

O acidente com o helicóptero PT-YAM no município de Pinto Bandeira e o fato da vítima como excludente do nexo de causalidade

Lúcia Souza d'Aquino*

INTRODUÇÃO

O instituto da Responsabilidade Civil teve grande modificação em sua disciplina recentemente, razão pela qual se torna importante, senão essencial, caracterizar seus elementos, sob pena de, em casos concretos, como o analisado no presente trabalho, impor condenações a quem não deu causa a danos.

A Constituição Federal prevê expressamente a indenização por danos sofridos, e o Código Civil de 2002, igualmente, dispõe quanto à reparação dos atos ilícitos, através do instituto da Responsabilidade Civil. Os princípios constitucionais, analisados em conjunto com os institutos da nova lei civil, levam à responsabilização daquele que causa

o resultado, e apenas a ele. Nesse sentido, importantíssima a correta caracterização da Responsabilidade Civil, com seus pressupostos, a fim de evitar possíveis erros, que certamente causariam danos ao injustamente responsabilizado.

O anseio de obrigar o agente, causador do dano, a repará-lo inspira-se no mais elementar sentimento de justiça. O dano causado pelo ato ilícito rompe o equilíbrio jurídico-econômico anteriormente existente entre o agente e a vítima. Há uma necessidade fundamental de se restabelecer esse equilíbrio, o que se procura fazer recolocando o prejudicado no statu quo ante. Impera neste campo o princípio da restitutio in integrum, isto é, tanto quanto possível, repõe-se a vítima à situação anterior à lesão.¹

* Bacharel em Direito, formada em 2007/02. Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Departamento de Direito Privado e Processo Civil da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito. Orientadora: Profa. Dra. Véra Maria Jacob de Fradera.

1 CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de Responsabilidade Civil. 6.ed., revista, aumentada e atualizada. São Paulo: Malheiros, 2005, p. 36.

A doutrina, bem representada por Caio Mário da Silva Pereira,² Carlos Roberto Gonçalves,³ Fernando Noronha,⁴ Sergio Cavalieri Filho⁵ e Silvio Rodrigues,⁶ tradicionalmente refere cinco elementos para a caracterização da responsabilidade: o ato ilícito, o dano, a culpa *lato sensu*, nexo de imputação e o nexo de causalidade, este último o elemento de mais difícil caracterização.

Destes, muito importante para que haja a reparação do dano, é o nexo de causalidade, que revela exatamente quem é o causador do dano, quem deve repará-lo. Inexistente ou rompido, o instituto da responsabilidade civil simplesmente deixa de existir, não sendo possível cogitar qualquer indenização.

O Código Civil prevê causas em que o nexo de causalidade é rompido, ou seja, apesar de haver o ato ilícito, o dano e a culpa, não se configura o nexo de causalidade. As excludentes do nexo de causalidade previstas na legislação e consagradas pela doutrina e a jurisprudência são o caso fortuito, a força maior, o fato de terceiro e o fato exclusivo da vítima.

O presente trabalho pretende demonstrar, através da descrição de um caso concreto, a complexidade na comprovação de fato exclusivo da vítima, e a sua caracterização como excludente de responsabilidade civil. Após a descrição explicativa do instituto da Responsabilidade Civil e seus elementos, passa-se à descrição do caso em que a controvérsia existente gira em torno da atitude de um piloto como propulsora de uma colisão de helicóptero com a rede de distribuição de energia elétrica de alta tensão, ocasionando explosão e o óbito de todos os ocupantes da aeronave. O caso analisado foi processado e julgado em Porto Alegre, perante o juízo cível. A sentença de primeiro grau⁷ reconheceu o ato do piloto como propulsor do acidente.

O estudo da jurisprudência pátria demonstra dificuldade em reconhecer culpa exclusiva da vítima, principalmente em casos que envolvem óbito. Parece haver uma resistência em dizer que um acidente ocorreu exclusivamente por fato da própria vítima; que

2 PEREIRA, CAIO MÁRIO DA SILVA. Instituições de Direito Civil. 10.ed. v. I e III. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

3 GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil Brasileiro. Volume IV: responsabilidade civil. São Paulo: Saraiva, 2007.

4 NORONHA, Fernando. Direito das Obrigações. Volume I. São Paulo: Saraiva, 2003.

5 CAVALIERI FILHO, Sérgio. Programa...

6 RODRIGUES, Silvio. Direito Civil. 15.ed., atualizada. v. 4. São Paulo: Saraiva, 1997.

7 COMARCADE PORTO ALEGRE, 3ª Vara Cível. Processos nº 001/1.05.0070791-3, 001/1.05.0086660-4 e 001/1.05.0237241-2. Juiz de Direito Dr. Mário Roberto Fernandes Corrêa. Julgado em 22/05/2007.

ela deu causa ao fato que lhe tirou a vida. Em casos como o que aqui será analisado, em que há uma família desamparada, há relutância em afirmar a atitude da vítima como fato causador do dano.

Cavaliere Filho⁸ trata a matéria como fato da vítima, e não culpa, para não acarretar ao termo uma carga negativa, já que a culpa *lato sensu* engloba o dolo e a culpa *stricto sensu*, esta dividida em imprudência, negligência e imperícia. Torna-se delicado afirmar que a vítima foi imprudente ou negligente com sua própria segurança e veio a ocasionar o próprio óbito.

Após a descrição do caso, tornar-se-á clara a conclusão pela inexistência de responsabilidade civil por parte da concessionária de energia elétrica envolvida. No entanto, já houve um julgamento referente ao mesmo processo em que a conclusão foi contrária à apresentada neste trabalho, restando processos pendentes de

julgamento, em que as partes insistem na existência de responsabilidade civil por parte da concessionária.⁹

A decisão proferida torna-se de extrema importância, tendo em vista tratar-se de assunto em pauta atualmente, tendo em vista a atual situação da aviação brasileira. Os chocantes acidentes ocorridos no país envolvendo aeronaves levam ao questionamento direto acerca da responsabilidade por acidentes, como as tragédias recentemente ocorridas.

Ficará demonstrado que em todos os casos há que se ponderar em busca da causa do dano, para que se possa encontrar o real responsável por eventual indenização a ser buscada.

1. CARACTERIZAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO DIREITO BRASILEIRO

A Responsabilidade Civil, no Direito Civil Brasileiro, decorre de um ato ilícito,

8 CAVALIERI FILHO, Programa..., p.89.

9 Os outros processos movidos em razão do mesmo acidente têm como autores a AGF Seguros (001/1.05.0107477-9 – processado e julgado pela 5ª Vara Cível de Porto Alegre, encontra-se aguardando o julgamento do Recurso Especial 862.072, no STJ. Neste caso, o juízo de origem entendeu pela existência de responsabilidade da concessionária de energia elétrica), o IRB – Brasil Resseguros S.A. (001/1.05.2293828-4 – processado pela 12ª Vara Cível de Porto Alegre, encontra-se aguardando o trânsito em julgado da decisão do processo movido pela AGF), Adelaide Durigon Viero (001/1.05.0078028-9 – processado pela 2ª Vara Cível de Porto Alegre, encontra-se na fase de instrução), Rafael de Oliveira Moraes (001/1.05.05803054-2 – processado pela 12ª Vara Cível de Porto Alegre, encontra-se na fase de instrução), Luiza Rodrigues Moraes (001/1.05.0028047-2 – processado pela 2ª Vara Cível do Foro Regional do 4º Distrito de Porto Alegre, encontra-se apensado e aguardando a instrução do processo movido por Ciane Gautério Moraes para julgamento em conjunto), e Ciane Gautério Moraes (001/1.06.0049125-4 – processado pela 2ª Vara Cível do Foro Regional do 4º Distrito de Porto Alegre, encontra-se na fase de instrução).

este considerado como aquele que viola direito, causa dano a outrem, ou exercício de direito que exceda limites impostos pelo fim econômico ou social, boa-fé ou bons costumes, ou seja, que não seja permitido pelo direito, em si mesmo ou nas suas conseqüências.¹⁰ Savatier caracteriza a Responsabilidade Civil como sendo “a obrigação que pode incumbir uma pessoa a reparar o prejuízo causado a outra, por fato próprio, ou por fato de pessoas ou coisas que dela dependam”.¹¹

O artigo 186 do Código Civil caracteriza o ato ilícito, como sendo aquele decorrente de ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, que viole direito e cause dano a outrem. O artigo 187 prescreve, ainda, ser ato ilícito aquele exercido excedendo os limites impostos pelo fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes. Estão excluídos os atos praticados em legítima defesa ou exercício regular de direito, ou com o fim de remover perigo iminente (desde que o ato seja realmente essencial para remover o perigo).¹²

O artigo 927 do referido Código caracteriza a responsabilidade civil, com seus elementos: aquele que, por ato

ilícito (arts. 186 e 187) causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Daí decorrem os elementos necessários à caracterização da responsabilidade civil: o ato ilícito, o dano, a culpa, o nexo de imputação e o nexo de causalidade. Ainda que em casos especiais, não seja necessária a presença de todos os elementos, eles são sempre apresentados como elementos essenciais à caracterização da responsabilidade civil.

