

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC RODRIGO BAPTISTA PEREIRA

**O PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO COMO FERRAMENTA  
ESTRATÉGICA PARA A INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS MARÍTIMAS:  
desafios e oportunidades para a Autoridade Marítima Brasileira**

Rio de Janeiro

2024

CC RODRIGO BAPTISTA PEREIRA

**O PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO COMO FERRAMENTA  
ESTRATÉGICA PARA A INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS MARÍTIMAS:  
desafios e oportunidades para a Autoridade Marítima Brasileira**

Dissertação apresentada à Escola de  
Guerra Naval, como requisito parcial para  
a conclusão do Curso de Estado-Maior  
para Oficiais Superiores.

Orientador: CF (RM1) CANTARINO

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval

2024

## **DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR**

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho, assim como toda minha vida, ao meu querido irmão, Daniel Baptista Pereira. Sua resiliência, obstinação e alegria são legados que, mesmo após sua partida, continuam a me inspirar profundamente. A sua lembrança é e sempre será a minha fonte inesgotável de força, motivando-me a alcançar todos os meus objetivos e a cuidar daqueles que amo.

## AGRADECIMENTOS

Ao meu pai, Carlos Arthur, por me ensinar a buscar a excelência, valorizar o trabalho árduo e agir com integridade. Seu entusiasmo em relação à minha trajetória são uma fonte constante de motivação.

À minha mãe, Beatriz, pelo carinho e pela leveza dedicados aos seus filhos. Suas palavras de conforto constante me deram a força necessária para superar os desafios e seguir em frente com confiança.

À minha esposa, Gabriela, expresso minha profunda gratidão por seu amor, dedicação e pelo apoio inabalável durante toda a minha trajetória profissional. Reitero minha admiração e amor incondicional. Amo você!

Ao meu filho, Daniel, por trazer alegria e inspiração à minha vida. Sua presença me motiva a ser uma pessoa melhor e a continuar me esforçando em tudo o que faço.

Ao CMG Leonardo Braga Martins, manifesto o meu agradecimento pelas pertinentes orientações ao início do trabalho.

Ao meu orientador, CF (RM1) Fabiano Rebello Cantarino, expresso minha gratidão por seu apoio inestimável, orientação dedicada e conselhos sábios ao longo deste trabalho. Aprendi muito com o senhor. Muito obrigado!

Ao CMG (RM1) Alexandre Rocha Violante, agradeço por compartilhar seu conhecimento e *expertise* que forneceram suporte ao desenvolvimento da minha argumentação.

Ao Capitão de Corveta Carlos Daniel Sodré Vieira, agradeço pelo material fornecido e pelas conversas enriquecedoras, que foram determinantes para o desenvolvimento deste trabalho.

Aqueles que têm o privilégio de saber têm  
o dever de agir.

(Albert Einstein)

## RESUMO

Esta dissertação tem como objeto a iniciativa global de reorganização dos espaços marinhos por meio do Planejamento Espacial Marinho, focando na interação entre a Autoridade Marítima Brasileira e as expressões do Poder Nacional promovida por essa iniciativa. O estudo tem como objetivo principal compreender os desafios de coordenação e integração dos esforços marítimos nacionais, analisando como a Política Marítima Integrada Europeia impulsionou o Planejamento Espacial Marinho na União Europeia e como a Autoridade Marítima Brasileira pode aplicar essas lições para aprimorar o Planejamento Espacial Marinho no Brasil. A análise cobre o período de 2014 a 2024, destacando a relevância do Planejamento Espacial Marinho como ferramenta estratégica para equilibrar exploração econômica e conservação ambiental. Utilizou-se uma metodologia exploratória, focada na análise de normas, documentos oficiais e revisão de literatura pertinente ao tema, incluindo as teorias de Geoffrey Till (2014) sobre Poder Marítimo e as análises de Lars Wedin (2015) sobre governança marítima. Os principais achados revelam que o Planejamento Espacial Marinho é essencial para fortalecer a mentalidade marítima e interage diretamente com as cinco expressões do Poder Nacional, potencializando cada uma delas. Em 2024, além de marcar duas décadas do conceito de Amazônia Azul, também se completam 30 anos da Política Marítima Nacional, reforçando a necessidade de atualização dessa política. O estudo conclui que as práticas europeias de Planejamento Espacial Marinho, impulsionadas por uma Política Marítima Integrada Europeia, oferecem valiosas lições para o Brasil, onde a Autoridade Marítima Brasileira desempenha um papel decisivo na formulação, implementação e coordenação dessas políticas.

**Palavras-chave:** Planejamento Espacial Marinho; Autoridade Marítima Brasileira; Poder Nacional; Amazônia Azul; Política Marítima Nacional; Política Marítima Integrada Europeia; União Europeia; Governança Oceânica, Geoffrey Till; Lars Wedin.

## ABSTRACT

### **The Brazilian Maritime Authority and the National Power Expressions: Marine Spatial Planning as Strategic Tool for the Integration of Maritime Policies – A European Lesson.**

This dissertation focuses on the global initiative of reorganizing marine spaces through Marine Spatial Planning, focusing on the interaction between the Brazilian Maritime Authority and the expressions of National Power promoted by this initiative. The primary objective is to understand the challenges of coordinating and integrating national maritime efforts, analyzing how the Integrated Maritime Policy of the European Union has propelled Maritime Spatial Planning and how the Brazilian Maritime Authority can apply these lessons to enhance Maritime Spatial Planning in Brazil. The analysis covers the period from 2014 to 2024, highlighting the relevance of Maritime Spatial Planning as a strategic tool to balance economic exploitation and environmental conservation. An exploratory methodology was employed, focusing on the analysis of regulations, official documents, and relevant literature, including Geoffrey Till's (2014) theories on Maritime Power and Lars Wedin's (2015) analyses on maritime governance. The main findings reveal that Maritime Spatial Planning is essential for strengthening maritime awareness and interacts directly with the five expressions of National Power, enhancing each one. In 2024, in addition to marking two decades of the Amazônia Azul concept, it also marks 30 years of the National Maritime Policy, reinforcing the need to update this policy. The study concludes that European MSP practices, driven by the European Integrated Maritime Policy, offer valuable lessons for Brazil, where the Brazilian Maritime Authority plays a crucial role in the formulation, implementation, and coordination of these policies.

**Keywords:** Marine Spatial Planning; Brazilian Maritime Authority; National Power; Amazônia Azul; National Maritime Policy; Integrated Maritime Policy; European Union; Ocean Governance; Geoffrey Till; Lars Wedin.



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – Elementos do Poder Marítimo.....	60
FIGURA 2 – Organograma da Estrutura da Autoridade Marítima .....	61
FIGURA 3 – Os atributos do mar relacionados à boa ordem no mar .....	62
FIGURA 4 – Águas Jurisdicionais Brasileiras.....	62
FIGURA 5 – Limites Marítimos.....	63
QUADRO 1 – Autoridades Designadas para a Coordenação do PEM na Europa ....	64

## LISTA DE SIGLAS

AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AMB	Autoridade Marítima Brasileira
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNDES FEP	Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES
CE-PEM	Comitê Executivo “PEM”
CEPE-MB	Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha
CIRM	Comissão Interministerial para Recursos do Mar
COI-UNESCO	Comissão Oceanográfica Intergovernamental da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
DG MARE	Direção-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas
DQEM	Diretiva-Quadro Estratégia Marinha
ESG	Escola Superior de Guerra
FEAMP	Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas
GTI	Grupo de Trabalho Interministerial
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INDE	Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais
INPO	Instituto Nacional de Pesquisas Oceânicas
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
MMA	Ministério do Meio Ambiente
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OEM	Ordenamento do Espaço Marinho
ONU	Organização das Nações Unidas
PEM	Planejamento Espacial Marinho
PMIE	Política Marítima Integrada Europeia
PMN	Política Marítima Nacional
PNRM	Política Nacional para os Recursos do Mar
PSRM	Programa Setorial para Recursos do Mar
SECIRM	Secretaria Interministerial para Recursos no Mar
SIG	Sistema de Informação Geográfica
UE	União Europeia

UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization  
(Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a  
Cultura)

ZEE Zonas Econômicas Exclusivas

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>12</b>
<b>2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS</b> .....	<b>15</b>
2.1 O PODER NACIONAL E SUAS EXPRESSÕES .....	16
2.2 A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA E O PODER NACIONAL .....	18
2.3 DESAFIOS DA BOA ORDEM NO MAR: SOBERANIA E SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL .....	21
2.3.1 Impacto Ambiental .....	23
2.3.2 Soberania .....	24
2.4 CONCLUSÕES PARCIAIS .....	25
<b>3 O ORDENAMENTO DOS ESPAÇOS MARINHOS</b> .....	<b>27</b>
3.1 A CONTRIBUIÇÃO DA ONU NA REORGANIZAÇÃO DOS ESPAÇOS MARINHOS .....	27
3.2 O PEM E AS EXPRESSÕES DO PODER NACIONAL .....	29
3.3 CONCLUSÕES PARCIAIS .....	30
<b>4 O PEM NA EUROPA</b> .....	<b>31</b>
4.1 A DIRETIVA OEM .....	32
4.2 PROGRESSOS REALIZADOS NA EXECUÇÃO DA DIRETIVA OEM .....	35
4.3 CONCLUSÕES PARCIAIS .....	38
<b>5 O PEM NO BRASIL</b> .....	<b>40</b>
5.1 A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA E A GÊNESE DO PEM NO BRASIL .....	42
5.2 A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA E O PEM SUL .....	45
5.3 CONCLUSÕES PARCIAIS .....	47
<b>6 CONCLUSÃO</b> .....	<b>49</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>52</b>
<b>ANEXO A – Figuras</b> .....	<b>60</b>
<b>ANEXO B – Autoridades Designadas para a Coordenação do PEM na Europa</b> .....	<b>64</b>

## 1 INTRODUÇÃO

*Não se pode proteger aquilo que não se conhece.*  
(Vice-Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva)

O ano de 2024 marca a proximidade do encerramento de um quarto do século XXI, oferecendo um momento oportuno para refletir sobre os avanços e desafios que moldarão o século XXII. À medida que nos aproximamos de completar um quarto do século vigente, torna-se claro como as realizações tecnológicas possibilitaram uma exploração marítima inovadora, ao mesmo tempo em que desafios de ordem ambiental assumem um papel de destaque na agenda mundial.

Há 20 anos atrás, a Marinha do Brasil (MB) introduziu o conceito estratégico de “Amazônia Azul” a fim de destacar a vasta área oceânica sob jurisdição brasileira, sublinhando a importância da proteção e exploração sustentável dos recursos marítimos do país. A epígrafe que inicia esta introdução, atribuída ao Patrono da Oceanografia na Marinha do Brasil, encapsula a essência de que não se pode proteger o que é desconhecido, uma premissa que rege a necessidade de uma organização do espaço marinho sob jurisdição.

Tradicionalmente, a gestão oceânica focou áreas específicas sem uma abordagem coordenada ou considerações de organização espacial. No entanto, o avanço tecnológico, que facilitou a exploração dos recursos no mar, gerou impactos acumulativos significativos nos ecossistemas marinhos. Essa situação destacou a importância de equilibrar os diversos usos dos oceanos, ao mesmo tempo em que se protege e preserva seu estado natural, uma pauta irreversível e um problema mundial a ser administrado. Nesse contexto, a gestão global dos problemas oceânicos, conhecida como governança global oceânica, é coordenada pela Organização das Nações Unidas (ONU) e suas agências.

Esta pesquisa discute a iniciativa global de reorganização dos espaços marinhos, instrumentalizada por meio do Planejamento Espacial Marinho (PEM), dado que o objeto deste estudo se concentra na interação da Autoridade Marítima Brasileira (AMB) e as expressões do Poder Nacional, com o PEM desempenhando um papel mediador nesta dinâmica. A análise visa compreender o problema da coordenação e integração dos esforços marítimos nacionais, refletindo a complexidade e a transversalidade do tema.

O objetivo central deste trabalho é responder a seguinte questão: como a Política Marítima Integrada Europeia (PMIE) impulsiona o PEM na União Europeia (UE) e de que maneira a AMB pode aplicar as lições aprendidas para aprimorar o PEM no Brasil? A análise focalizará o período de 2014 a 2024, a fim de avaliar os impactos dessa política ao longo da última década. Este intervalo é particularmente relevante, considerando que, em 2014, o Parlamento Europeu emitiu uma diretiva específica sobre o PEM, a ser implementada pelos Estados costeiros europeus, informação essencial a este estudo. Além disso, propõe-se explorar o papel da AMB quanto à formulação de políticas para gestão e valorização do mar como recurso nacional.

Este estudo se justifica pela necessidade de entendimento sobre a importância crescente dos mares como fonte de recursos, segurança alimentar e inovação tecnológica. À luz dos desafios trazidos pelas mudanças climáticas e pela crescente pressão sobre os recursos naturais, uma gestão eficaz dos espaços marítimos torna-se crucial para o desenvolvimento sustentável e a soberania nacional. Em acréscimo, conhecer o papel da AMB nesse processo é importante para que a sociedade brasileira reconheça e valorize o alcance das atividades realizadas.

A metodologia desta pesquisa será de natureza exploratória, com foco na análise de normas, documentos e relatórios oficiais, além da revisão de literatura pertinente ao tema. Os conceitos fundamentais serão ancorados em leis e decretos nacionais em vigor. Além disso, as diretrizes da ONU serão utilizadas como referência primária para aprofundar a compreensão sobre o PEM e suas práticas, assegurando que a análise esteja alinhada aos padrões internacionais.

Este estudo é estruturado em cinco capítulos, começando com uma introdução. O segundo capítulo tem como objetivo específico abordar quatro temas principais: os conceitos fundamentais do Poder Nacional, que são vitais para entender as estruturas e dinâmicas que definem o poder de uma nação; o papel da AMB na formulação de políticas marítimas, essencial para a gestão da Amazônia Azul; as teorias de Geoffrey Till (2014) sobre o Poder Marítimo e a manutenção da ordem nos mares, que ilustram a governança marítima contemporânea; e as análises de Lars Wedin (2015) sobre os desafios na organização e desenvolvimento dos mares, que enriquecem o pensamento crítico sobre a governança marítima contemporânea.

Após delinear os fundamentos teóricos, o capítulo três explora, especificamente, os conceitos sobre o PEM, fornecendo uma compreensão aprofundada de como esse instrumento se conecta com as dinâmicas do Poder

Nacional. O capítulo quatro apresenta uma análise do processo de implementação do PEM na UE e sua relação com a Política Marítima Integrada Europeia (PMIE), com o intuito de explorar práticas exemplares que podem ser adaptadas para o contexto brasileiro. Finalmente, o capítulo cinco tem como objetivo específico discutir e analisar as ações para o desenvolvimento e a implementação do PEM no Brasil, focando a contribuição contínua da AMB desde o início do projeto até o momento atual.

O capítulo final deste estudo sintetizará os principais argumentos discutidos ao longo da pesquisa, respondendo à questão central proposta. Além disso, esse capítulo oferecerá recomendações para futuras investigações que possam aprofundar e expandir a compreensão do tema abordado.

A pesquisa revelou achados significativos, destacando o PEM como uma ferramenta estratégica para fortalecer uma mentalidade marítima robusta. O processo de implementação de um PEM envolve participação de diversos setores e diferentes agentes, interagindo diretamente com as cinco expressões do Poder Nacional, oferecendo meios para potencializar cada uma delas.

O ano de 2024 também marca 30 anos da atual Política Marítima Nacional (PMN), um conjunto de diretrizes e estratégias formuladas para orientar a gestão e o uso sustentável dos recursos marítimos do país. O estudo evidenciou a necessidade de atualizar essa política, aproveitando os ensinamentos europeus para as especificidades dos espaços marítimos brasileiros, com a AMB desempenhando um papel de destaque, conforme previsto por lei.

Esta introdução finaliza apresentando a visão de futuro da MB como AMB, uma perspectiva que não apenas ilumina o caminho a seguir, mas também serve como uma reflexão essencial para o estudo a ser explorado a seguir. De acordo com o Planejamento Estratégico da Marinha (Brasil, 2020c, p. 84), esta visão projeta a AMB sendo:

[...] uma instituição pronta, crível e de grande disponibilidade e capilaridade, a qual coopere de forma sinérgica a nível nacional e internacional, com os demais atores do ambiente marítimo e fluvial. Suas ações promoverão o incremento da mentalidade marítima da Sociedade, contribuindo de forma significativa para impulsionar nosso Poder Marítimo e empregando, como um dos seus principais instrumentos, o Ensino Profissional Marítimo.

## 2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS

Em meio aos mistérios dos oceanos, onde as correntes ocultam riquezas inexploradas, os horizontes se expandem tanto quanto a ciência pode desvendar e a imaginação humana pode sonhar. Os oceanos são o epicentro de infindáveis jornadas de descoberta, nas quais a humanidade busca desvendar suas capacidades e conquistar novos horizontes.

