

Março de 2024

Destruição causada pela Dragagem

Violações de Direitos Humanos e destruição ambiental em projetos internacionais de dragagem segurados pelo Estado holandês



COLOFÃO

Este relatório é uma publicação com a colaboração de:

- Both ENDS (Holanda)
- EKOMARIN (Indonésia)
- Forum Suape (Brasil)
- Kalikasan People's Network for the Environment Rede Popular Kalikasan para o Meio Ambiente) (Kalikasan PNE, Filipinas)
- Save Maldives Campaign (Campanha Salve as Maldivas) (Maldivas)
- União Provincial de Camponês (UPC, Moçambique)
- WALHI/Friends of the Earth Indonesia-South Sulawesi (Amigos da Terra Indonésia) - Sulawesi Sul (Indonésia)

Com contribuições de:

- Centre for Research on Multinational Corporations (Centro de Pesquisa sobre Corporações Multinacionais) (SOMO, Holanda)
- IUCN NL (Holanda)
- Milieudefensie (Friends of the Earth Netherlands - Amigos da Terra, Holanda)



Editorial por:

Paige Shipman

Layout:

Margo Vlamings

Tradução:

Bahasa Indonésia - Mustaqim Haniru

Português - Leandro Moura e Carolina Mayda

Agradecimentos especiais:

Qurratul Ain Contractor e Christa van Oorschot contribuíram para este relatório

Crédito da foto da capa:

Navio 'Prince of the Netherlands' (Príncipe Holandês) da Boskalis. por Kathleen Lei Limayo.

Publicado por Both ENDS, março de 2024

Both ENDS • Nobelstraat 4 • 3512 EN Utrecht, Holanda
info@bothends.org • +31 85 060 5058.

RESUMO

Nos últimos anos, houve um aumento de projetos de infraestrutura marinha e costeira em grande escala em todo o mundo. Esses projetos causaram estragos nas comunidades costeiras e nos ecossistemas marinhos. Entre 2012 e 2023, a Holanda forneceu 8,4 bilhões de euros em seguros para empresas de dragagem holandesas e seus financiadores para cobrir o envolvimento em tais projetos. Esse apoio financeiro público foi concedido por meio da Agência Holandesa de Crédito à Exportação, a Atradius Dutch State Business (Atradius DSB).

Este relatório demonstra como a Atradius DSB, por meio de seu apoio às dragas holandesas Boskalis e Van Oord, está ligada a sérios impactos sociais, ambientais e de direitos humanos. Com base em uma pesquisa conjunta com organizações da sociedade civil local, o relatório analisa sete projetos de dragagem holandeses apoiados pelo governo holandês por meio de seu mecanismo de crédito à exportação. Esta publicação tem como objetivo mostrar onde as práticas diferem dos padrões, a partir das descobertas locais dos parceiros. Ao fazer isso, as falhas subjacentes do sistema são expostas, incluindo o deslocamento involuntário de comunidades, a repressão, a perda de meios de subsistência e a destruição do ecossistema. Ele mostra como a governança do projeto é rotineiramente dominada por interesses particulares e não responde, não presta contas e não é transparente em relação às comunidades afetadas. Com isso, a publicação tem o objetivo de mostrar onde a política e os padrões (incluindo sua implementação) precisam ser aprimorados.

Embora a Atradius DSB tenha uma política internacional de responsabilidade social corporativa e tenha feito alguns aprimoramentos ao longo dos anos, tanto suas políticas quanto suas práticas continuam sendo insuficientes. O relatório mostra como a Agência de Crédito à Exportação tem falhado repetidamente em prevenir e mitigar os impactos adversos do setor de dragagem holandês.

Para garantir a coerência da política, os autores pedem que o governo holandês reavalie sua política e prática de promover apoio governamental a projetos de dragagem destrutivos no exterior. Os autores fazem recomendações urgentes ao governo holandês para garantir o alinhamento total da política de exportação holandesa com seus compromissos de promover os direitos humanos e o meio ambiente de acordo com as estruturas internacionais de conduta empresarial responsável, biodiversidade e desenvolvimento sustentável.

PRINCIPAIS MENSAGENS PARA OS FORMULADORES DE POLÍTICAS HOLANDESES:

- Suspender o seguro de crédito à exportação para os projetos descritos neste relatório que estão atualmente em andamento: são eles os projetos Mozambique LNG (Moçambique GNL), New Manila International Airport (Novo Aeroporto Internacional de Manila) e porto Gulhifalhu.
- Garantir o alinhamento com as diretrizes da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), os Princípios Orientadores da ONU, o Marco Global da Diversidade Biológica de Kunming-Montreal e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, adotando as seguintes medidas políticas:
 - Garantir a divulgação pública e em tempo hábil de toda a documentação social, ambiental e de direitos humanos relevante referente aos projetos segurados. Definir a confidencialidade empresarial de forma restritiva, sujeita apenas a exceções bem definidas. Garantir a tomada de decisões responsiva, inclusiva e participativa em todas as fases do projeto, especialmente para grupos vulneráveis e marginalizados.
 - Desenvolver uma política de gênero para avaliar e gerenciar impactos adversos específicos de gênero. Tomar medidas proativas para proteger os defensores dos direitos humanos e ambientais contra represálias.
 - Garantir que os projetos não afetem negativamente a segurança da posse das comunidades, sejam elas terrestres ou marinhas.
 - Incluir cláusulas nas apólices de seguro de crédito à exportação que permitam a revogação, com mais facilidade, do seguro, caso os padrões sociais, ambientais e de direitos humanos não forem cumpridos.
 - Rejeitar solicitações de apoio ao crédito à exportação para projetos planejados em áreas de grande importância para a biodiversidade, inclusive em ecossistemas de alta integridade ecológica.
 - Rejeitar solicitações de apoio ao crédito à exportação para projetos que já tenham sido associados a abusos de direitos humanos ou destruição ambiental ilegal.



NO TO DREDGING

NO TO DREDGING!



**NO TO
DREDGING**

ÍNDICE

Colofão ■ 2

Resumo ■ 3

Índice ■ 6

Abreviações ■ 7

CAPÍTULO 1 – Introdução ■ 8

CAPÍTULO 2 – O setor de dragagem e o seguro de crédito à exportação ■ 10

2.1 A atividade de dragagem como negócio ■ 10

2.2 O papel das agências de crédito à exportação ■ 10

2.3 Arcabouços internacionais de regulamentação para conduta empresarial responsável, biodiversidade e desenvolvimento sustentável ■ 12

CAPÍTULO 3 – Em resumo: Projetos de dragagem holandeses apoiados pela agência holandesa de crédito à exportação (ECA) ■ 14

CAPÍTULO 4 – Impactos sociais, ambientais e de direitos humanos dos projetos de dragagem holandeses apoiados pela ECA ■ 16

4.1 Comunidades costeiras ■ 16

4.2 Deslocamento involuntário e perda de meios de subsistência ■ 16

4.3 Ecossistemas costeiros e marinhos ■ 28

4.4 Destruição de habitat e perda de biodiversidade ■ 28

Alegações não comprovadas de compensação de biodiversidade ■ 31

CAPÍTULO 5 – Evitando e mitigando impactos adversos? Os atos da Atradius DSB, do governo holandês e das empresas de dragagem ■ 34

5.1 Peso limitado da devida diligência social e ambiental ■ 34

5.2 Divulgação pública inadequada de avaliações de projetos, planos de mitigação e monitoramento ■ 35

5.3 Influência desproporcional de interesses particulares no processo decisório e monitoramento ■ 35

5.4 Descaso com relação a conflitos e ao contexto de direitos humanos no sentido amplo ■ 36

5.5 Envolvimento público insuficiente em âmbito local ■ 37

5.6 Irregularidades jurídicas e corrupção ■ 38

5.7 Mudanças inadequadas à política de devida diligência da Atradius DSB ■ 38

Argumentos falhos para a ECA apoiar projetos social e ambientalmente destrutivos ■ 40

CAPÍTULO 6 – Conclusões e recomendações ■ 41

CAPÍTULO 7 – Respostas de atores holandeses ao relatório ■ 43

ABREVIACÕES

Atradius DSB • Atradius Dutch State Business - agência oficial de crédito a exportações do Governo da Holanda

Atradius NV • empresa de seguros privados Atradius NV, de propriedade do Grupo Catalana Occidente, S.A. e Grupo Compañía Española de Crédito y Caución, S.L.

Boskalis • Royal Boskalis Westminster - empresa holandesa de dragagem e transporte pesado que presta serviços relacionados a construção e manutenção de infraestruturas marítimas a nível internacional

CIPS • Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS)

CPI • Centre Point of Indonesia – projeto de recuperação de 157 hectares de terra atendendo à zona de Makassar e para o leste da Indonésia.

OSC • Organização da Sociedade Civil

ECA • Agência de crédito à exportação

SCE • Seguro do Crédito à Exportação

AIA • Avaliação do Impacto Ambiental

AISA • Avaliação do Impacto Social e Ambiental / Avaliação do Impacto Socioambiental

PAAS/ESAP • Plano de Ação Ambiental e Social /Plano de Ação Socioambiental (PAS)

GBF • Marco Global da Biodiversidade

AIE • Agência Internacional de Energia

CRS • Responsabilidade Social Corporativa

UICN • União Internacional para a Conservação da Natureza Kalikasan

PNE • Rede Popular Kalikasan para o Meio Ambiente

KBA • Áreas chave de biodiversidade

GNL • Gás Natural Liquefeito

MBSDMP • Plano de Desenvolvimento Sustentável da Baía de Manila

AMP • Área Marinha Protegida -

NCP • Ponto Nacional de Contato

NDA • Acordo de confidencialidade

ONG • Organização Não-Governamental

NMIA • Novo Aeroporto Internacional de Manila

NNL • Sem Perda Líquida

OCDE • Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Económico

Diretrizes da OCDE • Diretrizes da OCDE para Empresas Multinacionais

PAMALAKAYA-Filipinas • Federação Nacional de Organizações de Pequenos Pescadores das Filipinas

ODS • Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

ONU • Organização das Nações Unidas

UNGPs • Princípios Orientadores da ONU sobre Empresas e Direitos Humanos

UPC • União Provincial de Camponês

CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO

‘Não temos nenhuma objeção a que empresas estrangeiras venham fazer negócios e ganhar dinheiro, mas isso deve ser feito de forma justa e equitativa. Queremos ver uma mudança fundamental, em que as empresas não se preocupem apenas com os lucros, mas também com a população local e o meio ambiente’. ’

Muhammad al Amin, Diretor, WALHI Sulawesi Sul

Nos últimos anos houve um aumento de projetos de infraestrutura marinha e costeira de grande escala em todo o mundo, incluindo portos, empreendimentos imobiliários de luxo e energia *offshore*, muitas vezes construídos em terras artificialmente recuperadas do mar, com areia extraída do fundo do oceano. Apesar destes projetos prometerem "desenvolvimento", na verdade têm causado estragos rotineiros nas comunidades costeiras, na biodiversidade e nos ecossistemas marinhos. Os impactos incluem o deslocamento involuntário de comunidades, a repressão, a perda de meios de subsistência, a destruição de ecossistemas e a violência contra as mulheres. Dessa forma, esses projetos de grande escala surgiram como grandes ameaças aos direitos humanos e à resiliência das comunidades, que já estão sofrendo o impacto das mudanças climáticas.¹

Esses projetos polêmicos levaram a um exame mais minucioso do setor de dragagem que implementa esses projetos de grande escala, bem como do contexto regulatório mais amplo no qual eles operam.² O mercado

internacional de dragagem é um setor multibilionário dominado por um punhado de empresas multinacionais, conhecidas como as "Quatro Grandes", com sede na Holanda e na Bélgica. Pesquisas anteriores de casos selecionados demonstraram como essas empresas contribuem, direta e indiretamente, para impactos sociais e ambientais adversos por meio de suas operações comerciais.³

1.1 O PAPEL DA AGÊNCIA HOLANDESA DE CRÉDITO À EXPORTAÇÃO (ATRADIUS DSB)

Uma questão fundamental, mas que tem recebido menos atenção, é a ligação entre esses projetos e as estratégias de exportação dos países onde as empresas de dragagem estão sediadas. No caso da Holanda, as dragas holandesas recebem uma série de apoios financeiros, institucionais e diplomáticos do governo holandês com o objetivo de expandir sua participação no mercado global. A forma mais significativa e, sem dúvida, menos conhecida de apoio público é por meio da Agência Holandesa de Crédito à Exportação (ECA). Por meio da ECA, chamada Atradius

Dutch State Business (Atradius DSB), a Holanda forneceu bilhões de euros em seguros para as empresas de dragagem holandesas e seus financiadores. As dragas holandesas são, de fato, os maiores clientes da Atradius DSB (ver Figura 1).

A Holanda é signatária de uma série de arcações internacionais destinados a promover o respeito aos direitos humanos, a conduta empresarial responsável, a proteção da biodiversidade e o desenvolvimento sustentável. As dragas holandesas que buscam apoio da Atradius DSB são obrigadas a aderir às Diretrizes da OCDE para Empresas Multinacionais (Diretrizes da OCDE) e aos Princípios Orientadores das Nações Unidas para Empresas e Direitos Humanos (UNGPs), conforme detalhado no Plano de Ação da Holanda para Empresas e Direitos Humanos.⁴ Na verdade, o apoio holandês a projetos de dragagem controversos é frequentemente justificado pelo fato de que esse apoio contribui para uma aplicação mais rigorosa dos referidos padrões, resultando, supostamente, em uma situação de ganho mútuo entre o setor privado holandês e as comunidades e ecossistemas locais.

No entanto, conforme demonstrado neste relatório, essa narrativa de excelência holandesa não tem base nas realidades locais, e tem servido principalmente para legitimar o envolvimento de multinacionais holandesas em projetos controversos. Além disso, essa narrativa obscureceu as experiências das comunidades afetadas por esses projetos. Longe de serem "aceitáveis" do ponto de vista social e ambiental, esses projetos têm sido sistematicamente associados à destruição de ecossistemas, à perda de meios de subsistência e a abusos aos direitos humanos.

1.2 JUSTIFICATIVA E OBJETIVOS

Este relatório é publicado em colaboração com: Both ENDS (Holanda), EKOMARIN (Indonésia), Fórum Suape (Brasil), *Kalikasan People's Network for the Environment* (Rede Popular Kalikasan para o Meio Ambiente) (Kalikasan PNE, Filipinas), *Save Maldives Campaign* (Campanha Salve as Maldivas) (Maldivas), União Provincial de Camponês (UPC, Moçambique), WALHI/*Friends of the Earth Indonesia* (Amigos da Terra Indonésia) - Sulawesi Sul (Indonésia), e com contribuições adicionais de:

Centre for Research on Multinational Corporations (Centro de Pesquisa sobre Corporações Multinacionais) (SOMO, Holanda) e UICN (União Internacional para a Conservação da Natureza) (Holanda). O relatório baseia-se em mais de uma década de trabalhos de pesquisa e defesa das comunidades afetadas, abrangendo sete projetos de dragagem holandeses apoiados pela ECA em todo o mundo. Todos os sete casos foram classificados pela Atradius DSB como projetos de categoria A, devido ao seu alto risco social e ambiental.

Anos de engajamento da sociedade civil nos impactos adversos da dragagem holandesa foram recebidos com promessas grandiosas de melhorias nas políticas por parte da Atradius DSB e das empresas de dragagem. No entanto, as mudanças nas políticas se revelaram pouco mais do que uma fachada, o que é ilustrado pelo fato de que alguns dos casos mais marcantes de violações de direitos humanos e destruição ambiental ocorreram nos últimos anos.

Este relatório representa um afastamento da defesa caso a caso pelas organizações mencionadas acima, em um esforço para demonstrar o caráter *recorrente e sistêmico* dos impactos adversos em todos os casos. Os impactos nocivos da dragagem holandesa têm sido amplamente ocultados do público em geral devido à pouca transparência e aos relatos tendenciosos da Atradius DSB, do Ministério das Finanças da Holanda, do Ministério das Relações Exteriores da Holanda e das empresas envolvidas.

Este relatório possui dois principais objetivos:

1. Revelar o que está por trás dos projetos de dragagem holandeses apoiados pela ECA, tornando visíveis as lutas e os impactos que as comunidades e os ecossistemas afetados têm enfrentado, ao mesmo tempo em que pretende demonstrar como esses impactos resultam, em parte, da negligência por parte da Atradius DSB, do Ministério das Finanças, do Ministério das Relações Exteriores e das dragas holandesas.
2. Fornecer recomendações políticas urgentes para alinhar os seguros de crédito à exportação da Holanda com suas obrigações internacionais de conduta empresarial responsável, proteção e promoção dos direitos humanos, biodiversidade e desenvolvimento sustentável.

