidiu este Tribunal ao se pronunciar sobre o mesmo acidente:

4. Anoto que a responsabilidade civil objetiva, fundada na teoria do risco, foi desenvolvida a partir da constatação - inicialmente no campo dos acidentes de trabalho, paulatinamente estendendo-se para contemplar atividades perigosas, como transporte, exploração de minas, produção de gás e energia nuclear - de que a responsabilidade civil fundada na culpa e na ilicitude do ato por vezes gerava iniquidades, mostrando-se insuficiente para propiciar a reparação de prejuízos verificados e demonstrar que o agente responsável pela atividade foi o causador do dano. Outrossim, a teoria induz que aqueles que desenvolvem atividades potencialmente perigosas devem acautelar-se para que a atividade não venha a causar danos a outrem, porquanto se ocorrerem, não poderão se escusar do dever indenizatório, argumentando a inexistência de culpa, pois sua responsabilidade será objetiva. "A obrigação de reparar o dano surge tão somente do simples exercício da atividade que, em vindo causar danos a terceiros, fará surgir, **para o agente que detenha o controle da atividade, o dever de indenizar**" (MELO, Nehemias Domingos de. *Da culpa e do risco como fundamentos da responsabilidade civil*. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 29-30).

Nesse sentido, mencionam-se o Decreto n. 2.681, de 7 de dezembro de 1912, a Lei de Acidentes do Trabalho (Decreto n. 3.724, de 15 de janeiro de 1919), o art. 37, § 6º, da CF, os arts. 12 e 14 do CDC e os art. 927 e 931 do CC/2002.

Com relação aos danos ambientais, incide a teoria do risco integral, advindo daí o caráter objetivo da responsabilidade, conforme o art. 225, § 3º, da CF e a expressa previsão legal contida no art.14, § 1º, da Lei n. 6.938/1981, que, por ser a mais rigorosa, não admite a alegação de excludentes de responsabilidade, bastando, para tanto, a ocorrência de resultado prejudicial ao homem e ao ambiente, advinda de uma ação ou omissão **do responsável**.

Dessarte, consoante tese fixada por este Colegiado em recurso representativo de controvérsia, "a responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela teoria do risco integral, sendo o nexo de causalidade 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". (REsp 1374284/MG, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 27/8/2014, DJe 05/9/2014)

Verifica-se, então, que está consolidada, no âmbito do Superior Tribunal de Justiça, a aplicação da teoria do risco integral aos casos de dano ambiental, vindo daí o caráter objetivo da responsabilidade.

5. Em seguida, assim posta a questão, penso que merece análise, com

profundidade, a cláusula de *incoterms* (termos ou condições do comércio internacional) utilizada.

Nesse passo, conforme apurado na moldura fática e suscitado pelo recorrente, é a CFR (cost and freight), e não a CIF (cost, insurance and freight) aquela contratada pelas partes. O metanol foi adquirido de empresa chilena, em negócio jurídico em que as partes se valeram de cláusula de *incoterms*, editada pela International Chamber of Commerce (ICC) - de grande prestígio no âmbito do direito internacional privado e precisão para a regulação de custos da mercadoria e riscos quanto ao seu perecimento -, propiciando o necessário dinamismo ao comércio internacional e a padronização no tocante à distribuição de despesas e riscos entre exportador e importador.

Os *incoterms* integram o que se convencionou denominar *lex mercatoria*, em que, apesar de acesas controvérsias acerca do tema no âmbito doutrinário, no que interessa ao julgamento do presente feito, o entendimento amplamente majoritário é de que compreende princípios gerais do direito em matéria obrigacional - similares aos da maior parte dos países -, usos, costumes, cláusulas e contratos típicos do comércio internacional. (BAPTISTA, Luiz Olavo. *Contratos internacionais*. São Paulo: Lex Editora, 2010, p. 64)

No ponto, cumpre lembrar que a Câmara de Comércio Exterior - CAMEX, da Presidência da República, tem por objetivo a formulação, a adoção, a implementação e a coordenação de políticas e de atividades relativas ao comércio exterior de bens e serviços, com vistas a promover o comércio exterior, os investimentos e a competitividade internacional do País.

Dessarte, conforme o art. 2º do Decreto n. 4.732/2003, compete à CAMEX, entre outros atos necessários à consecução dos objetivos da política de comércio exterior: I - definir diretrizes e procedimentos relativos à implementação da política de comércio exterior, visando à inserção competitiva do Brasil na economia internacional; II - coordenar e orientar as ações dos órgãos que possuem competências na área de comércio exterior; III - **definir, no âmbito das atividades de exportação e importação, diretrizes e orientações sobre normas e procedimentos, para os seguintes temas, observada a reserva legal: a) racionalização e simplificação de procedimentos, exigências e controles administrativos incidentes sobre importações e exportações.**

Com efeito, a Resolução da CAMEX n. 21, de 7 de abril de 2011 expressamente prestigia os *Incoterms*, prevendo o art. 1º que, nas exportações e

# Superior Tribunal de Justiça

importações brasileiras, serão aceitas quaisquer condições de venda praticadas no comércio internacional, desde que compatíveis com o ordenamento jurídico nacional.

E o art. 2º estabelece que, para fins de identificação da condição de venda praticada, nos documentos e registros de controle dos órgãos da Administração Federal, quais os termos e códigos deverão ser adotados:

I – Termos Internacionais de Comércio (Incoterms) discriminados pela International Chamber of Commerce (ICC) em sua Publicação nº 715E, de 2010:

FOB

FREE ON BOARD (named port of shipment)

LIVRE A BORDO (porto de embarque nomeado)

O vendedor encerra suas obrigações e responsabilidades quando a mercadoria, desembarçada para a exportação, é entregue, arrumada, a bordo do navio no porto de embarque, ambos indicados pelo comprador, na data ou dentro do período acordado.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).

-----  
CFR

COST AND FREIGHT (named port of destination)

CUSTO E FRETE (porto de destino nomeado)

**Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete e custos necessários para levar a mercadoria até o porto de destino combinado.**

**Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).**

-----  
CIF

COST, INSURANCE AND FREIGHT (named port of destination)

CUSTO, SEGURO E FRETE (porto de destino nomeado)

Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete, custos e seguro relativos ao transporte da mercadoria até o porto de destino combinado.

Utilizável exclusivamente no transporte aquaviário (marítimo ou hidroviário interior).

É dizer, pois, o código CFR implica que o vendedor se responsabilize por embalar, identificar a mercadoria, desembarçar a mercadoria na alfândega do seu país, contratar e pagar o frete e desembarcar a mercadoria no porto de destino.

O código *incoterm* é harmônico com o disposto no art. 234 do Código Civil, pois permite que os contratantes, em obrigação de dar, estabeleçam regras diversas quanto à distribuição dos riscos - que se limitam à perda da coisa (FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. *Curso de direito civil: obrigações*. 11 ed. Salvador: Juspodivm, 2017, p. 180-183).

Aliás, o Código Civil de 2002 promoveu a unificação contratual, regulando

contratos internos e internacionais.

*Mutatis mutandis*, o art. 502 do CC esclarece que o vendedor, salvo convenção em contrário, responde por todos os débitos que gravem a coisa até o momento da tradição.

