

# ASSEGURAR O AMBIENTE MARÍTIMO: UMA NECESSIDADE PARA ALÉM DAS COMPETÊNCIAS DE *SAFETY* E DE *SECURITY*

Daniele Dionisio da Silva<sup>1</sup>

Ana Fernanda Baptista<sup>2</sup>

Allan Antunes<sup>3</sup>

## RESUMO

---

Este artigo está inserido na área de Ciência Política e Relações Internacionais, no campo de Estudos Marítimos. No artigo buscou-se investigar como a agenda internacional de desenvolvimento sustentável impacta as formas de assegurar o ambiente marítimo. A partir da análise de normativas institucionais e de exemplos, que incluem dentre outros aspectos, ações práticas, verificou-se que as formas contemporâneas de governança oceânica propõem a introdução de aspectos de amplitudes humana, ambientais, sociais e econômicas além do tradicional viés securitário estadocêntrico. De certo modo, ao longo do tempo, os interesses estratégicos dos Estados no ambiente oceânico estão sendo complementados por interesses de organizações internacionais, de empresas e da sociedade civil mundial. Isso permite concluir que a tradicional distinção de competências em *maritime safety* e em *maritime security* seria incompleta na realidade contemporânea de assegurar multidimensionalmente o oceano e que, portanto, novas agendas que sejam mais política, social e economicamente participativas e/ou integradas devem ser delineadas.

**Palavras-Chave:** Estudos Marítimos; Assegurar o Ambiente Marítimo; Desenvolvimento Sustentável.

---

<sup>1</sup> Professora do Instituto de Relações Internacionais e Defesa atuando na graduação em Defesa e Gestão Estratégica Internacional da UFRJ. E-mail: danidds@yahoo.com.br / ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0716-0643>

<sup>2</sup> Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval. E-mail: anafecalder@gmail.com / ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-2329-5617>

<sup>3</sup> Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval. E-mail: allanc.freitas@gmail.com / ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-3093-4010>

## INTRODUÇÃO

A relação do homem com o oceano é um tópico muitas vezes restrito àqueles que vivem em zonas costeiras. Todavia, mesmo diante da majoritária incompreensão dessa relação ou de sua importância, deve-se ter em mente que a vida de todos está ligada ao oceano, seja por meio da alimentação, do bem-estar associado às atividades de lazer, da regulação do clima, dos interesses estratégicos e econômicos e, no caso do Brasil, pela própria história. Entretanto, por muitos anos, garantir ou assegurar o patrimônio que o oceano contempla foi uma questão delimitada por Estados – ou seja, baseada em interesses estratégicos que selecionavam qual parte desse patrimônio deveria ter valor hierarquicamente superior. Atualmente, em um caminho mais amplo e multidimensional, observa-se a necessidade de promover uma conscientização da importância desse ambiente nas relações cotidianas e de realizar uma apropriação desse espaço tão importante para a humanidade. Entende-se aqui “apropriação” a partir de sua origem latina *“appropriationem”*, que significa “posse de alguma coisa; tornar alguma coisa sua, de sua propriedade” (BUENO, 1974, p. 301). Essa é apropriação perpassa também por

conhecer e entender a influência do oceano em nós, e nossa influência no oceano, sendo crucial para viver e agir de forma sustentável. Esta é a essência da cultura oceânica. Como resultado do aumento da cultura oceânica, a comunidade internacional reuniu-se em Nova York em junho de 2017 para discutir áreas prioritárias de ação, iniciar atividades conjuntas e desenvolver parcerias para preservar o oceano. Uma parceria global, liderada pela Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI) da UNESCO, foi formada para aumentar a conscientização sobre a conservação, restauração e uso sustentável do oceano e seus recursos, e para construir uma base de conhecimento público sobre o oceano global. (UNESCO, 2020)

Assim sendo, propomos discutir o papel do oceano na vida da sociedade global, reconhecer e repensar a influência humana exercida sobre ele e, desta forma, buscar ações e inovações que ajudem a conservar

e a promover uma gestão saudável do oceano – tendo como pano de fundo a garantia da qualidade de vida para as gerações atuais e futuras –, bem como criar mecanismos para assegurar a boa ordem no mar, um passo além do pensamento estratégico delineado por Estados ao longo da história. Essa lógica é alinhada com o que propõe a Década das Nações Unidas da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável (2021-2030)<sup>4</sup>, os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável e a Agenda 2030, bem como os pontos que delineiam o conceito de Economia Azul. O planejamento estratégico de atividades concernentes ao oceano, sua exploração e sua conservação são elementos necessários para garantir a boa ordem no mar, visto que, em países em desenvolvimento ou nos pequenos Estados insulares, as atividades relacionadas ao mar constituem uma fonte vital de empregabilidade e de alimentação (BUEGER, 2015).

Ressaltamos que as atividades ligadas direta ou indiretamente ao oceano produzem efeito na sociedade como um todo, tendo que ser vistas sob uma ótica econômica, social e ambiental integrada<sup>5</sup>. Daí, percebe-se a necessidade de um debate plural, o qual busque um maior engajamento da sociedade para pensar modos de cuidar e de preservar o oceano que tenham sentido e significado para as pessoas. É esse engajamento, a partir da apropriação deste lugar como parte importante de sua vida, que irá permitir um vínculo mais substancial com o oceano e incentivar ações e políticas que visem à sua conservação. O valor comercial e socioambiental do oceano, suas formas de preservação e sua importância social são aspectos socialmente relevantes e, por esse motivo, deveriam pertencer à ideia de um oceano assegurado, englobando o que propõe o conceito de *safe ocean* da Década da Ciência Oceânica.

De acordo com a definição apresentada na Política Nacional de Defesa (2020), a Segurança Nacional seria “a condição que permite a preservação da soberania e da integridade territorial, a realização dos interesses nacionais, a despeito de pressões e ameaças de qualquer natureza, e a garantia aos cidadãos do exercício dos direitos e deveres constitucionais” (BRASIL, 2020), incluindo a perspectiva tradicional estado-cêntrica, mas também a amplitude dos indivíduos. Em contrapartida, Donadelli (2018) pontua no Dicionário de Segurança e Defesa (2018) que

---

<sup>4</sup> Doravante, “Década” ou “Década da Ciência Oceânica”.

<sup>5</sup> Por integrada entendemos que todos os elementos envolvidos tenham que ser pensados de forma interconectada ou em rede de modo que uma ação em uma perspectiva afeta diretamente a outra.

as questões relativas à segurança vão além do aspecto puramente militar. Para os propósitos do presente trabalho, dá-se especial atenção para a abordagem de segurança multidimensional. No caso brasileiro, isso pode ser visto em documentos produzidos pelo Ministério da Defesa como na Estratégia de Defesa nº 11, que convoca órgãos federais, estaduais e municipais a contribuírem de forma integrada para a defesa nacional (BRASIL, 2020). No aspecto marítimo, essa incorporação da segurança multidimensional pode ser detectada no Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), documento que considera fatores de ordem ambiental, social e transnacional como potenciais ameaças. Ademais, destaca a ampliação da consciência situacional marítima nas áreas de interesse da Marinha do Brasil (Objetivo Naval 10) como um meio necessário para prover a segurança marítima (Objetivo Naval 2) não somente para o Estado brasileiro, como também para sua sociedade (MARINHA DO BRASIL, 2020).

Além da literatura acadêmica produzida no âmbito dos Estudos de Segurança ao longo das últimas décadas; propomos pensar que o ser humano, para estar livre de perigos, precisa ter assegurados o acesso ao alimento, o emprego e a moradia digna, podendo ser o oceano uma maneira de prover essas necessidades. De modo análogo, propomos a reflexão do próprio patrimônio oceânico como algo a ser assegurado. Essas duas propostas, assegurar o patrimônio oceânico e assegurar a vida humana pelo oceano, perpassa também, de certo modo, a visões acadêmicas como as de Barry Buzan e a de Ken Booth. Buzan (1991), considerando a multidimensionalidade da segurança, pontua que não se trata mais um conceito restrito somente aos Estados, mas que deve incluir todos os indivíduos e que deve, ainda, compreender vários níveis e áreas temáticas. Ken Booth (1991), ultrapassando a proposta de Buzan, ressalta que é necessário recontextualizar o conceito de segurança, devendo ser esse um elemento delineado a favor de uma sociedade civil global, centrado nas pessoas e não nos Estados.

Essas propostas coadunam-se a uma conceituação mais ampla de segurança, própria da Organização das Nações Unidas (ONU) e cunhada na década de 1990, que entende a necessidade de prover a segurança relativa ao bem-estar, aos direitos e ao acesso à educação. A ideia subjacente a esse conceito é que a segurança forma um ciclo com o desenvolvimento, pois quanto mais de um se alcança, mais atinge-se do outro, respectivamente (MARTIN; OWEN, 2010). De acordo com Sanahuja (2013), desde a década de 1980, o entendimento do conceito de segurança

foi ampliado, incorporando aspectos econômicos, políticos, sociais e assuntos ambientais. Assim, a ênfase tradicional na segurança do Estado incorporou gradualmente novos conceitos que dão relevância à segurança humana, seu meio ambiente e o meio de subsistência das pessoas. Contudo, é necessário atentar-se que essa proposta conceitual e mais ampla de segurança aplicada ao ambiente marítimo raramente é apresentada ou delineada pela academia ou mesmo por políticas e estratégias marítimas. Considerando isso, a presente pesquisa sobre as reuniões preparatórias da Década da Ciência Oceânica e os documentos produzidos nos levam a pontuar uma mudança de finalidade. Mais além, podemos pontuar que a proposta da Década seria, portanto, obter um oceano assegurado por meio de uma gestão ou governança integrada.

