

**Universidade de Brasília – UnB**  
**Faculdade de Direito**

**COMO O TRF DA 2ª REGIÃO E O STJ DECIDEM SOBRE O NEXO CAUSAL  
QUANDO HÁ RESPONSABILIZAÇÃO AMBIENTAL POR DERRAMAMENTO DE  
ÓLEO NO MAR**

**RAMSÉS VÍTOR RAMALHO COSTA CAVALCANTE**

**BRASÍLIA – DF**

**2015**

**Universidade de Brasília – UnB**  
**Faculdade de Direito**

**COMO O TRF DA 2ª REGIÃO E O STJ DECIDEM SOBRE O NEXO CAUSAL  
QUANDO HÁ RESPONSABILIZAÇÃO AMBIENTAL POR DERRAMAMENTO DE  
ÓLEO NO MAR**

**RAMSÉS VÍTOR RAMALHO COSTA CAVALCANTE**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial à obtenção do título de bacharel em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Brasília – UnB.

Orientador: Prof. Doutor Othon de Azevedo Lopes

BRASÍLIA - DF

2015

**TERMO DE APROVAÇÃO****RAMSÉS VÍTOR RAMALHO COSTA CAVALCANTE****COMO O TRF DA 2ª REGIÃO E O STJ DECIDEM SOBRE O NEXO CAUSAL  
QUANDO HÁ RESPONSABILIZAÇÃO AMBIENTAL POR DERRAMAMENTO DE  
ÓLEO NO MAR**

Trabalho de conclusão de curso aprovado como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel perante a Faculdade de Direito da Universidade de Brasília, pela seguinte banca examinadora:

---

Othon de Azevedo Lopes  
Professor Doutor e Orientador

---

Inez Lopes  
Professora Doutora

---

Bruno Rangel  
Mestre

---

João Costa Neto  
Professor Doutor

Brasília, 8 de dezembro de 2015

## AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer a Deus, por permitir que o a vida aconteça em todas as suas formas, inclusive as microscópicas, até dentro de nós humanos. À minha mãe, Célia Maria, e meu pai, Geraldo, cuja paciência e atenção foram importantes no desenvolvimento do trabalho, e pela criação, desde sempre. Em especial à minha mãe, por ter sido sempre a primeira a me ouvir e a se utilizar a sua experiência com o intuito de me ajudar e também cuja biblioteca teve que muitas vezes visitar, a pedido meu, no intuito de alcançar o que de mais atual sobre o tema havia. Aos professores Adriano Drummond Trindade e Carina Costa, aquele por ter ofertado a disciplina Direito dos Recursos Naturais, influencia fundamental pelo meu interesse inicial sobre o tema, e aquela pelas importantes dicas e apresentação de uma proposta de trabalho inovadora cuja análise dos julgados é a consequência que pude adotar. Ao meu orientador Othon de Azevedo Lopes, que me recebeu muito bem quando eu estava um pouco perdido na pesquisa e me orientou mostrando um entendimento mais amplo sobre a responsabilidade civil.

## RESUMO

A responsabilidade civil ambiental é objetiva, isto é, prescinde de culpa para que exista. Isso ocorre porque, entre outros fatores, a prova da culpa é dificultosa em tais casos, eis que a complexidade e contingência dos processos ecológicos podem fazer surgir entre a atividade e o dano um grande lapso de tempo ou de espaço, isso quando o meio ambiente não “esconde” o dano. Não só se é sem culpa como pode ser que não se admita a alegação de quaisquer excludentes de responsabilidade, porque a atividade é considerada causa tanto quanto qualquer excludente, ou se admita, caso em que tais excludentes são considerados causa adequada para a produção do dano, com o conseqüente rompimento do nexo de causalidade. Isso faz com que o nexo causal seja encarado de maneira peculiar na responsabilidade civil ambiental, e o objetivo do presente trabalho é descrever e analisar quanto a este ponto as decisões recentes de tribunais que impõem o dever de reparar quando há derramamento de óleo no mar.

**PALAVRAS-CHAVE:** Derramamento de óleo – nexo de causalidade – conduta culposa – Lei de Política Nacional do Meio Ambiente – dano ambiental – Teoria do risco – Risco criado – Risco integral – Dano ambiental - poluição hídrica – dever de reparação – Sociedade de Risco

## Sumário

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>7</b>
<b>1. POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE E PRINCÍPIOS DE DIREITO AMBIENTAL IMPORTANTES PARA A RESPONSABILIDADE CIVIL .....</b>	<b>9</b>
<b>1.1. CONCEITOS IMPORTANTES TRAZIDOS PELA LEI DE POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE .....</b>	<b>9</b>
<b>1.2. MEIO AMBIENTE .....</b>	<b>9</b>
<b>1.3. DEGRADAÇÃO AMBIENTAL E POLUIÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>1.4. POLUIDOR.....</b>	<b>11</b>
<b>1.5. PRINCÍPIOS DE DIREITO AMBIENTAL QUE INFORMAM A RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL.....</b>	<b>11</b>
<b>2. RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL.....</b>	<b>13</b>
<b>2.1. CONDUTA CULPOSA.....</b>	<b>13</b>
<b>2.2. DA CULPA AO RISCO .....</b>	<b>14</b>
<b>2.3. TEORIA DO RISCO.....</b>	<b>17</b>
<b>2.4. MODALIDADES DE RISCO .....</b>	<b>19</b>
<b>2.5. NEXO CAUSAL .....</b>	<b>24</b>
<b>2.6. EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE .....</b>	<b>28</b>
<b>2.7. DANO AMBIENTAL.....</b>	<b>30</b>
<b>2.8. SUJEITO RESPONSÁVEL .....</b>	<b>36</b>
<b>3. ANÁLISE DE JULGADOS E ELUCIDAÇÃO DE SEUS CRITÉRIOS.....</b>	<b>38</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>55</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>57</b>

## Introdução

No início da pesquisa, procurando sobre casos de degradação ambiental, me chamou a atenção como as decisões com relação à responsabilidade civil ambiental nos casos de derramamento de óleo por vezes se utilizavam de critérios diferentes quanto ao exame do nexo causal para impor a obrigação de indenizar. A partir dessa perplexidade, parti em pesquisa ao tema, tentando entender se havia de fato alguma inconsistência jurídica na utilização de diversos critérios quando o instituto era um só. Com o tempo de pesquisa e leitura, percebi que a responsabilidade civil é amplíssima, devido, basicamente, à dinâmica ambiental e suas consequências na identificação dos responsáveis e no dimensionamento do dano.

Essa proteção ambiental ampla tem a responsabilidade civil como instrumento, cujo fundamento é o risco que determinadas atividades podem causar ao meio ambiente. Do risco surge a necessidade do estabelecimento de garantias amplas ou menores, a serem prestadas por quem exerce a atividade a depender do grau de proteção que se estabelece. A noção de risco tal qual internalizado pelo Direito positivo tem como influencia maior a chamada Sociedade de Risco, que demandou mudanças no Direito de modo a estabelecer a responsabilidade com base no risco. Como bem lembra Leite e Belchior (2012, p.13-14):

“A racionalidade jurídica clássica, pautada na segurança e em conceitos engessados, não é suficiente para lidar com a complexidade que permeia o dano ambiental, na medida em que referida discussão ultrapassa um olhar técnico e meramente dogmático. Por outro lado, é mister compreender a crise ambiental por meio de uma visão transdisciplinar e de produzir da realidade e não apenas das normas formalizadas, próprio do movimento dialético.”

Portanto, quando há derramamento de óleo no mar, é necessário que se proceda à responsabilização da empresa que incorreu em tal ato, porque há no direto a um meio ambiente ecologicamente correto e sustentável, segundo o caput do art. 225 da Constituição Federal<sup>1</sup>. Tal responsabilização se dá de uma maneira peculiar se comparada a qualquer outra causada pro outro tipo de dano. É possível imaginar que, entre outros fatores, a profundidade

---

<sup>1</sup> Art. 225. 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.

e extensão do mar fazem com que ele possua um grande volume de água, dando a ele a possibilidade de quase capaz de se recuperar ou de se regenerar totalmente quando o dano nele ocorre, chamando-se a isso de reprimatinação natural. O movimento das marés junto com as correntes marítimas fazem com que o dano se espalhe por quilômetros adentro, sem, no entanto, fazer com que seja menos danoso ao meio ambiente.

Com relação à metodologia utilizada, optou-se na primeira e segunda partes por revisão bibliográfica acerca do que a doutrina dispõe sobre responsabilidade civil ambiental, ressaltando as diferenças teóricas na identificação do fundamento, com o conseqüente impacto sobre a maneira de se encarar o nexa causal e os sujeitos responsáveis. Também se falou sobre o dano ambiental que, tal qual o nexa causal, possui tratamento peculiar devido às características do meio em que ocorre e à sua dinâmica. Na terceira parte, foi feita a análise de 07 (sete) julgados mais recentes achados em pesquisa jurisprudencial nos sites do Superior Tribunal de Justiça e do Tribunal Regional da 2ª Região (Rio de Janeiro e Espírito Santo). Nela eu busquei, ainda, trazer um resumo dos fatos tratados nas decisões, dos argumentos das partes, quando disponíveis, e do que foi decidido, a partir do estabelecimento de um problema jurídico identificável, geralmente relacionado com o nexa de causalidade (ou a ausência dele), analisando ao final de cada caso como o tribunal resolveu o problema jurídico e de como ele se utilizou da parte teórica trazida pela doutrina, revisada nas duas primeiras partes do trabalho.

Quanto à parte de revisão bibliográfica, o trabalho aborda somente a responsabilidade civil ambiental, já nos julgados, há dois casos de aplicação da Lei de Política Nacional do Meio Ambiente para embasar a responsabilidade administrativa, que via de regra, é substantiva. Tendo isso em vista, decidiu-se retirar “civil” do título da monografia, e fica aqui a explicação do porque, além de uma aposta de que talvez seja uma tendência o uso da responsabilidade objetiva ambiental também no âmbito administrativo. Uma investigação mais profunda desse ponto foge do escopo do presente trabalho.

Longe de ter a pretensão de esgotar o tema da responsabilidade civil ambiental, espera-se contribuir de algum modo, mesmo que pequeno, para a proteção do meio ambiente e a manutenção da qualidade de vida não só para os seres humanos, mas para todas as espécies. O meio ambiente tem peculiaridades que merecem ser entendidas e explicitadas em sua relação com as normas jurídicas, de modo que os operadores do direito possam ter mais segurança frente a desastres ambientais ou até mesmo danos menores, que as dúvidas acerca do que é a responsabilidade civil ambiental e de porque ela é mais ampla sejam respondidas e a proteção ao meio ambiente aumentada em sua eficácia.

## **1. Política Nacional do Meio Ambiente e Princípios de Direito Ambiental importantes para a responsabilidade civil**

### **1.1. Conceitos importantes trazidos pela Lei de Política Nacional do Meio Ambiente**

A Lei n. 6.938 de 31 de agosto de 1981 inaugurou um panorama inédito no que diz respeito à dinâmica da realidade ambiental brasileira. Antes dela, as ações governamentais eram intermitentes, impulsivas e não adquiriam consistência no longo prazo. Com a Política Nacional do Meio Ambiente, houve um notável incremento na estabilidade e efetividade no tratamento da Administração pública com relação ao meio ambiente, devido, entre outras características, aos seus objetivos sociais e de solidariedade com o planeta Terra. (MILARÉ, 2014, p.698)

A responsabilidade por dano ecológico se dá no âmbito civil ou penal, sendo a “lei de Política Nacional do Meio Ambiente” (Lei n. 6.938/81) a que traz os parâmetros da responsabilização civil nos casos de dano ambiental. A lei inovou, trazendo algumas características peculiares, como a responsabilidade objetiva do causador do dano e a proteção não só aos interesses individuais como também aos supraindividuais, atribuindo ao Ministério Público a legitimidade para propor a ação de responsabilidade civil e criminal por danos causados ao meio ambiente. (GONÇALVES, 2012, p.70)

Além de inaugurar um novo paradigma na política, com relação à conceituação de categorias importantes para o cuidado com o meio ambiente ela ampliou as fronteiras. Conceitos importantes estão dispostos nos incisos do artigo 3º, sendo que é a partir dos quais que o modelo de responsabilização por dano ambiental pode ser aplicado com maior concretude e rigor, sem tantas indefinições conceituais.

### **1.2. Meio ambiente**

No inciso I do art. 3º, o meio ambiente encontra-se conceituado como “o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”. Um conceito bem abrangente, que não permite

que se considere qualquer influencia ou condição onde haja relação com a vida, de modo químico, físico ou biológico, como não sendo meio ambiente. Veja que tal noção está umbilicalmente ligada à vida em todas as suas formas.

Em que pese tal abrangência, há quem defenda se tratar hoje de um conceito inadequado. Propõe-se, em seu lugar, entender o meio ambiente como um espaço no qual há recursos naturais, já industrializados ou poluídos, como se dá no ambiente urbano das cidades. Dentro dessa visão, não só a natureza bruta ou primitiva constitui o meio ambiente, mas também a natureza transformada que circunda o homem. (DERANI apud ZANETTI, 2011, p.267)

Não importa qual dos dois conceitos se aceite como o mais adequado; especificamente para a responsabilização civil, ambos são satisfatórios.

### **1.3. Degradação ambiental e Poluição**

Já os conceitos de poluição e degradação ambiental aparecem nos incisos III e II do art. 3º, respectivamente, e se encontram em certa medida entrelaçados.

A degradação da qualidade ambiental é a “alteração adversa das características do meio ambiente”, e a poluição “a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente: a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; c) afetem desfavoravelmente a biota; d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.

Com efeito, a poluição é a alteração adversa das características do meio ambiente, que é consequência de atividades que direta ou indiretamente ocasionam alguma das situações descritas nas letras de “a” a “e” do inciso III do art. 3º.

Por ter uma ampla gama de condutas que pode ser poluidoras, não é incomum a conduta danosa incidir em mais de uma das hipóteses previstas.

#### 1.4. Poluidor

Por último, mas não menos importante, o conceito de poluidor aparece no inciso IV do art. 3º como “a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental.” Portanto, pessoa natural ou jurídica, integrante da administração pública ou não, que diretamente ou indiretamente seja responsável por atividade que agrida o meio ambiente pode ser considerada poluidora. É importante ressaltar que pode ser a pessoa diretamente que polui, ou outra que diretamente polui e ela indiretamente concorre para o dano. Em ambos os casos, é possível a responsabilização.

Aqui se encontra também presente a solidariedade entre os diversos poluidores, pois qualquer um que tenha concorrido para o dano é passível de ser responsabilizado, isto é, se houver vários agentes a causar dano ao meio ambiente, os que causaram mais ou os que causaram menos podem ser responsabilizados, ressalvado o direito à ação de regresso, na qual pode-se discutir quanto cada um efetivamente contribuiu para a ocorrência do evento danoso.

Aqui não há só a solidariedade do Direito Civil clássico, mas sim uma ampliação do instituto, dando-lhe características próprias, não permitindo ao réu alegar que não é só ele o degradador ou a impossibilidade de identificar aquele que por último contribuiu para que o dano ocorresse. Portanto, em suma, a responsabilidade daquele que degrada o ambiente é amplíssima, podendo ser considerados sujeitos responsáveis: a) pessoas físicas; b) pessoas jurídicas, de direito Público ou Direito Privado; e c) entes despersonalizados, caso em que a responsabilização seria apurada *in solidum*. (BENJAMIN, 1998, p.37)

É nítido que a finalidade do legislador ao conceituar poluidor dessa forma foi justamente salvaguardar o meio ambiente da maneira mais completa o possível. Uma vez ocorrida a perda da qualidade ambiental, exsurge o dever de repará-la e/ou indenizar os atingidos, podendo esse dever ser imposto a um grande número de agentes, para que a chance do meio ambiente ficar sem a reparação seja mínima.