Por um lado, dispõe o art. 237 do CC que até a tradição pertence ao devedor a coisa. E o art. 1.226 estabelece que os direitos reais sobre coisas móveis, quando constituídos, ou transmitidos por atos entre vivos, só se adquirem com a tradição.

Por outro lado, "deve-se lembrar que, em nossa legislação, os contratos, isoladamente, não transferem propriedade. No intervalo que separa a contratação da **tradição - disponibilização da coisa ao comprador -**, **o negócio jurídico opera efeitos de ordem meramente obrigacionais e os riscos da coisa serão imputados ao alienante pelo fato de ainda manter a condição de proprietário, aplicando-se o brocardo *res perito domino*. Já o comprador suportará os riscos do preço em relação ao bem alienado**" (FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. *Curso de direito civil: obrigações*. 11 ed. Salvador: Juspodivm, 2017, p. 180-183).

Dessarte, 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).

"A obrigação de dar não se confunde com o direito real que daí surgirá, na eventualidade da transmissão de propriedade. Enquanto a relação obrigacional tem por objeto o comportamento consistente na entrega da prestação, **o direito real que poderá formar-se pela tradição** ou registro do bem imóvel tem como objeto a própria coisa, sobre a qual o titular exercerá poder direto e imediato, **não mais necessitando da colaboração de um terceiro (devedor)**". Como leciona Clóvis do Couto e Silva, aplica-se, no direito brasileiro, o princípio da separação relativa dos planos obrigacional e real. Há um discripe entre os momentos do nascimento das obrigações de dar e sua fase de adimplemento, ou de direito das coisas, quando se trata da transferência de propriedade, apesar de, no plano psicológico, ser única a vontade que cria obrigações e deseja adimplir o prometido (FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. *Curso de direito civil: obrigações*. 11 ed. Salvador: Juspodivm, 2017, p. 177-178).

6. É oportuno consignar, ainda, que a Organização Mundial do Comércio (OMC) tem papel relevante na disciplina e resolução de conflitos relativos ao comércio internacional. O acordo multilateral de Marrakesh, que criou a Organização Mundial do Comércio (OMC), incentiva a busca dos meios adequados para a proteção do meio

ambiente de acordo com as necessidades de desenvolvimento de cada país, refletindo a tendência - que ganhou força após a Conferência Rio/92 - de inserção do conceito de sustentabilidade, em escala global (QUEIROZ, Fábio Albergaria de. *Meio ambiente e comércio internacional*. 2 ed. Curitiba: Juruá, 2012, p. 96).

Nesse diapasão, o mencionado acordo multilateral estabelece o princípio do tratamento nacional: **toda vez que medidas ambientais forem impostas a produtos importados, elas não podem ser mais exigentes que as aplicadas aos produtos nacionais**. E fixou, também, exceções gerais que determinam quando as regras gerais do GATT podem deixar de ser aplicadas, todavia, essas medidas não podem ser aplicadas, em nenhuma hipótese, de modo a constituir uma forma de discriminação arbitrária ou injustificada entre países, ou restrição disfarçada ao comércio internacional.

A declaração de princípios da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano (Conferência de Estocolmo) - relevantíssimo e multicitado Diploma internacional -, realizada em junho de 1972, proclama que, nos países em desenvolvimento, a maioria dos problemas ambientais estão motivados pelo subdesenvolvimento. Assim, os países em desenvolvimento devem dirigir seus esforços para o desenvolvimento, tendo presente suas prioridades e a necessidade de salvaguardar e melhorar o meio ambiente.

O princípio 11 estabelece que as políticas ambientais de todos os Estados devem ser encaminhadas para aumentar o potencial de crescimento atual ou futuro dos países em desenvolvimento, sem restringir esse potencial nem colocar obstáculos à conquista de melhores condições de vida para todos. O princípio 12 informa que os recursos, para proteger e melhorar o meio ambiente, devem tomar em consideração as circunstâncias e as necessidades especiais dos países em desenvolvimento e quaisquer despesas que possam acarretar a esses países a incorporação de medidas de proteção ambiental em seus planos de desenvolvimento.

Dessarte, em regra, apenas no caso de problemas ambientais de caráter global, como as mudanças climáticas, o processo de desertificação ou o comércio de pesticidas e herbicidas perigosos, há tendência à adoção de padrões ambientais comuns estabelecidos a partir de parâmetros negociados multilateralmente no âmbito dos acordos ambientais internacionais. (QUEIROZ, Fábio Albergaria de. *Meio ambiente e comércio na agenda internacional*. Revista Ambiente & Sociedade. Campinas: ANPPAS, vol. VIII, p. 17).

Com efeito, enquanto no âmbito da OMC e da União Europeia, os esforços convergem rumo ao maior grau de harmonização possível para se tratar de meio ambiente e questões sobre comércio, no âmbito do Nafta e do Mercosul, prevalece o

diálogo como forma de solucionar as divergências que surgem quanto à aplicação das legislações ambientais domésticas, observadas as peculiaridades e a realidade de cada país. No caso dos Estados do Mercosul, prevalece a busca da harmonização das legislações ambientais, mas entendendo-se que harmonizar não implica o estabelecimento de uma legislação única (Resolução GMC 10/94), conforme consta no anexo, *in verbis*:

1 - Assegurar a harmonização da legislação ambiental entre os Estados Partes do Tratado de Assunção, entendendo-se que harmonizar não implica o estabelecimento de uma legislação única. Para fins de análise comparativa de legislações serão consideradas tanto as normas vigentes como sua real aplicação. Em caso de lacunas nas legislações ambientais, será promovida a adoção de normas que considerem adequadamente os aspectos ambientais implicados e assegurem condições equânimes de competitividade no MERCOSUL.

2 - Assegurar condições equânimes de competitividade entre os Estados Partes pela inclusão do custo ambiental na análise da estrutura de custo total qualquer processo produtivo.

[...]

7 - Assegurar o menor grau de deterioração ambiental nos processos produtivos e nos produtos de intercâmbio, tendo em vista a integração regional no âmbito do MERCOSUL.

8 - Assegurar a concertação das ações objetivando a harmonização de procedimentos legais e/ou institucionais para o licenciamento/habilitação ambiental, e a realização dos respectivos monitoramentos das atividades que possam gerar impactos ambientais em ecossistemas compartilhados.

9 - Estimular a coordenação de critérios ambientais comuns para a negociação implementação de atos internacionais de incidência prioritária no processo integração.

De outro giro, o art. 225 da CF estabelece que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público: preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas; e controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente.

No uso das atribuições conferidas pelo art. 48 do Decreto n. 88.351/1983 - que regulamenta as leis n. 6.938/1981 e 6.902/1981 -, a Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) n.1, de 23/1/1986 estabelece, no art. 1º, que impacto ambiental é qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam: I - a saúde, a segurança e o bem-estar da

população; II - as atividades sociais e econômicas; III - a biota; IV - as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; V - a qualidade dos recursos ambientais.