O entendimento de governança integrada como forma de manter seguro o espaço marítimo, ou de obter uma ordem estável do mar, pode ser descrita como uma visão positiva, oposta a visão negativa de que a segurança seria apenas ausência de ameaças (BUEGER, 2015). Além disso, esse modelo de governança para o ambiente marítimo pressupõe a necessidade de um redesenho das instituições e de suas práticas, já que requer processos de gestão compartilhada entre Estado, suas agências e a sociedade civil (desde o mapeamento e diagnóstico inicial da conjuntura até a avaliação da efetividade da política pública aplicada).

Ressaltamos, ainda, que assegurar o ambiente marítimo está ancorado em aspectos históricos, geográficos e geopolíticos, não somente na existência de ameaças. De forma complementar, é algo mutável ao longo do tempo, de acordo com contextos econômicos, políticos e militares; e polissêmico, dada a variedade de interpretações para cada ator envolvido. Assim, a abordagem proposta nesse texto irá considerar que o oceano não é algo estanque, mas um sistema dinâmico que se retroalimenta, possuindo formas plurais de ser analisado devido aos múltiplos atores, discursos e práticas inerentes à discussão, julgando-se importante promover formas mais amplas de assegurar o espaço oceânico do que simplesmente delinear a temática a partir da abordagem de *maritime safety* ou de *maritime security*. As limitações dessas duas abordagens residem na fragmentação de competências e de temáticas, assim como na dificuldade para se delinear uma estrutura de governança integrada que permita contribuições de atores de fora das dimensões usuais de *safety* e de *security*.

Salientamos, ainda, que o “*Summary Report of the Regional Planning Workshop for the South Atlantic*”, produzido em novembro de 2019 no

âmbito das reuniões preparatórias para Década da Ciência Oceânica, utiliza o termo “*Safe Ocean*”, traduzido para o português como “Oceano Seguro”. Essa sutil diferença de tradução, por sua vez, possui potencial para alimentar ainda mais a divisão de abordagens de *safety* e de *security*. Isso é importante pois, nas comunidades epistêmicas que pesquisam o oceano, durante todo o século XX, foi desenvolvida uma estrutura de atores, discursos e práticas diferentes para as abordagens de *safety* e de *security*. Em contrapartida, no século XXI, documentos das Nações Unidas, sobretudo nos âmbitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), tratados da Organização Marítima Internacional (IMO) e, inclusive, em normativas da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) propõem que, na análise do oceano, deve-se levar em consideração que problemas do espaço oceânico estão estreitamente interrelacionados e devem ser considerados como um todo. Reconhece-se, portanto, o ambiente marítimo como indivisível e, deste modo, para que haja uma governança integrada ou boa ordem no mar, deve-se perspectivar obter uma segurança multidimensional – ou seja, que considere aspectos econômicos, políticos, sociais e ambientais.

Ainda que representem competências distintas, as esferas de *safety* e de *security* interagem constantemente em situações práticas no ambiente marítimo; ao longo do texto citamos alguns exemplos, o que sinaliza uma tendência de se delinear processos de governança integrada no futuro. E Esse entrelaçamento empírico entre *safety* e *security* ocorre devido ao próprio fenômeno de securitização da criminalidade marítima. Ao serem tratados como riscos à segurança global, eventos como pirataria, roubo armado e terrorismo influenciam novas formas de governança do espaço marítimo que atribuem novos papéis aos atores tradicionais, sobretudo as marinhas de guerra, e que incorporam novas pautas extrassecuritárias ao planejamento para a boa ordem no mar, como o desenvolvimento sustentável e a Economia Azul. Como será citado mais adiante algumas políticas recentes do Brasil seguem essa linha e os Estados Unidos da América (EUA), maior potência naval do mundo, na *The National Strategy for Maritime Security* de 2005 pontua que a segurança econômica dos EUA dependem do uso seguro dos oceanos e que para isso o país deve adotar uma estratégia integrada em camada, de modo que assegurar o ambiente marítimo somente será alcançado com atividades pública e privada em escala global em um esforço envolvendo entidades federais, estaduais, locais.

Gilberto Oliveira (2013) aponta que transformações na tradicional divisão de tarefas relativas à segurança são observadas tanto nas dimensões doméstica-internacional quanto nas dimensões público-privada. Nesse sentido, cita a internacionalização de crimes ocorridos no mar territorial de Estados, tal como nos casos de pirataria e roubo armado na costa da Somália e no estreito de Malaca, e a relevância de atores não-estatais, como o *International Maritime Bureau* (IMB), para o mapeamento das regiões de insegurança e conseqüente engajamento internacional no combate à criminalidade marítima. Ilustrativamente, ainda na década de 1990, relatórios do IMB indicavam o risco de um desastre humano e ambiental de grandes proporções no estreito de Malaca caso houvesse um sequestro ou atentado terrorista aos navios-tanque que transitavam intensamente pela região. Em 2002, o ataque ao navio-petroleiro francês MV Limburg, reivindicado pela Al-Qaeda, fortaleceu o nexo entre pirataria, terrorismo marítimo, prejuízos ambientais e riscos a infraestruturas críticas. Em 2000, ataques a navios do Programa Mundial de Alimentos na costa somali culminaram na utilização, autorizada pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas, de forças navais na região para finalidades humanitárias privadas. (OLIVEIRA, 2013).

Adicionalmente às discussões apresentadas e tendo por base o documento *“Summary Report of the Regional Planning Workshop for the South Atlantic”*<sup>6</sup>, principalmente a parte do texto que é resultado do *“Working Group IV: A Safe Ocean whereby human communities are protected from ocean hazards and where the safety of operations at sea and on the coast is ensured”*, nossa proposta é analisar as temáticas que foram incluídas nas reuniões brasileiras preparatórias para Década; e confrontar essas temáticas com conceituações de assegurar o ambiente marítimo proposta por autores como: Nathalie Klein, Christian Bueger, Basil Germond, Antonios Mazaris, Geoffrey Till, Chris Rahman, Timothy Edmunds, Lutz Feldt, Peter Roell, Ralph D. Thiele, James Kraska, Roach Ashley, Marcia Pinto, Gilberto Oliveira, João Piedade, Jorge Lourenço e Inês Sousa. Essa análise propõe demonstrar que, nesse século XXI, assegurar o ambiente marítimo é uma necessidade que vai além das competências de *safety* e *security* e deve envolver múltiplas agências públicas e privadas, bem como toda a sociedade civil, como alguns exemplos aqui citados também pontuam.

De modo a verificar os modos pelos quais as diferentes formas

---

<sup>6</sup> Disponível em: <//decada.ciencianomar.mctic.gov.br/documentos/>. Acesso em janeiro de 2022.

de assegurar o ambiente marítimo ultrapassam a dicotomia entre *safety* e *security*, optamos por realizar uma abordagem indutiva, apresentando exemplos de casos significativos, tomando como amostra documentos produzidos por organizações internacionais, Estados e arranjos multilaterais, interpretando-os à luz de casos práticos. Isso permite verificar de forma empírica, simultaneamente, a maneira como os arranjos institucionais em vigor adaptam suas práticas e como novos arranjos contemporâneos estão sendo criados em um viés de segurança multidimensional. Os exemplos estudados – *boat people* no Mar Mediterrâneo, o derramamento de óleo na costa do nordeste brasileiro, as reuniões preparatórias para a Década das Nações Unidas para a Ciência Oceânica e os arranjos institucionais no Golfo da Guiné – traduzem um raciocínio indutivo de que o entrelaçamento entre diferentes imperativos do ambiente marítimo que influencia novas práticas de segurança que incorporam elementos econômicos, sociais, ambientais e de desenvolvimento humano em suas agendas.

Desta forma, o trabalho, além desta introdução, apresenta a discussão em cinco etapas: uma análise de como diferentes atores operacionalizam discursos para assegurar o ambiente marítimo, as interseções entre as esferas de *safety* e *security* que relativizam sua distinção, a incorporação institucional dessas interseções, o papel das variáveis socioambientais nas práticas cotidianas de segurança e considerações finais sobre o significado de um oceano seguro; utilizando como método para a sua consecução uma pesquisa bibliográfica de artigos científicos, livros e documentos mais relevantes sobre a temática discutida.

## ASSEGURAR O AMBIENTE MARÍTIMO: ATORES, DISCURSOS E PRÁTICAS

Assegurar algo de alguém por meio de uma iniciativa prática aparenta ser, à primeira vista, algo um tanto genérico. De certo modo, é essa questão que se apresenta quando tratamos do elemento “*Safe Ocean*” tratado nas discussões da Década da Ciência Oceânica. A proposta é que essa garantia da segurança tenha, por base, a relação da humanidade com o oceano, bem como que o ser humano seja o principal beneficiário da boa ordem no mar. Além disso, nessa garantia, a preservação do patrimônio oceânico e de sua existência para gerações futuras também têm que ser considerada.

