

# STJ Y NEXO CAUSAL EN LA RESPONSABILIDAD CIVIL AMBIENTAL

**Paulo Affonso Leme Machado**

Profesor de Derecho Ambiental - UNIMEP. Doctor en Derecho- PUC-SP. Premio Elizabeth Haub (Alemania). Doctor Honoris Causa - Vermont Law School (USA), UNESP (Brasil) y Universidad de Buenos Aires (Argentina). Profesor Invitado en la Universidad de Limoges (1986-2003). Maestro por la Universidad Robert Schuman (Estrasburgo / Francia). Chevalier de La Légion d'Honneur. Promotor de Justicia (jubilado).  
E-mail: paulo.leme.machado@uol.com.br

## RESUMEN

Las consecuencias jurídicas del derrame de petróleo ocurrido en el puerto de Paranaguá - PR, Brasil, derivado de una explosión en un buque ocurrido en 2004, son analizadas en este artículo. Hubo contaminación de espacios vecinos al puerto, ocasionando la interdicción temporal de la pesca. El barco cargaba aceite y metanol. No hubo la entrega de metanol a las empresas compradoras. El trabajo versa sobre el nexo causal en la responsabilidad civil ambiental. Muchos pescadores apelaron contra las decisiones judiciales, ocurriendo lo que se llama “recursos repetitivos”. El juicio por el Superior Tribunal de Justicia ocurrió en 2017. Como objetivos del artículo se examinan dos tesis de derecho: Como no ha existido tradición de metanol para las empresas compradoras, las mismas no son responsables; la otra tesis defiende que todas las empresas son responsables, bastando el simple riesgo de la actividad desarrollada. Se utilizó la metodología comparativa de la jurisprudencia, legislación y doctrina. Como conclusión, se apunta tener el STJ juzgado que la aplicación de la responsabilidad objetiva ambiental implica la observancia de la teoría del riesgo integral, exigiéndose el nexo de causalidad entre la acción y el daño que viene. Las empresas compradoras del metanol fueron consideradas no responsables por los daños ocurridos.

**Palabras clave:** Contaminación; nexo causal; responsabilidad objetiva del medio ambiente.

*STJ AND CAUSAL NEXUS IN ENVIRONMENTAL CIVIL LIABILITY***ABSTRACT**

*The present article analyses the legal consequences of the oil spill that occurred in the port of Paranaguá - PR, Brazil, due to an explosion in a ship occurred in 2004. There was pollution of spaces neighboring the port, causing the temporary ban on fishing. The ship carried oil and methanol. There was no delivery of methanol to the purchasing companies. The article deals with the causal nexus in environmental civil liability. Many fishermen have appealed against the judicial decisions, taking place what is called "repetitive appeals". The judgment of the Superior Court of Justice (STJ) occurred in 2017. As objectives of this article, two main theses of law are examined: since there was no tradition of methanol for purchasers, they are not responsible; the other thesis argues that all companies are responsible, simply taking into account the risk of the activity developed. It was used the comparative methodology of jurisprudence, legislation and doctrine. As conclusion, it is highlighted that the STJ judged that the application of objective environmental liability implies the observance of the theory of integral risk, requiring the causal nexus between the action and the damage coming. The companies buying methanol were considered not responsible for the damages that occurred.*

**Keywords:** *Pollution; causal nexus; objective environmental liability.*

## INTRODUCCIÓN

Trataré en este artículo del nexo de causalidad en la responsabilidad civil ambiental como fue apreciada y juzgada, en el Recurso Especial n.º. 1.596.081 - PR (2016/0108822-1), en el 25 de octubre de 2017, por la Segunda Sección del Superior Tribunal de Justicia – STJ.

### • HISTÓRICO DEL CASO Y DEL PROCEDIMIENTO

#### 1.1 Historial del caso

El Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva (Relator), en su voto, destaca, en el ítem n. 1, breve resumen del escenario fáctico-procesal de la demanda:

“Es un hecho notorio e incontrovertido que en la noche del 15 de noviembre de 2004, alrededor de las 19h45, durante la operación de descarga, en la terminal privada de la empresa CATTALINI TERMINALES MARÍTIMOS, ubicada en Paranaguá/PR, el buque tanque VICUÑA, de bandera chilena, de propiedad de la SOCIEDADE NAVIERA ULTRAGAZ, explotó, causando - además de la muerte de 4 (cuatro) de sus tripulantes, de averías al muelle, a las instalaciones del terminal y la pequeñas embarcaciones cercanas - la contaminación del ambiente por el aceite combustible de la embarcación (aceite búnker, aceite diesel y aceites lubricantes) y por parte de su carga (metanol).

El buque llegó al puerto de Paranaguá transportando 11.226,521 toneladas de metanol, producto que tenía las tres empresas que fueron recurridas como destinatarias en la siguiente proporción: 5.546,521 toneladas destinadas a BORDEN QUÍMICA INDUSTRIA Y COMERCIO LTDA. (actualmente nombrado MOMENTIVE QUÍMICA DEL BRASIL LTDA.), 3.670 toneladas destinadas a DYNEA BRASIL S.A. (actualmente incorporada por ARAUCO DEL BRASIL S.A.) y 2.010 toneladas destinadas a SYNTEKO PRODUCTOS QUÍMICOS S.A. (actualmente denominada GPC QUÍMICA S.A.).

En el momento exacto de la explosión ya habían sido descargadas, en la terminal portuaria, 7.147,288 toneladas del metanol transportado, restando de esa forma a bordo de la embarcación 4.079,233 toneladas del producto que, en su totalidad, se quemó, volatilizó, o se diluyó en el agua del mar en las primeras horas, o en los primeros días, después del accidente “(e-STJ fl. 118).”

