

Ao Business and Human Rights Resource Center

Ref.: Relatório “Export Credits & Human Rights: Failure to Protect” - ECA Watch

Em resposta às alegações contidas no relatório da ECA Watch, “Export Credits & Human Rights: Failure to Protect”, publicado em 3 de dezembro de 2014, passamos a esclarecer o seguinte:

1) Ação Civil Pública referente à duplicação da Estrada de Ferro Carajás

Processo nº 0026295-47.2012.4.01.3700

Autores: Sociedade Maranhense de Direitos Humanos, Conselho Indigenista Missionário e Centro de Cultura Negra do Maranhão/CCN MA.

Réus: IBAMA e VALE S.A.

Assistente: Defensoria Pública da União

Texto do ECA Watch

“In 2012 a class action was launched to challenge the licensing process for the expansion. The suit was initiated by the Maranhão Human Rights Society (SMDH), the Black Cultural Centre of Maranhão (CCN) and the Indigenous Missionary Council (CIMI). It questions the government’s decision to license the new rail line in discrete pieces. This approach allowed Vale to produce a simplified environmental impact assessment (called a basic environmental plan), thereby avoiding an evaluation of cumulative impacts. It also allowed Vale to dispense with important elements of the standard environmental review process, such as public hearings and community consultations. Vale was exempted from obtaining the free, prior and informed consent of the traditional communities affected by the project. Consequently, the process for determining mitigation measures and for assessing compensation for damages was also inadequate.

On July 26, 2012, a federal judge recognized the irregularities in the licensing process and ordered that construction on the rail line be halted until Vale revised its impact studies, carried out public meetings in the twenty-seven municipalities that the railway crosses, and obtained the free, prior and informed consent of affected indigenous and quilombola communities. Shortly after the court order was issued, BNDES announced its decision to finance the project. The Brazilian government used the announcement to justify its determination that the expansion project is in the public interest. This characterization made way for a court ruling (*suspensão de segurança*) that allowed construction on the railway to proceed, despite the irregularities, in order to avoid any impact on the national economy. The complainants have appealed the decision and the matter will be reviewed shortly by the Superior Court of Justice.

The company's basic environmental plan provides partial and imprecise information regarding the number of families that will need to be relocated to make way for the expansion, as well as the timing and conditions for relocation.

According to an administrative procedure initiated by the Public Defender, the company plans to displace more than 1000 families. Some of these families have already been forcibly removed. Negotiations regarding their relocation were carried out in secret between Vale and affected individuals, without the supervision of government authorities. Residents lacked access to legal advice.

Communities also complain about the lack of infrastructure to facilitate safe passage over the railway. With the second train line in operation, the frequency of passing trains will increase, exposing local residents to even greater risk".

Resposta Vale

A Vale esclarece que o licenciamento ambiental da duplicação da Estrada de Ferro Carajás (EFC) foi respaldado nos padrões legais de âmbito federal, estadual e municipais, de forma que as alegações constantes do relatório da ECA Watch não correspondem à realidade do projeto.

Todos os estudos, planos e programas socioambientais desenvolvidos para mitigação dos impactos causados pela obra foram regularmente apresentados e consolidados no Plano Básico Ambiental (PBA). Em relação às comunidades indígenas e quilombolas, foram desenvolvidos diagnósticos, matrizes de impacto e recomendações específicas para cada comunidade afetada.

Ao contrário do que afirma o relatório, a Vale agiu de acordo com as previsões legais, promovendo um processo público e transparente, com especial preocupação com os estudos técnicos quanto aos povos indígenas e comunidades quilombolas e extenso diálogo com as mesmas. A interlocução com as comunidades próximas à ferrovia é permanente.

Registra-se que foram realizadas reuniões públicas com as comunidades afetadas nas datas de 09, 10, 12, 13 de julho de 2012, além das reuniões dedicadas exclusivamente às comunidades quilombolas e indígenas. Tais reuniões e audiências públicas observaram os termos da Resolução nº 09/86 – CONAMA, que prevê o procedimento para participação popular no âmbito do licenciamento ambiental.