Este capítulo visa apresentar os conceitos fundamentais relacionados ao Poder Nacional, que serão abordados com base nas definições contidas no Livro Branco de Defesa Nacional (Brasil, 2020a), na Política Nacional de Defesa (Brasil, 2024a), nos Fundamentos Doutrinários da Marinha (Brasil, 2023a) e nos Fundamentos do Poder Nacional (ESG, 2024)<sup>1</sup>. Esses conceitos fornecem o embasamento necessário para abordar o papel da AMB na contribuição para a formulação de políticas para a gestão e a valorização do mar como recurso da nação.

Para a compreensão do papel da AMB nesse contexto, utilizar-se-á como referências: a lei que estabelece as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas (Brasil, 1999); o decreto que aprova a Política Marítima Nacional (Brasil, 1994), a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) (Brasil, 2005) e o atual Plano Setorial para Recursos do Mar (Brasil, 2020b); e a portaria da MB que estabelece a estrutura organizacional da AMB e nomeia os Representantes da AMB para o cumprimento da legislação e dos decretos supramencionados (Brasil, 2022a).

Por fim, serão apresentados conceitos que exploram o valor do mar, ajustando lições do passado aos desafios contemporâneos de governança e conservação ambiental, de forma a alcançar uma percepção majorada sobre a importância do PEM, o qual será detalhado no capítulo três. Nesse contexto, utiliza-se como referência fundamental os conceitos e as proposições de Geoffrey Till (2014)<sup>2</sup> sobre o Poder Marítimo e a manutenção da boa ordem no mar. Além disso, buscar-se-á integrar a

---

<sup>1</sup> Desde 1946, foram feitos esforços para criar um documento doutrinário básico unificado para as Forças Armadas. Paralelamente, a Escola Superior de Guerra (ESG), fundada em 1949, formulou uma doutrina centrada no Poder Nacional, que tem um papel determinante no entendimento acadêmico da segurança e do desenvolvimento nacionais (Brasil, 2007).

<sup>2</sup> Geoffrey Till é um destacado especialista em estudos navais e segurança marítima. Autor de vários livros, sua obra mais conhecida, *Seapower: a guide for the twenty-first century* (tradução nossa: *Poder Marítimo: um guia para o século XXI*), é uma referência em estratégia marítima (King's College London, 2024).



estes as análises de Lars Wedin (2015)<sup>3</sup> sobre os desafios relacionados à “territorialização”<sup>4</sup> e à “infraestruturação”<sup>5</sup> dos mares, enriquecendo nossa discussão por meio dessas perspectivas.

## 2.1 O PODER NACIONAL E SUAS EXPRESSÕES

O conceito de poder é diverso e abrange desde a capacidade de realizar ações até a habilidade de obter resultados desejados e influenciar comportamentos para facilitar esses resultados (Dias, 2013).

Essencialmente humano, o poder se manifesta pela vontade interdependente e pelos meios empregados para alcançar e manter objetivos específicos (ESG, 2024). No contexto de uma nação, o Poder Nacional se revela como uma interconexão de vontades e recursos, direcionada para a realização de um objetivo específico. As vontades representam uma faceta intrinsecamente humana, enquanto os recursos refletem as capacidades e limitações dos atores envolvidos e dos meios disponíveis (ESG, 2024).

Conforme delineado pelo Livro Branco de Defesa Nacional (Brasil, 2020a, p. 193), o “Poder Nacional é a capacidade que tem a nação de alcançar e manter os objetivos nacionais em conformidade com a vontade nacional”. Esse poder é representado por cinco expressões distintas: política, militar, psicossocial, econômica e científico-tecnológica (Brasil, 2024a). Essa definição ressalta a interação entre vontades e recursos, enfatizando como cada expressão do poder contribui para a realização e manutenção de metas específicas.

A capacidade de um Estado de conduzir suas relações internas e externas por meio de ações governamentais é uma manifestação do Poder Nacional. A expressão política é uma manifestação desse poder através de medidas políticas internas e externas, com o objetivo de alcançar e manter os objetivos nacionais. A atuação

---

<sup>3</sup> Lars Wedin é um renomado especialista em estratégia militar e estudos de defesa, conhecido por sua abordagem interdisciplinar que combina História, Filosofia e Ciência Política (Wedinstrateg, 2024).

<sup>4</sup> “Territorialização” é o processo de demarcação e gestão de áreas marítimas por entidades estatais, visando estabelecer controle e jurisdição (Wedin, 2015).

<sup>5</sup> “Infraestruturação” refere-se ao desenvolvimento de infraestruturas necessárias para atividades econômicas e de segurança nos mares (Wedin, 2015).

política é essencial para criar um ambiente de estabilidade interna e projetar poder e influência no cenário internacional (ESG, 2024).

A expressão econômica do Poder Nacional reflete a condição de um país em produzir, distribuir e consumir bens e serviços. A manifestação do Poder Nacional na expressão econômica ocorre por meio de atividades que têm como objetivo promover o crescimento sustentável e garantir o bem-estar da população. A robustez econômica sustenta as outras expressões do Poder Nacional (ESG, 2024).

A expressão psicossocial envolve valores, opiniões e atitudes da população, que influenciam a coesão social e a identidade nacional. A capacidade de uma nação de fomentar uma identidade cultural é refletida na expressão psicossocial. A coesão social é vital para a unidade e estabilidade do país (ESG, 2024).

A manifestação do Poder Nacional na esfera militar ocorre por meio do emprego ou da ameaça de utilização da força para garantir a segurança e a soberania do país (ESG, 2024). A prontidão e a capacidade de resposta das forças armadas são essenciais para dissuadir ameaças externas.

A capacidade de inovação e desenvolvimento tecnológico é fundamental para o Poder Nacional. A expressão científica e tecnológica é uma manifestação da produção de conhecimento e da aplicação de tecnologias a fim de promover o desenvolvimento sustentável e a competitividade global (ESG, 2024). A inovação é, portanto, decisiva para o crescimento e a segurança do país.

Compreender o Poder Nacional de forma holística é fundamental, pois suas cinco expressões operam de maneira interconectada. Cada aspecto do poder influencia e é influenciado pelos outros, e uma análise isolada não captura a sinergia essencial entre eles. Embora a importância de uma dimensão possa se sobressair em certos contextos, o princípio orientador é que o poder é único e inseparável, funcionando coletivamente para atingir os objetivos do Poder Nacional (ESG, 2024).

A projeção do Poder Nacional, por sua vez, é compreendida como o

[...] processo pelo qual a nação aumenta, de forma pacífica, sua influência no cenário internacional, por meio da manifestação produzida com recursos de todas as expressões de seu Poder Nacional (Brasil, 2015, p. 226).

Esta resulta em significativa participação e influência no cenário internacional, permitindo definir e perseguir objetivos e influenciar a percepção de outras nações. Tal projeção, ainda, configura a Estatura Político-Estratégica Nacional, descrita pelos

elementos estruturais do Poder Nacional e pela habilidade de utilizá-los em prol dos interesses do país (ESG, 2024).

A seguir, será apresentado o papel da AMB, suas atribuições, organização e formas de atuação, sem a pretensão de esgotar o assunto. Nosso objetivo é abordar a inter-relação entre a AMB e o Poder Nacional, destacando como sua atuação se relaciona com a projeção e a manutenção desse poder.

## 2.2 A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA E O PODER NACIONAL

De acordo com os Fundamentos Doutrinários da Marinha (Brasil, 2023a, p. 1-3), temos a seguinte definição de Poder Marítimo:

[...] Projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais.

Percebe-se, portanto, que o entendimento holístico do Poder Nacional tem implicações diretas na análise do Poder Marítimo.

Segundo a perspectiva de Till (2014), o Poder Marítimo surge da interação dinâmica entre diversos elementos que influenciam a capacidade de um Estado de fortalecer sua posição no mar. Esses elementos estão em constante evolução, motivados por variados fatores, incluindo aspectos políticos, econômicos e tecnológicos.

O conceito de Poder Marítimo é fundamental para entender seu papel dual no desenvolvimento nacional, englobando tanto os aspectos produtivos e econômicos quanto os militares. A efetivação da expressão dual de poder, que é crítica para a integração de recursos, requer uma interação sinérgica entre os diversos atores e organizações que compõem o Poder Marítimo<sup>6</sup> (Brasil, 2023a).

Till (2014) explica que o verdadeiro valor do Poder Marítimo não reside apenas nas operações no mar, mas também na capacidade de influenciar eventos em terra

---

<sup>6</sup> Elementos componentes do Poder Marítimo: Poder Naval (braço militar do Poder Marítimo), Marinha Mercante, Infraestrutura Marítima e Hidroviária, Indústria Naval, Indústria Bélica, Indústria da Pesca, Pesquisa e Tecnologia, Recursos do Mar e Pessoal (homens e mulheres que desempenham atividades relacionadas ao mar) (Brasil, 2020c). A Figura 1 (Anexo A) ilustra o detalhamento desses componentes.

por meio do mar. Assim, faz-se necessário reconhecer e potencializar os elementos não militares do Poder Marítimo, pois explorar esses aspectos pode ampliar significativamente a influência global de um país (Brasil, 2020c).

A Lei Complementar n. 97, de 9 de junho de 1999 (Brasil, 1999)<sup>7</sup>, determina que as Forças Armadas têm como função subsidiária cooperar com o desenvolvimento nacional. Especificamente a MB, na condição de AMB, como atribuição subsidiária particular, tem o dever de contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais relacionadas ao mar, entre outras atribuições previstas por lei.

Além disso, de acordo com a PMN vigente, instituída por meio do Decreto n. 1.265, de 11 de outubro de 1994 (Brasil, 1994), é responsabilidade da MB propor a atualização, o aprimoramento e a harmonização da legislação relacionada ao Poder Marítimo Nacional, ajustando-a aos interesses do país.

Till (2014, p. 348, tradução nossa) encapsula essa ideia ao afirmar:

As marinhas e guardas costeiras devem ser claramente partícipes da formulação e do desenvolvimento de uma política pública integrada para a gestão dos oceanos, parte porque seus próprios interesses setoriais podem ser afetados e parte porque provavelmente estarão envolvidas na sua implementação<sup>8</sup>.

A atual PMN é datada de 1994, o que a torna desatualizada frente aos novos desafios e oportunidades emergentes, que serão explorados ao longo deste e do próximo capítulo. Para atualizar a PMN, devido à ampla transversalidade do tema, foi instituído, por meio do Decreto n. 10.607, de 22 de janeiro de 2021 (Brasil, 2021), o Grupo de Trabalho Interministerial (GTI), coordenado pela MB e composto por 14 ministérios e pela Advocacia-Geral da União (Brasil, 2021).

O GTI tem a missão de integrar políticas, propor procedimentos para a implementação da nova PMN, avaliar formas de financiamento, definir objetivos e prioridades, e elaborar os atos normativos necessários (Brasil, 2021).

---

<sup>7</sup> A lei estabelece as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Nessa lei, o Comandante da Marinha é designado AMB e tem a competência para o trato dos assuntos afetos às atribuições subsidiárias. Entre suas atribuições, previstas no capítulo VI, art. 17, inciso III, está a contribuição para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar (Brasil, 1999).

<sup>8</sup> Do original: “*Navies and coastguards should clearly be parties to the formulation and development of such an integrated policy of ocean management, partly because their own sectional interests might be affected and partly because they are likely to be heavily involved in its consequent implementation*”.

A Portaria MB/MD n. 37, de 21 de fevereiro de 2022 (Brasil, 2022a), estabelece a estrutura organizacional da AMB e nomeia os Representantes da Autoridade Marítima, conforme ilustrado na Figura 2 (Anexo A). Ela delega competências para a gestão das funções subsidiárias estipuladas pela Lei Complementar n. 97 (Brasil, 1999) e atribui à Secretaria Interministerial para Recursos no Mar (SECIRM) a competência para liderar o processo de contribuição para a formulação e implementação das políticas nacionais relacionadas ao mar (Brasil, 2022a).

No espectro das colaborações da AMB para o fortalecimento do Poder Nacional, conforme os Fundamentos Doutrinários da Marinha (Brasil, 2023a), é fundamental ressaltar seu papel na promoção da PNRM (Brasil, 2005)<sup>9</sup>. A Comissão Interministerial para Recursos do Mar (CIRM), coordenada pelo Comandante da Marinha, na condição de AMB, constitui-se em um fórum composto por 18 ministérios e conduz o planejamento, a coordenação e a condução das políticas nacionais para o uso sustentável dos recursos marinhos do Brasil (Brasil, 2020b).

A implementação da PNRM, aprovada pelo Decreto n. 5.377, de 23 de fevereiro de 2005 (Brasil, 2005), é materializada por meio do Programa Setorial para Recursos do Mar (PSRM), cujos objetivos são delineados para alinhar-se com os interesses políticos do país nos domínios marítimos, tanto no cenário nacional quanto no internacional (Brasil, 2020b).

A CIRM é estruturada por três subcomissões que atuam como órgãos executivos: a Subcomissão para o PSRM, a Subcomissão para o Programa Antártico Brasileiro e a Subcomissão para o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira. Conforme o Decreto n. 9.858, de 25 de junho de 2019 (Brasil, 2019), que dispõe sobre as normas da CIRM, o coordenador (AMB) é responsável por definir os objetivos específicos e regulamentar o funcionamento de cada subcomissão.

Os objetivos do PSRM visam fortalecer os interesses político-estratégicos do Brasil no mar, ampliando a presença nacional nas águas jurisdicionais, em suas ilhas oceânicas e nas áreas marítimas internacionais relevantes (Brasil, 2017). Uma meta essencial do PSRM é promover o uso compartilhado do ambiente marinho por meio do PEM (Brasil, 2020b), que será detalhado no próximo capítulo. Antes disso, contudo, é necessário examinar como os atributos históricos do mar influenciam as práticas

---

<sup>9</sup> A PNRM tem o objetivo de direcionar o desenvolvimento de atividades focadas na utilização, na exploração e no aproveitamento sustentável dos recursos vivos, minerais e energéticos do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental (Brasil, 2020a).

atuais de governança marítima, fundamentais para a manutenção da ordem no mar e a gestão sustentável dos recursos marinhos.

### 2.3 DESAFIOS DA BOA ORDEM NO MAR: SOBERANIA E SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Till (2014), em sua obra *Seapower: a guide for the twenty-first century*, expõe quatro atributos históricos fundamentais do mar, que têm sido essenciais para o desenvolvimento humano ao longo dos séculos. Nesta seção, esses aspectos históricos serão explorados, buscando ampliar a compreensão, sem, contudo, esgotar o tema.

Nesta pesquisa, o foco consiste em examinar como os imperativos históricos relacionados ao uso dos mares estão sendo reformulados para cumprir as demandas contemporâneas de conservação ambiental e gestão sustentável dos recursos marinhos (Till, 2014). Além disso, pretende-se abordar a intensificação da exploração marítima motivada pela disponibilidade de diversos recursos e pelos avanços tecnológicos que facilitam essa exploração, bem como entender como essas atividades impactam as questões de soberania nacional.

Till (2014) identifica o mar, historicamente, como uma fonte vital de recursos naturais, oferecendo alimentos e materiais essenciais. Ademais, o mar foi um meio fundamental para a troca de informações e comunicação entre viajantes, conectando continentes e divulgando conhecimentos e culturas de maneira única. Finalmente, o controle das vias marítimas e a influência sobre regiões tornaram-se um instrumento estratégico de domínio e poder geopolítico.

Esses atributos se mostraram “importantes, interconectados e interdependentes”<sup>10</sup> (Till, 2014, p. 306, tradução nossa). Na sua obra, o autor foca intensamente no último atributo: o mar como instrumento de poder político, o que envolve frequentemente atividades navais de natureza competitiva.

Till (2014) argumenta que o emprego dos benefícios dos usos históricos do mar dependem da manutenção da estabilidade e da ordem nos mares. Ele enfatiza que a boa ordem é essencial, e as ameaças da desordem são tão significativas que as

---

<sup>10</sup> Do original: “*important, interlinked and interdependent*”.

marinhas ao redor do mundo estão cada vez mais focadas em seu papel de preservar essa ordem.

Ao desenvolver suas ideias, Till (2014) propõe uma atualização dos quatro atributos históricos do mar – o mar como fonte de recursos; meio de transporte e intercâmbio; canal para informação e difusão de ideias; e arena de domínio –, para melhor atender às demandas contemporâneas de governança e cooperação marítimas.

Em acréscimo, Till (2014, p. 306, tradução nossa) assinala que “o impacto da mudança tecnológica, particularmente na forma dos meios eletrônicos, privou o mar de pelo menos parte do valor informativo que ele teve no passado”<sup>11</sup>. Um exemplo marcante são os cabos submarinos, que, atualmente, são responsáveis por mais de 98% do tráfego internacional de dados (Thompson, 2024). Por isso, a função do mar como fonte de dados é integrada ao seu valor como recurso (Till, 2014).

