Seminário de Direito Ambiental II

Juliana da Cunha Mota 8047021

Daniel Serrão Guilherme 7962218

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL DA \_\_\_ VARA DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO SP.

 O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, por meio de seu Promotor de Justiça infra-assinado, legitimado pelo artigo 129, III da Constituição Federal, com fundamento no artigo 225 da mesma legislação supracitada, cominado com as Leis 6.938/81, 7.347/85, 8.078/90 e artigos 3, I, II e III; 4, incisos I e II e parágrafo único da Lei 12.187/09 (Lei de Política Nacional de Mudanças Climáticas), vem, respeitosamente, propor a presente AÇÃO CIVIL PÚBLICA AMBIENTAL em face de DEUTSCHE LUFTHANSA A.G., sediada à Rua Gomes de Carvalho, 1356, 12º e 13º andares, São Paulo-SP, pelos motivos de fato e direito a seguir expostos:

**(1) DOS FATOS**

 (1.1) VISÃO GERAL

 Inicialmente, ressalta-se a competência desse E. Juízo para o julgamento do feito, visto já ter sido reconhecido pelo Superior Tribunal de Justiça, a competência de juízados federais para apreciação de questões sobre a existência de interesse jurídico que envolvam a participação de autarquias, como no presente caso, a ANAC.

E a súmula 150 do STJ, dispõe que:

“Compete à Justiça Federal decidir sobre a existência de interesse jurídico que justifique a presença, no processo, da União, suas autarquias ou empresas públicas.”

 Ainda nesse sentido, já decidiu o E. Tribunal Regional Federal:

DIREITO ADMINISTRATIVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. POLUIÇÃO. MEIO AMBIENTE. IRREGULARIDADES NA EMISSÃO DE GASES POLUENTES. COMPETÊNCIA FEDERAL. INTERESSE JURÍDICO DA ANAC.

A ação civil pública originária visa averiguar supostos danos ambientais no município de Guarulhos/SP, ocasionados pela emissão de gases das turbinas das aeronaves que operam no Aeroporto Internacional de Guarulhos.

A ANAC é a autarquia federal criada pela Lei n. 11.182/2005, tendo por objetivo "adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade" (art. 8º).

As medidas a serem implementadas pela agravante em caso de procedência da demanda, envolveriam atribuições da ANAC, especialmente no que se refere à questão do plantio de vegetação para amenizar as emissões de gases de efeito estufa e demais poluentes decorrentes.

Caracterizado o interesse jurídico da autarquia para fins de assistência (CPC, art. 50), deve-se reconhecer a competência da Justiça Federal.

Agravo de instrumento provido.

(AI nº 0014998-94.2013.4.03.0000/SP, Rel. Des. Fed. MÁRCIO MORAES, j. 07/02/2014)

 Atualmente, tramitam perante a Promotoria de Justiça do Meio Ambiente de Guarulhos, inquéritos policiais para apuração sobre a emissão de gases poluentes por companhias aéreas atuantes no Aeroporto Internacional de São Paulo André Franco Montoro, localizado no bairro de Cumbica, neste Município e Comarca. Foram oferecidas representações em face de todas as companhias aéreas que atuam no referido local, visando à adoção de medidas mitigadoras dos impactos ambientais decorrentes de suas atividades.

 Com efeito, de acordo com a Organização da Aviação Civil Internacional, da ONU e do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC), o transporte aéreo é responsável por uma das maiores taxas de emissões de CO2.

 Assim, se faz claro a necessidade de adoção de medidas mitigadoras da emissão de poluentes atmosféricos, afim de resguardar o direito coletivo a um meio ambiente equilibrado, bem como a manutenção da saúde pública e da qualidade de vida.

 Em Guarulhos, este problema se faz mais presente, haja vista o rápido e expressivo crescimento do uso do meio de transporte áereo pela população, o aumento da quantidade de aeronaves no Aeroporto Internacional, as quais emitem não só CO2, mas também outros gases que contribuem ativamente para o chamado efeito estufa, e o acréscimo do volume de voos com baixa ocupação, também denominados voos ociosos, que representam um alto nível de poluição por passageiro.