- 1 UNEP 2022, Sand and Sustainability (PNUMA 2022, Areia e Sustentabilidade) <https://www.unep.org/resources/report/sand-and-sustainability-10-strategic-recommendations-avert-crisis>
- 2 Ocean sand: Putting sand on the ocean sustainability agenda. Ocean Risk and Resilience Action Alliance (ORRAA) Report. https://www.researchgate.net/publication/371541012_Ocean_Sand_Putting_sand_on_the_ocean_sustainability_agenda
- 3 Dredging in the dark <https://www.bothends.org/en/Whats-new/Publicaties/Dredging-in-the-Dark/>; Report Suape Harbor <https://www.bothends.org/en/Whats-new/Publicaties/Report-Suape-Harbor/>
- 4 National Action Plan Business and Human Rights (Plano de Ação Nacional para Empresas e Direitos Humanos) <https://www.government.nl/documents/publications/2022/11/8/national-action-plan-business-and-human-rights>
- 5 Putting sand on the ocean sustainability agenda. Ocean Risk and Resilience Action Alliance (ORRAA) Report. https://www.researchgate.net/publication/371541012_Ocean_Sand_Putting_sand_on_the_ocean_sustainability_agenda
- 6 Areia marinha: incluindo a gestão sustentável da areia marinha na agenda de sustentabilidade. Relatório Ocean Risk and Resilience Action Alliance (Aliança de Ação para Risco e Resiliência dos Oceanos) (ORRAA). https://www.researchgate.net/publication/371541012_Ocean_Sand_Putting_sand_on_the_ocean_sustainability_agenda
- 7 Boskalis Annual Review <https://boskalis.com/media/dkthx3dz/boskalis-annual-review-2022.pdf>
- 8 Relatório Anual da Van Oord 2022. <https://annualreport.vanoord.com/annual-report/introduction/key-figures>

Os achados apresentados neste relatório baseiam-se nos relatos dos autores e das comunidades locais afetadas. Assim, o relatório oferece uma investigação exclusiva, colaborativa e aprofundada sobre o assunto em questão. Com exceção do caso de Suez, no Egito, os autores permanecem em contato direto com as pessoas afetadas. Sempre que possível, o relatório também se baseia em fontes de apoio, como pesquisas acadêmicas, solicitações de liberdade de informação, e relatórios provenientes da mídia e de ONGs. A Atradius DSB, o Ministério das Finanças e Relações Exteriores da Holanda, a Van Oord e a Boskalis foram convidados a responder a uma versão preliminar do relatório antes de sua publicação. Suas respostas podem ser encontradas no Capítulo 7.

O relatório está estruturado da seguinte forma: O Capítulo 2 trata da atividade de dragagem como negócio e o papel do seguro de crédito à exportação, bem como das estruturas normativas relevantes sobre conduta empresarial responsável, biodiversidade e desenvolvimento sustentável. O Capítulo 3 apresenta uma visão geral concisa dos sete casos discutidos no relatório. O Capítulo 4 apresenta uma descrição detalhada dos diversos impactos sociais, ambientais e de direitos humanos associados aos sete casos. O Capítulo 5 traz uma descrição detalhada do papel e das ações da Atradius DSB, das dragas holandesas e dos governos locais em relação aos sete projetos. O Capítulo 6 apresenta uma conclusão e recomendações de políticas. O Capítulo 7 apresenta a resposta da Atradius DSB, dos Ministérios das Finanças e das Relações Exteriores da Holanda, da Van Oord e da Boskalis aos achados deste relatório.

CAPÍTULO 2

O SETOR DE DRAGAGEM E O SEGURO DE CRÉDITO À EXPORTAÇÃO

2.1 A ATIVIDADE DE DRAGAGEM COMO NEGÓCIO

A dragagem se refere à extração de areia e cascalho, também conhecidos como agregados de ecossistemas fluviais e marinhos rasos. A dragagem é realizada para diversas finalidades, incluindo a dragagem mineral, também conhecida como mineração de areia, que implica a extração de minerais com valor econômico, e a dragagem de capital, que envolve o desenvolvimento de obras de engenharia civil, como portos e proteção costeira.⁵ O termo "recuperação de terras" refere-se a uma atividade de dragagem específica, em que a areia é extraída de um local e, em seguida, transportada e despejada em outro com a finalidade de criar novas terras para a construção de imóveis e/ou infraestrutura.

O setor de dragagem é dividido em mercados abertos e fechados. Os mercados abertos são acessíveis para a concorrência internacional, enquanto os mercados fechados são restritos a empresas nacionais, como as da China e dos Estados Unidos. As "Quatro Grandes" são as quatro corporações multinacionais mais poderosas do mercado de dragagem aberta: Royal Boskalis Westminster e Royal Van Oord, ambas da Holanda, e DEME e Jan de Nul Group, ambas da Bélgica. De acordo com uma pesquisa recente de Jouffray et al (2023), essas quatro empresas controlam até 95% do mercado de dragagem aberta, e suas receitas continuam aumentando.⁶ Entre 2021 e 2022, a receita da Boskalis aumentou de € 2,9 bilhões

para € 3,5 bilhões,⁷ enquanto a da Van Oord aumentou de € 1,5 bilhão para € 2,0 bilhões no mesmo período.⁸

A maioria dos clientes do setor de dragagem são empresas privadas e governamentais que frequentemente trabalham em conjunto para construir infraestrutura costeira e marinha de grande escala. Embora não sempre, os contratos de dragagem no mercado aberto são geralmente aprovados por meio de processos de licitação pública. As empresas competem por contratos com base em uma variedade de fatores, como preço, tamanho e disponibilidade de suas frotas e embarcações, reputação e relacionamentos com os governos contratantes e a rapidez e flexibilidade com que podem concluir os projetos. De vez em quando, as empresas que compõem as "Quatro Grandes" colaboram em um mesmo projeto, como no caso do Canal de Suez no Egito, e da recuperação de terras da cidade de Pluit, na Indonésia, ambos descritos neste relatório.

2.2 O PAPEL DAS AGÊNCIAS DE CRÉDITO À EXPORTAÇÃO

Os projetos de dragagem são geralmente capital intensivos. A criação de um terreno para um novo aeroporto na Baía de Manila foi o maior projeto da Boskalis, no valor de €1,5 bilhão.⁹ Um dos maiores projetos da Van Oord, um projeto de Gás Natural Liquefeito (GNL) em Moçambique, foi avaliado em quase €1 bilhão.¹⁰ A seguir, são apresentados detalhes sobre ambos os projetos: As dragas e os financiadores

privados podem proteger-se contra os riscos financeiros associados a esses projetos, como inadimplência por uma parte contratante, por meio da solicitação de um seguro de crédito à exportação ou garantia de uma ECA respaldada pelo governo. Ao fazer isso, as ECAs garantem a viabilidade financeira de projetos de dragagem de alto risco.

A Agência de Crédito à Exportação da Holanda é a Atradius Dutch State Business (Atradius DSB), uma subsidiária da empresa multinacional Atradius NV, com sede na Espanha.¹¹ A Atradius DSB oferece uma gama de seguros e garantias para exportadores de bens de capital, empreiteiros internacionais, bancos e investidores em nome do governo holandês, especificamente do Ministério das Finanças e do Ministério das Relações Exteriores.¹² As dragas podem solicitar o seguro à Atradius DSB durante a licitação para um contrato de projeto. No caso de projetos com riscos sociais e ambientais muito altos (projetos de categoria A), a Atradius DSB deve conduzir um processo de devida diligência (*due diligence*) para avaliar se os impactos adversos e as medidas de mitigação propostas são

considerados "aceitáveis". Após a conclusão da avaliação, a Atradius DSB apresenta suas recomendações ao Ministério das Finanças e ao Ministério das Relações Exteriores, que têm a palavra final sobre a concessão ou não do seguro ao solicitante.

Considerando o domínio global das dragas holandesas (juntamente com as belgas), o estado holandês, por meio de sua ECA, é um importante agente financeiro no contexto do mercado aberto de dragagem. Assim, o governo holandês exerce uma influência significativa sobre esses projetos e sobre a definição de que são impactos sociais e ambientais "aceitáveis".

No período de 2012 a 2023, a Boskalis e a Van Oord receberam € 8,4 bilhões em seguro de crédito à exportação do governo holandês,¹³ o que representou 32% do valor total segurado da Atradius DSB de € 26,1 bilhões. A Boskalis recebeu apoio da ECA em 19 projetos e a Van Oord em 26 projetos. O projeto mais importante, no valor de €1,5 bilhão,¹⁴ foi a construção de um aeroporto na Baía de Manila.

⁹ Comunicado à imprensa da Boskalis sobre o projeto da Baía de Manila. <https://boskalis.com/nl/pers/persberichten-en-bedrijfsnieuws/boskalis-verkrijgt-eur-1-5-miljard-landontwikkelingsproject-voor-de-internationale-luchthaven-van-manilla-in-de-filipijnen>

¹⁰ Comunicado de imprensa da Van Oord sobre o projeto Mozambique GNL. <https://www.vanoord.com/nl/updates/van-oord-wint-grote-opdracht-voor-Ing-project-mozambique/>

¹¹ Este relatório abrange apenas os projetos apoiados pela Agência Holandesa de Crédito à Exportação (Atradius DSB).

¹² O contrato atual da Atradius DSB com o governo holandês foi recentemente considerado ilegal, pois foi concedido sem um processo de licitação aberto, conforme exigido pela legislação holandesa e da União Europeia (UE). Embora o assunto esteja sendo investigado pelo Ministério das Finanças, a Atradius DSB foi autorizada a continuar suas operações como ECA holandesa até 2027. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/11/27/status-update-comptabele-onrechtmatigheid-ekv>

¹³ Based on Atradius DSB's overviews: <https://atradiusdutchstatebusiness.nl/nl/publicaties/afgegeven-polissen.html> and <https://atradiusdutchstatebusiness.nl/nl/artikel/publicatie-a-projecten.html> Most insurances for Boskalis and Van Oord are dredging related projects with high social and environmental risks.

¹⁴ Van Oord annual report 2022 <https://annualreport.vanoord.com/annual-report/introduction/key-figures>

¹⁵ Orientação de due diligence sobre o envolvimento das partes interessadas nos setores extrativistas. <http://mneguidelines.oecd.org/stakeholder-engagement-extractive-industries.htm>

FIGURA 1



2.3 ARCABOUÇOS INTERNACIONAIS DE REGULAMENTAÇÃO PARA CONDUTA EMPRESARIAL RESPONSÁVEL, BIODIVERSIDADE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Os projetos de infraestrutura costeira e marinha de grande escala são frequentemente associados a abusos de direitos humanos, perda de biodiversidade e tomada de decisões irresponsáveis, e podem ter consequências significativas sobre comunidades e ecossistemas. A próxima seção descreve três estruturas normativas internacionais que a Holanda adotou e que afetam particularmente seu setor de dragagem e seguro de crédito à exportação.

Direitos humanos e devida diligência ambiental

A estrutura normativa internacional para a conduta empresarial responsável está ancorada em dois instrumentos autorizados e respaldados pelo governo: as Diretrizes da OCDE para Empresas Multinacionais (Diretrizes da OCDE) e os Princípios Orientadores das Nações Unidas para Empresas e Direitos Humanos (UNGPs). Esses padrões abrangem uma ampla gama de tópicos, desde direitos humanos e trabalhistas e de meio ambiente até divulgação de informações, clima, suborno e tributação, e incluem orientações específicas sobre tópicos fundamentais, incluindo o envolvimento significativo das partes interessadas.¹⁵ Eles se baseiam na proteção e no respeito aos direitos fundamentais da Declaração Universal dos Direitos Humanos da ONU, nas Convenções Fundamentais da Organização Internacional do Trabalho (OIT), e em outros acordos internacionais sobre questões sociais e ambientais. A Holanda, como membro da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e signatária da Declaração de

Investimentos da OCDE, assumiu um compromisso legalmente vinculante de implementar as Diretrizes da OCDE.

As empresas, incluindo multinacionais de dragagem como Boskalis e Van Oord, bem como financiadores como Atradius DSB, são obrigadas a respeitar os direitos humanos e evitar efeitos negativos, de acordo com as Diretrizes da OCDE e os UNGPs. As empresas devem identificar, prevenir, mitigar e contabilizar os efeitos negativos sobre os direitos humanos e o meio ambiente por meio de um processo de seis etapas conhecido como devida diligência. Isso se refere não apenas aos efeitos que eles próprios podem causar ou para os quais possam contribuir, mas também aos impactos esperados a serem causados por outras empresas ou governos com quem possuem relações comerciais. Infelizmente, tanto na Holanda quanto em todo o mundo, a aplicação desses padrões normativos é inconsistente e, em grande parte, depende de ação voluntária das empresas. Embora os governos signatários sejam obrigados a seguir as Diretrizes da OCDE, as empresas não são legalmente obrigadas a segui-las. Para resolver essa disparidade, vários governos, como a UE¹⁶ e a Holanda¹⁷, adotaram ou estão desenvolvendo legislação obrigatória sobre direitos humanos e/ou devida diligência ambiental.

Além da obrigação de seguir as Diretrizes da OCDE, a Atradius DSB, na qualidade de agência de crédito à exportação, também é legalmente obrigada a seguir a estrutura de "Abordagens Comuns" da OCDE, que estabelece requisitos específicos de devida diligência para ECAs.¹⁸ Apesar de algumas diferenças,¹⁹ a conformidade com as Diretrizes da OCDE e as Abordagens Comuns é compatível, e o governo holandês espera que a Atradius DSB cumpra ambas.

Boskalis, Van Oord e Atradius DSB possuem políticas de sustentabilidade social e ambiental documentadas.²⁰ No entanto, como demonstrado neste relatório e em muitos outros, a autorregulação das empresas não conseguiu evitar ou lidar com os efeitos negativos sobre os direitos humanos, o meio ambiente e o clima.

Biodiversidade

A atualização de 2023 das Diretrizes da OCDE adicionou nova linguagem sobre danos à biodiversidade, como impacto negativo que se espera que as empresas evitem.²¹ Além disso, em dezembro de 2022, 196 países, incluindo a Holanda, adotaram o Quadro Global de Biodiversidade de Kunming-Montreal (GBF). A estrutura é composta por 23 metas para 2030 e quatro objetivos para 2050, que servem como um meio de estabelecer uma "visão global de um mundo vivendo em harmonia com a natureza até 2050"²². As metas abrangem uma variedade de questões muito importantes para os planos de dragagem de recuperação da Holanda e para a participação do estado holandês e das empresas de dragagem holandesas:

• Resiliência dos seres humanos e da natureza

O Marco Global da Biodiversidade Biológica (GBF) tem como objetivo até 2030 reduzir, drasticamente, a perda de áreas com grande importância para a biodiversidade e integridade do ecossistema a quase zero. Além disso, seu objetivo é evitar a extinção de espécies ameaçadas por meio de programas de recuperação e conservação. A GBF trata da relação entre seres humanos e biodiversidade, exigindo a restauração, manutenção e melhoria da contribuição da natureza para as pessoas por meio de funções e serviços ecossistêmicos, incluindo a proteção contra riscos e desastres naturais.

• **Tomada de decisões inclusivas e justiça**

A GBF exige que a biodiversidade seja incorporada em todos os níveis de governo e setores, especialmente aqueles que afetam a biodiversidade. Ela enfatiza fortemente a participação e a representação inclusiva, equitativa e sensível ao gênero nas decisões sobre biodiversidade, bem como o acesso à justiça e à informação para povos indígenas e comunidades locais. A GBF faz uma menção especial aos direitos dos povos indígenas e das comunidades locais às suas terras e territórios, bem como à importância de garantir proteção total aos defensores dos direitos humanos ambientais.

• **Negócios e incentivos**

Para garantir que grandes corporações transnacionais e instituições financeiras monitorem, avaliem e divulguem claramente seus impactos na biodiversidade em todas as suas operações, portfólios, cadeias de suprimentos e de valor, a GBF estabelece medidas legais, administrativas e políticas. Além disso, a GBF enfatiza o papel dos incentivos (estatais) na perda de biodiversidade, exigindo uma redução anual de pelo menos US\$ 500 bilhões nos incentivos prejudiciais em todo o mundo.

Desenvolvimento sustentável

A Agenda de Desenvolvimento 2030 – Transformando nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável – foi adotada em 2015 pela Holanda e outros 192 membros da Assembleia Geral da ONU. A lista inclui 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), bem como 169 metas e 232 indicadores relacionados, que são caracterizados como "integrados e indivisíveis". Desde então, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) têm sido a agenda global oficial para o desenvolvimento sustentável. Eles abrangem uma

variedade de questões que estão relacionadas aos projetos de dragagem holandeses apoiados pela ECA, incluindo, mas não se limitando a:

• **Proteção de grupos pobres e vulneráveis**

A estrutura dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs) enfatiza a proteção e melhoria do bem-estar de grupos vulneráveis. Por exemplo, ela exige medidas reforçadas e legislação aplicável para promover a igualdade de gênero e garantir aos povos pobres e vulneráveis direitos seguros de posse de terra.

• **Proteção dos ecossistemas marinhos e dos meios de subsistência**

A estrutura dos ODSs enfatiza a proteção dos ecossistemas marinhos e dos meios de subsistência marinhos. Ela enfatiza especificamente a importância de proteger os direitos dos pescadores artesanais de pequena escala aos recursos marinhos.

• **Participação na tomada de decisões e coerência das políticas**

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) são organizados com uma variedade de metas e objetivos relacionados à governança responsiva e responsável. Por exemplo, enfatizam claramente que as instituições devem ser transparentes, que as tomadas de decisão devem ser inclusivas e participativas em todos os níveis, e que as informações devem ser acessíveis a todos. Além disso, inclui uma meta específica relacionada à coerência das políticas de desenvolvimento sustentável.