#### 1.2 Histórico del proceso

“Se trata de un recurso especial interpuesto por LILIAN CARVALHO, con fulcro en el art.105, inciso III, letras” a “y” c “, de la Constitución Federal, contra la

sentencia del Tribunal de Justicia del Estado de Paraná. Notician los autos que la oradora recurrió a la acción indemnizatoria en contra de BORDEN QUÍMICA INDUSTRIA Y COMERCIO LTDA. (actualmente incorporada por ARAUCO DO BRASIL SA) y SYNTEKO PRODUCTOS QUÍMICOS SA (actualmente denominada GPC QUÍMICA SA), con el objetivo de ser compensada por daños morales que habría soportado por haber sido temporalmente impedida de ejercer su profesión de pescadora en virtud del accidente ambiental relativo a la explosión del buque VICUÑA, de bandera chilena, el 15 de noviembre de 2004, en el Puerto de Paranaguá.

En su petición inicial, sostuvo la autora que las empresas requeridas serían destinatarias (propietarias) de la carga transportada por el buque VICUÑA en el momento de su explosión y que por ello serían también solidariamente responsables por los daños resultantes de dicho accidente, del que resultó la contaminación ambiental (por aceite y metanol) y, consecuentemente, la prohibición de la pesca, en las Bahías de Paranaguá, Antonina y Guaraqueçaba, en el litoral paranaense”.

“El juicio de primer grado ha desestimado la solicitud de autorización, basándose en que (i) el daño moral, en el presente caso, no habría sido comprobado y (ii) no habría nexo causal entre la conducta de las costas y el daño moral supuestamente soportado por la autora de la demanda”.

- **Dos tesis sobre el nexo de causalidad en la responsabilidad objetiva ambiental**

Una de las tesis, que fue vencida en el juicio del STJ, fue la abrazada por la 8ª Cámara Civil del Estado de Paraná, es la siguiente:

“[...]la Octava Cámara Civil del TJ/PR, que, en apoyo del recurso de apelación interpuesto por la autora, concluyó que la hipótesis sería de responsabilidad objetiva con la adopción de la teoría del riesgo integral y que, al contrario de lo decidido por el magistrado sentenciante, estaría configurado el nexo de causalidad, pues éste consistiría en la propia “actividad de riesgo indirectamente asumida por las propietarias de la propiedad carga contaminante transportada “ (e-STJ fl. 1.838).

La otra tesis, que quedó vencedora del STJ, fue la esposada por la 9ª Cámara Civil del Estado de Paraná:

“[...] la Nona Cámara Civil de este mismo Tribunal, en idéntica situación, concluyó que la adición de la teoría del riesgo integral no aleja la necesidad de comprobar la

existencia del nexo de causalidad, como presupuesto necesario para caracterizar la responsabilidad civil. Y entiende que, en el caso, no hay como establecer un vínculo de causalidad entre el mero hecho de que la carga transportada por el buque haya sido adquirida por las res y los daños reclamados en la inicial, concluyendo que ‘no resulta razonable imputar a las res la responsabilidad por los daños causados por la explosión del buque, ya que el evento dañino ocurrió antes de la tradición’

## • DE LA APLICACIÓN DE LA TEORÍA DEL RIESGO INTEGRAL

**“[...] la responsabilidad por daño ambiental es objetiva, informada por la teoría del riesgo integral, siendo el nexo de causalidad el factor aglutinante que permite que el riesgo se integre en la unidad del acto, siendo impropia la invocación, por la empresa responsable por el daño ambiental de excluyentes de responsabilidad civil para apartar su obligación de indemnizar”** (REsp nº.1.374.284/MG, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, SEGUNDA SECCIÓN, juzgado en 27/8/2014, DJe de 5/9/2014 y REsp nº.1.354.536/SE, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, SEGUNDA SECCIÓN, juzgado en 26/3/2014, DJe de 5/5/2014).

PREQUESTIONAMIENTO. INCIDENCIA DE LAS SÚMULAS N. 282 E 356 DEL STF. ÔNUS PROBATORIO. INVERSIÓN. PRECEDENTE. DESCONSTITUCIÓN DE LA PRUEBA EMPRESTADA Y NECESIDAD DE PRODUCCIÓN DE PRUEBA SUPLEMENTARIA. ANÁLISIS. ÓBICE DE LA SÚMULA N. 7/ STJ. DECISIÓN MANTIDA. 1. La simple indicación de los dispositivos legales tenidos por violados, sin que el tema haya sido enfrentado por la sentencia recurrida, obstaculiza el conocimiento del recurso especial, por falta de preaviso, a tenor de las Súmulas n. 282 y 356 del STF. 2. Tratándose de acción indemnizatoria por daño ambiental, la responsabilidad por los daños causados es objetiva, pues fundada en la teoría del riesgo integral. Así, cabría la inversión de la carga de la prueba. Precedente. 3. El recurso especial no implica el examen de cuestiones que impliquen la revolución del contexto fáctico-probatorio de los autos, a tenor de lo que dispone el informe n. 7 del STJ. 4. Agravio regimental al que se proveen. “ (AgRg no AREsp nº. 533.786/RJ, Rel. Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, CUARTA CLASE, juzgado en 22/9/2015, DJe de 29/9/2015 - se grifó).

“RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDAD CIVIL. DAÑO AMBIENTAL PRIVADO. RESIDUO INDUSTRIAL. QUEMADURAS EN ADOLESCENTE. REPARACIÓN DE LOS DAÑOS MATERIAL Y MORAIS. 1 - Demanda indemnizatoria movida por joven que sufrió graves quemaduras en las piernas al mantener contacto con residuo industrial depositado en área rural. 2 - La

**responsabilidad civil por daños ambientales, sea por lesión al medio ambiente propiamente dicho (daño ambiental público), sea por ofensa a derechos individuales (daño ambiental privado), es objetiva, fundada en la teoría del riesgo integral**, en virtud de lo dispuesto en el art.14, § 10, de la Ley n. 6938/81. 3 - La colocación de placas en el lugar indicando la presencia de material orgánico no es suficiente para excluir la responsabilidad civil. 4 - Irrelevancia de la eventual culpa exclusiva o concurrente de la víctima. 5 - Quantum indemnizatorio arbitrado con razonabilidad por las instancias de origen. informe 07 / STJ. 6 - Modificación del término inicial de la corrección monetaria (Informe 362/STJ). 7 -RECURSO ESPECIAL PARCIALMENTE PROVIDO. “(REsp nº.1.373.788/SP, Rel. Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, TERCERA TURMA, juzgado el 6/5/2014, DJe de 20/5/2014 - se grifó).