Em decorrência da regularidade dos estudos e em todo o processo de consulta pública, a Vale obteve as devidas licenças ambientais para instalação do projeto, obtendo, inclusive, anuência da FUNAI e da Fundação Palmares para expansão da ferrovia.

Apesar do contato frequente com as comunidades afetadas, ocupações irregulares vem ocorrendo na faixa de domínio das ferrovias, ameaçando tanto as operações quanto aos ocupantes. Visando regularizar tal situação, a empresa vem negociando com as famílias a realocação, por meio de procedimentos que seguem padrões estabelecidos pelo Banco Mundial. Nossas ações são orientadas por cinco importantes documentos internos: a Norma de Remoção Involuntária de Vulneráveis, a Política de Atuação Social, o Procedimento de Gerenciamento Social para Remoção Involuntária, o Manual de Relação com Comunidades para Projetos de Capital e o Guia de Relacionamento com Comunidades, que estabelecem princípios, diretrizes, critérios, papéis e responsabilidades para a condução dos processos de remoção involuntária.

No que tange o procedimento de Consentimento Livre Prévio e Informado para populações indígenas e tradicionais, é importante destacar que tal procedimento não se encontra devidamente regulamentado em âmbito nacional. Embora o Brasil tenha aderido à Convenção nº 169 da OIT, por meio do Decreto Legislativo nº 143/2002, faz-se necessária regulamentação que estipule procedimentos, bem como os limites de aplicação da norma.

Independentemente disso, o diálogo constante e transparente estabelecido entre a Vale e as comunidades tradicionais ao longo da EFC, assim como a disponibilização de todas as informações necessárias relacionadas ao empreendimento, tanto presencialmente, quanto pela internet, atendem ao objetivo essencial pretendido pela Convenção nº 169 da OIT.

Observe-se que a regularidade do licenciamento ambiental foi reafirmada em decisão judicial do Tribunal Regional Federal (TRF), que reconheceu que as medidas adotadas pela Vale estão em total consonância com as exigências dos órgãos técnico-ambientais competentes. A título de ilustração, transcrevemos abaixo trecho de decisão judicial nesse sentido:

“Dos dados técnicos e estudos presentes no processo de licenciamento, praticamente todos advêm da Administração Pública, a saber, da Fundação Cultural Palmares, do INCRA e do IBAMA, e estão presentes nos estudos ambientais que compõem o licenciamento ambiental.

Portanto, sem elementos concretos que justifiquem a paralisação das obras de duplicação da Estrada de Ferro Carajás, a tutela antecipada se mostra extremamente prejudicial à ordem e à economia pública, posto que fulmina a atividade do Administrador Público, voltado ao licenciamento de implementação de obra de infraestrutura estratégica para o País, que visa interligar os pátios de estacionamento preexistentes, “a fim de suprir a crescente demanda associada ao transporte de insumos, materiais e pessoas” (fl. 5).”

Frisa-se que a obra não se refere à construção ou a duplicação inteira da ferrovia, mas tão somente à interligação de pátios ferroviários já existentes ao lado da linha férrea original, o que trará benefícios, inclusive, ao transporte de passageiros. Nesse sentido, a Vale vem investindo fortemente na formação de mão de obra local e em programas sociais e ambientais que visam o desenvolvimento sustentável da região e de sua população.

Vale's response

Vale clarifies that the environmental license process concerning the duplication of EFC Railroad was based in legal standards of federal, state and municipal range, in a way that the allegations of the ECA Watch report do not correspond to the reality of the project.

All studies, plans and social-environmental programs developed for the mitigation of impacts caused by the work were regularly presented and consolidates in the Basic Environmental Plan (BEP). Regarding the indigenous and quilombolas communities, diagnostics, impact matrixes and specific recommendations have been developed for each affected communities.

On the contrary of what states the report, Vale acted accordingly to the legal provisions, promoting a public and transparent process, with special regard to the technical studies concerning

indigenous and quilombola communities, and lengthy dialog with said communities. The communication with the population living near the railroad is constant.