#### 1.5. Princípios de Direito ambiental que informam a responsabilidade civil ambiental

Aplicável quando o perigo é certo e se tem elementos seguros de que uma determinada atividade é concretamente perigosa, o princípio da prevenção se volta para o momento anterior à ocorrência do dano. Um exemplo dele é o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) previsto no art. 225 § 1º, IV da Constituição Federal<sup>2</sup>. Tal princípio é aplicável, na prática, para evitar a ocorrência de danos ao meio ambiente através da elaboração e/ou imposição de medidas acautelatórias, em momento anterior à implantação de empreendimentos e quaisquer atividades consideradas poluidoras, inclusive as que assim o são apenas em potencial. (MILARÉ, 2014, pp.264 – 265)

Por sua vez, o princípio da precaução se volta para o futuro, explorando o campo das possibilidades, quando a informação científica é insuficiente, inconclusiva ou incerta e há indícios que os possíveis efeitos podem causar algum tipo de perda de qualidade ambiental, com base no nível de proteção que se busca ter. Busca, assim, trazer procedimentos aptos a embasar a racionalidade num processo decisório na fase de incertezas e controvérsias, evitando diminuir os custos com a tentativa de experiência. (MILARÉ, 2014, p.266)

Por último, mas não menos importante, temos princípio do poluidor-pagador, segundo o qual os custos externos acompanham o processo produtivo, isto é, os agentes econômicos devem incluir os custos do perigo de causar danos (incluídos aí o dos danos que porventura ocorram, naturalmente) nos custos internos da empresa, dentro mesmo do processo produtivo. São considerados externos porque, por mais que ocorram concomitantemente à produção de lucro da empresa, é experimentado pela coletividade. Exemplo da aplicação desse princípio se encontra na imposição do dever de pagar caso se polua presente no § 3º do art. 225 da Constituição Federal<sup>3</sup>, bem como no art. 4º, VII da Lei n. 6.938/81<sup>4</sup>, que estabelece ser um dos fins da Lei de Política Nacional do Meio Ambiente a imposição ao poluidor e/ou predador da obrigação de recuperar/indenizar os danos causados. (MILARÉ, 2014, pp. 270-271)

O princípio da prevenção e o princípio do poluidor-pagador se aplicam em conjunto na teoria do risco quando o foco é o meio ambiente, eis que o agente assume o risco de produzir

---

<sup>2</sup> Art. 225.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

(...)

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

<sup>3</sup>§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

<sup>4</sup> Art 4º - A Política Nacional do Meio Ambiente visará:

VII - 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.

dano, isto é, o perigo de lesar o meio ambiente ou direitos de outrem, preventivamente ou anteriormente ao início da atividade mesma, devendo o dano, caso ocorra, ser internalizado dentro do processo produtivo.

## **2. Responsabilidade Civil Ambiental**

### **2.1. Conduta culposa**

Os elementos ou pressupostos são os fatores que devem existir no caso concreto para que se viabilize a pretensão reparatória. Sem eles, não é possível falar em obrigação sucessiva, pois se constituem como necessários para a ideia de responsabilização. Naturalmente, com a evolução do instituto, tais elementos podem ter sua preponderância diminuída ou modificada, pontos que serão tratados no decorrer do trabalho, especificamente para o caso do dano ambiental.

Em que pese tais considerações, mostra-se de suma importância que tais pressupostos sejam evidenciados, eis que a maioria deles é exigida pela responsabilização por dano ambiental, ficando essa peculiaridade do que não é exigido atrelado, de alguma maneira, à dinâmica ambiental e a percepção do legislador de diversos pontos que, se ignorados, terminariam por minar toda a qualidade ambiental, sobretudo na sociedade em que vivemos.

Para a responsabilidade civil extracontratual tradicional, a ação é a forma mais comum de exteriorização, vez que as pessoas possuem a obrigação de abster-se da prática de atos que possam de alguma maneira lesar o seu semelhante, sendo que a violação de tal dever se dá através de um fazer. De outro lado, a omissão é a inatividade do agente quando este deveria agir, isto é, a abstenção de alguma conduta devida. A omissão adquire relevância jurídica somente quando o agente tem o dever jurídico de agir, de praticar um ato para impedir o resultado, pode isso surgir da lei, do contrato ou de alguma conduta anterior do omitente que crie perigo de dano, impondo assim o dever de agir para impedi-lo. Somente nessas hipóteses é possível a responsabilização do omitente, eis que não é em toda omissão que se encontra o dever jurídico de agir, isto é, que há relevância jurídica. (CAVALIERI FILHO, 2012, pp.25 – 26)

Além da ação ou omissão, a conduta há de ser considerada culpável, em outras palavras, passível de um juízo de censura. Este juízo vai depender da capacidade psíquica de entendimento e autodeterminação do agente. (CAVALIERI FILHO, 2012, p. 26)

Da violação de uma norma preexistente surge a noção de culpa. Sempre há uma norma de conduta que se deva obedecer, seja contratual ou extracontratual, sendo essa obediência um fator de harmonia social. Havendo desobediência à lei, surge um desequilíbrio na convivência coletiva e, havendo dano, surge a responsabilização civil. A conduta há de ser voluntária, entendendo-se disso não o propósito ou consciência do resultado danoso, mas sim a voluntariedade da ação em si mesma, em outros termos, a consciência do procedimento, que se liga à previsibilidade. Assim é que, agindo voluntariamente e ofendendo direito alheio, surge o procedimento culposos. (PEREIRA, 2012, p.97)

A conduta culposa ocorre quando o homem age e causa dano a outro, quando deveria e poderia agir de maneira diversa, pois haveria um dever jurídico primário e as circunstâncias fáticas não o impediam. O art. 186 do Código Civil<sup>5</sup> fala em “ação ou omissão”, sendo certo que os dois comportamentos são espécies do gênero conduta, mais amplo. Por conduta, entende-se qualquer comportamento humano que se produz a partir da vontade livre, aspecto subjetivo ou psicológico, para atingir o plano físico, objetivo, com a exteriorização através de uma ação ou omissão. (CAVALIERI FILHO, 2012, pp. 24 -25)

## **2.2. Da culpa ao risco**

Há diversos casos em que a lei estabelece ser desnecessária a culpa para que se proceda à reparação civil. Isso ocorre porque em determinadas situações fáticas não é viável se exigir da vítima a prova da culpa do causador do dano. Isso ocorre, por exemplo, dentro de um contexto onde a dificuldade de se adquirir a prova por parte da vítima seja tão grande que equivalha a sua exigência a deixá-la sem reparação, ou quando é previsível o seu acontecimento, devido a um perigo de dano conhecido ou lesão a direitos de terceiros recorrentes. Tais situações se inserem, por exemplo, dentro de um contexto de hipossuficiência econômica e material por parte da vítima, como no caso de acidente de

---

<sup>5</sup> Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

trabalho, ou quando a atividade de determinado empreendimento crie riscos à bens jurídicos diversos, como no caso de acidente causado por uma empresa de fornecimento de energia, quando há danos causados ao consumidor devido à oscilação de energia . Nesses casos é que se percebe que a responsabilização sem culpa tem uma função diferente da tradicional: é mais social, focada na defesa do coletivo.

No início, a busca por outras maneiras de responsabilizar foi motivada, em especial, pelo desenvolvimento industrial, pelo advento do maquinismo e do crescimento populacional. Muitas vezes, para a vítima, o pressuposto de demonstrar a culpa do agente, com vistas a obter indenização por dano ocorrido, se mostrava como barreira intransponível, muitas vezes equivalendo a deixa-la desamparada. (GONÇALVES, 2012, pp.270 – 271)

Com efeito, geralmente se aponta a revolução industrial do século passado, o progresso científico e a explosão demográfica como sendo as influencias determinantes nesta concepção de responsabilização independentemente de culpa. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.151)

Como seria de se esperar, a concepção clássica de reparação na qual a vítima tem de provar a culpa do agente para obter reparação passou por diversos estágios de evolução, sobretudo devido à necessidade de se ampliar a proteção de determinados bens e pessoas e também de facilitar a busca de justa indenização. (GONÇALVES, 2012, p.270)

De fato, o desenvolvimento do maquinismo, o crescimento exponencial da indústria, trouxeram como consequências os acidentes de trabalho. O desenvolvimento da ciência fez aparecer um número inacreditável de invenções, entre os quais diversos objetos que, se por um lado melhoravam a vida dos que viviam em sociedade, por outro lado criavam muitos riscos. Um exemplo bastante eloquente é o advento do carro, que fizeram encurtar o tempo de deslocamento no espaço, dando a possibilidade de se locomover com mais rapidez, e, por outro lado, deram causa a um número enorme de acidentes diariamente, com mortes e invalidez como consequências mais extremas. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.151)

A insatisfação com a teoria subjetiva aumentou cada vez mais, e acabou ficando evidente a incompatibilidade com o impulso desenvolvimentista de nosso tempo. Advindos de causas múltiplas e aumentando as oportunidades do seu surgimento, o dano se tornou mais complexo. Sobretudo quando há desigualdade econômica, a capacidade organizacional da empresa pesa contra os lesados por ela, de modo que nem sempre o preparo e a cautela do juiz

na apreciação das provas faz a vítima ser indenizada, admitindo-se que tenha ela de fato sido lesada. (PEREIRA, 2012, p.347)

Inicialmente, foi no campo dos acidentes de trabalho que a noção de culpa como pedra angular da responsabilidade se mostrou inapta a proteger os trabalhadores. Isso porque, com a mecanização do ambiente de trabalho, o número de acidentes explodiu devido não só à falta de preparo dos trabalhadores mas também, e sobretudo, ao mecanismo das máquinas utilizadas. Rapidamente, no entanto, os juristas perceberam que a teoria subjetivista de responsabilidade, fundada na culpa, não mais servia adequadamente para cobrir todos os casos em que era necessária a proteção de determinados bens jurídicos. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.151)

Foi demorada e difícil a superação da noção de culpa como fundamento da responsabilidade. Num primeiro momento, os tribunais flexibilizaram a prova da culpa, por vezes inferindo-a das próprias circunstâncias em que se dava o acidente e dos antecedentes dos participantes. Após, para a admissão da culpa presumida, com a consequente inversão do ônus da prova. Em seguida, ampliaram-se os casos de responsabilidade contratual, até finalmente chegar-se à admissão da responsabilidade sem culpa em determinados casos. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.152)

A ação, ou omissão, voluntária, negligência ou imprudência, são pressupostos do ato ilícito *stricto sensu*, que compõe o chamado delito civil. Como se trata de obrigação de reparar sem ato ilícito, não se deveria falar em responsabilidade, que é uma atrelada a uma ideia moral, que não se separa da imputabilidade. O dever de indenizar o dano, nesses casos, é muito mais uma garantia do que uma responsabilidade. (GOMES, 2011, p.113)

No caso da proteção ao meio ambiente, em razão do aumento vertiginoso de grandes acidentes ocasionados pela exploração cada mais intensa do meio ecológico, com vistas a suprir de recursos naturais toda a infraestrutura da sociedade de consumo, o enfoque da responsabilidade civil passou a ser o direito difuso ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, e não mais o autor do ato ilícito, como era na teoria subjetivista da responsabilidade civil. Segundo Lambert-Faivre apud (1987), da ideia de dívida de responsabilidade civil do autor, passou-se à de crédito de indenização para toda a coletividade. (CAVALIERI FILHO, 2012, pp.165 - 166)

O aceite das consequências danosas se dá quando o agente poluidor se dedica à atividade, havendo nisso a suposição de que foi feito um juízo de previsibilidade acerca dos riscos da atividade. (MILARÉ, 2014, p.436)

Em outros termos, equivale dizer que o explorador se coloca em verdadeira posição de garante da preservação ambiental, de modo que os danos da atividade, inerentes a ela que são, podem sempre surgir. (STEIGLEDER, 2003, p.84)

### **2.3. Teoria do risco**

Com a superação da noção de culpa como fundamento do dever de reparar, o risco passou a ocupar o seu lugar.

Segundo Nunes Athias apud (2013), o aumento de atividades econômicas da chamada sociedade de risco teve como consequência a necessidade de se pensar em meios reparatórios que se coadunavam com o desgaste causado pelo consumo em massa e pelo uso intenso dos recursos naturais – um novo direito se fazia necessário, deixando para trás o paradigma privado tradicional, da responsabilidade baseada na culpa. (MILARÉ, 2014, p.428)

No final no século XIX, sobretudo na França, os juristas conceberam a teoria do risco, pois naquela época, de amplo desenvolvimento industrial, o problema da reparação ficara bastante evidente. Risco, passaram a entender, é perigo, é probabilidade de ocorrência de dano, disso chegando a conclusão de que aquele que exerce atividade perigosa deve-lhe assumir os riscos e reparar o dano dela decorrente. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.152)

A origem da doutrina objetiva se encontra na obra de Sailles e Josserand, publicadas no século XIX. Aquele, sob o título de “Les accidents du travail et la responsabilité civile”, desenvolve a sua tese argumentando que o art. 1.382 do Código Civil francês estabelece que “o que obriga à reparação é o fato do homem, constitutivo do dano”. Nesse sentido, a relação de causalidade geradora do dever de reparar vem da interpretação de “culpa” como acepção vulgar de “causa”. A “abstenção” de que trata o art. 1.383 “se refere a uma causa material constitutiva do prejuízo, que entra na esfera de atividade daquela que se absteve”. Assim, argumentando com preceitos que originalmente teriam em vista a responsabilidade fundada na culpa, Sailles chega a um dever de ressarcimento independentemente de culpa. Um ponto

fundamental dentro da teoria que ele estava elaborando surge quando afirma que “a teoria objetiva é uma teoria social que considera o homem como fazendo parte de uma coletividade e que o trata como uma atividade em confronto com as individualidades que o cercam”. (PEREIRA, pp.26 – 28)

Josserand, por sua vez, em obra cujo título era “De la responsabilité delictuelle” apontou ser necessário pesquisar “a que se deve a evolução constante e acelerada da responsabilidade”, encontrando razão na “multiplicidade dos acidentes, no caráter cada vez mais perigoso da vida contemporânea”. A segurança jurídica, assim, viria justamente onde não haveria segurança material para o indivíduo. O surgimento da teoria do risco inspira-se em razões de ordem prática e de ordem social. (PEREIRA, pp.28-29)

Na responsabilização objetiva, não se leva em conta se há ou não nexos psicológico entre o fato ou atividade e a vontade de quem a pratica, bem como qualquer juízo moral ou de reprovação da conduta. Nesse sentido, a noção de culpa se liga ao homem em si mesmo considerado, enquanto a noção de risco se liga ao serviço, à empresa. Segundo Cretella Junior (1991), a culpa é pressuposto do complexo de operações do espírito humano, o qual o risco atravessa para ligar-se à máquina, à coisa. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.152)

No Brasil, podem ser mencionados os seguintes casos de adoção da teoria do risco em sua essência: a) Decreto n. 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que trata da responsabilidade das estradas de ferro por danos causados aos proprietários marginais (art. 26); b) a Lei de Acidentes do Trabalho de 1934 e as que se lhe seguiram; c) o Código Brasileiro do Ar (Dec.-Lei n. 483, de 8-6-1938, substituído pelo Dec.-Lei n. 32, de 1966) e o Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986; d) a Lei n. 6.453, de 17 de outubro de 1977, que estabelece, em seu art. 4º, a responsabilidade civil do operador de instalação nuclear, independentemente da existência de culpa, pela reparação de dano causado por acidente nuclear; e) os arts. 937 e 938 do Código Civil, que se referem, respectivamente, ao dono do prédio que venha a ruir por falta de reparos e àquele que habitar prédio, ou parte dele, de onde venham a cair ou forem lançadas coisas em lugar indevido; f) o parágrafo único do art. 927 do mesmo diploma, que estabelece a obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem; g) o art. 933 do Código Civil, pelo qual os pais, tutores, curadores, empregadores etc. respondem, independentemente de culpa, pelos atos danosos de terceiros; h) a responsabilidade objetiva do dono ou guarda da

coisa inanimada; i) o seguro obrigatório; j) a Lei n. 6.938/81, que trata dos danos causados ao meio ambiente; k) a Constituição Federal de 1988 (art. 37, § 6º); l) a Lei n. 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor) e outras. (GONÇALVES, 2012, p.272)

Também para a responsabilização civil ambiental, a noção de culpa é irrelevante. Isso ocorre porque o § 1º do art 14 da Lei n. 6.938/81<sup>6</sup> diz que a obrigação de reparar existe independentemente de culpa.