La jurisprudencia del STJ, mencionada en los tres juzgados, muestra, con claridad, que la aplicación de la teoría del riesgo integral en la responsabilidad objetiva ambiental exige la comprobación del nexo causal entre la autoría y el daño ambiental.

### **3 LA NO TRADICIÓN DEL PRODUCTO VENDIDO**

Las empresas compradoras del metanol afirman su no participación en ningún hecho generador de responsabilidad civil con respecto a las explosiones e incendio en el buque *Vicuña* y consecuente contaminación del mar y de especies marinas y la suspensión de la pesca por la razón de que no son propietarias del producto metanol, existente en dicha embarcación.

Las mencionadas empresas apuntan que el producto comprado no les han sido entregue. Con apoyo en el art. 492 del Código Civil Brasileño afirman que la responsabilidad es del vendedor.

Art. 492 del Código Civil Brasileño:

“Hasta el momento de la tradición, los riesgos de la cosa corren por cuenta del vendedor, y los del precio por cuenta del comprador”.

“Las consecuencias básicas del contrato de compra y venta consisten, por un lado, en la obligación del vendedor para transferir la propiedad de la empresa y, por otra, a la responsabilidad del comprador de efectuar el pago. Cumple a quien vende efectuar la tradición, a fin de que el comprador adquiera el dominio sobre la cosa móvil”.

(NADER, 2013, p. 165)

El producto comprado por las empresas mencionadas, que no les han sido entregues, las imposibilitó de ejercer el derecho de propiedad - usar, gozar y disponer de la cosa (artículo 1.228 CCB). Sabiamente la Ley civil busca impulsar al vendedor a tener cuidado con la cosa objeto de la venta y, de esa forma, hace que los riesgos de la cosa sigan por su cuenta, hasta el momento de la tradición.

“Así, en el intervalo que separa la contratación de la tradición - puesta a disposición de la cosa al comprador - el negocio jurídico opera efectos de orden meramente obligatorios y los riesgos de la cosa serán imputados al alienante.” (ROSEVALD, 2011, p. 549).

El Ministro Luís Felipe Salomón hizo constar en su voto:

[...] “El código CFR implica que el vendedor se responsabilice por embalar, identificar la mercancía, desembarcar la mercancía en la aduana de su país, contratar y pagar el flete y desembarcar la mercancía en el puerto de destino. El código *incoterm* es armónico con lo dispuesto en el art. 234 del Código Civil, pues permite que los contratistas, en obligación de dar, establezcan reglas diversas en cuanto a la distribución de los riesgos - que se limitan a la pérdida de la cosa (FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. Curso de derecho civil: obligaciones. 11 ed. El Salvador: Juspodivm, 2017, p. 180-183). Por otra parte, el Código Civil de 2002 promovió la unificación contractual, regulando contratos internos e internacionales. *Mutatis mutandis*, el art. 502 del CC aclara que el vendedor, salvo convención en contrario, responde por todos los deudos que gravan la cosa hasta el momento de la tradición. Por un lado, dispone el art. 237 del CC que hasta la tradición pertenece al deudor la cosa. Y el art. 1.226 establece que los derechos reales sobre las cosas móviles, cuando están constituidos, o transmitidos por actos entre vivos, sólo se adquieren con la tradición”.

## 4 LEGISLACIÓN SOBRE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Dispone la Ley n. 7.003, de 03/07/1984:

Art. 3º - Cuando la embarcación, cosa o bien en peligro suponga un riesgo de daño a terceros o al medio ambiente, el armador o el propietario, según el caso, será el responsable de las providencias necesarias para anular o minimizar ese riesgo y, si el daño se concreta por sus consecuencias sobre terceros o sobre el medio ambiente, sin perjuicio del derecho regresivo que pueda corresponder.

El armador o el propietario del buque, cuando la embarcación, las cosas o los bienes representen un riesgo de daños a terceros o al medio ambiente, será el responsable de las medidas necesarias para anular el riesgo. Si el daño viene a ocurrir, el armador o el propietario serán responsables de terceros o sobre el medio ambiente, sin perjuicio del derecho regresivo que pueda corresponder.

Es importante recordar el sistema jurídico sobre responsabilidad adoptado por la *Convención Internacional sobre responsabilidad civil en daños causados por contaminación por aceite* (Decreto Legislativo n.º.74, de 30/09/74). La carga transportada por el buque Vicuña contenía aceite y también metanol. Oportuno señalar el contenido del art. 3º de la citada Convención Internacional:

[...] “*El propietario del buque en el momento del incidente, o si el incidente consiste en una sucesión de hechos, en el momento del primer hecho, será responsable de cualquier daño por contaminación causada por el aceite que haya sido derramado descargado de su buque como resultado del incidente*”.

La Convención Internacional comentada estableció, de forma clara e incisiva, que el propietario del buque responde por los daños causados por la contaminación - en el caso - proveniente del aceite. El propietario queda exento de responsabilidad si demuestra que los daños fueron debidos a la guerra, resultante de la acción de terceros o de la propia víctima.

De esta forma, no es adecuado pretenderse imputar la responsabilidad directa o indirecta de las empresas compradoras de metanol sobre las providencias que fueron tomadas o no en el interior de la embarcación, pues esas medidas correspondían íntegramente al armador o al propietario del buque Vicuña.