There have been public reunions with the affected communities in July 09, 10, 12, and 13 in 2012, besides the reunions dedicated exclusively to the indigenous and quilombola communities. Said reunions observed the terms of the CONAMA Resolution nº 09/86, which states the means of popular participation in the environmental licensing process.

Since the studies done and all the public consultation process have been done with strict regularity, Vale acquired the respective licenses for the installation of the project, including the approval of FUNAI and Fundação Palmares for the expansion of the railroad.

Although the contact with affected communities is frequent, irregular occupations have been occurring along the railroad, threatening both the operations and the occupiers. Aiming to regularize the situation, the company has been negotiating with the families their reallocation, by procedures that follow standards set by the World Bank. Our actions are guided by five key internal documents: The Vulnerable Involuntary Relocation Norm, the Social Action Policy, Involuntary Resettlement Procedure of Vulnerable People, the Community Relations Manual for Capital Projects and the Community Relations Guide; establishing principles, instruction, criteria, roles and actions in the process of involuntary relocation.

Regarding the procedure of Free, Prior and Informed Consent of indigenous and traditional populations, it's important to highlight that said procedure is not thoroughly regulated in national sphere. Although Brazil has signed the OIT Convention nº 169, by the Legislative Decree nº 143/2002, there is still necessity of a regulation that stipulates procedures, as well as limits to the application of said normative.

Aside from that, the constant and transparent dialog established between Vale and the traditional communities located along EFC, as well as the availability of all necessary information related to the enterprise, in person or by the internet, fulfill the essential purpose intended by the OIT Convention nº 169.

It's important to note that the regularity of the environmental licensing was reaffirmed in a judicial decision of the Federal Regional Court (FRC) that recognized that the measures adopted by

Vale are in consonance with the requirements of the competent technical-environmental authorities. To illustrate, we transcript below part of said decision:

"Of the technical data and studies presented in the licensing processes, practically all come from the Public Administration, such as, Cultural Foundation Palmares, INCRA and IBAMA, and are present in the environmental studies that comprise the environmental licensing."

Therefore, with no concrete elements that justify the halting of the duplication works on the EFC Railroad, the preliminary injunction presents itself as extremely harmful to the order and public economy, as it fulminates the activity of the Public Administrator, inclined to licensing the implementation of infrastructure works strategic to the country, that aim to connect preexistent parking yards, 'intending to supply the increasing demand associated with the transport of inputs, materials and people'"

We would like emphasize that the work does not concern the construction or duplication of the entire railroad, but only the interconnection of preexisting parking yards next to the original railroad, which will bring benefits, inclusively, to the transportation of passengers. In this sense, Vale has been strongly investing in the training of local labor force and in social and environmental programs, which aim for the sustainable development of the region and its population.

2) Ação Civil Pública Monge Belo

Processo 0021337-52.2011.4.01.3700

Autor: Ministério Público Federal

Réus: IBAMA e VALE SA

Litisconsorte Ativo: Defensoria Pública da União

Texto do ECA Watch

A lawsuit was initiated in 2011 by the Federal Public Ministry to defend the rights of the quilombola communities of Santa Rosa dos Pretos and Monge Belo (Itapecuru-Mirim, Maranhão). In 2012 the suit was dropped and an agreement was signed between the parties, establishing a series of obligations for Vale and three federal government agencies. The company agreed to construct infrastructure to enhance community safety in the area of the railway and to refrain from intervening in the communities' collective land titling process.

In successive legal decisions, the most recent of which was issued on September 26, 2014, the court found that neither Vale nor the government agencies had fulfilled their obligations to the communities. Also in September, Santa Rosa, Monge Belo and other affected communities in the interior of Maranhão blocked the Carajás railway for five days. The communities protested Vale and the government's failure to fulfill its obligations under the legal agreement.

Resposta Vale

Em decisão interlocatória datada de 26/09/2014, o juiz indicou que nem a Vale, nem os órgãos públicos, cumpriram o acordo firmado com o Ministério Público Federal. Ocorre que em 23/10/2014, a Vale apresentou ao Juízo sua resposta ao referido despacho em relação ao cumprimento do acordo, demonstrando que atendeu aos pontos questionados, quais sejam:

Corpos Hídricos: A Vale apresentou ao IBAMA os estudos referentes à recuperação dos corpos hídricos afetados pela Estrada de Ferro Carajás e sua duplicação. O Ibama solicitou complementações ao estudo, que foram apresentadas pela Vale 27/06/2014. Até o momento, a empresa aguarda definição do órgão ambiental para dar continuidade ao projeto.