Para delinear a necessidade de uma boa ordem no mar, é

importante apresentar a conjuntura oceânica recente. Historicamente, o oceano foi visto como meio; como local de deslocamento, e a boa ordem no mar era centrada no elemento “manutenção do tráfego marítimo” – um ativo estratégico a ser assegurado –, principalmente em contextos de conflitos ou de guerras no ambiente terrestre que extrapolaram para o ambiente oceânico. Com a evolução tecnológica do século XX, o oceano passou a ser apresentado também como uma fonte de recursos. Assim, nos últimos trinta anos, as temáticas oceânicas ganharam relevância no pensamento político, social e estratégico dos países. Acrescenta-se ainda que, nos últimos dez anos, as temáticas oceânicas ganharam espaço também nas discussões da sociedade mundial, seja pela presença ampla de resíduos de plásticos no oceano ou pela redução dos recursos pesqueiros em países pobres que têm nisso sua base alimentar.

Somado a isso, a gestão do ambiente marítimo na perspectiva securitária intrínseca – ou seja, a proposta de assegurar o ambiente marítimo *per se*, e não mais como uma área de extrapolação da insegurança em terra – passou a ser algo relevante, mas complexo pela multiplicidade de atores, de discursos e de práticas envolvidos. Tal perspectiva congrega elementos e abordagens de segurança interna, de segurança internacional, de defesa nacional, mas também deve contemplar a segurança humana e a segurança cidadã, ou mesmo produzir dados científicos e tecnológicos. Além disso, é necessário conhecer e mapear permanentemente esse espaço oceânico via coleta ampla de informações e geração de conhecimento em temáticas variadas, algo que demanda a participação de agências públicas e recursos consideráveis, mesmo para países desenvolvidos. Sobre a importância desse mapeamento, a título de ilustração, pontuamos que o artigo 62 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar<sup>7</sup>, que trata da utilização dos recursos vivos, atesta que o Estado costeiro deve mapear e determinar a sua capacidade de capturar os recursos vivos da zona econômica exclusiva independente se possui ou não recursos financeiros para tal fim. Ademais, se o Estado costeiro não tiver capacidade para efetuar a totalidade da captura permissível, deve dar a outros Estados acesso ao excedente – possível somente se houver um mapeamento prévio.

*De facto*, a Convenção tornou-se um balizador de direitos e de deveres para os Estados signatários, mas, ainda assim, possui lacunas, principalmente por ter sido construída na conjuntura oceânica da década

---

<sup>7</sup> Disponível em: <[www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html)>. Acesso em junho de 2021.

de 1980, na qual alguns elementos estratégicos tinham menor relevância. Para Bueger (2015), esse olhar estratégico e a necessidade de promover uma boa ordem no mar ganha saliência depois dos ataques terroristas do Onze de Setembro e da possibilidade da disseminação do terrorismo marítimo; da ascensão da pirataria na costa da Somália entre 2008 e 2011; das tensões interestatais nas regiões no Ártico e nos mares da China Meridional e Oriental; e dos investimentos significativos nas marinhas azuis das potências emergentes – questões, sobretudo, estadocêntricas. Pode-se acrescentar que as análises da necessidade de uma gestão assegurada do ambiente oceânico como elemento de política pública nesse século XXI precisam incluir, ainda, as consequências das mudanças climáticas, dos desastres no mar, da atuação do crime organizado transnacional, da pesca industrial e da segurança alimentar, da contaminação de resíduos e lixo domésticos.

Observamos que algumas ameaças listadas Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar estimularam, de certo modo, a construção de políticas públicas, uma vez que são recorrentemente descritas pelos Estados como elementos que alteram a boa ordem no mar, dentre elas: pirataria e roubo armado; atos terroristas; tráfico de armas e armas de destruição em massa; tráfico ilícito de narcóticos; contrabando e tráfico de pessoas; pesca ilegal, não declarada e não regulamentada; danos intencionais e ilegais ao meio marinho. Há que se pontuar que algumas dessas ameaças vão além da perspectiva dos interesses estratégicos dos Estados e afetam a sociedade como um todo. Para a discussão deste artigo, adotamos a premissa que somente a existência ou ausência de ameaças não consegue explicar ou materializar um “*Safe Ocean*” de acordo com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), um apelo global às ações para acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir que as pessoas em todos os lugares possam desfrutar de paz e de prosperidade, metas inerentes à Agenda 2030 das Nações Unidas.

Considerando que a proposta desse subtítulo é falar dos atores, discursos e práticas que delineiam o que significa assegurar o ambiente marítimo nesse século XXI, ressaltamos que essa tem sido uma questão historicamente de amplitude sobretudo militar, balizada principalmente pela Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar e pelas regulamentações da Organização Marítima Internacional. Contudo, observamos também contribuições da Organização Tratado do Atlântico Norte, da União Europeia (UE), da União Africana (UA), da Associação de

Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) e de departamentos da Organização das Nações Unidas ligados ao mar, bem como de departamentos de Defesa dos Estados, de marinhas e de guardas costeiras. Em um cenário futuro próximo, poderá contribuir para essa temática mesmo que de modo indireto, o estabelecimento, no âmbito da ONU, da Década da Ciência Oceânica, uma vez que tem permitido uma efetiva participação de atores civis nas questões mais prementes do oceano, dentre elas, na amplitude de assegurar o ambiente marítimo em toda a sua multidimensionalidade.

Contudo, pode-se dizer que, desde a segunda metade do século XX, o ambiente marítimo possui uma perspectiva, ainda que reduzida, de gestão civil, principalmente se consideradas as questões ambientais e de mapeamento de recursos e biodiversidade. No caso brasileiro ressaltamos iniciativas como: a contribuição brasileira aos trabalhos da Comissão Mundial Independente sobre os Oceanos criada pela ONU como parte do Ano Internacional dos Oceanos (1998); a instituição da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) sob coordenação da Marinha e composta por várias agências públicas (1974); a Lei nº 7.661 que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro estabelecendo responsabilidades para União, estados e municípios (1988); o Projeto de Gestão Integrada da Zona Marítima e a criação de Áreas Marinhas Protegidas (AMPs), instrumentos para a governança de recursos marinhos e costeiros com níveis gradativos de restrição de uso; a criação de uma Política Nacional para os Recursos do Mar seguida de Planos Setoriais para os Recursos do Mar quadrienais para fixar políticas, e estabelecer mecanismos de capacitação técnico-científica e recursos humanos, estimulando o desenvolvimento de projetos integrados e ampla cooperação interinstitucional. E mais recentemente o Planejamento Espacial Marinho, um instrumento público, multissetorial, operacional e jurídico, para garantir a governança integrada e a soberania da Amazônia Azul. O 10º Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM), aprovado em novembro de 2020, enfatiza o desenvolvimento sustentável, incorporando conceitos como a Economia Azul, Planejamento Espacial Marinho e Cultura Oceânica, priorizando a conservação e o uso sustentável da biodiversidade marinha aliada ao desenvolvimento científico, tecnológico e econômico para as presentes e futuras gerações. Analisando os seus 22 objetivos, pode-se ressaltar que o PSRM está alinhado aos Objetivos da Década e com a Agenda 2030.

Essa composição de múltiplos atores (civis e militares, públicos

e privados) interessados no ambiente marítimo gera dualidades que acabam produzindo diferentes formas de ações ou estruturas burocráticas na gestão da boa ordem no mar. Um exemplo que materializa essa dualidade é a necessidade de gerenciamento do grande fluxo de migrantes marítimos (*boat people*) no Mar Mediterrâneo, onde há questões em torno de sua própria definição ou status: naufragos a serem salvos, de acordo com as recomendações da IMO, ou migrantes irregulares possíveis de serem penalizados e devolvidos – ainda que isso contrarie o princípio humanitário de *non refoulement* –, de acordo com políticas migratórias da União Europeia e com as práticas das suas guardas costeiras e marinhas.

Esse exemplo pontua uma das divisões mais comuns do conceito de segurança marítima: ações de *safety* e ações de *security*. Podemos destacar temas relacionados à *safety*, como busca e salvamento marítimo, certificação e inspeção de navios, proteção do meio ambiente marinho e elaboração de regras relacionadas à garantia da navegação e da vida humana. Essa abordagem, em geral, está relacionada a ações realizadas sem o uso da força e tem a IMO como ator principal. Por outro lado, os temas relacionados à *security* pertencem às atividades realizadas com a possibilidade do uso da força para proteger ou defender pessoas, bens, equipamentos, navios e instalações. Nas ações de *security*, temos como principais atores os departamentos de Defesa, as marinhas e as guardas costeiras. Todavia, hodiernamente, essa divisão apresenta dificuldades em delimitar ações integradas (multiagências) de combate às atividades criminosas ou que impedem a boa ordem no mar, mesmo em países como o Brasil, onde a Marinha é, ao mesmo tempo, autoridade marítima responsável pela dimensão *safety* e ator que projeta o poder naval, responsável então pela *security*.