 (1.2) OS GASES POLUENTES

 As partículas de CO2 podem ter vida média de 100 anos na atmosfera, o que gera um efeito de agravamento do aquecimento global, acarretando diversas mudanças climáticas permanentes ou não.

A aviação civil é uma das principais atividades econômicas que emitem gases de efeito estufa (GEE) em todo o mundo. Pela sua natureza transnacional, a sua contabilização e relato é bastante complexa, razão pela qual, frequentemente esta fica excluída de análises nacionais sobre emissões de gases do efeito estufa (GEE), porém, alguns países já começam a dar alguns passos no sentido de contabilizar este tipo de emissão.

Um exemplo dessa pesquisa é o “Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil”, resultado de uma parceria entre o Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). O documento reúne dados de 2005 a 2013 sobre a emissão de poluentes atmosféricos e GEE.

De acordo com o Anuário Estatístico do Transporte Aéreo de 2014 publicado pela ANAC, a demanda doméstica do transporte de passageiros em território brasileiro mais do que triplicou no período de 2003 a 2013, além de haver um alto acréscimo na liberação de gases.

Nesse sentido, segue a tabela de evolução da liberação de gases no Aeroporto Internacional de São Paulo André Franco Montoro:



 Em Guarulhos, o problema se agrava, haja vista a quantidade de combustível queimado em pousos e decolagens de aeronaves, o que gera uma maior dispersão de gases poluentes na atmosfera. Ademais, cada kg de bagagem gera um kg de CO2 na atmosfera, a cada viagem que dure 10 horas. Finalmente, cada descarga dada em um banheiro de aeronave consume 1 litro de combustível e pode liberar até 5kg de poluentes na atmosfera.

 De acordo com o IPCC da ONU, uma solução para mitigação destes problemas apresentados é o aumento da ocupação das aeronaves. Entretanto, o inquérito policial apontou que em Guarulhos, as companhias aéreas atuam com baixas taxas de ocupação em suas aeronaves, fazendo com que haja maior lançamento de gases através de repetição de decolagens de voos.

 (1.3) DA RESPONSABILIDADE DA EMPRESA DEUTSCHE LUFTHANSA

 A requerida tem responsabilidade também sobre os gases lançados, haja vista operar no Aeroporto Internacional de Guarulhos desde julho de 2009, realizando 24 voos semanais e consumindo 90 toneladas de combustível.

 Entretanto, ao ser advertida sobre o caráter poluidor da atividade que exerce, bem como de sua participação na degradação ambiental, a empresa não mostrou-se solícita, nem disposta a mitigar os danos causados.

**(2) DO DIREITO.**

 (2.1) DA VIOLAÇÃO DO DEVER DE PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE.

 Inicialmente, o artigo 225 da Constituição Federal dispõe ser um direito erga omnes o uso de um meio ambiente equilibrado e com qualidade de vida, sendo ao Poder Público e à coletividade o dever de protegê-lo e respeitá-lo. Ademais, o §1º, V do dispositivo referido estabelece que é função do poder público “controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a saúde, qualidade de vida e o meio ambiente”. Já o §3º, estabelece que o ente poluidor está sujeito à imposição de sanções penais e administrativas, bem como obrigação de reparação dos danos causados.

 (2.2) DA PRÁTICA DE POLUIÇÃO PELA LUFTHANSA

 A Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, em seu artigo 3º, inciso III, estabeleceu a definição de poluição como, entre as hipóteses elencadas, toda degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população, bem como o lançamento de matérias ou energia em desacordo com padrões ambientais estabelecidos.