A seguir, será caracterizado e analisado cada um dos elementos, para melhor compreensão do assunto abordado.

1.1 Ato ilícito

O conceito de ato ilícito é importante para a conceituação da responsabilidade civil, tendo em vista a previsão de que aquele que comete ato ilícito deve indenizar.

Cavaliere Filho¹³ expõe a questão do conceito de ato ilícito e a inclusão da culpa em sua caracterização, tendo em vista que há casos de responsabilidade civil sem culpa. No entanto, não apresenta resposta à questão, permanecendo a dificuldade de caracterização de ato ilícito em função da culpa do agente.

10 NORONHA, Fernando. O nexo de causalidade na responsabilidade civil. *Revista Trimestral de Direito Civil*. Rio de Janeiro, Ano 4, Volume 14. P. 53-77. Abril/junho de 2003, p.53.

11 SAVATIER, René. *Traité de la responsabilité civile*, v.1, n.1. Paris, 1939 *apud* RODRIGUES, Direito..., p.6.

12 O artigo 188 do Código Civil de 2002 prevê expressamente estes casos.

13 CAVALIERI FILHO, Programa..., p.30.

Antunes Varela¹⁴ faz oportuna consideração a respeito do tema, caracterizando como elemento básico da responsabilidade o fato do agente. No entanto, não é qualquer fato: é aquele que é dominável ou controlável pela sua vontade, uma manifestação da conduta humana, tendo em vista que apenas quanto a tais fatos cabe a idéia de ilicitude, o requisito da culpa e a obrigação de reparar o dano nos termos impostos pela lei.

Humberto Theodoro Júnior, por sua vez, ao caracterizar o ato ilícito, propõe a conjugação das idéias de comportamento humano e antijuridicidade do ato. Então, ato ilícito é o comportamento humano contrário às normas, e que acarrete dano injusto a outrem.¹⁵

Ocorrido o ato ilícito, deve-se avaliar a existência e a extensão do dano, que se passa a conceituar a seguir.

1.2 O dano

Os danos objeto de responsabilização civil podem ser tanto patrimoniais quanto extrapatrimoniais. A Constituição Federal, em seu artigo 5º, incisos V e X, e o Código Civil, em seu artigo 186, prevêm o direito de indenização por quaisquer danos sofridos, tanto materiais quanto morais.

Cavaliere Filho bem define o dano,¹⁶ como a subtração ou diminuição de um bem jurídico, qualquer que seja sua natureza. De acordo com o autor, tanto os bens patrimoniais quanto os integrantes de sua personalidade são danos indenizáveis. De tal diversidade de bens que podem ser subtraídos para a caracterização do dano, surge a divisão do dano em patrimonial e moral.

Os danos patrimoniais, ou materiais, afetam diretamente o patrimônio do lesado. São os danos que podem ser monetariamente avaliados, e cuja demonstração é obrigatória durante a instrução processual, tendo em vista que o dever de reparar decorre da necessidade de promover ao lesado o restabelecimento, na medida do possível, do estado patrimonial anterior ao dano.¹⁷ Dessa forma, torna-se necessária a comprovação do prejuízo, para posterior indenização.

Os danos extrapatrimoniais, como já referido, afetam bem integrante da personalidade da vítima, seja este bem sua honra, moral, imagem, liberdade, etc. As espécies de danos extrapatrimoniais mais conhecidas são os danos estéticos (aqueles que afetam a aparência do lesado, através de marcas permanentes, visíveis) e os danos

14 VARELA, João de Matos Antunes. Das obrigações em geral. Coimbra: Almedina, 1991. *apud* CAVALIERI FILHO, Programa ..., p.30.

15 THEODORO JÚNIOR, Humberto. "Dos Atos Jurídicos Lícitos. Dos Atos Ilícitos. Da Prescrição e da Decadência. Da prova".in Comentários ao novo Código. Sálvio de Figueiredo Teixeira (coord.), v. 3, tomo II. Rio de Janeiro: Forense, 2005, p.17-18.

16 CAVALIERI FILHO, Programa..., p.96.

17 MIRANDA, Francisco Cavalcanti Pontes de. *Tratado de Direito Privado*. 3.ed. 2a. reimpressão, tomo XXII. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1984, p.208-209.

morais (afetam a intimidade, impondo humilhação, tristeza, dor injusta e um sofrimento anormal ao indivíduo).

O Desembargador Francisco Xavier Medeiros Vieira assevera que qualquer agressão à dignidade pessoal causa lesão à honra, dando origem ao dano moral, sendo, por isso, indenizável.¹⁸

Ainda, há previsão de indenização por ofensa à liberdade pessoal, prevista no artigo 954 do Código Civil, consistente em cárcere privado, prisão por queixa ou denúncia falsa e de má-fé e a prisão ilegal.

A atual disciplina da Responsabilidade Civil, conforme já demonstrado, portanto, considera passível de indenização qualquer dano juridicamente injusto a que a vítima não tenha dado causa, ou seja, qualquer sofrimento ou abalo, patrimonial ou não, que seja causado por outrem, pode ensejar ressarcimento e responsabilização.

Caracterizados o ato ilícito e dano, parte-se para a conceituação da culpa e sua necessidade ou não para que haja o dever de indenizar.

1.3 A culpa

A culpa, na responsabilidade civil brasileira, aparece em suas modalidades de dolo e culpa *stricto sensu* (negligência ou imprudência), conforme previsão do artigo 186 do Código Civil.

Carlos Roberto Gonçalves considera que, para que haja o dever de indenizar, tratando-se de responsabilidade civil subjetiva, não basta o ato ilícito, antijurídico, que viole uma norma. O dever surge a partir do momento em que o agente tem culpa pelo dano, por sua ação ou omissão voluntária, sua negligência ou imprudência. Não basta, portanto, que o agente proceda erroneamente; tal erro deve basear-se em sua culpa *lato sensu*.¹⁹

O dolo é caracterizado pela intenção em provocar o dano. Carlos Roberto Gonçalves, em sua obra, define o dolo por conduta que já nasce ilícita, em que a vontade do agente se dirige, desde sempre, à prática de um ato antijurídico.²⁰

18 AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. RELAÇÃO DE TRABALHO. RECLAMATÓRIA PARCIALMENTE PROCEDENTE NA JUSTIÇA ESPECIALIZADA. INACOLHIMENTO DA PRETENSÃO INDENIZATÓRIA, ÀQUELE TÍTULO, POR SE TRATAR DE MATÉRIA DE NATUREZA CIVIL. AUSÊNCIA DE PROVA VÁLIDA PARA LEGITIMAR O PLEITO. POSTULAÇÃO INEXITOSA. RECURSO DESPROVIDO. Qualquer agressão à dignidade pessoal lesiona a honra, constitui dano moral e é por isso indenizável. Valores como a liberdade, a inteligência, o trabalho, a honestidade, o caráter e tantos outros com selo de perenidade, aceitos pelo homem comum, formam a realidade axiológica a que todos estamos sujeitos. Ofensa a tais postulados exige compensação indenizatória. (...) (Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina. Apelação Cível 40.541. Relator Des. Francisco Xavier Medeiros Vieira, 2ª Câmara Cível. Julgado em 19/10/1993).

19 GONÇALVES, Direito Civil..., p.295.

20 GONÇALVES, Direito Civil..., p.297.

A culpa *stricto sensu* existe quando, por inobservância, voluntária ou não, de normas de conduta, o agente causa o dano, sem pretendê-lo. Existe nas modalidades de negligência, imprudência ou imperícia. O Código Civil de 2006 menciona apenas negligência e imprudência, tendo englobado a imperícia nesta última.