Till (2014) também aborda a importância do mar como um ambiente, considerando-o não apenas como um corpo de água, mas como um espaço complexo e dinâmico que serve de *habitat* para inúmeras espécies e tem um papel determinante em diversos aspectos ambientais, econômicos e sociais. Por fim, adiciona a soberania marítima, sublinhando a crescente competição por controle territorial dos oceanos em tempos de paz e conflito.

A partir disso, Till (2014) redefine os atributos do mar em cinco categorias atualizadas: como recurso, meio de transporte, ambiente marinho (ecossistema), área de soberania e meio de domínio. Essa reinterpretação reforça a necessidade de uma ordem marítima que permita sustentar o papel vital do mar no futuro global.

Till (2014) menciona os desafios de manter a boa ordem no mar, introduzindo novas categorias de uso marítimo, representadas na Figura 3 (Anexo A). É relevante observar que a categoria “mar como meio de domínio” não é abordada, uma vez que se relaciona com um propósito específico, fora do escopo da “boa ordem no mar”.

Dada essa multiplicidade de funções críticas, é imperativo manter uma boa ordem no mar. Isso envolve não apenas a proteção das rotas de navegação contra ameaças – como poluição ambiental, pirataria, crimes transnacionais, pesca ilegal e terrorismo marítimo –, mas também a gestão sustentável dos recursos marinhos e a

---

<sup>11</sup> Do original: “*the impact of technological change, particularly in the shape of the electronic media, has robbed the sea of at least some of the informational value that it has had in the past*”.

cooperação internacional para resolver disputas territoriais e regulamentar o uso dos espaços marítimos (Till, 2014).

Na subseção a seguir, aprofundar-se-ão as análises sobre a dinâmica entre o mar como ambiente marinho e área de soberania, explorando a noção de boa ordem no mar segundo Till (2014), e incorporando as ideias de Wedin (2015) sobre o tema. Esses desafios são essenciais e interligados, sendo fundamentais para a pesquisa, já que, conforme Till (2014), as oportunidades e os problemas relacionados aos atributos do mar moldam amplamente a forma de empregar as marinhas.

### 2.3.1 Impacto Ambiental

Till (2014, p. 325, tradução nossa) enfatiza que, “Embora as agências civis tenham maior responsabilidade pela proteção do ambiente marinho, as marinhas também têm um papel a desempenhar”<sup>12</sup>. Ele cita o Comitê Consultivo sobre a Proteção dos Mares<sup>13</sup>, que reconheceu as marinhas como detentoras de habilidades e recursos técnicos essenciais para a pesquisa e a proteção ambiental.

Em acréscimo, Till (2014) afirma ser válido que as marinhas se engajem por motivos que transcendem o trivial, especialmente porque as questões ambientais também envolvem aspectos de segurança. A experiência demonstra que as controvérsias políticas e a instabilidade que frequentemente emergem após desastres podem enfraquecer a autoridade governamental.

Identificar um momento específico em que a humanidade passou a valorizar o ambiente marinho é complexo; geralmente, esse reconhecimento ocorre quando ameaças ao ecossistema se tornam aparentes. A criação da Comissão Independente sobre os Oceanos Mundiais pela ONU em 1995 representou um divisor de águas na forma como percebemos e valorizamos o ambiente marinho, inaugurando uma era de maior conscientização e compromisso com a responsabilidade ambiental (Till, 2014).

O crescente interesse global pelos mares e oceanos é evidenciado por diversas iniciativas em níveis global, regional e local. Um exemplo significativo, como descrito por Santos *et al.* (2022), ocorreu em 2015, quando líderes mundiais se reuniram na

---

<sup>12</sup> Do original: “*Although civilian agencies bear most responsibility for the protection of the marine environment, navies also have a role to play*”.

<sup>13</sup> Realizado em Estocolmo, em janeiro de 1998, o evento encorajou os Estados a colaborarem com as forças militares e de inteligência, juntamente com as agências civis, para reforçar a segurança ambiental (Till, 2014).



sede da ONU para estabelecer um plano de ação voltado para a erradicação da pobreza e a proteção do planeta. Esse encontro culminou na criação da Agenda 2030, que engloba 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), com destaque para o ODS 14, dedicado à conservação e à exploração sustentável dos oceanos, mares e recursos marinhos, conforme a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO, 2017). Desde essa iniciativa, diversos conceitos emergiram para descrever modelos de desenvolvimento econômico focados no uso sustentável dos recursos marinhos, assegurando que o progresso econômico seja acompanhado por uma distribuição justa e que as comunidades costeiras e dependentes desses recursos sejam envolvidas e beneficiadas. Neste estudo, adotaremos o termo “Economia Azul” para denominar essa abordagem.

### 2.3.2 Soberania

A análise dos benefícios oferecidos pelo mar evidencia a importância crescente das questões jurisdicionais para seu aproveitamento integral. Tais benefícios, cada vez mais reconhecidos como essenciais para o desenvolvimento do Poder Nacional, têm motivado maior atenção ao mar como uma área de exercício de jurisdição. Isso introduz uma camada de complexidade às preocupações com a segurança marítima, tornando-as mais competitivas (Till, 2014).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)<sup>14</sup>, auspiciada pela ONU (1982), estabelece a base jurídica que permite essa evolução, ao delinear os direitos soberanos dos Estados sobre os mares adjacentes e suas plataformas continentais. A amplitude de controle, que abrange quase 75 milhões de quilômetros quadrados de mar, equivalente a mais da metade da superfície terrestre, enfatiza a importância geopolítica dos oceanos (Till, 2014).

De acordo com o pensamento de Till (2014, p. 327, tradução nossa), a soberania, em geral, “significa ter absoluta e independente autoridade sobre um

---

<sup>14</sup> Também conhecida como Lei dos Mares, tornou-se oficial no Brasil por meio do Decreto Legislativo n. 5, de 9 de novembro de 1987 (Brasil, 1987), que aprovou o texto da convenção. Posteriormente, foi promulgada pelo Decreto n. 1.530, de 22 de junho de 1995 (Brasil, 1995).

território, enquanto a soberania marítima apenas estende esse conceito para o mar. Com efeito, uma área marítima é considerada parte de um Estado”<sup>15</sup>.

A disputa crescente por recursos marinhos está levando a novos conflitos relacionados à delimitação das Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE). Com a expansão dos direitos pelos Estados costeiros, há um risco aumentado de erosão dos princípios estabelecidos do direito do mar, levando a uma territorialização do alto-mar. Essa tendência é exacerbada pela pressão para acessar recursos subutilizados, o que pode provocar tensões internacionais e desafiar a ordem marítima vigente, conforme indicado por Wedin (2015).

Baseando-se na evolução funcional dos mares, percebidos não apenas como um espaço de trânsito, mas como zonas cada vez mais produtivas por meio do estabelecimento de plataformas de petróleo, energia eólica, campos fotovoltaicos e atividades de exploração de minerais submarinos, a “infraestruturação” dos mares demonstra uma crescente “territorialização”. Esse fenômeno reflete uma transformação significativa na forma como os espaços marítimos são percebidos e utilizados, indicando uma evolução para áreas onde prevalecem interesses econômicos intensivos (Wedin, 2015).

Os aspectos jurídicos e materiais se reforçam mutuamente à medida que os Estados buscam estabelecer domínio legal sobre as águas adjacentes para desenvolver infraestruturas produtivas. Essa atividade transforma essas áreas em territórios efetivos, controlados, habitados e economicamente vantajosos. No entanto, enquanto a exploração dos recursos marítimos promete mitigar o esgotamento dos recursos terrestres, ela também carrega riscos significativos, especialmente a possibilidade de devastação dos delicados ecossistemas marinhos.

## 2.4 CONCLUSÕES PARCIAIS

Ao revisitar os conceitos discutidos neste capítulo, torna-se evidente que a interação entre a AMB e o Poder Nacional é decisiva para projetar as capacidades nacionais, especialmente na formulação de políticas marítimas. A SECIRM, como representante da AMB, desempenha um papel vital, compartilhando essa

---

<sup>15</sup> Do original: “*means having absolute and independent authority over a stretch of territory, and maritime sovereignty simply extends this concept to the sea. In effect, an area of sea is regarded as part of the territory of a state*”.

responsabilidade com os órgãos da CIRM devido à transversalidade do tema. Contudo, a maior parte desse peso recai sobre a SECIRM, dada a magnitude de suas atribuições.

Destaca-se a reinterpretação dos atributos históricos do mar por Till (2014), em que a evolução tecnológica propicia uma exploração marítima inovadora, que conduz à emergência da Economia Azul. Essa nova dinâmica ressalta a necessidade de gerir o ambiente marinho de forma sustentável e responsável.

Percebe-se a importância de uma abordagem holística para enfrentar desafios globais, mantendo a ordem e promovendo a cooperação internacional nos mares. Com a expansão da Economia Azul e o aumento do valor econômico dos oceanos, torna-se fundamental implementar uma governança marítima eficaz para gerenciar conflitos, regular atividades econômicas e assegurar a sustentabilidade dos recursos marinhos. Essa necessidade reforça a importância de ações estratégicas para proteger o ambiente marinho e utilizar os recursos oceânicos de forma responsável.

Levando em conta o impacto de atributos do mar no desenvolvimento dos Estados, ressalta-se a importância de políticas públicas voltadas para a otimização do uso marítimo, particularmente com foco na relação entre impacto ambiental e soberania. Essa dinâmica busca assegurar a exploração completa do potencial marítimo, fomentando o desenvolvimento nacional de maneira sustentável e protegida de intervenções externas.

Nesse cenário, a atualização da PMN é um processo desafiador, mas fundamental para definir a relação do Brasil com seu vasto patrimônio marítimo. O envolvimento intersetorial e a participação ativa da sociedade são determinantes para consolidar uma política que reflita os interesses nacionais e garanta a boa ordem no mar, de forma a permitir a segurança jurídica necessária para a gestão dos recursos marinhos. Conforme discutido, a AMB desempenha um papel fundamental nesse processo.

Para contribuir com a boa ordem no mar, é necessário compreender a importância de organizar adequadamente a ocupação dos espaços marinhos, focando na realização de atividades de maneira ordenada e sustentável sob a égide de acordos de governança internacional. Assim, no próximo capítulo, iremos abordar a metodologia sistemática para a gestão integrada do espaço marinho, conhecida como Ordenamento do Espaço Marinho (OEM), e a sua materialização, por meio do PEM.

### 3 O ORDENAMENTO DOS ESPAÇOS MARINHOS

Historicamente, a gestão dos oceanos e mares era predominantemente setorial, focando em áreas específicas, como pesca, navegação e extração de recursos, sem uma coordenação integrada. Essas diretrizes raramente incorporavam considerações sobre a organização espacial, o que poderia acarretar disputas pelo uso das zonas marítimas (UNESCO, 2021). Com o aumento das atividades humanas e os impactos cumulativos sobre os ecossistemas marinhos, tornou-se evidente a necessidade de uma gestão mais integrada dos espaços marinhos.

Este capítulo complementa os pressupostos teóricos apresentados no capítulo anterior e tem como propósito apresentar os conceitos do PEM, de forma a contribuir para o entendimento adequado de como esse instrumento se relaciona com as expressões do Poder Nacional. Para tal, utilizaremos como fonte de informação as diretrizes da ONU, que, por meio de sua Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI-UNESCO)<sup>16</sup>, tem sido fundamental para a promoção de práticas e diretrizes globais para o PEM.

#### 3.1 A CONTRIBUIÇÃO DA ONU NA REORGANIZAÇÃO DOS ESPAÇOS MARINHOS

Nos anos 1980 e 1990, a consciência sobre a necessidade de uma abordagem mais integrada começou a crescer, impulsionada pela degradação ambiental e pela sobreposição de atividades humanas nos mares (UNESCO, 2021). Essa necessidade impulsionou a emergência do PEM, que visa harmonizar os múltiplos usos dos oceanos enquanto protege e preserva seu estado natural.

Um marco significativo ocorreu em 2006, quando a UNESCO, por meio da COI-UNESCO, organizou o primeiro *workshop* internacional sobre PEM. A iniciativa, além de catalisar o interesse global sobre o assunto, também estabeleceu as bases para o desenvolvimento subsequente de políticas, práticas e diretrizes que orientariam a expansão do PEM em todo o mundo.

---

<sup>16</sup> O COI-UNESCO é o órgão da ONU responsável pela promoção da cooperação internacional na pesquisa e observação dos oceanos, nas mudanças no uso sustentável dos recursos marinhos e na proteção do meio ambiente. Além disso, desempenha um papel determinante na concepção e implementação do PEM (UNESCO, 2024).

Desde então, a prática de desenvolver um PEM expandiu-se em escala global, evidenciando uma aceleração notável após a publicação do livro *Marine spatial planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management*<sup>17</sup> (UNESCO, 2009). Esse guia se consolidou como uma referência metodológica essencial, fornecendo um conjunto claro de diretrizes e melhores práticas para o OEM, estabelecendo a definição de PEM que ainda hoje é amplamente adotada em uma variedade de trabalhos científicos, acadêmicos e outras literaturas relevantes sobre o tema. Essa definição concebe o PEM como:

[...] um processo público de análise e alocação da distribuição espacial e temporal das atividades humanas nas áreas marinhas para alcançar objetivos ecológicos, econômicos e sociais especificados por meio de um processo político<sup>18</sup> (UNESCO, 2009, p. 1, tradução nossa).

Globalmente, o PEM é reconhecido como uma estratégia essencial entre as políticas internacionais para o desenvolvimento sustentável dos oceanos (UNESCO, 2021). Essa abordagem está alinhada com a Década das Nações Unidas da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o ODS 14, que visa conservar e utilizar de forma sustentável os oceanos, mares e recursos marinhos (UNESCO, 2018).

A existência de um PEM requer uma estratégia multissetorial que explicitamente aborde a organização do espaço marinho, com o objetivo de coordenar e mediar negociações entre diversos setores e atores, resolvendo conflitos existentes e evitando futuros problemas (UNESCO, 2021).

Para obter um PEM bem-sucedido, é essencial que as partes interessadas de diversos setores e áreas de atuação colaborem, compartilhando visões, interesses e preocupações. Trabalhando de forma integrada, essa colaboração visa atender à demanda crescente por uma gestão mais organizada em face das crescentes necessidades conflitantes no uso dos recursos marinhos, como conservação ambiental, pesca, navegação e geração de energia (UNESCO, 2021).

Os países, ao exercerem a reorganização de seus espaços marinhos sob jurisdição, devem considerar aspectos sociais, econômicos, legais, ambientais, de

<sup>17</sup> Tradução nossa: *Planejamento espacial marinho: uma abordagem passo a passo para a gestão baseada em ecossistemas*.

<sup>18</sup> Do original: “a public process of analyzing and allocating the spatial and temporal distribution of human activities in marine areas to achieve ecological, economic, and social objectives that are usually specified through a political process”.

defesa, científicos, tecnológicos, de proteção e culturais para apoiar o crescimento sustentável do setor marítimo (UNESCO, 2021). Isso envolve adotar uma abordagem ecossistêmica<sup>19</sup> e promover a coexistência de diversas atividades.

Os planos de ordenamento visam ao desenvolvimento sustentável de setores como energia marítima, transporte, pesca, aquicultura, turismo e extração de matérias-primas. Em suma, todas as atividades relacionadas ao uso do mar devem ser realizadas de forma integrada e harmônica, observando os princípios de sustentabilidade, com o objetivo de preservar e melhorar o meio ambiente (UNESCO, 2021).

Na seção seguinte, será discutida a reorganização marinha sob a perspectiva das expressões do Poder Nacional. Será abordado como o PEM, enquanto um instrumento integrado de gestão dos recursos marinhos, contribui para reforçar o Poder Nacional, estabelecendo conexões entre suas diversas expressões – política, econômica, militar, psicossocial e científico-tecnológica.

### 3.2 O PEM E AS EXPRESSÕES DO PODER NACIONAL

A integração de preocupações e interesses é vital para o sucesso de um PEM, necessitando-se de políticas participativas, eficientes e transparentes. Essas políticas devem promover a coordenação entre órgãos governamentais e setores diversos e envolver diferentes níveis de governo – local, regional e nacional – para garantir uma abordagem coesa e abrangente, refletindo a expressão política do Poder Nacional (UNESCO, 2021).

Uma das principais contribuições econômicas do PEM é a promoção da Economia Azul, que abrange tanto setores tradicionais, como pesca e transporte marítimo, quanto setores emergentes, como aquicultura, biotecnologia marinha e energia renovável *offshore*<sup>20</sup> (UNESCO, 2021). Essa iniciativa fomenta o crescimento sustentável e a inovação, destacando a expressão econômica do Poder Nacional.

A existência de um PEM está diretamente ligada com a expressão militar, pois a identificação de áreas estratégicas no mar facilita a defesa e ajuda a dimensionar

---

<sup>19</sup> Trata-se de uma estratégia de gestão que integra as interações entre os componentes biológicos, físicos e humanos de um ecossistema (UNESCO, 2021).