Um outro exemplo dessa dificuldade de definir os limites de atuação entre *safety* e *security* envolvendo múltiplos atores encontra-se na Operação Mar Limpo. Nesta operação, atuaram a Marinha do Brasil e o Ministério do Meio Ambiente como órgãos principais no combate e na apuração das circunstâncias relativas ao vazamento de óleo bruto que atingiu o litoral da região Nordeste em 2019, advindo de uma embarcação. O impacto deste vazamento extrapolou a esfera ambiental, gerando prejuízos à região, que tem no turismo e na indústria pesqueira suas principais atividades econômicas. Este exemplo aponta a inter-relação existente entre as ameaças à vida humana e a proteção da integridade do patrimônio marinho do Estado brasileiro, uma vez que o acidente pôs

ambos em risco. Seus efeitos a longo prazo incluem danos prolongados na esfera ambiental pois, até meados de 2021, ainda são encontrados vestígios do óleo na região atingida. A isso, adicionam-se consequências sociais advindas dos prejuízos econômicos, com a redução do turismo para esse destino naquele período, posteriormente mais prejudicado pela pandemia de COVID-19 e pela diminuição das atividades comerciais, como pesca e navegação. Por fim, deverão também ser contabilizados os expressivos gastos públicos para reabilitar o ambiente da região afetada como consequência adversa para o desenvolvimento sustentável regional.

Essa necessidade de ações multiagências e de múltiplos atores para a boa ordem no mar pressupõe a existência de uma governança oceânica integrada, o que, segundo Degger *et al* (2021), é um processo multifacetado e complexo para a gestão do meio ambiente marinho, envolvendo uma ampla gama de partes interessadas de inúmeras instituições e indivíduos com diferentes interesses, agendas e conjuntos de habilidades. Os autores pontuam, ademais, que existem várias barreiras para os Estados - ou seus departamentos - trabalharem juntos na proteção de seus ecossistemas costeiros e marinhos compartilhados, cujas discussões tornam-se, muitas vezes, nebulosas quando surgem disputas sobre Zonas Econômicas Exclusivas (ZEEs), fronteiras, recursos de petróleo e gás, plataformas continentais, transporte marítimo e pesca. Na maioria dos casos, observam-se estruturas de governança fragmentadas. Em outras palavras: um ator A analisa a situação coletando dados, faz sua agenda e define suas habilidades; um ator B replica essas etapas por conta própria e um ator C faz o mesmo. Essa metodologia aponta em uma direção contrária ao modelo de governança integrada proposta aqui já que o processo de gestão compartilhada entre Estado, suas agências e a sociedade civil deve ser feito de modo conjunto e permanente desde o mapeamento e diagnóstico inicial da conjuntura até a avaliação da efetividade da política pública aplicada; ou seja a perspectiva integrada não deve ser composta de elementos fragmentados originários de cada ator, mas sim de elementos em rede. Contudo, esse não é um processo fácil de ser delineado.

Considerando que nossa proposta de análise é refletir como assegurar o espaço marítimo ou promover a boa ordem no mar de modo diário e permanente, focada no contexto de paz entre Estados e de modo integrado, ressaltamos que isso também é algo que vai além da abordagem restritiva dos conceitos de *safety* e *security*. Para tal, assegurar um espaço ou um recurso deve ser algo obtido com uma vertente de segurança integrada,

que leve em conta, também, a segurança humana e a segurança cidadã, para além da defesa nacional, da segurança internacional ou doméstica; e que tenha, por base, a existência de comunidades epistêmicas de diversas áreas que pensam o mar em sua complexidade. De certo modo, é isso o que também inferimos a respeito do que ocorreu nas reuniões preparatórias da Década da Ciência Oceânica.

O *report* “A ciência que precisamos para o oceano que queremos”<sup>8</sup>, produzido no âmbito dessas reuniões preparatórias da Década da Ciência Oceânica, pontua que a “Década fornecerá uma oportunidade única para que as nações trabalhem juntas para produzir uma ciência oceânica global necessária para apoiar o desenvolvimento sustentável do oceano que compartilhamos, criando ainda um novo alicerce, por meio da interface ciência-política, para fortalecer a gestão dos nossos oceanos e zonas costeiras em benefício da humanidade”. O documento pontua ainda que a Década construirá uma estrutura comum para garantir que a ciência oceânica possa apoiar plenamente os países na implementação da Agenda 2030 para Desenvolvimento Sustentável. A Década foi delineada pela Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI) da UNESCO e, no Brasil, suas atividades envolvem várias agências brasileiras coordenadas pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações. No grupo de trabalho “Oceano Seguro” participa a Marinha do Brasil por meio da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM) – secretaria que coordena também o Planejamento Espacial Marinho (PEM) brasileiro.

Além disso, de acordo com o Relatório de Atividades da Fase Preparatória – Brasil, da Década da Ciência Oceânica, elaborado em 2019, o *Regional Planning Workshop for the South Atlantic* contou com a presença de 123 participantes de 22 países e de 4 organismos internacionais, sendo essa uma representação que consideramos equilibrada de governos, cientistas, empresas privadas, ONGs, órgãos e governos regionais e dos meios de comunicação. Esse Relatório descreve que o Brasil está construindo um Plano Nacional de Implementação para a Década da Ciência como o principal instrumento para planejar as ações que serão executadas, visando a integrar processos do local ao global, construídos com diferentes setores da sociedade, que represente a diversidade sociocultural e ambiental brasileira em um contexto global.

O Plano Nacional foi elaborado, dentre outras atividades, por

---

<sup>8</sup> Disponível em: </unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000265198\_por>. Acesso em janeiro de 2022.

meio de oficinas subnacionais, considerando as cinco regiões brasileiras, com 7 grupos de trabalho correspondentes aos resultados esperados para a Década: um oceano limpo; um oceano saudável e resiliente; um oceano previsível; um oceano seguro; um oceano produtivo e explorado sustentavelmente; um oceano acessível; um oceano conhecido e valorizado por todos. A proposta de construção de um oceano seguro, de acordo com o Plano de Implementação do COI-UNESCO, ressalta a ideia de que as comunidades humanas sejam protegidas dos riscos oceânicos e onde seja também garantida a segurança das operações no mar e na costa. Para isso, a Década pretende promover pesquisas destinadas a reduzir e minimizar os impactos; apoiar o desenvolvimento de sistemas integrados de alerta de múltiplos perigos; introduzir o uso de novas tecnologias por meio de parcerias público-privadas; e promover melhorias na eficiência dos sistemas de alerta precoce para riscos naturais e causados pelo homem. Após a leitura dos documentos, que relatam as discussões da Década no Brasil, considerando a temática deste artigo, contribui pontuar que ganharam importância, sobretudo, as questões: implementação do PEM e de uma cultura oceânica; mobilização da sociedade civil para contribuir com as discussões, citando o caso do derramamento de óleo em 2019; ativação de Centros de ODS locais que atuem conjuntamente a diversos setores; necessidade de apoio estratégico e de conhecimento da Marinha; mapeamento das necessidades locais e regionais na amplitude da segurança; coleta de dados sobre estoques pesqueiros; gestão integrada e o gerenciamento de riscos; e necessidade de desenvolver planos de resposta a acidentes.

Outro exemplo a ser citado são as discussões realizadas no âmbito da SECIRM para a construção do Planejamento Espacial Marinho brasileiro (PEM)<sup>9</sup> com a mediação de agências reguladoras (ANP e ANEEL),

---

<sup>9</sup> PEM é um dos programas da Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI), criada em 1960, e que é secretariada pela UNESCO. Trata-se de um processo sistemático de planejamento pelo qual a distribuição espacial e temporal de atividades humanas em áreas marinhas são analisadas. A partir destas análises, são propostas alternativas de alocações e incentivada sua implantação na forma de políticas públicas e de gestão. O objetivo final é o de promover a sustentabilidade ecológica, econômica e social das atividades humanas no ambiente marinho. Por meio do PEM, busca-se reduzir conflitos, organizar e agilizar processos de licenciamento ambiental e planejar adaptações às mudanças climáticas. PEM da Amazônia Azul deve considerar, dentre outros fatores, as riquezas naturais, as áreas de preservação ambiental, a pesca, a navegação e o turismo, as atividades portuárias, as atividades do setor de óleo e gás e, ainda, prever a entrada de atividades minerárias e das eólicas offshore na matriz energética do país, sendo, portanto, necessário integrar os processos que ocorrem na zona costeira e no mar. O PEM não é um processo fácil e nem rápido, mas uma vez finalizado,

de coordenações de licenciamento do IBAMA, da Empresa de Pesquisa Energética, de representantes de outras agências e da academia. De acordo com a SECIRM, esse foi um compromisso assumido pelo governo brasileiro, em 2017, na Conferência das Nações Unidas sobre os Oceanos, para apoiar a implementação do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 (ODS 14), que visa a conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável. Um ponto destacado para a implementação do ODS 14 é a relevância da atuação da autoridade local e seu papel na educação, na mobilização e na resposta por meio de ações que garantam o desenvolvimento sustentável no espaço oceânico, já que decisões que envolvem a comunidade têm maior eficácia. Contudo, esse ainda é um ator irrelevante nas práticas de *maritime safety* e *security* usuais.