Negligência é o descumprimento de um dever de cuidado ou atenção do autor do dano, através de conduta omissiva, segundo Cavalieri Filho.²¹

Imprudência ocorre em decorrência de atitude comissiva de inobservância voluntária de normas, tanto legais quanto de conduta, que acaba por lesar outro indivíduo.

A imperícia, por sua vez, ocorre quando há falta de habilidade para a prática de atividade técnica do agente em determinada função, profissão ou arte.²²

No Direito Brasileiro, há previsão expressa de responsabilidade sem culpa.²³ É a chamada responsabilidade objetiva. Nesses casos, apenas com o rompimento do nexo de causalidade deixa de existir o dever de indenizar. Isso porque a responsabilidade objetiva é fundada no risco²⁴ da atividade desenvolvida.

Cavalieri Filho apresenta como espécies de risco o risco-proveito (responde aquele que tira proveito econômico de atividade danosa – *ubi emolumentum, ibi onus*), o risco profissional (cobre eventuais acidentes de trabalho), o risco excepcional (decorrente de atividade estranha à atividade comum da vítima), o risco criado (atividade que cria risco à sociedade, sem envolver necessariamente proveito econômico) e o risco integral (casos de responsabilidade civil agravada, em que se prescinde de nexo de causalidade).²⁵

Após a conceituação do ato ilícito, do dano e da culpa, cumpre conceituar o nexo de imputação.

1.4 Nexo de imputação

O nexo de imputação liga o autor ao dano, e permite sua responsabilização. Leva em consideração a possibilidade de o autor do dano ter conhecimento da ilicitude e das conseqüências do ato praticado. Tal conceito é importado do Direito Penal, pois leva em conta a imputabilidade do indivíduo, ou seja, a possibilidade de responsabilizá-lo, sua capacidade de entender seus atos e conseqüências.²⁶

21 CAVALIERI FILHO, Programa..., p.61.

22 GONÇALVES, Direito Civil..., p.295.

23 Artigos 927 e 933 do Código Civil e artigo 37, § 6º da Constituição Federal, além de leis específicas que não fazem parte do escopo do presente trabalho.

24 CAVALIERI FILHO, Programa..., p.61.

25 CAVALIERI FILHO, Programa..., p.156-158.

26 MIRANDA, Tratado..., p.20-21.

O artigo 927 do Código Civil imputa àquele que causar o dano o dever de indenizar. No entanto, em casos em que a lei considera o responsável pelo dano incapaz de responder por seus atos, prevê quem deve por si responder. São os casos previstos no artigo 932 do Código Civil.

Cavaliere Filho²⁷ entende necessários dois elementos para a imputabilidade: a maturidade, ou o desenvolvimento mental do indivíduo, e a sanidade mental, higidez. E caracteriza a imputabilidade como o conjunto de condições do indivíduo que lhe dão capacidade para responder pelas conseqüências de seus atos, caso estes sejam contrários ao seu dever. É imputável aquele que deveria – e tem tal consciência – agir de outro modo.

Os casos de inimputabilidade são os elencados no artigo 3º do Código Civil, que arrola os totalmente incapazes; nesses casos, o responsável pelo inimputável deve responder pelos danos causados, além dos casos previstos nos artigos 936 a 938 do referido Código.

Caracterizados os quatro elementos já tratados, parte-se para a conceituação do nexo de causalidade, que, dos elementos da responsabilidade civil, é o de mais difícil e controvertida caracterização.

1.5 O Nexo de causalidade

Atinge-se neste momento o mais controverso elemento da Responsabili-

dade Civil. Pode existir Responsabilidade Civil sem nexo de imputação, sem culpa ou sem ato ilícito. No entanto, a Responsabilidade Civil deixa de existir se não há nexo de causalidade. Nesse sentido, bem observa Judith Martins-Costa:

Como se percebe, aí está um pressuposto que não pode jamais ser afastado do instituto da responsabilidade civil, sob pena de esta se transformar em um jogo de azar, numa cega loteria. É, talvez, de todos os pressupostos da responsabilidade, o mais perto ancorado na perspectiva moral da ação humana, pois indica, primariamente, quem responde pelo dano injusto que se causa (imputação subjetiva). A lei, porém, pode ampliar este nexo, atribuindo a responsabilidade a quem não causou diretamente o dano, mas é tido, por um nexo de imputação, responsável pela segurança, ou pela garantia, ou pelo risco (imputação objetiva). Portanto, a noção de nexo de causalidade não é, ela também, uma noção naturalista, mas normativa.²⁸

O nexo de causalidade liga, direta ou indiretamente, o fato e o dano. Significa que determinado dano deu-se em razão de determinado fato. “É o mais delicado dos elementos da responsabilidade civil e o mais difícil de ser determinado. Aliás, sempre que um problema jurídico vai ter na indagação

27 CAVALIERI FILHO, Programa..., p.50.

28 MARTINS-COSTA, Judith. “Do inadimplemento das obrigações”. in Comentários ao novo Código. Sálvio de Figueiredo Teixeira (coord.), v. 5, tomo II. Rio de Janeiro: Forense, 2003, p.358-362.

ou na pesquisa da causa, desponta a sua complexidade maior”.²⁹

Cavaliere Filho considera o nexo de causalidade o primeiro elemento a ser examinado, afinal, é necessário saber se o agente deu causa ao dano antes de avaliar sua responsabilidade. E conceitua o nexo como o que estabelece o vínculo entre o comportamento do agente e o evento ocorrido, concluindo-se se este foi conseqüência natural de sua conduta voluntária.³⁰

No entanto, não há que se confundir causalidade com coincidência. O fato não deve coincidir com a ocorrência do dano, deve causá-lo.³¹

É de difícil caracterização, tendo em vista que nem todas as situações ocorrem de forma a se tornar clara e indiscutível a causa do dano. Em razão de tal dificuldade, surgiram diversas teorias a respeito da causalidade dos danos, das quais duas são aceitas no Direito Brasileiro: a Teoria da Equivalência de Condições e a Teoria da Causalidade Adequada.

A Teoria da Equivalência das Condições, elaborada entre os anos de 1860 e 1885 por Von Buri, é baseada na concepção de causa de Stuart Mill.³² Segundo tal entendimento, todas as condições, positivas ou negativas, concorrem para produzir o resultado. Portanto, não havendo uma das condições, não há o referido resultado. Não há a necessária distinção entre causa e condição. Se diversas condições concorrem para um dano, não importa qual delas foi mais ou menos eficiente para sua ocorrência; todas elas são consideradas equivalentes para o resultado. É a chamada teoria da *conditio sine qua non*, criticada por levar a “uma exasperação da causalidade e a uma regressão infinita do nexo causal”.³³

A Teoria da Causalidade Adequada, elaborada por Von Kries, em 1888, também leva em consideração todas as condições que colaboraram para o resultado. No entanto, avalia qual delas é a mais adequada para a produção do

29 PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade Civil*. 9.ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998 *apud* CRUZ, Gisela Sampaio da. *O problema do Nexo Causal na Responsabilidade Civil*. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p.5.

30 CAVALIERI FILHO, Programa..., p.70 e 71.

31 CRUZ, O problema..., p.4.

32 Stuart Mill define a causa como sendo “a soma das condições positivas e negativas consideradas em conjunto, o total de contingências de todas as espécies às quais, sendo realizadas, segue-se invariavelmente o conseqüente” MILL, Stuart. Sistema de lógica indutiva e dedutiva. Liv. III, cap. V *apud* ROCHA, Marco Aurélio Martins. *O problema do nexo causal na responsabilidade civil*. in Estudos Jurídicos, n.71, v.27. São Leopoldo: UNISINOS, setembro/dezembro de 1994, p.45.

33 CAVALIERI FILHO, Programa..., p.72.

resultado, sendo esta a causa adequada. Leva em consideração a previsibilidade de que determinada ação produza certo resultado, portanto.³⁴

Na conceituação feita por Fernando Noronha, a teoria da causalidade adequada parte da condicionalidade existente entre o fato considerado determinante do dano e o resultado final. A esta condicionalidade acrescenta-se a adequação, ou seja, o dano é consequência previsível do fato.³⁵

A doutrina brasileira é majoritária ao afirmar que o Direito Civil pátrio adotou esta última teoria.³⁶ Não há, no Código Civil de 2002, menção expressa da teoria adotada. No entanto, utiliza-se a interpretação firmada na doutrina e jurisprudência com base no artigo 1.060 do Código Civil de 1916, transcrita no artigo 403 do atual Código. Dessa forma, o efeito direto e imediato não é aquele mais próximo ao dano – temporalmente falando –, e sim aquele que foi mais eficaz para o resultado ocorrido.