O art. 2º da mencionada Resolução do Conama fixa que dependerá de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental - RIMA, a serem submetidos à aprovação do órgão estadual competente, e do IBAMA em caráter supletivo, **o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, tais como: portos e terminais de minério, petróleo e produtos químicos**; oleodutos, gasodutos, minerodutos, troncos coletores e emissários de esgotos sanitários.

**O art. 6º, II e III, do mesmo Diploma estabelece que o estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas:** II - Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, **previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes**, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais; III - **definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, entre elas os equipamentos de controle e sistemas de tratamento de despejos, avaliando a eficiência de cada uma delas.**

Outrossim, o art. 9º, IV, V, VI, VII e VIII, da mencionada Resolução n. 1/1986 do Conama, dispõe que o relatório de impacto ambiental - RIMA refletirá as conclusões do estudo de impacto ambiental e conterá, no mínimo: IV - a descrição dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação; V - A caracterização da qualidade ambiental futura da área de influência, comparando as diferentes situações da adoção do projeto e suas alternativas, bem como a hipótese de sua não realização; VI - A descrição do efeito esperado das medidas mitigadoras previstas em relação aos impactos negativos, mencionando aquele que não puderam ser evitados, e o grau de alteração esperado; VII - O programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos; VIII - Recomendação quanto à alternativa mais favorável (conclusões e comentários de ordem geral).

No tocante à degradação ambiental, na mesma linha dos princípios enunciados pela Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, a doutrina esclarece que "[a]lguns países atravessaram este processo e o superaram, os denominados países desenvolvidos; outros ainda não o superaram, são" os subdesenvolvidos. Essa disparidade tem de influenciar "de maneira concreta a abordagem dos problemas ambientais pelos países desenvolvidos e subdesenvolvidos",

pois os primeiros "já gozam de meios de produção modernizados", e a "emergente preocupação com os danos causados ao meio ambiente, resultante do objetivo de elevação da qualidade de vida dos países industrializados não podem ser transferidos diretamente para os países subdesenvolvidos" - que possuem preocupação também "voltada para a obtenção de um urgente aceleração em seu desenvolvimento socioeconômico" (MONTEIRO, Egle dos Santos; SANTOS, Márcia Walquiria Batista. MILLARÉ, Édis; MACHADO, Paulo Affonso Leme (Orgs.). *Doutrinas essenciais: direito ambiental internacional e temas atuais*. Vol. VI. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011, p. 1.057-1.058) .

Consoante o art. 3º, IV, da Lei n. 6.938/1981, poluidor é a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental. E o art. 4º, I e VII, estabelece que **a Política Nacional do Meio Ambiente visará à compatibilização do desenvolvimento econômico-social com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico**; e à imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e, ao usuário, da contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos.

Nessa toada, em denso e profícuo trabalho de doutorado apresentado na USP, pela livre-docente daquela faculdade de Direito, Cristiane Derani, sustentou-se, com propriedade, que "este princípio envolve, por excelência, o relacionamento entre as normas de direito econômico e de direito ambiental". "[A]s leis que dispõem sobre a internalização dos custos ambientais concentram-se geralmente até o limite em que não se sobrecarrega o valor dos custos da produção, evidentemente porque, levando a aplicação do princípio do poluidor-pagador até os seus limites, chegar-se-ia à paralisação dinâmica do mercado, por uma elevação de preços impossível de ser absorvida nas relações de troca" (DERANI, Cristiane. *Direito ambiental econômico*. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 144).

Com efeito, a "questão ambiental, como está diretamente vinculada ao texto Constitucional, traz à decisão muitos valores constitucionais e que, ao menos em princípio, são antagônicos, tais como a dignidade da pessoa humana, o direito ao meio ambiente equilibrado, a propriedade privada, a função social da propriedade e a livre iniciativa. Por isso, o juiz deverá levar em consideração todos esses valores, tendo em vista que na questão ambiental é muito provável que haja colisão de direitos fundamentais" (MOREIRA, Nelson Camatta; NEVES, Rodrigo Santos; BESSA, Silvana Mara de Queiroz; RUDIO, Alexsandro Broeto. *Política de proteção do meio ambiente, expansão da exploração do petróleo e atuação do poder judiciário (ou ativismo judicial?)*. Revista de Direito Ambiental. São Paulo: Revista dos Tribunais, n. 65, p. 66).

O que se busca é a minimização dos danos ambientais, devendo o direito ambiental ser visto com uma visão abrangente, tomando-se em consideração todo o ordenamento jurídico e a compreensão de que, na base das relações em sociedade está a forma com que essa mesma sociedade se relaciona com o meio natural, de modo a se evitar o também grave equívoco de se examinar preceitos jurídicos voltados à conservação dos recursos naturais, desconsiderando os reais efeitos sobre a dinâmica das relações econômicas e sociais, "por desprezar o fato de que qualquer regulamentação do uso dos recursos naturais é uma regulamentação das relações sociais no seu sentido mais amplo" (DERANI, Cristiane. *Direito ambiental econômico*. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 154-155).

À luz das advertências feitas pela doutrina, consigne-se que a atividade empresarial exige três pilares fundamentais: a rapidez, a segurança e o crédito. Exige-se um reforço ao crédito, uma disciplina mais célere dos negócios, a tutela da boa-fé e a simplificação da movimentação de valores, tendo em vista a realização de negócios em massa. (TOMAZETTE, Marlon. *Curso de direito empresarial: títulos de crédito*. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2016, p. 1)

O Direito Comercial caracteriza-se pela *simplicidade* de suas fórmulas, pela *internacionalidade* de suas regras e institutos, pela *rapidez* de sua aplicação, pela *elasticidade* dos seus princípios e também pela *onerosidade* de suas operações - distanciando-se grandemente o Direito Comercial do Civil, em regra formalístico, nacional, lento, restrito. (MARTINS, Fran. *Contratos e obrigações comerciais*. 15 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2002, p. 9-10).

Assim, por esse ângulo de regras e princípios internacionais, não há como, a meu juízo, vislumbrar presente o nexo de causalidade na hipótese presente.

7. De fato, no caso em exame, como incontroverso, a autora pretende imputar o dano às rés, pelo fato de terem adquirido carga de metanol, para utilização como insumo para produção industrial, mesmo o acidente tendo ocorrido antes da tradição.

Sergio Cavalieri Filho, com remissão ao escólio de Anderson Schreiber, pondera argutamente que o advento da responsabilidade objetiva veio exigir redobrada atenção no exame do nexo causal, cuja interrupção consiste no único meio para excluir o dever de indenizar; toda a discussão, nas ações de responsabilidade objetiva, passou a gravitar em torno da noção jurídica do nexo causal. Chega-se, hoje, a afirmar que o juízo de responsabilidade, nos casos de responsabilidade objetiva, acaba por traduzir-se no juízo sobre a existência de nexo de causalidade entre o fato e o dano (CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de responsabilidade civil*. São Paulo: Atlas, 2015, p. 69-73).

# Superior Tribunal de Justiça

O art. 14, § 1º, da Lei 6.938/1981, ao estabelecer a responsabilidade objetiva pela reparação dos danos ambientais, prevê que é o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental, que sujeitará, independentemente da existência de culpa, os transgressores às sanções.