<sup>20</sup> Incluem a energia eólica; a energia das ondas; a energia das marés; a energia oceânica térmica, que utiliza a diferença de temperatura entre águas superficiais e profundas; e a energia solar *offshore*, que emprega painéis fotovoltaicos flutuantes (Segen, 2024).

adequadamente os recursos necessários para proteção. Além disso, esse processo assegura a segurança das rotas de navegação, organizando todas as atividades marítimas de maneira coordenada (UNESCO, 2021).

O PEM promove avanços acadêmicos em estudos oceânicos, indo além da simples reorganização dos espaços marítimos. Conforme destacado por Gandra (2020), o PEM aumenta a produção científica e fortalece instituições marítimas, criando uma rede acadêmica que beneficia e é beneficiada pela indústria oceânica. A coleta de dados sobre ecossistemas impulsiona pesquisas e desenvolve uma mentalidade marítima, evidenciando a relação psicossocial do Poder Nacional com o PEM. Uma mentalidade marítima robusta, por sua vez, impulsiona o sucesso do PEM.

O PEM leva ao avanço científico e tecnológico nas indústrias oceânicas, ao promover práticas de sustentabilidade ambiental. Além disso, o emprego de tecnologias avançadas, como sensoriamento remoto e sistemas de informação geográfica (SIGs), evidencia o papel do PEM na expressão científica e tecnológica do Poder Nacional (Ouellette; Getinet, 2016).

### 3.3 CONCLUSÕES PARCIAIS

O PEM se relaciona com as cinco expressões do Poder Nacional e é essencial para a sustentabilidade ambiental, eficiência econômica, segurança e promoção de uma Economia Azul equilibrada. Impulsionado pela degradação dos ecossistemas marinhos e a intensificação das atividades humanas nos oceanos, sua implementação foi liderada pela ONU por meio da COI-UNESCO, destacando a influência internacional na governança marítima global.

Após apresentar os conceitos associados ao PEM, o próximo capítulo abordará a liderança europeia<sup>21</sup> na reorganização dos espaços marinhos, identificando ensinamentos e boas práticas que possam ser aplicadas ao PEM a ser implementado no Brasil.

---

<sup>21</sup> A Europa é reconhecida como líder global no OEM, conforme evidenciado por uma avaliação bibliométrica realizada entre 2003 e 2019, que destaca a UE como líder tanto na quantidade quanto na qualidade de publicações e estudos de caso sobre o tema (Chalastani *et al.*, 2021).

## 4 O PEM NA EUROPA

Por um lado, a tecnologia e o *know how* permitem-nos retirar cada vez mais riquezas do mar, e o número de pessoas que afluem às costas europeias para tirar proveito de tais riquezas é cada vez maior. Por outro lado, o efeito acumulado de toda essa actividade conduz a conflitos de utilização e à deterioração do ambiente marinho, de que tudo depende de um processo político (Comissão Europeia, 2007, p. 2).

O texto acima é um trecho da comunicação<sup>22</sup> emitida pela Comissão Europeia<sup>23</sup> em 2007, dirigida ao Parlamento Europeu<sup>24</sup> e outros órgãos institucionais da UE, intitulada *Uma política marítima integrada para a União Europeia*, também conhecida como o *Livro Azul* (Comissão Europeia, 2007). O texto ressalta o paradoxo do uso dos recursos marinhos: a tecnologia avançada aumenta a exploração e atrai mais pessoas às costas, mas essa intensificação causa conflitos de uso e degradação ambiental.

O *Livro Azul* estabelece princípios para a gestão marítima, destacando a importância de uma governança integrada e de instrumentos políticos intersetoriais. Esses princípios são relacionados ao desenvolvimento sustentável, uma prioridade central. Além disso, enfatiza a necessidade de uma base financeira para suportar as ações requeridas na implementação da PMIE (Comissão Europeia, 2007).

As propostas para a PMIE fundamentam-se em três instrumentos horizontais essenciais: vigilância marítima, que garante a segurança no uso do espaço marinho; uma base de dados ampla e acessível, que permite análises detalhadas; e o OEM, descrito como um instrumento primordial para a tomada de decisões sustentáveis (Comissão Europeia, 2007).

A comunicação é acompanhada por um *Commission Staff Working Document*<sup>25</sup> (European Commission, 2007), uma espécie de Plano de Ação em que é enumerado um conjunto de ações requeridas para a implementação de uma PMIE.

Esses dois documentos materializam os conceitos introduzidos pelo *Livro Verde sobre uma Futura Política Marítima para a União Europeia* (Comissão Europeia, 2006), doravante referido como *Livro Verde*.

<sup>22</sup> Uma “comunicação” na UE é um documento oficial emitido pela Comissão Europeia. Ele serve para comunicar diretrizes, propostas e informações aos Estados-membros e ao público, mas não tem caráter obrigatório. Esse tipo de documento é utilizado para orientar discussões e alinhar políticas entre os membros da UE (EU Monitor, [2024?]).

<sup>23</sup> A Comissão Europeia é o órgão executivo da UE (European Commission, 2024c).

<sup>24</sup> O Parlamento Europeu é o órgão legislativo da UE (European Commission, 2024d).

<sup>25</sup> Tradução nossa: *Documento de Trabalho dos Serviços da Comissão*.



O *Livro Verde* analisa as atividades marítimas para uma ação coordenada, estimulando o debate e o retorno sobre propostas de políticas em diversas atividades marítimas. Embora não seja um instrumento legislativo vinculativo, serviu como um precursor para futuras ações legislativas e políticas que serão exploradas ao longo do capítulo. Além disso, enfatizou a necessidade de promover o OEM (Comissão Europeia, 2006).

A implementação do PEM na UE decorre da PMIE, culminando na Diretiva 2014/89/EU (União Europeia, 2014a). Conhecida como Diretiva OEM, essa norma estabelece um quadro jurídico para o desenvolvimento do OEM na UE.

Este capítulo se propõe a analisar o conteúdo da Diretiva OEM, seguida de uma avaliação dos resultados apontados pelo relatório<sup>26</sup> sobre os avanços na implementação dessa diretiva. Tal exploração visa discernir os fatores de sucesso que contribuíram para posicionar a UE na liderança das iniciativas de PEM.

#### 4.1 A DIRETIVA OEM

Referente ao OEM, os Estados-membros já seguiam a Recomendação 2002/413/CE da União Europeia (2002) sobre o ordenamento das águas costeiras com base em compromissos ambientais, mas sem uma abordagem integrada e ecossistêmica (Comissão Europeia, 2007).

De acordo com a Diretiva OEM (União Europeia, 2014a, p. 1), o OEM é considerado:

[...] um instrumento estratégico intersetorial destinado a permitir que as autoridades públicas e as partes interessadas apliquem uma abordagem coordenada, integrada e transnacional.

A definição indica uma evolução na gestão de águas costeiras. Antes de continuar a análise, é necessário entender o papel da Direção-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas (DG MARE)<sup>27</sup>. Este departamento especializado estabelece

---

<sup>26</sup> A Diretiva OEM estabelece que a Comissão Europeia deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho Europeu, no prazo máximo de um ano após o término do período previsto para a criação dos PEM, e posteriormente a cada quatro anos, um relatório detalhado sobre os progressos realizados na implementação da Diretiva OEM (União Europeia, 2014a).

<sup>27</sup> A DG MARE, uma das Direções-Gerais da Comissão Europeia, é responsável por formular e implementar políticas marítimas e de pesca da EU (European Commission, 2024c).

políticas marítimas, coordena e supervisiona a implementação da PMIE na UE. Suas funções incluem desenvolver estratégias integradas e engajar diversas partes interessadas para uma gestão eficaz dos recursos marítimos da UE, incluindo a coordenação para a aplicação da Diretiva OEM (European Commission, 2024b).

Além disso, a DG MARE participou na confecção do *MSPglobal International Guide on Marine/Maritime Spatial Planning Guia Internacional PEMGlobal sobre Planejamento Espacial Marinho/Marítimo*<sup>28</sup>, confeccionado em 2021 como resultado de uma iniciativa conjunta com a COI-UNESCO. Este guia foi criado para apoiar o desenvolvimento e a implementação de processos de PEM em todo o mundo, oferecendo orientações detalhadas e lições aprendidas com a implementação do PEM na Europa (UNESCO, 2021).

Para entender a eficácia da Diretiva OEM, é essencial considerar como ela se articula dentro do contexto mais amplo PMIE, proposta pelo *Livro Azul* (Comissão Europeia, 2007). Essa diretiva, juntamente com outras legislações e estratégias de desenvolvimento sustentável, são frutos diretos dessa proposta inicial, visando a uma gestão holística dos recursos marítimos da UE.

A Diretiva 2008/56/CE, conhecida como a Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM), é um instrumento legislativo fundamental da PMIE (União Europeia, 2008). Essa diretiva estabelece uma abordagem comum para a proteção e a conservação dos mares da UE, exigindo que os Estados-membros elaborem e implementem estratégias marinhas para suas águas, com o intuito de alcançar ou manter um “bom estado ambiental”<sup>29</sup> até 2020. Isso inclui avaliações regulares do estado ambiental marinho, a identificação de áreas que necessitam de medidas de conservação adicionais e a implementação de planos de ação específicos para mitigar os impactos negativos das atividades humanas.

A implementação dessa diretiva promove a gestão sustentável dos mares da UE, ajustando estratégias conforme as características únicas de cada bacia marítima. Essa abordagem fortalece a Economia Azul, protegendo a biodiversidade marinha e otimizando os recursos marinhos.

---

<sup>28</sup> Tradução nossa: *Guia Internacional PEMGlobal sobre Planejamento Espacial Marinho/Marítimo*.

<sup>29</sup> Entende-se como um estado ecológico no qual os ecossistemas marinhos são saudáveis, resilientes e com a biodiversidade intacta. Além disso, a diretiva enfatiza que a exploração dos mares deve ocorrer de forma sustentável, assegurando às gerações presentes e futuras a continuidade dos benefícios que os ecossistemas marinhos oferecem (União Europeia, 2008).

Outro ato legislativo importante é a Diretiva 2009/28/CE (União Europeia, 2009, conhecida como a Diretiva de Energia Renovável, que foi adotada pela UE para promover o uso de energia proveniente de fontes renováveis. A diretiva definiu metas nacionais obrigatórias para aumentar a participação de energia renovável no consumo final de energia, estipulando que essa participação devia atingir pelo menos 20% até 2020. Ela também exige que os Estados-membros elaborem e implementem planos de ação nacionais para energia renovável, incluindo o PEM como um meio para facilitar o alcance desses objetivos.

A Estratégia Europa 2020<sup>30</sup> (Comissão Europeia, 2020) influencia diretamente a Diretiva OEM ao promover um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, que se reflete na integração de práticas ambientais e sustentáveis nas políticas marítimas da UE. Essa abordagem assegura que o desenvolvimento marítimo contribua para os amplos objetivos socioambientais da UE, utilizando o PEM como instrumento para avançar a Economia Azul e fomentar setores marítimos e costeiros.

A comunicação *Crescimento Azul: oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável*, da Comissão Europeia (2012), visa expandir o potencial econômico dos setores marinho e marítimo, alinhando-se à Estratégia Europa 2020 para promover um desenvolvimento sustentável. O PEM é um pilar vital dessa estratégia, pois ele estrutura a utilização dos espaços marinhos, estabelecendo, assim, um terreno fértil para investimentos em setores promissores, como a energia renovável e a aquicultura.

A existência de um fundo para financiar a execução de políticas e projetos voltados para a sustentabilidade dos mares europeus merece destaque. O Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP)<sup>31</sup> é um instrumento financeiro projetado para apoiar a implementação da Política Comum das Pescas e da PMIE (União Europeia, 2014b). A DG MARE, por sua vez, é responsável pela supervisão, coordenação e gestão do FEAMP (European Commission, 2024b). Esse fundo financia projetos que promovem a pesca sustentável, a aquicultura e o

---

<sup>30</sup> A Estratégia Europa 2020 foi uma agenda de dez anos proposta pela Comissão Europeia, adotada pelo Conselho Europeu em 17 de junho de 2010, com o objetivo de transformar a UE em uma economia mais verde, mais conectada e mais competitiva até o final da década (Comissão Europeia, 2020).

<sup>31</sup> É um dos cinco Fundos Europeus Estruturais e de Investimento que se complementam para gerar mais empregos, bem-estar e crescimento na UE (EUR-LEX, 2024).

desenvolvimento econômico das comunidades costeiras, além de medidas para a proteção do ambiente marinho (EUR-LEX, 2024).

A Diretiva OEM (União Europeia, 2014a) é estruturada em quatro capítulos. No capítulo 1, são apresentados o escopo e as definições fundamentais que estabelecem o objeto e o âmbito de aplicação dessa diretiva, esclarecendo os termos e as bases sobre os quais o PEM deve ser desenvolvido. O capítulo 2 detalha o processo de ordenamento do espaço marítimo, incluindo os objetivos do ordenamento, os princípios orientadores, os requisitos operacionais para o desenvolvimento dos planos e a ênfase na participação pública e no uso compartilhado de dados. O capítulo 3 enfatiza a cooperação transfronteiriça entre Estados-membros e países terceiros, e exige a nomeação de uma Autoridade Competente em cada Estado-membro para garantir a conformidade com a diretiva e supervisionar a implementação do PEM. Por fim, o capítulo 4 contém disposições finais, determinando que os Estados-membros publiquem as disposições necessárias para cumprir a diretiva e estabeleçam os planos de ordenamento até 31 de março de 2021, com revisões a cada dez anos. A diretiva também exige um relatório de implementação um ano após o prazo final para a elaboração dos planos (União Europeia, 2014a).

Na seção seguinte, detalham-se os resultados específicos após uma década de aplicação da Diretiva OEM. Será examinado o *Relatório da Comissão Europeia ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os progressos realizados na execução da Diretiva 2014/89/UE* (doravante denominado *Relatório*), de 3 de maio de 2022, identificando as práticas que têm impulsionado o sucesso do PEM na UE (Comissão Europeia, 2022). A análise do *Relatório* visa a uma compreensão das estratégias que foram eficazes, bem como dos desafios enfrentados e das lições aprendidas ao longo desse período.

#### 4.2 PROGRESSOS REALIZADOS NA EXECUÇÃO DA DIRETIVA OEM

De acordo com o *Relatório* (Comissão Europeia, 2022), a implementação da Diretiva OEM produziu o efeito desejado. Até março de 2021, todos os 22 Estados-membros costeiros estabeleceram planos de ordenamento marítimo, com Alemanha e Países Baixos já revisando seus planos.

Segundo o *Relatório* (Comissão Europeia, 2022), o PEM foi reconhecido como um instrumento vital para o desenvolvimento sustentável das energias renováveis na UE. Vários Estados-membros integraram essas mudanças em seus planos, identificando áreas específicas para futuros parques eólicos marítimos e explorando o uso múltiplo do espaço marinho para apoiar diferentes atividades.

Foi observada uma heterogeneidade entre os Estados-membros quanto às autoridades designadas nos termos da Diretiva OEM, refletindo as diversas prioridades e os distintos contextos nacionais, conforme apresentado no Anexo B. Por exemplo, na Alemanha, a autoridade designada foi o Ministério Federal do Interior, Construção e Comunidade, que se concentra em infraestrutura. Em contraste, na Espanha, o Ministério da Transição Ecológica e do Desafio Demográfico foi designado, evidenciando uma abordagem centrada em questões ambientais. Além disso, Chipre e Dinamarca se destacaram por designarem especificamente autoridades marítimas, sendo estas o Vice-Ministério de Navegação e a Autoridade Marítima Dinamarquesa, respectivamente (European MSP Platform, 2024).

A existência da Plataforma Europeia do Ordenamento do Espaço Marinho (European MSP Platform, 2024) facilitou a implementação da Diretiva OEM ao fornecer um portal interativo com estudos de caso, práticas recomendadas, publicações científicas, informações sobre processos de PEM regionais, financiamento, programas de treinamento e uma seção de perguntas frequentes para esclarecer dúvidas sobre abordagens regionais ao PEM.

O incremento no número de fóruns organizados para debater o PEM tem sido notável, gerando um ciclo virtuoso de conscientização sobre os aspectos relacionados ao PEM. Iniciativas como a Marine Spatial Planning Forum (MSP Forum, 2024), da COI-UNESCO, e os *workshops* sobre PEM na Europa Commission (2022) exemplificam essa tendência.

De acordo com o *Relatório* (Comissão Europeia, 2022, p. 18), “os países do mar do Norte e do mar Báltico se destacam pela sua extensa experiência em OEM e pela cooperação em nível de bacias marítimas”. Apesar disso, o PEM no sudoeste do Mar Báltico envolve complexas questões políticas complexas, ressaltando a

necessidade de coordenação entre diversas jurisdições nacionais, especialmente nas áreas disputadas entre Polônia e Dinamarca<sup>32</sup> (Baltic Scope, 2017).