Superado o problema do fato que gerou determinado resultado, surgem as

excludentes do nexo de causalidade, que são os fatos que, quando verificados, rompem o liame existente entre fato e dano. Os três casos de exclusão de nexo enumerados, unanimemente, por doutrina e jurisprudência são o caso fortuito ou força maior, fato de terceiro e fato exclusivo da vítima.

Fernando Noronha faz importante observação ressaltando que os fatos excludentes do nexo de causalidade não podem decorrer de precedente fato do responsável aparente pelo dano. Neste caso, estaria presente o nexo de causalidade. Os fatos excludentes devem ser independentes de qualquer atitude anterior do suposto responsável.³⁷

O caso fortuito e a força maior são comumente tratados como sinônimos, sendo controversa sua distinção. O Código Civil prevê ambos no artigo 393, quando trata do inadimplemento das obrigações, não fazendo diferenciação alguma entre ambos.

Cavaliere Filho³⁸ diferencia caso fortuito de força maior, caracterizando o primeiro como evento imprevisível e,

34 TEPEDINO, Gustavo. Notas sobre o Nexo de Causalidade. *Revista Trimestral de Direito Civil*. Rio de Janeiro, volume 6, p.3-19. Abril/junho de 2001, p.6-7.

35 NORONHA, Direito..., p.600.

36 PONTES DE MIRANDA adota tal teoria ao afirmar que sempre que o fato é próprio para causar o dano, a responsabilidade estabelece-se, não havendo responsabilidade se o fato não é causalmente adequado à produção do dano. MIRANDA, Tratado..., p.185. Também em NORONHA, Direito..., p.609, e CAVALIERI FILHO, Programa..., p.73 encontramos tal posicionamento. CAVALIERI FILHO ainda cita como adeptos de tal teoria JOSÉ DE AGUIAR DIAS e CAIO MÁRIO DA SILVA PEREIRA.

37 NORONHA, Direito..., p.622.

38 CAVALIERI FILHO, Programa..., p.91.

por isso mesmo, inevitável, resultante de atitude humana ou de terceiro que intervém nos fatos. A força maior, no entanto, é previsível, mas inevitável, caracterizada principalmente por fatos da natureza (Acts of God). Caracterizam excludentes de nexos de causalidade por tratar-se de fato estranho à conduta do aparente agente, sendo sempre inevitáveis.

O parágrafo único do citado artigo prevê a ocorrência de caso fortuito ou força maior quando o fato ocorrido é necessário, e os efeitos são de impossível evitabilidade ou previsibilidade. Fernando Noronha³⁹ acrescenta, ainda, que o fato deve ser irresistível para caracterização de caso fortuito ou força maior. O mesmo autor considera desnecessária a diferenciação entre ambos, tendo em vista que são sempre tratados em conjunto pela legislação.

Para se entender o fato de terceiro, é necessário, primeiramente, caracterizar o terceiro. Terceiro é todo aquele que não é o lesado ou o aparente responsável pelo dano.⁴⁰ Tem-se, portanto, que o fato de terceiro exclui a responsabilidade daquele contra quem a demanda é dirigida, tendo em vista que, apesar

de aparentemente ser o causador dos danos experimentados pelo lesado, na realidade não foi ele o causador.

Da mesma forma ocorre com o fato da vítima. Muitos autores tratam o fato da vítima como sua culpa exclusiva. Tal denominação remete ao conceito de culpa, e não de causalidade, motivo pelo qual não é bem aceito pela doutrina mais recente. Um exemplo utilizado para explicitar a imprecisão de tal denominação é o suicídio de um indivíduo que se atira sob um veículo. Se tal indivíduo for inimputável, não há que se falar em sua culpa. Dessa forma, o seu fato, e não sua culpa, é o que exclui eventual responsabilização do motorista.

Explicitado o termo a ser usado – fato exclusivo da vítima –, parte-se para sua caracterização.

O Código Civil de 2002 não prevê expressamente o fato exclusivo da vítima como excludente da causalidade; no entanto, o artigo 186, ao prever que “aquele que violar direito e causar dano a outrem...” prevê expressamente que apenas comete ato ilícito, e responde civilmente, aquele que efetivamente causa o dano. E, sendo tal dano causado diretamente pela vítima, não há como

39 NORONHA, Direito..., p.619-634.

40 Fernando Noronha bem exemplifica tal conceito através de um engavetamento de veículos. Em caso de colisão de vários carros porque um deles não conseguiu frear, este é o responsável pelo acidente. No entanto, não é o veículo que colidiu com todos os veículos. Para alguns veículos, o causador do acidente não é necessariamente o que colidiu diretamente. Dessa forma, o causador do dano é um terceiro, e não as partes diretamente envolvidas nos danos causados a um dos veículos. Tal exemplo foi retirado de acórdão do 1º Tribunal de Alçada Civil de São Paulo, julgado em 08/04/1986, publicado na *Revista dos Tribunais*, 607:117. NORONHA, Direito..., p.621.

outro responder. É o que já previa o preceito romano “*quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intelligitur damnum sentire*”.⁴¹

Apesar de o conceito de fato exclusivo da vítima ser claro, a jurisprudência brasileira reluta muito em caracterizá-lo, principalmente em casos de acidente com morte. Isso porque ainda se coloca em destaque a culpa exclusiva da vítima, e pode parecer ofensivo relatar que a vítima foi a culpada pelo próprio óbito. No entanto, deve-se analisar os casos de responsabilidade civil levando-se em conta os princípios adotados pelo legislador e pela doutrina e jurisprudência. Como bem refere Gisela Sampaio da Cruz, a nova realidade impõe que a responsabilidade civil tenha por objetivo não mais castigar comportamentos negligentes, senão proteger vítima do dano injusto.⁴²

Assim como a vítima encontra-se atualmente favorecida, através de hipóteses de responsabilidade objetiva, que prescindem de culpa, deve ela agir de acordo com os princípios de boa-fé e cuidado, na responsabilidade

contratual, e com atenção e precaução, na delitual, evitando dar causa a danos que lhe prejudiquem.

Caracterizado o instituto da Responsabilidade Civil no Direito Brasileiro, passa-se à análise do caso a que se propõe o presente trabalho. Neste, observar-se-á a importância fundamental do instituto do fato exclusivo da vítima. O caso mostra-se paradigmático no instituto da responsabilidade civil, no que tange à exclusão do nexo de causalidade. Demonstra-se, após longa dissertação sobre o acidente ocorrido e as condições em que este se deu, a impossibilidade de responsabilizar civilmente a aparente causadora do infortúnio.

2. O CASO: ACIDENTE DE HELICÓPTERO NO MUNICÍPIO DE PINTO BANDEIRA⁴³

O caso a ser analisado decorre do acidente ocorrido em 29 de novembro de 2001, no município de Pinto Bandeira, interior do Rio Grande do Sul, próximo ao Rio das Antas. Na ocasião, um helicóptero sobrevoava o Vale do Rio

41 Tradução: “quando alguém experimenta dano, por culpa sua, não se entende que sofra dano”. Pomponius, Digesto 50, 17, 203 *apud* CRUZ, Gisela Sampaio da. O problema do Nexo Causal na Responsabilidade Civil. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p.167, nota 310.

42 CRUZ, O problema..., p.17.

43 Há nove processos em curso em razão deste acidente. O presente trabalho tomará como base o processo nº 001/1.05.0070791-3, que tramita perante a 3ª Vara Cível da Comarca de Porto Alegre e tem como autoras Alice Treib Porto da Silva e sua mãe, Mara Regina Treib de Herrera, que foi instruído e julgado em conjunto com os processos movidos por Shirley Galli Taylor da Rosa (processo nº 001/1.05.0237241-2) e Pedro Yates Porto da Silva (processo nº 001/1.05.0086660-4).

das Antas a fim de realizar perícia técnica no local. Uma das pás da hélice do helicóptero enroscou-se na rede de distribuição de energia elétrica de alta tensão. O piloto perdeu o controle da aeronave, que se chocou contra um paredão próximo ao local e explodiu. Os cinco ocupantes faleceram.