## **5 LA LEY DE POLÍTICA NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE/1981 Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA**

“La Ley n 6.938/81 es, al menos de acuerdo con la evaluación general, el “divisor de aguas”, habiendo determinado el inicio de la etapa que aquí denominamos de fase sistemático-valorativa, siendo que sólo después de su edición y del consecuente reconocimiento de la autonomía normativa de los valores ecológicos y del bien jurídico ambiental, es que se puede hablar de un Derecho Ambiental brasileño con



real expresión y soporte normativo”. (SARLET, MACHADO. e FENSTERSEIFER, 2015, p. 24).

## **5.1 La responsabilidad civil objetiva ambiental: autoría y daño**

“La obligación de indemnizar sin culpa nace por ministerio de la ley, en ciertos casos, por dos razones: 1ª) consideración de que ciertas actividades del hombre crean un riesgo especial para los demás; 2ª) la consideración de que el ejercicio de determinados derechos debe implicar la obligación de resarcir los daños que origina”. (GOMES, 2011, p. 113)

Traigo el texto de la Ley n. 6.938/1981 – art. 14, que trata de la materia:

“§ 1º - Sin obstaculizar la aplicación de las penalidades previstas en este artículo, es el contaminador obligado, independientemente de la existencia de culpa, a indemnizar o reparar los daños causados al medio ambiente ya terceros, afectados por su actividad. El Ministerio Público de la Unión y de los Estados tendrá legitimidad para proponer acción de responsabilidad civil y criminal, por daños causados al medio ambiente.

“La responsabilidad objetiva del medio ambiente significa que quien daña el ambiente tiene el deber legal de repararlo. Por lo tanto, el binomio daño/ reparación. No se pregunta la razón de la degradación para que haya el deber de indemnizar y/o reparar. La responsabilidad sin culpa tiene incidencia en la indemnización o en la reparación de los “daños causados al medio ambiente ya los terceros afectados por su actividad” (art. 14, § 1º, de la Ley 6.938/1981). No interesa qué tipo de obra o de actividad sea ejercida por lo que degrada, pues no hay necesidad de que ella presente riesgo o sea peligrosa. Se busca quién fue alcanzado y, si es el medio ambiente y el hombre, se inicia el proceso lógico-jurídico de la imputación civil objetiva ambiental. Sólo después se entrará en la fase del establecimiento del nexo de causalidad entre la acción u omisión y el daño”. (MACHADO, 2017, p. 416).

La redacción del § 1º del art. 14º de la Ley 6.938 establece el criterio de la reparación de los daños causados al medio ambiente y terceros. No se puede negar que la reparación de los daños ambientales es importante, pero también es importante prevenir los daños. La responsabilidad sin culpa tiene por objeto “forzar al potencial contaminante del medio ambiente a adaptar el propio nivel de actividad en función de la probabilidad de causar

un daño ambiental”. (POZZO, 1996, p. 278-279)

Vale la pena señalar la diferencia en la génesis de los modelos de responsabilidad sin culpa - el constante de la Ley de Política Nacional del Medio Ambiente, de 1981, y el del Código Civil Brasileño, de 2002. Son 21 años que distancian una ley de la otra. En la Ley n. 6.938/ 1981 se pensó “venir al encuentro también de las necesidades de la víctima, que, en caso de responsabilidad basada en la culpa, estaría enfrentando la difícil tarea de tener que probar negligencia del agente”. (POZZO, 1996, p. 278-279) Con el mayor respeto, esa interpretación es la de quien tuvo el encargo histórico de redactar el mencionado § 1º del art. 14º de la Ley 6.938, como memorizó el entonces Secretario Especial del Medio Ambiente, Prof. Dr. Paulo Nogueira Neto. (NOGUEIRA NETO, 2010, p. 225).

En la Ley de 1981 no se tuvo en cuenta lo que hoy consta del Código Civil, de 2002: “... o cuando la actividad normalmente desarrollada por el autor del daño implique, por su naturaleza, riesgo para los derechos de otro “(art. 927, Párrafo único). Por eso, me manifestó arriba, diciendo que en la responsabilidad objetiva ambiental “no se pregunta la razón de la degradación para que haya el deber de indemnizar y/o reparar”. “La responsabilidad civil se basa en la conducta del agente (responsabilidad subjetiva) o en el hecho de la cosa o en el riesgo de la actividad (responsabilidad objetiva).” (NERY JR. Y NERY, 2008, p. 735). El control del riesgo ambiental sólo encontró mayor acogida en 1988, en el art. 225 de la Constitución y en la Declaración Río de Janeiro/1992, con el principio de la precaución y, después, en el propio Código Civil.

## ***5.2 La responsabilidad civil ambiental y la relación de causalidad***

“La exigencia de una relación de necesidad entre el hecho generador y el daño conducirá naturalmente a los tribunales a alejar el nexo de causalidad cada vez que el acontecimiento en cuestión no aparezca como una condición *sine qua non del daño*” (VINEY e JOURDAIN, 2013, p. 255).

El evento presentado en el dicho proceso muestra que el incendio y las explosiones ocurridas en el buque Vicuña sólo señalan la autoría del daño a la propietaria del buque *Sociedade Naviera Ultragas Ltda* y para la empresa *Catalini Terminales Marítimos*, donde el buque estaba atrapado, en operación de descarga. Las empresas compradoras de la carga y que no llegaron a recibir el producto embarcado, sólo por el

hecho de ser compradoras de ese producto, no pueden ser imputadas como corresponsables por los daños ambientales ocurridos.