Viadutos: A Vale iniciou a construção do 1º viaduto na localidade Jaibara dos Nogueiras em 07/08/2013, logo em seguida da emissão de autorização do IBAMA para início das obras. A obra de construção do viaduto encontra-se em andamento, estando dentro do prazo previsto no acordo com o Ministério Público Federal.

Melhorias: A Vale realizou melhorias nas 4 (quatro) passagens de nível localizadas em Monge Belo, Santa Helena, Jaibara dos Rodrigues, Jaibara dos Nogueiras e Pedrinhas, conforme prevê o acordo com o Ministério Público Federal. Destaca-se que os próprios analistas do IBAMA, em inspeção realizada em 29/05/2014, atestaram que “todas as PN’s – passagens de nível - se encontram em boas condições estruturais, não sendo necessárias ações além de manutenção de rotina, já executadas pela empresa”.

Dessa forma, a Vale entende que vem cumprindo com suas obrigações e que não houve descumprimento do acordo celebrado com o Ministério Público Federal.

Vale's response

On an interlocutory decision of 26/09/2014, the judge indicated that neither Vale, nor the public agencies, fulfilled the agreement signed with the Federal Public Ministry.

In 23/10/2014, Vale presented at court its answer to the judicial order, concerning the compliance with the agreement. In doing so, the company demonstrated the due fulfillment of the questioned points, namely:

Hydric Bodies: Vale presented to IBAMA the studies regarding the recuperation of the hydric bodies affected by Carajás Railroad and its duplication. IBAMA demanded complementation of the studies presented by VALE in 27/06/2014. Until this moment, the Company awaits definition from the Environmental Agency to give continuity do the project.

Overpass: Vale has initiated the construction of the first overpass of Jaibara dos Nogueiras site in 07/08/2013, immediately after being authorized by IBAMA to start the construction. The work is currently in progress, being on schedule with the agreement signed with the Federal Public Ministry.

Enhancements: Vale enhanced 4 (four) level crossings located in Monge Belo, Santa Helena, Jaibara dos Rodrigues, Jaibara dos Nogueiras e Pedrinhas, as provided in the agrément with the Federal Public Ministry. It's important to note that the analysts of IBAMA themselves, during an inspection done in 29/05/14, attested that "all level crossings are in good structural condition, being unnecessary any actions beyond the regular maintenance already performed by the Company".

Thus, Vale understands that it has been complying with its obligations and that there hasn't been any non-compliance to the agreement celebrated with the Federal Public Ministry.

3) Acusações de Ex-Empregado

In 2013 a former Vale employee accused the company of illegally spying on a number of actors who are critical of its operations. The whistleblower, who played an important role in the company's security department, released documents revealing that the company took steps to infiltrate social movements that accompany affected communities in the defense of their rights. According to the documents, the company developed complex biographical files from information that was allegedly obtained illegally.

The whistleblower accused the company of further illegal acts including the payment of bribes to government officials, influence peddling, tapping telephones and hacking computers. Vale refuted the allegations but publicly acknowledged that it monitors social organizations. In 2014, the International Federation of Human Rights conducted a fact-finding mission to Brazil and urged Brazilian authorities to take measures to prevent Vale from carrying out illegal espionage.

Resposta Vale

A Vale não reconhece e refuta as alegações do ex-empregado. As autoridades competentes estão investigando o assunto e algumas investigações já foram arquivadas devido à falta de informações e provas.

Vale's response

Vale does not recognize and refute the allegations of the former employee. The competent authorities are investigating the matter and some investigations were already dismissed due to lack of information and evidence.

4) Gestão Ambiental no Sudeste do Pará e no Projeto S11D

Texto do ECA Watch

The project is also responsible for the destruction of native forest cover, and for damage to ecosystems and public health caused by air, soil and water contamination.