Foi realizada perícia no local e aberto inquérito policial para a apuração das causas do acidente. O inquérito policial foi arquivado por considerar que o helicóptero encontrava-se a uma altura inferior à mínima permitida, não havendo culpa ou dolo da concessionária de energia elétrica.

A legislação brasileira prevê a sinalização da rede de distribuição de energia elétrica, com o uso de esferas vermelhas ou de cor laranja, a partir de determinada altura, a fim de evitar colisões como a ocorrida neste caso.⁴⁴

Então, foi estabelecida a controvérsia. De um lado, as famílias dos ocupantes da aeronave afirmam que os fios da rede de energia elétrica deveriam estar sinalizados; de outro, a concessionária de energia elétrica sustenta que não havia necessidade de sinalização, e que o helicóptero encontrava-se a altura inferior à permitida. Não havendo consenso, a demanda foi levada ao Poder Judiciário para apreciação.

As famílias dos cinco ocupantes ajuizaram demandas afirmando que

houve culpa tanto da concessionária de energia elétrica quanto da empresa de táxi aéreo que alugou o helicóptero, o que deu origem a ações requerendo indenizações pelos danos morais sofridos. Além disso, tanto a Seguradora que pagou a indenização à empresa proprietária do helicóptero quanto o Instituto de Resseguros do Brasil, que também arcou com os custos da aeronave, acionaram a concessionária de energia elétrica, requerendo ressarcimento pelos danos causados.⁴⁵

Alegaram serem ambas as empresas responsáveis pelo acidente. A empresa concessionária, por não haver sinalizado a rede de alta tensão que passava por cima do Rio das Antas, e a proprietária do helicóptero, por ter fornecido a aeronave para vôo não autorizado, além de responder pelos atos do piloto, que teria conduzido o helicóptero com imperícia, levando à colisão fatal, conforme previsão expressa do art. 932 do Código Civil de 2002 (que é aplicável ao presente caso por força do art. 2.028 do referido diploma).

Postularam indenização pelos danos morais sofridos em razão da perda dos familiares. Diante da perda do pai e marido no acidente, sofreram danos psicológicos. As ações, movidas pelos familiares do biólogo do Departamento de Conservação da Secretaria Estadual do Meio Ambiente e do engenheiro agrônomo da Divisão de Licenciamento

44 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Sinalização de advertência em linhas aéreas de transmissão de energia elétrica: NBR 7276. Rio de Janeiro, 1993.

45 Ver nota 9, com situação atual dos processos.

Florestal de Áreas Protegidas da Secretaria Estadual do Meio Ambiente foram instruídas e julgadas conjuntamente.

A controvérsia da demanda situava-se na regularidade ou não da rede de energia elétrica e na regularidade do vôo ocorrido. Nas outras demandas, reside a mesma controvérsia, razão pela qual a decisão proferida torna-se extremamente relevante. As informações colhidas e aqui citadas referem-se às informações constantes nos autos.

Em primeiro lugar, será analisado o vôo realizado.

2.1 Análise do vôo realizado

No dia 29 de novembro de 2001, às 11h30, o helicóptero Esquilo PT-YAM partiu do Aeroporto Salgado Filho conduzindo profissionais para sobrevôo de reconhecimento sobre o Rio das Antas, com o fim de avaliar o impacto ambiental decorrente do projeto de construção de três usinas hidrelétricas próximas ao local.

Por tratar-se de vôo em que seria necessário avaliar impacto ambiental de uma obra sobre a fauna e flora da região, deveria ser realizado, em alguns momentos, em baixa altura, já que a inspeção visual era necessária e deveria ser registrada e processada pelos ocupantes da aeronave.

Dessa forma, considerado o tipo de aeronave e a natureza do vôo (VFR – *Visual Flight Rules*),⁴⁶ as regras para sua realização estão especificadas na IMA 100-4.⁴⁷ A instrução prevê as seguintes alturas mínimas para vôo:

3.2. ALTURAS MÍNIMAS PARA VÔO VFR

a. Exceto em operações de pouso e decolagem, ou quando autorizado pelo SRPV⁴⁸ ou CINDACTA⁴⁹ com jurisdição sobre a área em que seja pretendida a operação, o vôo VFR de helicóptero não se efetuará sobre cidades, povoados, lugares habitados ou sobre grupo de pessoas ao ar livre, em altura inferior a 500 pés acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 600m em torno da aeronave.

Em lugares não citados em a. anterior, o vôo não se realizará em altura inferior àquela que lhe permita, em caso de emergência, pousar em segurança e sem perigo para pessoas ou propriedades na superfície.

NOTA: Esta altura deve ter no mínimo 200 pés.

c. Tendo em vista atender a operações especiais de helicópteros, tais como: vôos panorâmicos, de filmagem, de inspeção de redes elétricas, etc., poderão ser autorizados vôos VFR, abaixo da altura mínima especificada em a. anterior, mediante autorização do SRPV com jurisdição na área em que seja pretendida a operação.

46 Tradução livre: Regras de vôo visual.

47 Instrução do Ministério da Aeronáutica, que contém regras especiais de tráfego aéreo para helicópteros.

48 SRPV – Serviço Regional de Proteção ao Vôo

49 CINDACTA – Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo.

O local, conforme apurado pelo Instituto-Geral de Perícias, pelo Ministério Público e de acordo com testemunhas ouvidas no local, era habitado, razão pela qual a altura mínima para o vôo era de 500 pés.⁵⁰ Ou, caso o vôo tivesse sido autorizado pelo SPRV, o que ocorre em casos excepcionais, o helicóptero poderia estar a 200 pés do solo.⁵¹

O acidente ocorreu aproximadamente às 12h30min, quando uma das pás do rotor principal do helicóptero colheu um dos fios da rede de distribuição de energia elétrica existente, vindo a enroscar-se. A aeronave foi de encontro a uma das paredes da encosta do Rio das Antas, onde colidiu e explodiu.

Quanto à sinalização da linha aérea de distribuição de energia elétrica, a NBR 7276⁵² exige a sinalização da linha que passe a uma altura igual ou superior a 150m do solo:

3.2. Sinalização diurna em travessia sobre vale profundo:

Na travessia de linha de transmissão sobre vales profundos, nos vãos em que o cabo superior se situar a uma altura igual ou superior a 150m do solo, em algum ponto, à temperatura mínima do projeto sem vento, este cabo é sinalizado com esferas...

A perícia realizada pelo Instituto-Geral de Perícias para apuração das condições do acidente foi realizada em um helicóptero equipado com um GPS e um altímetro, que especificaram as coordenadas das margens do rio, do local e dos postes correspondentes à linha de distribuição.

Há controvérsia nos autos quanto à altura dos fios de distribuição da rede elétrica. Portanto, foi elaborado estudo técnico pelos engenheiros elétricos Luiz Osório Flores Cabral e Sadi Roni Matzembacher, que esclarece as controvérsias existentes em decorrência de um laudo da SPAR⁵³ foi juntado aos autos da ação proposta pela AGF Seguros (já mencionada, ver nota 9), e que afirma que a linha de transmissão rural fica na barranca do rio, a aproximadamente 300 metros do nível do rio.

O fato é que o terreno, no local do acidente, é extremamente sinuoso, e a linha de distribuição de energia elétrica acompanha tal sinuosidade. Nas margens do rio, o terreno possui um aclave, que é acompanhado pelos fios. Portanto, a linha pode se encontrar a 300m do nível do rio, mas fica a 130 metros do solo.

A NBR 7276 apenas impõe que o fio deve estar sinalizado se, em algum

50 Um pé corresponde a 30,48cm. 500 pés correspondem, portanto, a 152,40m.

51 200 pés correspondem a 60,96m.

52 Norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) que dispõe sobre sinalização de advertência em linhas aéreas de transmissão de energia elétrica.

53 SPAR – Serviços Periciais Aeronáuticos Ltda.

ponto, a distância vertical entre o solo e a rede de distribuição for superior a 150m. No entanto, em ponto algum a altura da rede ultrapassa os 150m, estando geralmente a 130m do solo. Então, diante do fato de que a rede de distribuição de energia elétrica encontrava-se abaixo dos 150m, não era obrigatória a sinalização da rede de distribuição de energia elétrica.