Destaco la doctrina que entiende el daño como efecto necesario de una determinada causa: “la teoría de la causalidad adecuada sólo considerará como causante del daño la condición por sí sola apta para producirlo”. (GONÇALVES, 2017, p. 362)

En el caso de examen, la condición necesaria para la ocurrencia de las explosiones y del incendio en el buque *Vicuña* procedía de la acción y de la omisión de la propietaria del buque *Sociedad Naviera Ultragas Ltda* y de la empresa *Catalini Terminales Marítimos*, donde el buque estaba atrapado, en operación de descarga.

### ***5.3 No ocurrencia del nexo causal en el caso del buque Vicuña con referencia a las empresas compradoras del metanol***

- ‘4. En que pese la responsabilidad por daño ambiental sea objetiva (y respaldada por la teoría del riesgo integral), **se hace imprescindible, para la configuración del deber de indemnizar, la demostración de la existencia de nexo de causalidad apto para vincular el resultado lesivo efectivamente comprobado al comportamiento (comisivo u omisivo) de aquel a quien se repute la condición de agente causante.**
5. En el caso, no existe relación de causalidad entre los daños ambientales (y morales a ellos relacionados) resultantes de la explosión del buque *Vicuña* y la conducta de las empresas adquirentes de la carga transportada por dicha embarcación”

Las empresas adquirentes del metanol no tenían ninguna autoridad sobre el buque que transportaba el metanol.

Las mencionadas empresas no eran responsables por el mantenimiento de la embarcación, no poseyendo, así, capacidad de impedir el evento dañino (ya que el laudo técnico acostado a los autos apuntó la ausencia de mantenimiento del buque como causa de su explosión).

- ‘No parece razonable afirmar también que la rendición de cuentas de las demandantes sería un resultado lógico de un eventual comportamiento omisivo de su parte, ya que éste, como consabido, sólo se verifica en las hipótesis en que el agente (supuestamente contaminador), con el deber de impedir la degradación, de la misma manera que lo hace, beneficiándose, aunque de forma indirecta, del comportamiento de tercero directamente responsable del daño causado al medio ambiente”.

No se puede afirmar que los riesgos propios del transporte marítimo estuvieran relacionados con las actividades de las empresas compradoras del metanol. El Ministro Relator Ricardo Villas Bôas Cueva:

“Tales riesgos - justificantes de la aplicación al caso de la teoría del riesgo integral - eran propios de las actividades económicas de la SOCIEDAD NAVIERA ULTRAGAZ (la propietaria de la embarcación involucrada en el incidente objeto del asunto) y de la empresa CATTALINI TERMINALES MARÍTIMOS (responsable de la explotación de la terminal portuaria donde sé que dio el evento dañino). En lo que se refiere, sería razonable extender la responsabilidad de la asunción de ese riesgo a la empresa vendedora de carga (METHANEX CHILE LIMITED), habida cuenta de que, en la especie, el contratista del servicio de transporte”.

El Ministro Luís Felipe Salomón, en su voto vista, se manifestó diciendo:

“Por supuesto, adquirir regularmente mercancía para servir de insumo para producción industrial no es sancionado o incluso desestimado por la ley, no habiendo como concebir, a mi juicio, ningún desvalor jurídico en lo que se refiere a la conducta de las demandantes, tampoco daño indemnizatorio derivado de este acto aislado de vincular - se ha convertido obligatoriamente en la adquisición de materia prima “.

El hecho de comprar una mercancía para servir de insumo industrial no es sancionado o incluso desestimado por la ley. Y, en el presente caso, no influyó en la ocurrencia de la explosión y del incendio ocurrido en el buque Vicuña.

#### ***5.4 Inaplicabilidad de la teoría de la responsabilidad vinculada al riesgo del proceso productivo***

Esta teoría no fue aceptada en el caso del buque Vicuña, siendo la Segunda Sección, que acogió los entendimientos expuestos por el Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva y Luís Felipe Salomón. Este último acentuó en su voto:

“La idea fundamental de la doctrina es que sólo hay una relación de causalidad adecuada entre hecho y daño cuando el acto practicado por el agente sea para provocar el daño sufrido por la víctima según el curso normal de las cosas y la experiencia común de la vida”.

La sabiduría de los jueces no contradice la sabiduría popular, por

lo que es muy adecuado que el magistrado de la tercera instancia invoque la “experiencia común de la vida.” El simple hecho de comprar un producto no hace al comprador responsable de la contaminación inicial, en la línea de producción del producto. Eso sería una aplicación extremada del principio quién contamina paga, que contraría “el curso normal de las cosas”. “La idea de normalidad está en conexión con la idea de probabilidad: parece normal lo que se produce a menudo, por lo tanto, aquello que tiene una probabilidad de ocurrencia elevada “. (POUILLAUDE, 2011, p.76)

Algunos podrían acentuarse para la llamada “responsabilidad compartida”, existente en la Ley de Política Nacional de Residuos Sólidos. Desde el principio, se subraya que la responsabilidad compartida no se extiende indefinidamente, sino que tiene sus límites en la propia Ley y en los acuerdos sectoriales, voluntariamente celebrados.

“Se resalta que el primer objetivo de la responsabilidad compartida es compatibilizar los intereses entre los agentes económicos y sociales, en la gestión empresarial y mercadológica, con los intereses de la gestión ambiental, utilizando estrategias sostenibles (conforme al art. 30, Párrafo único, I de la Ley 12.305/2010)”. (MACHADO, 2017, p. 686).

