

1. NOME DO CASO: REDEX, SOCIEDADE ANÔNIMA X ALFÉREZ DE NAVÍO ADRIÁN SOLARES ANZUELO (INSPETOR DE EMBARCAÇÕES DA CAPITANIA DE PUERTO BARRIOS).

2. TRIBUNAL: CORTE DE CONSTITUCIONALIDADE – REPÚBLICA DA GUATEMALA.

3. DATA: 26.03.2009.

4. INTRODUÇÃO

A Autora *Redex* importou como sucata, para efetuar seu desmanche, um navio de nome *Bay Island Trader*, de bandeira hondurenha. Alega que a embarcação adentrou em águas nacionais, conduzida por um rebocador de nome *Coimar Trader*, também de bandeira hondurenha, para aquela ser entregue no estaleiro *Maya Quetzal*, localizado no município de Puerto Barrios. Aduz que cumpria com todos os requisitos de caráter administrativo, fiscal, marítimo e aduaneiro, sendo assim verbalmente autorizada pela autoridade recorrida a ingressar no estaleiro.

Entretanto, alega que o alferes Adrián Solares, que exercia a função de inspetor da Capitania dos Portos de Puerto Barrios, advertiu verbalmente que tanto o navio quanto o reboque não poderiam ingressar no estaleiro por motivos de segurança e mau tempo. Assim, ordenou que ambas deveriam permanecer ancoradas na baía externa.

Ocorre que, segundo o autor, tal situação se postergou no tempo, permanecendo as embarcações ancoradas sem nenhuma decisão escrita da autoridade competente para mantê-las ali, bem como para proibir seu ingresso e posterior partida do rebocador. Entende que tal fato foi arbitrário e ilegal.

Já a Capitania dos Portos, com o objetivo de tomar medidas preventivas para evitar a contaminação do meio marinho e manter a segurança aquática, ordenou que as embarcações deveriam permanecer ancoradas na baía até o Ministério do Meio Ambiente emitir autorização para seu ingresso e para a operação de desmanche, pois não possuiria a autorização ambiental competente.

Intervieram como terceiros interessados a Capitania de Puerto Barrios, o Ministro do Meio Ambiente e Recursos Naturais, o Ministro de Defesa Nacional e a Procuradoria Geral da Nação.

A sentença de 1º grau, proferida pelo Juiz de Primeira Instância do Trabalho e Previdência Social e de Família, do departamento de Izabal, em 20.07.2008, julgou procedente o pedido, ordenando que fosse suspenso em definitivo o ato reclamado que impedia o ingresso do navio no estaleiro. Não houve condenação em custas.

O réu, o Ministério da Defesa e o Ministério do Meio Ambiente e Recursos Naturais, estes como terceiros interessados, apelaram. Alegaram que atuaram de acordo com a lei. O autor alegou que o direito mercantil e o tráfico comercial requerem procedimentos ágeis, imediatos e informais. Assim, torna-se inviável solicitar às autoridades portuárias o ingresso de uma embarcação e aguardar o prazo de 30 dias para decidirem se autorizam ou negam o ingresso. O Ministério Público aduziu que o autor não cumpriu com o requisito do estudo de impacto ambiental, sendo favorável à improcedência da ação.