Como não poderia deixar de ser, a teoria do risco sofreu duras críticas desde a sua criação. As vozes mais eloquentes contra ela defendiam que a mesma dispensava demasiada atenção à vítima, o que teria como consequência uma diminuição do princípio da justiça social, pois, com base em um ser “abstrato e isolado”, uma redução do homem a exclusivamente um interesse social, impor o dever de reparar. Tal imposição, dizem ainda, equipararia o comportamento jurídico e antijurídico. (PEREIRA, 2012, pp.354-355)

No entanto, tais críticas não fazem sentido, se entendermos porque é necessário que assim seja. Risco é mera probabilidade de dano, sendo que só quando este ocorre é que se impõe o dever de indenizar. Além disso, é necessário também violar o dever jurídico protegido, de modo que não pode se falar em responsabilidade sem tal violação. No caso da responsabilidade objetiva, tal dever se assenta no dever de segurança que a lei estabelece a quem cria o risco para outrem, implícita ou explicitamente. Nesse sentido, onde há risco, há de haver segurança, sendo que, quanto maior aquele, maior o dever de se ter este. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.155)

## **2.4. Modalidades de risco**

Desenvolvida sob o paradigma da sociedade industrial, a teoria do risco apresenta, na doutrina jurídica, graduações de intensidade diferentes para a aplicação da responsabilidade civil objetiva, consistente em variações relacionadas ao âmbito de aplicação da teoria do risco

---

<sup>6</sup> Art 14 - Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:

§ 1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

concreto, isto é, riscos visíveis, perceptíveis aos sentidos humanos frente ao exercício das atividades industriais. (WINTER DE CARVALHO, 2013, p.163)

De fato, inicialmente a teoria do risco surgiu para lidar com perigos concretos, previsíveis, inclusive se utilizando da tutela preventiva. No entanto, hoje, em especial quanto ao dano ambiental, há imprevisibilidade e incerteza quanto as suas consequências, podendo a partir daí se falar em risco abstrato, devido aos perigos e incertezas que marcam a chamada sociedade de risco. (MILARÉ, 2014, p.431)

A teoria do risco comporta várias modalidades que servem para resguardar riscos diversos surgidos a partir do complexo de atividades perigosas presentes na sociedade de risco. Não custa lembrar que uma atividade pode criar mais de um tipo de risco, como, por exemplo, o uso de usinas de energia nuclear, no qual há o risco criado pela atividade e, ao mesmo tempo, o risco excepcional, eis que, devido ao perigo de poluição nuclear, seu funcionamento extrapola as barreiras do que seriam considerados riscos comuns advindos de sua atividade.

O risco proveito se fundamenta no brocardo *ubi emolumentum, ibi ônus* – onde está o ganho, está o encargo, isto é aquele que tira proveito da atividade danosa, recolhendo o seu bônus, deve também arcar com o encargo, o ônus. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.153)

A ideia é aparentemente sedutora, mas a acepção de “proveito” causa dúvidas. Isso porque pode-se muito bem entendê-lo num sentido mais amplo, no qual ele, de certa maneira, perderia rigor conceitual, pois somente uma pessoa insensata age sem ter por fim atingir um interesse pecuniário ou moral. Desse modo, é necessário entender-se proveito numa acepção mais restrita, como “fonte de riqueza”, caso em que ficaria esta modalidade com enfoque aos comerciantes ou industriais. (PEREIRA, 2012, p.372).

O suporte doutrinário dessa teoria é o de que quem colhe os frutos da utilização ou de coisas ou atividades perigosas deve experimentar as consequências prejudiciais que dela decorrem. A fragilidade desta teoria é estabelecer o que seria proveito. Se seria proveito econômico, o lucro, ou qualquer tipo de proveito. Caso se focasse apenas em lucro, então a responsabilidade ficaria restrita a comerciantes e industriais, ficando de fora se o causador do dano não as integrasse. Além disso, o ônus de provar tal proveito ficaria com a vítima, o que de novo nos leva ao complexo problema da prova, que, entre outros fatores, motivou a criação da responsabilidade civil objetiva. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.153)

O risco profissional por sua vez, se assenta na ideia de que o dever de indenizar tem lugar sempre que o fato danoso for uma consequência da atividade ou profissão do lesado. Seu intuito é justamente dar mais proteção aos trabalhadores, justificando a reparação dos acidentes ocorridos com os empregados no trabalho ou por ocasião dele, sendo irrelevante a culpa do empregador. Ela surgiu devido à desigualdade econômica, a força de pressão do empregador, a dificuldade do empregado de produzir provas, isto quando a causa não era a exaustão completa do empregado, que terminou por se machucar devido à fadiga. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.153)

Para esta modalidade, quem coordena, quem gere determinada atividade é responsável pelas consequências danosas dela.

O risco excepcional se aplica nos casos de atividades que podem dar causa a riscos excepcionais, isto é, que escapa à atividade comum da vítima. Por exemplo, energia nuclear, rede elétrica de alta tensão, trazem riscos excepcionais a toda a coletividade, impondo aos que exploram os bônus de tais atividades o dever de indenizar sem se preocupar com a noção de culpa. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.154)

Atividades que impliquem risco especiais, como transporte de bens químicos, também pressupõem que a pessoa controle todas as consequências que esse bem pode produzir.

Das diversas modalidades que existem, a do risco criado e a do risco integral são as apontadas pela doutrina como aptas a fundamentar a responsabilidade objetiva por dano ambiental. É importante ressaltar que as diversas modalidades se complementam, sendo que essas duas são as mais abrangentes, isto é, guardam dentro de si também as outras modalidades.

A modalidade risco criado abrange quase todas as outras, menos a do risco integral, que a ela é mais ampla, o que significa dizer que as ideias trazidas por todas as outras modalidades estão presentes nesta modalidade. A do risco integral seria, portanto, equivalente a um passo a mais além da do risco criado, porque não admite excludentes de responsabilidade.

A teoria do risco criado tem como fundamento a ideia de que se alguém exerce qualquer atividade que cria riscos, deve responder pelos eventuais danos aos indivíduos delas decorrentes. Ela foca no fato danoso, e trata como irrelevante a culpa, característica que lhe é comum a toda responsabilidade civil objetiva. Portanto, tanto aquele que devido à sua

atividade quanto aquele que devido à sua profissão expõe alguém a risco de sofrer dano, responde independente de culpa caso o mesmo ocorra. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.154)

Diferentemente do risco proveito, neste caso não se cogita do fato do dano ser o dano correlativo a um proveito ou vantagem para o agente. Claro que a da atividade pode-se tirar proveito, mas não subordina o dever de reparar ao pressuposto da vantagem. Portanto, ela aumenta os encargos do agente, mas é mais equitativa com a vítima, que não mais precisa de provar o proveito ou benefício do causador do dano. Aqui o enfoque é na relação causal entre o dano sofrido pela vítima e a atividade desenvolvida pelo causador do dano, tendo-se em vista que a atividade por si mesma, e independentemente de todo fator anímico, traz o efeito danoso. (PEREIRA, pp.376 – 377).

Como se vê, o risco criado engloba também o risco profissional.

É importante observar que neste caso o risco é encarado como intrínseco ou inerente à atividade do agente, isto é, a mera existência da atividade já gera perigo de dano, tendo-se em vista o art. 927 do Código Civil.

Um exemplo da adoção da teoria do risco criado seria o parágrafo único do art. 927 do Código Civil<sup>7</sup>, eis que impõe o dever de indenizar “quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”. Tal atividade contida aí tem o sentido de conduta reiterada, habitualmente exercida, sob a forma empresarial ou profissional, com vistas a obter lucro. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.187)

Também a expressão “por sua natureza implicar risco” é pouco clara. No caso, por se tratar de atividade, conforme já explicado, a distinção quanto à natureza da mesma pode ser entre risco inerente, que é aquele intrinsecamente ligado à própria natureza da atividade, à sua qualidade ou modo de realização e risco adquirido quando a atividade eventualmente causa riscos, sobretudo pela falta de preparo de quem a exerce, mas não apresenta riscos superiores àqueles legitimamente esperados. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.188)

Portanto, no caso deste artigo, temos tratar-se da possibilidade de ocorrer dano a partir do risco inerente, excepcional ou não, bastando estar umbilicalmente ligado à sua natureza.

---

<sup>7</sup> Art. 927. Aquele que, por ato ilícito causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Pela teoria do risco criado, todo aquele que se disponha a exercer alguma atividade empresarial ou profissional deve responder pelos riscos que cria, por colocar em perigo a segurança e a integridade de terceiros. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.188)

De outro lado, temos a teoria do risco integral, segundo a qual cabe ao poluidor assumir integralmente todo e qualquer risco que possa advir da atividade que exerce, o que equivale dizer que todo e qualquer empreendimento que se ligue ao dano de alguma maneira terá a obrigação de reparar independentemente de culpa. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, pp.23 – 24)

A simples demonstração da existência do risco gerado pela atividade, intrínseco a ela ou não, e sendo também ela a provável causa do dano, mesmo que seja apontada como mais de uma causa provável para o dano, aceita-se que todas nessa situação são efetivamente aptas e suficientes a causar o dano. Discussões acerca de causa principal ou secundária, causa de condição, não são necessárias, pois a própria atividade é considerada como causa do dano. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.24)

Qualquer fato, culposo ou não, impõe ao agente o dever de reparação, bastando que cause o dano. Não se cogita indagar como ou porque o dano aconteceu, sendo suficiente apurar se houve o dano, ligando-se a ele um fato qualquer. Não se liga muito ao direito privado, vez que até os mais extremados objetivistas procuram sempre integrar a idéia de ressarcimento a um critério que retire o universo incontrolável do ambiente aleatório. (PEREIRA, p.372)

Como se vê, é a modalidade mais extrema das teorias do risco e se destina impor o dever de indenizar até quando não há nexos causal. Como se sabe, na responsabilidade objetiva, ainda que não seja necessário avaliar se houve culpa, a relação de causalidade é indispensável. Por esta teoria, no entanto, basta que ocorra o dano para surgir o dever de indenizar, isto é, mesmo que haja rompimento do nexos causal devido a culpa exclusiva da vítima, fato de terceiro, caso fortuito ou de força maior, subsiste o dever de indenizar. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.155)

Sem dúvida, o nexos causal tal como é tradicionalmente entendido não é importante para esta teoria. No lugar dele, é necessário apontar o âmbito do risco e a partir daí impor o dever de gerir as suas consequências danosas ao agente que conduz a atividade, isto é, se

colocar na posição de verdadeiro garante de que o perigo criado pela atividade não vai se concretizar de algum modo.

## 2.5. Nexo causal

A aferição do nexos de causalidade tem como ponto de partida as leis naturais, de modo a se saber das condições sem as quais o dano não teria ocorrido. A partir disso, há a submissão a critérios normativos, opções valorativas eleitas pelo legislador. Portanto, a identificação da causa de um dano para fins de responsabilidade civil ambiental tem como base juízos de valor informados pelo Direito, por sua vez fundados em critérios como adequação social, periculosidade da atividade, proximidade temporal entre a ação e a omissão e o dano, probabilidade, etc. (STEIGLEDER, 2011, p.171)

O nexos de causalidade é onde se apresentam os maiores problemas dentro da responsabilidade civil por dano ecológico, em grande parte devido à complexidade inerente aos processos ecológicos. (MORATO LEITE e WINTER DE CARVALHO, 2007, p.77)

Também pesa a ocorrência de várias fontes, geralmente o dano decorrendo de várias causas concorrentes, dando origem, inclusive, ao termo “império da dispersão do nexos causal” (BENJAMIN, 1998, p.44)

A poluição, devido à sua complexidade, acaba, por vezes, em permanecer sem um autor definido, mas não só. A multiplicidade de causas, de fontes e de comportamentos, a dificuldade técnica e financeira de sua aferição sem dúvida influenciam. (MILARÉ, 2014, p.439)

Com efeito, por vezes o evento danoso é fruto de várias causas, concorrentes, simultâneas ou sucessivas, sendo por isso tal liame foco de maiores controvérsias. Ora, nesse cenário, em que pode haver uma multiplicidade de potenciais degradadores e de vítimas, e em que, por vezes, ocorre um distanciamento temporal e espacial entre o ato ou omissão danosa e a sua consequência, é de se esperar que haja problemas quanto à elucidação da causalidade. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.23)

Na responsabilidade ambiental, o liame que liga a atividade da empresa ao dano causado surge como o principal problema a ser resolvido com vistas à reparação. Com efeito, quem não tiver qualquer vínculo com o evento danoso não pode por ele responder. No entanto, quais atividades ou condutas podem ter o seu agente considerado responsável varia de acordo com a escolha da teoria do risco que preponderantemente fundamenta a responsabilidade ambiental, sendo que a doutrina não é unânime em apontar qual seria a mais correta.

Isso significa dizer que, a depender da modalidade da teoria do risco adotada, o número de causas pode ser aumentando ou diminuído, o que, por sua vez, influencia diretamente o número de agentes que podem ser apontados como responsáveis pelo evento danoso.

É importante ter em mente que tais modalidades se confundem e se reforçam quando da sua aplicação. O que diferencia uma da outra é mais o enfoque dado por cada uma a determinados aspectos da relação entre a atividade e o meio. Nesse sentido, talvez seja possível dizer que a legislação adota uma ou outra teoria do risco, mas o relevo de uma ou outra é o enfoque a ser informado por ela tendo em vista o meio em que atividade se desenvolve e a natureza da atividade em si, sendo que modalidades mais abrangentes incluem dentro de si outras menos abrangentes, isto é, proteções mais amplas englobam proteções menos amplas, não havendo separação completa entre uma e outra.

O Código Civil aponta para a responsabilidade com base na causalidade direta e imediata para o dano comum surgido a partir de um ato ilegal, mas no caso da responsabilidade ambiental essa moldura não se aplica, podendo ir a aspectos mais distantes no tempo e no espaço.