### INTERSEÇÕES ENTRE PRÁTICAS DE *MARITIME SAFETY* E DE *MARITIME SECURITY*

A Agenda 2030 da ONU engloba múltiplas temáticas que demandam dos Estados a construção de políticas públicas visando ao cumprimento das metas estabelecidas pelos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Por sua vez, o cumprimento das metas – não somente as específicas para o mar – traz reconsiderações acerca do modelo de relacionamento do homem com o mar, que era representado exclusivamente pela ação do Estado e de suas agências no meio marítimo, principalmente as militares. Segundo Silva Ribeiro (2019), para além de qualquer consideração estratégica ou militar, o oceano, como fonte de potencial econômico, desenvolvimento social e ambiental, é um espaço dotado de oportunidades para ganhos sensíveis de progresso e bem-estar das populações. Portanto, o desafio posto à comunidade internacional dá-se no sentido de conciliar as necessidades de crescimento estratégico dos Estados, a princípio infinitas, com os recursos finitos do ambiente marítimo, sem deixar de lado o interesse da sociedade local e/ou mundial.

A temática do desenvolvimento sustentável trazida pela Agenda 2030 e, sobretudo, as contribuições da Década da Ciência Oceânica, também possui influência sobre os temas de defesa, estudos estratégicos e segurança internacional correlatos ao espaço oceânico, mais especificamente a

---

garantirá a necessária segurança jurídica e uso sustentável dos recursos marinhos. Disponível em: <<http://bmpambiental.com.br/PEM>>. Acesso em agosto de 2021.

segurança marítima. Contudo, não há uma definição acadêmica unívoca na literatura disponível para o conceito de segurança marítima, mas há sim uma segmentação usual em duas vertentes: *maritime safety* e *maritime security*. A despeito disso, historicamente, se forem considerados os interesses estratégicos dos Estados, essa distinção em duas vertentes mostrou-se útil para demarcar atores e áreas de responsabilidade, sendo replicadas em ações práticas classificadas como de *safety* ou de *security*. Todavia observamos que, atualmente, essa divisão pode gerar entraves burocráticos para a formulação de políticas públicas marítimas que necessitem de uma abordagem holística ou integrada e, portanto, mais bem adaptadas à proposta dos ODS ou que visem assegurar o patrimônio oceânico, do que aos interesses estratégicos apenas de Estados. Mesmo focadas em interesses estratégicos apenas de Estados, tentativas de delinear como assegurar o ambiente marítimo ocorrem desde o início do século XX, majoritariamente motivadas pela tentativa de regular as relações do homem com o mar e, em grande parte das vezes, *ex post facto*.

Na concepção de Bueguer (2015), a ausência de consenso em torno da definição de como assegurar o ambiente marítimo gera práticas muitas vezes dissonantes entre os atores, embora haja uma concordância quanto aos princípios gerais e práticas de *maritime security* e *maritime safety*. Contudo, mesmo o conceito de *maritime security* pode ser considerado um *buzzword*, reunindo uma gama ampla de entendimentos e de significados em torno de diversas agendas, ainda que com algumas discordâncias na aplicação prática e específica dessas agendas. A revisão de literatura realizada por Formela *et al.* (2019), assim como feito por outros autores citados na introdução, revela que há diversidade de significados atribuídos à segurança, mas também uma gama de conceitos correlatos: os termos “*safety at sea*”, “*navigational safety*” e “*safety in transport*” são utilizados em documentos com definição análoga a “*maritime safety*”.

A profusão de conceitos ocorreu devido ao crescimento normativo e à positivação de tratados internacionais de forma mais concentrada entre as décadas de 1980 e 1990, sobretudo no âmbito multilateral da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Organização Marítima Internacional (IMO). Nesse contexto, buscava-se responder aos novos desafios da nova conjuntura do ambiente marítimo, com destaque para os acidentes e avarias contra embarcações e cargas que acabaram por impactar socioeconomicamente aos Estados e suas populações. Essas aplicações iniciais mais alinhadas a vertente de *maritime safety* refletem a salvaguarda, ou seja, a necessidade

de proteção material contra riscos operacionais e provenientes do ambiente marítimo (YANG *et al.*, 2013), assim como a segurança da navegação e a integridade física dos nautas (*seafarers*) (TORSKIY *et al.*, 2016). De certo modo, pode-se dizer em um primeiro olhar que o termo *maritime safety* tem maior alinhamento com a ideia de segurança humana do que *maritime security*.

Contudo, Beirão (2019) propõe uma delimitação tipológica de *maritime security* a partir de suas características convergente, divergente e complexa. Convergente porque abrange conceitos abstratos no esforço de se autodefinir, podendo inclusive aglutinar certos elementos de *safety*. Divergente porque é constituído de diferentes temáticas, igualmente relacionadas, mas em graus diferentes de associação quanto à securitização. Complexo porque é tratado, simultaneamente, em níveis universais e regionais por diferentes instituições. Piedade (2018) identifica que a literatura de maior relevância que aborda assegurar o ambiente marítimo ou a boa ordem no mar busca definir ações, sobretudo, em termos de “proteção” (à integridade do território nacional marítimo e terrestre, à infraestrutura, ao meio ambiente, à sociedade, aos navios e equipamentos, à vida humana) e de “manutenção” (da boa ordem no mar, da liberdade de navegação, da aplicação dos mecanismos jurídicos internacionais). Portanto, assegurar o ambiente marítimo ou a boa ordem no mar estaria também relacionado às fontes de insegurança com potencial risco à vida e à integridade humana. Yang *et al.* (2013) assumem a premissa de que o ponto de diferenciação reside na intencionalidade, de modo que *maritime security* lidaria com ameaças contra pessoas e *maritime safety* lida com os riscos contra bens. Todavia, verificar a intencionalidade das ameaças não é algo fácil, dada a complexidade do ambiente marítimo, sobretudo nas diferentes conjunturas que podem se apresentar.

No contexto contemporâneo, comparando as abordagens de *safety* e *security* à disposição, percebe-se que sua distinção conceitual já não possui mais linhas divisórias bem definidas. Nas duas abordagens, a integridade da vida humana no mar, somada à integridade do próprio ambiente marítimo e de suas riquezas, é um fator presente, sujeito a diferentes ameaças de ordem ambiental e da própria ação humana, um passo além dos interesses estratégicos dos Estados. Essa perspectiva mais ampla e integrativa se apresenta em documentos recentes produzidos por países e por organizações internacionais. A título de ilustração, o Conselho da União Europeia, em 2014, pontuou que a segurança marítima deveria ser entendida como um estado de coisas do domínio marítimo global, em

que o direito internacional e o direito nacional são aplicados, a liberdade de navegação é garantida e os cidadãos, a infraestrutura, os transportes, o meio ambiente e os recursos marinhos são protegidos.

Ainda considerando essa perspectiva ampla, analisar os documentos sobre o ambiente marítimo é uma forma prática de observar as diferenças ou similaridades entre os diferentes atores. Bueger (2015), ao apresentar uma matriz para relacionar outros elementos (*marine environment, economic development, national security, human security*) com a vertente de segurança marítima, dá o exemplo da OTAN, que exclui do seu entendimento o elemento segurança nacional; o da União Europeia e do Reino Unido que englobam todos estes quatro elementos. O autor cita ainda a União Africana, que privilegia em seus documentos a Economia Azul. Essa matriz contribui com a discussão aqui apresentada uma vez que amplia os elementos que permitem assegurar o ambiente marítimo incluindo atores e temáticas civis e militares, de interesses de Estados e de pessoas.

Essa interseção entre elementos de *maritime safety* e de *maritime security* também pode ser analisada pela perspectiva das ameaças ou ações criminosas. Ilustrativamente, Germond & Mazaris (2019) demonstram que as fontes da criminalidade marítima podem ser diferentes e ocorrer em escalas temporais diversas. A pesca ilegal pode estimular a pirataria no curto e médio prazo; as consequências nocivas da mudança climática (como a acidificação e elevação de temperatura dos oceanos, redução dos estoques pesqueiros e degradação ambiental) podem estimular a criminalidade como forma de compensação ao subdesenvolvimento, sobretudo em populações costeiras e mais dependentes dos recursos marítimos. Nesse sentido, Voyer *et al* (2018) demonstram que a segurança marítima age como potenciadora da Economia Azul ao proporcionar um ambiente estável para o desenvolvimento de atividades econômicas, defendendo bens e infraestruturas contra atividades ilegais, tais como terrorismo, pirataria e pesca IUU<sup>10</sup>, que ameaçam a vida humana e a integridade patrimonial. Ademais, as agências responsáveis por assegurar o ambiente marítimo ainda auxiliam os setores relacionados à Economia Azul ao resolver controvérsias sobre áreas marítimas, estimulando a criação de um ambiente cooperativo necessário ao desenvolvimento sustentável, além de prover informações relevantes ao planejamento e gestão de atividades econômicas, tais como mapeamentos das condições climáticas oceânicas, rastreamento de

---

<sup>10</sup> Pesca ilegal, não comunicada e não regulamentada (Illegal, Unregistered and Unreported Fishing).

embarcações e dados oceanográficos. Isso configura um ciclo harmônico, no qual o desenvolvimento da Economia Azul, que tem por base a utilização do potencial de riqueza contido nos oceanos de forma inteligente e sem prejuízo aos ecossistemas, cria demandas às agências relacionadas a assegurar o ambiente marítimo em toda a amplitude, dado sua necessidade de manter bens e serviços funcionais e protegidos. De certo modo, o que ressaltamos aqui é que fragmentações de atores, discursos e práticas, hoje contribuem muito menos que perspectivas integradas composta de elementos em rede para assegurar o ambiente marítimo para interesse de pessoas e de Estados.