“La responsabilidad civil objetiva ambiental es el gran paraguas que abarca todos los campos del derecho ambiental: aguas, atmósfera, suelos, fauna, bosques y, también, residuos sólidos. Bajo ese amplio paraguas de la responsabilidad civil objetiva ambiental se sitúa la responsabilidad compartida. La responsabilidad compartida no sustituye a la responsabilidad civil objetiva, ni la debilita ni la aumenta. Ella personaliza la relación de estas dos responsabilidades en una relación jurídica “Individualizada y encadenada”, de contextura económica, ambiental y social especial: la de la generación y de la gestión de residuos, previamente nominadas por la Ley o por los acuerdos sectoriales y por los términos de compromiso «. (MACHADO, 2017, p. 687)

La responsabilidad civil, independientemente de la culpa, “cuando la actividad normalmente desarrollada por el autor del daño implique, por su naturaleza, riesgo para los derechos de otro” (artículo 927, Párrafo único, del Código Civil) presupone al menos dos elementos. En primer lugar, que la nítida caracterización del autor del daño, pues, de lo contrario, sería una imputación arbitraria y no veraz. El segundo elemento es la identificación concreta del riesgo, que no puede caer en el terreno de la conjetura o de la mera suposición. “La decisión administrativa que invocar el principio de

precaución debe evitar la caída en la arbitrariedad; y, para ello, tendrá que presentar los elementos de incertidumbre o de duda, apoyándose el acto administrativo, entre otros fundamentos, en la legalidad, la razonabilidad y la proporcionalidad “. (MACHADO, 2017, p. 113).

En un sentido favorable a la tesis de la responsabilidad objetiva vinculada al riesgo del proceso productivo, se indica el siguiente punto de vista: “Todos los riesgos cubiertos por la actividad deberán ser internalizados en el proceso productivo y, si el daño ocurre, habrá una presunción de causalidad entre tales riesgos y el daño. ” (STEIGLEDER, 2004, p. 204).

### ***5.5 Polucionario indirecto, responsabilidad civil objetiva ambiental y el caso del proceso***

En la Ley de Política Nacional del Medio Ambiente consta en el artículo 3 que la contaminación es la degradación ambiental resultante de actividades cometidas de forma directa o indirecta (inciso III) y que conceptúa quien contamina como “la persona física o jurídica, responsable, directa o indirectamente, por actividad causante de degradación ambiental “ (inciso IV).

El contaminante directo es el que practica la contaminación de forma decisiva y principal. El contaminante indirecto es aquel que ayuda en la práctica de la contaminación. Tanto el agente directo como el agente indirecto para ser responsables civilmente como “contaminante” deben actuar de forma que causen contaminación directa o contaminación indirecta.

Para ser contaminador indirecto (art. 3º, IV y III la Ley 6.938/1981) - persona física o persona jurídica - es necesario que se demuestre que ha causado, a través de su acción u omisión, degradación de la calidad ambiental, de que resulte:

- a) perjuicio a la salud, la seguridad y el bienestar de la población;
- b) condiciones adversas a las actividades sociales y económicas;
- c) ofensa desfavorable a la biota;
- d) ofensa a las condiciones estéticas o sanitarias del medio ambiente;
- e) lanzamiento de materias o energía en desacuerdo con estándares ambientales establecidos.

Traigo a la colación juzgada del STJ que se refiere a varias formas de comisión de la contaminación directa e indirecta.

“Para el fin del análisis del nexo de causalidad en el daño ambiental, se equiparon quién hace, quien no hace, cuando debería hacer, quien deja hacer, quien no le importa que hagan, quién financia para que hagan, quién calla cuando tenía el deber de denunciar, y quién se beneficia cuando otros lo hacen “. Recurso especial n. 1.186.130 -RJ, Relator Ministro Herman Benjamin:

Son siete hipótesis y, sobre cada una, procurar analizar la conducta de las empresas compradoras del metanol.

### *5.5.1 Quien hace*

Las empresas compradoras del metanol no hicieron nada que las involucrara en la acción ocurrida en el buque Vicuña, el día y la hora en que ocurrieron las explosiones e incendio en dicho buque. Por el hecho de haber adquirido productos, que no les fueron entregados, no practicaron contaminación directa o indirecta.

### *5.5.2 Quién no hace, cuando debería hacer*

Las empresas compradoras del metanol no tenían ninguna posibilidad de prevenir los daños ambientales ocurridos. No intervinieron en el combate al incendio ocurrido, pues para ello estaba presente el Cuerpo de Bomberos. No tenían ningún poder para interferir en los procedimientos de desembarque tanto en el buque, como en la terminal marítima.

“*el contaminador-que-debe-pagar* es quien efectivamente crea y controla las condiciones en que la contaminación se produce, que en este caso es el productor. Su actuación fue condición *sine qua non* de la contaminación, y sólo él dispone de medios para evitarla. Es cierto que el consumidor también es un contaminador indirecto, que se beneficia de un producto cuya producción ha sido perjudicial para la sociedad, pero no tiene a su alcance medios razonables para evitar la ocurrencia del daño, porque no controla las condiciones en que se produce la contaminación. Exigir una cesación total de la actividad indirecta contaminante (el consumo) como forma de controlar la contaminación es manifiestamente irrazonable cuando hay otros medios menos costosos de evitar la contaminación. (ARAGÃO, 1997, p. 140 – 141).

### *5.5.3 Quien deja hacer*

Las empresas compradoras del metanol no tuvieron ninguna actitud omisiva, dejando que se hiciera algo contra la legislación ambiental. El producto comprado era regularmente admitido para el transporte marítimo. Nada se estaba haciendo a escondidas o al escalofrío de la legislación de seguridad y de medio ambiente.

### *5.5.4 Quien no se importa que hagan*

Las empresas compradoras del metanol dan importancia a la legalidad de sus conductas. No desprecian el medio ambiente y valoran el trabajo de los pescadores. Fue un accidente lamentable, y en nada contribuyeron a su ocurrencia. Cabe, sí, a los legisladores prever normas más estrictas de seguridad del transporte marítimo. Al efectuar la compra del producto transportado las empresas estaban actuando legítimamente y dando empleo a personas y familias que posibilitan el desarrollo sostenible de Brasil.

### *5.5.5 Quién financia para que hagan*

Las empresas compradoras del metanol no financiaron la contaminación directa o indirecta. Ellas también sufrieron económicamente, porque no se les entregó la mercancía que necesitaban para ejercer la actividad económica que desempeñan.