É dizer, a lei é coerente com o direito comparado e com o escólio doutrinário acerca de que "[a] obrigação de reparar o dano surge tão somente do simples exercício da atividade que, em vindo causar danos a terceiros, fará surgir, **para o agente que detenha o controle da atividade**, o dever de indenizar" (MELO, Nehemias Domingos de. *Da culpa e do risco como fundamentos da responsabilidade civil*. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 30).

A teoria da equivalência das condições (teoria da *conditio sine qua non*) atribui a toda e qualquer circunstância, que haja concorrido para produzir o dano, a qualidade de uma causa. Assim, qualquer das causas pode ser considerada capaz para gerar o dano.

A abalizada doutrina especializada em responsabilidade civil é uníssona ao afirmar que, na seara da responsabilidade civil, inclusive no tocante ao risco integral, para aferir se um dano pode ser imputado a outrem em razão de sua conduta, não há falar em invocação da teoria da equivalência das condições, de índole generalizadora, admitida apenas no âmbito penal.

A teoria da causalidade adequada revela-se a mais adequada para justificar o nexo de causalidade no plano jurídico. Isso tanto pelo exame do direito positivo, mas também pela concepção de que a causalidade adequada "constitui o retrato mais próximo do modelo nomológico científico da explicação causal". (CARPES, Artur Thompsen. *A prova do nexo de causalidade na responsabilidade civil*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016, p. 53-55)

Com efeito, na aferição do nexo de causalidade, "a doutrina majoritária de Direito Civil adota a teoria da causalidade adequada ou do dano direto e imediato, de maneira que somente se considera existente o nexo causal quando o dano é efeito necessário e adequado de uma causa (ação ou omissão). Essa teoria foi acolhida pelo Código Civil de 1916 (art. 1.060) e pelo Código Civil de 2002 (art. 403)". (REsp 1307032/PR, Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 18/06/2013, DJe 1/8/2013)

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 obrigacionalmente para aquisição de matéria-prima.

Assim, deve-se ponderar se a ação ou omissão do presumivelmente responsável era, por si mesma, capaz de normalmente causar o dano. Para ser considerado causa, o antecedente terá que ser não só necessário, mas também **adequado** à produção do resultado, atentando-se para a realidade fática, com bom-senso e ponderação. (CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de responsabilidade civil*. São Paulo: Atlas, 2015, p. 69-73)

A ideia fundamental da doutrina é a de que só há uma relação de *causalidade* adequada entre *fato* e *dano* quando o ato praticado pelo agente seja de molde a provocar o dano sofrido pela vítima, segundo o curso normal das coisas e a experiência comum da vida.

No ponto, menciona-se recente precedente acerca de responsabilidade civil por dano ambiental da Terceira Turma, REsp 1.615.971/DF, relator Ministro Marco Aurélio Bellizze, em que aquele órgão fracionário expressamente adota a teoria da causalidade adequada para o exame do nexo causal, assim ementado:

1. RECURSO ESPECIAL. DE BRAZUCA AUTO POSTO LTDA. - EPP E JAYRO FRANCISCO MACHADO LESSA. CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. VAZAMENTO DE GASOLINA EM POSTO DE COMBUSTÍVEL. DANOS MATERIAIS E AMBIENTAIS DE GRANDES PROPORÇÕES. NEXO DE CAUSALIDADE. TEORIA DA CAUSALIDADE ADEQUADA. CONCORRÊNCIA DE CAUSAS. RECONHECIMENTO DE RESPONSABILIDADE RECÍPROCA DOS LITIGANTES PELA ECLOSÃO DO EVENTO DANOSO. INDENIZAÇÃO DIVIDIDA PROPORCIONALMENTE ENTRE AS PARTES. NEGADO PROVIMENTO AO RECURSO ESPECIAL.  
2. RECURSO ESPECIAL DA PETROBRÁS DISTRIBUIDORA S.A. PROCESSUAL CIVIL. APELAÇÃO ÚNICA. INTERPOSIÇÃO CONTRA DUAS SENTENÇAS. PROCESSOS DISTINTOS. ALEGADA OFENSA AO INSTITUTO DA PRECLUSÃO. JULGAMENTO DO RESP 1.496.906/DF. RECONHECIMENTO DA PERDA DE OBJETO. APELO ESPECIAL NÃO CONHECIDO.

**1. Para a caracterização da responsabilidade civil, antes de tudo, há de existir e estar comprovado o nexo causal entre o dano e a conduta comissiva ou omissiva do agente e afastada qualquer das causas excludentes do nexo de causalidade.**

**2. A doutrina endossada pela jurisprudência desta Corte é a de que o nexo de causalidade deve ser aferido com base na teoria da causalidade adequada, adotada explicitamente pela legislação civil brasileira (CC/1916, art. 1.060 e CC/2002, art. 403), segundo a qual somente se considera existente o nexo causal quando a ação ou omissão do agente for determinante e diretamente ligada ao prejuízo.**

**3. A adoção da aludida teoria da causalidade adequada pode ensejar que, na aferição do nexo de causalidade, chegue-se à conclusão de que várias ações ou omissões perpetradas por um ou diversos agentes sejam causas**

necessárias e determinantes à ocorrência do dano. Verificada, assim, a concorrência de culpas entre autor e réu a consequência jurídica será atenuar a carga indenizatória, mediante a análise da extensão do dano e do grau de cooperação de cada uma das partes à sua eclosão.

4. No caso em exame, adotando-se a interpretação das cláusulas dos contratos celebrados entre os litigantes e as premissas fáticas e probatórias, tal como delineadas na instância de origem, conclui-se que as condutas comissivas e omissas de todas as partes, cada qual em sua esfera de responsabilidade assumida contratualmente e, extracontratualmente, pela teoria do risco da atividade (CC/2002, art. 927, parágrafo único), foram determinantes para que o vazamento da gasolina gerasse os danos materiais e ambientais verificados e, inclusive, chegasse a ter grandes proporções. Está, assim, configurada a concorrência de culpas para eclosão do evento danoso, sendo certo que cada litigante deve responder na proporção de sua contribuição para a ocorrência do dano.

5. Considerando o decidido REsp 1.496.906/DF, no sentido da viabilidade do conhecimento da apelação tanto na ação cominatória (processo n. 2004.01.1.012049-2) como na reparatória (processo n. 2003.01.1.096301-5) e em suas respectivas reconvenções, perdeu objeto o recurso especial interposto por Petrobrás Distribuidora S.A., o qual tinha por finalidade, em última análise, a declaração de nulidade do acórdão proferido na apelação em relação ao processo (processo n. 2003.01.1.096301-5).

6. Recurso especial de Brazuca Auto Posto Ltda. - EPP e Jayro Francisco Machado Lessa improvido. Recurso especial de Petrobrás Distribuidora S.A. não conhecido.