De posse do dado referente à altura dos fios da rede de distribuição de energia elétrica, uma conclusão torna-se lógica: se o helicóptero enroscou-se com a rede de distribuição, obrigatoriamente estava voando à altura desta, ou seja, 130m. E, para vôos a esta altitude, seria necessária a autorização do SRPV ou CINDACTA, o que não ocorreu.

Estão postas, pois, as condições em que ocorreu o acidente. Em seguida, serão analisadas tais condições, para apuração da causa do acidente e da responsabilidade civil.

2.2 Análise da causa do acidente

Para apuração da causa do acidente ocorrido, deve-se retomar os conceitos inerentes à causalidade adotadas em sede de Responsabilidade Civil. Como apontado anteriormente, a doutrina brasileira adota a Teoria da Causalidade Adequada para apuração das causas do dano. A jurisprudência segue o mesmo caminho.

O Desembargador Dálvio Leite Dias Teixeira, em recurso de apelação cível, manifesta-se no sentido de que nem todas as circunstâncias que concretamente concorrerem para a produção do resultado são relevantes, sendo-o somente aquela que interferiu de forma decisiva.⁵⁴

Também o Centro de Estudos Jurídicos do Conselho da Justiça Federal, durante a I Jornada de Direito Civil, aprovou enunciado reconhecendo a aplicabilidade da teoria da causalidade adequada.⁵⁵

54 APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. ROUBO DE VEÍCULO. PERSEGUIÇÃO POLICIAL. CASO FORTUITO. AUSÊNCIA DE NEXO CAUSAL. - Não há que se falar na responsabilidade do proprietário, quando, desaposado de seu veículo mediante grave ameaça, vem o mesmo a colidir com veículo conduzido pela parte demandante. Inexistem provas de que o demandado tenha deixado de tomar as cautelas necessárias com a guarda de seu veículo, dando azo ao roubo por meliantes. - A prova dos autos evidencia que o veículo conduzido pelo autor foi abalroado automóvel roubado conduzido por criminosos durante uma tentativa de fuga de perseguição policial. Teoria da Causalidade Adequada. Afastado onexo de causalidade. (...) Agravo retido não conhecido. Rejeitada a preliminar. Apelo desprovido. (Apelação Cível Nº 70019462415, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Dálvio Leite Dias Teixeira, Julgado em 06/09/2007).

55 Art. 945: o art. 945 do Código Civil, que não encontra correspondente no Código Civil de 1916, não exclui a aplicação da teoria da causalidade adequada.

Para o caso, portanto, interessa determinar a causa adequada do acidente, a causa sem a qual não teria ocorrido o resultado.

Duas seriam as possíveis causas para o acidente, o que gera toda a controvérsia existente nos processos em curso: a ausência de sinalização da rede de distribuição de energia elétrica, por parte da concessionária de energia elétrica, e a altura em que o piloto conduzia o helicóptero.

Primeiro, será analisada a rede elétrica. Ainda que não exista o dever de sinalização da rede elétrica, a concessionária de energia, por força no disposto no artigo 37, § 6º da Constituição Federal, responde pelos danos que causar, independentemente de culpa. Portanto, se existir nexo de causalidade entre o dano ocorrido e o fato de estar a rede de distribuição sem sinalização, deverá a concessionária indenizar. Só será eximida da responsabilidade em caso de interrupção do nexo causal, por uma das excludentes já citadas.

A sinalização na rede de distribuição tem como fim alertar as aeronaves de sua existência. No caso em tela, se ela existisse, o piloto teria avistado a rede de distribuição. No entanto, ainda que a sinalização não existisse, pois não era necessária, o piloto tinha ciência de sua existência. Os pilotos ouvidos durante o inquérito de apuração das causas do acidente, feito pelo Ministério Público, informaram que todos os pilotos são informados, quando vão sobrevoar a área do Rio das Antas, da existência de

rede de distribuição de energia elétrica não sinalizada. O piloto Eduardo de Azevedo Sperb, que fora ouvido nos processos como testemunha, informa ter contado, em vôos anteriores, três linhas sem sinalização.

O piloto envolvido no acidente já havia sobrevoado o local em três ocasiões, e conhecia bem o local do acidente. Em relatório elaborado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, ficou comprovado que o piloto já havia sobrevoado a área anteriormente. Portanto, a sinalização da rede de distribuição de energia elétrica poderia alertar o piloto quanto à sua existência, mas não teria necessariamente evitado o acidente.

Passa-se, agora, a analisar a altitude do piloto da aeronave. Como já discorrido, a altura em que o helicóptero se encontrava era de aproximadamente 130m. Para estar pilotando a esta altura, seria necessária autorização do órgão responsável, o que não houve.

O piloto, portanto, agiu com negligência, diante da inobservância de norma que deveria ser seguida. A altura mínima para o vôo não tem outra finalidade que não promover a segurança da população e dos ocupantes das aeronaves. Portanto, deve ser seguida à risca. Se, abaixo de determinada altura, se torna necessária autorização prévia para o vôo, conclui-se que há um maior risco envolvido, e deve-se redobrar a segurança em tais casos.

No entanto, mesmo sabendo que deveria realizar o vôo em baixa altitude, devido ao tipo de avaliação que deveria

ser feita, e da necessidade de proximidade com o solo, o piloto não teve a precaução de requerer tal autorização.

Somando-se à ausência de autorização o fato de que o piloto conhecia a região e a existência da rede de distribuição de energia elétrica, surge daí sua imperícia, ao ignorar norma vigente e de realizar atividade técnica sem observar a sua segurança e dos ocupantes da aeronave.

Se o piloto houvesse requerido a autorização para o vôo naquele local, em baixa altitude, e tivesse obtido tal autorização, mesmo diante do alto risco decorrente da existência da fiação exatamente na altura em que a aeronave estaria voando, certamente teria sido novamente alertado da existência da rede, o que teria feito com que redobrasse a atenção no local.

E, se tivesse obedecido a altura mínima para o vôo, que é o que deveria ter ocorrido, simplesmente não teria ocorrido o acidente. Ainda que a rede de energia elétrica não estivesse sinalizada, se o piloto do helicóptero tivesse cumprido a Instrução da Aeronáutica, e observado a altura mínima para o vôo, o que é plenamente possível, tendo em vista que helicópteros são equipados com altímetros, nunca teria ocorrido a colisão entre os fios e a hélice do helicóptero, e o acidente fatal. E, mesmo se a rede de energia elétrica estivesse sinalizada, a condução do helicóptero a 130m de altura teria causado a colisão, da mesma forma.

Portanto, por qualquer ângulo que se analise, conclui-se que se o heli-

cóptero não estivesse voando abaixo da altura mínima permitida não teria sua hélice colhido um dos fios da rede de distribuição de energia elétrica, e não teria ocorrido a colisão, a explosão, o acidente. A causa adequada a causar acidente foi, então, a conduta culposa do piloto do helicóptero, nas modalidades de negligência e imperícia.

A seguir, será analisada a caracterização de Responsabilidade Civil no caso.

2.3 Caracterização da responsabilidade civil no caso em estudo

Para averiguar a existência do dever de indenizar, deve-se analisar a existência dos cinco elementos necessários à sua caracterização. Tendo em vista que o caso está sendo analisado tendo a concessionária de energia elétrica como possível responsável pelo acidente, a caracterização será feita sob esse ponto de vista.

O ato ilícito, em princípio, existe. Considerando-se que a rede de distribuição não estava sinalizada, teria havido omissão da concessionária, caracterizando omissão que causa dano a outrem. Seria, portanto, um fato antijurídico que originou lesão injusta a terceiro, ensejando indenização pelos danos sofridos. Por tratar-se de atividade de risco a desenvolvida pela concessionária, não precisa haver necessariamente ato ilícito. Ela responde pelo risco criado a terceiros.

O dano, no presente caso, é inegável. Todos os ocupantes da aéro-

nave faleceram tragicamente, deixando famílias desamparadas. Este é o entendimento do Superior Tribunal de Justiça e do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. A morte de um familiar acarreta, certamente, sofrimento, sendo desnecessária sua comprovação.

