

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/79-NI/03
27/08/10

LXXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Ciudad de México, México, 31 de agosto y 1° de septiembre de 2010)

Cuestión 11 del Orden del Día:

Otros asuntos

- *Posición de la industria respecto a las Emisiones de CO2*

(Nota informativa presentada por ALTA)

Antecedentes

1. En la Reunión del GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010) al tratar la cuestión 2.1 del Orden del día sobre Política Regional de Medio Ambiente, el Representante de ALTA se refirió a la situación del Aeropuerto de Guarulhos, Brasil, en relación a que las autoridades municipales de Sao Paulo solicitaron a las líneas aéreas información sobre sus operaciones en los últimos diez años relativa a consumo de combustible, ocupación y cantidad de vuelos diarios. Sobre lo cual, la Prefectura Municipal de la ciudad de Guarulhos había emitido una nota de prensa indicando que se estaría buscando algún tipo de compensación por el daño ambiental provocado por las aeronaves en el tiempo señalado.

2. ALTA se comprometió a hacer llegar esta información a la Secretaría, la misma que se acompaña **Adjunta** a la presente nota informativa.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

3. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar conocimiento de la información presentada.



Senhor Promotor,

A Constituição brasileira de 1988 preocupa-se com a proteção do meio ambiente de forma específica e global para as presentes e futuras gerações (CF/88 art.225). Segundo o art. 23 da Constituição de 1988 é de competência administrativa comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e especificadamente em seu inciso VI *'proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas e preservar as florestas, a fauna e a flora (inciso VII).*

O governo municipal de Guarulhos através de sua Secretaria de Meio Ambiente, órgão responsável e consciente de que a governança municipal contribuem para o **crescimento** econômico sustentável, com o dever constitucional de promover, proteger, fiscalizar e melhorar as condições de vida, proporcionando a igualdade sócio-econômica entre a livre iniciativa e a sociedade que só pode ser obtida por uma gestão ambiental responsável.

Com o notório crescimento da ordem econômica financeira de nosso País, nota-se como conseqüência o crescimento de diversos setores (primários, secundários e terciários) decorrentes direta e indiretamente desse fenômeno econômico. Nesse sentido são princípios gerais da atividade econômica prescrito no Inciso VI art. 170 da Constituição (Inciso alterado pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003, DOU 31.12.2003): 'a defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação'; Assim a Constituição Federal de 1988 trata de forma ampla a defesa do meio ambiente no Título VIII - Da ordem social; capítulo VI (art. 201);

RECORRIDO DE JUSTIÇA DO TRIBUNAL DE GUARULHOS 00/011/2000 59:11 00000670



A atividade econômica crescente desenvolvida pelo setor privado aéreo é um claro e evidente sintoma da recuperação econômica brasileira. Novas aeronaves, novas companhias, aeroportos estrangulados, caos no sistema aéreo são provas deste fato econômico. Na verdade são sintomas evidentes da procura pelo transporte aéreo que é importante para o desenvolvimento do País, mas traz enormes problemas ambientais à ordenação atual da sociedade, orientada para o **crescimento** econômico e do uso contínuo de aeronaves no Aeroporto Internacional de Guarulhos, em Cumbica. Assim, a responsabilidade ambiental decorrentes dos interesses privados e públicos (difusos) pode ser motivo de crítica, pela aparente dificuldade de sua implementação no setor aéreo. Mas a razoabilidade e a proporcionalidade sempre observadas pelos membros do ministério público hão de ajudar na fundamentação dos atos legislativos, administrativos protetores do meio ambiente sustentável para evitar arbitrariedades. As metas da Administração seja federal, estaduais, distrital e especialmente municipais, como a do município de Guarulhos, buscam o fomento do desenvolvimento, conciliando as necessidades do crescimento econômico sustentável, da modernização tecnológica do setor produtivo com a preservação do meio ambiente e a melhoria da qualidade de vida na cidade Guarulhos e adjacências, bem como no campo, garantindo o atendimento dos compromissos firmados pela Constituição Federal de 1988 que prescreve em seu art. 225:

‘Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.’