O Projeto Pan Baltic SCOPE (European Commission, 2018)<sup>33</sup>, uma iniciativa colaborativa entre os países banhados pelo mar Báltico, decorrente das diretrizes da Diretiva OEM, promoveu reuniões bilaterais e multilaterais, produziu mapas para identificar conflitos e sobreposições e desenvolveu uma matriz para analisar usos planejados e existentes. Essa colaboração facilitou a harmonização dos planos de ordenamento do espaço marítimo e fortaleceu a cooperação transfronteiriça na região do Mar Báltico (Comissão Europeia, 2022).

A Dinamarca é uma ilustração de sucesso na implementação da Diretiva de Energia Renovável, demonstrando avanços significativos na utilização de energia eólica e solar. Em 2020, mais da metade da eletricidade consumida no país foi proveniente dessas fontes renováveis, com destaque para a energia eólica, que representa a maior parte dessa produção (State of Green, 2024).

Um exemplo notável de êxito na colaboração transfronteiriça promovida pelo Projeto Pan Baltic SCOPE diz respeito à área de Kriegers Flak (Power Technology, 2022)<sup>34</sup>, um local estratégico para energia eólica *offshore*. O projeto facilitou a coordenação entre a geração de energia eólica, rotas de navegação e áreas de pesca, promovendo uma gestão integrada e sustentável do espaço marítimo (Baltic Scope, 2017).

O FEAMP financiou 15 projetos até 2021. Totalizando um investimento de cerca de 25 milhões de euros, promoveu a cooperação regional e transfronteiriça em questões como proteção ambiental e energias renováveis (Comissão Europeia, 2022). A DG MARE teve um papel decisivo na supervisão e coordenação desses projetos, inclusive do Projeto Pan Baltic SCOPE (Baltic Scope, 2017).

---

<sup>32</sup> Conhecida como Zona Cinzenta, é uma área marítima disputada entre Polônia e Dinamarca, onde as reivindicações sobrepostas causam conflitos potenciais em pesca, navegação e exploração de recursos (IILSS, 2021).

<sup>33</sup> Trata-se de um projeto, cujo objetivo é promover a cooperação transfronteiriça entre os países do Báltico para melhorar a coordenação e a eficiência do uso do espaço marítimo. "SCOPE" é a sigla para Sustainable Cooperation for a Pan-European Maritime Spatial Planning, que significa Cooperação Sustentável para um PEM Pan-Europeu (European Commission, 2018).

<sup>34</sup> Kriegers Flak é o maior parque eólico *offshore* da Dinamarca, localizado no Mar Báltico. Essa área é compartilhada entre Dinamarca, Suécia e Alemanha, e foi escolhida para a implementação de parques eólicos devido às suas condições favoráveis de vento e à proximidade com mercados de energia (Power Technology, 2022).

De acordo com o *Relatório* (Comissão Europeia, 2022), vários instrumentos têm sido fundamentais para o sucesso do PEM, entre eles o geoportal<sup>35</sup> EMODnet (European Commission, 2024a) e o MSP Challenge (BUAS, 2024).

O geoportal EMODnet (European Commission, 2024a), sigla para European Marine Observation and Data Network<sup>36</sup>, centraliza ampla gama de informações e dados sobre o ambiente marinho de várias fontes europeias. Ele oferece aos planejadores acesso direto a informações detalhadas, como batimetria, biodiversidade, temperatura e salinidade. Essas informações são essenciais para entender as características do leito marinho e os *habitats* naturais, permitindo a implementação de medidas que evitam áreas ecologicamente sensíveis e reduzem o impacto ambiental de atividades como pesca, mineração submarina e construção de infraestruturas.

O MSP Challenge (BUAS, 2024), acrônimo para *Maritime Spatial Planning Challenge*<sup>37</sup>, é uma plataforma interativa que utiliza Sistema de Informações Geográficas (SIG) para simular o ambiente marinho. Funcionando de maneira similar a um aplicativo de mapeamento, mas focado nos oceanos, permite que os usuários explorem o impacto de diversos projetos marítimos, como parques eólicos *offshore* e áreas de conservação, sobre o mar e entre si.

#### 4.3 CONCLUSÕES PARCIAIS

O sucesso do PEM na Europa é evidenciado pela adoção coordenada de diretrizes comuns entre os Estados-membros, impulsionada pela adoção de uma PMIE. O *Livro Verde* (Comissão Europeia, 2006) iniciou o diálogo sobre a necessidade de uma política marítima integrada, destacando desafios e oportunidades no setor. Em complemento, o *Livro Azul* (Comissão Europeia, 2007) definiu as diretrizes e os objetivos concretos para a implementação das políticas propostas. Esses dois documentos consideram o OEM como instrumento determinante para alcançar esses objetivos.

---

<sup>35</sup> Um geoportal é uma plataforma *online* que permite acesso a dados geoespaciais, facilitando a visualização, consulta e *download* de mapas e informações geográficas.

<sup>36</sup> Tradução nossa: Rede Europeia de Observação e Dados Marinhos.

<sup>37</sup> Tradução nossa: Desafio do Planejamento Espacial Marinho.

A compreensão de que as questões marítimas são interconectadas e exigem políticas integradas para alcançar resultados efetivos serve como um modelo exemplar. Nesse contexto, os elementos fundamentais propostos pela PMIE, como vigilância marítima, acesso a dados confiáveis e o OEM são essenciais e não devem ser negligenciados.

Além disso, plataformas estratégicas como o geoportal EMODnet (European Commission, 2024a) e o MSP Challenge (BUAS, 2024), que oferecem acesso aberto a dados e ferramentas de simulação, contribuíram para a promoção de uma colaboração eficiente entre diferentes regiões.

Dentre as iniciativas bem-sucedidas, destaca-se o Projeto Pan Baltic SCOPE (European Commission, 2018), que exemplifica a cooperação transfronteiriça e mostra como a integração de estratégias pode levar a uma gestão eficiente dos mares. A realização de fóruns sazonais e a existência da Plataforma Europeia do Ordenamento do Espaço Marinho também merecem destaque, proporcionando suporte técnico e científico.

A coordenação do OEM, materializada pela existência de um PEM, representa um desafio significativo para as autoridades nomeadas na Europa, onde apenas alguns Estados, como Chipre e Dinamarca, designaram a Autoridade Marítima do país como responsável pela coordenação do PEM<sup>38</sup>.

A experiência europeia pode oferecer lições valiosas para outras regiões, como o Brasil, onde a diversidade e a extensão do litoral apresentam desafios únicos. O modelo de OEM adotado pela UE pode servir como referência para o desenvolvimento de uma estrutura de governança marinha eficaz e adaptável no Brasil.

No próximo capítulo, investiga-se o desenvolvimento do PEM no Brasil, com foco nas ações em andamento para implementação do Projeto-Piloto do PEM na região Sul, com o objetivo de traçar paralelos e distinções com as práticas europeias. Serão analisadas como as metodologias e estratégias adotadas com sucesso na UE podem ser adaptadas no contexto brasileiro.

---

<sup>38</sup> Maiores detalhes sobre o conteúdo da informação estão disponíveis no Anexo B.



## 5 O PEM NO BRASIL

Antes de abordar sobre o PEM no Brasil, é importante entender a extensão das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), também conhecidas como Amazônia Azul<sup>39</sup>. Esse termo, introduzido pela MB, visa sensibilizar a sociedade brasileira para as vastas riquezas presentes nas áreas oceânicas sob jurisdição nacional. De acordo com a Instrução Normativa n. 3/MB/MD, de 15 de dezembro de 2022, este espaço marítimo abrange:

[...] as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (Brasil, 2022b, art. 1º).

As AJB compreendem aproximadamente 5,7 milhões de km<sup>2</sup>, uma área maior que a Amazônia Verde e correspondente a dois terços do território terrestre. A área abriga uma multiplicidade de recursos naturais e econômicos. Esse vasto domínio marinho, comparável em tamanho à soma dos países da Europa Oriental, é um reservatório de riquezas naturais e econômicas, destacando-se pela sua diversidade e potencial de exploração sustentável (Brasil, 2023a), como ilustrado na Figura 4 (Anexo A).

O Mar Territorial representa uma extensão do território de um país até 12 milhas náuticas da costa, onde o Estado exerce soberania plena. A ZEE estende-se até 200 milhas náuticas da costa, permitindo ao país direitos exclusivos para a exploração e aproveitamento dos recursos naturais no leito, coluna d'água e subsolo marinho. A Plataforma Continental, por sua vez, estende-se além do mar territorial até 350 milhas náuticas, onde o país tem o direito de explorar os recursos do subsolo marinho (ONU, 1982), conforme ilustração dos limites marítimos, detalhados na Figura 5 (Anexo A).

---

<sup>39</sup> O termo "Amazônia Azul" foi inicialmente introduzido pelo Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho em 2004, durante seu mandato como Comandante da Marinha. A denominação surgiu pela analogia entre as riquezas naturais abundantes do território marítimo brasileiro e as da Amazônia terrestre, ambos espaços de grande relevância estratégica para o Brasil (Vidigal *et al.*, 2006).

O Brasil, reafirmando seu compromisso com a gestão sustentável dos oceanos, adotou voluntariamente, durante a Conferência da ONU para os Oceanos em 2017, o objetivo de implementar o PEM até 2030, conforme observado no Decreto n. 10.544 de 16 de novembro de 2020 (Brasil, 2020b). Esse plano é parte de uma estratégia mais ampla para promover o uso responsável e integrado dos recursos marinhos do país.

A Amazônia Azul é fundamental para o Brasil, pois representa uma vasta área marítima rica em recursos naturais como petróleo, gás, biodiversidade marinha e potencial para energia eólica *offshore*<sup>40</sup>. Sua exploração sustentável é vital para o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental do país. Além disso, a Amazônia Azul é uma região estratégica para a defesa e a soberania nacional, exigindo políticas que garantam a proteção e o uso responsável desse patrimônio (Brasil, 2023a).

Embora essencial para o futuro do Brasil, a importância do espaço marinho ainda é subestimada pela sociedade, necessitando de maior conscientização sobre seus recursos. Exemplos recentes de avanço na mentalidade marítima incluem a adição da Amazônia Azul no novo mapa político do Brasil pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Brasil, 2024c), presente na 9ª edição do *Atlas do Brasil* e na Programa Nacional do Livro Didático, e a adoção dessa representação nos mapas da CNN Brasil (Souza, 2024), a primeira emissora brasileira a implementar essa medida.

Os avanços exemplificados fazem parte de um processo resultante dos esforços iniciados pelo Grupo de Trabalho Uso Compartilhado do Ambiente Marinho<sup>41</sup>, estabelecido desde 2013 (Brasil, 2013) que culminaram em duas ações transversais contidas no X PSRM: o *PEM* e o *Pro Amazônia Azul*.

O *Pro Amazônia Azul* busca produzir dados científicos atualizados e de alta qualidade, fundamentais para políticas públicas, gestão eficiente dos recursos naturais e desenvolvimento da Economia Azul no Brasil. Além disso, incentiva a pesquisa científica, a inovação tecnológica e a formação de profissionais qualificados

---

<sup>40</sup> O Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha (CEPE-MB) realizou, no dia 10 de abril de 2024, na Escola de Guerra Naval, no Rio de Janeiro, o Simpósio “PEM no Brasil: atualização e perspectivas” (Brasil, 2024b). Na ocasião, o Prof. Dr. Segen Farid Estefen, Diretor-Geral do Instituto Nacional de Pesquisas Oceânicas (INPO), proferiu a palestra *Energias renováveis no oceano: a contribuição da academia para o PEM* (Segen, 2024).

<sup>41</sup> A Portaria MB n. 222, de 23 de abril de 2013 (Brasil, 2013, p. 1) criou o referido Grupo de Trabalho a fim de “analisar, estudar e propor diretrizes e orientações, normativa e regulatória, que possam ser utilizadas em apoio ao processo de tomada de decisões relacionadas ao uso do mar”, tanto no âmbito governamental quanto no setor privado.

nas áreas de biotecnologia, energia renovável e conservação ambiental (Brasil, 2020b).

Essas ações, conforme estabelecido pelo Decreto n. 10.544 (Brasil, 2020b), são coordenadas pela MB, por meio da SECIRM. Conforme discutido no capítulo 3, o PEM e a mentalidade marítima se reforçam mutuamente, justificando, portanto a transversalidade dessas duas ações do X PSRM.

De acordo com o que abordamos no capítulo 2, a PMN, formulada em 1994, estabeleceu as bases para a gestão dos recursos marítimos do Brasil. No entanto, com as crescentes transformações econômicas, ambientais e tecnológicas que o mundo tem enfrentado, torna-se evidente a necessidade de uma revisão abrangente dessa política, motivo pelo qual diversos estados brasileiros tem criado legislações<sup>42</sup> para incentivar a economia do mar, reconhecendo a importância da Amazônia Azul.

Nas leis estaduais pesquisadas, constatou-se um texto praticamente uniforme informando que a política estadual será implementada em consonância com a PNRM e o PSRM. Em relação aos incentivos financeiros, observou-se a ausência de um fundo específico. Além disso, os textos das leis são idênticos ao mencionarem que os Poderes Executivos Estaduais deverão envidar esforços para aprovar, no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária, um convênio destinado à promoção de incentivos tributários à Economia do Mar.

A seguir, analisam-se as ações para o desenvolvimento do PEM no Brasil e a relação da AMB nesse processo, buscando identificar sua colaboração com o PEM desde a sua origem até os dias atuais.

## 5.1 A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA E A GÊNESE DO PEM NO BRASIL

O X PSRM estabelece que a ação denominada *PEM* visa estabelecer as bases necessárias que possam ser empregadas “em apoio ao processo de tomada de decisão relacionado ao uso do mar e ao seu ordenamento, tanto em âmbito público,

---

<sup>42</sup> Como exemplos, temos os estados do Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte. O Rio de Janeiro estabeleceu a Política Estadual de Incentivo à Economia do Mar com a Lei n. 9.466 de 2021 (Rio de Janeiro, 2021). Já o Rio Grande do Norte promulgou a Lei n. 11.714 de 10 de abril de 2024, que cria a Política Estadual de Incentivo à Economia do Mar como estratégia de desenvolvimento socioeconômico (Rio Grande do Norte, 2023).

quanto privado por meio do PEM” (Brasil, 2020b, p. 31). Para isso, foram definidas 18 metas<sup>43</sup> que devem ser materializadas nos seguintes produtos:

- a) levantamento da legislação pertinente em vigor e das restrições legais existentes;
- b) plano de gestão espacial marinha (visão e diretrizes governamentais);
- c) mapas de diagnóstico;
- d) mapas de zoneamento do espaço marinho;
- e) *vade mecum* atualizado do ambiente marinho;
- f) implantação da Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais Marinhos;
- g) cursos de capacitação em PEM;
- h) relatório com o levantamento e a análise técnico-científica dos elementos necessários para a implantação do PEM no país;
- i) projeto piloto do PEM em uma região do país (Brasil, 2020b, p. 33).

Para atingir as diretrizes acima, a MB, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas por meio do Decreto n. 9.858, de 25 de junho de 2019, que dispõe sobre as normas da CIRM (Brasil, 2019), emitiu a Portaria n. 235/MB, de 30 de julho de 2020, que institui o Comitê Executivo “PEM” (CE-PEM), subordinado à Subcomissão para o PSRM (Brasil, 2020d). Essa portaria define as competências gerais e específicas do CE-PEM e designa seus membros, com a SECIRM como coordenadora do comitê.

Posteriormente, o Ministério do Meio Ambiente (MMA), por meio do Decreto n. 11.349 de 1º de janeiro de 2023, foi designado como autoridade competente no que diz respeito ao “zoneamento ecológico-econômico e outros instrumentos de ordenamento territorial, incluído o planejamento espacial marinho, em articulação com outros ministérios competentes” (Brasil, 2023b, anexo I, art. 1º, inciso XIII). Tal conjuntura resultou em uma co-coordenação do PEM entre a MB (por meio da SECIRM) e o MMA.

O MMA continua como membro do CE-PEM, compondo, junto com outros ministérios e órgãos governamentais, o agrupamento adequado a fim de promover a sinergia necessária para a implementação eficaz das políticas de OEM.

Essa sinergia entre os órgãos foi essencial para obter o apoio financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), por meio do Fundo de Estruturação de Projetos (BNDES FEP), que fornece recursos não reembolsáveis para a realização de estudos técnicos, viabilização de projetos e desenvolvimento de políticas públicas, como o PEM (Brasil, 2024d).

---

<sup>43</sup> Para maiores detalhes, consultar as páginas 31-32 do Decreto n. 10.544 (Brasil, 2020b).

Assim, em 25 de março de 2022, o BNDES assinou o Acordo de Cooperação n. 121.2.0005.22 com a União, por intermédio da SECIRM, na qualidade de parceiro estratégico. O acordo, que disponibiliza R\$ 7 milhões do BNDES FEP, visa viabilizar um estudo técnico para a implementação do Projeto-Piloto de PEM na região marinha do Sul do Brasil (PEM Sul) (Brasil, 2024e).