5. MARCO LEGAL

- Constituição Política da República da Guatemala: promulgada em 31 de maio de 1985, e reformada pelo Acordo legislativo nº 18/93 de 17 de novembro de 1993.
- Lei de amparo (mandado de segurança), exibição pessoal e de constitucionalidade (Decreto nº 1/86): principalmente seu art. 10, o qual dispõe que a procedência do pedido engloba todas as situações que sejam suscetíveis de algum risco, ameaça, restrição ou violação dos direitos que sejam garantidos pela Constituição e pelas leis da Guatemala.
- Lei de proteção e melhoramento do meio ambiente (Decreto nº 68/86): seu art. 6º foi reformado pelo Decreto nº 75-91, que assim passa a dispor: *“El suelo, subsuelo y límites de aguas nacionales no podrán servir de reservorio de desperdicios contaminantes del medio ambiente o radiactivos. Aquellos materiales y productos contaminantes que este prohibida su utilización en su país de origen no podrán ser introducidos en el territorio nacional.”*¹
- Código Sanitário: dispõe seu art. 12 que, sem autorização prévia do Comandante e do Capitão do porto, nenhuma embarcação poderá zarpar sem trocar de ancoradouro.
- Convenção Centroamericana sobre movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos (Decreto nº 6/98): esta convenção determina que devem ser cumpridas as diretrizes da Organização Marítima Internacional, tendo em vista os danos que tais resíduos podem causar à saúde humana e ao meio ambiente.
- Convenção da Basiléia sobre o controle de movimentos transfronteiriços dos resíduos perigosos e sua eliminação: esta Convenção foi adotada em 22 de março de 1989, sendo promulgada no Brasil pelo Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993. Constitui um marco e estipula obrigações às partes para assegurar o manejo ambientalmente racional dos mesmos, particularmente sua disposição.
- Acordo regional sobre movimento transfronteiriço de resíduos perigosos: este acordo foi firmado em 11 de dezembro de 1992, e subscrito por países da América Central, o qual reconhece a necessidade de ser tomar medidas imediatas ante o tráfico ilegal destes resíduos, tendo em vista os danos irreversíveis que podem causar a saúde humana e aos recursos naturais. Ainda, reconhece a soberania dos Estados para proibir a importação e o trânsito destes resíduos por seus territórios, por razões de segurança sanitária e ambiental.

6. AVANÇOS

O avanço representado pelo Acórdão da Corte Constitucional consiste em uma nova postura diante da possibilidade de dano ambiental. Com efeito, no caso adotou-se o Princípio da Prevenção, reconhecido internacionalmente, bem como o Princípio da Precaução.

Ao exigir o Estudo de Impacto Ambiental a Corte Constitucional não atentou contra a Segurança Jurídica, ao contrário, prestigiou-a. E mais, demonstrou a Guatemala a disposição de bem cumprir as Convenções protetoras do meio ambiente firmadas no âmbito internacional.

7. ACÓRDÃO:

O acórdão sob exame é oriundo da Corte Constitucional da Guatemala, participando do julgamento os Magistrados Gladys Chacón Corado (Presidenta), Juan

¹ *“O solo, subsolo e os limites das águas nacionais não poderão ser usados como depósito de resíduos contaminantes do meio ambiente ou radioativos. Aqueles materiais e produtos que seja proibida a utilização em seu país de origem não poderão ser introduzidos no território nacional.”* (Tradução livre).

Francisco Flores Juárez, Roberto Molina Barreto, Alejandro Maldonado Aguirre e Jorge Mario Álvarez Quirós.

A decisão colegiada reformou a sentença de 1º grau, negando o pedido do autor, condenando o advogado deste a multa de mil “quetzales”. Considerou que, para a procedência da ação, um dos elementos essenciais é a existência de prejuízo pessoal e direto que afete a esfera jurídica e patrimonial do autor. Entendeu que tal resultado inexistente, tendo em vista que a autoridade impugnada baseou sua conduta conforme o disposto expressamente na Constituição e nas leis que regulam o ato reprovado.

Apontou também o art. 6º da Lei de Proteção e Melhoramento do Meio Ambiente, o qual dispõe que *“El suelo, subsuelo y límites de aguas nacionales no podrán servir de reservorio de desperdicios contaminantes del medio ambiente o radiactivos.”*²

Ainda, observou que não existia autorização do Ministério do Meio Ambiente e Recursos Naturais para que a embarcação adentrasse e fosse desmanchada, pois não cumpria os requisitos exigidos nacional e internacionalmente. Relata que a Guatemala é signatária das Convenções e diretrizes internacionais sobre a Segurança no Mar, além da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços dos Resíduos Perigosos e sua eliminação, o qual constitui um marco para garantir o desmanche “ecológico” das embarcações mundiais. Lembrou também o Acordo Regional sobre movimento Transfronteiriços de Resíduos Perigosos, assinado pelos países da América Central, o qual trata da importação destes resíduos e reconhece a soberania destes países para proibir sua importação por razões de segurança sanitária e ambiental.