Nesse sentido a operação dos transportes, especialmente aéreo deve ser exercida de forma racional e segura, sem ferir o meio ambiente, dando prioridade ao deslocamento coletivo sustentável das pessoas. A CF/88 prescreve normas obrigatórias de atuação da Administração Pública e dos particulares, uma vez que as condutas e



atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados (CF/88, art. 225, § 3.º).

Associado ao incremento neste tipo de transporte está visceralmente ligado o impacto ambiental causado pela queima dos combustíveis nas aeronaves. O risco futuro é evidente pelos danos presentes. Órgãos governamentais apontam que o índice de maior crescimento em emissões de CO², entre os tipos de transportes, foi a aviação civil. Assim a sensibilidade do serviço de transporte aéreo, notadamente ao se ressaltar o contexto delicado do Aeroporto de Cumbica, importa na imediata aplicação do controle jurisdicional a ser promovido, bem como efetivar a aplicação do princípio da prevenção trazido pelo CDC e pela Constituição Federal de 1988. Sendo que, protegem tal pretensão, a Constituição Federal em seus artigos 1º, II e III, 5º, 6º, 23, VI, 37 e parágrafos 3º e 6º, 127, 129, 170, II, III, V, 174, 175 e 196, a Lei 8.987, 6º e 7º, Lei 8.078 arts. 4º, 5º, 6º, 8º, 9º e 10.

Tais regras consagram constitucionalmente e infraconstitucionalmente o direito a um meio ambiente saudável, equilibrado e íntegro, constituindo sua proteção, conforme reconhecido pelo Supremo Tribunal Federal, "prerrogativa jurídica de titularidade coletiva, refletindo, dentro do processo de afirmação dos direitos humanos, a expressão significativa de um poder atribuído, não ao indivíduo identificado em sua singularidade, mas, num sentido verdadeiramente mais abrangente, à própria coletividade social".

Nesse sentido, dando guarida à pretensão do poder público municipal, a **Organização da Aviação Civil Internacional – OACI** disponibilizou uma Calculadora de Emissão de Carbono das aeronaves (dados em anexo) e começa a ser questionada no sentido de implementar normas mais rígidas a respeito da atividade aérea. Sabe-se que tal organismo é dirigido sob os ditames das próprias empresas aéreas e discute-se apenas a possibilidade de se inserir como atividade certificada através do **Protocolo de Kyoto**.



No relatório do **Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC)**, da **Organização das Nações Unidas (ONU)**, as emissões do transporte aéreo devem aumentar devido ao aumento do uso dessa modalidade de transporte, mas também porque existe uma assimetria.

Enquanto o setor aéreo cresce, em média, 5% ao ano, os avanços em economia de combustível não superam os 1% a 2% anuais, o que não é suficiente para contrabalançar os 5% de aumento de uso do transporte aéreo.

Sem permear sobre a responsabilidade social, ao qual tais empresas não poderiam deixar de observar (Instituto Ethos – 1999), devemos questionar a **RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA** das empresas aéreas de transporte. Certamente, a discussão quanto à vocação de Cumbica deve ser incentivada. Imediato e urgente, porém, é a atuação do direito para se pôr os interesses da vida, da segurança, da cidadania, da dignidade da pessoa humana e do meio ambiente à frente dos desejos do poder burocrático e dos interesses econômicos. Situações urgentes importam em medidas concretas e destinadas à proteção dos valores em jogo.

A poluição verificada através da atividade comercial de aviação civil traz inúmeras conseqüências à qualidade ambiental e vale ressaltar que, mesmo lícita é irrelevante se dessa atividade resulta em danos irreparáveis ao meio ambiente. Trata-se da Teoria do Risco da própria atividade da empresa e deverá se responsabilizar pela recuperação ou pela compensação pelos prejuízos socializados de forma difusa.



O § 1º do art. 14 da Lei 6938, de 1981 recepcionada pela Constituição Federal de 1988, que disciplina a **Lei da Política do Meio Ambiente**, positiva o regime da responsabilidade civil objetiva, sendo necessária apenas a existência da ação lesiva do dano e do nexo causal com a fonte poluidora ou degradadora para atribuição do dever de reparar.