A partir disso, o BNDES publicou, em 9 de dezembro de 2022, o Edital (Brasil, 2022c) para selecionar o parceiro executor do estudo técnico do Projeto Piloto do PEM Sul, resultando na escolha da empresa Codex Remote, que deverá concluir o referido estudo em um prazo de 36 meses.

Em seguida, o ano de 2023 destacou-se pela ampla promoção do PEM em várias regiões do Brasil. A SECIRM participou de inúmeros fóruns, palestras, videoconferências, seminários, debates e entrevistas em programas de TV, destacando para a sociedade a importância do PEM como impulsionador da Economia Azul (Brasil, 2024f). A participação ativa da sociedade na elaboração do PEM é de vital importância, pois não só consolida o PEM como um instrumento do Estado, mas também assegura a necessária segurança jurídica.

No dia 24 de janeiro de 2024, a bordo do navio de pesquisa hidroceanográfica “Vital de Oliveira”, ocorreu o evento no qual o BNDES oficializou a iniciativa “BNDES Azul”<sup>44</sup>. Essa iniciativa visa fomentar a Economia Azul no Brasil em quatro frentes estratégicas<sup>45</sup>, incluindo o PEM. Durante o evento, também foi lançado o Edital do PEM para a região Sudeste, que contará com o financiamento de R\$ 12 milhões em recursos não reembolsáveis do BNDES FEP (Brasil, 2024e).

Por fim, no dia 27 de fevereiro de 2024, a empresa Codex Remote apresentou à SECIRM o plano de trabalho para o estudo da região Sul do Brasil. Este plano inclui uma série de etapas e metodologias que visam a uma análise detalhada das condições marinhas e costeiras da região Sul. Portanto, na próxima seção, iremos analisar o faseamento do Projeto-Piloto do PEM Sul, identificando as etapas planejadas e as metodologias a serem utilizadas.

---

<sup>44</sup> O BNDES gerencia uma carteira de R\$ 22 bilhões voltada à Economia Azul (BNDES, 2024a).

<sup>45</sup> As quatro frentes estratégicas contemplam o PEM, a Descarbonização da Frota Naval, a Infraestrutura Portuária e Projetos de Recursos Hídricos (BNDES, 2024a).

## 5.2 A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA E O PEM SUL

A implantação do Projeto-Piloto de PEM na Região Sul do Brasil abrange os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Esse projeto está estruturado em três fases principais, cada uma com atividades específicas (Brasil, 2022c).

A primeira fase do Projeto-Piloto do PEM Sul se propõe a elaborar um diagnóstico dos usos atuais e potenciais do ambiente marinho na região. Inicialmente, ocorre o planejamento e a organização das ações, incluindo a formação da equipe técnica e a realização de uma reunião inicial entre as partes interessadas, como o BNDES e o CE-PEM. Durante essa reunião, são alinhados a missão e os objetivos do projeto, além do planejamento consensual das etapas subsequentes. Materiais informativos e estratégias de comunicação são desenvolvidos para engajar diversos públicos (Brasil, 2022c).

Conforme delineado pelo BNDES em seu Edital (Brasil, 2022c), a SECIRM é responsável pela mobilização e comunicação do Plano de Trabalho elaborado pela Codex Remote ao público em geral. Esse plano inclui a sistematização dos principais pontos discutidos e dos encaminhamentos definidos durante a reunião inicial, bem como a entrega de material informativo sobre a importância do PEM. Conforme vimos na seção anterior, o ano de 2023 foi marcado por diversas iniciativas da SECIRM nesse sentido. Essa atividade da primeira fase foi concluída e as demais estão em andamento.

Atualmente, estão sendo identificados o arcabouço legal e a análise de conflitos e inconsistências entre as mais diversas atividades marítimas. Um relatório detalhado será elaborado, abordando a legislação vigente e planos setoriais que influenciam o uso do ambiente marinho e suas áreas costeiras (Brasil, 2022c). Essa tarefa é desafiadora e complexa, especialmente ao lidar com legislações como a criação de Unidades de Conservação e normas sobre Áreas Prioritárias para Conservação.

São esperadas discussões aprofundadas entre desenvolvimento econômico e conservação ambiental. Para apoiar essas discussões, a SECIRM iniciou tratativas para um acordo de cooperação com o Instituto Nacional de Pesquisas Oceânicas (INPO), visando obter subsídios da academia e da rede de pesquisadores envolvidos para dirimir eventuais dúvidas entre os órgãos da CIRM (Jaques, 2024).

A partir das informações contidas no relatório mencionado, serão realizados a análise e o mapeamento dos usos atuais previstos e potenciais do ambiente marinho, para cada uma das dez áreas temáticas<sup>46</sup>, com uma perspectiva temporal de dez, quinze e vinte anos que serão contempladas em onze cadernos setoriais<sup>47</sup>.

A análise será realizada com base em conceitos adaptados à lógica ecossistêmica, considerando a sobreposição de uso. Isso envolve avaliar não apenas as atividades no espaço de forma bruta, mas também o uso dos serviços ecossistêmicos e a ocorrência de *clusters*<sup>48</sup> setoriais marítimos (Brasil, 2022c). Será identificado quando o uso de um serviço ecossistêmico por um beneficiário fomenta o uso de outro serviço e promove o desenvolvimento econômico de outros setores, bem como quando o uso de um serviço ecossistêmico por um beneficiário ameaça o uso do serviço por outros beneficiários (Jaques, 2024).

De forma a encerrar a primeira fase, ocorrerão oficinas setoriais para validar dados e debater áreas de uso atual, futuro e potencial, além de investimentos prioritários das atividades listadas anteriormente. Em suma, espera-se que os cadernos setoriais encomendados pelo BNDES sejam aprovados (Jaques, 2024).

Antes das oficinas, a empresa Codex Remote deverá apresentar ao BNDES um plano de discussão, que incluirá oficinas para cada área com órgãos públicos e segmentos da sociedade civil. Essas oficinas discutirão fragilidades, desafios, necessidades e oportunidades de investimentos setoriais (Brasil, 2022c).

A segunda fase constitui-se pela sistematização e documentação das informações geoespaciais desenvolvidas ao longo do projeto, adaptando as informações ao Banco de Dados Geográficos e preparando-os para integração com o Geoportal. Essa etapa garante que todas as informações estejam organizadas e prontas para serem utilizadas nas fases subsequentes, constituindo-se em uma importante ferramenta de apoio à decisão.

---

<sup>46</sup> São elas: pesca artesanal; aquicultura; pesca industrial; energias renováveis; geologia, recursos minerais e mineração; turismo; navegação (de cargas e passageiros), portos e indústria naval; segurança e defesa; meio ambiente e mudança do clima, petróleo e gás natural (Brasil, 2022c).

<sup>47</sup> Cada uma das dez atividades serão contempladas por um caderno setorial, sendo o 11º caderno composto por um caderno multissetorial denominado “Potenciais para investimento”, que será utilizado pelo BNDES para nortear a política de incentivo de investimento a fim de suprir alguma demanda que esteja faltando para que as atividades possam ser impulsionadas (Jaques, 2024).

<sup>48</sup> Um *cluster* refere-se a uma concentração geográfica de empresas, fornecedores e instituições interconectadas em uma atividade específica, promovendo eficiência, inovação e competitividade (Porter, 1998).

Um geoportal compatível com a Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais (INDE) será criado, capaz de realizar modelagens, simulações e visualizações de superposições de usos. Este geoportal será um *software* livre e gratuito, acompanhado de *scripts*, códigos-fonte e manuais (Brasil, 2022c). Além disso, a segunda fase visa identificar e quantificar as sobreposições de diferentes tipos de uso na área do Projeto Piloto, criando mapas de pressão e serviços ecossistêmicos.

Nesse panorama, a SECIRM vem solicitando o envolvimento dos estados e municípios para encaminhar o máximo de informações possíveis à INDE, garantindo que o CE-PEM tenha acesso ao maior volume de dados disponíveis para o estabelecimento adequado dos mapas de pressão (Jaques, 2024).

A segunda fase se encerra com a construção de cenários futuros com horizontes de dez, quinze e vinte anos. Esses cenários incluem uma revisão final e detalhada de cada um dos três cenários projetados, utilizando dados e ferramentas desenvolvidas nas atividades anteriores (Brasil, 2022c). Essa elaboração é determinante, pois indicará os objetivos a serem perseguidos e orientará o CE-PEM na tomada de decisões estratégicas (Jaques, 2024).

A terceira fase culmina na formalização e publicação dos resultados do projeto. Será elaborada uma proposta de documento formalizado do PEM, com o suporte dos cenários validados na segunda fase. O PEM proposto deve incluir uma justificativa, a base legal, definições aplicáveis e diretrizes para resolução de conflitos de uso para períodos de dez e quinze anos (Brasil, 2022c).

### 5.3 CONCLUSÕES PARCIAIS

A vasta extensão da Amazônia Azul é um manancial de riquezas naturais com grande potencial para exploração sustentável. Conscientizar a sociedade sobre essas riquezas é fundamental para promover políticas de gestão sustentável que maximizem os benefícios econômicos e ambientais.

Embora as ações do PEM e do Pro Amazônia Azul tenham sido implementadas apenas em 2020, com a aprovação do X PSRM e sob a coordenação da SECIRM, as iniciativas de OEM, coordenadas por ela desde 2013, já mostram resultados promissores. A inclusão da Amazônia Azul no novo mapa político do Brasil pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e a divulgação na mídia sobre



sua importância são exemplos de avanços significativos que aumentam a conscientização pública e reforçam a relevância estratégica dos recursos marítimos brasileiros.

A harmonização das políticas estaduais com uma política nacional atualizada pode proporcionar um quadro mais robusto e eficiente para o desenvolvimento sustentável da economia do mar. Nesse contexto, a AMB desempenha um papel fundamental, porém desafiador.

O compromisso do Brasil com a ONU de implementar o PEM até 2030 é um grande desafio, sendo trabalhado com afinco pela SECIRM, refletido em várias ações de destaque. Dentre estas, foi estratégica a seleção de tal empresa para elaboração do Projeto-Piloto do PEM pelo BNDES em seu edital. Assim, desde 2023, a SECIRM realizou diversas iniciativas, concluindo a primeira fase do projeto e avançando para as próximas etapas.

A participação do MMA como co-coordenador do PEM é compreensível e está alinhada com as diretrizes da ONU. Para resolver eventuais dúvidas entre os órgãos da CIRM sobre questões ambientais, a SECIRM busca firmar um acordo de cooperação com o INPO para obter subsídios acadêmicos. Além disso, solicitou o envolvimento dos estados e municípios para fornecer informações à INDE, garantindo que o CE-PEM tenha acesso ao maior volume de dados possível para estabelecer os mapas de pressão, facilitando, assim, a decisão política sobre as prioridades entre as atividades marítimas.

A metodologia de PEM no Brasil e na Europa segue as diretrizes da ONU, resultando em similaridades, como a integração de dados geoespaciais e tecnologias avançadas para mapear e monitorar recursos marítimos. A cooperação entre diversas instituições é evidente; e os projetos adotam uma abordagem baseada em ecossistemas, priorizando a sustentabilidade ambiental no planejamento do uso dos espaços marítimos. A participação ativa da sociedade é garantida, assegurando que as comunidades costeiras e setores econômicos relevantes sejam considerados nas decisões.

No próximo capítulo, concluiremos nosso estudo respondendo à questão central da pesquisa e apresentaremos considerações adicionais baseadas nos ensinamentos do OEM europeu, considerando os processos e as iniciativas que o moldaram, adaptados ao contexto da pesquisa realizada.

## 6 CONCLUSÃO

O objetivo central deste trabalho foi analisar a relação entre a AMB e as expressões do Poder Nacional por meio do PEM, com foco na contribuição para a formulação de políticas para a gestão e a valorização do mar como recurso da nação, uma atribuição subsidiária da MB prevista por lei. Este estudo permitiu ampliar a compreensão dessas interações e seus impactos.

No capítulo 1, em que apresentou-se a introdução deste estudo, delineamos a questão fundamental desta pesquisa: como a PMIE impulsiona o PEM na UE, e de que maneira a AMB pode aplicar as lições aprendidas para aprimorar o PEM no Brasil? Além disso, esclareceu-se que a análise se concentraria no intervalo de 2014 a 2024, permitindo avaliar os efeitos dessa política uma década após a Diretiva OEM entrar em vigor, norma esta que obriga os Estados-membros costeiros a desenvolverem planos de ordenamento para suas águas jurisdicionais.

O capítulo 2 foi dedicado a compreender a interação entre AMB e o Poder Nacional no tocante à formulação de políticas marítimas. Apesar da ampla abrangência e transversalidade do tema, a AMB, representada pela SECIRM, desempenha um papel de destaque. Investigou-se também como os conceitos históricos do uso dos mares estão sendo adaptados para atender às demandas contemporâneas de conservação e sustentabilidade. Para tal, utilizamos as teorias de Geoffrey Till (2014) sobre Poder Marítimo e as análises de Lars Wedin (2015) sobre governança marítima.

No terceiro capítulo, foram apresentados os conceitos de PEM e como eles estão associados à governança dos oceanos sob uma ótica global, conforme as diretrizes da ONU. Foi explorado como o PEM serve como uma ferramenta estratégica para lidar com desafios contemporâneos, promovendo a coexistência harmoniosa entre a exploração econômica e a conservação ambiental. Adicionalmente, identificou-se que o PEM interage diretamente com as cinco expressões do Poder Nacional, oferecendo meios para potencializar cada uma sob diversas maneiras.

O quarto capítulo analisou, à luz dos pressupostos teóricos apresentados, a implementação do PEM na Europa, buscando identificar fatores de sucesso que contribuíram para posicionar a UE na liderança das iniciativas de PEM. Constatou-se

que o sucesso é decorrente da adoção de diretrizes coordenadas e interdependentes, o que maximiza os benefícios para os diversos setores marítimos envolvidos.

No quinto capítulo, abordou-se o PEM no Brasil e a colaboração da MB, por meio da SECIRM como representante da AMB e coordenadora da CIRM. Discutiu-se o histórico e a progressão das políticas de OEM no Brasil, destacando que, apesar de o PEM ainda não estar plenamente estabelecido, a SECIRM vem liderando esforços para isso desde 2013. O ponto culminante destes foram o lançamento e as ações de coordenação do Projeto-Piloto do PEM Sul.

A pesquisa exploratória realizada possibilitou responder à pergunta que ocasionou este estudo. Conclui-se que a PMIE foi determinante para a adoção coordenada de diretrizes comuns entre os Estados-membros. A Diretiva OEM, que estabeleceu um quadro para o PEM na EU, se mostrou bem-sucedida, em grande parte, devido ao sólido alicerce de políticas já desenvolvidas sob a PMIE. Isso incluía a coordenação de políticas em áreas como o transporte marítimo, a pesca, a energia e a conservação ambiental, garantindo que todas essas atividades fossem consideradas no desenvolvimento dos planos de ordenamento espacial marinho.

Identificou-se como uma prática exemplar a Plataforma Europeia de OEM (European MSP Platform, 2024), a qual é uma ferramenta valiosa que dispõe de extenso acervo de documentos, publicações científicas e guias de boas práticas, complementados por explicações visuais e orientações detalhadas para a implementação do PEM na Europa. Tais recursos são indispensáveis para compreender o PEM e iniciar processos de gestão alinhados com as normas vigentes, sendo continuamente atualizados para facilitar a interação e o acesso às informações mais recentes. A interação entre o PEM e a mentalidade marítima, conforme observado ao longo deste estudo, reflete uma simbiose profunda.

Constatou-se que a PMIE se fundamenta em três eixos principais: vigilância marítima, que garante a segurança no uso do espaço marinho; uma base de dados ampla e acessível, que permite análises detalhadas; e o OEM, descrito como um instrumento primordial para a tomada de decisões sustentáveis.

É notório que a PMN necessita de atualização para atender às atuais necessidades do país, especialmente diante de avanços tecnológicos significativos, como a exploração de petróleo em águas profundas e a energia eólica *offshore*. Novas exigências econômicas e ambientais demandam diretrizes que enfoquem a economia e apresentem uma política abrangente que priorize as atividades econômicas

promissoras e sustentáveis, levando em conta as capacidades atuais, as vantagens competitivas e todo o *cluster* marítimo existente. Desde 1994, ano de formulação da PMN vigente, a proteção da biodiversidade marinha e a gestão sustentável dos recursos marinhos se tornaram prioridades crescentes, corroborando as teorias de Geoffrey Till (2014) e Lars Wedin (2015). Em particular, Geoffrey Till (2014) afirma que as marinhas devem ser partícipes na formulação de leis que digam respeito ao mar, uma abordagem que está alinhada com a realidade da MB, na condição de AMB.

Os ensinamentos da experiência europeia permitem concluir que se faz necessário estabelecer as orientações estratégicas com o propósito de maximizar o desenvolvimento das atividades marítimas, de forma unificada e harmônica por meio de objetivos e diretrizes claras para seu alcance, bem como da estruturação de mecanismos de apoio e financiamento adequados, de modo a reforçar o papel do Brasil como um protagonista marítimo de destaque no âmbito global.