Como se vê, o Acórdão bem demonstra esses riscos, quando afirma que *“La mayoría de los buques contienen grades cantidades de sustancias peligrosas, como amianto, aceites y fangos de hidrocarburos, PCB (bifenilo policlorado) y metales pesados presentes en la pintura y el equipamiento de los buques.”*³ É expressiva a fundamentação do julgado quando ressalta, na 15ª folha, que:

*“En el caso que nos ocupa, es importante resaltar que en relación al buque que se encuentra en el astillero para ser desmantelado no existe dictamen que prescriba las medidas adecuadas que deben observarse, para contar con un mínimo de protección y seguridad, lo que conlleva gran riesgo, no sólo para los trabajadores que lo operarán, sino que, los residuos de la misma estructura pueden afectar la salud de los pobladores aledaños al astillero; es imprescindible entonces que, en tanto no cuente con los estudios de las dependencias correspondientes, respecto a un mínimo de seguridad y protección a trabajadores y pobladores, para garantizar su salud y vida, y no se cuente con la autorización del Ministerio correspondiente, no debe autorizarse el desmantelamiento del buque ya mencionado.”*⁴

² “O solo, subsolo e limites de águas nacionais no poderão servir de reservatório de desperdícios contaminantes do meio ambiente ou radioativos.” (Tradução livre).

³ “A maioria dos navios contém grandes quantidades de substâncias perigosas, como amianto, óleos e hidrocarburetos, PCB (bifenilo policlorado) e metais pesados presentes na pintura e nos equipamentos dos navios.” (Tradução livre).

⁴ “No presente caso, é importante ressaltar que em relação ao navio que se encontra no estaleiro para ser desmanchado, não existe parecer que prescreva as medidas adequadas que devem ser observadas para contar com um mínimo de proteção e segurança, o que acarreta grande risco, não apenas para os trabalhadores que o operarão, mas também os resíduos da mesma estrutura que podem afetar a saúde dos moradores limítrofes ao estaleiro; é imprescindível então que, enquanto não se conte com os estudos correspondentes, respeito a um mínimo de segurança e proteção aos trabalhadores e moradores, para

Sem dúvida, é possível concluir que este Acórdão pode ser considerado um avanço em matéria ambiental, não só pela boa aplicação da legislação doméstica, como pela adoção do Direito Internacional, já que se baseou também em acordos e convenções internacionais, contribuindo no desenvolvimento e consolidação do Direito Ambiental.

Fatos como o ora analisado vêm ocorrendo constantemente ao redor do planeta sem o controle e cuidados ambientais necessários, principalmente em países sul asiáticos, como por exemplo a Índia, que recebe grande quantidade de navios para desmanche.⁵

Altamente positivo, pois, que autoridades portuárias guatemaltecas venham tomando todas as cautelas necessárias para se evitar danos e contaminações do meio ambiente pelo desmanche de embarcações provenientes de outros países. E o Acórdão da Colenda Corte Constitucional, prestigiando a ação da autoridade administrativa, revelou a nova posição diante de tão relevante tema.

No Brasil não se tem conhecimento de situação idêntica. Mas, em caso semelhante, na cidade de Porto Alegre, estado do Rio Grande do Sul, o órgão ambiental estadual proibiu o desmanche do navio *Mariângela Matarazzo*, atracado em um estaleiro daquela cidade, tendo em vista que trazia grandes riscos ambientais.⁶

Entretanto, caso ocorresse situação idêntica à do caso sob análise, certamente as autoridades, portuárias ou ambientais, bem como o Judiciário, teriam agido de forma semelhante, exigindo as licenças ambientais necessárias, bem como estudo de impacto ambiental para que se efetuasse o desmanche das embarcações.

Com efeito, desde 1981 a Lei 6.938, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, prevê no art. 9º, inc. III, como um de seus instrumentos, a avaliação de impactos ambientais.