Resposta Vale

A Vale protege ou colabora com a proteção de uma área 3,5 vezes maior do que a ocupada por suas operações globais, totalizando 13,7 mil Km² de áreas naturais. Em 2012, a Vale investiu US\$ 1,025 bilhão em proteção e conservação ambiental, em linha com o valor investido no ano anterior.

Desde que iniciou a extração de minério de ferro no sudeste do Pará, em 1985, a empresa contribui com a preservação de mais de 400 mil hectares de mata nativa, através da criação da Floresta Nacional de Carajás, e da proteção de outras áreas do bioma amazônico, em parceria com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

A Vale vem evoluindo no desenvolvimento de tecnologias e sistemas de gestão que a levaram a possuir, hoje, uma operação de menor impacto. E toda essa experiência de quase 30 anos está reunida no projeto S11D, um empreendimento cuidadosamente planejado para atingir a excelência operacional e à manutenção do meio ambiente ecologicamente equilibrado.

No projeto S11D, a preocupação em diminuir os impactos ambientais começa na localização escolhida para a instalação da usina de processamento do minério de ferro. Será em uma área já antropizada (com interferência do ser humano) e fora da Floresta Nacional de Carajás.

Com o mesmo objetivo, de minimizar o impacto na floresta, 70% do ramal ferroviário que levará a produção até a Estrada de Ferro Carajás também serão construídos em área de pastagem. No trecho que passa dentro dos limites da unidade de conservação, serão construídos um túnel e uma ponte para evitar impactos diretos na vegetação e na fauna, com investimento adicional de R\$ 200 milhões.

Uma vez em operação, o projeto S11D seguirá diversos procedimentos que visam minimizar os impactos ambientais negativos, bem como maximizar os impactos positivos gerados pelo empreendimento. .

Vale's response

Vale protects or helps to protect an area 3.5 times larger than that occupied by its global operations, adding up to 13,700 km². In 2011, Vale invested US\$1.030 billion in environmental monitoring and protection, 40% up on the previous year.

Since it began mining iron ore in the the Southeast of Pará in 1985, the company has been helping to conserve Carajás National Forest and other areas of the Amazon biome in partnership with the Chico Mendes Institute for Biodiversity Conservation (ICMBio).

Over the years, Vale has also developed technologies and management systems that have led to lower-impact operations. All of this experience gained over more than 30 years is incorporated into the S11D project, which has been carefully planned to achieve operational excellence.

In the S11D project, Vale's concern to reduce environmental impacts starts with the location chosen for the iron ore processing plant: it will be built in an area already affected by mankind outside Carajás National Forest, thereby avoiding the need for deforestation.

Likewise, in order to minimize its impact on the forest, 70% of the railroad branch line that will transport ore to the Carajás Railroad will also be built on pasture land. Along the stretch within the Conservation Unit, a tunnel and bridge will be built to avoid direct impacts on vegetation and fauna, involving an additional investment of R\$200 million.

Once in operation, S11D will follow various procedures designed to minimize its environmental impacts.

5) Segurança na Estrada de Ferro Carajás

Texto do ECA Watch

The railway lacks basic security infrastructure and as a result, trains frequently hit local residents, often resulting in death or serious injury. Between 2006 and 2013, two local residents were killed or injured on average every three months.

Resposta Vale

Com relação à segurança da ferrovia, dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), demonstram que a Estrada de Ferro Carajás (EFC) apresenta desempenho em segurança superior à média brasileira, com expressiva melhora ao longo dos últimos anos.

| Ano | Índice de segurança EFC (acidentes/milhão trem. km) | Índice de segurança geral das concessionárias ferroviárias do Brasil (acidentes/milhão trem. km) |
|------|--|--|
| 2006 | 7,43 | 23 |
| 2007 | 4,39 | 14 |
| 2008 | 6,62 | 15 |
| 2009 | 5,50 | 16 |
| 2010 | 4,98 | 15 |
| 2011 | 4,20 | 14 |
| 2012 | 4,16 | 13 |
| 2013 | 3,30 | 12 |

Fonte: http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/36436/Relatorios_de_Accidentes.html

Para garantir a máxima segurança operacional, a EFC mantém processos estruturados de manutenção em via permanente e material rodante (locomotivas e vagões). O processo visa aumentar as atividades de manutenção preventiva e preditiva e, consequentemente, a confiabilidade da malha ferroviária.