Neste sentido é o voto do Ministro Aldir Passarinho Junior, no julgamento de Recurso Especial em matéria de Responsabilidade Civil. Tratava-se de acidente com ônibus transportando passageiros, em que faleceu o pai dos autores. Há alegação que as duas filhas da vítima, por serem casadas, não sofreriam dano moral. O Ministro considera que a relação afetiva não se apaga através do casamento.⁵⁶

O Desembargador Paulo Roberto Lessa Franz, ao julgar apelação cível em

ação de danos morais em razão do assassinato do filho da autora, ocorrido em local fechado e com seguranças, assevera que o dano moral decorre do próprio evento danoso, sendo imensuráveis a dor e o sofrimento suportados pela autora. Trata-se, portanto, de dano *in re ipsa*.⁵⁷

A culpa, do ponto de vista dos autores da demanda, estaria caracterizada a partir do momento em que não há sinalização da rede de distribuição de energia elétrica. Por tratar-se de Responsabilidade Objetiva, não é necessária a existência da culpa para a existência do dever de indenizar. Assim, ainda que não haja culpa, presentes os demais elementos, caracterizar-se-ia a responsabilidade civil.

O nexo de imputação também existiria. O acidente ocorreu através da

56 CIVIL E PROCESSUAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. ACIDENTE COM COLETIVO. MORTE DE PASSAGEIROS. NULIDADE DO ACÓRDÃO NÃO CONFIGURADA. DEPENDÊNCIA ECONÔMICA. FUNDAMENTAÇÃO. SUFICIÊNCIA. PROVA. REEXAME. IMPOSSIBILIDADE. DANO MORAL DEVIDO AOS FILHOS E IRMÃOS. (...)III. Dano moral presumido dos autores, pela perda das vidas do pai e irmão acidentados, desimportando a circunstância de que duas delas já se achavam casadas, porquanto os laços afetivos na linha direta e colateral, por óbvio, não desaparecem em face do matrimônio daqueles que perderam seus entes queridos.(...)VI. Recurso especial conhecido em parte e improvido. (REsp 330.288/SP, Rel. Ministro ALDIR PASSARINHO JUNIOR, QUARTA TURMA, julgado em 27.06.2002, DJ 26.08.2002 p.230).

57 EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. DANOS MORAIS. PENSÃO MENSAL. MORTE DO FILHO DA AUTORA. ILÍCITO CIVIL CONFIGURADO. (...) 3. DANO MORAL. CONFIGURAÇÃO. São imensuráveis a dor e o sofrimento suportados pela autora, ante a perda precoce do filho, estando caracterizado o *danum in re ipsa*, o qual se presume, conforme as mais elementares regras da experiência comum, prescindindo de prova quanto à ocorrência de prejuízo concreto. (...) APELAÇÕES DA AUTORA E DA RÉ VIGILÂNCIA PEDROZO LTDA. IMPROVIDAS. APELO DO SESC PARCIALMENTE PROVIDO. (Apelação Cível Nº 70016733685, Décima Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Paulo Roberto Lessa Franz, Julgado em 27/09/2007).

colisão de uma aeronave com fios da rede elétrica, de propriedade e responsabilidade da concessionária. Se tais fios causassem o dano, deveria a empresa responder.

Chega-se, portanto, ao último – e mais importante, no caso – elemento para a caracterização da Responsabilidade Civil da concessionária: o nexo de causalidade. Conforme explanado, o dano foi ocasionado por atitude exclusiva da vítima, o que é uma das excludentes do nexo de causalidade. Interrompido o nexo de causalidade, em decorrência de fato exclusivo da vítima, inexistente responsabilidade da concessionária pelo acidente.

Realmente, seria contrário à justiça que alguém que não tenha dado causa a uma lesão devesse ser responsabilizado. Se, por alguma razão, não há o nexo de causalidade, não existe responsabilidade. O piloto foi o responsável pelo acidente, ele deve responder pelos danos sofridos e causados a outrem.

Tal conclusão é de importância para o caso, tendo em vista tratar-se de responsabilidade objetiva. Se não estivesse rompido o nexo de causalidade, ainda que a empresa não tenha agido com culpa, estaria obrigada a indenizar pelas lesões sofridas. Portanto, diante da ocorrência da única possibilidade de exclusão de responsabilidade, que é a interrupção do nexo de causalidade, torna-se essencial sua caracterização, a fim de evitar que a empresa seja condenada a indenizar os parentes das vítimas por danos a que não deu causa.

A empresa de táxi aéreo, no entanto, deve indenizar os familiares da vítima. Por força do artigo 932, III do Código Civil de 2002, o empregador responde pelos danos causados por seus empregados, nessa qualidade. O acidente foi causado pelo piloto, no exercício de sua função, razão pela qual é responsável pela reparação civil. Tendo em vista que faleceu no acidente, a empresa assume a responsabilidade.

2.4 Análise da decisão proferida pelo juízo de primeiro grau

O MM. Juízo de primeiro grau, em decisão proferida nos autos dos processos em análise, concluiu pela inexistência de responsabilidade da empresa Rio Grande Energia S.A. e pela responsabilidade da empresa Aeromed Serviço de Táxi Aéreo. Concluiu pela inexistência do dever de sinalizar os fios da rede de distribuição de energia elétrica com a qual se enroscou o rotor do helicóptero, por parte da concessionária de energia elétrica. E, diante de tal inexistência, não há ilícito que a obrigue a responder pelos danos ocasionados.

Tal entendimento, talvez, não seja o mais acertado tendo em vista que mesmo diante da ausência de ato ilícito, deveria a concessionária responder, por força do parágrafo único do artigo 927 do Código Civil e do parágrafo 6º do artigo 37 da Constituição Federal. Ambos prevêm a responsabilidade civil independente de culpa. Aquele faz tal previsão em casos em que a atividade

normalmente desenvolvida traz risco a outrem, o que efetivamente ocorre com eletricidade, e este prevê a responsabilidade das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público, o que é o caso da concessionária de energia elétrica.

Após a conclusão da inexistência do dever de indenizar, por parte da Rio Grande Energia, o juiz discorre a respeito da responsabilidade da empresa de táxi aéreo. Para tanto, caracteriza a atitude culposa do piloto.

Considera o juiz que “o reconhecimento de que o comandante e piloto da aeronave foi diretamente o responsável pela tragédia é inafastável”.⁵⁸ Discorre que se tratava de vôo de alta precisão e risco, para o qual era necessária habilidade e conhecimento técnico, além de conhecimento da região e necessidade de um reconhecimento prévio a fim de identificar e localizar os obstáculos existentes, que eram de conhecimento do piloto.

Pelo fato de nenhum dos vôos anteriormente realizados ter exigido tamanha precisão, e exposto a aeronave a tamanho risco, a localização das linhas de distribuição de energia elétrica tornava-se providência inafastável para redução do grau de risco do vôo.

Era de conhecimento do piloto que nem sempre era possível visualizar a rede de energia elétrica, por se tornar ofuscada pelo reflexo do espelho d’água, pelo fundo verde da mata e pela atenção

que deveria dar aos ocupantes do helicóptero, a fim de atingir a finalidade do vôo. Houve relato, nos autos, de que talvez a atenção que foi dispensada às finalidades do vôo tenha contribuído para que o piloto esquecesse da existência da rede de distribuição de energia.

A área que seria analisada seria a região de inundação do lago que seria formado pela barragem das hidrelétricas, área essa já delimitada. Portanto, restaria ao piloto o dever de fazer reconhecimento prévio exatamente nessa região, já que apenas nela seria necessário voar a baixa altitude. A inexistência de tal reconhecimento caracteriza a negligência que tornou-se definitiva para a ocorrência do acidente.

O relatório do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos conclui que tal negligência, agregada à necessidade de voar a baixa altura e a demasiada autoconfiança do piloto foram essenciais na ocorrência do acidente. “Não se desconhece que outros fatores também se somaram para o ocorrido”, conclui, “entretanto, eles (os fios) já eram integrantes do local e a ausência de sinalização não se mostrava em situação de irregularidade, como amplamente se debateu”.⁵⁹

Por tais razões, julgou improcedente o pedido em relação à Rio Grande Energia, e procedente em face da Aeromed – Serviço de Táxi Aéreo, condenando-a ao pagamento de indenização por danos morais a todos os autores, e indenização

58 Fl. 21 da sentença proferida nos autos dos processos em análise.

59 Fl. 22 da sentença em análise.

por danos materiais, em razão de gastos com psicólogo, em favor de Shirley Galli Taylor da Rosa. A decisão proferida, dessa forma, enquadra-se no problema posto em questão, que é a caracterização de fato exclusivo da vítima com o fim de excluir o nexo de causalidade.