Em que pese a PMN estar desatualizada, a PNRM, desde 2005, visa orientar a gestão e o uso sustentável dos recursos marítimos do país. Nesse contexto, a AMB, por meio da SECIRM, desempenha um papel crucial como coordenadora da CIRM. Para futuras pesquisas, sugere-se investigar a relação entre a atualização da PMN e o PEM, explorando como a renovação da PMN pode influenciar a eficácia do PEM no Brasil, destacando o papel da AMB como catalisadora dessa transformação.

O Brasil tem condições de empregar a filosofia contida na PMIE, concentrada em seus três eixos principais. Isso se torna possível por meio da utilização conjunta do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que visa à efetiva compreensão de tudo que está associado ao meio marinho e que pode impactar a defesa, a economia e o meio ambiente nas AJB (Brasil, 2020a), bem como das ações do X PSRM mencionadas no capítulo anterior: PEM e Pro Amazônia Azul.

Em suma, conclui-se que o PEM é um componente central para a implementação de políticas marítimas no país, atuando como um eixo estruturador essencial para a coordenação e execução dessas políticas. Dessa forma, esta dissertação contribui para difundir uma perspectiva enriquecedora sobre a função crucial da AMB no aprimoramento da gestão marítima nacional por meio do PEM.

## REFERÊNCIAS

BALTIC SCOPE. **Coherent cross-border maritime spatial planning for the southwest Baltic sea: results from Baltic SCOPE**. Göteborg: Pan Baltic Scope, 2017. Disponível em: [https://www.balticscope.eu/content/uploads/2015/07/BalticScope\\_SWB\\_report\\_WWW.pdf](https://www.balticscope.eu/content/uploads/2015/07/BalticScope_SWB_report_WWW.pdf). Acesso em: 8 jun. 2024.

BRASIL. **BNDES avança no apoio à Economia Azul em quatro frentes estratégicas**. Rio de Janeiro, RJ: BNDES, 2024e Disponível em: <https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/detalhe/noticia/BNDES-avanca-no-apoio-a-economia-azul-em-quatro-frentes-estrategicas>. Acesso em: 16 jun. 2024.

BRASIL. **Edital de Seleção Pública de Parceiro Executor de Estudo Técnico voltado à implementação de Projeto Piloto do Planejamento Espacial Marinho - PEM na Região Marinha do Sul do Brasil**. Rio de Janeiro, RJ: BNDES, 2022c. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/wcm/connect/site/40880c72-cb96-4ced-b186-08a9a6f9310e/Edital+PEM.pdf?MOD=AJPERES&CVID=ojPKh6l>. Acesso em: 16 jun. 2024.

BRASIL. **Fundo de Estruturação de Projetos (BNDES FEP) – Apoio a projetos**. Rio de Janeiro, RJ: BNDES, 2024d Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/conhecimento/pesquisaedados/estudos/bndes-fep>. Acesso em: 16 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto Legislativo n. 5, de 9 de novembro de 1987**. Aprova o texto da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar concluído em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, DF: Presidência da República, 1987. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DLG&numero=5&ano=1987&ato=485oXRq10MBpWTa23>. Acesso em: 8 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto Legislativo n. 61, de 23 de maio de 2024**. Aprova os textos da Política Nacional de Defesa (PND), da Estratégia Nacional de Defesa (END) e do Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) encaminhados ao Congresso Nacional pela Mensagem n. 9, de 2020 (Mensagem n. 398, de 16 de julho de 2020). Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 24 maio 2024a. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/politica-nacional-de-defesa](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/politica-nacional-de-defesa). Acesso em: 6 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 1.265, de 11 de outubro de 1994**. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Brasília, DF: Presidência da República, 1994. Disponível em: [https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1994/dec\\_1265\\_1994\\_politicamaritimanacional.pdf](https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1994/dec_1265_1994_politicamaritimanacional.pdf). Acesso em: 16 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 11.349, de 1º de janeiro de 2023**. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima e remaneja cargos em comissão e funções de confiança. Brasília, DF: Presidência da República, 2023b. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2023/decreto/D11349.htm#anexo1](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/D11349.htm#anexo1). Acesso em: 16 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 5.377 de 23 de fevereiro de 2005.** Aprova a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM). Brasília, DF: Presidência da República, 2005. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/decreto/d5377.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%205.377%20DE%2023,%22a%22%2C%20do%20art.](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/d5377.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%205.377%20DE%2023,%22a%22%2C%20do%20art.) Acesso em: 6 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 1.530, de 22 de junho de 1995.** Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, DF: Presidência da República, 1995. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 8 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 10.544, de 16 de novembro de 2020.** Aprova o X Plano Setorial para os recursos do mar. Brasília, DF: Presidência da República, 2020b. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/decreto/D10544.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10544.htm). Acesso em: 22 abr. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 9.858 de 25 de junho de 2019.** Dispõe sobre a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. Brasília, DF: Presidência da República, 2019. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/decreto/D9858.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%209.858%2C%20DE%2025,que%20lhe%20confere%20o%20art.](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9858.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%209.858%2C%20DE%2025,que%20lhe%20confere%20o%20art.) Acesso em: 6 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 10.607 de 22 de janeiro de 2021.** Institui o Grupo de Trabalho Interministerial para reformular a Política Marítima Nacional. Brasília, DF: Presidência da República, 2021. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2021/decreto/D10607.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/decreto/D10607.htm). Acesso em: 16 jun. 2024.

BRASIL. **Lei Complementar n. 97, de 9 de junho de 1999.** Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília, DF: Presidência da República, 1999. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp97.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm). Acesso em: 15 abr. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional.** Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2020a. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/livro\\_branco\\_congresso\\_nacional.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf). Acesso em: 15 jun. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. **Fundamentos doutrinários da Marinha.** Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2023a.

BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. **Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040).** Brasília: Estado-Maior da Armada, 2020c. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub\\_pem\\_2040/book.html](https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html). Acesso em: 6 jun. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. **Manual de Direito Internacional Aplicado às Operações Navais.** Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2017.

BRASIL. Marinha do Brasil. Instrução Normativa no 3/MB/MD, de 15 de dezembro de 2022. Estabelece o conceito para a expressão “Águas Jurisdicionais Brasileiras” perante a Marinha do Brasil. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 16 dez. 2022b. Disponível em: [https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=16/12/2022&jornal=5 15&pagina=72&totalArquivos=233](https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=16/12/2022&jornal=5%2015&pagina=72&totalArquivos=233). Acesso em: 15 abr. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Portaria MB n. 222, de 23 de abril de 2013**. Cria o Grupo de Trabalho “Uso Compartilhado do Ambiente Marinho” e designa a sua composição. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2013. Disponível em: [https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Portaria/2013/p\\_mb\\_222\\_2013\\_cria\\_gt\\_usocompartilhado\\_ambientemarinho.pdf](https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Portaria/2013/p_mb_222_2013_cria_gt_usocompartilhado_ambientemarinho.pdf). Acesso em: 6 jun. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Portaria MB n. 235, de 30 de julho de 2020**. Cria o Comitê Executivo “PEM”, subordinado à Subcomissão para o Plano Setorial para os Recursos do Mar e designa sua composição. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2020d. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br.secirm/files/documentos/atas/port-235-2020.pdf>. Acesso em: 6 jun. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha – CEPE-MB. **Simpósio “Planejamento Espacial Marinho no Brasil: Atualização e Perspectivas”**. Rio de Janeiro, RJ: Escola de Guerra Naval, 2024b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cepe/simposio-pem-2024>. Acesso em: 16 jun. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **Planejamento Espacial Marinho - Propulsor da Economia Azul**. *INFOCIRM*, Brasília, v. 36, n. 1, p. 10-14, abr. 2024f. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/infocirm/article/view/5570/5364>. Acesso em: 15 jun. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **Amazônia Azul foi incluída no novo Atlas Geográfico do IBGE**. Rio de Janeiro, 2024c. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/secirm/pt-br/psrm/noticias/novo-atlas-geografico>. Acesso em: 15 jun. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Doutrina Militar de Defesa**. 2. ed. Brasília: Ministério da Defesa; Secretaria de Política, Estratégia e Assuntos Internacionais, 2007.

BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. **Portaria MB/MD n. 37, de 21 de fevereiro de 2022**. Estabelece a estrutura da autoridade marítima e delega competências aos titulares dos órgãos de direção geral, de direção setorial e de outras organizações militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2022a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/gcm/port-mb-md-37-2022.html>. Acesso em: 6 jun. 2024.

BREDA UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES (BUAS). **Maritime Spatial Planning Challenge**: next generation planning support. Breda: MSP, 2024. Disponível em: <https://www.mspchallenge.info/>. Acesso em: 25 maio 2024.

CHALASTANI, Vasiliki I. *et al.* A bibliometric assessment of progress in marine spatial planning. **Marine Policy**, Surrey, v. 127, may 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104329>. Acesso em: 8 jun. 2024.

COMISSÃO EUROPEIA. **Comunicação da Comissão Europeia ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comitê Econômico e Social Europeu e ao Comitê das Regiões, de 10 de outubro de 2007**: Uma política marítima integrada para a União Europeia. Bruxelas: Comissão Europeia, 2007. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0575>. Acesso em: 15 maio 2024.

COMISSÃO EUROPEIA. **Comunicação da Comissão Europeia ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comitê Econômico e Social Europeu e ao Comitê das Regiões, de 13 de setembro de 2012**: crescimento azul: oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável. Bruxelas: Comissão Europeia, 2012. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012DC0494>. Acesso em: 15 maio 2024.

COMISSÃO EUROPEIA. **Comunicação da Comissão**: Europa 2020: estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo. Bruxelas: Comissão Europeia, 2020. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC2020>. Acesso em: 8 jun. 2024.

COMISSÃO EUROPEIA. **Livro Verde**: para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares, de 7 de junho de 2006. Bruxelas: Comissão Europeia, 2006. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC2020>. Acesso em: 8 jun. 2024.

COMISSÃO EUROPEIA. **Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho**. Progressos realizados na execução da Diretiva 2014/89/EU que estabelece um quadro para o ordenamento do espaço marítimo. Bruxelas: Comissão Europeia, 2022. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022DC0185>. Acesso em: 8 jun. 2024.

DIAS, Reinaldo. **Ciência política**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2013.

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). **Fundamentos do poder nacional**. Rio de Janeiro: ESG, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/esg/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/fundamentos-do-poder-nacional/fundamentos-do-poder-nacional-rev-2024-mac2-1.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2024.

EU MONITOR. **Communications by the Commision**. [2024?]. Disponível em: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vh7dptp45uyn>. Acesso em: 8 jun. 2024.

EUR-LEX. **Structural and investment funds**. Bruxelas: European Union, 2024. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/glossary/structural-and-investment-funds.html>. Acesso em: 8 jun. 2024.



EUROPEAN COMMISSION. **Commision Staff Working Document**: Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: An Integrated Maritime Policy for the European Union. Bruxelas: European Commission, 2007. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52007SC1278>. Acesso em: 23 maio 2024.

EUROPEAN COMMISSION. **Directorate-Genreal Maritime affairs and fisheries**. Bruxelas: European Commission, 2024c. Disponível em: [https://commission.europa.eu/about-european-commission/departments-and-executive-agencies/maritime-affairs-and-fisheries\\_en](https://commission.europa.eu/about-european-commission/departments-and-executive-agencies/maritime-affairs-and-fisheries_en). Acesso em: 25 maio 2024.

EUROPEAN COMMISSION. **European Marine Observation and Data Network (EMODnet)**. Bruxelas: European Commission, 2024a. Disponível em: <https://emodnet.ec.europa.eu/en>. Acesso em: 25 maio 2024.

EUROPEAN COMMISSION. **Fact Sheets on the European Union**. Bruxelas: European Commission, 2024e. Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/19/the-european-parliament-powers>. Acesso em: 25 maio 2024.

EUROPEAN COMMISSION. **Pan Baltic Scope**. Bruxelas: European Commission, 2018. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/projects/pan-baltic-scope>. Acesso em: 15 maio 2024.

EUROPEAN COMMISSION. **Role of the European Commision**. Bruxelas: European Commission, 2024d. Disponível em: [https://commission.europa.eu/about-european-commission/role-european-commission\\_en](https://commission.europa.eu/about-european-commission/role-european-commission_en). Acesso em: 25 maio 2024.

EUROPEAN MSP PLATFORM. **The european maritime spatial planning platform**. Bruxelas: European Commission, 2024. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/>. Acesso em: 8 jun. 2024.

GANDRA, Tiago Borges Ribeiro. **Diretrizes metodológicas para o planejamento espacial marinho (PEM) no Brasil**. 2020. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/216369>. Acesso em: 15 maio 2024.

INTERNATIONAL INSTITUTE FOR LAW OF THE SEA STUDIES (IILSS). Tag: “grey zone” disputed area between Poland and Denmark. **IILSS**, [s.l.], 18 maio 2021. Disponível em: <https://iilss.net/tag/grey-zone-disputed-area-between-poland-and-denmark/>. Acesso em: 15 maio 2024.

JAQUES, Ricardo. **Simpósio PEM – Onde estamos e para onde vamos**. Youtube. Canal: CEPE-MB, 2024. 1 vídeo (26 min). Disponível em: <https://youtu.be/r28XRHhnK7s?si=YHQjrx1qCEPTmj8L>. Acesso em: 15 abr. 2024.

KING’S COLLEGE LONDON. **King’s people**: Professor Geoff Till biography. Shrivensham: KCL, 2024. Disponível em: <https://www.kcl.ac.uk/people/till-professor-geoff>. Acesso em: 15 abr. 2024.

MSP FORUM. **International MSPforum**. [S.l.]: MSP Global, 2024. Disponível em: <https://www.mspglobal2030.org/msp-forum/>. Acesso em: 23 maio 2024.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay: ONU, 1982. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/anexo/and99165-90.pdf](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/anexo/and99165-90.pdf). Acesso em: 8 jun. 2024.

OUELLETTE, William; GETINET, Wondifraw. Remote sensing for marine spatial planning and integrated coastal areas management: achievements, challenges, opportunities and future prospects. **Remote Sensing Applications: Society and Environment**, [s. l.], v. 4, p. 138-157, out. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.rsase.2016.07.003>. Acesso em: 8 jun. 2024.

PORTER, Michael E. **On Competition**. Boston: Harvard Business School Publishing, 1998.

POWER TECHNOLOGY. **Kriegers flak offshore wind farm, Denmark**. [S.l.]: Power Technology, 2022. Disponível em: <https://www.power-technology.com/projects/kriegers-flak-offshore-wind-farm/>. Acesso em: 25 maio 2024.

RIO DE JANEIRO. **Lei n. 9466 de 25 de novembro de 2021**. Cria a política estadual de incentivo à economia do mar como estratégia de desenvolvimento socioeconômico do estado do Rio de Janeiro, na forma que menciona. Rio de Janeiro, RJ: Governo do Estado, 2021. Disponível em: [http://www3.alerj.rj.gov.br/lotus\\_notes/default.asp?id=2&url=L0NPTIRMRUkuTINGL2lyNGEyZGE1YTA3Nzg0N2MwMzI1NjRmNDAwNWQ0YmYyL2NkOGNIODFiZmEzYTU5OTMwMzI1ODc5ZDAwNWNiNzczP09wZW5Eb2N1bWVudA==#:~:text=Leis%20Estaduais&text=LEI%20N%C2%BA%209466%20DE%2025,JANEIRO%2C%20NA%20FORMA%20QUE%20MENCIONA](http://www3.alerj.rj.gov.br/lotus_notes/default.asp?id=2&url=L0NPTIRMRUkuTINGL2lyNGEyZGE1YTA3Nzg0N2MwMzI1NjRmNDAwNWQ0YmYyL2NkOGNIODFiZmEzYTU5OTMwMzI1ODc5ZDAwNWNiNzczP09wZW5Eb2N1bWVudA==#:~:text=Leis%20Estaduais&text=LEI%20N%C2%BA%209466%20DE%2025,JANEIRO%2C%20NA%20FORMA%20QUE%20MENCIONA). Acesso em: 25 jul. 2024.

RIO GRANDE DO NORTE. **Lei n. 11.714, de 10 de abril de 2024**. Cria a Política Estadual de Incentivo à Economia do Mar como estratégia de desenvolvimento socioeconômico do estado do Rio Grande do Norte, na forma que menciona. Natal: Governo do Estado, 2024. Disponível em: <https://al.rn.leg.br/storage/legislacao/2024/17165eisodd4w7tv0l7edandpfs0is.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2024.

SANTOS, Thauan *et al.* (org.). **Economia Azul: vetor para o desenvolvimento do Brasil**. São Paulo: Essential Idea, 2022.

SEGEN, Farid Estefen. **Simpósio PEM – Energias Renováveis no Oceano**. Youtube. Canal: CEPE-MB, 2024. 1 vídeo (46 min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=p65bBOjnwC0>. Acesso em: 25 maio 2024.