16 Just and sustainable economy: Commission lays down rules for companies to respect human rights and environment in global value chains https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_1145

17 Dutch government. Improve international corporate social responsibility. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/internationaal-maatschappelijk-verantwoord-ondernemen-imvo/bevorderen-internationaal-maatschappelijk-verantwoord-ondernemen>

18 OECD. As "abordagens comuns". <https://legalinstruments.oecd.org/public/doc/280/280.en.pdf>

19 See, for example: Both ENDS. Common Approaches vs OECD Guidelines. https://www.bothends.org/uploaded_files/inlineitem/1160609_Common_Approaches_vs_OECD_Guidelines_logo_.pdf

20 Atradius DSB. International CSR. <https://atradiusdutchstatebusiness.nl/nl/artikel/mvo.html>; Boskalis. Responsible business. <https://boskalis.com/sustainability/responsible-business>; Van Oord. Sustainability. <https://www.vanoord.com/en/sustainability/>

21 OECD Guidelines 2023 update. <https://mneguidelines.oecd.org/targeted-update-of-the-oecd-guidelines-for-multinational-enterprises.htm>

22 Convention on Biological Diversity <https://www.cbd.int/gbf/>

23 Áreas de pesca artesanal e conhecimento ecológico tradicional: Estudo de caso sobre a pesca artesanal no estuário da Lagoa dos Patos (Brasil). <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X07000735>

CAPÍTULO 3

EM RESUMO: PROJETOS DE DRAGAGEM HOLANDESES APOIADOS PELA ECA



EXPANSÃO DO PORTO DE SUAPE, BRASIL

Empresa de dragagem: Van Oord
Valor do seguro de crédito holandês à exportação: €110 milhões

A expansão do Complexo Industrial Portuário de Suape, considerado um dos maiores projetos de desenvolvimento econômico do Brasil, recebeu dois seguros de Van Oord em 2011 e 2012, totalizando €68,7 milhões e €41,5 milhões. O Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) recebeu o contrato para o projeto, que consistia na dragagem de: 1) um canal de entrada e 2) uma bacia portuária para um novo estaleiro para o setor de petróleo offshore. O projeto resultou no despejo forçado de comunidades da ilha vizinha de Tatuoco, bem como na destruição de 45 hectares de florestas de mangue costeiras e recifes de coral, que serviam como meios de subsistência na economia pesqueira local.

EXPANSÃO DO CANAL DE SUEZ, EGITO

Empresa de dragagem: Boskalis e Van Oord
Valor do seguro de crédito holandês à exportação: €515 milhões

Boskalis e Van Oord receberam o seguro para a expansão da hidrovia de Suez em 2015 através do alargamento do canal existente e do desenvolvimento de um canal adicional de navegação. O governo egípcio contratou o projeto para ambas as empresas, juntamente com dragas da Bélgica e de Abu Dhabi. Durante um período de nove meses, o projeto resultou na escavação de 200 milhões de metros cúbicos de agregados, deslocando mais de 2.000 pessoas (aproximadamente 500 famílias), aumentando, assim, os riscos à vida marinha do Mar Mediterrâneo devido a espécies invasoras.

CENTRE POINT INDONESIA (CPI), MAKASSAR

Empresa de dragagem: Boskalis

Valor do seguro de crédito holandês à exportação: €63 milhões

Em 2017, a Boskalis recebeu o prêmio de seguro para o desenvolvimento de cinco ilhas artificiais, totalizando 157 hectares na costa de Makassar, no sul de Sulawesi. As ilhas têm o formato de um pássaro Garuda, o símbolo nacional da Indonésia. O projeto foi contratado pela empresa indonésia Ciputra Group, com o objetivo de desenvolver imóveis residenciais e comerciais de alto padrão. Essas ilhas de simbólico formato, foram feitas através do deslocamento de 43 famílias e a destruição de valiosas ecologias costeiras e economias locais.

RECUPERAÇÃO DA CIDADE DE PLUIT, BAÍA DE JACARTA, INDONÉSIA

Empresa de dragagem: Boskalis

Valor do seguro de crédito holandês à exportação: €209 milhões

Em 2015, a Boskalis recebeu o prêmio de seguro para o desenvolvimento de uma ilha artificial de 160 hectares na Baía de Jacarta, na Indonésia, destinada ao desenvolvimento de imóveis residenciais de alto padrão. O projeto, contratado pela PT Muara Wisesa Samudra, da Indonésia, encontrou forte resistência dos pescadores, cujos meios de subsistência foram afetados. Quase uma década depois, a recuperação de terras é atualmente uma massa de areia não desenvolvida que acumula lixo na Baía de Jacarta.

NOVO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MANILA (NMIA), MANILA, FILIPINAS

Empresa de dragagem: Boskalis

Valor do seguro de crédito holandês à exportação: €1.500 milhões

Em 2022, a Boskalis recebeu o seguro para uma enorme recuperação de terra de 1.700 hectares para o desenvolvimento de um aeroporto internacional, na zona costeira da província de Bulacan, na Baía de Manila. O projeto foi contratado à Boskalis pela empresa San Miguel Corporation, com sede nas Filipinas. O projeto foi associado ao deslocamento involuntário de centenas de famílias, à perda dos meios de subsistência de dezenas de milhares de pescadores e à destruição de locais importantes de biodiversidade, incluindo manguezais, lodaçais, praias arenosas, recifes de coral e plantas marinhas.

DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE GULHIFALHU, MALDIVAS

Empresa de dragagem: Boskalis

Valor do seguro de crédito holandês à exportação: €126 milhões

Em 2023, a Boskalis recebeu um seguro para um projeto de recuperação de terras e desenvolvimento portuário de 192 hectares na lagoa Gulhifalhu, nas Maldivas. O projeto foi contratado pelo governo das Maldivas e é o segundo de um desenvolvimento em duas fases concedido à Boskalis, com o objetivo de aliviar o congestionamento do tráfego marítimo. Estima-se que o projeto causará estragos na lagoa interna, nos recifes de coral e em uma Área Marinha Protegida, bem como no setor de turismo local e na indústria pesqueira - que dependem desses ecossistemas marinhos.

MOÇAMBIQUE GNL, CABO DELGADO

Empresa de dragagem: Van Oord

Valor do seguro de crédito holandês à exportação: €970 milhões

Em 2021, a Van Oord recebeu o prêmio de seguro para o desenvolvimento de infraestrutura submarina de GNL próxima à costa na província de Cabo Delgado, norte de Moçambique. O projeto foi contratado pela TotalEnergies e faz parte de um controverso desenvolvimento de gás fóssil (onshore e offshore) que tem sido associado a uma violenta insurgência no norte de Moçambique - o que causou o deslocamento de um milhão de pessoas e levou outros milhares à morte, além de ataques a jornalistas e defensores dos direitos humanos, e aumento da violência de gênero. O projeto do gás resultou diretamente no deslocamento involuntário de 600 famílias. A previsão é de que as obras próximas à costa afetem gravemente os ecossistemas marinhos e costeiros e os meios de subsistência que dependem deles.

CAPÍTULO 4

IMPACTOS SOCIAIS, AMBIENTAIS E DE DIREITOS HUMANOS DOS PROJETOS DE DRAGAGEM HOLANDESES APOIADOS PELA ECA

Os direitos, a saúde e o bem-estar das comunidades costeiras, inclusive suas práticas culturais e de subsistência, estão intimamente ligados à saúde ambiental e ecológica dos ecossistemas costeiros. Dessa forma, os impactos socioeconômicos da dragagem andam de mãos dadas com os impactos ambientais. Neste capítulo, descrevemos os impactos adversos sobre as comunidades locais dos projetos de infraestrutura relacionados à água, construídos pela Boskalis e/ou pela Van Oord, com o apoio financeiro público da Atradius, a Agência Holandesa de Crédito à Exportação.

4.1 COMUNIDADES COSTEIRAS

As zonas costeiras são ambientes complexos e delicados que sustentam milhões de pessoas em todo o mundo, incluindo comunidades de pescadores e coletores de pequena escala, bem como agricultores e fabricantes de sal, cuja subsistência está intimamente ligada à saúde ecológica e ao acesso às costas. Eles são guardiões do conhecimento ecológico tradicional, muitas vezes transmitido por gerações.²³ Seu conhecimento íntimo das condições ecológicas específicas do local, combinado com práticas de pesca e agricultura em pequena escala e relativamente sustentáveis, conhecimento de técnicas de preservação de peixes com baixo consumo de energia e com o foco de atender principalmente aos mercados locais, permite que pescadores e agricultores, homens e mulheres,

subsistam na zona costeira com impactos mínimos. Os agricultores costeiros cultivam terras em sintonia com as flutuações sazonais dos níveis de água e salinidade ao longo da costa, enquanto os fabricantes de sal fazem uso inteligente das áreas úmidas costeiras, através da construção de salinas, que também formam zonas de alimentação para aves migratórias.²⁴

Em muitas partes do mundo, como se reflete nos estudos de caso descritos aqui, as práticas de pesca artesanal sobreviveram apesar da crescente concorrência dos métodos de pesca industrial em larga escala e ambientalmente insustentáveis. Embora o setor de pesca artesanal contribua com apenas 40% da produção global de peixes, ele emprega 90% de todos os trabalhadores envolvidos no setor de pesca, 95% dos quais operam no Sul Global, o que equivale a 60 milhões de pessoas, das quais cerca de 45 milhões são mulheres.²⁵ As mulheres desempenham papéis cruciais nas economias pesqueiras, não apenas na pesca e na coleta, mas também na limpeza, venda, preservação e cozimento do peixe. A pesca artesanal também apoia outros meios de subsistência especializados, como a fabricação de barcos e o conserto de redes.

4.2 DESLOCAMENTO INVOLUNTÁRIO E PERDA DE MEIOS DE SUBSISTÊNCIA

Em agosto de 2014, o presidente egípcio anunciou planos para adicionar uma faixa de navegação extra ao Canal de Suez, em um ritmo recorde de nove meses. Os contratos para esse projeto foram concedidos à Boskalis, Van Oord e dragas da Bélgica e de Abu Dhabi. Apenas dois meses depois, em outubro, foi relatado que duas cidades, com um total de 1.500 casas, haviam sido destruídas e 500 famílias haviam sido obrigadas, pelo exército egípcio, a deixá-las. As famílias foram despejadas, sem indenização.²⁶

A velocidade relâmpago com que a vida das famílias egípcias foi virada de cabeça para baixo é incomum, mas o deslocamento involuntário não o é. Um dos impactos mais devastadores dos projetos de infraestrutura costeira e marinha de grande escala é o deslocamento involuntário e o despejo forçado das comunidades costeiras, além da perda ou restrição de acesso às mesmas. Esses projetos geralmente estão localizados em áreas costeiras comuns ou ao redor delas, áreas que podem ser acessadas e usadas por todos os membros da comunidade e que servem a uma variedade de funções cruciais para as comunidades costeiras e pesqueiras,



‘Há dois anos estamos sofrendo com os impactos da dragagem. Além de diminuir nossa pesca, ela também levou à erosão da areia de nossas margens, deixando-nos com pouco espaço para ancorar nossos barcos.’

Pescador de Cavite, Baía de Manila

inclusive econômicas, ecológicas, sociais, culturais e recreativas. Os bens comuns costeiros são regidos por direitos consuetudinários e pelas estruturas das comunidades, que geralmente não são documentados. Em muitos casos, os Estados não reconhecem os bens comuns costeiros, tornando as comunidades sujeitas ao deslocamento sem compensação. Além disso, no contexto da marginalização socioeconômica histórica das comunidades costeiras tradicionais, há significativos obstáculos aos recursos legais. Em vários casos descritos neste relatório, as forças militares e paramilitares do Estado foram empregadas para expulsar comunidades à força e, às vezes, de forma violenta, com pouca ou nenhuma indenização. A ausência de consultas públicas ou de mecanismos de reparação, bem como a repressão à dissidência, é tema recorrente nesses projetos de dragagem.

Todos os projetos discutidos neste relatório alegam desenvolvimento econômico e criação de empregos. No entanto, para as comunidades costeiras deslocadas, esses projetos resultaram consistentemente na perda de meios de subsistência, ao mesmo tempo em que não proporcionam alternativas de subsistência dignas. A destruição da ecologia costeira causada por processos perturbadores

de dragagem, despejo de areia e construção afetou a própria capacidade desses ecossistemas de sustentar os meios de subsistência daqueles que antes se beneficiavam deles. Isso é indicativo de impactos ambientais de longo prazo, muitas vezes irreversíveis, que, por sua vez, levam a sérios impactos econômicos. Abaixo, descrevemos as perdas de meios de subsistência causadas pelos projetos de dragagem segurados pela ECA holandesa, bem como a repressão nos processos de tomada de decisão.

Para a construção do **Novo Aeroporto Internacional de Manila (NMIA)**, nas Filipinas, 1.700 hectares de terra estão sendo recuperados pela Boskalis em áreas úmidas onde, até recentemente, comunidades de pescadores viviam há gerações. De acordo com a pesquisa da organização internacional de direitos humanos Global Witness, até o momento, cerca de 700 famílias de pescadores foram deslocadas involuntariamente, sem consulta prévia sobre o projeto do aeroporto.²⁷ Algumas foram até mesmo forçadas a demolir suas próprias casas para abrir caminho para o aeroporto.²⁸ Desse número de famílias, apenas metade recebeu algum grau de indenização, geralmente em dinheiro, que não foi suficiente para cobrir o custo de uma nova casa ou lote.

²⁴ Traditional salt-pans hold major concentrations of overwintering shorebirds in Southeast Asia. https://www.academia.edu/7330795/Traditional_salt_pans_hold_major_concentrations_of_overwintering_shorebirds_in_Southeast_Asia

²⁵ FAO 2022. Ano Internacional da Pesca Artesanal e da Aquicultura. <https://www.fao.org/documents/card/en/c/cc5034en>

²⁶ Thousands of Egyptians evicted without compensation for Suez project. The Guardian - Cairo. <https://www.theguardian.com/world/2014/sep/03/egyptians-evicted-without-compensation-suez-canal-project>

²⁷ Global Witness. Runaway Risk. <https://www.globalwitness.org/en/campaigns/holding-corporates-account/runaway-risk/>

²⁸ Environmental advocates question push for Bulacan airport during pandemic. <https://www.rappler.com/moveph/advocates-question-push-bulacan-airport-amid-coronavirus-pandemic/>

²⁹ Airport City displaces Bulacan fisherfolk. <https://www.rappler.com/environment/airport-city-displaces-bulacan-fisherfolk/>

³⁰ Reclamation hinders genuine development for marginalized sectors in coastal communities along Manila Bay. Manila Today. <https://manilatoday.net/reclamation-hinders-genuine-development-for-marginalized-sectors-in-coastal-communities-along-manila-bay/>

³¹ Global Witness. Standing firm. <https://www.globalwitness.org/en/campaigns/environmental-activists/standing-firm/>

³² Scientist group condemns detention and harassment of fisherfolk in Bulacan, seeks probe by CHR and DENR. <https://aghamsftp.wordpress.com/2021/11/04/scientist-group-condemns-detention-and-harassment-of-fisherfolk-in-bulacan-seeks-probe-by-chr-and-denr/>

As famílias relataram que foram intimidadas pelas forças armadas que foram posicionadas em seu vilarejo e que foram pressionadas a aceitar a indenização em dinheiro. Das 700 famílias, apenas seis receberam moradia de substituição e, em troca, foram obrigadas a assinar acordos que as proibiam de se manifestar contra o projeto ou seu proprietário, a San Miguel Corporation. Esses despejos continuaram durante o auge da pandemia da COVID-19, apesar de o Departamento de Interior e Governo Local das Filipinas terem emitido um memorando pedindo o fim das demolições devido à crise sanitária.²⁹

O desenvolvimento do aeroporto teve um impacto devastador sobre os meios de subsistência e a economia pesqueira em Bulacan. Algumas áreas de pesca ao redor de Bulacan, que já foram ricas em sardinhas, cavalas, badejos e anchovas³⁰ foram destruídos pela dragagem, enquanto o acesso a outras áreas foi bloqueado pelas obras de dragagem e recuperação. Esses impactos sobre os meios de subsistência também foram sentidos muito além do local de recuperação em Bulacan, principalmente na província costeira de Cavite, onde a mineração de areia próxima à costa para a recuperação do aeroporto devastou a economia pesqueira local. De acordo com a Federação Nacional de Organizações de Pequenos Pescadores das Filipinas (PAMALAKAYA-Pilipinas), a subsistência de cerca de 20.000 pescadores foi ameaçada pelo projeto. Como de costume, os impactos sobre as mulheres foram particularmente insidiosos, pois são elas que desempenham um papel fundamental no processamento e na preparação do peixe para venda, além de deterem a responsabilidade maior pelo sustento de suas famílias.

‘Entre dezembro e março, pescávamos camarão branco para vender no mercado. Antes da mineração pela Boskalis, ganhávamos Rp. 700.000 por dia. Durante a mineração, esse valor caiu para Rp. 70.000.’

Pescador da costa de Takalar, no sul de Sulawesi

O projeto do aeroporto da Baía de Manila tem sofrido forte oposição das comunidades e de grupos ambientais e de direitos humanos, com riscos pessoais significativos: as Filipinas são conhecidas como um dos lugares mais perigosos do mundo para os defensores³¹ do meio ambiente. As comunidades de Bulacan enfrentam várias formas de assédio e detenção arbitrária por parte das forças de segurança mobilizadas na área³² do projeto. Em 2023, duas

voluntárias do grupo de Bulacan AKAP Ka Baía de Manila, ambas defensoras dos direitos humanos ambientais, testemunharam terem sido violentamente sequestradas pelas forças de segurança depois de terem sido dadas como desaparecidas por várias semanas. O caso ganhou as manchetes internacionais e foi amplamente percebido como estando ligado ao trabalho delas com as comunidades afetadas, para resistir à recuperação de terras.³³



Pescadores na Baía de Manila montando uma armadilha estacionária "saprahan".
Crédito da foto: Kathleen Lei Limayo.

HEADLINE

Op de Filipijnen is Boskalis een scheldwoord geworden

'Boskalis se tornou um palavrão nas Filipinas'. Manchete do jornal holandês NRC, 3 de fevereiro de 2023.³⁴



Foto de soldados armados em uma comunidade de pescadores de Bulacan antes de serem deslocados para o projeto de desenvolvimento do aeroporto. As comunidades relataram intimidação e detenção arbitrária pelas forças armadas. Crédito da foto: AKAP KA Baía de Manila.