(REsp 1615971/DF, Rel. Ministro MARCO AURÉLIO BELLIZZE, TERCEIRA TURMA, julgado em 27/09/2016, DJe 07/10/2016)

Nesse mencionado precedente, Sua Excelência dispôs:

**O ponto central da responsabilidade civil está situado no nexo de causalidade. Não interessa se a responsabilidade civil é de natureza contratual ou extracontratual, de ordem objetiva ou subjetiva, sendo neste último caso despicienda a aferição de culpa do agente se antes não for encontrado o nexo causal entre o dano e a conduta do agente. Com efeito, para a caracterização da responsabilidade civil, antes de tudo, há de existir e estar comprovado o nexo de causalidade entre o evento danoso e a conduta comissiva ou omissiva do agente e afastada qualquer das causas excludentes do nexo causal, tais como a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro, o caso fortuito ou a força maior, por exemplo.**

**A doutrina endossada pela jurisprudência desta Corte é a de que o nexo de causalidade deve ser aferido com base na teoria da causalidade adequada, adotada explicitamente pela legislação civil brasileira (CC/1916, art. 1.060 e CC/2002, art. 403). Assim, somente se considera existente o nexo causal quando a ação ou omissão do agente for determinante e diretamente ligada ao dano. Devem, pois, 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.**

A adoção da aludida teoria da causalidade adequada pode ensejar que, na aferição do nexo de causalidade, chegue-se à conclusão de que várias ações ou omissões perpetradas por um ou diversos agentes sejam causas

necessárias e determinantes à ocorrência do dano. Há hipóteses, portanto, em que a responsabilidade civil pode-se estender a mais de um agente, gerando concorrência de causas ou de culpas.

Verificada a concorrência de culpas entre autor e réu, a consequência jurídica será atenuar a carga indenizatória mediante a análise da extensão do dano e do grau de cooperação de cada uma das partes à sua eclosão. Assim, do montante total da indenização deve ser abatida a parcela que proporcionalmente reflita a culpa da própria vítima.

Feitas essas considerações, passo à análise do caso concreto.

Para concluir pela concorrência de responsabilidade de todos os litigantes – Brazuca Auto Posto Ltda., Jayro Francisco Machado Lessa e Petrobrás Distribuidora S.A. – a Corte *a quo* fez longa digressão nas provas contidas nos autos, mormente documentais e periciais, e nos contratos celebrados entre as partes, tais como o Contrato Particular de Comissão Mercantil com Cláusula *Del Credere* e seus Aditivos, o Contrato de Promessa de Compra e Venda Mercantil e os outros pactos entre eles firmados.

Da análise minuciosa do contido nos autos, o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios inferiu, em suma:

**(I) "a empresa Brazuca praticou ato ilícito ao descumprir norma contratual e deixar de comunicar a Petrobrás, oficialmente, sobre a suspeita de vazamento nos tanques do posto, bem como ao não observar o dever de cuidado objetivo inerente à atividade exercida, o comércio de combustível, condutas que violaram as normas inscritas nos artigos 389 e 927, parágrafo único, do Código Civil"; e**

**(II) a Petrobrás praticou ato ilícito, ao omitir-se tanto no dever geral de cuidado inerente à atividade de risco desenvolvida, como no cumprimento de cláusulas contratuais que lhe atribuíam o encargo de instalação e manutenção dos tanques de combustíveis no posto.**

O Tribunal *a quo* ressaltou que, "além do agir negligente ao deparar-se com o vazamento, a conduta omissiva foi qualificada pelo longo período em que a Petrobrás permaneceu sem iniciar as medidas de saneamento, o que contribuiu decisivamente para a ocorrência do resultado, conforme demonstra o laudo pericial no quesito 17 (...). Mais de dois meses para iniciar as medidas de reparação do problema é tempo demasiado longo quando se está diante da evolução dos danos e prejuízos advindos do derramamento de combustível no meio ambiente, especialmente quando considerado que a velocidade da contaminação chegava a '50 cm por dia no segmento entre a área de tancagem e o limite do antigo condomínio e de 1,4 metros por dia na faixa entre o limite do condomínio até a primeira cisterna em que foi constatada a contaminação' (Quesito 44, fl. 1.773). Além disso, deve ser ressaltada a ineficácia do primeiro reparo realizado pela Petrobrás no tanque 4, pois o teste de estanqueidade realizado em 16/08/2002 verificou que o vazamento constatado em 08/03/2002 persistia, conforme se infere da folha 1.712 do laudo pericial".

Arrematou, assim, a Corte local:

Logo, acaso o posto de combustível tivesse comunicado formal e imediatamente acerca da suspeita de vazamento e se a Petrobrás tivesse adotado medidas rápidas e eficazes para conter o problema, a quantidade de combustível vazada para o solo poderia ser insuficiente para contaminá-lo, o que impediria o resultado, porque não seria necessário demolir o estabelecimento, fixar um canteiro de obras no local, investir na recuperação dos equipamentos, contratar mão de obra, além de tantos outros prejuízos suportados, todos evitados acaso houvesse uma atuação

positiva dos contratantes, o que também descaracterizaria o nexo de causalidade entre a omissão e os danos correlatos.

Todavia, ao contrário do que esperado, as partes permitiram que o evento danoso se estendesse, o que é tão grave quanto provocá-lo, tendo em vista que, "não impedir o resultado significa permitir que a causa opere. O omitente coopera na realização do evento com uma condição negativa, ou deixando de movimentar-se, ou não impedindo que o resultado se concretize" (Cavaliere, 2006:48).

Portanto, demonstrado o vínculo existente entre os atos ilícitos praticados pelas partes e os resultados danosos, está evidenciado o nexo de causalidade enquanto elemento necessário para caracterização da responsabilidade civil.

(...)

Portanto, pela violação à norma convencional e pela omissão adotada, a Petrobrás, assim como a empresa Brazuca, também deverá ser responsabilizada contratual e extracontratualmente, com fundamento nos preceitos contidos nos artigos 389 e 927, parágrafo único, do Código Civil, tendo em vista que a culpa concorrente da distribuidora pelos danos descritos nos autos restou caracterizada.

É importante salientar que não há como afastar as premissas fáticas e probatórias estabelecidas pelas instâncias ordinárias, soberanas em sua análise, tampouco a interpretação dada às cláusulas dos contratos celebrados entre os litigantes, pois, na via estreita do recurso especial, a incursão em tais elementos esbarraria nos óbices dos enunciados 5 e 7 da Súmula do STJ.

Assim, uma vez adotadas as premissas já fixadas na instância *a quo*, tenho que não há como afastar a conclusão de que está configurada, na hipótese em exame, a concorrência de causas para a eclosão do evento danoso.

**No caso em apreço, conforme bem delineado pelo TJDFT, as condutas comissivas e omissas de todos os litigantes, cada qual em sua esfera de responsabilidade assumida contratualmente e, extracontratualmente, pela teoria do risco da atividade (CC/2002, art. 927, parágrafo único), foram determinantes para que o vazamento da gasolina gerasse os danos materiais e ambientais verificados e, inclusive, chegasse a ter grandes proporções.**

**Destarte, o nexo de causalidade é encontrado tanto nos atos e omissões da Petrobrás Distribuidora S.A. como naqueles da sociedade empresária e de seu sócio, de modo que há nítida concorrência de culpas, sendo certo que cada qual deve responder nos limites de sua responsabilidade, a qual foi, no caso, devidamente e proporcionalmente distribuída entre os litigantes pela metade.**

É imperioso ressaltar que, no presente recurso especial, não se impugna o dimensionamento ou a proporção da responsabilidade dos litigantes para a ocorrência do evento danoso, estando, pois, preclusa a discussão acerca da repartição dos danos pela metade entre as partes, tal como fixada pelo Tribunal de Justiça.