Na hipótese da lei n. 6.938/81 não há restrição do regime de responsabilidade objetiva às atividades perigosas, de modo que a sua incidência é ampla. Em outros termos, não é só a periculosidade da atividade que justifica o regime especial trazido pela lei, mas sim as peculiaridades do dano ambiental e do bem jurídico sob proteção. Assim, tanto danos gerados por atividade perigosa ao meio ambiente quanto os desencadeados por uma atividade profissional qualquer devem arcar com custos referentes à prevenção e reparação do meio ambiente. (STEIGLEDER, 2011, p.176)

Com efeito, a partir do sentido teleológico da Lei de Política Nacional do Meio Ambiente e da leitura do art. 225 da Constituição Federal, é possível inferir que esta responsabilização é fundada na teoria do risco integral. Caso se possibilitasse a alegação de caso fortuito ou força maior como causas excludentes da responsabilidade ambiental, grande parte dos casos de poluição ambiental, que é causada por derramamento de carga tóxica de navios avariados em tempestades marítimas, por rompimento de oleoduto em circunstâncias imprevisíveis e por acidentes em circunstâncias imponderáveis com veículos transportadores de cargas poluentes, ficaria sem responsabilização e com a consequente falta de indenização das vítimas (CAVALIERI FILHO, 2012, p.164)

Nesta teoria, aplica-se a teoria da equivalência das condições, também chamada de *conditio sine qua non* satisfazendo, para fins de comprovação do nexu causal, todo e qualquer dano que possa estar vinculado ao fator risco da atividade, isto é, ainda que o prejuízo não seja consequência direta, imediata e necessária da atividade, ela é considerada como causa do evento danoso. Em outras palavras, é feita a pergunta: o resultado danoso teria vez caso se retirasse a condição ou circunstância que se acredita ser a causa? Se a resposta for não, então tal evento pode ser reputado como causa do dano. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, pp.24 – 25)

Críticas não faltam a essa teoria, a qual pode conduzir a soluções inaceitáveis devido ao seu longo alcance. Como não há restrições no estabelecimento da relação de causalidade dentre as condições que concorreram para o dano, poder-se-ia atribuir ao fabricante do navio a causa ao dano ambiental decorrente do derramamento de óleo no mar, o que seria um absurdo. De outro lado, justamente devido a essa possibilidade amplíssima de se atribuir a determinado fato o status de causa do dano, é que os defensores da teoria do risco integral acham-na adequada para a pesquisa do nexu causal, pois a própria atividade da empresa que cria riscos ao meio ambiente é encarada como causa do dano, impossibilitando assim qualquer alegação de excludentes de responsabilidade. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.39)

De outro lado, temos a teoria do risco criado, na qual se tenta identificar, dentre os fatores de risco, qual é capaz de desencadear situações de ofensa ao bem ambiental. Para tanto, utiliza-se da teoria da causalidade adequada, que estabelece ser causa apenas a que for a mais apropriada a criar um risco socialmente inaceitável. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.25)

Por esta teoria, somente a atividade de risco que apresenta perigo é considerado como nexos causal do dano porventura ocorra não podendo ser considerados outros riscos que não sejam consequência daquela atividade específica. Uma multiplicidade de causas, nesta teoria, é resolvida pela teoria da causalidade adequada, que busca se ater somente ao fator que, necessariamente, produziu o dano. (MILARÉ, 2014, p.440)

Desse modo, há uma atenuação do nexo de causalidade, que passa a ser encarado como apenas uma conexão entre a atividade e o dano. Em virtude dos princípios do poluidor-pagador e da prevenção, todos os riscos hão de ser internalizados no processo produtivo, sendo certo que se houver dano, ocorrerá uma presunção de causalidade entre tais riscos e o dano, desde que tal dano esteja estreitamente ligado à atividade profissional do responsável. Tais princípios acarretam uma mudança nítida de perspectiva da responsabilidade civil, da proteção privada e individual para uma perspectiva ampla de proteção dos bens de titularidade difusa, agindo assim dentro de uma função social. (STEIGLEDER, 2011, p.177)

A presunção de causalidade no caso da teoria do risco criado é relativa, podendo ser afastada nos casos de caso fortuito ou força maior, quando sequer haveria responsabilidade civil ambiental de quem criou o risco.

Em que pese tais considerações, é importante ter em mente que, embora tais teorias sejam apontadas pela maior parte da doutrina como aptas a guiar a investigação do nexo causal, hoje há doutrinadores que apontam serem elas inadequadas para o tratamento dos danos ambientais e sua consequente complexidade. Tal inadequação surge devido ao enfoque na descrição das causas fáticas, sem atentar-se ao fato de que a natureza da atribuição de causalidade não é apenas fática, mas em grande parte jurídica, e também ao fato de terem sua convicção formada sobre a base da racionalidade linear, segundo a qual os efeitos (danos) encontram-se atrelados a causas perfeitamente conhecidas, definidas e passíveis de demonstração. (WINTER DE CARVALHO, 2013, p.141)

Em verdade, no ordenamento jurídico brasileiro não há mecanismos específicos capazes de atenuar a carga probatória do nexo de causalidade do dano ambiental. Apesar disso, o juiz tem que contar com instrumentos hábeis à imputação da responsabilização do degradador e, desta forma, é necessário estabelecer outras maneiras de se indicar uma ligação entre a atividade e o dano ambiental. (MORATO LEITE e WINTER DE CARVALHO, 2007, p.82)

De fato, em razão da complexidade probatória que subjaz o nexo causal em matéria ambiental, há uma atenuação do seu relevo, substituindo-se tais teorias de investigação do nexo causal pela chamada teoria da probabilidade, para a qual as incertezas científicas não devem conduzir à incerteza jurídica. Para ela, a simples probabilidade de uma atividade ter ocasionado determinado dano ambiental deve ser suficiente para a responsabilização do empreendedor, desde que essa probabilidade seja determinante. (STEIGLEDER, 2011, pp.158 – 159)

A configuração jurídica do nexo de causalidade se dá através de um juízo de probabilidade/improbabilidade de uma determinada atividade ter ocasionado o dano em questão. Tal juízo advém da avaliação jurídica do diagnóstico científico (laudos periciais), havendo uma transposição da análise científica para a probabilidade jurídica, podendo-se, a partir daí, imputar objetivamente ou não uma causalidade probabilística entre a conduta e o dano ambiental. (STEIGLEDER, 2011, pp.162 – 163)

## **2.6. Excludentes de responsabilidade**

Como as duas teorias apontadas pela doutrina como aptas a fundamentar a proteção ao meio ambiente encaram o nexo causal de uma maneira diferente, importa em saber quais as consequências disso.

Inicialmente, cumpre colocar em evidência quais os possíveis excludentes de responsabilidade ambiental.

Por vezes, pessoas que estavam ligadas a determinados deveres jurídicos são chamadas a responder quando há violação deles. Ocorre que, apenas aparentemente elas o violaram, pois de um exame técnico mais detalhado, constata-se que o dano decorreu de outra fonte ou de circunstância que os impedia de cumprir obrigação a que estavam vinculadas. Segundo a doutrina tradicional, tal situação ocorre nos casos de caso fortuito, força maior, fato exclusivo de vítima ou de terceiro. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.68)

Desses, o fato exclusivo da vítima não tem aplicação na responsabilidade civil ambiental, pois quando a própria natureza age de modo a romper estruturas cuja consequência é a poluição, trata-se de força maior.

Já o fato de terceiro ocorre quando o responsável pelo dano é alguém absolutamente estranho à vítima e ao causador aparente do dano. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.69)

O caso fortuito decorre de fato ou ato alheio sobre o qual as partes não tem como influenciar diretamente: greve, motim, guerra. Já a força maior se liga à acontecimentos naturais: raio, inundação, terremoto. Ambos são equiparados no art. 393 do Código Civil de 2002<sup>8</sup>, não sendo feita distinção entre os dois. Eles se constituem de excludentes de responsabilidade porque afetam a relação de causalidade, ocasionando o seu rompimento, isto é, fazendo inexistir liame de causalidade entre o ato do agente e o dano sofrido pela vítima. (GONÇALVES, 2012, p.394)

Outra definição completamente distinta seria o entendimento de que quando se tratar de evento imprevisível e inevitável é o caso de caso fortuito; se for previsível, mas inevitável, porque mais forte que a vontade do agente, força maior. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.71)

A teoria do risco criado busca, entre as condições concorrentes do evento danoso, aquela que por si só seria capaz de gerá-lo, isto é, uma única entre as várias condições que pode ser chamada de causa, baseando-se para tanto na experiência comum. Em outros termos, a condição há de ser adequada para a produção do dano, sendo a teoria que a fundamenta chamada de causalidade adequada.

Para esta teoria, tais excludentes podem ser alegadas, devido a serem causas adequadas à produção do dano, segundo a experiência comum, e por isso provocariam a interrupção do nexos causal, diferentemente da teoria do risco integral, na qual tais fatores maculariam o nexos de causalidade. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.28)

A do risco integral, por sua vez, busca todas as condições que influenciaram a ocorrência do evento danoso, sem se fazer juízo acerca de qual seria adequado para que ele ocorresse. Sob essa perspectiva, todas as condições, concorrentes ou sucessivas, são consideradas causas do dano, bastando que haja um elo entre o risco produzido pela atividade do agente e o evento danoso.

Para esta teoria, nenhum excludente de responsabilidade pode ser alegado. Isso ocorre porque a própria existência da atividade por si só já é considerada como causa adequada do evento danoso, segundo a teoria da equivalência das condições, que fundamenta o risco

---

<sup>8</sup> Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.

integral. Portanto, força maior e fato de terceiro seriam condições concorrentes para o prejuízo, ligadas à culpa. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.27)

É importante ressaltar que a teoria do risco integral não se desliga completamente da teoria do risco criado, pois aquela é mais abrangente e engloba esta, conforme já afirmado neste trabalho. Assim, ainda que a doutrina faça essa diferenciação entre uma se utilizar, para investigação do fio que liga o dano à atividade, da teoria da equivalência das condições e outra, da teoria da causalidade adequada, em verdade na teoria do risco integral não há necessidade de se buscar o nexo de causalidade, pois a própria atividade é imputada condição concorrente para ocorrência do dano ao passo que, na do risco criado, o nexo causal é presumido entre a atividade e o dano, pois o risco seria inerente à atividade, podendo ser afastado caso surja uma das excludentes de responsabilidade, que passaria a ser condição adequada pra produção do dano.

Além disso, conforme já apontado, é possível se utilizar da teoria da probabilidade para orientar a pesquisa do nexo causal no âmbito da responsabilidade civil ambiental. Se por ela se optar, tanto a teoria do risco criado quando a teoria do risco integral podem ser utilizadas para fundamentar o dever de reparação, de modo a se admitir a alegação de excludentes de responsabilidade ou não, respectivamente. A teoria probabilística, portanto, apenas se atêm à maneira de investigação do nexo causal, sendo a modalidade de risco adotada ligada ao grau de proteção do meio ambiente que se deseja ter, mais amplo ou não.

## **2.7. Dano ambiental**

O último pressuposto da responsabilidade civil extracontratual é o dano. Sem ele, não há que se falar em reparação. Não basta o risco ou a conduta ilícita. Mesmo na responsabilidade objetiva, seja qual for a modalidade de risco que a fundamenta, o dano se constitui como elemento preponderante. (CAVALIERI FILHO, 2012, p.77)

A responsabilidade civil visava, inicialmente, apenas interferir em questões sobretudo patrimoniais e interindividuais, casos em que era facilmente identificáveis a vítima e o prejuízo por ela sofrido, bem como o ofensor e a conduta, que se encaixava numa relação de causalidade simples e linear. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.15)

Isto é, o dano era certo, no sentido de se ter prova cabal de sua existência, e pessoal, a vítima era determinada ou determinável.

Muito diferente é o que ocorre nos casos de dano ambiental. Suas causas concorrentes, simultâneas ou sucessivas, possuem agentes múltiplos, cujas atuações por vezes se distanciam no espaço e no tempo, mas não deixam de produzir, tendo a vista os efeitos sinérgicos dos danos, perda da qualidade ambiental. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.16)

Sendo assim, salta aos olhos a inaplicabilidade da reponsabilidade civil tradicional que, como foi dito a pouco, tratava de danos certos, atuais, diretos, causados por condutas de um ou poucos agentes e atingindo vítimas determinadas. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.16)

Especificamente quanto ao dano ambiental, há duas concepções que lhe compõem o sentido. Pode ser utilizado tanto para designar as alterações nocivas no meio ambiente quanto os efeitos de tal alteração na saúde das pessoas, isto é, pode designar tanto o dano que recai sobre o patrimônio ambiental, bem difuso da coletividade, como o dano que ocorre por intermédio do meio ambiente e atinge interesses legítimos de pessoas determinadas. (STEIGLEDER, 2011 p.99)

Há também quem fale em três amplitudes distintas para o dano ambiental: além das já tratadas acima, existiriam os danos ambientais *latu sensu* que englobam os danos ecológicos puros e também os danos individuais, isso porque nestas duas últimas hipóteses o interesse difuso referente à manutenção da qualidade ambiental está sendo lesado. (MORATO LEITE e SARAIVA NETO, 2010, p.471)

Nos casos a serem analisados na terceira parte do trabalho, o derramamento de óleo no mar seria um dano ambiental autônomo por afetar os bens que intrinsecamente compõem o meio ambiente, enquanto o prejuízo decorrente dessa poluição aos pescadores, como a morte de peixes e a consequente impossibilidade de se utilizar da área para pesca, dano privado que ocorre por intermédio do meio ambiente. O dano ambiental *latu sensu* englobaria as duas situações.

A depender do ordenamento jurídico em que se insere, a proteção pode se dar de uma ou das duas maneiras, isto é, somente no caso em que, devido à poluição, pessoas determinadas tenham sofrido algum tipo lesão aos seus interesses, ou no caso de o dano ao ambiente ter ocorrido por si só, sem necessariamente atingir interesses de pessoas

determinadas. As duas concepções encontram relevo nos ordenamentos jurídicos mundo afora.

A principal diferença entre os dois modos de proteção é que o dano ambiental em sentido amplo ou autônomo afeta os recursos naturais e o equilíbrio ecossistêmico, valores intrínsecos ao meio ambiente. Já o dano por intermédio do meio ambiente possui caráter privado e afeta um ou mais sujeitos perfeitamente identificáveis. (STEIGLEDER, 2011, p.108)

No caso do Brasil, no *caput* do art. 225 da Constituição Federal está consagrada a autonomia do bem jurídico ambiental, sendo considerado como macro-bem imaterial, de titularidade difusa, indisponível e inconfundível com os bens corpóreos que o integram. (STEIGLEDER, 2011, p.102)

Há aí, portanto, uma superação do paradigma antropocêntrico-utilitarista, segundo o qual o meio ambiente deve ser respeitado tendo-se em vista somente o bem estar humano e a manutenção da extração de recursos naturais para a indústria e para o consumo.

Apesar do bem jurídico ambiental ter status de direito fundamental, certo é que inexistente, no ordenamento jurídico que trata da responsabilização civil, definição legal do que seria o dano ambiental. Seu sentido pode ser extraído de outras definições trazidas pela Lei n. 6.938/81. Meio ambiente é conceituado pelo art. 3º, I da lei supracitada<sup>9</sup>, sendo possível vislumbrar tratar-se de uma visão ampla e integrada, com abrangência além do inciso V<sup>10</sup> do mesmo artigo, que alcança o meio ambiente artificial e os bens culturais. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.14)

Além disso, é necessário verificar o que se entende por degradação da qualidade ambiental, que encontra dicção no art. 3º, II da Lei n. 6.938/81<sup>11</sup>. Uma vez colhido tal entendimento, juntamos a ele o conceito de poluição ambiental, estabelecido pelo inciso III<sup>12</sup> do mesmo artigo. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.14)

---

<sup>9</sup> Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

I - meio ambiente, o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas;

<sup>10</sup> V - recursos ambientais: a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna e a flora.