Representantes da Federação Nacional das Organizações de Pequenos Pescadores das Filipinas se manifestam contra a recuperação de terras na Baía de Manila. O projeto do aeroporto é o maior e mais polêmico projeto de recuperação de terras na Baía de Manila. Crédito da foto: Global Witness e Basilio.

³³ Aljazeera. 'We will cut out your tongue': Filipino activists recount kidnap ordeal. <https://www.aljazeera.com/news/2023/10/19/we-will-cut-out-your-tongue-filipino-activists-recount-military-kidnap>

³⁴ NRC. Artigo em jornal holandês. <https://www.nrc.nl/nieuws/2023/02/03/op-de-filippijnen-is-boskalis-een-scheldwoord-geworden-a4156007?t=1705559099>

³⁵ Fair Green Global. The story of Centre Point Indonesia. <https://fairgreenglobal.org/stories/the-story-of-centre-point-indonesia/>

³⁶ Mongabay. When the Takalar Sea Continues to be Threatened by Sand Mines. https://www.mongabay-co-id.translate.goog/2017/05/30/ketika-laut-takalar-terus-terancam-tambang-pasir/?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en; Mongabay.

Sand mining, land reclamation meet fierce resistance in Makassar. <https://news.mongabay.com/2017/07/sand-mining-land-reclamation-meet-fierce-resistance-in-makassar/>; Mongabay. Rejecting the Sand Mine, North Galesong Community Reports to KPK. https://www.mongabay-co-id.translate.goog/2017/06/08/tolak-tambang-pasir-masyarakat-galesong-utara-lapor-ke-kpk/?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en;

Mongabay. Indonesian fishers opposed to dredging project hit by 'criminalization' bid. <https://news.mongabay.com/2020/08/indonesian-fishers-opposed-to-dredging-project-hit-by-criminalization-bid/>

³⁷ Fair Green Global. The story of Centre Point Indonesia. <https://fairgreenglobal.org/stories/the-story-of-centre-point-indonesia/>

³⁸ Solidaritas Perempuan Anging Mammiri South Sulawesi & Transnational Institute. Gender and Fisheries in Indonesia. <https://longreads.tni.org/gender-and-fisheries-in-indonesia>

Em Makassar, na Indonésia, famílias foram deslocadas à força para dar lugar às ilhas artificiais em formato do pássaro Garuda que formam o Centre Point Indonesia (CPI), projeto desenvolvido pela Boskalis. O CPI é um empreendimento imobiliário que foi projetado para desenvolver propriedades de alto padrão - moradias totalmente inacessíveis às populações vulneráveis da região. As novas ilhas foram planejadas para se sobrepor às ilhas existentes, formadas naturalmente na região do delta, que abrigavam 43 famílias. Apesar de viverem nas terras há décadas, as famílias foram informadas, por meio de cartas de despejo, que as terras pertenciam à empresa PT Yasmin Asmi Buri, que buscava desenvolver o projeto em nome do governo de Sulawesi do Sul, juntamente com a empresa Ciputra Group. As famílias foram informadas de que tinham menos de um mês para deixar suas casas e que não tinham direito a indenização. Em 10 de março de 2014, a polícia e as forças militares demoliram todos os edifícios na região do delta. Sem teto, alguns moradores despejados foram forçados a viver embaixo de uma ponte próxima, por anos, enquanto outros viviam ilegalmente em espaços públicos ou em quartos pequenos e superlotados.³⁵

Longe de melhorar a vida das comunidades locais, o projeto CPI danificou gravemente as

ecologias costeiras, contribuindo para que as comunidades locais se entrincheirassem ainda mais em um ciclo vicioso de pobreza. Como em outros casos de recuperação de terras, os impactos também foram causados pela mineração de areia usada na recuperação que ocorreu perto da costa de Galesong, a cerca de 20 quilômetros de distância. Os pescadores de Galesong resistiram fortemente à mineração de areia por meio de manifestações, reclamações oficiais e confrontos com embarcações de mineração de areia - e foram recebidos com forte repressão.³⁶ A captura de peixes nos locais populares de pesca próximos à costa foi reduzida em até 80%,³⁷ o que forçou os pescadores a irem mais longe para pescar, assim aumentando o gasto de combustível - de aproximadamente 1,5 litro por dia para entre 5 e 10 litros por dia - além de todas as demais despesas associadas à prática.³⁸ Além disso, a erosão costeira causada pela mineração de areia expôs as comunidades locais às ondas, que resultou em danos aos locais de pesca, a casas, docas e um cemitério.

HEADLINE

Sand mining, land reclamation meet fierce resistance in Makassar

MINERAÇÃO DE AREIA E RECUPERAÇÃO DE TERRAS ENFRENTAM FORTE RESISTÊNCIA EM MAKASSAR por Rhamat Hardiansya, Wahyu Chandra, em 10 de julho de 2017 - Adaptado por Basten Gokkon Notícias da Mongabay em 2017 sobre os protestos dos pescadores em Makassar.³⁹

³⁹ Mongabay. Mineração de areia e recuperação de terras enfrentam forte resistência em Makassar. <https://news.mongabay.com/2017/07/sand-mining-land-reclamation-meet-fierce-resistance-in-makassar/>

⁴⁰ Both ENDS. Report Suape. <https://www.bothends.org/nl/Actueel/Publicaties/Rapport-Suape-/>

⁴¹ RIMA Complementar, Avaliação de Impacto Ambiental, Estaleiro Promar S.A. - Suape, p 51.

⁴² The crooked paths of Suape. Reporter Brasil, Pernambuco. <https://reporterbrasil.org.br/2017/11/the-crooked-paths-of-suape/>

⁴³ Tatuoca, a stolen island [https://www.youtube.com/watch?v=y5Rt0Tw0w1A](https://www.youtube.com/watch?v=y5Rt0Tw0w1A;); An eviction in Suape. <https://www.youtube.com/watch?v=ea630MgMnvs>

⁴⁴ Both ENDS. Review of dredging activities for entry channel and harbor basin of Promar S.A. shipyard, Suape, Brazil. https://www.bothends.org/uploaded_files/document/130222_Report_Suape.pdf

⁴⁵ The Guardian. Brazil's shellfishing communities blighted by industrial pollution. <https://www.theguardian.com/global-development/2014/mar/04/brazil-shellfishing-communities-pernambuco-industrial-pollution>

⁴⁶ Justica Ambiental!. Challenging the UK government in court: Stop financing gas in Mozambique! <https://ja4change.org/2021/12/06/challenging-the-uk-government-in-court-stop-financing-gas-in-mozambique/>

⁴⁷ Milieudefensie. Report Uprights on TotalEnergies and Mozambique LNG. <https://milieudefensie.nl/actueel/report-uprights-on-total-and-lng-mozambique.pdf>

⁴⁸ Friends of the Earth Europe e Justiça Ambiental! Alimentando a crise em Moçambique - Como as agências de crédito à exportação contribuem para as mudanças climáticas e os desastres humanitários. <https://friendsoftheearth.eu/wp-content/uploads/2022/05/Fuelling-the-Crisis-in-Mozambique.pdf>



Protesto de pescadores na ilha CPI. Dizeres da faixa dos manifestantes: 'Salve nossos mares, rejeite a mineração marinha da Takalar'.
Crédito da foto: WALHI Sulawesi Sul.



O despejo de uma mulher na Ilha Gusung Tanjung, em Makassar, o local onde a mesquita está localizada atualmente na área de recuperação do CPI. Crédito da foto: Tribunnews.com.



Uma das 43 famílias despejadas de sua moradia para dar lugar ao projeto CPI. Desde então, o homem tem vivido embaixo de uma ponte. Crédito da foto: Both ENDS, 2019.



Os danos causados ao cemitério ao longo da costa de Takalar devido ao aumento da erosão costeira após a dragagem feita pela Boskalis. Crédito da foto: Both ENDS, 2019.



Protesto de pescadores próximo ao navio de dragagem "Queen of the Netherlands", de propriedade da Boskalis.
Crédito da foto: WALHI Sulawesi Sul.



Ex-morador da ilha de Tatuoca olhando de sua casa para o porto de Suapa, a última casa remanescente na ilha.
Crédito da foto: Forum Suape.

O Complexo Industrial Portuário de Suape, no Brasil, está localizado em Pernambuco, um dos estados mais pobres do país. Há gerações, abriga comunidades tradicionais de pescadores e pequenos agricultores, muitos dos quais são descendentes de escravos que trabalhavam nas plantações de açúcar. Em 2011-2012, o Porto de Suape, que é uma empresa pública de propriedade do estado de Pernambuco,⁴⁰ foi ampliado pela Van Oord. Cerca de 48 famílias (185 indivíduos) foram expulsas à força de suas terras na ilha de Tatuoca. Algumas das famílias estavam na terra há mais de 70 anos e tinham direito às terras, de acordo com os direitos consuetudinários especiais previstos na legislação brasileira.⁴¹ No entanto, as famílias foram ameaçadas pelas forças de segurança do porto, especialmente por milícia privada,⁴² e foram violentamente expulsas de suas terras sem indenização adequada.⁴³

As comunidades locais foram gravemente afetadas pelas atividades de dragagem e pelo despejo aleatório de materiais dragados ao longo da costa, inclusive em áreas muito próximas ao litoral.⁴⁴ Esses impactos foram confirmados pela autoridade portuária de Suape e pela Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do governo de Pernambuco, mas nenhuma atividade de limpeza ou restauração foi realizada. A construção do estaleiro também resultou no corte de manguezais, o que afetou os locais de reprodução de peixes, bem como as áreas de coleta de mariscos. Os impactos afetaram sobretudo as mulheres locais, que são as principais pescadoras artesanais da área. O estado de Pernambuco abriga 5.200 marisqueiras, ou pescadoras de mariscos, que colhem moluscos, caranguejos de areia, caranguejos marrons e outros mariscos dos manguezais. A poluição do porto e das indústrias relacionadas ao porto, como refinarias de petróleo, usinas petroquímicas e estaleiros,



Centros de refugiados na província de Cabo Delgado, Moçambique. Foto: Justiça Ambiental.

‘Eu tenho mais medo dos militares moçambicanos que dos bandidos. Dos militares você espera ajuda, contudo, eles dificultam o meu trabalho. Querem manter o silêncio sobre a guerra por causa dos investidores. Não querem que eu noticie o derramamento de sangue cometido pelos terroristas e soldados.’ Jornalista moçambicano ⁵³

afetou a saúde não apenas dos animais marinhos, mas também das marisqueiras, que sofreram distúrbios ginecológicos, doenças de pele e perda de meios de subsistência.⁴⁵

Em **Cabo Delgado**, uma das regiões mais pobres de **Moçambique**, um grande projeto de gás natural liquefeito (GNL) está sendo desenvolvido pela TotalEnergies, que contratou a Van Oord para construir

as infraestruturas submarinas e as próximas à costa. O controverso projeto está sendo desenvolvido diante de um contexto de insurgência violenta na região, o que levou à morte de milhares de civis e ao deslocamento de cerca de 800.000⁴⁶ pessoas. Desde o início do projeto, a TotalEnergies não levou em conta a situação de conflito armado na região e desconsiderou os direitos humanos e as necessidades básicas



Centros de refugiados na província de Cabo Delgado, Moçambique. Foto: Justiça Ambiental.⁵²

das comunidades locais. A maior parte do gás extraído é destinada à exportação⁴⁷, apesar de 70% da população moçambicana viver sem acesso à eletricidade.

A construção das instalações de GNL, em terra e no mar, contribuiu para o deslocamento forçado e a perda de meios de subsistência na região, o que causou o reassentamento de 600 famílias até o momento. As comunidades deslocadas foram informadas de que seriam generosamente compensadas com novas terras, instalações e dinheiro, mas a gestão do processo de

reassentamento e compensação foi extremamente ineficaz.⁴⁸ Em 2021, a *Human Rights Watch* relatou que a vila de reassentamento de Quitunda estava em ruínas, sem água, alimentos e outros serviços básicos, e totalmente vulnerável a ataques de insurgentes.⁴⁹

Anos depois de serem deslocadas, a maioria das famílias reassentadas ainda não receberam uma compensação de subsistência na forma de reposição de terras agrícolas. No caso das que receberam, os lotes geralmente são consideravelmente menores do que a terra que foi perdida. Esses lotes também estão

‘Os terroristas massacraram cerca de 15 pessoas com facões. Eles as agarraram e esfaquearam até a morte. Então deceparam suas cabeças e puseram no peito dos mortos. Aí vieram mercenários de helicóptero e começaram a disparar nas pessoas.’

Testemunha de um dos ataques terroristas em Cabo Delgado⁵⁴

- ⁴⁹ Human Rights Watch. Moçambique: Civis impedidos de fugir dos combates. <https://www.hrw.org/news/2021/08/06/mozambique-civilians-prevented-fleeing-fighting>
- ⁵⁰ Campanha contra o Gás de Moçambique. <https://stopmozgas.org/why-no-to-gas/human-rights/>
- ⁵¹ BankTrack, Milieudefensie & Oil Change International. Locked out of a just transition - Fossil fuel financing in Africa. https://www.banktrack.org/download/locked_out_of_a_just_transition_fossil_fuel_financing_in_africa/07_md_banktrack_fossil_fuels_africa_rpt_hr_1.pdf
- ⁵² Visualize mais imagens em: <https://stopmozgas.org/from-the-ground/images/>
- ⁵³ Minuto 24 https://npo.nl/start/serie/frontlinie/seizoen-1/het-verloren-paradijs_1
- ⁵⁴ Minuto 25 https://npo.nl/start/serie/frontlinie/seizoen-1/het-verloren-paradijs_1
- ⁵⁵ NRC. The Netherlands ignored warnings about kidnappings and beheadings at a gas project in Mozambique. <https://www.nrc.nl/nieuws/2021/11/01/nederland-negeerde-waarschuwingen-van-eigen-ambassade-over-geweld-in-noord-mozambique-a4063888>
- ⁵⁶ TotalEnergies accused of manslaughter over Mozambique terrorist attack. <https://www.energyvoice.com/oilandgas/africa/Ing-africa/538716/total-accused-of-manslaughter-over-mozambique-terrorist-attack/>
- ⁵⁷ Decreto n° 14 de 2003 do ministro do Meio Ambiente afirmando que o projeto de recuperação não é viável ambientalmente.
- ⁵⁸ Kompas. The Long History of Island G, Now Filled with Rubbish and Eroded by the Sea. <https://megapolitan.kompas.com/read/2022/09/26/16393831/sejarah-panjang-pulau-g-yang-kini-dipenuhi-sampah-dan-terkikis-air-laut?page=all>

localizados longe do vilarejo de reassentamento, obrigando as pessoas a fazerem longos deslocamentos numa região assolada por conflitos violentos. Para piorar a situação, as terras dadas aos agricultores deslocados eram, na verdade, usadas por outras comunidades que já viviam na região, o que gerou tensões sociais entre os grupos reassentados e as comunidades anfitriãs. Os pescadores, por outro lado, se viram realocados muitos quilômetros para o interior, sem acesso aos seus locais de pesca. Embora novos locais tenham sido designados em um vilarejo próximo, os pescadores foram obrigados a pegar um ônibus fretado pela TotalEnergies para poderem chegar lá. Esse plano de reabilitação é o resultado de uma má compreensão da pesca artesanal, que não pode ser feita com um cronograma fixo. Além disso, esse arranjo restringiu a mobilidade e, portanto, os meios de subsistência das mulheres pescadoras, que foram impedidas de coletar conchas, plantas e pequenos animais na costa.

Houve casos, também, em que as famílias deslocadas optaram por compensação financeira em vez da reposição de terras. No entanto, as famílias que assim optaram tiveram que assinar o acordo em público, o que as tornou altamente vulneráveis a roubos e furtos. Isso resultou em uma série de incidentes deploráveis envolvendo extorsão por parte das forças de segurança moçambicanas, inclusive sequestro e agressão sexual contra mulheres.⁵⁰ A TotalEnergies também havia prometido novas colocações em empregos para as comunidades afetadas, mas apenas empregos não qualificados, de curto prazo foram disponibilizados, como trabalhos em construção e limpeza. Esses empregos foram considerados inadequados pelas comunidades locais, especialmente pelas mulheres.⁵¹

O Projeto de Recuperação de Pluit City, contratado à Boskalis e à Van Oord, implicou na criação de uma ilha artificial de 160 hectares para imóveis residenciais e comerciais de alto padrão, construída em cima de férteis pesqueiros. Esta foi uma das 17 ilhas artificiais propostas para desenvolvimento imobiliário na **Baía de Jacarta**, Indonésia. Contudo, as ilhas propostas têm sido alvo de resistência pública há décadas, e de batalhas jurídicas entre incorporadores e o governo de Jacarta. Em 2003, as recuperações na Baía de Jacarta foram declaradas ambientalmente inviáveis pelo Ministério do Meio Ambiente.⁵⁷ As principais objeções às recuperações de terra eram seus impactos sobre a biodiversidade e os pescadores, bem como o aumento do risco de enchentes na região norte da Baía de Jacarta.

Embora a maior parte das licenças para as recuperações que formariam ilhas tenha acabado sendo revogada em 2018, o tribunal permitiu que a obra de Pluit City fosse adiante.⁵⁸ A recuperação de Pluit City se localizava perto do porto de pesca de Muara Angke. Estimava-se que impactaria o meio de vida de milhares de famílias pescadoras da localidade, que rejeitavam amplamente o projeto. Pescadores de Serang Regency, região vizinha de onde a Van Oord e a Boskalis extraíram areia para a recuperação, também resistiram ao projeto,⁵⁹ que resultou em turvação e danificou arrecifes de coral da área e equipamentos de pesca. Apesar de ser um dos poucos projetos de ilhas permitidos a continuar, o projeto de recuperação de Pluit City nunca se completou, e hoje não passa de uma massa de areia acumulando lixo na Baía de Jacarta.