O tema é controverso, houve interposição de recurso de apelação pelos autores e pela ré condenada, com o fim de reconhecer a inexistência de fato do piloto, e responsabilidade civil da Rio Grande Energia.

O caso analisado exemplifica de modo satisfatório o fato da vítima e sua caracterização. A atitude do piloto, ao desobedecer à norma vigente que deveria ter sido observada, e não ter tomado as precauções que deveria, como reconhecimento prévio da região a fim de identificar obstáculos de que tinha ciência, contribuíram de forma essencial ao acidente. Tivesse ele se mantido à altura determinada, não teria se enroscado com os fios de energia. E teria evitado a sua morte, e dos outros quatro ocupantes do helicóptero.

CONCLUSÃO

A Responsabilidade Civil, a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988, assume como função também a garantia dos direitos fundamentais, através da previsão expressa de reparação dos danos antijurídicos.

O Código Civil de 2002 caracteriza o ato ilícito, do qual decorre o dever de indenizar. Surgem, portanto, os cinco elementos essenciais à caracte-

terização da responsabilidade: ato ilícito, dano, culpa, nexo de imputação e nexo de causalidade.

A presença de culpa nem sempre é necessária para que haja o dever de indenizar. Nos casos previstos em lei, ou em que a atividade normalmente desenvolvida pelo autor ofereça risco a outrem, prescinde-se de culpa, bastando que estejam presentes os outros elementos.

O nexo de causalidade liga diretamente o autor ao dano. O Direito Brasileiro, ao adotar a Teoria da Causalidade Adequada, admite como causa do dano apenas aquilo que efetivamente acarreta o dano. Apenas a causa sem a qual o resultado não seria produzido é considerada como eficiente.

Se interrompido o nexo de causalidade, inexistente o dever de indenizar. A doutrina e a jurisprudência brasileiras admitem três causas de exclusão do nexo de causalidade: o fato de terceiro (quando outro, que não o responsável aparente, causa a lesão), o caso fortuito e a força maior (eventos imprevisíveis ou inevitáveis que ocasionam o dano) e o fato exclusivo da vítima (o lesado é responsável pela causa adequada à produção do resultado).

O caso analisado decorre de acidente de helicóptero em que uma das pás de seu rotor principal enroscou-se aos fios da rede de distribuição de energia elétrica, ocasionando colisão com um paredão e explosão, com a morte de todos os ocupantes.

Surgiu, então, a controvérsia acerca do civilmente responsável pelo acidente,

e pelo conseqüente dever de indenizar os familiares da vítima e, talvez, ressarcir a seguradora pelo valor pago à empresa proprietária do helicóptero destruído.

Os outros elementos da responsabilidade civil, em princípio, estariam caracterizados no caso. O ato ilícito (ausência de sinalização da rede de distribuição de energia), o dano (morte dos ocupantes), a culpa (pela ausência da sinalização) e o nexo de imputação (os fios são de propriedade da concessionária, que pelos danos causados deve responder).

No entanto, durante a instrução processual, surgiram duas possíveis causas do acidente: a ausência de sinalização dos fios da rede elétrica, através das esferas, e a altura em que o piloto conduzia a aeronave, o que trouxe a controvérsia de quem seria o responsável pela indenização.

A perícia realizada concluiu que a rede de distribuição de energia elétrica encontrava-se a 130m do solo. A norma aplicável ao caso prevê a existência da sinalização apenas se o fio, em algum ponto, estiver a uma altura superior a 150m. Inexistiu, portanto, descumprimento de norma por parte da concessionária de energia elétrica, não ocorrendo conduta culposa. No entanto, isto não é suficiente para a exclusão de sua responsabilidade, eis que, tanto por força do artigo 37, § 6º da Constituição Federal, quanto pelo artigo 927, parágrafo único do Código Civil, a empresa responde independentemente de culpa.

Passou-se, então, a analisar as condições do voo. Instrução do Ministério da Aeronáutica determina as

alturas mínimas para vôos de helicóptero. Por força de tal instrução, e por tratar-se de voo que precisava ser realizado próximo do solo, para avaliação do impacto ambiental, a altura mínima era de 500 pés, equivalentes a aproximadamente 150m. Se houve a colisão da aeronave com os fios da rede elétrica, conclui-se logicamente que sua altura era de aproximadamente 130m.

O piloto, ao conduzir conscientemente o helicóptero em altura inferior à permitida, afinal a aeronave é equipada com aparelhos que indicam sua altura, incidiu em conduta culposa.

Para determinar a causa do acidente, deve-se analisar qual das causas foi adequada à produção do resultado.

Ainda que os fios estivessem sinalizados, se o helicóptero estivesse à altura em que se encontrava, ocorreria a colisão. No entanto, mesmo não havendo a sinalização, se o piloto obedecesse às normas inerentes ao voo, não haveria o acidente.

A causa que se mostrou adequada à produção do resultado ocorrido, portanto, foi a condução da aeronave abaixo do limite mínimo permitido, caracterizando esta como a causa adequada do acidente.

Demonstrado, pois, que o fato produzido exclusivamente pela vítima foi a causa adequada à produção do resultado, ocorrendo a interrupção do nexo de causalidade e eximindo a concessionária de distribuição de energia elétrica do dever de indenizar.

A sentença do caso analisado adotou tais prerrogativas como razões

de decidir e também concluiu pela improcedência da demanda em relação à Rio Grande Energia.

As outras ações referentes ao mesmo acidente encontram-se ainda em curso, pendentes de decisão.

O caso é, realmente, controvertido, e esbarra na dificuldade do judiciário em admitir que uma vítima contribuiu

decisivamente para o evento que causou sua morte e a de outras pessoas.

Minha conclusão é de que a decisão foi clara, e aplicou corretamente os princípios e regras correspondentes ao caso, que levam à conclusão lógica e inafastável do fato exclusivo da vítima como causa do dano e conseqüente exclusão do nexo de causalidade.

REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Sinalização de advertência em linhas aéreas de transmissão de energia elétrica: NBR 7276. Rio de Janeiro, 1993.
- BRASIL. *Código Civil Anotado*. 2.ed., revista e ampliada. 2ª tiragem. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004.
- BRASIL. *Constituição Federal*, 1988. Constituição da República Federativa do Brasil de 05 de outubro de 1988. 40.ed. São Paulo: Saraiva, 2007.
- CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 6.ed., revista, aumentada e atualizada. São Paulo: Malheiros, 2005.
- CRUZ, Gisela Sampaio da. *O problema do Nexo Causal na Responsabilidade Civil*. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil Brasileiro*, vol. IV. São Paulo: Saraiva, 2007.
- I JORNADA DE DIREITO CIVIL, 2002, Brasília. I Jornada de Direito Civil. Disponível em: <www.jf.gov.br>. Acesso em 20/11/2007.
- MARTINS-COSTA, Judith. “Do inadimplemento das obrigações” in *Comentários ao novo Código*. Sálvio de Figueiredo Teixeira (Coord.), v.5, tomo II. Rio de Janeiro: Forense, 2003.
- MIRANDA, Francisco Cavalcanti Pontes de. *Tratado de Direito privado*. 3. ed., 2ª reimpressão. Tomo XXII. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1984.
- NORONHA, Fernando. *Direito das Obrigações*. v.1. São Paulo: Saraiva, 2003.
- NORONHA, Fernando. O nexo de causalidade na responsabilidade civil. *Revista Trimestral de Direito Civil*. Rio de Janeiro, Ano 4, v.14. p.53-77. Abril/junho de 2003.
- ROCHA, Marco Aurélio Martins. “O problema do nexo causal na responsabilidade civil” in *Estudos Jurídicos*, n.71, v.27. São Leopoldo: UNISINOS, setembro/dezembro de 1994.
- RODRIGUES, Silvio. *Direito Civil*. 15.ed., v.4. São Paulo: Saraiva, 1997.
- TEPEDINO, Gustavo. Notas sobre o Nexo de Causalidade. *Revista Trimestral de Direito Civil*. Rio de Janeiro, v.6, p.3-19. Abril/junho de 2001.
- THEODORO JÚNIOR, Humberto. “Dos Atos Jurídicos Lícitos. Dos Atos Ilícitos. Da Prescrição e da Decadência. Da prova”. in *Comentários ao novo Código*. Sálvio de Figueiredo Teixeira (Coord.), v.3, tomo II. Rio de Janeiro: Forense, 2005.