## APLICAÇÃO INSTITUCIONAL PARA ASSEGURAR A BOA ORDEM NO MAR

Nesse século XXI, apesar de não haver uma distinção objetiva entre *maritime safety* e *maritime security* a nível conceitual, a implementação da boa ordem no mar ocorre, muitas vezes, de forma multidimensional nas práticas. A isso equivale dizer que, nas normas e práticas nacionais e internacionais que adotam mecanismos de *safety*, normalmente há mecanismos de *security*, ou vice-versa. Para esse artigo, escolhemos verificar isso a partir de documentos aprovados no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), dada a sua capacidade de ser autoridade marítima mundial e sua capacidade de padronizar ações práticas, o que por sua vez sugere refletir a vontade dos seus Estados-partes. Também optamos pela análise desse organismo institucional uma vez que sua principal instituição, *Maritime Safety Committee* (MSC), também inclui, em suas atribuições, ações de *maritime security* (BEIRÃO, 2019).

Toma-se como exemplo, na esfera normativa, a Convenção para Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, SUA*), aprovada pela IMO em 1988 e em vigor a partir de 1992. A Convenção une elementos de *safety* e *security* ao criminalizar ataques intencionais que visem a danificar a estrutura física de embarcações e, simultaneamente, a integridade física ou a vida de sua tripulação. Para essa finalidade, condena qualquer tentativa ou uso da violência para: tomar ou sequestrar uma embarcação; a destruir de carga ou de partes do navio; plantar explosivos ou qualquer substância que ameace a integridade da embarcação; agredir, machucar ou matar qualquer pessoa à bordo; e prestar informações falsas que ameacem a segurança da embarcação e de seus

tripulantes (IMO, 1988). Em 2005, o Protocolo Adicional à essa Convenção incluiu entre as proibições a descarga intencional de petróleo, gás natural liquefeito, material radioativo e o porte de quantidades nocivas de qualquer substância que possa causar morte ou ferimentos graves. Assim, pode-se considerar que há uma visão multidimensional de assegurar o ambiente marítimo que agrega às amplitudes social, econômica e ambiental, ainda que de forma pretérita ao surgimento dos ODS.

Outro documento que adota princípios para assegurar o ambiente marítimo de modo multidimensional é a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS*), cuja última versão foi aprovada pela IMO em 1974 e entrou em vigor em 1980. Historicamente, a primeira versão da Convenção - que não chegou a entrar em vigor, dada a eclosão da Primeira Guerra Mundial - foi uma resposta ao naufrágio do navio "RMS Titanic" em 1912, o que demonstra uma relação intrínseca entre os parâmetros de construção naval e de navegação e a proposta de preservação da vida humana em caso de acidentes. Atualmente, os capítulos da Convenção visam a minimizar potenciais riscos à vida humana durante a operação do navio e estabelecem critérios mínimos para sua operabilidade, tais como proteção contra incêndios (capítulo II); segurança da navegação, prestação de socorro e sinalização de salvamento em casos de emergências (capítulo V); transporte de mercadorias químicas potencialmente perigosas (capítulo VII); e revisões periódicas das condições materiais da embarcação e do preparo da tripulação embarcada para tipo de viagem planejada (capítulos II, V, XI, XIII). A partir dessas medidas, a Convenção visa não somente a preservar a vida da tripulação, como também a proibir a circulação de embarcações que possam vir a fornecer riscos para outrem ou para o meio-ambiente marinho (IMO, 1974).

A Convenção para Busca e Salvamento (*Search and Rescue, SAR*), adotada em 1979 e em vigor a partir de 1985, complementa os dispositivos da Convenção SOLAS ao ter estabelecido um sistema internacional padronizado que cobre operações de busca e salvamento por regiões e organizações previamente delimitadas. Encorajando a cooperação entre os estados-partes para o resgate de pessoas em perigo no mar ocorra independentemente de sua localização. A Convenção entende que a prestação de assistência às vítimas no ambiente marítimo deve ser priorizada a despeito de suas razões causadoras (intencionais ou não) e das jurisdições e atribuições específicas dos Estados, que podem

burocratizar o processo de salvamento (IMO, 1979). Contudo, cabe pontuar que as operações de busca e salvamento, entendidas como uma competência de *maritime safety*, sofreram adaptações ao confrontar-se com a construção discursiva de que nem toda vida humana à deriva tratava-se, necessariamente, de um náufrago. A questão dos *boat people* no Mar Mediterrâneo é um exemplo disso, dado que, a despeito dos motivos socioeconômicos e políticos que levam essas pessoas a migrarem em busca de refúgio, o ato pode se constituir, em um primeiro momento, em uma tentativa de migração ilegal que pode, portanto, ser enquadrada como um “crime” no ambiente marítimo. Por essas circunstâncias, pode-se dizer que ações práticas de “salvamento” desses migrantes congregam elementos de ambas as abordagens de *safety* e *security*. Outros dispositivos do sistema IMO também agregam elementos de segurança multidimensional ao considerar, na operação de embarcações e na navegação, a vida humana e a necessidade de responder às ameaças no meio marítimo. Muitos desses dispositivos foram aprovados como complementos às Convenções vigentes ou como atualizações normativas.

Em adição aos documentos apresentados, eventos recentes demonstram, empiricamente, a necessidade de assegurar o ambiente marítimo de modo multidimensional, cujas bases até já estão inseridas, mas de forma institucional diversa e descentralizada. Conforme apresentado anteriormente, a título de ilustração, a Marinha do Brasil atuou na conjuntura de vazamento de óleo bruto advindo de uma embarcação que atingiu o litoral da região Nordeste em 2019 - ainda sem responsabilizados -, verificando-se não somente um prejuízo ambiental, mas consequências econômicas adversas para o turismo da região e seus setores associados, somado a prejuízos sociais pela contaminação dos recursos vivos e estoques pesqueiros do litoral. Situação semelhante repetiu-se em julho de 2020 nas Ilhas Maurício, quando um derramamento de óleo proveniente do navio-tanque MV “Wakashio” interrompeu os serviços de pesca, turismo e linhas aéreas, além de ter danificado consideravelmente a biodiversidade do arquipélago.

A região do Golfo da Guiné é um outro exemplo onde podem ser identificadas dimensões econômicas, humanas e ambientais que são intrínsecas às estratégias internacionais de combate à criminalidade marítima. A Estratégia da União Europeia para o Golfo da Guiné<sup>11</sup>, a

---

<sup>11</sup> Disponível em: <[//eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en)>. Acesso em agosto de 2021.

Estrutura de Yaoundé para *Maritime Security and Safety* (YAMS)<sup>12</sup> e o Grupo do G7 dos Amigos do Golfo da Guiné (G7++FOGG)<sup>13</sup>, enquanto arranjos institucionais, incorporaram projetos de cooperação com organizações locais para melhorar infraestruturas portuárias, comunicações e vigilância do tráfego e das rotas marítimas; aportar recursos para aprimorar recursos navais e equipamentos de combate e prevenção à criminalidade marítima em embarcações; solidificar uma estrutura regional e cooperativa de pesca sustentável; assegurar o transporte e a logística de cargas continente adentro; aprimorar o sistema jurídico de apreensão de embarcações clandestinas e julgamento de criminosos; e mapear as necessidades de populações costeiras de modo a dissuadir a criminalidade marítima como alternativa de subsistência. Isso demonstra que as formas contemporâneas de assegurar o ambiente marítimo tendem a incorporar um aspecto multidimensional para além do viés securitário tradicional.

Nesses exemplos, verifica-se como diferentes fontes de ameaças e riscos à vida humana e à integridade patrimonial estão inter-relacionadas e, ademais, como incidentes possuem consequências em curto, médio e longo prazos que podem atingir simultaneamente as esferas econômica, social e ambiental que constituem o desenvolvimento sustentável. Nos casos de desastres ambientais, como os derramamentos de óleo, suas consequências são primeiramente vistas na esfera ambiental, com a morte de espécies nativas e a degradação dos *habitats* pela poluição oriunda dos hidrocarbonetos. Posteriormente, evoluem para adversidades sociais, verificadas na diminuição dos estoques pesqueiros e na contaminação das populações costeiras por substâncias tóxicas, por exemplo. Por fim, revelam-se os prejuízos econômicos nos gastos para reabilitar o ambiente da região afetada, na redução do turismo para esse destino e na diminuição das atividades comerciais associadas, tais como pesca e navegação.

Isto se coaduna com a ideia de Bueger e Edmunds (2017) sobre a necessidade de se olhar a questão da segurança a partir de quatro pontos centrais e interconectados, sendo eles: segurança nacional, ambiente marinho, desenvolvimento econômico e segurança humana. A manifestação de fontes de insegurança marítima em casos concretos gera, portanto, um ciclo desarmônico nas três esferas do desenvolvimento

---

<sup>12</sup> Disponível em: <[africacenter.org/wp-content/uploads/2019/05/2019-05-MSS-Namibia-Session-3-Konan-EN .pdf](http://africacenter.org/wp-content/uploads/2019/05/2019-05-MSS-Namibia-Session-3-Konan-EN.pdf)>. Acesso em agosto de 2021.