### *5.5.6 Quién calla cuando tenía el deber de denunciar*

Las empresas compradoras del metanol no se callaron, como no actuaron clandestinamente. No tuvieron que denunciar a la empresa propietaria del buque y ni a la empresa responsable de la terminal marítima, porque prontamente la Capitanía de los Puertos, el Instituto Ambiental de Paraná y el IBAMA tomaron las providencias que les son debidas, y el caso fue apreciado, por el Tribunal Marítimo.

### *5.5.7 Quién se beneficia cuando otros hacen:*

Las empresas compradoras del metanol no tuvieron ningún



beneficio con la ocurrencia de las explosiones e incendios en el buque Vicuña y tampoco tuvieron ningún beneficio con la suspensión de la pesca. Contraria la lógica normal de los hechos, o lo que comúnmente ocurre en la vida cotidiana, que las empresas retiren cualquier beneficio con la acción o la omisión de la propietaria del buque y del terminal marítimo. Estas empresas son las únicas responsables de la contaminación y el resarcimiento de los daños.

Se mostró ampliamente que no se tiene fundamento para invocar la solidaridad en el sentido de imputar responsabilidad a las empresas compradoras del metanol.

“La obligación *in solidum* debe, como pensamos, permanecer una solución subsidiaria que cede lugar a la responsabilidad individual, siempre que una luz pueda hacerse sobre la causalidad. En consecuencia, si uno de los acusados logra establecer, entre ellos, quien está en el origen del daño, todos los demás deben ser liberados de pleno derecho. Y si él puede probar su no participación, debe ser liberado de cualquier responsabilidad”. (VINEY e JOURDAIN, 2013, p. 307).

## **6. LA TESIS ACOGIDA POR EL STF SE HARMONIZA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE**

### **6.1 El desarrollo sostenible en la Declaración de Estocolmo / 1972.**

*La Declaración de Estocolmo sobre Medio Ambiente / 1972*, contiene siete puntos en su preámbulo. El primer punto dice:

“El hombre es a veces criatura y creador de su medio ambiente, que asegura su subsistencia física y le ofrece la posibilidad de desarrollo intelectual, moral, social y espiritual. En la larga y laboriosa evolución de la raza humana sobre la Tierra, el momento es llegado, donde gracias a los progresos siempre más rápidos de la ciencia y la tecnología, el hombre adquirió el poder de transformar su medio ambiente, de innumerables maneras y en una escala sin precedente. Los dos elementos de su medio ambiente, el elemento natural y el que él mismo crea, son indispensables para su bienestar y la plena fruición de sus derechos fundamentales, en ellos comprendidos el derecho a la propia vida.”

Cabe señalar que en la Declaración de Estocolmo/1972 se introdujo, 1 que el ser humano “tiene el deber solemne de proteger y de

mejorar el medio ambiente para las generaciones presentes y futuras”. En esta afirmación está la semilla internacional del principio de la sostenibilidad, que tendrá una configuración más definida y ampliada en los próximos documentos internacionales.

## **6.2 El desarrollo sostenible en la Declaración de enero/1992.**

“En los veintisiete principios de la Declaración Río de Janeiro/92 encontramos, en al menos once, la utilización del concepto de desarrollo sostenido”. (MACHADO, 1993, p. 217).”La idea de durabilidad del desarrollo corresponde al sentido de un desarrollo permanente, transmitido, no interrumpido en una generación. Es adecuado hablar en patrimonio ambiental. El patrimonio ambiental no es una noción sólo de presente, pues supone el derecho de recibirlo del pasado y de entregarlo para el futuro”. (MACHADO, 1993, p. 218).

“La dimensión ambiental de la sostenibilidad” trata de la “dimensión ambiental, en el sentido de que existe dignidad del ambiente, así como se reconoce el derecho de las generaciones actuales, sin perjuicio de las futuras, al ambiente limpio, en todos los aspectos. De ese modo, como la degradación ambiental puede inviabilizar la vida humana (y ya inviabilizó civilizaciones), ineludible su enfrentamiento hábil y tempestivo “. (FREITAS, Juarez, 2011, p. 60-61).

## **6.3 El desarrollo sostenible en la Decisión de la Corte Permanente de Arbitraje de Haya.**

La Corte Permanente de Arbitraje de Haya es un tribunal sui generis porque consta de tres jueces de la Corte Internacional de Justicia-organismo que integra a la Organización de las Naciones Unidas - y de dos juristas que no componen la CIJ. Traigo para analizar el caso “Reno de Hierro” (IJzeren Rijn), que retrata un desacuerdo entre Bélgica y los Países Bajos sobre una actividad económica, que tuvo incidencia directa sobre el medio ambiente. En síntesis: se construyó un ferrocarril, alrededor de 1879, que partió de Bélgica, atravesaba parte de los Países Bajos y terminaba en Alemania, con vistas principalmente a la circulación de mercancías. Después de la primera guerra mundial la utilización del ferrocarril fue disminuyendo. Los Países Bajos tomaron medidas para la implantación de reservas naturales en los espacios ocupados por el ferrocarril, pero Bélgica quiso volver a utilizar ese espacio, siendo el *différend* presentado a la mencionada Corte de Arbitraje. La Corte emitió su decisión el 20 de

septiembre de 2005.

Se hace válido citar una parte de la decisión en que se trata de los principios a ser observados en los embates entre medio ambiente y desarrollo.