<sup>11</sup> II - degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente;

<sup>12</sup> III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente:

a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;  
b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;

Assim, chegamos à conclusão de que o evento danoso é a consequência de atividades que, direta ou indiretamente, causem a perda da qualidade ambiental. (MILARÉ, 2014, p.436)

Estabelecido um conceito de dano ambiental a partir da norma, implica saber a dimensão material do dano, sobre o qual uma dúvida recorrente é justamente a linha tênue entre a intensidade de dano que seria aceitável ou não, isto é, a quantidade de perda da qualidade do ambiente capaz de aniquilar o dever de reparação. De fato, não é possível querer impor a obrigação de reparar para toda e qualquer atividade que perturbe a qualidade do meio ambiente, até porque, levando a extremos, observamos que toda e qualquer ingerência humana é capaz de gerar danos, no maior ou menor grau de intensidade. (MILARÉ, 2014, p.436)

A dimensão material do dano, desse modo, se liga aos pressupostos fáticos para o seu reconhecimento e aos requisitos necessários para se que o dano seja reparável. Com relação aos danos ocorridos a pessoas determinadas por intermédio do meio ambiente, é fácil a verificação da certeza e da pessoalidade, características geralmente apontadas como necessárias pela doutrina. No entanto, conforme já afirmado na introdução, o foco do presente trabalho são justamente os danos ambientais autônomos, em que as relações jurídicas de direito privado são ultrapassadas devido à vítima e à origem serem difusas. (STEIGLEDER, 2011, p.108)

Além disso, como o conceito jurídico de meio ambiente faz referencia às noções de integração e interdependência de todas as condições, leis e influencias que regem e abrigam a vida em todas as suas formas, os impactos são pluriofensivos, não havendo como exigir uma abordagem convencional. Com efeito, o bem jurídico tutelado é peculiar, apresentando mutações no tempo e no espaço. (STEIGLEDER, 2011, p.108)

Desse modo, fica claro que os danos ambientais são, por vezes, incertos e de difícil prova, tanto quanto à intensidade quanto à extensão.

No caso da poluição atmosférica e hídrica, por exemplo, a incerteza referida acima surge com mais relevo. Isso porque dificilmente é possível se verificar globalmente as condições de qualidade ambiental da bacia aérea ou hídrica, tanto pela falta de informações de como ela era antes da emissão dos poluentes, quanto pela impossibilidade de se inventariar

---

c) afetem desfavoravelmente a biota;

d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente;

e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos;

todas as fontes de poluentes e a participação de cada um no processo. Qualquer situação onde haja emissão de poluentes de diversas fontes, a incerteza acerca da existência do dano e da sua extensão pode surgir.

Nesse caso, o cumprimento dos limites de tolerabilidade surge, devido à impossibilidade técnica da análise posterior dos efeitos concretos das emissões, como um critério importante para a responsabilização civil, devendo o seu desrespeito ocasionar dano presumido, como viabiliza o art. 3º, III, “e”, da Lei n. 6.938/81<sup>13</sup>. (STEIGLEDER, 2011, p.110)

Em que pese tais considerações, existem uma multiplicidade de casos em que o mero respeito aos limites de tolerabilidade não afastam a ocorrência do dano. No plano fático, a perícia pode constatar o dano, ainda que as normas não digam automaticamente que o mesmo se caracteriza como lesão ao meio ambiente. Desse ponto, além da incerteza, surge a perquirição a respeito da relevância do evento danoso, nada mais do que uma faceta das peculiaridades do dano ambiental já mencionadas.

Naturalmente que se a emissão de poluentes estiver de acordo com as normas ambientais e com a licença de operação, a princípio não haveria dano a ser reparado. Mas somente num primeiro momento tal presunção é correta, pois para o ordenamento jurídico brasileiro a licitude da atividade não exclui a responsabilização civil, nem afasta situações em que dano ocorre mesmo que advindo de atividades plenamente licitas e autorizadas. (STEIGLEDER, 2011, p.113)

Geralmente poderia se argumentar que somente ocorrências graves e anormais ensejariam a intervenção do Direito. No entanto não é tão simples. Primeiro porque mesmo que se se mantivesse dentro dos padrões e limites estabelecidos, nos poucos casos em que é possível estabelecê-los, como poluição hídrica e atmosférica, geralmente não há um parâmetro objetivo capaz de, a partir dele, se verificar a intensidade da modificação ocasionada ao meio. E mesmo dentro de tais parâmetros legalmente ou tecnicamente estabelecidos, por vezes a perda de qualidade ambiental ocorre. Em segundo lugar, é bom lembrar que nos casos de dano ambiental, a responsabilidade é fundada no risco, de maneira que não se indaga da licitude da atividade. A lesão causada pelo dano ao meio ambiente é

---

<sup>13</sup>Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente:  
e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos;

condição suficiente a provocar a tutela jurisdicional. Em terceiro, não se pode desconsiderar os efeitos sinérgicos ocasionados pela concentração de atividade poluidora, como no caso de portos onde ocorre muito derramamento de óleo. Ora, da junção de muitos derramamentos, mesmo que pequenos, pode-se imaginar que a perda da qualidade ambiental ocorre da mesma maneira. Em outras palavras, mesmo que individualmente nenhum agente tenha excedido o parâmetro técnico estabelecido, conjuntamente a lesividade ao meio ambiente se verifica, pois naquela área há grande concentração de atividade poluidora. (MILARÉ, 2014, pp.436 – 437)

Portanto, devido à falta de critérios seguros e objetivos para a aferição da anormalidade ou perda do equilíbrio, temos que o mesmo se situa, sobretudo, no plano fático, e não no normativo. Como consequência, temos que tal aferição fica ligada à subjetividade do agente público ou do juiz, caso a caso. (MILARÉ, 2014, pp.437 – 438)

Indo mais além dentro da noção da relevância do dano ambiental, para o ordenamento jurídico brasileiro o dano ambiental deve ser grave para ser reparável, traduzindo nisto o seu caráter injusto, cuja aferição se dá inicialmente pela observância dos padrões de emissão de poluentes e às normas do licenciamento ambiental. Tal interpretação se deve a uma presunção relativa de inexistência do dano ambiental frente ao cumprimento dos padrões de emissão mencionados. A ideia subjacente é a de que o padrão imposto pela norma representa a relação de “custo-benefício” ou um “preço” justo a ser pago pelo meio ambiente, que o conserva e permite o seu uso ao mesmo tempo. (STEIGLEDER, 2011, pp.115 -116)

É bom ressaltar, conforme já afirmado, que há também a presunção, igualmente relativa, de que emissões em desacordo com as normas ou o licenciamento ambiental implicam dano ao meio ambiente.

Portanto, para a aferição da relevância do dano, há de haver a conjugação dialógica de dois critérios: a) critério jurídico, estabelecido pelas normas de emissão de poluentes e pelo licenciamento ambiental, que definem o limite de sustentabilidade do meio ambiente; b) critério científico, fruto de uma abordagem interdisciplinar apta a evidenciar se no caso concreto aqueles limites e condições impostas pela norma são aptos a proteger o meio ambiente, isto é, a evitar a ruptura do equilíbrio ecológico. (STEIGLEDER, 2011, p.119)

## 2.8. Sujeito responsável

Frente a pluralidade de agentes potencialmente poluidores existentes na chamada Sociedade de Risco, o número de responsáveis pelo dano ambiental tende a ser maior que na ocorrência de outros tipos de dano. Ora, sendo certo que diversos agentes geralmente atuam de maneira conjunta causando pequenas poluições, notadamente em regiões de grande atividade de empresas que se utilizam do meio ambiente, é de se esperar que, devido ao escopo traçado pela Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, haja uma alternatividade de causalidades possíveis, podendo ser responsabilizados um ou mais dos que de alguma maneira poluíram o meio ambiente.

Com efeito, não é incomum que haja grande distância temporal e espacial entre a ação danosa e a ocorrência concreta do dano. Nesses casos, há de existir verdadeira flexibilização, pois não é possível o vislumbre claro e fora de dúvidas da ação ou omissão que ocasionou a perda de qualidade ambiental. É o que ocorre, por exemplo, em parques ou distritos industriais, nos quais resíduos são lançados por diversas indústrias que, se individualmente consideradas, seriam incapazes de ocasionar dano. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.19)

Com vistas a tal problema, houve a positivação da solidariedade entre os poluidores, de modo a não comprometer a responsabilização quando não for simples e direta a relação de causalidade, isto é, quanto houver causas concorrentes, fontes e comportamentos diversos, unidos por acontecimentos simultâneos ou sucessivos. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.20)

Tendo em vista isso, o art. 3º, IV da Lei 6.938/1981 institui a noção de solidariedade entre os agentes poluidores, a ser mais bem apreendida com a interpretação conjunta do art. 942 do CC2002 com o art. 14, par. 1º, da Lei n. 6.938/81. Como a lei equipara poluidor direto e indireto, na prática tal diferenciação mostra-se sem valor para fins de responsabilização por dano ambiental. Em outros termos, todos os poluidores, seja direto ou indireto, entendidos estes como os que financiaram a instalação da atividade degradadora, ou mesmo o que se omitiram na fiscalização da atividade, podem responder integralmente pela reparação e/ou indenização, ressalvado o direito de regresso contra os que ficaram incólumes. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.31)

A doutrina chama de teoria da causalidade alternativa a solidariedade existente entre um grupo de empresas que possivelmente causaram danos de maneira coletiva ou plural, quando materialmente impossível a determinação certa da autoria do dano. (WINTER DE CARVALHO, 2013, p.141)

Com tal regime, facilita-se a reparação ambiental, na medida em que os legitimados processuais não precisam necessariamente acionar todos os possíveis responsáveis, mas sim os que lhe parecem mais solventes, sem se atentar para o peso de sua contribuição para o evento danoso. A parcela de cada um pode ser quantificada em eventual ação de regresso. (MARQUES DE CARVALHO, 2011, p.31)

Além disso, importa ressaltar que tal solidariedade entre a pluralidade de causas e agentes possui uma dimensão interna e outra externa. A externa diz respeito aos agentes frente à sociedade, sob a qual todos são corresponsáveis, podendo inclusive responder individualmente pela integralidade do dano ambiental. Do ponto de visto interno, se o dano for passível de fracionamento de modo a atribuir a cada um dos responsáveis a sua parcela proporcional de causador, pode o que respondeu pela integralidade ou acima da sua conta entrar com ação de regresso autônoma. (WINTER DE CARVALHO, 2013, p.145)

Contudo, é importante ter em mente que tal solidariedade passa necessariamente pelo problema de investigação do nexu causal já tratado neste trabalho. Isso porque a opção entre se entender fundamentar a responsabilidade civil ambiental com a modalidade de risco criado ou integral pode aumentar ou diminuir aqueles que podem ser apontados como responsáveis, vez constatado o dano. Em outros termos, a causalidade alternativa se submete antes à modalidade de risco, o que equivale a dizer que caso se opte pelo risco criado, somente atividades que inerentemente gerem riscos poderão ser solidárias, case entenda ser risco integral, qualquer uma que crie risco de dano ambiental, inerente a ela ou não, pode ser apontada como responsável solidária.

O litisconsórcio será facultativo na maioria dos casos, mas há situações em que pode haver litisconsórcio necessário, quando, por exemplo, além de se buscar responsabilizar o poluidor, se questione a legalidade do ato administrativo que autorizou a sua atividade. Nesse e em todos os casos em que haja interesses de particulares que possam ter sua esfera jurídico-administrativa atingida pelos efeitos da sentença, impõe-se a formação de litisconsórcio passivo necessário. (MILARÉ, 2014, pp.446 – 447)

### 3. Análise de julgados e elucidação de seus critérios

Nesta terceira parte do trabalho, pretende-se fazer uma análise de alguns julgados recentes que tratam da responsabilidade civil ambiental quando há derramamento de óleo no mar. Para essa parte, serão utilizados os conceitos tratados na primeira parte, de modo a dizer se há alguma ligação entre o que a doutrina diz e o que os tribunais dizem, e, em caso afirmativo, como seria essa ligação.

Em que pese a utilização dos conceitos da primeira parte, é importante ter em mente que, no caso específico da responsabilidade civil ambiental por derramamento de óleo no mar, há uma convenção que disciplina o tema e da qual o Brasil é signatário, tendo sido internalizada pelo Decreto 83.540/79<sup>14</sup>. Apesar disso, a maior parte do aparato conceitual a ser utilizado nesses casos não advém desta convenção, mas sim da própria lei brasileira. Isso se deve porque a convenção é anterior à lei de Política Nacional do Meio Ambiente e há divergência no tratamento de matérias de mesmo teor, sendo o brocardo “*lex posterior derogat legi priori*”<sup>15</sup> válido para a resolução deste tipo de antinomia.

Em discussão acerca da lei aplicável à responsabilização extracontratual por danos ambientais em direito marítimo, aduz Inez Lopes (2015, p.226-227) que,

“No caso dos danos ambientais causados por navios, as convenções não estabelecem regras sobre o direito aplicável. Deduz-se, portanto, que *in dubio pro natura*, com fundamento no princípio da precaução do direito ambiental. Assim aplica-se a lei brasileira quando o dano ocorrer em mar territorial, as águas sobrejacentes à Plataforma Continental, com fundamento na *lex loci dammi*.”

Sem dúvida, havendo dúvida sobre qual legislação se aplicar, dado o caráter protetivo do direito ao meio ambiente equilibrado, a mais benéfica deve prevalecer.

<sup>14</sup> Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências.

<sup>15</sup> Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – Decreto-lei n. 4.657/42: Art. 2º. Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue.

§ 1º. A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.

§ 2º. A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior.

Também relevante no que diz respeito aos danos extracontratuais ocorridos no mar é a Lei n. 9.696 de 2000<sup>16</sup>, que traz diretrizes a serem observadas quando da movimentação de óleo e outras substâncias nocivas em águas nacionais, sendo aplicada quando não há cabimento a utilização da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Causada por Navios, a Marpol 73/78; da CLC/69, já tratada; e da Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, a OPRC/90. (LOPES, 2015, p.227)

Com efeito, a referida lei dispõe conceitos importantes em seu art. 2º, como, entre outros, óleo<sup>17</sup>, lixo<sup>18</sup>, navio<sup>19</sup>, plataformas<sup>20</sup>, instalações de apoio<sup>21</sup>, substância nociva<sup>22</sup>, instalação portuária<sup>23</sup>, plano de contingência<sup>24</sup>, incidente<sup>25</sup>. Os parâmetros trazidos por tal lei auxiliam a aplicabilidade da responsabilidade por dano ambiental, sem pretensão de substituí-la em seu arcabouço teórico, sendo algo a mais a se levar em consideração quando houver dúvida sobre o significado de conceitos importantes ou sobre os deveres de figuras comuns na atividade portuária, lugar endêmico de poluição.

Além disso, é importante ressaltar que os dois julgados do STJ a serem analisados a seguir tratam de responsabilidade administrativa e não civil. A confusão decorre dos próprios julgados, que, ao argumento de se manter a multa aplicada administrativamente por órgãos de proteção ambiental no âmbito estadual ou municipal, aplicam o 1º do art. 14 da Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, isto é, se utilizam do artigo que comumente embasa a responsabilidade civil objetiva ambiental para manter a multa administrativa. Assim, nos

---

<sup>16</sup> Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

<sup>17</sup> Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

VIII – óleo: qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados;

<sup>18</sup> XV – lixo: todo tipo de sobra de víveres e resíduos resultantes de faxinas e trabalhos rotineiros nos navios, portos organizados, instalações portuárias, plataformas e suas instalações de apoio;

<sup>19</sup> V – navio: embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;

<sup>20</sup> VI – plataformas: instalação ou estrutura, fixa ou móvel, localizada em águas sob jurisdição nacional, destinada a atividade direta ou indiretamente relacionada com a pesquisa e a lavra de recursos minerais oriundos do leito das águas interiores ou de seu subsolo, ou do mar, da plataforma continental ou de seu subsolo;

<sup>21</sup> VII – instalações de apoio: quaisquer instalações ou equipamentos de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação de cargas a granel, tais como dutos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;

<sup>22</sup> X – substância nociva ou perigosa: qualquer substância que, se descarregada nas águas, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso da água e de seu entorno;

<sup>23</sup> XIII – instalação portuária ou terminal: instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

<sup>24</sup> XX – plano de contingência: conjunto de procedimentos e ações que visam à integração dos diversos planos de emergência setoriais, bem como a definição dos recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas;

<sup>25</sup> XIV – incidente: qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana;

casos 01 e 06, trata-se de responsabilidade administrativa ambiental, casos em que se entendeu por correto aplicar a Lei de Política Nacional do Meio Ambiente.