Mencionam-se, ainda, os seguintes precedentes das duas turmas de direito privado:

RECURSO ESPECIAL. CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. PRESCRIÇÃO. NÃO CONFIGURAÇÃO. FUGA DE PACIENTE MENOR DE

ESTABELECIMENTO HOSPITALAR. AGRAVAMENTO DA DOENÇA. MORTE SUBSEQUENTE. NEXO DE CAUSALIDADE. CONCORRÊNCIA DE CULPAS. RECONHECIMENTO. REDUÇÃO DA CONDENAÇÃO. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.

1. Não incidem as normas do Código de Defesa do Consumidor, porquanto o evento danoso ocorreu em data anterior à sua vigência. Ficam, assim, afastadas a responsabilidade objetiva (CDC, art. 14) e a prescrição quinquenal (CDC, art. 27), devendo ser a controvérsia dirimida à luz do Código Civil de 1916.

2. Aplica-se o prazo prescricional de natureza pessoal de que trata o art. 177 do Código Civil de 1916 (vinte anos), em harmonia com o disposto no art. 2.028 do Código Civil de 2002, ficando afastada a regra trienal do art. 206, § 3º, V, do CC/2002.

**3. Na aferição do nexo de causalidade, a doutrina majoritária de Direito Civil adota a teoria da causalidade adequada ou do dano direto e imediato, de maneira que somente se considera existente o nexo causal quando o dano é efeito necessário e adequado de uma causa (ação ou omissão). Essa teoria foi acolhida pelo Código Civil de 1916 (art. 1.060) e pelo Código Civil de 2002 (art. 403).**

4. As circunstâncias invocadas pelas instâncias ordinárias levaram a que concluíssem que a causa direta e determinante do falecimento do menor fora a omissão do hospital em impedir a evasão do paciente menor, enquanto se encontrava sob sua guarda para tratamento de doença que poderia levar à morte.

5. Contudo, não se pode perder de vista sobretudo a atitude negligente dos pais após a fuga do menor, contribuindo como causa direta e também determinante para o trágico evento danoso. Está-se, assim, diante da concorrência de causas, atualmente prevista expressamente no art. 945 do Código Civil de 2002, mas, há muito, levada em conta pela doutrina e jurisprudência pátrias.

**6. A culpa concorrente é fator determinante para a redução do valor da indenização, mediante a análise do grau de culpa de cada um dos litigantes, e, sobretudo, das colaborações individuais para confirmação do resultado danoso, considerando a relevância da conduta de cada qual. O evento danoso resulta da conduta culposa das partes nele envolvidas, devendo a indenização medir-se conforme a extensão do dano e o grau de cooperação de cada uma das partes à sua eclosão.**

7. Recurso especial parcialmente provido.

(REsp 1.307.032/PR, Quarta Turma, Rel. Min. RAUL ARAÚJO, julgado em 18/6/2013, DJe de 1º/8/2013)

-----  
EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. ROUBO EM ESTACIONAMENTO GRATUITO DE SHOPPING. OMISSÃO. INEXISTÊNCIA. ROMPIMENTO DO NEXO DE CAUSALIDADE, ACÓRDÃO OMISSO NO PONTO. EMBARGOS ACOLHIDOS EM PARTE, SEM EFEITOS INFRINGENTES.

1. No tocante à responsabilidade do estabelecimento comercial por roubo ocorrido em estacionamento gratuito fornecido aos seus clientes, não há nenhuma omissão, contradição ou obscuridade capaz de ensejar o acolhimento dos aclaratórios.

2. Quanto ao rompimento do nexo de causalidade, o acórdão embargado deixou de analisar a questão, devendo ser sanado o vício.

3. A doutrina majoritária entende que, na responsabilidade civil, o ordenamento pátrio adotou a teoria da causalidade adequada, segundo a qual 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. No caso, a conduta do shopping foi determinante para provocação do dano, pois falhou na sua obrigação de guarda e vigilância, e a conduta posterior dos criminosos não foi capaz de romper com o nexo de causalidade. Precedentes.
4. Embargos de declaração parcialmente acolhidos, sem efeitos infringentes. (EDcl no AgRg no AREsp 790.643/DF, Rel. Ministro MARCO AURÉLIO BELLIZZE, TERCEIRA TURMA, julgado em 23/06/2016, DJe 01/07/2016)

Não há, portanto, no caso ora examinado, como considerar a conduta das rés causa específica e determinante para o evento danoso. Ainda que se possa até cogitar de ilegitimidade passiva das rés, a verdade é que a questão foi decidida pelo mérito, e é este o ponto a ser dirimido.

8. Ademais, no tocante à ação civil pública mencionada pela recorrente, em que foi reconhecida a legitimidade passiva das compradoras do metanol - assentando o acórdão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região não haver como afastá-las "da cadeia causal geradora do prejuízo ao meio ambiente, a participação dos compradores e vendedora da mercadoria, já que a presença da substância tóxica no território pressupõe o negócio jurídico firmado entre as partes" -, registra-se que se cuida de esfera de responsabilização distinta.

De todo modo, na esfera do direito administrativo, analisando o mesmo dano ambiental, acórdão da segunda instância foi cassado pela Segunda Turma, por ocasião do julgamento do REsp 1.401.500/PR, relator Ministro Herman Benjamin, ao fundamento de que o STJ possui jurisprudência no sentido de que "[...] tratando-se de responsabilidade administrativa ambiental, o terceiro, proprietário da carga, por não ser o efetivo causador do dano ambiental" só responde se tivesse agido com culpa, *in verbis*:

PROCESSUAL CIVIL. AMBIENTAL. EXPLOSÃO DE NAVIO NA BAÍA DE PARANAGUÁ (NAVIO "VICUNA"). VAZAMENTO DE METANOL E ÓLEOS COMBUSTÍVEIS. OCORRÊNCIA DE GRAVES DANOS AMBIENTAIS. AUTUAÇÃO PELO INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ (IAP) DA EMPRESA QUE IMPORTOU O PRODUTO "METANOL". ART. 535 DO CPC. VIOLAÇÃO. OCORRÊNCIA. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. AUSÊNCIA DE MANIFESTAÇÃO PELO TRIBUNAL A QUO. QUESTÃO RELEVANTE PARA A SOLUÇÃO DA LIDE.