<sup>13</sup> Relatório da última reunião plenária, de dezembro de 2020, disponível em: <[www.state.gov/wp-content/uploads/2020/12/Fogg-Plenary-Agenda-With-Day-2-Updates.pdf](http://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/12/Fogg-Plenary-Agenda-With-Day-2-Updates.pdf)>. Acesso em agosto de 2021.

sustentável, uma vez que adversidades ambientais podem acarretar prejuízos econômicos e sociais (e vice-versa) que, por sua vez, são geradores de novas inseguranças, e a médio e longo prazo afetarem os interesses dos Estados. Nesse sentido, não há como prover uma resposta que considere tão somente uma das esferas, dado que são codependentes.

Conceber a boa e estável ordem no mar a partir de um paradigma de desenvolvimento sustentável significa assimilar que tanto as causas iniciais quanto às consequências de incidentes no meio marítimo podem evoluir para situações mais complexas e que, portanto, exigem uma abordagem holística que inclua múltiplos atores em uma governança de fato integrada do problema, considerando por exemplo a dimensão local. No exemplo do vazamento de óleo no Nordeste brasileiro, a motivação para essa ocorrência foi, essencialmente, descumprimentos ou mesmo negligências aos dispositivos institucionais de segurança marítima. Percebe-se, com isso, que as ameaças, riscos e fontes de insegurança no mar não advêm somente do potencial uso de violência associado à criminalidade - pautas de *security* - ou da imprudência na construção e operação de navios e portos - pautas de *safety* -, mas são também advindas das ações humanas que, intencionalmente ou não, configuram um mau uso do mar cujas consequências para os interesses dos Estados podem ser verificadas somente no médio e longo prazos, mas para as pessoas têm um impacto no curto e médio prazo.

Nessa perspectiva ampla de assegurar o ambiente marítimo, o Secretário do Departamento de Assuntos Político-Militares dos EUA, Tom Kelly, em 2014, ressaltou que o domínio marítimo enfrentava ameaças de Estados-nação, terroristas, pesca não regulamentada, perturbações naturais e ambientais, migração em massa e atividades criminosas organizadas, como contrabando e pirataria. Seguindo por essa linha, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) se inseriu na nova realidade das ameaças assimétricas e transnacionais e, por sua vez, estimulou a cooperação entre marinhas, guardas costeiras, navios mercantes, companhias de frete marítimo e outras agências em termos de intercâmbio de informações e interoperabilidade.

## UM OCEANO ASSEGURADO: UMA VISÃO SOCIOAMBIENTAL

Como pontuado antes, o olhar sobre a dimensão interrelacional dos assuntos pertinentes ao oceano é sintetizado na matriz apresentada por Bueger (2015). Nela, evidencia-se a segurança marítima (*security*) conectada ao poder naval a partir da capacidade de garantir a segurança dos Estados, de proteger suas instalações e de garantir as rotas de comércio, mas também considera sua relação com a capacidade de resiliência da população e do ambiente marítimo, bem como a perspectiva da Economia Azul. A matriz também permite perceber a ligação entre assegurar o ambiente marítimo ou garantir a boa ordem no mar, o desenvolvimento econômico e a segurança humana. O autor ressalta a importância econômica do oceano não só devido ao comércio e aos recursos pesqueiros, mas também ao potencial econômico do turismo, dos recursos *offshore*, da energia fóssil e da mineração em águas profundas. Assim, estende o entendimento de que essas dimensões do desenvolvimento econômico e social, a partir do oceano, devem ser mais integradas e vistas sob a ótica da Economia Azul – ou seja, através da utilização do potencial de riqueza contido nos oceanos de forma inteligente, sem prejuízo aos ecossistemas e considerando, ainda que de modo indireto, a Agenda 2030 e os ODS.

Bueger (2015) apresenta que a Economia Azul possui uma ligação com a segurança marítima (*security*) devido ao fato de o gerenciamento sustentável do oceano depender de leis e regulamentações, por um lado, e de fiscalização, por outro. Para o autor, esse ponto anterior requer uma visão integrativa e de monitoramento, que é pré-condição para a administração dos recursos marinhos. Porém, observa-se que estão presentes outros fatores relevantes ao desenvolvimento econômico, tais como aumento da poluição – o que, por sua vez, diminui a quantidade de peixe – e roubos às mercadorias transportadas por navios – gerando então um aumento nos seguros e nos preços dos fretes.

Historicamente, a segurança humana, dentro da proposta da ONU, está centrada nas necessidades das pessoas. Desta forma, fatores como alimentação, habitação, modo de vida sustentável e fontes de renda estão no centro das preocupações. A conexão existente ocorre quando se concebe que esses fatores, elencados como prioritários, podem estar em risco caso não haja um entendimento da retroalimentação dos processos; isto é, o oceano assegurado facilitará a promoção da segurança humana

ao, por exemplo, diminuir a pesca industrial ou irregular que diminui a população de peixes, interferindo então diretamente na pesca artesanal e na segurança alimentar de muitas populações ribeirinhas. Outro exemplo é assegurar a habitação da população costeira como elemento de segurança humana, o que é visto como uma consequência nevrálgica do aumento dos níveis dos oceanos. (BUEGER, 2015).

O *‘Working Group IV: A Safe Ocean whereby human communities are protected from ocean hazards and where the safety of operations at sea and on the coast is ensured’*, acima citado, propõe uma ampla discussão sobre a importância de proteger as comunidades humanas dos riscos potenciais no (e do) oceano, sobretudo relativos à escassez dos recursos. Assim, o oceano assegurado (*Safe Ocean*) seria uma maneira de cuidar deste espaço de produção de bem-estar e fonte de alimentação dentro do conceito de Economia Azul, simultaneamente de forma alinhada à proposta de garantia da segurança humana e aos ODS, valorizando a boa governança integrada do oceano e modos sustentáveis de exploração do mar. Esse *Working Group IV* para o oceano assegurado, em suas oficinas, buscou participar diferentes setores da sociedade, ressaltando o valor dos múltiplos olhares e colocações para a construção colaborativa de um saber sobre esse espaço. Com as discussões amplas, visa-se a buscar acordos em torno de boas práticas integradas e multidisciplinares de convivência.

Segundo os dados apresentados no Relatório da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura sobre o estado mundial da Pesca e Aquicultura em 2020, a pesca ilegal é um impedimento para a segurança alimentar pois aproximadamente 60 milhões de pessoas em todo o mundo sobrevivem da pesca como forma de subsistência. A pesca industrial e ilegal reduz os estoques de pescado, além de promover algumas atividades ilícitas, entre elas: abusos trabalhistas, trabalho forçado, tráfico, escravidão e trabalho infantil, como relacionado já em 2016, por Graziano da Silva, diretor da FAO (*Food and Agriculture Organization*), agência da ONU para Agricultura e Alimentação).

Como apresentado anteriormente, deve-se entender o contexto dos impactos da exploração do oceano na vida das populações já em situação de risco alimentar e em condições de saúde precárias como um elemento que pode promover o engajamento em situações relacionadas a atividades ilícitas ligadas ao mar, como, por exemplo, pesca ilegal e tráfico (GERMOND e MAZARIS, 2018). Assim, garantir a segurança alimentar da população e responder aos acidentes e desastres no mar também são

vistos como formas de assegurar o ambiente marítimo e garantir a boa ordem no mar. Desta forma, pensar em uma perspectiva econômica na qual ocorra uma exploração mais sustentável dos oceanos deve fazer parte dos projetos de política pública relacionados a um melhor uso do mar, tendo em vista um maior equilíbrio social e econômico.

Essa relação nem sempre está visível, sendo necessário um olhar ampliado e mais sensível a essas possíveis ligações. Muitas vezes, contudo, o objetivo desejado é assegurar o ambiente marítimo como uma questão militar, estratégica, estatal e de defesa dos interesses nacionais e, assim, entende-se que a resposta deve ocorrer no mesmo patamar. Scheffrab *et al* (2012) questionam se a securitização das mudanças climáticas levaria a medidas extremas, como as respostas via ações militares, e sugerem a necessidade de enquadramentos institucionais efetivos para lidar com as possíveis ameaças advindas das alterações do clima e suas implicações. Já Jaspardo e Taylor (2008) atestam que, ainda que seja um fenômeno cultural e político distinto, os crimes que fazem parte do leque de ameaças à segurança transnacional perpassam o oceano e operam na interseção do que seria uma ameaça à integridade do ser humano e, conseqüentemente, são uma espécie de advertência ao Estado por colocarem em risco a qualidade de vida de seus habitantes. A visão plural proposta por Jaspardo e Taylor (2008) aponta, ainda, como os desastres naturais e as atividades ilícitas ligadas ao mar possuem um componente econômico, social e político que, se vistos de modo interconectado, permitem uma análise da vulnerabilidade como multifacetada e, desta forma, requerendo um enfrentamento dessas ameaças não apenas como afetas ao tema *security* ou *safety*, já que na prática os dois se entrelaçam e sobrepõem.

Germond e Mazaris (2018) propõem um entendimento mais holístico de como a segurança do oceano pode estar imbricada em situações não normalmente conectadas ao oceano, mas que, ao serem reconhecidas como tal, ganham uma nova dimensão e podem requerer políticas públicas. Isso somente é possível a partir de uma análise mais detalhada, que permita entender as conexões existentes – isto é, quando há a percepção de que uma ação ocorrida no meio terrestre, como as migrações devido a guerras ou à fome, tem conseqüências no ambiente marítimo, visto no exemplo citado de *boat people* no Mar Mediterrâneo. O contrário também se mostra verdadeiro, ou seja, do ambiente marítimo para a terra.