O Projeto de Desenvolvimento do Porto de Gulhifalhu nas Maldivas é um projeto de duas fases contratado à Boskalis pelo governo das Maldivas.

Consiste numa recuperação de 192 hectares e construção de um novo porto. Um impacto expressivo sobre o meio de vida da população local é esperado. A riqueza cultural das Maldivas é profundamente conectada ao mar e ao ambiente marinho, e muitas práticas tradicionais estão ligadas ao uso e preservação dos recursos marinhos. A perda desses habitats poderia causar impactos de grande alcance sobre a cultura e modo de vida de comunidades locais, bem como sobre seu sustento.⁶⁰ A dragagem para a segunda fase do projeto, que começou em julho de 2023,⁶¹ destruirá a Lagoa Gulhifalhu, parte da qual está designada como Área de Proteção Marinha (APM) desde 1995. Trinta pontos de mergulho devem ser afetados negativamente. O último arrecife natural livremente acessível à população da capital, Malé, será destruído.⁶² Como mostra o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do projeto,⁶³ isto poderá perturbar as práticas tradicionais de pesca e as áreas de pesca com isca, potencialmente levando a um declínio na população de peixes e impactando diretamente as famílias pescadoras, seu meio de vida e segurança alimentar.



HEADLINE

Total accused of manslaughter over Mozambique terrorist attack

Sete sobreviventes ou famílias de vítimas de um sangrento ataque jihadista em Palma (Moçambique) em março de 2021 formalizaram uma reclamação por 'homicídio culposo e omissão de socorro a uma pessoa correndo perigo' contra a TotalEnergies, que na época conduzia um megaprojeto de gás na região.⁵⁶

HEADLINE

Protest tegen projecten van grote Nederlandse baggerbedrijven in de Malediven

'Protesto nas Maldivas contra projetos de grandes empresas de dragagem holandesas.' Manchete no site de notícias holandês NOS, 21 de março de 2023.⁶⁴

HEADLINE

Nederland negeerde bij gasproject waarschuwingen over ontvoeringen en onthoofdingen in Mozambique

'A Holanda ignorou alertas sobre sequestros e decapitações num projeto de gás em Moçambique. Dois ministérios holandeses ignoraram alertas de sua própria embaixada sobre a participação num projeto de gás no norte de Moçambique. A empresa de dragagem Van Oord teve que se retirar devido à violência.' Manchete do jornal holandês NRC, 1º de novembro de 2021.⁵⁵

- ⁵⁹ Vídeo de pescadores protestando em 2016 Vídeo de pescadores protestando em 2016: <https://www.youtube.com/watch?v=BrEPyWR9Hsw>
- ⁶⁰ Banktrack. Gulhifalhu Reclamation Project. https://www.banktrack.org/project/gulhifalhu_dredging_and_reclamation_project_maldives
- ⁶¹ Dredging Today. Boskalis kicks off second phase of Gulhifalhu land reclamation project. <https://www.dredgingtoday.com/2023/07/04/boskalis-kicks-off-second-phase-of-gulhifalhu-land-reclamation-project/>
- ⁶² Contested Ports - Gulhifalhu, Maldives. Open letter to the people of The Netherlands, from the environmentally endangered Maldives. <https://www.contestedports.com/gulhifalhu-maldives/>
- ⁶³ Environment Impact Assessment Report Gulhifalhu. <https://www.gulhifalhu.mv/wp-content/uploads/2021/12/EIA-V1.pdf>
- ⁶⁴ NOS. Protest in the Maldives against projects of large Dutch dredging companies. <https://nos.nl/artikel/2468266-protest-tegen-projecten-van-grote-nederlandse-baggerbedrijven-in-de-malediven>
- ⁶⁵ Ecological Economics. Ecological goods and services of coral reef ecosystems. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0921800999000099>
- ⁶⁶ Ramsar Convention on Wetlands (2023). Mangroves - "incredible wetlands ecosystem" – Dr Mumba. <https://www.ramsar.org/news/mangroves-incredible-wetlands-ecosystem-dr-mumba>
- ⁶⁷ Silvestrum Climate Associates for the Scientific and Technical Review Panel of the Convention on Wetlands. Desktop Study of Blue Carbon Ecosystems in Ramsar Sites. https://www.ramsar.org/sites/default/files/documents/library/bn12_blue_carbon_ccmitigation_e.pdf
- ⁶⁸ Nature. Mangroves among the most carbon-rich forests in the tropics. <https://www.nature.com/articles/ngeo1123>

4.3 ECOSISTEMAS COSTEIROS E MARINHOS

O dano causado por projetos de dragagem a comunidades locais se entrelaça com o dano aos ecossistemas costeiros e marinhos. Além de apoiar a vida e o ganho de comunidades costeiras, os ecossistemas costeiros e marinhos são habitats cruciais – e altamente vulneráveis – para plantas e outros organismos. Ervas marinhas e manguezais, que evoluíram para sobreviver em águas salinas, fornecem ambientes essenciais para sustentar complicadas cadeias alimentares aquáticas, que incluem peixes, caramujos, moluscos e crustáceos. Esses animais aquáticos por sua vez sustentam múltiplas espécies de aves, incluindo muitas aves migratórias. Lodaçais rasos e arrecifes de coral, conhecidos como as ‘florestas úmidas do mar’, são reconhecidamente pontos focais de biodiversidade (hotspots). Historicamente, eles sustentam um terço dos peixes da Terra, a despeito de cobrir 0,1-0,5% do leito marinho.⁶⁵

A vegetação costeira e acidentes geográficos como bancos de areia, praias e dunas não apenas regulam a qualidade da água ao evitar a intrusão de água salgada, mas também formam barreiras naturais contra enchentes e o nível do mar em ascensão.⁶⁶ Os ecossistemas costeiros são especialmente aptos a armazenar carbono e são considerados uma das formas de mitigação climática mais eficazes em termos de custo. Manguezais, pântanos intermareais e prados de ervas marinhas às vezes são chamados de ‘ecossistemas de carbono azul’, já que absorvem dióxido de carbono atmosférico continuamente, armazenando eficazmente grandes quantidades de carbono em solos e sedimentos.⁶⁷ Na verdade, sabe-se que manguezais estocam de três a cinco vezes mais carbono por hectare que as florestas tropicais.⁶⁸ De modo semelhante, um volume crescente de pesquisa científica demonstra como os sedimentos marinhos desempenham um papel crucial no sequestro de carbono, e como perturbações ao leito marinho, como a mineração de areia, potencialmente resultam em carbono ser liberado de volta para a atmosfera.⁶⁹

‘Após mais de dez anos ainda estamos sofrendo as consequências – uma redução de 70% na pesca. Não conseguimos nem fornecer aos nossos restaurantes. Quando mergulhamos, vemos o leito do mar dinamitado que a Van Oord matou. A draga começou a destruir durante a época de reprodução da lagosta. Eles nem levaram em conta o galeão naufragado dos tempos dos portugueses e dos holandeses.’

Líder de uma associação de pescadores em Suape

4.4 DESTRUIÇÃO DE HABITATS E PERDA DE BIODIVERSIDADE

Um volume crescente de pesquisa acadêmica demonstra que a dragagem impacta negativamente os ecossistemas marinhos e a biodiversidade, incluindo peixes, aves e outras formas de vida marinha.⁷⁰ Os impactos podem ocorrer tanto no local da escavação e cercanias, quanto onde o material é depositado (descarte ou recuperação por aterramento). Impactos de atividades de dragagem sobre a vida aquática incluem estresse por sedimentos e turvação devido ao material dragado, que é suspenso na água e depositado sobre os habitats. Plumões de sedimentos podem se estender por vários quilômetros de operações de dragagem, dependendo das condições hidrodinâmicas locais. Outros impactos podem resultar dessa liberação de contaminantes tóxicos, poluição sonora afetando mamíferos marinhos e arrastamento hidráulico (a absorção direta de organismos aquáticos, como ovos de peixes e larvas, pelo campo de sucção gerado durante as operações de dragagem).

No litoral de Pernambuco, Brasil, a expansão do **Complexo Industrial Portuário de Suape** foi facilitada pela autorização para destruir a flora nativa, incluindo manguezais, restingas e Mata Atlântica até então categorizados como áreas de proteção permanente. No caso dos manguezais, os danos foram muito além desta destruição planejada. Como consequência dos aterros, dragagens e represamentos, a ligação entre o rio e o mar foi perturbada, alterando drasticamente a hidrodinâmica da região. A área de manguezal destruída foi quase o dobro da autorizada, eliminando importantes zonas de reprodução de espécies aquáticas. Em outras áreas, corais foram destruídos e populações de peixes exauridas em até 70% devido ao uso de explosivos e descarte irresponsável de resíduos de dragagem em pesqueiros.⁷²



Tatuoca island covered in sand from dredging activities by Van Oord. Photo credit: Forum Suape.

Moçambique, país cada vez mais atingido por efeitos das mudanças climáticas tais como ciclones,⁷³ detém cerca de 60% dos manguezais remanescentes da África oriental. A costa norte do país, particularmente **Cabo Delgado**, onde se planeja executar o projeto de GNL, abriga alguns dos arrecifes de coral com maior diversidade de espécies e dos prados de ervas marinhas mais produtivas da região. Estes funcionam como viveiros e oferecem um habitat de forrageio para peixes e tartarugas. O projeto de GNL envolve dragagem, perfuração, descarte de material residual tóxico, tanto em terra quanto no mar, bem como a construção de extensa infraestrutura



submarina, *near-shore* e em terra. Essas atividades levarão a impactos substanciais em curto e longo prazo, como poluição sonora, destruição de habitats e perda de biodiversidade.⁷⁴ As espécies afetadas incluirão algumas consideradas ameaçadas pela União Internacional pela Conservação da Natureza (UICN), tais como a baleia-sei, o albatroz-de-bico-amarelo-indiano, a tartaruga-cabeçuda, a tartaruga-verde, a tartaruga-de-couro e a tartaruga-de-pente. Ademais, a construção do complexo de GNL destruiria roçados, florestas e beira-mar natural, lar de diversos animais e plantas.⁷⁵ Recentemente, o Banco Mundial estimou que 'o nível de investimento necessário [em Moçambique] até 2030 para alcançar a resiliência climática em termos de capital humano, físico e natural atinge US\$ 37,2 bilhões'.⁷⁶ O dinheiro precisa ser gasto em rodovias, construções, agricultura, irrigação e lidar com o aumento do nível do mar e ciclones mais intensos. Um especialista concluiu que cerca de metade do dinheiro que Moçambique espera receber pelo gás dentro de 30 anos precisará ser gasto para lidar com os danos já causados ao clima, ao passo que o restante precisará ser gasto para enfrentar a violência.⁷⁷

⁶⁹ Blue Carbon in Marine Protected Areas: Part 3: A Blue Carbon Assessment of Greater Farallones and Cordell Bank National Marine Sanctuaries. <https://sanctuaries.noaa.gov/science/conservation/blue-carbon-in-marine-protected-areas-part-3.html>

⁷⁰ Fish and Fisheries. A critical analysis of the direct effects of dredging on fish. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/faf.12218>; Journal for Nature Conservation. The negative effect of dredging and dumping on shorebirds at a coastal wetland in northern Spain. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jnc.2017.02.006>

⁷¹ Regional Studies in Marine Science. Reconstructing the history of environmental impact in a tropical mangrove ecosystem: A case study from the Suape port-industrial complex. https://www.researchgate.net/publication/350209718_Reconstructing_the_history_of_environmental_impact_in_a_tropical_mangrove_ecosystem_A_case_study_from_the_Suape_port-industrial_complex_Brazil

⁷² Both ENDS. Suape: port expansion threatens paradise. <https://www.bothends.org/en/Our-work/Dossiers/Suape-port-expansion-threatens-paradise?template=print>; Após um esforço de vários anos, inclusive uma reclamação formal com base nas Diretrizes para Empresas Multinacionais da OCDE, as organizações locais finalmente conseguiram abrir parcialmente uma barragem que bloqueava o fluxo natural do rio e das marés. <https://www.bothends.org/en/Whats-new/News/How-the-mangroves-in-Suape-are-growing-back/>

⁷³ Reliefweb. From Climate Risk to Resilience: Unpacking the Economic Impacts of Climate Change in Mozambique, November 2023. <https://reliefweb.int/report/mozambique/climate-risk-resilience-unpacking-economic-impacts-climate-change-mozambique-november-2023>

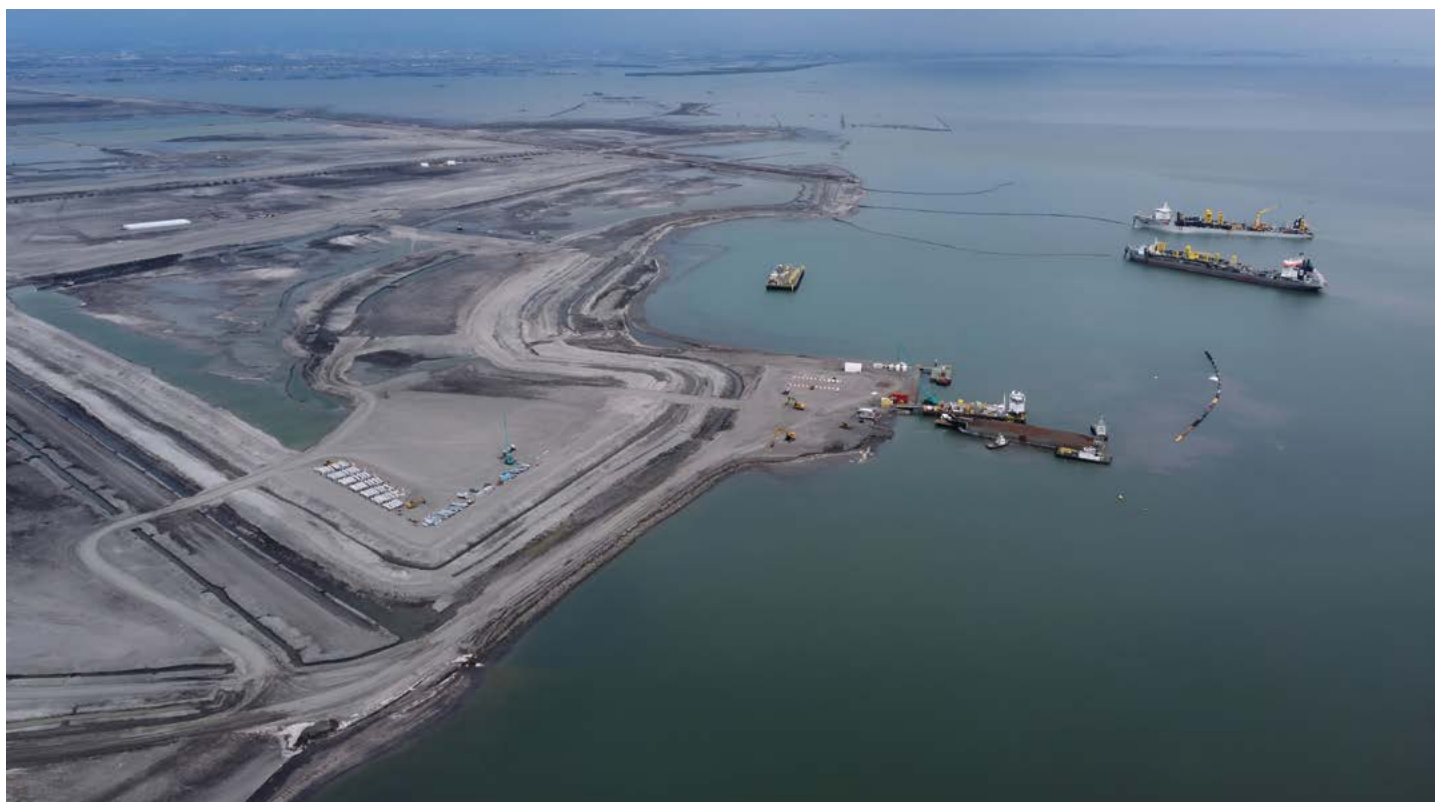
O **Norte da Baía de Manila nas Filipinas**, incluindo a região de **Bulacan** onde o projeto do aeroporto está em andamento, foi designado como Área Chave de Biodiversidade (ACB) e local prioritário de preservação nas Filipinas por várias organizações internacionais de preservação.⁷⁸ A zona costeira de Bulacan também foi denominada como Zona de Proteção Estrita no Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável da Baía de Manila (PDDSBM) devido ao seu alto valor em termos de biodiversidade.⁷⁹ Seus manguezais e planícies lodosas atraem uma das maiores congregações de aves migratórias no seio da Rota Migratória da Ásia Oriental-Australásia, que vai da Austrália à Rússia, incluindo nove espécies ameaçadas globalmente.⁸⁰

As obras do aeroporto causaram grandes estragos a este ecossistema

pantanosos críticos,⁸¹ inclusive a destruição de manguezais – amplamente disseminada e ilegal.⁸² Elas destruíram as planícies lodosas que são locais de alimentação de aves migratórias e aves aquáticas residentes, cujas populações caíram 20% desde então.⁸³ Além disso, o risco de desastres para as comunidades circunvizinhas aumentou.⁸⁴

As empresas parceiras no projeto – San Miguel, Boskalis e Atradius DSB – tentaram se esquivar das preocupações de especialistas em meio ambiente, prometendo o desenvolvimento de um projeto de compensação de biodiversidade para dar conta da perda de habitats de aves e manguezais, ainda que não haja comprovação científica de que a compensação de biodiversidade seja uma estratégia viável. (Ver box.) Para o projeto de compensação,

planejou-se uma área de 1000-1700 hectares na época em que a Boskalis recebeu o apoio à exportação.⁸⁵ Contudo, foi apenas em fevereiro de 2024, mais de três anos após o projeto ser concedido à Boskalis, que um local foi oficialmente designado para o projeto de compensação, com uma área de somente 40 hectares. Parceiros do projeto anunciaram planos para desenvolver mais locais de compensação, mas ainda não está claro quando ou onde isto acontecerá. E mesmo se tais locais acabarem sendo designados, levaria entre 2 e 3 anos sob as condições certas para que houvesse um acúmulo suficiente de biomassa subterrânea para ter valor (produtivo) para as aves. Ademais, ainda que áreas permanentes sejam desenvolvidas para as aves, permanece a questão de como estas serão protegidas de outros projetos de rápida execução no entorno do aeroporto em anos vindouros.