**CASO 01 – Navio de origem liberiana. Superior Tribunal de Justiça. PROCESSO: RESP n. 467212 RJ Data do julgado: 23/10/2003. Data da publicação: 15/12/2003.**

**Partes:** Petrobrás (Recorrente), Estado do Rio de Janeiro (Recorrido).

Em 22 de novembro de 1991, um navio de origem Liberiana, fretado pela parte recorrente, transportava petróleo bruto para Angra dos Reis, quando houve um derramamento de cerca de 500 litros de petróleo, a ensejar a multa aplicada, *in casu*, pela FEEMA - Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente e CECA - Comissão Estadual de Controle Ambiental. O processo referido iniciou-se com a propositura de ação anulatória de débito fiscal, ajuizada pela Petrobrás em face do Estado do Rio de Janeiro, objetivando ver declarada inexigível a multa ambiental, inscrita em Dívida Ativa, imposta devido à poluição de água e solo com substância não tóxica. O *juízo a quo* julgou improcedente o pedido feito pela Petrobrás sob o fundamento de que a responsabilidade por danos ambientais é objetiva, o que dispensa a prova de culpa, motivo pelo qual o ato administrativo da multa encontra-se respaldado pela legalidade, legitimidade e veracidade, admitindo, inclusive, a inversão do ônus da prova. Não satisfeita com tal decisão, a Petrobrás apelou, tendo o Tribunal de origem (TJRJ), por unanimidade, negado o provimento de recurso. Irresignada, a Petrobrás manejou o presente Recurso Especial, alegando, entre outras coisas, a violação do art. 2º do Decreto n. 83.540/79<sup>26</sup>, o qual estabelece ser a responsabilidade pelo dano ambiental provocado por navio estrangeiro exclusiva do comandante e do armador do navio.

A recorrente (Petrobrás) arguiu sua ilegitimidade passiva *ad causam* porquanto, em consonância com a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por poluição por óleo, de 1969, somente o proprietário da embarcação estrangeira

---

<sup>26</sup> Este decreto é o que regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, e seu art. 2º estabelece que o proprietário de um navio, que transporte óleo a granel como carga, é civilmente responsável pelos danos causados por poluição por óleo no Território Nacional, incluído o mar territorial, salvo nas hipóteses previstas no § 2º, do artigo III, da Convenção ora regulamentada.

Por sua vez, o art. 3º do referido decreto: Art. 3º Em garantia da responsabilidade a que se refere o artigo anterior, todo navio registrado em Estado contratante, e que transporte mais de 2.000 (duas mil) toneladas de óleo a granel como carga, deverá ter, a bordo, o Certificado de Garantia Financeira previsto no § 2º, do artigo VII, da Convenção ora regulamentada, para que possa trafegar ou permanecer em águas territoriais, portos ou terminais brasileiros.

poderia responder pelo dano ambiental, dado que a Petrobrás não possui qualquer ingerência na direção do navio, o que afastaria o dever *in elegendo* ou *in vigilando* sobre a tripulação. (fl. 8 da decisão)

O *problema jurídico* ficou em se saber se é possível a responsabilização administrativa objetiva e a consequente obrigação de pagar indenização de empresa brasileira que fretou navio estrangeiro diretamente responsável por derramamento de óleo ao mar, quando há convenção internacional assinada pelo Brasil e leis nacionais que tratam sobre os sujeitos responsáveis.

Na sua fundamentação, o ministro Luiz Fux (relator), estabeleceu que o art. 3º, inciso IV, da Lei n. 6.938/81 estabelece ser também poluidor quem indiretamente é responsável por atividade causadora de degradação ambiental. (fl. 14).

Afirmou que “tão-só o risco da atividade desempenhada pela Petrobrás em causar danos ambientais consubstancia o nexos causal de sua responsabilidade, independentemente de o derramamento de óleo ter ocorrido por culpa da embarcação contratada.” (fl. 14).

Que a aplicação do art. 2º, do Decreto n. 83.540/79 trata da hipótese de dano causado por navio estrangeiro a serviço de empresa estrangeira, caso diverso do em tela, no qual embarcação de bandeira estrangeira contratada por empresa nacional que atua em ramo de atividade que indiretamente causa derramamento de óleo. (fl. 14).

Assim, neste processo houve uma aplicação da teoria do risco criado para fundamentar a responsabilidade administrativa ambiental, com o consequente entendimento de que qualquer um que se utilize de atividade que gere riscos ao meio ambiente tem a causalidade entre a atividade e o dano presumida, sendo o risco causa adequada para produção do dano. A partir disso, o conceito de poluidor indireto é alargado, podendo ser enquadrado em tal categoria qualquer um que exerça atividade que gere risco de poluição, desde que este seja intrínseco à atividade. Entendeu também que não houve contradição entre o que estabelece a Convenção referida e as leis aplicáveis ao caso em tela.

**CASO 02 – Dique Almirante Guilhem. Tribunal Regional Federal da 2ª Região. PROCESSO: 2005.51.02.006331-0 (No CNJ: 0006331-50.2005.4.02.5102). Data de julgamento: 18/12/2013. Data da publicação: 12/02/2014.**

**Partes:** Empresa Brasileira de Reparos Navais S/A - RENAVE (Apelante1), WP Assesoria Nautica Naval Ltda (Apelante2), Sulnorte Serviços Marítimos Ltda (Apelante3),

Orizon Marítima Ltda (Apelante4), Saveiros Camuyrano Serviços Marítimos Ltda (Apelante5), SMT Ship Management & Transport Limited e MPF (Apelado).

O processo iniciou-se com a propositura de ação civil pública pelo MPF, ajuizada em 27 de outubro de 2005, que visava responsabilizar as apelantes pelo vazamento de óleo do navio SAGA MASCOT na Baía de Guanabara, decorrente de acidente durante manobra no estaleiro RENA VI, em Niterói, na data de 03.09.2005, com o consequente pagamento de danos morais coletivos a título de indenização, com base no “diagnóstico ambiental de toda a área impactada, aferindo todas as peculiaridades do dano, pretéritas e futuras” (fls. 45/46).

Segundo narrado pelo MPF, na madrugada do dia 03 de setembro de 2005, o navio “Saga Mascot”, de bandeira das Bahamas e de propriedade da empresa SMT SHIPMANAGEMENT & TRANSPORT LIMITED, ao realizar uma manobra de docagem, colidiu com o dique “Almirante Guilhem”, de propriedade do Estaleiro RENA VI, o que terminou por romper o casco e derramar óleo na Baía de Guanabara. (fl. 9 da Sentença).

A sentença, proferida pelo Juízo *a quo*, condenou todas as apelantes ao “pagamento de indenizações pelos danos causados ao meio ambiente, em valor a ser apurado em liquidação por arbitramento (...)” (fl. 2). Irresignadas, apelaram ao Tribunal Regional da 2ª Região.

O **problema jurídico** apresentado foi no sentido de se saber se é possível a responsabilização objetiva e a consequente obrigação de indenizar de empresas cujo nexos causal concorrente para o acidente foram: erro na manobra de docagem da embarcação (SULNORTE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA e CAMUYRANO SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA – proprietárias dos rebocadores Pirajá, da primeira, e Lynx e Tirreno, da segunda), deficiência na proteção do dique (RENA VE – proprietária do estaleiro), fato de o navio estar atracado com os tanques abastecidos (SMT Ship Management – proprietária do navio) e não ter comunicado ao comandante a existência de navio vizinho com a proa em área de manobra, implicando risco de acidente, bem como que o navio ‘Saga Mascot’ estava com os tanques cheios (WP ASSESORIA NÁUTICA E NAVAL LTDA – empresa de praticagem, responsável pelo navio assim que o mesmo adentra o porto).

Na decisão ficou assentado que a causalidade dos rebocadores de proa LYNX (CAMUYRANO SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA) e popa PIRAJÁ (SULNORTE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA) evidencia-se pelo fato de o navio estar desalinhado com o eixo longitudinal do dique. (fl. 51)

As ordens dadas aos rebocadores partiram do Sr. Wilson Pizane de Carvalho, da empresa WP Assessoria Náutica e Naval Ltda, a quem na condição de prático era obrigado,

segundo a Norman – 12/2003, item 218, a conhecer e informar ao comandante as particularidades locais que dificultassem a livre e segura movimentação da embarcação; no caso, a presença de defensas inadequadas no dique, o risco da presença do navio Bow Lancer ao sucesso da manobra e a impossibilidade de o estaleiro receber navio totalmente abastecido. (fl. 56).

Quanto à empresa que administra o estaleiro, a RENAVE, a responsabilidade estaria comprovada tanto pela ação quanto pela omissão, conforme consta no laudo pericial que instrui o inquérito administrativo da Capitania dos portos; nele, temos que o estaleiro apenas possuía como proteção, no ponto de impacto do navio com o dique, um pequeno pneu de carro de passeio. Além disso, o estaleiro não estaria dotado de meios de contenção de poluição para emprego imediato, conforme item 17 da Licença de Operação FE008122, fato também corroborado pelo Parecer Técnico n. 75/2005 do Ibama (fl. 229), que indicava o emprego de barreiras de contenção somente onze horas após o acidente, devido a não haver barreiras de contenção à mão imediatamente. (fls. 63 – 65).

A Smt Ship Management & Transport Ltda (armadora) responde pelo comandante, o qual, na condição de tripulante responsável pela operação e manutenção do navio (art. 2º, IV, da Lei n. 9537/97), tinha a obrigação de realizar a docagem com os tanques vazios. O armador detém, segundo a doutrina, “a responsabilidade pelos atos praticados pelo comandante e tripulação, seja ele o transportador executor ou não, visto que o armador detém a gestão náutica e é empregador do comandante e da tripulação. O comandante é, inclusive e respectivamente, emprego e preposto do armador” (Eliane M. Octaviano Martins, Curso de Direito Marítimo, v. 2, Ed. Manole, 2008, p. 567). (fl. 69).

Como se vê, foi utilizada a teoria do risco integral para fundamentar a responsabilização das apelantes, isso porque, de fato, todas as empresas condenadas exerciam atividade que gerava algum risco ao meio ambiente, ainda que o risco não tivesse relação com a natureza da atividade, como no caso do Estaleiro (RENAVI) e da empresa de praticagem (WP ASSESORIA NÁUTICA). O conceito de poluidor indireto foi alargado pela adoção de tal teoria, de modo a se considerar poluidor indireto diversas empresas cujo liame causal era menos “adequado” do que outros, cujo risco era inerente à atividade.

**CASO 03 – Dano de pequena dimensão. Tribunal Regional Federal da 2ª Região. PROCESSO: 2005.51.01.003821-4 (No CNJ: 0003821-67.2005.4.02.5101). Data do julgamento: 25/11/2014. Data de publicação: 19/12/2014.**

**Partes:** Petrobrás (Apelante) e MPF (Apelado).

O processo referido iniciou-se com a propositura de ação civil pública pelo MPF que visava a condenação da apelante ao pagamento de indenização por danos causados ao meio ambiente no valor de 10 mil reais. Tais danos foram causados pelo derramamento de óleo MF – 380 na Baía de Guanabara por navio de propriedade da ré, durante uma operação de transferência para o NT POTI no Pier Principal do Terminal Ilha d'Água, devido ao rompimento de uma junta de tubulação do Terminal. Após a ocorrência de tal fato, foram acionadas as equipes de contingência que conseguiram recuperar a quase totalidade do óleo vazado, cuja quantidade estimada era de 4m<sup>3</sup>, de acordo com estimativa da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente – FEEMA (fl. 5).

Certo é, apesar disso, que alguma parte do óleo derramado vazou, pois, segundo relatório elaborado por técnico do Serviço de Controle de Poluição Acidental do FEEMA, foram verificadas algumas manchas de óleo que fugiram do cerco, bem como que cinco embarcações que se encontravam pescando na área tiveram suas redes encharcadas pelo óleo. (fl. 5).

O juízo *a quo* julgou procedente o pedido formulado para condenar a ré ao pagamento de indenização pelos danos causados ao meio ambiente. (fl. 1).

Irresignada, a Petrobrás apelou ao TRF2.

O *problema jurídico* foi apresentado de modo a saber se é possível a responsabilização civil objetiva e a consequente obrigação de indenizar de empresa responsável por operação em que houve pequena quantidade de óleo derramado no mar, ainda que, após isso e devido à ação da equipe de contenção, a maior parte desse óleo tenha sido recuperada, não havendo sequer provas do dano nos autos do processo.

Na decisão foi argumentado que sim, é possível, pois relatório técnico elaborado pelo Serviço de Controle de Poluição Ambiental do FEEMA, que dizia ter sido encontrada, oito horas depois, “algumas manchas, que provavelmente fugiram do cerco”, bem como o relato de pescadores da região de que tiveram suas redes encharcadas pelo óleo que vazou. (fl. 5).

Que a FEEMA emitiu o Auto de Constatação de n. 910.604, cujo teor confirma que a Petrobrás poluiu acidentalmente a água por vazamento de óleo (fl. 5).

Além disso, que não houve reparação total e imediata do meio ambiente, vigora o princípio *in dubio pro natura*, consagrado na jurisprudência do STJ. (fls. 6 – 7).

Dado que houve o dano, ainda que não de grande magnitude e que não haja nos autos provas de sua repercussão, deve a empresa ser responsabilizada, pois não se deve entender que pequenas poluições são toleráveis. (fl. 8).

Nesse sentido, a recuperação da quase totalidade do óleo derramado deve repercutir no valor da condenação, mas nunca na isenção de responsabilidade da ré. (fl. 7).

A decisão considerou o critério científico probabilístico quanto à investigação da causalidade do dano e sua extensão, pois como o mesmo havia sido de pequena monta, sequer havia no bojo do processo uma prova que trouxesse certeza científica acerca da existência dele, mas apenas relatório técnico do órgão ambiental responsável pela fiscalização na área, indicando ter havido uma contaminação pequena na área. Aqui, tanto a teoria do risco criado quanto a do risco integral poderiam ter sido utilizadas, pois para ambas a responsabilidade incidiria.

Apenas pode haver alguma ressalva quando à existência de dano reparável. Isso porque Annelise Steigleder Monteiro defende que, para que haja um dano ambiental reparável, há a necessidade de ele ser grave, o que constituiria o seu caráter injusto, de contrariedade à lei. Na decisão deste caso, a própria juíza reconheceu ser a poluição de pequena nocividade, pois equipe de contenção agiu a contento. Ainda assim, a decisão imputou responsabilidade à Petrobrás.

**CASO 04 – O porto sem licença - Tribunal Regional Federal da 2ª Região. PROCESSO: 2008.51.08.000395-0 (No CNJ: 0000395-21.2008.4.02.5108). Data do julgado: 16/03/2015. Data da publicação: 08/07/2015.**

**Partes:** IBAMA (Apelante1), Estaleiro Cassinu Ltda (Apelante2), CONAP – Companhia Municipal de Administração Portuária de Arraial do Cabo (Apelante3) e MPF (Apelado).

O processo referido iniciou-se com a propositura de ação civil pública pelo MPF que visava a impedir que o terminal portuário do Porto do Forno, em Arraial do Cabo, permanecesse funcionando sem licença ambiental, bem como impedir que exercesse atividades potencialmente poluidoras dentro da Reserva Extrativista Marinha de Arraial do Cabo.