Esta disposição integra-se ao art. 83 da Lei Federal n.º 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor), que determina a admissão de qualquer pedido para tornar adequada e efetiva a tutela aos interesses transindividuais, ou seja, possibilita a formulação de qualquer espécie de pedido de provimento jurisdicional, desde que tenha por objetivo resguardar defesa do interesse em jogo. Note-se, igualmente, que os arts. 110 e 117, da referida Lei n.º 8.078/90, inseriram na Lei da Ação Civil Pública (Lei n.º 7.347/85) o inciso IV do art. 1.º e o art. 21, estendendo, de forma expressa, o que a Constituição Federal havia estendido de maneira implícita, ou seja, o alcance da ação civil pública à defesa de todos os interesses difusos.

As normas citadas dão proteção aos impactos causados direta ou indiretamente pela atividade aeroportuária, o impacto causado diretamente pela emissão de CO² na atmosfera passa a ser passível de quantificação e a conseqüente indicação de medidas necessária para realizar a compensação. Ou seja, ao indicar a quantidade de gás carbônico emitido é possível verificar a quantidade de indivíduos arbóreos considerados sumidouros de CO². Em média, uma árvore de médio porte (mata atlântica) é capaz de armazenar em seu corpo cerca de 5 kg de CO² ao ano. Portanto, uma árvore com vida média de 20 anos é capaz de absorver 100 kg de CO².

Em uma matemática simples, um trajeto de ida e volta de São Paulo ao Rio de Janeiro, conforme dados da própria **Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC**, são emitidas cerca de 34,5 toneladas de CO². Sendo necessário o plantio de 6900 árvores para cada trajeto deste. No aeroporto Internacional de Guarulhos, em 2009,



verificamos através de organismos como IATA, ICAO e ANAC que houve a movimentação de cerca de 21 milhões de passageiros e 425 milhões de toneladas em cargas (fonte: AIG-INFRAERO). Sendo assim, seriam necessários o plantio de 2.940.000.000 árvores para equilibrar a atividade de um ano do aeroporto e para o plantio de tais árvores seriam necessários a disponibilização de 17.640.000 hectares de área para o seu plantio.

A cidade de Guarulhos mantém cerca de 30% de seu território com significativa cobertura florestal de Mata Atlântica e percebemos que tal atividade tem causado um grande impacto ao meio ambiente e à saúde da população, sendo necessário o restabelecimento do equilíbrio para que nossa população possa viver com mais qualidade de vida.

Todos esses valores não são apenas estatísticos ou jurídicos mas são o próprio centro do projeto constitucional de 1988. O direito à vida e ao meio ambiente, posto agora não sem razão no centro de qualquer preocupação do operador do direito que se vê à frente da circunstância presente de desproteção, deve ser imposto à frente de qualquer interesse que sinalize pela busca de uma precoce normalidade, imprudente e abusiva.

O princípio da moralidade impede a qualquer gestor público manter o andamento de uma atividade que já se mostrou letal. A finalidade da atuação pública, de regulação e administração aeroportuária, é a de um serviço seguro e sustentável. A adequação do serviço público implica na proteção ao meio ambiental.

A tutela coletiva promovida como forma jurisdicional dos interesses privados e difusos em competição deve proteger dessa vez não uma discricionariedade técnica em xeque, mas os termos mais seguros para a vida das pessoas **preservando o meio ambiente e reduzindo dos níveis de poluição provocado pelas companhias aéreas que prestam serviço no aeroporto de Cumbica no município de Guarulhos.**



Sendo assim, como agente público cumpridor do dever constitucional de proteger o meio ambiente (CF/88 art. 225 caput) diante da gravidade e dimensão dos danos ambientais que podem continuar causando pela permanência da situação ora exposta, solicito que seja verificada a possibilidade de abertura de inquérito civil e consequentemente propositura da **AÇÃO CIVIL PÚBLICA** para apurar os danos causados pela empresas aéreas que operam no Aeroporto Internacional de Cumbica, especificamente nos limites da cidade de Guarulhos e, após, sejam efetivadas as respectivas recuperações ambientais.

Guarulhos, 1º de julho de 2010


ALEXANDRE KISE

Secretário de Meio Ambiente