A recuperação de terra para o novo Aeroporto Internacional de Manila transformou uma das Áreas Chave de Biodiversidade das Filipinas num páramo estéril. Foto: Global Witness e Basilio.

‘Eu pesco desde os oito anos. Eu soube da dragagem quando fui pescar. O lugar ficou com acesso restrito e percebemos os resíduos, que iam direto para os manguezais. Muitas espécies morreram – ostras, mariscos, até aratu. O resíduo também irritou a minha pele.’ Marisqueira da Lagoa do Zumbi em Suape

ALEGAÇÕES NÃO COMPROVADAS SOBRE A COMPENSAÇÃO DE BIODIVERSIDADE

Há alguns anos, empresas prestadoras de serviços marinhos e outros atores do segmento têm apregoado os assim chamados projetos de compensação de biodiversidade como meio de compensar danos causados a ecossistemas costeiros e marinhos resultantes de suas operações. A suposição subjacente é que perdas de biodiversidade ocorridas em um lugar podem ser compensadas por esforços de restauração em outro. Isto resultaria em Nenhuma Perda Líquida (NPL) nos marcadores de biodiversidade selecionados em dada região.

A compensação de biodiversidade é fortemente contestada, já que não evita a perda de biodiversidade na área da atividade empresarial principal. Mas o que é mais importante é que a pesquisa científica sobre compensação e NPL ainda não mostrou que se trata de uma estratégia viável de proteção de biodiversidade.⁸⁶ Ademais, a pesquisa sobre a eficácia da compensação de biodiversidade tem sido bastante enviesada em favor dos países de Norte Global. Por exemplo, uma revisão recente de publicações científicas sobre a eficácia da NPL não encontrou estudos críveis sobre projetos de compensação na América Latina, África ou Ásia,⁸⁷ onde a capacidade institucional e os recursos financeiros para a compensação tipicamente são mais limitados.

⁷⁴ Friends of the Earth Europe & Justica Ambiental. Fuelling the Crisis in Mozambique - How Export Credit Agencies contribute to climate change and humanitarian disaster. <https://friendsoftheearth.eu/wp-content/uploads/2022/05/Fuelling-the-Crisis-in-Mozambique.pdf>

⁷⁵ Justica Ambiental!. The impacts of the LNG industry in Cabo Delgado, Mozambique. https://www.banktrack.org/download/the_impacts_of_the_lng_industry_in_cabo_delgado_mozambique/impacts_of_lng_in_mozambique_by_ja.pdf

⁷⁶ The World Bank. Mozambique Country Climate and Development Report (CCDR). <https://www.worldbank.org/en/country/mozambique/publication/mozambique-afe-country-climate-and-development-report-ccdr>

⁷⁷ Joseph Hanlon newsletter, 4 January 2024. https://www5.open.ac.uk/technology/mozambique/sites/www.open.ac.uk.technology.mozambique/files/files/Mozambique_634_4Jan24_Elections_Cabo-Delgado_Feijo_gas.pdf

⁷⁸ Conservation International Philippines, Department of Environment and Natural Resources Philippines, & Haribon Foundation. Priority sites for conservation on the Philippines: Key Biodiversity Areas (KBAs). <https://www.slideshare.net/no2mininginpalawan/priority-sites-for-conservation-in-the-philippines-key-biodiversity-areas-kba>

⁷⁹ People in PowerPoint Pixels: Competing justice claims and scalar politics in water development planning. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096262982300152X>

⁸⁰ Birdlife. Magazine January-March 2022, p.56. <https://magazine.birdlife.org/birdlife-magazine-jan-mar-2022.html>

⁸¹ CSO Letter of Concern Manila Bay. https://www.bothends.org/uploaded_files/inlineitem/2021-07_Letter_of_Concern_NMIA_-_Ministry_Finance.pdf



Protesto subaquático de pescadores contra a Boskalis, em Makassar. Foto: WALHI South-Sulawesi.

O litoral da Indonésia hospeda ao menos 2,6 milhões de hectares de arrecifes de coral, o que representa 25% do total da região e 8% do total mundial. A ilha de Sulawesi, onde o **Centre Point of Indonesia** está sendo construído, alberga alguns dos mais espetaculares destes arrecifes, habitats de peixes exóticos como o peixe-palhaço, com suas cores vivas, e o peixe-escorpião.⁸⁸ Durante seu trabalho de campo em Makassar, representantes da WALHI South Sulawesi ouviram relatos de pescadores sobre um aumento da erosão e da energia das ondas devido ao aprofundamento do fundo do mar e a perda de coral, que anteriormente quebrava e suavizava as ondas. Isto levou à destruição de docas, muros, quebra-mares e equipamentos de pesca.



A recuperação de Gulhifalhu vem sendo desenvolvida com areia minerada de uma Área Marinha Protegida cujos limites foram redesenhados para permitir a mineração; sem isso, ela teria sido ilegal. Foto: Save Maldives Campaign.

Prevê-se que o **Projeto do Porto de Gulhifalhu nas Maldivas** destruirá uma área marinha conhecida como Hans Haas Place (ou Kiki Reef), protegida por lei desde 1995. Outras áreas marinhas protegidas e ambientalmente sensíveis se localizam dentro da zona de impacto do projeto, que é a atividade de recuperação mais profunda na história das Maldivas.⁸⁹ Desde 2021, o projeto é tema de um processo judicial civil iniciado por cidadãos que buscam fazer cessar a obra por causa de seus impactos ambientais adversos. A Boskalis apresentou como estratégia de compensação de biodiversidade a realocação de corais, apesar de haver poucas evidências de seu êxito e alertas explícitos de organizações ambientalistas e grupos de mergulho das Maldivas sobre o fracasso de tais iniciativas.⁹⁰ Até hoje nas Maldivas, não há estudos independentes sobre realocações de coral exitosas, ou seja, que demonstrem a recuperação de serviços ecossistêmicos perdidos ou do meio de vida de comunidades.⁹¹ Ademais, um relatório intermediário sobre o progresso da realocação de coral afirma que está sendo determinado in loco quais e quantos corais 'é factível realocar no prazo disponível, que é de aproximadamente duas semanas'.⁹² Além disso, o relatório afirma que a área da realocação 'não sustenta colônias de coral que ocorrem naturalmente' devido à falta de substratos duros para onde transplantar o coral. Ademais, o número de colônias de coral a ser realocado também era incerto devido a questões logísticas imprevistas colocadas pelo confinamento da pandemia de COVID-19, o que também impediu a realização de certos testes de qualidade exigidos pelo processo. Este planejamento desordenado e prazo limitado indicam o baixo nível de prioridade dado à questão da perda de corais.

- ⁸² Global Witness. Runaway Risk. https://www.globalwitness.org/documents/20477/Runaway_Risk_-_February_2023.pdf
- ⁸³ IUCN-NL. New Water Bird Census in Manila Bay Show 20% Decline over three years. <https://www.iucn.nl/en/news/new-waterbird-census-in-manila-bay-shows-20-decline-over-three-years/>; Internationally Important Waterbird Sites in Manila Bay, Philippines https://www.iucn.nl/app/uploads/2021/03/2018_wi-iucn_nl_-_internationally_important_waterbird_sites_in_manila_bay.pdf
- ⁸⁴ Rappler. Aetropolis heightens disaster risk for Bulacan communities. <https://www.rappler.com/environment/aetropolis-airport-heightens-disaster-risks-communities-bulacan/>
- ⁸⁵ San Miguel and Boskalis. Biodiversity Action Plan Non-Technical Summary. https://www.sanmiguel.com.ph/storage/files/reports/Biodiversity_Non-Technical_Summary.pdf
- ⁸⁶ Forest Trends. Oryx. Biodiversity offsets in theory and practice. https://www.forest-trends.org/wp-content/uploads/imported/Bull_etal_2013_Oryx.pdf; Biological Conservation. What are we measuring? A review of metrics used to describe biodiversity in offsets exchanges. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0006320719309620?via%3Dihub>
- ⁸⁷ Conservation Letters. The ecological outcomes of biodiversity offsets under "no net loss" policies: A global review. <https://conbio.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/conl.12664>
- ⁸⁸ Reuters - Environment. Indonesia's corals threatened by climate change. <https://www.reuters.com/article/environment-climate-indonesia-coral-dc-idUSJAK3223520071128>
- ⁸⁹ https://www.banktrack.org/project/gulhifalhu_dredging_and_reclamation_project_maldives

- ⁹⁰ Save Maldives Campaign. Marine Reclamation in Maldives: debt, destruction and damage in a climate emergency. <https://savemaldives.net/marine-rec/>; Sun. Gulhifalhu reclamation commenced, danger to dive sites!. <https://en.sun.mv/60709>
- ⁹¹ BankTrack. Gulhifalhu Reclamation Project - Maldives. https://www.banktrack.org/project/gulhifalhu_dredging_and_reclamation_project_maldives
- ⁹² Boskalis Westminster Contracting Ltd. Gulhifalhu Coral Relocation – Intermediate update. <https://files.epa.gov.mv/file/1859>
- ⁹³ Both ENDS. Dredging in the dark. <https://www.bothends.org/en/Whats-new/Publicaties/Dredging-in-the-Dark/>
- ⁹⁴ NRC. A few sustainability lessons for the controversial Indian mega-company, and the deal goes through. <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/12/05/een-paar-duurzaamheidslessen-voor-het-omstreden-indiase-megabedrijf-en-de-deal-gaat-door-a4150512>
- ⁹⁵ Parlamento holandês. Descobertas e conclusões do relatório da revisão independente da situação de segurança do projeto de GNL em Moçambique. https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z03101&did=2023D07283
- ⁹⁶ Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos da ONU. https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_en.pdf
- ⁹⁷ Parlamento holandês. Respostas a perguntas de parlamentares. <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2022D21011>
- ⁹⁸ Frontline. https://www.npostart.nl/frontlinie/09-02-2023/VPWON_1346244; Global Witness. Runaway Risk. <https://www.globalwitness.org/en/campaigns/holding-corporates-account/runaway-risk/>

CAPÍTULO 5

EVITANDO E MITIGANDO IMPACTOS ADVERSOS? OS ATOS DA ATRADIUS, DO GOVERNO HOLANDÊS E DAS EMPRESAS DE DRAGAGEM

Todos os projetos de dragagem abordados neste relatório foram viabilizados pelo apoio do governo holandês por meio da Agência Holandesa de Crédito à Exportação, a Atradius DSB. Embora a agência tenha uma política internacional de responsabilidade social corporativa (ICSR), e tenha promovido algumas melhoras a ela com o passar dos anos (tema discutido abaixo), tanto suas políticas quanto suas práticas seguem aquém do desejado. Abaixo descrevemos questões e fraquezas importantes e recorrentes nas políticas e práticas da Atradius DSB com respeito a evitar e mitigar os impactos adversos do setor de dragagem holandês.

5.1 PESO LIMITADO DA DEVIDA DILIGÊNCIA SOCIAL E AMBIENTAL

Para cada pedido de seguro de crédito à exportação que recebe, a Atradius DSB conduz a devida diligência ambiental e social, em paralelo à devida diligência financeira. A empresa candidata deve fornecer todas as informações ambientais e sociais relevantes sobre o projeto. Durante o processo de devida diligência ambiental e social, a Atradius DSB avalia os impactos (previstos) e as medidas de mitigação do projeto em questão de modo a entender se podem ser considerados 'aceitáveis' à luz dos padrões internacionais e, logo, se o projeto se qualifica para receber o seguro. Contudo, a Atradius DSB frequentemente oferece a assim

chamada 'promessa de cobertura' uma vez que a devida diligência financeira é considerada satisfatória, o que costuma ocorrer antes da conclusão do processo de devida diligência ambiental e social. A 'promessa de cobertura' implica uma garantia provisória de que cliente receberá um seguro legalmente vinculante, sob a condição de que o resultado final da devida diligência ambiental e social seja considerado satisfatório. Na prática, isto significa que a devida diligência ambiental e social fica sob pressão das empresas e bancos que querem fechar o negócio, bem como dos governos (tanto da Holanda quanto dos países anfitriões) que querem apoiar economicamente suas empresas. Isto coloca sérias questões sobre o peso relativo da devida diligência ambiental e social no processo de avaliação do seguro.

O caso do **Canal de Suez** serve de exemplo particularmente claro da relativa insignificância da devida diligência ambiental e social no processo de avaliação.⁹³ Os dois ministérios holandeses responsáveis pela agência de crédito à exportação do país, Finanças e Assuntos Exteriores, optaram por aprovar o seguro a despeito de a Atradius DSB ter informado que não conseguira realizar um processo de devida diligência ambiental e social adequado. A aprovação foi concedida para proteger as empresas de dragagem holandesas de desvantagens competitivas relacionadas a um processo de devida

diligência mais rigoroso e demorado. Embora a regra que permitiu que isso acontecesse tenha sido retirada da política da Atradius DSB desde então, casos recentes ilustram como os interesses do setor privado holandês continuam sendo priorizados em detrimento de processos robustos de devida diligência.⁹⁴

Com relação ao **Projeto do Porto de Gulhifalhu nas Maldivas**, os consultores de devida diligência da Atradius DSB não puderam ir às Maldivas devido a restrições de viagem relacionadas à pandemia de COVID-19. Os processos de devida diligência foram conduzidos online, o que significou que a Atradius DSB não obteve experiências em primeira mão do contexto do projeto e da situação das comunidades atingidas. Quanto ao projeto de GNL de Moçambique, desde 2017 organizações como Both ENDS, Milieudefensie, UPC, Justiça Ambiental e várias outras entidades moçambicanas vinham alertando a Atradius DSB, o governo holandês, a TotalEnergies e a Van Oord sobre violações de direitos humanos, a escalada da violência, danos climáticos e riscos econômicos associados ao projeto. O seguro foi concedido assim mesmo. Em resposta a críticas da sociedade civil e a pedido de parlamentares holandeses, o governo holandês aceitou encomendar uma pesquisa independente sobre o processo de devida diligência. A pesquisa, realizada pela Proximities Risk Consultancy, concluiu que a Atradius DSB e o governo holandês não haviam dado atenção suficiente às preocupações da sociedade civil ou da embaixada holandesa durante o processo de devida diligência.⁹⁵ O relatório argumenta que a Atradius DSB em grande medida ignorara as informações disponíveis sobre a situação de segurança na área do projeto e que também havia 'fracassado em garantir objetividade suficiente na análise de segurança do

projeto'. Ele conclui que à Atradius DSB faltava a habilidade e autoridade para avaliar adequadamente a situação de segurança. Também o impacto climático dessa obra gigantesca para extrair um combustível fóssil mal pesou durante o processo de devida diligência; não se avaliou se o projeto se coadunava com os cenários de 1,5 grau da Agência Internacional de Energia (AIE).

5.2 DIVULGAÇÃO PÚBLICA INADEQUADA DE AVALIAÇÕES DO PROJETO, PLANOS DE MITIGAÇÃO E MONITORAMENTO

Uma grande lacuna nas políticas e práticas da Atradius DSB tem sido sua recusa a garantir um processo decisório transparente e responsável durante e após as avaliações de solicitações de seguros. Os padrões internacionais de conduta empresarial responsável requerem que informações suficientes sejam disponibilizadas para os atores interessados poderem avaliar quão adequadas são as medidas de mitigação de impacto, particularmente quando questões preocupantes são colocadas por ou em nome de pessoas afetadas.⁹⁶ Isto implica compartilhar informações sobre avaliações (de direitos humanos, inclusive) e estratégias de mitigação e compensação, assim como informações sobre o progresso da implementação de tais estratégias. Informações como essas costumam ser detalhadas em diversos documentos, como Avaliações de Direitos Humanos, Planos de Reabilitação de Meios de Vida e relatórios de monitoramento, entre outros, que são juntados em pacotes chamados de Planos de Ação Ambiental e Social (PAAS). Estes incluem as condições específicas ao projeto que a Atradius DSB impõe aos seus clientes para que possam receber o seguro.

Não obstante a existência de padrões internacionais, a Atradius DSB tem se recusado repetidas vezes a disponibilizar publicamente informações contidas em PAASs devido à confidencialidade empresarial. Sendo assim, fica impossível para as comunidades e o público em geral avaliar a validade e responder às avaliações do projeto e à viabilidade das medidas de mitigação e compensação, ou avaliar o progresso de sua implementação. Em vez disso, o que a Atradius DSB divulga se limita a uma única categoria de avaliação *ex-ante*, ou seja, as Avaliações de Impacto Ambiental e Social (AIASs). Em suma, as comunidades atingidas não têm como saber que acordos a Atradius DSB fez com seus clientes em assuntos com consequências diretas para seu meio de vida, bem estar e direitos humanos. A falta geral de transparência se ilustra, ainda, pelo fato de que inicialmente nenhuma das organizações da sociedade civil (OSCs) ou das comunidades afetadas pelos projetos constantes deste relatório sabia do envolvimento do governo holandês por meio de sua agência de crédito à exportação. Esta informação só lhes chegou por meio de ONGs holandesas.