Além disso, a EFC possui equipamentos de alta tecnologia de operação e manutenção tais como: desguarnecedoras e renovadoras de linha ferroviária, equipamentos ultrassom, computador de bordo nas locomotivas, uso de simuladores para formação de mão-de-obra, sistemas de sinalização com falha segura, dispositivos de detecção de descarrilamento, instrumentação automatizada de performance do material rodante (Wayside), equipamentos de detecção de aquecimento de rodas e rolamentos (Hot box e Hot Wheel), sistemas de tração distribuída, entre outros.

Seguindo normas da ANTT, a Vale adota um sistema de sinalização acústica como medida de segurança para minimizar a ocorrência de acidentes. O acionamento das buzinas é realizado pelo maquinista sempre que há passagens oficiais ou quando é verificada a existência de risco operacional, atendendo a critérios estabelecidos pelo Regulamento de Operações Ferroviárias da Vale (ROF).

As passagens oficiais são travessias que cruzam a ferrovia, homologadas e reconhecidas pela Vale, e recebem sinalização e manutenção adequada. A Estrada de Ferro Carajás possui oficialmente 126 passagens em nível, distribuídas ao longo dos 892 km de ferrovia com distância média entre passagens de aproximadamente 7km. Adicionalmente, as equipes de Relacionamento com Comunidades e Segurança Empresarial, em conjunto com as equipes de Operação e Manutenção da ferrovia, realizam inspeções e ações periódicas com foco na segurança da população que reside próximo à ferrovia. Entre os trabalhos realizados estão: realização de campanhas de segurança e distribuição de materiais sobre a convivência próximo à ferrovia, tais como cartilhas, jogos educativos, folders e calendários, ações em salas de aula, reuniões com lideranças locais, e nas travessias sobre a ferrovia etc.

Além disso, no processo de expansão da Estrada de Ferro Carajás, estão previstas a construção de mais de 40 viadutos rodoviários sobre a ferrovia, garantindo mais segurança na travessia de motoristas e pedestres.

Vale's response

Regarding the safety of the railway, data from the National Transportation Agency (Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT), show that the Carajás railroad (EFC) has superior safety performance than the Brazilian average, with significant improvement over the past years.

To guarantee maximum operational safety the Carajás Railway has developed a structured maintenance process for its tracks and rolling stock (locomotives and cars). The aim of this process is to promote preventive and predictive maintenance, thereby improving the reliability of the railway.

In addition, the Carajás Railway has high-technology equipment such as railway tamping and renewal machines, ultrasound equipment, onboard computers in locomotives, training simulators, failsafe signaling systems, derail detection equipment, automated wayside rolling stock performance instrumentation, hot box and hot wheel detection equipment, and distributed traction systems.

In accordance with ANTT standards, Vale uses an acoustic signaling system as a safety measure to minimize the occurrence of accidents. Horns are activated by the locomotive engineer whenever there are official railway crossings or when people on or very near the track are detected, in line with criteria established in Vale's Railway Operation Regulations.

Official railway crossings are crossings approved and recognized by Vale, with appropriate signaling and maintenance plans in accordance with ABNT standards. The Carajás Railway now has 126 railway crossings along its 892 km of tracks, spaced approximately 7 km apart on average. In addition, Vale's Community Relations and Business Security teams, together with the railway Operation and Maintenance teams, conduct periodic actions focused on the safety of the people living near the railway. This work includes the holding of safety campaigns and the distribution of materials such as pamphlets, educational games, brochures and calendars, to be used in classrooms, at meetings with local leaders and at railway crossings, etc.

In addition, in the process of expansion of the Carajás Railroad, 40 viaducts will be constructed over the railway, providing more security at the crossing of drivers and pedestrians.

Rio de Janeiro, 12 de Janeiro de 2015.