“Después de la Conferencia de Estocolmo sobre Medio Ambiente de 1972, el derecho internacional sobre protección del medio ambiente experimentó un avance notorio. Actualmente, el derecho internacional y el Derecho comunitario exigen la integración de las medidas apropiadas de protección del medio ambiente en la concepción y la ejecución de las actividades de desarrollo económico. El principio 4 de la Declaración de Río de Janeiro sobre medio ambiente y desarrollo, adoptada en 1992, que refleja esta tendencia, prevé que la “protección del medio ambiente debe formar parte integrante del proceso de desarrollo y no puede ser considerada aisladamente”. El punto importante es que estos principios emergentes integran, desde ahora, la protección en el proceso de desarrollo. El derecho ambiental y el derecho al desarrollo no existen como alternativas, sino como mutuo refuerzo, conceptos que se integran, exigiendo que, cuando el desarrollo pueda causar un importante perjuicio para el medio ambiente, hay el deber de prevenir o, al menos, reducir dicho perjuicio. Este deber, en opinión del Tribunal, se ha convertido ahora en un principio de derecho internacional general. Este principio se aplica no sólo en actividades autónomas, sino también en actividades realizadas en la implementación de tratados específicos entre las partes. El Tribunal reitera la observación de la Corte Internacional de Justicia, en el caso Gabcikovo - Magymaros, según la cual “el concepto de desarrollo sostenible traduce bien esta necesidad de conciliar el desarrollo económico y la protección del medio ambiente” (Gabcikovo - Nagymaros (Hungría/Eslovaquia), Juzgado. CIJ, 1997, p. 7-p.78, § 140).

## CONCLUSIÓN

La decisión unánime de la Segunda Sección del Superior Tribunal de Justicia eximía de responsabilidad civil a las empresas que comprar metanol pero que no llegaron a recibir ese producto. No se reconoció en la operación de compra del producto una acción contaminante indirecta. El Tribunal, así entendiendo, no quiso debilitar la protección del medio ambiente, pues existieron otros agentes relacionados directamente con la explosión e incendio del buque Vicuña. No se produjo una decisión judicial específica en cuanto a los otros agentes - la empresa vendedora del producto, la empresa propietaria del buque y la terminal marítima - por la

razón de que no integrar los procesos como reos. No hubo un predominio abusivo de la economía en la decisión del STJ, pero se observó el itinerario del desarrollo económico sostenible, que prevé seguridad jurídica e integración del derecho al medio ambiente con el derecho al desarrollo.

Estoy convencido de la decisión de la Corte Permanente de Arbitraje de Haya, ya mencionada, que afirma: “cuando el desarrollo pueda causar un significativo perjuicio para el medio ambiente, hay el deber de prevenir o, al menos, de reducir ese perjuicio”, con la cual se armoniza la decisión de la Segunda Clase del Superior Tribunal de Justicia, en el caso del buque Vicuña. La protección ambiental debe ser hecha dentro de las reglas del Estado de Derecho. No será ampliando, de forma desordenada la responsabilidad objetiva, sin probar concretamente el riesgo de la actividad económica, que se construirá una sociedad ecológicamente justa. La prevención de los accidentes marítimos causantes de contaminación ambiental - en los buques como en las terminales marítimas - ha sido intensamente reclamada pero poco efectiva. La prevención, sin duda, es el pilar jurídico indispensable del derecho constitucional de todos al medio ambiente ecológicamente equilibrado.

## REFERENCIAS

ARAGÃO, Maria Alexandra de Sousa. *O Princípio do Poluidor Pagador – pedra angular da política comunitária do ambiente*. Coimbra: Coimbra Editora, 1997.

FREITAS, Juarez. *Sustentabilidade: direito ao futuro*. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

GOMES, Orlando. *Responsabilidade Civil*. Atualizador: Edvaldo Brito. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil Brasileiro, Responsabilidade Civil*. 12ª ed. v. 4. São Paulo: Saraiva, 2017.

MACHADO, Paulo Affonso Leme, *Direito Ambiental Brasileiro*. 25ª ed. São Paulo : Malheiros Editores. 2017.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. Princípios Gerais de Direito Ambiental Internacional e a Política Ambiental Brasileira. *Revista de Informação Legislativa*. Brasília, v. 118, p. 207-218, 1993.

NADER, Paulo. *Curso de Direito Civil – Contratos*. 7ª ed. Rio de Janeiro:

Forense, 3º vol., 2013.

NERY JR., Nelson e NERY, Rosa Maria .A.. *Código Civil Comentado*. 6ª. ed. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais. 2008.

NOGUEIRA NETO, Paulo. *Uma Trajetória Ambientalista*. São Paulo: Empresa das Artes, 2010..

POUILLAUDE, Hugo-Bernard. *Le lien de causalité dans le droit de la responsabilité administrative*. Université Panthéon-Assas. Thèse de Doctorat. 13/12/2011.

POZZO, Barbara. *Danno ambientale ed imputazione della responsabilità*. Milano: Giuffrè Editore, 1996.

ROSEVALD, Néelson et all.. *Código Civil Comentado*. 4ª. Ed. Coordenador Ministro Cezar Peluso. Barueri: Manole. 2011.

SARLET, Ingo Wolfgang., MACHADO, Paulo Affonso Leme. e FENSTERSEIFER, Tiago. *Constituição e Legislação Ambiental Comentadas*. São Paulo: Saraiva, 2015.

STEIGLEDER, Annelise Monteiro. *Responsabilidade Civil Ambiental: as dimensões do dano ambiental no direito brasileiro*. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2004.

VINEY, Geneviève e JOURDAIN, Patrice, com a colaboração de CARVAL, Suzanne. *Traité de Droit Civil – Les Conditions de la Responsabilité*. 4e. Edition. Mayenne: LGDJ., 2013.

Recebido em: 08/01/2018

Artigo aceito em: 09/05/2018.

### **Como citar este artigo (ABNT):**

MACHADO, Paulo Affonso Leme. STJ E NEXO CAUSAL NA RESPONSABILIDADE CIVIL. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte, v. 15, n. 31, p. 351-371, jan./abr. 2018. Disponível em: <<http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1224>>. Acesso em: dia mês. ano.