5.3 INFLUÊNCIA DESPROPORCIONAL DE INTERESSES PARTICULARES NO PROCESSO DECISÓRIO E MONITORAMENTO

A falta de divulgação da documentação do projeto demonstra bem o fato de que o poder decisório e as informações são completamente controlados pelos parceiros do projeto, que têm interesses particulares (políticos ou financeiros) no projeto. Por exemplo, processos de devida diligência e atividades de monitoramento de PAASs em geral são conduzidos por consultores pagos pelos parceiros do projeto (como a Atradius, empresas de dragagem,

⁹⁹ Parlamento holandês. Respostas a perguntas de parlamentares. <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2023D14425>

¹⁰⁰ Parlamento holandês. Descobertas e conclusões do relatório da revisão independente da situação de segurança do projeto de GNL em Moçambique. https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z03101&did=2023D07283

¹⁰¹ Parlamento holandês. Respostas a perguntas de parlamentares. <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2022D21013>

¹⁰² Tempo. Citizen: Centre Point of Indonesia Reclamation Displaces Fishermen. <https://nasional.tempo.co/read/765049/warga-reklamasi-centre-point-of-indonesia-menggusur-nelayan>; Tribun News Makassar. Residents Claim to Have Lost Their Livelihoods Due to CPI Reclamation Project. <https://makassar.tribunnews.com/2016/04/22/warga-mengakui-kehilangan-mata-pencaharian-akibat-reklamasi-proyek-cpi>

¹⁰³ Global Witness. Standing firm. <https://www.globalwitness.org/en/campaigns/environmental-activists/standing-firm/>

¹⁰⁴ Both ENDS. Carta ao Ministro Kaag. https://www.bothends.org/uploaded_files/inlineitem/210511_Brief_Mozambique_verzekering_Kaag-1.pdf

¹⁰⁵ OECD Watch. The OECD Guidelines and stakeholder engagement. <https://www.oecdwatch.org/oecd-ncps/the-oecd-guidelines-for-mnes/what-is-in-the-oecd-guidelines/the-oecd-guidelines-and-stakeholder-engagement/>

¹⁰⁶ United Nations Human Rights Office of the High Commissioner & Henrich Boll Stiftung. The Other Infrastructure Gap: Sustainability. https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Publications/TheOtherInfrastructureGap_FullLength.pdf

proprietários de projetos etc). A maioria esmagadora da documentação de projeto que esses consultores produzem é propriedade de seus clientes e protegida por Acordos de Confidencialidade. Nem a Boskalis nem a Van Oord divulga informações relativas a devida diligência em âmbito de projeto.

A Atradius DSB e o Ministério das Finanças têm resistido ativamente a apelos por avaliações independentes e divulgadas publicamente. Por exemplo, no caso do **Novo Aeroporto Internacional de Manila**, OSCs e parlamentares holandeses solicitaram que a Atradius DSB e o Ministério das Finanças encomendam à Comissão de Avaliação Ambiental da Holanda (CAAH) uma avaliação da AIAS. A CAAH, órgão holandês de avaliação com boa reputação internacional devido a sua independência e rigor, só pode efetuar avaliações se convidado por uma autoridade com poder decisório. A Atradius DSB e o Ministério das Finanças se recusaram a autorizar uma avaliação por parte da CAAH, alegando que os consultores do projeto eram suficientemente independentes.⁹⁷ Em 2023, parlamentares holandeses solicitaram pela segunda vez uma avaliação independente, após o lançamento de um documentário altamente incriminador e de um relatório independente da organização Global Witness sobre a construção do aeroporto.⁹⁸ Novamente o pedido foi recusado pelo Ministério das Finanças.⁹⁹

De todos os casos discutidos neste relatório, o **caso do GNL de Moçambique** foi o único de fato submetido a uma avaliação independente por causa da comoção sustentada por parte de parlamentares, dos meios de comunicação e da sociedade civil. O relatório da Proximities citado

acima revelou que os consultores da Atradius DSB não tinham formação ou independência suficiente para conduzir as avaliações ambientais e sociais e o monitoramento necessários. A Proximities concluiu que a Atradius DSB e os ministérios holandeses responsáveis precisavam melhorar a transparência e fazer uso do conhecimento local, bem como garantir a independência dos especialistas e outros envolvidos nas avaliações.¹⁰⁰ Não está claro como as recomendações estão sendo implementadas.

A concentração de poder decisório nas mãos de atores com um interesse próprio, combinada à falta de transparência, permite que vieses e distorções grassem. Por exemplo, em 2022, o Ministério das Finanças enviou um ofício ao parlamento holandês sobre o **projeto do aeroporto na Baía de Manila**,¹⁰¹ defendendo sua decisão de conceder o seguro. O ofício incluía uma referência a uma visita anterior feita por representantes da Atradius DSB e do Ministério das Finanças ao local do projeto. O ofício alegava que as reuniões entre estes representantes e porta vozes das comunidades locais e OSCs haviam confirmado que o projeto estava em bom caminho para atingir os padrões internacionais de responsabilidade social corporativa. Na melhor das hipóteses, este era



um relato altamente seletivo das reuniões. O que o ofício ignorou completamente foi que inúmeros atores envolvidos na verdade haviam expressado sua rejeição fundamental ao projeto devido aos seus impactos sobre os direitos humanos e o meio ambiente. Quando as OSCs cobraram dos representantes do ministério que substanciassem suas alegações mostrando as anotações feitas durante as reuniões, eles admitiram que anotações não foram feitas, tornando impossível rastrear como essas alegações enganosas entraram no informe feito ao Parlamento.

5.4 DESCASO COM RELAÇÃO A CONFLITOS E AO CONTEXTO DE DIREITOS HUMANOS NO SENTIDO AMPLO

Outra grande questão contenciosa tem sido o descaso da Atradius DSB e das empresas de dragagem com relação ao contexto de direitos humanos em que os projetos segurados são implementados. No caso do projeto **Centre Point of Indonesia**, em Makassar, mais de 40 famílias foram despejadas sem indenização para dar lugar ao projeto, como demonstrado por testemunhos locais e imagens de satélite.¹⁰² Contudo, a Atradius DSB alegou que os despejos foram consequência de um projeto diferente, não relacionado. Ao fazê-lo, a Atradius DSB pôde negar qualquer responsabilidade pelos despejos ou a necessidade de indenizar as vítimas de acordo com os padrões internacionais.

De modo semelhante, o **projeto do aeroporto na Baía de Manila** e o **projeto de GNL em Moçambique** ambos foram aprovados tendo como pano de fundo abusos de direitos humanos e violência contra civis amplamente disseminados, o que era sabido tanto pela Atradius DSB quanto pelas empresas de dragagem. O projeto da Baía de Manila ficou

associado a detenções arbitrárias e intimidações por parte de militares. Houve relatos de deslocamentos forçados de 700 famílias, muitas das quais foram intimidadas por militares. Tudo isso ocorreu durante o regime do Presidente Rodrigo Duterte, que foi responsável por milhares de execuções extrajudiciais, assim firmando as Filipinas como um dos países mais mortíferos da Ásia para defensores do meio ambiente.¹⁰³

O seguro para o projeto de GNL foi concedido num contexto de insurgências violentas e deslocamento interno de populações no norte de Moçambique. A situação de segurança era tão extrema que, em 2019, funcionários da Atradius DSB foram obrigados a conduzir uma visita ao local de helicóptero e usando coletes à prova de balas.¹⁰⁴ E, no entanto, a Atradius DSB e o governo holandês não apenas consideraram o contexto 'aceitável' em termos de direitos humanos, mas aprovaram o seguro somente um dia após um ataque particularmente brutal na cidade vizinha de Palma. O ataque incluiu a decapitação de dezenas de pessoas, incluindo trabalhadores do projeto de GNL, o que acabou por obrigar a empresa TotalEnergies a declarar força maior e retirar seu pessoal do canteiro de obras. O projeto está pausado desde 2021. Apesar de ataques recentes, a TotalEnergies se prepara para retomar o projeto em 2024.

5.5 ENVOLVIMENTO PÚBLICO INSUFICIENTE EM ÂMBITO LOCAL

O envolvimento com atores locais é componente chave da devida diligência, como descrito nas Diretrizes da OCDE e nos Princípios Orientadores da ONU.¹⁰⁵ De acordo com o Escritório das Nações Unidas para os Direitos Humanos, a participação ativa e significativa das comunidades afetadas, com base em seu acesso livre e prévio às

informações ao longo do processo do projeto, é vital para assegurar resultados sustentáveis para projetos de infraestrutura de grande escala.¹⁰⁶ Nenhum dos projetos neste relatório alcançaram esses padrões.

Por exemplo, os contatos iniciais com a comunidade com vistas ao **projeto do aeroporto na Baía de Manila** se baseavam numa apresentação incorreta do projeto à comunidade, sem menção da construção de um aeroporto. A isto se seguiu a intimidação por militares das comunidades obrigadas a se deslocar.¹⁰⁷ Em **Makassar**, a Boskalis e o proprietário do projeto prometeram consultas apropriadas com os atores locais após o recebimento do seguro, porém estas jamais aconteceram. No caso do **Projeto de Recuperação de Pluit City**, os tribunais decidiram que não houvera participação pública durante a avaliação de risco ambiental, o que ia de encontro à legislação indonésia. Foi com consternação que as comunidades pesqueiras receberam a notícia de que a decisão mais tarde foi revertida devido a questões técnicas por um tribunal de recursos, que negligenciou os reclamos procedimentais e substantivos das comunidades atingidas. As consultas públicas sobre os impactos ambientais do projeto de **Gulhifalhu nas Maldivas** foram extremamente limitadas: os insumos para a avaliação de impacto ambiental foram coletados exclusivamente por meio de um formulário online que ficou aberto por um período de apenas cinco dias durante o confinamento resultante da pandemia de COVID-19, e resultou em apenas sete contribuições.¹⁰⁸

A participação pública não é responsabilidade apenas das autoridades locais, mas também de empresas multinacionais como a Boskalis e a Van Oord, e da Atradius DSB que, sendo subsidiária da Atradius NV, também é regida pelas

¹⁰⁷ Global Witness. Runaway risk. https://www.globalwitness.org/documents/20477/Runaway_Risk_-_February_2023.pdf

¹⁰⁸ A população estimada da Grande Male é de mais de 200.000 (Dados de projeções de população, Birô de Estatísticas das Maldivas). A avaliação de impacto ambiental resultante foi um documento técnico de 677 páginas, disponível apenas em inglês.

¹⁰⁹ PCN holandês. Comunicado final. <https://www.oecdguidelines.nl/binaries/oecd-guidelines/documenten/publication/2016/11/30/final-statement-notification-both-ends-forum-suape-vs-atradius-dsb/161130-Final+statement+Dutch+NCP+-+Both+ENDS+et+al.+vs.+ADSB.pdf>

¹¹⁰ PCN holandês. Comunicado final. <https://www.oecdguidelines.nl/binaries/oecd-guidelines/documenten/publication/2016/11/30/final-statement-notification-both-ends-forum-suape-vs-atradius-dsb/161130-Final+statement+Dutch+NCP+-+Both+ENDS+et+al.+vs.+ADSB.pdf>

¹¹¹ Atradius DSB. Devolutivas e Reclamações. <https://atradiusdutchstatebusiness.nl/en/article/feedback-and-complaints.html>

¹¹² Anti-bribery policy review for the export credit insurance. <https://open.overheid.nl/repository/ronl-cc3f00a4346a19036167a38b2aad78c4f9a3db4/1/pdf/rapportage-pic.pdf>

¹¹³ Sanusi gets seven years in reclamation bribery case. <https://www.thejakartapost.com/news/2016/12/30/sanusi-gets-seven-years-reclamation-bribery-case.html>

¹¹⁴ The Edition. ACC probes govt handover of Gulhifalhu project without bid. <https://edition.mv/news/13130>

¹¹⁵ Rappler. Aerotropolis heightens disaster risks for Bulacan communities. <https://www.rappler.com/environment/aerotropolis-airport-heightens-disaster-risks-communities-bulacan/>

Diretrizes da OCDE.¹⁰⁹ Contudo, na realidade as empresas de dragagem optam por desconsiderar tais padrões delegando a responsabilidade aos seus clientes. No caso do **projeto do porto de Suape**, as comunidades deram testemunhos de que as operações de dragagem começaram sem aviso, e sequer se sabia o nome da empresa envolvida (Van Oord). De maneira parecida, nas **Filipinas**, a Boskalis se recusou a se reunir com as organizações filipinas coautoras da carta expressando preocupação com relação ao **projeto da Baía de Manila**, argumentando que a San Miguel Corporation, empresa proprietária do projeto, estava liderando o diálogo com os atores interessados. Dessa maneira a empresa negligenciou sua responsabilidade quanto ao impacto das operações do seu negócio. Para piorar, o presidente executivo da Boskalis mais tarde chegou a alegar, falsamente e em público, que a OSC Filipina Kalikasan-PNE, uma das autoras da carta, rejeitara ofertas de diálogo da Boskalis.

Em 2015, a Both ENDS e o Fórum Suape enviaram uma reclamação ao Ponto de Contato Nacional (PCN) holandês das Diretrizes da OCDE alegando o não cumprimento das Diretrizes por parte da Atradius DSB e da Van Oord em relação ao **caso de Suape**. O PCN estipulou que ambas as partes 'poderiam ter feito melhor' sua devida diligência, inclusive com relação à consulta às comunidades afetadas.¹¹⁰ Em seguimento às recomendações do PCN, a Atradius DSB estabeleceu seu próprio procedimento para reclamações. Contudo, este mecanismo tem se provado extremamente lento e ineficaz.¹¹¹ Em novembro de 2019, a WALHI e a Both ENDS formalizaram uma reclamação junto à Atradius DSB relativa ao **caso Makassar CPI**. Mais de quatro anos se passaram e o processo ainda está em andamento.

5.6 IRREGULARIDADES JURÍDICAS E CORRUPÇÃO

Como parte de seu processo de devida diligência financeira, a Atradius DSB é obrigada a avaliar o risco de corrupção associado com os projetos. Em 2022, o governo holandês encomendou uma avaliação das medidas anticorrupção da Atradius DSB. Esta concluiu que os procedimentos de devida diligência financeira eram insuficientes, o que tornava seu apoio financeiro particularmente suscetível a corrupção.¹¹² Não é de se admirar que diversos projetos de dragagem segurados já tenham sido associados a corrupção e irregularidades jurídicas ou financeiras dúbias. O diretor presidente do **projeto de recuperação de Pluit City na Indonésia** foi condenado por suborno e encarcerado por três anos, ao passo que um membro do parlamento local foi encarcerado por sete anos.¹¹³ A primeira fase do **projeto do porto de Gulhifalhu nas Maldivas** foi concedida diretamente à Boskalis sem licitação, o que virou um escândalo e levou a uma investigação pela comissão anticorrupção do país, que está em andamento.¹¹⁴

Com relação ao **projeto da Baía de Manila**, juristas têm afirmado que a maior parte da terra era categorizada como pública e inalienável, o que quer dizer que nunca deveria ter podido ser adquirida para a construção do novo aeroporto.¹¹⁵ Nas Maldivas, descobriu-se que a concessão para a mineração de areia para o **projeto do porto de Gulhifalhu** estava violando a legislação ambiental por sua proximidade a uma Área Marinha Protegida (AMP). Porém, em vez de mudar o local do projeto ou da concessão, a Agência de Proteção Ambiental das Maldivas simplesmente redesenhou os limites da AMP para permitir que a mineração de areia continuasse sem pausa.¹¹⁶

Em Moçambique, a descoberta de grandes reservas de gás pode estar ligada a um escândalo de corrupção havido em 2013.¹¹⁷ Este envolvia empréstimos secretos feitos por funcionários do governo de Moçambique que ao menos em parte almejavam proteger as reservas de gás. O escândalo resultou na retirada, em 2016, de apoio financeiro direto a Moçambique pelo FMI e outros doadores internacionais, inclusive a Holanda, o que foi o estopim de uma crise econômica.

5.7 MUDANÇAS INADEQUADAS À POLÍTICA DE DEVIDA DILIGÊNCIA DA ATRADIUS DSB

Há muitos anos, organizações da sociedade civil, incluindo as autoras deste, convocam o governo holandês a melhorar a política de devida diligência da Atradius DSB e assegurar alinhamento com os padrões internacionais. Em resposta a esta pressão somente pequenas melhorias foram efetuadas.

Como observado acima, em 2015, a Both ENDS e o Fórum Suape formalizaram uma reclamação junto ao PCN holandês para as Diretrizes da OCDE relacionada ao **caso de Suape**. Seguindo as recomendações do PCN, a Atradius DSB estabeleceu seu próprio procedimento interno de reclamações em 2018. Em 2020 e 2023, a Atradius DSB e os ministérios responsáveis decidiram analisar todas as solicitações de apoio feitas à agência de crédito à exportação, e visitar e monitorar todos os projetos de categoria A (aqueles com alto risco social e ambiental).

Embora estas sejam melhorias bem vindas, elas ficam aquém do necessário para garantir um processo de devida diligência robusto, transparente e responsável. Por exemplo, o procedimento para reclamações tem se mostrado

extremamente demorado e ineficaz.¹¹⁸ Em novembro de 2019, a WALHI e a Both ENDS formalizaram uma reclamação à Atradius DSB com relação ao **caso Makassar CPI**. Passados mais de quatro anos, a questão não se resolveu; o procedimento continua em andamento. Quanto às visitas a campo agora obrigatórias, sem verificações e contrapesos adicionais, fica em aberto a questão se agregam valor ou não para as comunidades atingidas. Como discutido anteriormente, uma tal visita ao canteiro do projeto do **aeroporto de Manila** foi usada para forjar um quadro de consentimento entre os porta vozes locais para consumo do parlamento holandês. No caso do projeto de **GNL de Moçambique**, a visita foi feita por helicóptero com coletes à prova de bala. Ainda assim, em termos de direitos humanos, os riscos para a população em solo foram considerados aceitáveis.