Posteriormente, a Resolução nº 1/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, determinou no seu art. 2º que determinadas atividades ali dispostas, modificadoras do meio ambiente, dependerão de elaboração de estudo de impacto ambiental (EIA) e seu respectivo relatório (RIMA), que serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

Ainda, a Constituição Federal, que em seu art. 225, § 1º, inc. IV, exige o estudo de impacto ambiental para a instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente.

Ademais, o Brasil também é signatário da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos, prestigiada no Acórdão, promulgada pelo Decreto de número 875, de 19 de julho de 1993.

Registre-se que o Estudo de Impacto Ambiental também é exigido nos países latino-americanos. Na Costa Rica, encontra-se previsto no Decreto nº 31.849/04, conhecido como “Regulamento Geral sobre os Procedimentos de Estudo de Impacto Ambiental (EIA).”

Tanto no Paraguai quanto no Uruguai, há a “*Ley de Evaluación de Impacto Ambiental*”, de nºs 294/93 e 16.466/94, regulamentadas pelos Decretos nºs 14.281/96 e 435/94, respectivamente, as quais obrigam a elaboração de Avaliação/Estudos de Impactos Ambientais para determinadas atividades e empreendimentos.

garantir sua saúde e vida, e não se conte com a autorização do Ministério correspondente, não deve ser autorizado o desmanche do navio já mencionado.” (Tradução livre).

⁵ Disponível na internet em: dspace.fct.unl.pt/bitstream/10362/1971/1/Rodrigues_2008.pdf – Acesso em 24.10.2009.

⁶ Disponível na internet em: www.agirazul.com.br/artigos/patram1.htm - Acesso em 24.10.2009.

1. NOME DO CASO: Redex, Sociedade Anônima X Alférez de Navío Adrián Solares Anzuelo (Inspetor de Embarcações da Capitania de Puerto Barrios).

2. TRIBUNAL: Corte de Constitucionalidade – República da Guatemala.

3. DATA: 26.03.2009.

4. INTRODUÇÃO:

5. Marco Legal: Cuáles son las normas que se encuentran en juego.

6. Avances: se pueden advertir por materias, por ejemplo, Relación de causalidad, prueba del daño ambiental, legitimados de obrar, delito penal ambiental.

7. Fallo: incorporar principales puntos establecidos en el juzgamiento, análisis de en qué medida esto puede suponer un avance o retroceso en relación a jurisprudencia nacional/regional en la materia. Doctrina sentada en el caso. Revisión crítica del mismo a la luz de los principios internacionales del Derecho Ambiental, el paso que supone en relación a la relevancia que tenga para el desarrollo del derecho ambiental, AMUMAs y demás disposiciones internacionales de relevancia. También incorporar detalles de apelaciones, análisis de instrumentos procesales utilizados.

En cuanto a la **EXTENSIÓN**, habíamos propuesto un mínimo:

- estimemos entre 3 - 5 páginas en total el análisis de cada caso **completo** (times new roman, tamaño 12).
- los puntos **1, 2 y 3**, suelen no ser más que unas pocas líneas de presentación. Deberíamos acordar el formato.
- el **Introducción** será más extenso o no dependiendo del interés y la relevancia que el contexto tenga para la buena comprensión de los otros puntos. El objetivo de la introducción es hacer más comprensible y colocar en contexto los puntos siguientes del caso; se me ocurre que se podría pensar en un máximo de 1 página o página y media como máximo estimativo.
- respecto al **Marco legal**, sería enunciar brevemente, la norma/s en juego (incluso si hay algún AMUMA, incluirlo) con una breve mención de qué se trata la norma, si les parece adecuado.
- respecto al **Avances**, serían sólo algunas líneas.
- sobre el **Fallo**, allí la extensión variaría dependiendo de todos los aspectos que quieran destacar dentro de ese apartado, sugiriendo un máximo de tres/cuatro páginas de extensión. Luego, como Néstor consideraba interesante incorporar algunos párrafos de

sentencias en los análisis, habíamos conversado en ser FLEXIBLES con la extensión, particularmente para el comentario del Fallo.