Em setembro de 2001, o MPF instaurou P.A n. 1.30.005.000300/2001-43, a partir de representação encaminhada pela Comissão de Defesa do Meio Ambiente da Alerj, noticiando o início das obras de construção e instalação de Terminal Cargueiro e Offshore no Porto de Forno, sem licença ambiental do Ibama, nem EIA-RIMA. Posteriormente à isso, em agosto de 2002, o Ibama notificou a COMAP, administração do porto, para apresentar licença ambiental de operação do Porto de Forno, em atendimento a Lei n. 9.966/2000 e Resolução CONAMA

n. 237/1997. Sem obter resposta satisfatória, foi lavrado, em setembro de 2002, o Auto de Infração n. 351312, com multa fixada em R\$ 360 mil, devido à instalação ou funcionamento de estabelecimento potencialmente poluidor sem a licença de órgão ambiental competente. Ainda sem apresentar a devida licença, em fevereiro de 2006 a COMAP foi novamente autuada, agora pela AI n. 361161, e nessa ocasião o IBAMA embargou as atividades do Porto e do Estaleiro até que fosse disponibilizada a Licença de Operação, impondo multa diária de R\$ 1.500,00. A violação desse Auto de Infração e do Embargo justificou a propositura da ACP, em maio de 2008, contra as entidades e partes envolvidas, apontando, além da ausência de Licença de Operação para o empreendimento, fatos constatados em 2007 e 2008, relacionados à manutenção inadequada de plataformas de petróleo e o temor de acidentes nessas operações, com repercussões sobre a Reserva Extrativista mencionada.

O *problema jurídico* consiste em saber se é possível a responsabilização objetiva e a consequente obrigação de indenizar da empresa operadora do porto, do órgão ambiental competente para fiscalizar a área e do estaleiro que lá opera pelos danos ambientais supostamente ocorridos quando da operação do porto sem as licenças ambientais necessárias.

O acórdão de onde se extrai a decisão não foi unânime. Houve votos vencido e vencedor. O voto vencido considerou: Que, no hiato entre 1999 e 2009, em que a CONAP e o Estaleiro desenvolveram suas atividades sem a devida licença, não houve notícias de danos ambientais, tampouco daí até a sentença, em outubro de 2011. Para tanto, embasou seu argumento em relatório do Ibama elaborado por ocasião de uma vistoria, em que ficou assentado que: “a aparência cristalina da água nas proximidades do berço de atracação e das margens, com óleos e graxas visualmente ausentes, apresentam-se como indicativo de que não ocorreram contaminações recentes na área” (fls. 21 - 22).

Que enquanto o COMAP e o Estaleiro atuaram sem licença, inobservando a legislação ambiental, sofreram por parte do IBAMA e do ICM-Bio as reprimendas cabíveis, nomeadamente os Autos de infração e o Embargo, o que excluiria a responsabilidade de tais entidades, pois procederam na medida do seu alcance. (fl. 22).

Que foi firmado em 2007 o TAC entre o Estaleiro e o ICM-BIO para adequar suas atividades às exigências rígidas da Reserva Extrativista, bem como com a comunidade pesqueira para utilização de mão de obra local nos serviços desenvolvidos. (fls. 22 – 23).

Que “não foi narrado nenhum dano ambiental, nem mesmo na sentença e, nessas circunstâncias, tudo remeter à liquidação por arbitramento, terá o perverso efeito de transformar o perito no verdadeiro juiz da causa, estipulando obrigações e quantificando indenizações sem sequer estar investido de jurisdição. A imprecisão dos danos ambientais cria

dificuldades à liquidação da sentença, sobretudo por arbitramento, expondo o perito judicial ao risco da discricionariedade, podendo valorar até mesmo danos potencialmente inexistentes”. (fl. 23).

Que Antônio de Santana, representante do Estaleiro Cassinú, foi denunciado em ação penal, tendo sido absolvido do delito de causar dano ambiental com base em laudo elaborado pelo Ibama em 2007, o qual constatou algumas manchas de óleo na região, sem contudo poder precisar sua origem. Na ocasião, o juízo sentenciante observou, ainda, que esse laudo fora elaborado quase um ano após a ocorrência do evento que embasou a ação penal. (...) “e, na presente ACP, pretende-se ainda determinar, em liquidação de sentença, os danos e seus responsáveis, passados contudo, quase dez anos dos fatos descritos na inicial” (fls. 24 - 25).

Que, ademais, a Licença de Operação n. 892, concedida em novembro de 2009, ensejou a perda de objeto da ACP e também buscou acautelar, satisfatoriamente, o princípio da precaução, submetendo a COMAP à adoção de providências cumulativas, tais como elaboração de “Plano de Recuperação de Área Degradada” – PRAD. (fl. 26)

Que “a exigência da referida PRAD, a ser submetida ao Ibama, dispensa a sobreposição de tutela judicial e liquidação de sentença para o mesmo fim – verificar a existência de áreas degradadas e a forma de recuperação -, salvo a constatação de fatos novos, mas a se perseguir em outra ação, que discrimine adequadamente, desde a inicial, os diferentes aspectos violados e decisivos à degradação ambiental.” (fl. 27).

Já o voto vencedor considerou que é possível a responsabilização nessas condições, pois os réus COMAP e Estaleiro Cassinu, na condição de agentes poluidores, devem ser responsabilizados pelos danos ocasionados à Praia dos Anjos e do Município de Arraial do Cabo. (fls. 6 -7).

Que também o IBAMA e o ICM-Bio possuem responsabilidade devido a terem se omitido, quando deveriam ter exercido a fiscalização devida às atividades poluidoras ou potencialmente poluidoras. Citou jurisprudência para corroborar tal entendimento, e adotou as razões do MPF para decidir. (fls. 7 - 9).

Que, portanto, comprovados os danos ambientais e onexo causal entre a conduta dos réus e os referidos danos, exsurge o dever de reparação das áreas degradadas e, conseqüentemente, a indenização, devendo o valor ser apurado através de perícia, quando da liquidação por arbitramento. (fls. 10 – 11)

O voto vencedor se utilizou da teoria do risco integral para fundamentar o risco, pois até os órgãos ambientais foram responsabilizados, os quais supostamente deram causa concorrente com a empresa que administra o porto e com o estaleiro que lá opera para a

ocorrência de perda da qualidade ambiental. O nexa causal foi estabelecido pela teoria da teoria da probabilidade com relação ao órgão ambiental, bastando que haja alguma probabilidade razoável de vínculo entre o dano e a atividade, mesmo que a atividade seja de fiscalizar, no caso tendo havido omissão. Quanto ao porto, pode-se dizer que houve a presunção de ocorrência devido à ausência de licenciamento ambiental, tal qual defende Annelise Steigleder Monteiro. A extensão do dano é que ficou pouco clara na decisão, pois ficou decidido que a liquidação há de ser por arbitramento, em momento posterior ao trânsito em julgado da decisão.

**CASO 05 – Baía de Vitória. Tribunal Regional Federal da 2ª Região. PROCESSO: 2009.50.01.0011512-6 (No. CNJ: 0001512-43.2009.4.02.5001). Data do julgamento: 14/04/2015. Data da publicação: 28/04/2015.**

**Partes:** Petromarítima Ltda (Apelante1), Vale S/A (Apelante2) e Ministério Público Federal (Apelado).

O processo referido iniciou-se com a proposição de uma ação civil pública pelo Ministério Público Federal, que objetivava a condenação das apelantes ao pagamento de indenização pelos danos ambientais ocorridos a partir de um derramamento de óleo na Baía de Vitória no dia 26/04/2003, de volume aproximado de 4mil litros. “(...) a Chata Pelicano II, de responsabilidade da apelante Petromarítima Ltda., estava sendo rebocada do Porto de Vitória para a Barra, com 93 tambores contendo, cada um, 200 litros de óleo lubrificante e cerca de 8mil litros de óleo residual ‘Slop’ já coletado de outras embarcações. No bojo de tal deslocamento, a ação mecânica do mar causou o rompimento dos cabos que prendiam os tambores, o que terminou por desestabilizar a embarcação por excesso de peso em uma única parte do convés, tendo vindo a chata a adernar, ao que o rebocador houve por bem direcioná-la para o Píer Carvão (administrado pelo apelante Vale S/A), onde ficou parcialmente afundada.” (fl. 4).

Teve início imediato uma operação de contenção e recolhimento, sob coordenação do Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IEMA), da Capitania dos Portos e da apelante Vale/SA. De acordo com o Relatório de Acidente elaborado pelo IEMA, “cerca de 3.000 litros de óleo foram derramados inicialmente e uma pequena parcela escapou do cerco feito com barreiras de contenção” (fl. 4). Além dos 3.000 (três mil) litros de óleo inicialmente derramados no mar em decorrência do afundamento parcial da chata Pelicano II, a operação de restabelecimento da embarcação, em 29 de abril de 2003, resultou mal

sucedida. De acordo com relatório elaborado pelo IEMA: “Com as barreiras de contenção posicionadas e os pontos de fixação nos lugares, iniciou-se a injeção de ar comprimido continuamente para restabelecer a flutuabilidade da chata e sua posição para navegação. Porém, para nossa supressa, a chata emergiu com o convés voltado para baixo e fundo para cima, impossibilitando sua retirada neste dia, além da grande quantidade de óleo derramado devido à entrada de ar comprimido no tanque”. O resultado final do incidente foi o derramamento de 4.000 (quatro mil) litros de óleo no mar, segundo o Auto de Infração expedido pela Capitania dos Portos do Espírito Santo frente à Petroquímica Ltda., auto ratificado pelo julgamento em primeira e segunda instâncias administrativas. (fls. 3 – 4 do acórdão)

O juízo de primeira instância julgou procedente a demanda, condenando as apelantes ao pagamento de 25 mil reais cada, a serem revestidos ao Fundo de Defesa dos Direitos Difusos criado pelo art. 13 da Lei n. 7.347/1985. A Petroquímica foi considerada responsável devido a comandar as operações da embarcação Chata Pelicano II e não ter adotado as medidas preventivas cabíveis, e a Vale S/A por ausência de medidas preventivas para evitar ou minimizar os efeitos do incidente.

Inconformadas, ambas as condenadas interuseram recurso de apelação.

O *problema jurídico* surge da indagação se dentro do instituto da responsabilidade civil objetiva por dano ambiental é possível, uma vez comprovado o dano ambiental, a alegação de que pode o poluidor eximir-se do dever de indenizar ao argumento de que o nexo causal teria sido removido por caso fortuito ou força maior? E ainda, tal responsabilidade pode incidir também sobre a empresa responsável pelo Porto onde ocorreu o derramamento, ainda que tal empresa tenha se limitado a tentar contê-lo.

A decisão aduziu que: quanto as alegações da PETROMARÍTIMA LTDA., é inconteste que o afundamento da embarcação causou o lançamento de 4 mil litros de óleo na Baía de Vitória, conforme o Relatório de Acidente. (fl. 11). Também não lhe assiste razão ao afirmar se descaracterizou o dano ambiental, posto que a Baía se recuperou completamente do incidente, devido à sua capacidade auto regenerativa. Como se sabe, a reprecipitação natural nunca se fez integralmente, assim como a recuperação espontânea nunca se dá sem um custo ambiental considerável. Portanto, mesmo que difícil a identificação ou quantificação, a responsabilização pelo dano permanece, subsumindo ao caso o art. 3º, inciso III, letra “e” da Lei n. 6.938/81. (fl. 10).

Ademais, não é possível alegar caso fortuito ou força maior, pois a responsabilidade ambiental é informada pela teoria do risco integral, isto é, constatado o dano, basta que seja

desenvolvida atividade potencialmente causadora do dano ambiental para que surja o dever de indenizar, sem a possibilidade de se alegar causas de interrupção do nexo de causalidade. (fl. 16).

Com relação as alegações da Vale S/A, tem-se que ela, na qualidade de responsável pelo Porto de Tubarão, teria um dever legal consistente em conter derramamentos de óleo de embarcação que, em caráter emergencial, fora deslocada em direção a tal porto. Apesar de manter Plano de Emergência para Derramamento de Óleo no Mar, segundo pede dicção do art. 7º da Lei n. 9.966/2000, a Vale fracassou em adotar as medidas de contenção a contento, como se pôde ver da operação de restabelecimento da embarcação Chata Pelicano II, que teve grande quantidade de óleo derramado no mar devido à entrada de ar comprimido no tanque, segundo Relatório de Acidente do órgão ambiental estadual. Ainda segundo a Lei n. 9.966/2000, na dicção do art. 25, § 1º, V, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto organizado, a instalação portuária, a plataforma e suas instalações de apoio, o estaleiro, a marina o clube náutico ou instalação similiar, responde pelas infrações previstas naquele artigo (entre as quais, descumprimento do Plano de Emergência para Derramamento de Óleo no Mar), na medida de sua ação ou omissão. Sendo a responsabilidade ambiental objetiva, responde a Vale S/A independentemente de culpa. (fl. 13).

Mais uma vez utilizou-se da teoria do risco integral como fundamento da garantia de proteção ao meio ambiente imposta a qualquer atividade que cause dano ambiental, eis que todas as atividades perigosas concorrentes são consideradas como prováveis poluidoras. A extensão do dano e a causalidade foram facilmente identificáveis pelos órgãos de proteção ambiental, através de relatório elaborado pelo IEMA.

**CASO 06 – Rio Cacebirú. Superior Tribunal de Justiça. PROCESSO: 1318051 RJ (2012/0070152-3). Data do julgamento: 17/03/2015. Data da publicação: 12/05/2015.**

**Partes:** IPIRANGA PRODUTOS DE PETRÓLEO S/A (Recorrente) e MUNICÍPIO DE GUAPIMIRIM (Recorrido).

O processo referido iniciou-se a partir de uma autuação da Secretaria do Meio Ambiente Municipal de Guapimirim frente à Ipiranga Produtos de Petróleo S/A em razão do derramamento de cerca de 70.000L de óleo diesel no Rio Caceribú (área de preservação ambiental do Município de Guapimirim) e na Baía de Guanabara, em 26/04/2005, durante o transporte ferroviário compreendido entre os Municípios de Itaborai e Campos dos

Goytacazes, sendo-lhe, em decorrência disso, aplicada multa no valor de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais). (fl. 2).

O Juízo de Direito da Vara Única de Guapimirim julgou procedentes os embargos à execução e declarou a nulidade do auto de infração, bem como cancelou os efeitos da inscrição em dívida ativa o montante referente à multa ambiental imposta. (fl. 2).

Irresignado, o município apelou à Corte Estadual de Justiça, argumentando que: por força do art. 23 da CF, ostenta poder de polícia ambiental e conseqüentemente detém competência para impor multa à empresa recorrente; a empresa recorrente é responsável pelo dano ambiental independentemente de ter concorrido culposamente para o vazamento do óleo diesel, devido ao art. 14 da Lei n. 6.938/81; a motivação e a fundamentação para a autuação da empresa recorrente expressamente constam do Auto de Infração n. 004/2005, juntamente com os fatos descritos no Relatório Técnico de Vistoria e Constatação; o princípio do poluidor-pagador, insculpido no art. 225, § 2º, 3º e 6º da Constituição Federal obriga a empresa apelada (ora recorrente) o dever de reparar o dano ambiental causado.

A Corte Estadual decidiu por dar provimento ao seu apelo. (fl. 3).