A percepção da significância dos oceanos para a estabilidade entre os Estados já é uma realidade para alguns países. Lidar com o aquecimento global, com a conseqüente diminuição de recursos naturais que serão disputados e com o aumento da tensão entre as populações é uma tendência de pensamento estratégico. Neste ponto, entender a boa ordem no mar e a forma de assegurar o ambiente marítimo como parte de algo maior, que deve ser visto de modo integrado, buscando a conjunção de esforços multidimensionais, compartilhados e globais, parece ser o caminho para produzir mecanismos de resolução de conflitos de maneira mais duradoura e eficiente.

## CONCLUSÃO

No presente trabalho, buscamos analisar, a partir da perspectiva comparada entre literatura especializada, documentos institucionais de Estados e de organismos multilaterais, bem como práticas de diferentes atores, modos de atuação que visam a assegurar o ambiente marítimo e a boa ordem oceânica. Nesse ínterim, percebemos que as práticas para assegurar o ambiente marítimo têm, ainda que sutilmente, uma relação com a Economia Azul e, conseqüentemente, perpassam o novo paradigma social, econômico e ambiental consolidado no conceito de desenvolvimento sustentável. Nessa concepção, incorporada pela Agenda 2030 e pelos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), a vigente distinção entre as competências de *maritime safety* e *maritime security* mostra-se insuficiente para lidar com uma realidade marítima contemporânea complexa, na qual diferentes atores, mesmo que com discursos diferentes e às vezes conflitantes, almejam um oceano protegido ou assegurado, e às vezes também utilizam diferentes objetivos e meios para atingir esse estado. Nos discursos, a despeito da distinção entre as competências de *safety* e *security*, as práticas dos atores devem representar uma concepção holística, ou de governança integrada, para garantir a estabilidade no mar. Mesmo em documentos oficiais, elementos de *safety* e *security* se entrelaçam e se confundem. De certo modo, a tendência observada, então, é uma demanda acentuada de novos atores, motivados pelas oportunidades da economia do mar, pela boa e sustentável governança dos mares, que somente é possível em um ambiente protegido de modo integrado. Por sua vez, isso leva em consideração uma consciência marítima que engloba diferentes aspectos dessa boa ordem (economia, segurança, biodiversidade, pesquisa,

exploração etc.). Uma vez que este trabalho se limita a não abordar as especificidades entre novas práticas de desenvolvimento sustentável, cumprimento das metas dos 17 ODS e suas relações com a segurança marítima, sugere-se que novos estudos, principalmente analisando outros exemplos de ações práticas, aprofundem-se nesse aspecto.

A concepção de uso sustentável dos mares envolve, impreterivelmente, atividades cujas consequências ambientais, sociais e econômicas diretas e indiretas afetam a sociedade de maneira ampla. Por sua vez, isso motiva modos de proteção e de preservação do oceano a partir de sua significação pela sociedade, sobretudo populações costeiras e aquelas diretamente dependentes das atividades marítimas, e não somente interesses de Estados. O valor econômico, social e ambiental, portanto, deve fazer parte do objetivo de um oceano assegurado (*safe ocean* na essência da proposta nos documentos da Década da Ciência Oceânica, e não por uma análise da simples tradução para oceano protegido como "*safety*"), levando em consideração o desenvolvimento de uma consciência situacional marítima e de uma cultura oceânica compartilhada e debatida globalmente entre diferentes atores e sociedades.

# ASSURE THE MARITIME ENVIRONMENT: A REQUIREMENT BEYOND THE MARITIME SAFETY AND SECURITY CONCEPTS

## ABSTRACT

---

This article belongs to the Political Science and International Relations area, specific in Maritime Studies field. It seeks to investigate how the international agenda of sustainable development impacts the ways of securing the maritime environment. Based on the analysis of institutional norms and case studies, which include, among other aspects, practical actions, it was verified that contemporary forms of ocean governance introduce human, environmental, and economic approaches beyond the traditional state-owned security bias. This allows us to conclude that the traditional distinction between maritime safety and maritime security competencies is no longer adequate to the multidimensional reality of the contemporary ocean and that, therefore, the new agendas should be more politics, economic and socially participatory and integrated.

**Keywords:** Maritime Studies; Assure the Maritime Environment; Sustainable Development.

## REFERÊNCIAS

BEIRÃO, A. Uma proposta de delimitação da segurança marítima do Atlântico Sul. *In*: ALMEIDA, F.; MOREIRA, W. (orgs.). **Estudos Marítimos: visões e abordagens**. São Paulo: Humanitas, 2019.

BOOTH, K. Security in Anarchy: Utopian Realism in Theory and Practice. **International Affairs**, v. 67, n. 3, p. 527-545, 1991.

BUEGER, C. What is maritime security? **Marine Policy**, v. 53, p. 159-164, 2015.

BUZAN, B. **People, States and Fear: an Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War**. Era Boulder, Colorado: Lynne Rienner Publishers, 1991.

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION. **European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) – Action Plan, 17002/14**. Brussels, General Secretariat of the Council. 2014.

DEGGER, N. *et. al.* Navigating the Complexity of Regional Ocean Governance through the Large Marine Ecosystems Approach. **Frontiers**, may 2021. Disponível em: [www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2021.645668/full](http://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2021.645668/full). Acesso em: 01 jun. 2021.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION of the UNITED NATIONS (FAO). **The State of World Fisheries and Aquaculture 2020 (SOFIA)**. Roma: FAO, 2020. Disponível em: <http://www.fao.org/documents/card/en/c/ca9229en>. Acesso em: 01 jun. 2021.

FORMELA, K.; NEUMANN, T.; WEINTRIT, A. Overview of Definitions of Maritime Safety, Safety at Sea, Navigational Safety and Safety in General. **The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation**, v. 13, n. 2, 2019.

GERMOND, B.; MAZARIS, A. Climate change and Maritime Security. **Marine Policy**, v. 99, 2019.

**G7 Foreign Ministers' Declaration on Maritime Security.** Germany: Lübeck, 15 apr. 2015. Disponível em: [www.auswaertiges-amt.de/blob/270866/5dc4694fc1068c3a08a88af218d6f773/150415-g7-maritime-sicherheit-data.pdf](http://www.auswaertiges-amt.de/blob/270866/5dc4694fc1068c3a08a88af218d6f773/150415-g7-maritime-sicherheit-data.pdf). Acesso em: 01 ago. 2021.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). **Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention).** 10 mar. 1988. Disponível em: [www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf](http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf). Acesso em: 01 jun. 2021.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention).** 1 nov. 1974. Disponível em: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2021.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO).. **International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention).** 27 apr. 1979. Disponível em: <https://www.ifrc.org/docs/idrl/I453EN.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2021.

JASPARRO, C. & TAYLOR, J. Climate Change and Regional Vulnerability to Transnational Security Threats in Southeast Asia. **Geopolitics**, v. 13, p. 232-256, 2008.

MARTIN, M. & OWEN, T. The second generation of human security: lessons from the UN and EU experience. **International Affairs**, v. 1, p.211-224, [s. d.].

OLIVEIRA, G. A interface interna-externa da segurança no espaço oceânico: o caso da criminalidade marítima. **Relações Internacionais**, v. 40, 2013.

PIEIDADE, J. Segurança Marítima e os Estudos de Segurança. **Relações Internacionais**, v. 57, 2018.

PIRATARIA e crimes em alto-mar estão mais sofisticados. **UNDOC**, Viena, 5 fev. 2019. Disponível em: [www.unodc.org/lpo-brazil/pt/frontpage/2019/02/pirataria-e-crimes-em-alto-mar-esto-mais-sofisticados-alerta-unodc.html](http://www.unodc.org/lpo-brazil/pt/frontpage/2019/02/pirataria-e-crimes-em-alto-mar-esto-mais-sofisticados-alerta-unodc.html). Acesso: 01 jun. 2021.

SANAHUJA, J. **Construcción de la paz, seguridad y desarrollo. Visiones, políticas y actores.** España: Editorial Complutense, 2012. Disponível em: [dial-net.unirioja.es/servlet/libro?codigo=497854](http://dial-net.unirioja.es/servlet/libro?codigo=497854). Acesso em: 01 jun. 2021,

SCHEFFFRAN, J. *et. al.* Climate change and violent conflict. **Science**, v. 336, p. 869-871, 2012.

SILVA RIBEIRO, A. Portugal e os Estudos Marítimos. *In*: ALMEIDA, F.; MOREIRA, W. (orgs.). **Estudos Marítimos: visões e abordagens.** São Paulo: Humanitas, 2019.

TORSKIY, V.; TOPALOV, V.; CHESNOKOVA, M. Conceptual Grounds of Navigation Safety. **The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation**, v. 10, n. 1, 2016.

VOYER, M. *et. al.* Maritime Security and the Blue Economy: intersections and interdependencies in the Indian Ocean. **Journal of the Indian Ocean Region**, 2018.

YANG, Z., WANG, J. & LI, K. Maritime safety analysis in retrospect. **Maritime Policy and Management**, v. 40, n. 3, 2013.

Recebido em: 31/08/21

Aceito em: 25/02/2022