Em abril de 2023, a Atradius DSB lançou uma consulta pública sobre sua política de devida diligência, mas a consulta foi anunciada apenas em holandês. Como resultado da Both ENDS e da Milieudefensie terem divulgado o fato a outras OSCs, uma coalizão de treze organizações sociais da Holanda e de outros países respondeu.¹¹⁹ Contudo, a maior parte das recomendações das OSCs não foi incorporada, incluídas as recomendações sobre a adoção de uma política de gênero e maior transparência. As mudanças nas políticas da Atradius DSB não resultaram em quaisquer mudanças estruturais alinhadas com os padrões internacionais.

¹¹⁶ A zona de proteção foi revista para aproximadamente 23 metros ao norte e 120 metros a leste e a oeste da área definida como "Área Central". Entende-se que essa informação está em processo de publicação no Diário Oficial. 'EIA for the proposed dredging, land reclamation, and revetment work at Gulhifalhu, CDE Consulting, Maldivas, abril de 2020, página 85. Quando se trata de atividades de dragagem, as Maldivas têm devida diligência e cumprimento da lei muito fracos quanto a AMPs. O projeto de dragagem do Atol Addu do governo das Maldivas com a Van Oord põe em perigo múltiplas AMPs, incluindo um naufrágio da Segunda Guerra Mundial e uma estação de limpeza marinha de raias Manta, observáveis o ano inteiro.

¹¹⁷ Friends of the Earth Europe and Justica Ambiental. Fuelling the Crisis in Mozambique. <https://www.foei.org/wp-content/uploads/2022/05/Fuelling-the-Crisis-in-Mozambique-FOEE-JA-report.pdf>

¹¹⁸ Atradius DSB. Devolutivas e Reclamações. <https://atradiusdutchstatebusiness.nl/en/article/feedback-and-complaints.html>

¹¹⁹ Both ENDS. Letter from NGOs to Dutch export credit agency: CSR policy must be strengthened. <https://www.bothends.org/en/Whats-new/Letters/Letter-from-NGOs-to-Dutch-export-credit-agency-CSR-policy-must-be-strengthened/>

¹²⁰ Por exemplo, o PAAS do projeto de GNL de Moçambique não foi divulgado.

¹²¹ Parlamento holandês. Descobertas e conclusões do relatório da revisão independente da situação de segurança do projeto de GNL em Moçambique. https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z03101&did=2023D07283



Fisherman in Cavite, Manila Bay. Photo credit: Both ENDS

ARGUMENTOS FALHOS PARA A AGÊNCIA DE CRÉDITO À EXPORTAÇÃO HOLANDESA APOIAR PROJETOS SOCIAL E AMBIENTALMENTE DESTRUTIVOS

Em doze anos trabalhando lado a lado com comunidades a respeito de projetos de dragagem controversos apoiados pelo seguro de crédito à exportação da DSB, uma série de argumentos falhos tem sido rotineiramente apresentada para justificar o envolvimento holandês nesses projetos. Abaixo respondemos a esses argumentos:

1. O envolvimento holandês garante que as salvaguardas sociais e ambientais sejam aplicadas no mais alto nível

Atores holandeses alegam com regularidade que seu envolvimento leva a uma rígida aplicação de salvaguardas sociais e ambientais. Como este relatório demonstra, esta alegação não tem cabimento. O envolvimento holandês não consegue proteger as comunidades e ecossistemas de danos inaceitáveis. Ademais, a Atradius DSB, a Boskalis e a Van Oord têm se recusado publicamente a divulgar informações suficientes para que a sociedade civil e as comunidades possam avaliar ou monitorar impactos adversos sociais, ambientais e ligados aos direitos humanos de acordo com marcos internacionais de conduta empresarial responsável.¹²⁰ Pesquisas independentes também mostram que faltam à Atradius DSB habilidade e autoridade no que tange a aferir riscos à segurança, e que seus consultores nem sempre são independentes.¹²¹

2. Os proprietários dos projetos são responsáveis pela divulgação das informações sociais e ambientais, não as empresas de dragagem ou a DSB

Atores holandeses têm argumentado repetidamente que a divulgação pública das informações sociais e ambientais relevantes, como os Planos de Ação Ambiental e Social, é uma opção dos proprietários dos projetos, e que a Atradius DSB e as empresas de dragagem holandesas não são responsáveis por disponibilizar tais informações. Este argumento não tem cabimento nos padrões internacionais, que se aplicam a todas as multinacionais com base em até que ponto suas operações empresariais causam, contribuem ou se vinculam a impactos sociais e ambientais adversos.

3. Atores holandeses são contratualmente impedidos de divulgar publicamente as informações sociais e ambientais relevantes

Atores holandeses têm alegado repetidamente, como que em extensão do argumento anterior, que informações sociais e ambientais relevantes, como os Planos de Ação Ambiental e Social, constituem conhecimentos que pertencem aos proprietários do projeto, e que são contratualmente impedidos de compartilhá-los publicamente por sua iniciativa. Esta prática em si se choca fundamentalmente com os

padrões internacionais ao (aparentemente) aliviar tais atores de sua responsabilidade de divulgar informações sociais e ambientais relevantes sobre os impactos de suas operações empresariais.

4. Projetos de dragagem apoiados pela agência de crédito à exportação trazem desenvolvimento econômico e empregos à região anfitriã

Os projetos de dragagem neste relatório são empreendimentos imobiliários, construções de portos, infraestrutura para combustíveis fósseis e mega-aeroportos que trazem pouco ou nenhum benefício direto às comunidades frequentemente pobres e marginalizadas que atingem. Pelo contrário: como mostra o relatório, essas comunidades carregam o principal fardo dos impactos adversos, incluindo a destruição de economias locais, meios de vida e segurança alimentar, ao passo que as oportunidades de emprego costumam se limitar a trabalhos temporários de baixa qualificação e que não remuneram bem. Ademais, como demonstrado em vários casos, esses projetos frequentemente são acompanhados de militarização, intimidação e violência arbitrária contra as comunidades.

5. Se as empresas de dragagem holandesas não fizerem, as chinesas farão

A ameaça da concorrência chinesa é evocada com regularidade para justificar o envolvimento holandês em projetos de dragagem destrutivos. Um argumento usado frequentemente é que empresas chinesas se preocupam menos que empresas holandesas com impactos sociais e ambientais. Porém, como demonstrado pelos casos deste relatório, este argumento não tem cabimento. Projetos de dragagem apoiados pela agência holandesa de crédito à exportação têm sido sistematicamente associados a violações de direitos humanos e a destruição social e ambiental. Um segundo – e contraditório – argumento evoca a concorrência chinesa para argumentar contra padrões mais estritos de devida diligência para empresas de dragagem holandesas, de modo a não prejudicar sua competitividade internacional. Em ambos esses argumentos, a importância das empresas de dragagem chinesas é grosseiramente exagerada. As empresas holandesas e belgas juntas dominam 95% do mercado aberto de dragagem.¹²² Sendo assim, seria mais preciso falar da concorrência entre empresas holandesas e belgas. O fato dessas empresas estarem vinculadas aos mesmos marcos internacionais de conduta empresarial responsável na verdade oferece uma rara oportunidade de elevação geral dos padrões do setor de dragagem em âmbito global.

CAPÍTULO 6

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Este relatório demonstra como a Atradius Dutch State Business, por meio de seu apoio às empresas de dragagem holandesas Boskalis e Van Oord, está ligada a graves impactos sociais, ambientais e de direitos humanos. Os casos descritos refletem mais de uma década de trabalho cuidadoso por parte de grupos ambientalistas e de direitos humanos, que monitoraram diligentemente planos e projetos de dragagem, trabalhando intimamente com comunidades locais atingidas em defesa de seus direitos.

Os sete casos revelam três características sistêmicas de projetos de dragagem apoiados pela agência de crédito à exportação:

- **Deslocamento involuntário de comunidades, repressão, perda de meios de vida e destruição de ecossistemas**

Os projetos detalhados neste relatório estiveram ligados, em diferentes graus, com o deslocamento de famílias e perda de seu sustento, a destruição de moradias e reassentamento involuntário, impactos com natureza de gênero e a perda de habitats marinhos e costeiros, bem como de hotspots de biodiversidade. Essas dinâmicas exacerbam ainda mais a vulnerabilidade climática das comunidades, ao mesmo tempo em que reduzem a capacidade natural dos ecossistemas de se adaptar às mudanças climáticas e à elevação do nível do mar. Ademais, a maior parte desses projetos esteve ligada a um aumento na violência arbitrária e/ou intimidação contra comunidades e defensores dos direitos humanos ambientais. Em certos projetos, o

seguro foi concedido em contextos de conflito armado e opressão violenta.

- **Governança de projetos dominada por interesses particulares, indiferente, irresponsável e não transparente com as comunidades afetadas**

O poder decisório e o acesso à informação são controlados por atores com interesses políticos ou financeiros no projeto, que tipicamente se inclinam a apresentar uma imagem favorável do projeto para o público no sentido mais amplo. As comunidades atingidas não têm influência formal sobre os resultados dos projetos ou acesso às informações com base nas quais se tomam as decisões. Assim, elas são deixadas efetivamente sem poder. Os atores holandeses não têm se mostrado dispostos a garantir acesso público pleno a informações sobre os impactos de projetos, medidas de compensação e mitigação, e monitoramento.

- **O contexto regulatório dos projetos de dragagem apoiados pela agência de crédito à exportação holandesa é evidentemente inadequado e solapa as obrigações holandesas constantes nos marcos empresariais internacionais relativos a devida diligência, biodiversidade e desenvolvimento sustentável**

As duas conclusões acima demonstram que o contexto regulatório dos projetos de dragagem apoiados pela agência de crédito à exportação não

122 Ocean sand: Putting sand on the ocean sustainability agenda. Ocean Risk and Resilience Action Alliance (ORRAA) Report. https://www.researchgate.net/publication/371541012_Ocean_Sand_Putting_sand_on_the_ocean_sustainability_agenda

123 UNEP. Sand and sustainability: 10 strategic recommendations to avert a crisis. <https://www.unep.org/resources/report/sand-and-sustainability-10-strategic-recommendations-avert-crisis>

desempenha o papel de evitar impactos inaceitáveis, sejam eles sociais, ambientais ou de direitos humanos. Isto aponta uma expressiva incoerência entre a política de crédito à exportação, por um lado, e os compromissos holandeses para com a conduta empresarial responsável, a biodiversidade e o desenvolvimento sustentável, por outro. Esses achados ecoam com chamamentos recentes do Programa para o Meio Ambiente da ONU por uma regulamentação mais forte do setor de dragagem.¹²³

RECOMENDAÇÕES

Este relatório se direciona primordialmente ao governo holandês e discute como ele alavanca recursos estatais para avançar os interesses de multinacionais de dragagem holandesas às custas de comunidades e ecossistemas, e em contradição com obrigações empresariais internacionais relativas a devida diligência ambiental e de direitos humanos, biodiversidade e desenvolvimento sustentável. Devido à natureza sistêmica dos impactos adversos e da



negligência descritos neste relatório, oferecemos recomendações urgentes ao governo holandês para garantir o pleno alinhamento da política de exportações holandesa com seus compromissos de promover os direitos humanos e o meio ambiente em conformidade com os marcos internacionais de conduta empresarial responsável, biodiversidade e desenvolvimento sustentável.

Mensagens chaves para formuladores de políticas públicas holandeses

- Retirar o seguro de crédito à exportação dos projetos descritos neste relatório que seguem em andamento: o projeto de GNL de Moçambique, o Novo Aeroporto Internacional de Manila e o porto de Gulhifalhu.
- Garantir alinhamento com as Diretrizes da OCDE, os Princípios Orientadores da ONU, o Marco Global de Biodiversidade de Kunming-Montreal e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável por meio da adoção das seguintes medidas:
 - Garantir a divulgação oportuna de toda a documentação social, ambiental e de direitos humanos relevante dos projetos segurados. Definir a confidencialidade empresarial de maneira restrita, salvo em casos excepcionais e bem definidos. Garantir um processo decisório receptivo, inclusivo e participativo durante todas as fases do projeto, particularmente no tocante a grupos vulneráveis e marginalizados.
 - Desenvolver uma política de gênero para avaliar e gerir impactos com especificidade de gênero.
 - Adotar medidas proativas para proteger defensores dos direitos humanos ambientais de represálias.
- Garantir que projetos não atinjam adversamente a segurança de posse das comunidades, seja fundiária ou marinha.
- Incluir cláusulas nas apólices de seguro de crédito à exportação que permitam a revogação mais fácil do seguro se os padrões sociais, ambientais e de direitos humanos não forem atingidos.
- Rejeitar solicitações de apoio de crédito à exportação para projetos planejados para áreas de alta importância em termos de biodiversidade, incluindo ecossistemas de alta integridade ecológica.
- Rejeitar solicitações de apoio de crédito à exportação para projetos já associados a abusos de direitos humanos ou destruição ambiental ilegal.

CAPÍTULO 7

RESPOSTAS DE ATORES HOLANDESES AO RELATÓRIO

A Atradius DSB, a Boskalis, a Van Oord, o Ministério das Finanças e o Ministério dos Assuntos Exteriores tiveram a possibilidade de responder à versão final deste relatório.

A **Boskalis** não respondeu ao nosso convite para incluir uma reação a este relatório.

A **Van Oord** indicou que não se reconhece no relatório; portanto, ela “não quer e não é capaz de responder aos fatos e alegações do relatório”. Para contextualizar (e não para publicação no relatório), a Van Oord enviou uma mensagem de correio eletrônico com uma breve explicação.

A Atradius DSB e os ministérios responderam:

“Nós não nos reconhecemos nas conclusões deste relatório.

Valorizamos o diálogo construtivo com a sociedade civil.

Em várias ocasiões no passado tivemos conversas com vocês e outros atores da sociedade civil sobre os projetos de dragagem que vocês mencionaram, quando também explicamos nossa visão sobre esses projetos. Nesse sentido também nos reportamos a várias cartas parlamentares, respostas a perguntas parlamentares e debates parlamentares sobre o emprego de seguros de exportação e sobre esses projetos em particular.

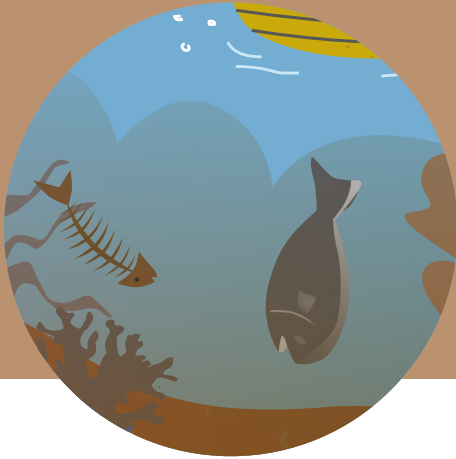
Em conformidade com a sua política, a Atradius Dutch State Business (DSB) avalia todas as solicitações de seguros quanto a riscos ambientais e sociais de modo a evitar sua participação em projetos com impactos inaceitáveis sobre pessoas, animais ou o meio ambiente. Esta política se alinha com as melhores práticas internacionais. A avaliação independente da política Ambiental e Social (A&S) da Atradius DSB confirma que ela é aplicada corretamente, e efetivamente evita transações com riscos inaceitáveis a pessoas e ao meio ambiente. Esta avaliação independente também constatou que a Holanda vai além do que se requer sob os padrões internacionais de A&S. Por exemplo, a Atradius DSB avalia os riscos ambientais e sociais de todas as solicitações, ao passo que isto não é exigido pelas

Abordagens Comuns da OCDE.

Projetos de dragagem de grande porte são submetidos a extensa devida diligência, incluindo visitas ao local durante as quais ONGs (locais) dão suas devolutivas. Ademais, desde 1º de janeiro de 2022, projetos na categoria de risco mais alta (sob a qual projetos internacionais de dragagem podem frequentemente ser categorizados) são monitorados em seus aspectos A&S após a apólice ser emitida.

Também valorizamos a importância da transparência e da comunicação com atores locais. A Holanda tem um compromisso a esse respeito. Nós o fazemos em diálogo com proprietários de projetos e exportadores, em consonância com as Abordagens Comuns da OCDE e levando em conta acordos existentes relativos à confidencialidade nos negócios. A política de transparência da Atradius DSB é relevante neste contexto e busca disponibilizar publicamente de antemão as informações sobre projetos, inclusive os relatórios de impacto ambiental e social. Entre outras coisas, isto oferece às partes interessadas a oportunidade de fornecer insumos durante a fase de avaliação de um projeto. Ademais, em conformidade com a política de transparência, a Atradius DSB publica um resumo das avaliações de projetos de categoria A e B (alto risco social ambiental) desde 1º de janeiro de 2023.

No geral, nós não reconhecemos a crítica de que as políticas A&S e de transparência são insuficientes e, portanto, não consideramos que haja razão para retirar o seguro de exportação dos projetos de dragagem mencionados. Com relação ao projeto de GNL de Moçambique, não foi tomada ainda qualquer decisão sobre participar de um possível reinício. Como afirmado anteriormente, nós valorizamos um diálogo construtivo com a sociedade civil. As informações são coletadas proativamente, da maneira mais ampla possível, inclusive junto a ONGs locais. Isto também se aplica aos projetos mencionados no relatório. Assim sendo, estamos abertos a discutir as constatações do relatório com vocês.”



Destruição causada pela Dragagem

Violações de Direitos Humanos e destruição ambiental em projetos internacionais de dragagem segurados pelo Estado holandês