Após tal decisão, a empresa recorrente interpôs Recurso Especial, sustentando violação do art. 3º, IV, da Lei n. 6.938/1981, pois o acórdão recorrido considerou a si como poluidora indireta, entendeu que o risco da sua atividade caracteriza o nexo de causalidade e, por isso mesmo, a considerou responsável pelo acidente em razão da sua culpa *in elegendo*, não aplicando a teoria da responsabilidade subjetiva, a correta para o caso. Além disso, argumenta a ocorrência de divergência jurisprudencial acerca de dois temas: se é subjetiva a responsabilidade administrativa (imposição de multa) do art. 3º, IV, da Lei n. 6.938/81, bem como a necessidade de pena de advertência antecedente à multa, segundo art. 72, § 3º, I, da Lei n. 9.605/98.

Na sequência, ambas as partes opuseram embargos de declaração, sendo apenas os embargos de declaração da Municipalidade ora recorrida

Após tal decisão, a empresa recorrente interpôs Recurso Especial, sustentando violação do art. 3º, IV, da Lei n. 6.938/1981, pois o acórdão recorrido considerou a si como poluidora indireta, entendeu que o risco da sua atividade caracteriza o nexo de causalidade e, por isso mesmo, a considerou responsável pelo acidente em razão da sua culpa *in elegendo*, não aplicando a teoria da responsabilidade subjetiva, a correta para o caso. Além disso, argumenta a ocorrência de divergência jurisprudencial acerca de dois temas: se é subjetiva a responsabilidade administrativa (imposição de multa) do art. 3º, IV, da Lei n. 6.938/81, bem

como a necessidade de pena de advertência antecedente à multa, segundo art. 72, § 3º, I, da Lei n. 9.605/98.

O *problema jurídico* surge da indagação acerca da possibilidade de uma empresa ser considerada poluidora indireta do meio ambiente, isto é, ser responsabilizada por danos ambientais diretamente causados por outra empresa, contratada para transportar material químico de propriedade da primeira.

O acórdão de onde se extrai a decisão não foi unânime, havendo votos vencido e vencedor.

O voto vencedor considerou que é objetiva a responsabilidade administrativa ambiental, diferentemente da responsabilidade meramente administrativa, que é subjetiva, e não se aplica ao caso.

Também levou em conta o fato da empresa ser proprietária da carga, sendo por isso considerada corresponsável pelo acidente ocorrido, eis que o inciso IV do art. 3º da Lei n. 6.938/81 dispõe ser "poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental".

Tal conclusão se sustenta tendo-se em vista os riscos potencialmente existentes através da atividade econômica desempenhada pela empresa recorrente, ainda que concorra de maneira indireta para um dano mais concreto, como no caso em tela. (fls. 10 -11)

Por sua vez, o voto vencido considerou que é diferente a responsabilidade por dano ambiental e a responsabilidade por infração à legislação correspondente. (fl. 2).

Concordou que a responsabilidade por dano ambiental é objetiva, menos quanto à infração. Aduziu que só é punível quem comete a infração e que, no caso, buscava-se a punição de empresa que não cometeu a infração – a infração fora cometida, em verdade, pelo navio fretado pela empresa. Daí a impossibilidade de punir a IPIRANGA por uma infração que ela não comete. (fl. 2).

Que, no caso desta empresa, não se estava tratando de dano, mas sim de infração, a qual, a seu ver, sempre depende da conduta do agente. (fl. 2).

A decisão final que se extrai do acórdão é a de que sim, é possível estabelecer como nexos causal da responsabilização pelo dano ambiental o risco da atividade desenvolvida pela empresa, bem como basta que ela seja proprietária do material causador do dano para atribuir tal responsabilidade (poluidora indireta), mesmo que o dano em si tenha sido causado pela transportadora, sua contratada.

A decisão se utilizou do risco profissional (que está contido dentro do risco integral) para responsabilizar objetivamente a empresa, dona que era do material derramado. O dano e

o nexa causal exsurgiram dos laudos apresentados pelo órgão de fiscalização ambiental competente. De fato havia risco profissional de causar dano ambiental por parte da empresa recorrente. No entanto, é certo que ao se optar por focar nessa modalidade de risco, cria-se a possibilidade de se alegar excludentes de responsabilidade, como culpa exclusiva de terceiro, que inclusive poderia ter sido alegada pela defesa neste caso. Se se optasse por focar na modalidade de risco integral, que engloba todas as outras modalidades e dá um passo a mais no sentido de não se admitir excludente de responsabilidade, então a culpa exclusiva de terceiro não poderia ter sido alegada. Além disso, houve confusão entre se tratar de responsabilidade administrativa ambiental ou responsabilidade civil ambiental. O voto vencido parece ter se atentado para essa diferença, mas os outros colegas de turma não o acompanharam na divergência, que era a mais correta tecnicamente falando.

**CASO 07 – Porto Tubarão. Tribunal Regional Federal da 2ª Região. PROCESSO: 2004.50.01.011832-0 (No. CNJ: 0011832-31.2004.4.02.5001). Data do julgado: 15/07/2015. Data de publicação: 25/06/2015.**

**Partes:** Ministério Público Federal (Apelante) e Transcar Vitoria Agencia Marítima Ltda. (Apelado1) Companhia Vale do Rio Doce (Apelado2).

O processo referido iniciou-se com a propositura de ação civil pública pelo MPF que visava responsabilização das apeladas pelo vazamento de óleo do navio Agios Gerassimos I, ocorrido no dia 07/11/2003, no pier 3 do Terminal de Produtos Diversos do Porto de Tubarão, no Espírito Santo. A sentença proferida pelo juízo a quo declarou extinto o processo, sem resolução de mérito, ao decidir pela ilegitimidade das rés para responder à ação, argumentando que, nos moldes da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (regulamentada pelo Decreto n. 83.540/79), o responsável para responder a esta ação seria o proprietário do navio.

Irresignado, o MPF apelou da sentença, alegando que a CVRD, na condição de operadora de embarque e desembarque de carga, concorreu para a ocorrência do dano, pois falhou no seu dever de fiscalizar as embarcações e com a contenção do óleo derramado. Ademais, aduziu que a responsabilidade da TRANSCAR é solidária, tal qual prevista no Decreto n. 83.540/1979, e estabelecida a partir da sua condição de agente marítimo, representante comercial do armador no referido porto, eis que se a demanda fosse ajuizada em face do proprietário do navio estrangeiro localizado no exterior, a medida reparatória estaria inviabilizada.

O *problema jurídico*: se é possível a responsabilização do agente marítimo e da empresa responsável pelo porto decorrente de dano ambiental causado por derramamento de óleo de navio com bandeira estrangeira.

A decisão que se extrai do acórdão analisado é a de que não é possível a responsabilização de qualquer das duas empresas. A alegação de que se ajuizou a ação em face do agente marítimo apenas com o cunho de viabilizar a pretensão reparatória não deve prosperar, pois havia representante da empresa armadora devidamente estabelecido no Brasil (SEASTAR CONSULTORIA TECNICA E JURIDICA LTDA), conforme relatório do FEEMA. Também o § 1º, do art. 9º, do Decreto n. 83.540/79<sup>27</sup>, que regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, não prevê a responsabilização da operadora no porto e, ademais, na esfera administrativa o auto de infração lavrado em face da CVRD foi cancelado, sob o fundamento de que esta cumpriu integralmente as exigências impostas pelo IEMA e não foi causadora do acidente (fls. 161/164). (fl. 4)

Neste caso, a decisão foi no sentido de se utilizar da Convenção de 1969, que não mais se aplica quanto aos sujeitos responsáveis devido ao informado no início desta terceira parte do trabalho. Também deixou de lado o instituto da responsabilidade civil ambiental, pois não levou em consideração que a responsabilidade é objetiva, isto é, pode ocorrer mesmo que não se tenha incorrido em ilegalidade, de modo que o argumento de que na esfera administrativa não houve punição em nada altera a responsabilização ambiental, pois somente o âmbito criminal pode trazer consequências para civil, segundo o art. 935 do Código Civil<sup>28</sup>. Além disso, ter representação da empresa armadora no país não exime outros poluidores indiretos da responsabilização ambiental, sendo esse justamente o sentido do art. 3º, IV da Lei n. 6.938/1981 ao trazer um conceito alargado de poluidor.

---

<sup>27</sup> Art. 9º. A ação de responsabilidade civil será proposta pelo Ministério Público da União, ao qual a SEMA encaminhará os documentos necessários ou, como litisconsorte, por quem quer que tenha sofrido danos decorrentes da poluição por óleo.

§ 1º A ação de responsabilidade civil deverá ser proposta contra o proprietário do navio ou seu segurador, e igualmente, quando for o caso, contra a entidade ou pessoa prestadora da garantia financeira.

<sup>28</sup> Art. 935. A responsabilidade civil é independente da criminal, não se podendo questionar mais sobre a existência do fato, ou sobre quem seja o seu autor, quando estas questões se acharem decididas no juízo criminal.

### **Considerações finais**

O nexos causal é onde se encontram as grandes controvérsias dentro da responsabilidade civil objetiva. Isso porque quando não está presente a noção de conduta culposa – fator moralmente reprovável -, parece faltar algo à pretensão de reparação do meio ambiente, inclusive porque tradicionalmente o fundamento da responsabilidade civil era justamente tal reprovação moral sobre a conduta culpável. À mingua do fator imputação, que normalmente se ligava a um juízo moral, importa novamente apontar novo fator que se liga a tal juízo, dos novos tempos, surgido a partir da experiência da Sociedade de Risco, marcada por suas crises ecológicas, epidemias e desastres nucleares. Com efeito, hoje em dia cada vez mais raros são os dias em que se liga a televisão e não se verifica estar acontecendo alguma crise mundo afora. A partir disso, podemos pensar no perigo de causar danos, presente em muitas atividades hoje e aumentando a cada dia, como fator por si mesmo já moralmente reprovável, sem que necessariamente precise da conduta para que seja reprovável. Em outras palavras, substitui-se a noção de imputação pela de garantia de que o dano não ocorra, de que o perigo não se concretize, e caso se concretize, que deverá ser reparado imediatamente, sendo a culpa irrelevante e a alegação de excludentes de responsabilidade, como caso fortuito e força maior, impossível no caso da teoria do risco integral, a modalidade de risco mais ampla atualmente, e possível, no caso do risco criado, a que sucede a do risco integral numa escala da maior à menor proteção.

Assim, quanto ao nexos causal, para teoria do risco integral é possível ser responsabilizado sem que qualquer causa seja apontada no caso concreto, pois a própria atividade é considerada causa do dano em equivalência a qualquer outra condição que, concomitantemente ou sucessivamente, possa incidir, como força maior, caso fortuito e até a ação de outros poluidores. Essa abordagem de investigação, cujo nome é teoria da equivalência das condições, sofreu várias críticas por ser muito abrangente, podendo levar a absurdos como, por exemplo, responsabilizar a empresa que construiu o navio pelo derramamento ocorrido anos depois.

Já a teoria do risco criado adota a presunção de ocorrência de dano quando há a uma atividade que inerentemente crie perigo de dano, bastando um elo entre a atividade e o dano. Baseia-se para tanto no princípio da prevenção, segundo o qual o empreendedor há de ter feito os cálculos dos danos que podem vir a pagar em momento prévio à implementação da atividade potencialmente degradadora, e o no princípio do poluidor-pagador, segundo o qual deve o agente internalizar no processo produtivo os custos externos causados pelos danos

advindos. Tal presunção é relativa, pois se entende que ela só é válida enquanto essa atividade, cuja natureza cria perigo de dano ao ambiente, dê causa adequada ao dano, isto é, sem ela o dano jamais teria ocorrido. Tal abordagem investigativa é chamada de teoria da causalidade adequada.

Ambas as abordagens de investigação da causalidade propostas acima são inadequadas para o cuidado ao meio ambiente, sendo a teoria da probabilidade a grande concorrente em substituí-las como apta a resguardar o meio ecológico. Segundo ela, a configuração jurídica do nexo causal é elaborada a partir de um juízo de probabilidade de uma atividade qualquer ter causado um dano constatado, com base em laudos periciais. Com a sua adoção, elimina-se em grande parte o problema dos efeitos muitas vezes não estarem atrelados a causas claras e identificáveis.

Para os danos ambientais, pulverizados, incertos e impessoais, a doutrina tem tentando dar mais eficácia à sua prevenção e reparação, elaborando novas maneiras de se entender o âmbito de garantia que a norma impõe, se utilizando sempre da multidisciplinariedade de modo a não deixar qualquer dano impune.

## **Bibliografia**

BENJAMIN Antônio Herman V. Responsabilidade civil pelo dano ambiental. Revista de Direito Ambiental. Vol. 9. p. 5-52. São Paulo: Ed. RT, jan – mar. 1998.

CARVALHO, Daniela Marques de. À procura de uma teoria de causalidade aplicável à responsabilidade civil ambiental / Daniela Marques de Carvalho. -- In: Revista de direito ambiental, v. 16, n. 62, p. 11-55, abr./jun. 2011.

CARVALHO, Délton Winter de. Dano ambiental futuro: a responsabilização civil pelo risco ambiental. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. Programa de responsabilidade civil. 10 ed. Editora Atlas. São Paulo, 2012.

LOPES, Inez. O direito internacional privado e a responsabilidade civil extracontratual por danos ambientais causados por transportes marítimos à luz do direito brasileiro. Revista de direito internacional, Brasília, v. 12, n. 1.2015 p. 216 – 239. Disponível em <http://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/index.php/rdi/article/view/3364>, acessado em 29/11/2015.

GOMES, Orlando. Responsabilidade civil ; texto revisado, atualizado e ampliado por Edvaldo Brito – Rio de Janeiro: Forense, 2011.

GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil Brasileiro, volume 4: responsabilidade civil. 7ed. Editora Saraiva. São Paulo, 2012.

MILARÉ, Edis. Direito do Ambiente. 9 ed. rev., atual. e ampl. Editora Revista dos Tribunais, São Paulo. 2014

MORATO LEITE, José Rubens e SARAIVA NETO, Pery. A prova judicial do nexo de causalidade do dano ambiental: prova indiciária e sua valoração em um contexto de incertezas in A ação civil pública após 25 anos. Coord. Édis Milaré. Editora Revista dos Tribunais: São Paulo, 2010.

\_\_\_\_\_; CARVALHO, Délton Winter de. Nexo de causalidade na responsabilidade civil por danos ambientais. Revista de Direito Ambiental. Vol. 47. p. 76 – 95. São Paulo: Ed. RT, jul – set. 2007

\_\_\_\_\_ ; NEIVA BELCHIOR, Germana Parente. Artigo: Dano ambiental na sociedade de risco: uma visão introdutória. In: Dano ambiental na sociedade de risco / Coord. José Rubens Morato Leite; org. Helini Sivini Ferreira, Maria Leonor Paes Cavalcanti Ferreira. p. 13 – 54. São Paulo. Ed Saraiva, 2012.

PEREIRA, Caio Mario da Silva. Responsabilidade civil; atualizador Gustavo Tepedino – 10ed. rev. atual. – Rio de Janeiro: GZ Ed., 2012.

STEIGLEDER, Annelise Monteiro. Responsabilidade civil ambiental: as dimensões do dano ambiental no direito brasileiro / Annelise Monteiro Steigleder. 2ed. rev. atual e ampl. – Porto Alegre: Livraria do advogado Editora, 2011.

\_\_\_\_\_. Considerações sobre o nexos de causalidade na responsabilidade civil por dano ao meio ambiente. Revista de Direito Ambiental. Vol. 32. p. 83 – 103. São Paulo: Ed. RT, out – dez. 2003.

ZANETTI, Tiago Rocon. A atividade econômica e a proteção ao meio ambiente : o papel da responsabilidade civil por dano ambiental / Tiago Rocon Zanetti. -- In: Revista brasileira de direito civil, constitucional e relações de consumo, v. 3, n. 9, p. 259-309, jan./mar. 2011.