 Ante a exposição da quantidade de gás CO2 emitido pelas companhias aéreas, dentre elas, a Lufthansa, inegável que a requerida é poluidora para os efeitos desta legislação. Isto porque os gases CO2, conforme já exposto, causam problemas à saúde da população e também impactam negativamente no meio ambiente, gerando problemas como o aquecimento global, o degelo das calotas polares, a alteração de correntes marítimas, entre outros. Portanto, a Lufthansa qualifica-se como uma empresa poluidora.

 (2.3) DA RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA.

 A Lei de Política nacional do Meio ambiente adota a teoria da responsabilidade civil objetiva, ou seja, o ente poluidor deve indenizar ou reparar os danos causados tanto ao meio ambiente como a terceiros, independentemente da existência de culpa (artigo 14, §1º).

 Importa ainda ressaltar que, de acordo com a Política Nacional sobre Mudanças do Clima (Lei Federal n. 12.187/08), há responsabilidade direta da Lufthansa pelos danos provocados ao meio ambiente, na medida em que estabelece, em seu artigo 3º, I, que: “todos têm o dever de atuar, em benefício das presentes e futuras gerações, para a redução dos impactos decorrentes das interferências atróficas sobre o sistema climático”. Ademais, há previsão, na referida lei, de distribuição dos ônus e encargos das medidas necessárias à prevenção ou minimização dos danos causados ao clima.

 (2.4) Do Direito à saúde e à qualidade de vida.

 A Constituição, quando lida em conjunto com a legislação ordinária, demonstra com clareza a existência de um direito fundamental de vida em um ambiente ecologicamente equilibrado, o qual é capaz de garantir qualidade de vida e saúde para a população.

 Desta forma, ainda que haja previsão para o princípio da livre iniciativa na Carta Constitucional, tal princípio não pode se sobrepor às obrigações de proteção ambiental, comprometendo o bem estar, a qualidade de vida, e a saúde coletiva. Caso haja uma busca irrestrita pelo lucro e pelo desenvolvimento econômico, desconsiderando integralmente a defesa do meio ambiente, tal prática será ilegal e ilegítima, cabendo ao Direito coibi-la.

 Não se pretende, aqui, a proibição da atividade da requerida. Pelo contrário, entende-se que a Lufthansa exerce uma atividade lícita e regulamentada, motivo este que não isenta a requerida de obediência a legislações ambientais, tampouco a dispensa de suas obrigações ambientais como parte integrante da sociedade, de forma que esta deve evitar a ocorrência de maiores danos.

 (2.5) O princípio da prevenção.

 Considerando-se a breve exposição acerca da quantidade de CO2 lançado à atmosfera oriunda da queima de combustível de aeronaves, bem como os efeitos nocivos dos gases à saúde e ao meio ambiente, depreende-se que pelo princípio da prevenção deverão ser adotadas medidas para prever, prevenir, ou minimizar as causas capazes de destruir ou danificar o equilíbrio ambiental.

 O princípio da precaução mostra-se de extrema importância no presente caso, também, porque existe ameaça de ocorrência de danos sérios e irreversíveis, não só ao meio ambiente, mas também à saúde e ao bem-estar populacional.

 Para o Brasil, toma-se como relevante o princípio da precaução, a partir da ECO 92:

 Princípio 15- Com o fim de proteger o meio ambiente, o princípio da precaução deverá ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com a sua capacidade. Quando houver ameaça de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não será utilizada como razão para o adiamento de medidas economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental.

 Assim, a luz do referido princípio, bem como dos elementos já destacados, porquanto haja ameaça de danos já demonstrados, e outros ainda não descobertos, embora prováveis, deve ser julgada totalmente procedente a presente representação.

3. DOS PEDIDOS

 Ante o exposto, requer o Ministério Público:

1. Seja reconhecida a procedência para ação;
2. Seja condenada a ré à obrigação de fazer, consistente na recuperação de um imóvel na região de Guarulhos para o plantio de 05 mudas de espécies vegetais de grande porte nativas da região a cada utilização de 100 litros de combustível;
3. Alternativamente, seja condenada a ré ao pagamento de indenização pelos danos ambientais causados.