1. Tratam os presentes autos de: a) em 2004 a empresa ora recorrente celebrou contrato internacional de importação de certa quantidade da substância química metanol com a empresa Methanexchile Limited. O produto foi transportado pelo navio Vicuna até o Porto de Paranaguá, e o desembarque começou a ser feito no píer da Cattalini Terminais Marítimos Ltda., quando ocorreram duas explosões no interior da embarcação, as quais provocaram incêndio de grandes proporções e resultaram em danos

ambientais ocasionados pelo derrame de óleos e metanol nas águas da Baía de Paranaguá; b) em razão do acidente, o Instituto recorrido autuou e multa a empresa recorrente no valor de R\$ 12.351.500,00 (doze milhões, trezentos e cinquenta e um mil e quinhentos reais) por meio do Auto de Infração 55.908; c) o Tribunal de origem consignou que "a responsabilidade do poluidor por danos ao meio ambiente é objetiva e decorre do risco gerado pela atividade potencialmente nociva ao bem ambiental. Nesses termos, tal responsabilidade independe de culpa, admitindo-se como responsável mesmo aquele que auferir indiretamente lucro com o risco criado" e que "o artigo 25, § 1º, VI, da Lei 9.966/2000 estabelece expressamente a responsabilidade do 'proprietário da carga' quanto ao derramamento de efluentes no transporte marítimo", mantendo a Sentença e desprovido o recurso de Apelação.

2. A insurgente opôs Embargos de Declaração com intuito de provocar a manifestação sobre o fato de que os presentes autos não tratam de responsabilidade ambiental civil, que seria objetiva, mas sim de responsabilidade ambiental administrativa, que exige a demonstração de culpa ante sua natureza subjetiva. Entretanto, não houve manifestação expressa quanto ao pedido da recorrente.

[...]

5. Sendo assim, o STJ possui jurisprudência no sentido de que, "tratando-se de responsabilidade administrativa ambiental, o terceiro, proprietário da carga, por não ser o efetivo causador do dano ambiental, responde subjetivamente pela degradação ambiental causada pelo transportador" (AgRg no AREsp 62.584/RJ, Rel. Ministro Sérgio Kukina, Rel. p/ acórdão Ministra Regina Helena Costa, Primeira Turma, DJe 7.10.2015).

6. "Isso porque a aplicação de penalidades administrativas não obedece à lógica da responsabilidade objetiva da esfera cível (para reparação dos danos causados), mas deve obedecer à sistemática da teoria da culpabilidade, ou seja, a conduta deve ser cometida pelo alegado transgressor, com demonstração de seu elemento subjetivo, e com demonstração do nexo causal entre a conduta e o dano". (REsp 1.251.697/PR, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, DJe 17.4.2012).

7. Caracteriza-se ofensa ao art. 535 do Código de Processo Civil quando o Tribunal de origem deixa de se pronunciar acerca de matéria veiculada pela parte e sobre a qual era imprescindível manifestação expressa.

8. Determinação de retorno dos autos para que se profira nova decisão nos Embargos de Declaração.

9. Recurso Especial provido.

(REsp 1401500/PR, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 16/08/2016, DJe 13/09/2016)

9. Diante do exposto, com acréscimo destes fundamentos, adiro aos bem lançados voto e tese apresentados pelo eminente relator e nego provimento ao recurso especial.

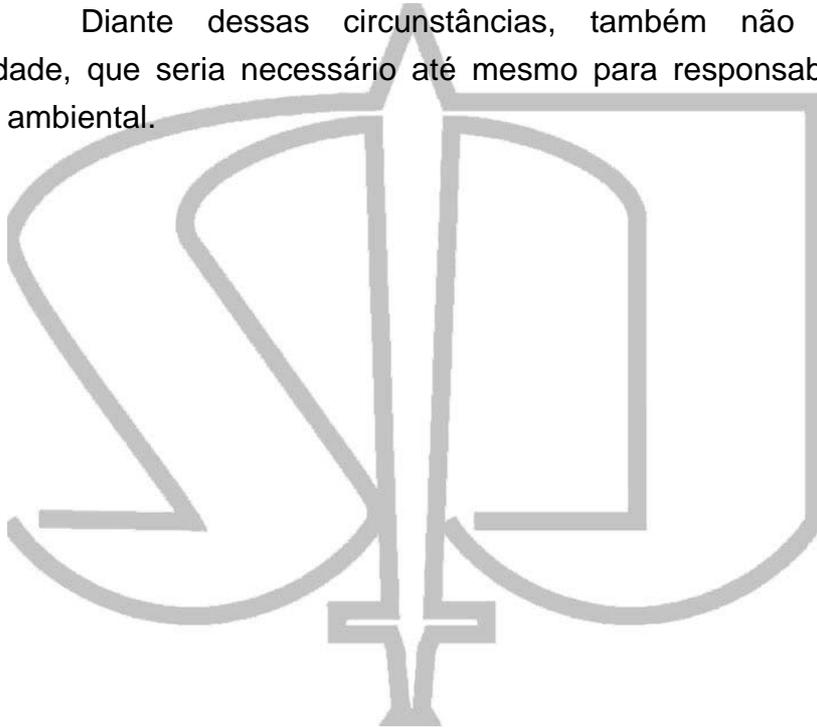
É como voto.

**RECURSO ESPECIAL Nº 1.596.081 - PR (2016/0108822-1)**

**VOTO**

**MINISTRA MARIA ISABEL GALLOTTI:** Senhor Presidente, acompanho o eminente Relator, frisando que, no caso em exame, o acidente não foi causado pela carga adquirida pela ré, como seria o caso, por exemplo, se tivesse havido a combustão espontânea da carga. Não foi isso que causou o acidente. E também não foi o produto adquirido pela ré que poluiu o oceano, uma vez que ficou claro que a poluição decorreu de óleo.

Diante dessas circunstâncias, também não verifico nexo de causalidade, que seria necessário até mesmo para responsabilidade objetiva em matéria ambiental.



RECURSO ESPECIAL Nº 1.596.081 - PR (2016/0108822-1)

RETIFICAÇÃO DE VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA: Senhores Ministros, o resumo fático constante do item 1 do voto que proferi na sessão de 27/9/2017 contém uma pequena imprecisão que merece ser retificada.

Com efeito, na página 6 do referido voto, mais precisamente em seu segundo parágrafo, restou consignada a informação de que, no caso em apreço, a contratação do frete marítimo esposou a modalidade denominada CIF - *Cost Insurance and Freight* -, quando, em verdade, a modalidade adotada foi a CFR - *Cost and Freight*.

Além disso, restou afirmado, no mesmo parágrafo do voto, que, na modalidade de transporte contratada, "*a tradição da mercadoria se dá no momento de sua efetiva entrega ao comprador, e não no ato de embarque do produto*". Referida premissa, embora não se possa afirmar equivocada, recomenda que sejam feitos alguns esclarecimentos.

Isso porque, a teor do que dispunham as regras oficiais da Câmara de Comércio Internacional para interpretação de termos comerciais aplicáveis na espécie (as chamadas Incoterms 2000), tanto na modalidade CIF (originalmente mencionada no voto) quanto na CFR (que foi a efetivamente adotada no caso) considera-se realizada a entrega (ficta) das mercadorias quando elas transpõem a amurada do navio no porto de embarque. Essa entrega, porém, não implica a tradição real da mercadoria, pois tem o efeito de transferir ao comprador apenas os riscos relativos a perdas 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.

Desse modo, revela-se mais apropriado que o segundo parágrafo da sexta página do voto proferido por este relator no presente feito passe a ostentar a seguinte redação:

(...) Oportuno ressaltar também que as recorridas adquiriram o metanol transportado pelo navio VICUÑA da empresa METHANEX CHILE LIMITED, responsável tanto pela contratação quanto pelo pagamento do frete marítimo, em que foi adotada a modalidade de frete denominada CFR - *Cost and freight* -, na qual a tradição da mercadoria se dá no momento de sua efetiva entrega ao comprador no porto de destino, em que pese seja ela considerada entregue, para fins de transferência dos riscos relativos a perdas ou danos eventualmente sofridos no trajeto do transporte, no ato de transposição da amurada do navio no porto de embarque (cf. Regras oficiais da CCI para a interpretação de termos comerciais - Incoterms 2000).

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

# Superior Tribunal de Justiça

afirmar que as empresas destinatárias da referida carga já possuíam, antes da efetiva entrega desta, a condição de proprietárias, tal situação não revelaria, no caso em análise, a existência de nexos causal apto a ensejar sua responsabilização pelos danos alegadamente suportados pelos pescadores da região afetada pela explosão da embarcação.

Afinal, o fato de ter ou não se operado a tradição da mercadoria transportada não serviu de fator determinante para fundamentar nenhuma das conclusões lançadas no voto proferido por este relator, sendo relevante, isso sim, para o desfecho da controvérsia o fato de ter ficado a cargo da empresa METHANEX CHILE LIMITED (a vendedora da mercadoria) a responsabilidade tanto pela contratação quanto pelo pagamento do frete marítimo, o que se mantém inalterado mesmo com o reconhecimento de que a modalidade de transporte verdadeiramente pactuada na hipótese vertente foi a denominada CFR - *Cost and Freight*.

A propósito, vale reiterar a parte final da fundamentação do voto ora retificado, que se mantém inalterada:

*"(...) Pode-se concluir, assim, em apertada síntese, que as ora recorridas, porquanto meras adquirentes do metanol transportado pelo navio Vicuña, não respondem pela reparação de prejuízos (de ordem material e moral) alegadamente suportados por pescadores profissionais em virtude da proibição temporária da pesca na região atingida pela contaminação ambiental decorrente da explosão, em 15/11/2004, da referida embarcação.*

*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 insito à sua atividade ou (iii) que estivesse a seu encargo, e não da empresa vendedora, a contratação do transporte da carga que lhe seria destinada.*

*Sendo certo que nenhuma das mencionadas situações se verificou, afasta-se o pretendido dever de indenizar, diante ausência do nexos causal imprescindível à sua configuração" (grifou-se).*

Cumprido observar, por fim, que o pequeno ajuste ora promovido nos termos do item 1 do voto anteriormente exarado tem por finalidade única evitar a perpetuação de erro material em que incorreu o acórdão recorrido, reproduzido no voto ora retificado, cuja existência só foi possível aferir a partir das informações trazidas aos autos, somente agora, pela própria METHANEX CHILE LIMITED, que, a requerimento seu - formulado apenas após a sessão de julgamento de 27/9/2017 - foi admitida no feito na condição de *amicus curiae* (e-STJ fls. 2.257/2.258).

Feitas essas breves considerações, reitero integralmente as conclusões anteriormente esposadas para o fim de (i) negar provimento ao recurso especial em tela

# *Superior Tribunal de Justiça*

(interposto por LILIAN CARVALHO) e fixar, para efeitos do art. 1.040 do CPC/2015, a seguinte tese:

As empresas adquirentes da carga transportada pelo navio Vicunã no momento de sua explosão, no Porto de Paranaguá/PR, em 15/11/2004, não respondem pela reparação dos danos alegadamente suportados por pescadores da região atingida, haja vista a ausência de nexo causal a ligar tais prejuízos (decorrentes da proibição temporária da pesca) à conduta por elas perpetrada (mera aquisição pretérita do metanol transportado).



**CERTIDÃO DE JULGAMENTO  
SEGUNDA SEÇÃO**

Número Registro: 2016/0108822-1

**PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.596.081 / PR**

Números Origem: 00004929520078160043 12894649 1289464902 1335427702

PAUTA: 11/10/2017

JULGADO: 25/10/2017

**Relator**

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **PAULO DE TARSO SANSEVERINO**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **SADY D'ASSUMPÇÃO TORRES FILHO**

Secretária

Bela. **ANA ELISA DE ALMEIDA KIRJNER**

**AUTUAÇÃO**

RECORRENTE : LILIAN CARVALHO  
ADVOGADO : LUIZ CARLOS DA ROCHA E OUTRO(S) - PR013832  
RECORRIDO : GPC QUÍMICA S/A EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL  
ADVOGADO : FERNANDO BAUM SALOMON E OUTRO(S) - RS028856  
RECORRIDO : ARAUCO DO BRASIL S.A  
ADVOGADO : FRANCISCO RIBEIRO TODOROV E OUTRO(S) - DF012869  
RECORRIDO : MOMENTIVE QUÍMICA DO BRASIL LTDA  
ADVOGADOS : MARIA LUCIA LINS CONCEIÇÃO - PR015348  
EVARISTO ARAGÃO FERREIRA DOS SANTOS - PR024498  
ADVOGADOS : TERESA CELINA DE ARRUDA ALVIM - PR022129  
PRISCILA KEI SATO - PR042074  
INTERES. : METHANEX CHILE S/A - "AMICUS CURIAE"  
INTERES. : NAVIERA ULTRANAV LTDA - "AMICUS CURIAE"  
ADVOGADO : LUIZ ROBERTO LEVEN SIANO E OUTRO(S) - RJ094122

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Responsabilidade Civil - Dano Ambiental

**SUSTENTAÇÃO ORAL**

Consignados pedidos de preferência pelos Drs. Fernando Torreão de Carvalho, representante da recorrida Momentive Química do Brasil Ltda, Francisco Ribeiro Todorov, representante da recorrida Arauco do Brasil S.A., e Marcos Simões Martins Filho, representante da interessada Naviera UltranaV Ltda.

**CERTIDÃO**

Certifico que a egrégia SEGUNDA SEÇÃO, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

Prosseguindo o julgamento, após o voto-vista antecipado do Sr. Ministro Luis Felipe Salomão acompanhando o Sr. Ministro Relator, com acréscimo de fundamentação, a Seção, por unanimidade, negou provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

# *Superior Tribunal de Justiça*

Para os efeitos do artigo 1040 do CPC/2015, foi fixada a seguinte tese: As empresas adquirentes da carga transportada pelo navio Vicuña no momento de sua explosão, no Porto de Paranaguá/PR, em 15/11/2004, não respondem pela reparação dos danos alegadamente suportados por pescadores da região atingida, haja vista a ausência denexo causal a ligar tais prejuízos (decorrentes da proibição temporária da pesca) à conduta por elas perpetrada (mera aquisição pretérita do metanol transportado).

Os Srs. Ministros Marco Buzzi, Marco Aurélio Bellizze, Moura Ribeiro, Lázaro Guimarães (Desembargador convocado do TRF 5ª Região), Nancy Andrichi, Luis Felipe Salomão (voto-vista), Maria Isabel Gallotti e Antonio Carlos Ferreira votaram com o Sr. Ministro Relator.

Presidiu o julgamento o Sr. Ministro Paulo de Tarso Sanseverino.