SOUZA, Beto. Amazônia Azul: entenda por que o Brasil é maior do que está no mapa. **CNN Brasil**, 2024. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/amazonia-azul-entenda-por-que-o-brasil-e-maior-do-que-esta-no-mapa/#:~:text=S%C3%A3o%20%2C7%20milh%C3%B5es%20de,digital%20%E2%80%93%20veja%20o%20mapa%20acima>. Acesso em: 25 jul. 2024.

STATE OF GREEN. **A record year:** Wind and solar supplied more than half of Denmark's electricity in 2020. 2021. Disponível em: <https://stateofgreen.com/en/news/a-record-year-wind-and-solar-supplied-more-than-half-of-denmarks-electricity-in-2020/>. Acesso em: 23 jun. 2024.

THOMPSON, Zoe. The subsea cable state of play: unexpected threats to critical infrastructure. Sidney: **PwC**, 2024. Disponível em: <https://www.pwc.com.au/cyber-security-digital-trust/cyber-threat-updates/the-subsea-cable-state-of-play-unexpected-threats-to-critical-infrastructure.html>. Acesso em: 15 abr. 2024.

TILL, Geoffrey. **Seapower:** a guide for the twenty-first century. Londres: Routledge, 2014.

UNIÃO EUROPEIA. Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008. Estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva Quadro Estratégia Marinha – DQEM). **Jornal Oficial da União Europeia**, Bruxelas, n. 164, p. 19-40, 2008. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0056>. Acesso em: 15 maio 2024.

UNIÃO EUROPEIA. Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009. Promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis. **Jornal Oficial da União Europeia**, Bruxelas, n. 164, p. 16-62, 2009. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0016:0062:pt:PDF>. Acesso em: 15 maio 2024.

UNIÃO EUROPEIA. Diretivas 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014. Estabelece um quadro para o ordenamento do espaço marinho (Diretiva para o Ordenamento Espacial Marinho – Diretiva OEM). **Jornal Oficial da União Europeia**, Bruxelas, n. 257, p. 135-145, ago. 2014a. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0089>. Acesso em: 15 maio 2024.

UNIÃO EUROPEIA. Recomendação do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 2002, relativa à execução da gestão integrada da zona costeira na Europa (2002/413/CE). **Jornal Oficial da União Europeia**, Bruxelas, n. 148, p. 1-4, maio 2002. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002H0413&from=IT>. Acesso em: 6 jun. 2024.

UNIÃO EUROPEIA. Regulamento EU 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014. Normatiza sobre o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e de Pescas. **Jornal Oficial da União Europeia**, Bruxelas, n. 149, p. 1-66, maio 2014b. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0508>. Acesso em: 15 maio 2024.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO). **A década das Nações Unidas da ciência oceânica para o desenvolvimento sustentável (2021-2030)**. Paris: COI-UNESCO, 2018. Disponível em: <https://www.unesco.org/en/decades/ocean-decade>. Acesso em: 15 maio 2024.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO). **Education for sustainable development goals: learning objectives**. Paris: UNESCO, 2017. Disponível em: <http://unesdoc.unesco.org/images/0024/002474/247444e.pdf>. Acesso em: 15 maio 2024.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO). **MSP global international guide on marine/maritime spatial planning**. Paris: UNESCO, 2021. Disponível em: <https://repository.oceanbestpractices.org/handle/11329/1757>. Acesso em: 15 abr. 2024.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO). **Marine spatial planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management**. Paris: UNESCO, 2009. Disponível em: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000186559>. Acesso em: 15 maio 2024.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO). Intergovernmental Oceanographic Commission. **Ocean science for sustainable development**. Paris: UNESCO, 2024. Disponível em: <https://www.ioc.unesco.org/en>. Acesso em: 15 abr. 2024.

VIDIGAL, Armando. *et al.* **Amazônia Azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

WEDIN, Lars. **Estratégias marítimas no século XXI: a contribuição do Almirante Castex**. Tradução de Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, Gustavo Leite Cypriano Neves e Paulo Roberto Blanco Ozorio. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015.

WEDINSTRATEG. **Lars Wedin: curriculum vitae**. Paris: Wedinstrateg, 2024. Disponível em: <https://www.wedinstrateg.fr/curriculum-vitae/>. Acesso em: 15 abr. 2024.

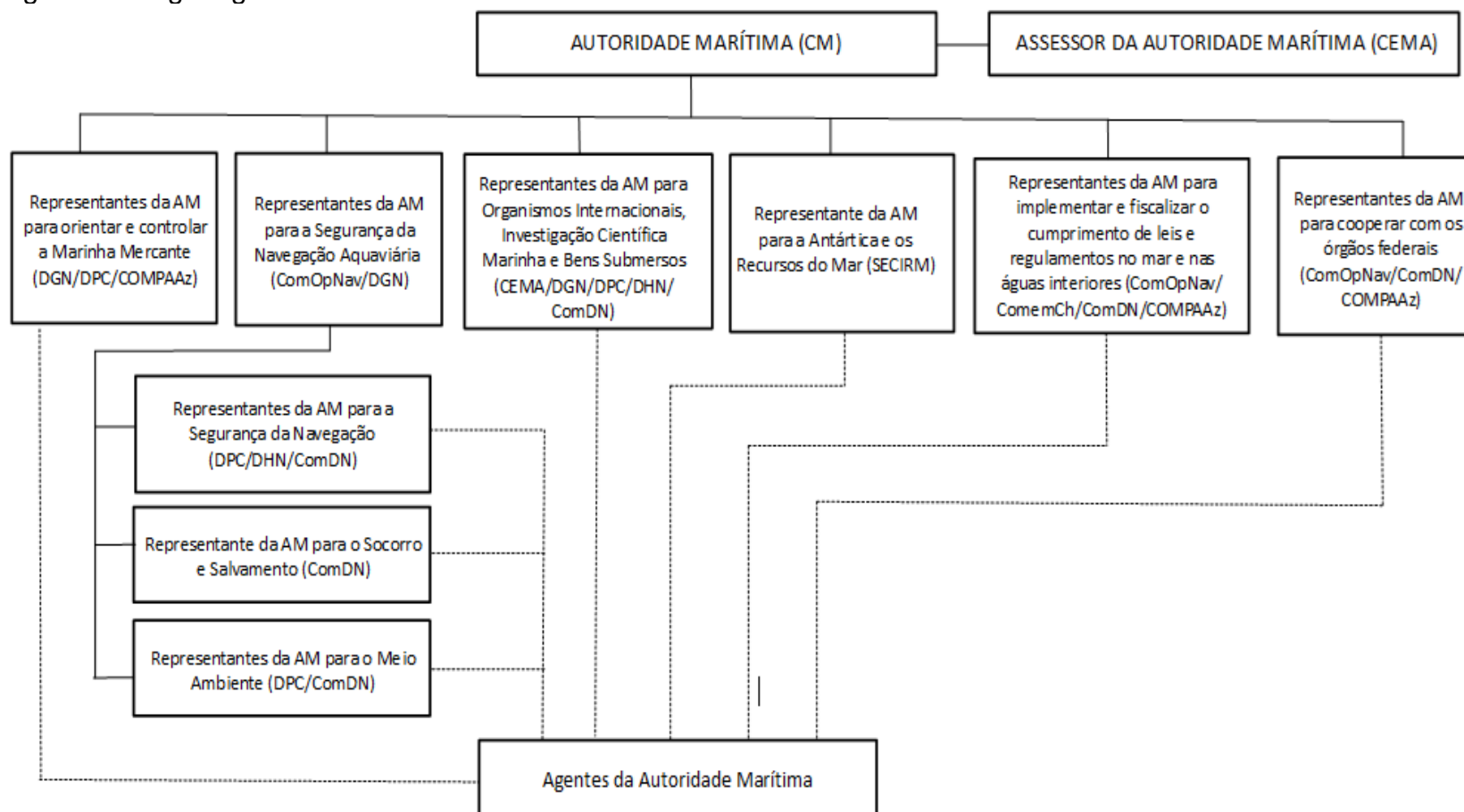
## ANEXO A – Figuras

Figura 1 – Elementos do Poder Marítimo



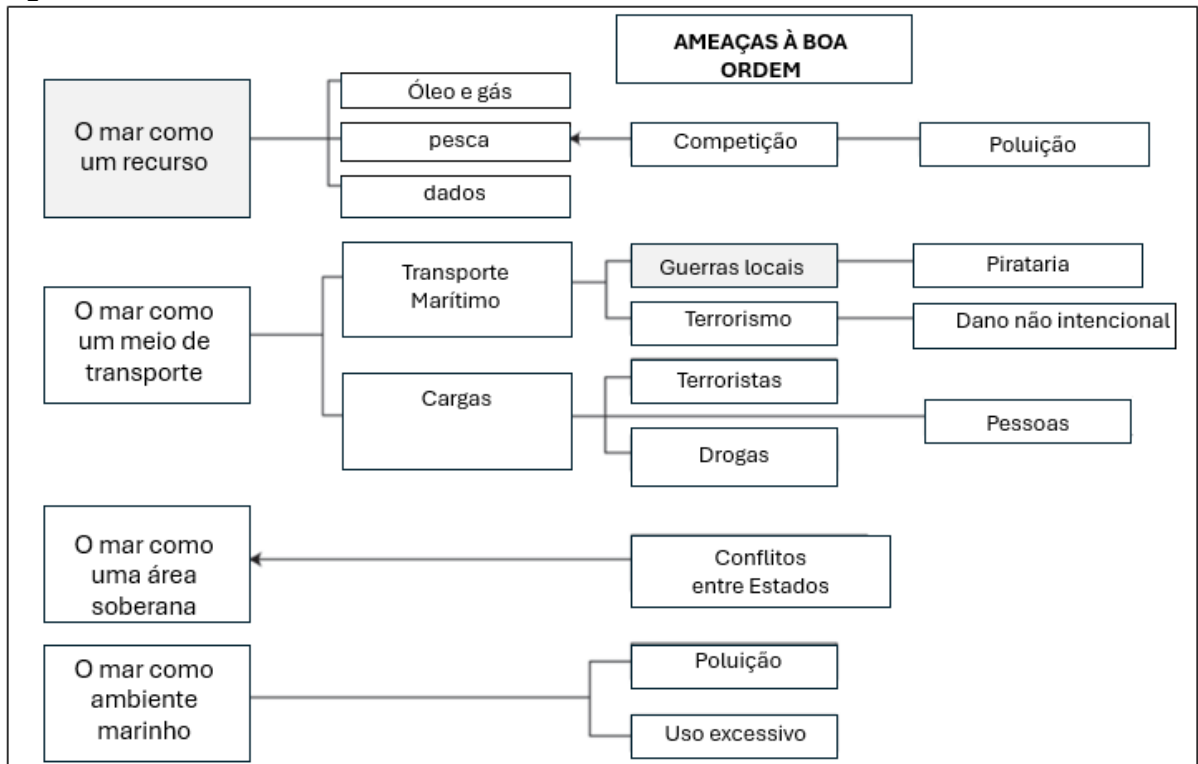
Fonte: Brasil (2020c, p. 14).

Figura 2 – Organograma da Estrutura da Autoridade Marítima



Fonte: Brasil (2022).

Figura 3 – Os atributos do mar relacionados à boa ordem no mar



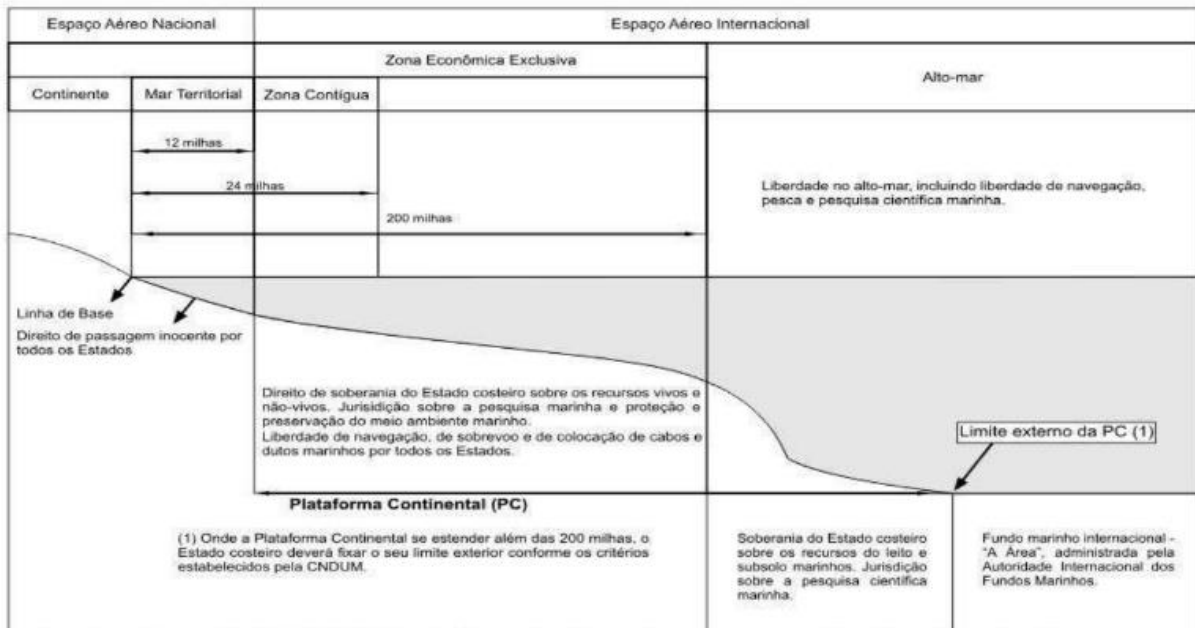
Fonte: Traduzido de Till (2014, p. 347).

Figura 4 – Águas Jurisdicionais Brasileiras



Fonte: Marinha do Brasil – Secretaria Interministerial para Recursos do Mar (2019).

Figura 5 – Limites Marítimos



Fonte: EMA 135 – Manual de Direito Internacional Aplicado às Operações Navais (2017).



## ANEXO B – Autoridades Designadas para a Coordenação do PEM na Europa

Com base em informações obtidas na Plataforma Oficial da União Europeia sobre Planeamento Espacial Marinho<sup>49</sup> e em pesquisas por meio de plataformas oficiais das autoridades designadas, constatamos que a maioria dos países designou como autoridade órgãos relacionados à temática de infraestrutura. Esses países incluem Bulgária, Croácia, Alemanha, Irlanda, Itália, Holanda, Polónia e Romênia.

Em seguida, há países que designaram órgãos associados a questões ambientais, como Suécia, Espanha, Eslovênia, Lituânia, Letônia, Grécia e Finlândia. Além disso, alguns países designaram como autoridade órgãos especificamente voltados para questões marítimas, tais como Bélgica, França, Portugal, Chipre e Dinamarca.

Destaca-se que apenas as autoridades designadas por Chipre<sup>50</sup> e Dinamarca<sup>51</sup> respondem propriamente pela Autoridade Marítima. Por fim, países como Malta, Irlanda e Estônia optaram por designar autoridades que não seguem um padrão específico de infraestrutura, ambiental ou marítima.

Quadro 1 – Autoridades Designadas para a Coordenação do PEM na Europa

PAÍS	AUTORIDADE DESIGNADA
Belgica	Ministério do Mar do Norte <sup>i</sup>
Bulgária	Ministério do Desenvolvimento Regional e Obras Públicas <sup>ii</sup>
Croácia	Ministério do Planeamento Físico, Construção e Patrimônio do Estado <sup>iii</sup>
Chipre	Vice-Ministério de Navegação <sup>iv</sup>
Dinamarca	Autoridade Marítima Dinamarquesa <sup>v</sup>
Eslovênia	Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território <sup>vi</sup>
Espanha	Ministério da Transição Ecológica e do Desafio Demográfico <sup>vii</sup>
Estônia	Ministério dos Assuntos Regionais e da Agricultura da Estônia <sup>viii</sup>
Finlândia	Ministério do Meio Ambiente Finlandês <sup>ix</sup>
França	Secretaria Geral do Mar <sup>x</sup>
Alemanha	Ministério Federal Alemão do Interior, Construção e Comunidade <sup>xi</sup>
Grécia	Ministério do Ambiente e da Energia <sup>xii</sup>
Irlanda	Departamento de Habitação, Governo Local e Patrimônio <sup>xiii</sup>
Itália	Ministério das Infraestruturas e dos Transportes <sup>xiv</sup>

<sup>49</sup> Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/msp-practice/countries>. Acesso em: 3 jun. 2024.

<sup>50</sup> Disponível em: [https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/home\\_en/home\\_en?openform](https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/home_en/home_en?openform). Acesso em: 3 jun. 2024.

<sup>51</sup> Disponível em: <https://www.dma.dk/>. Acesso em: 3 jun. 2024.

Letônia	Ministério da Proteção Ambiental e do Desenvolvimento Regional, Departamento de Ordenamento do Território <sup>xv</sup>
Lituânia	Ministério do Ambiente: Grupo de Políticas de Construção e Ordenamento do Território <sup>xvi</sup>
Malta	Autoridade de Planeamento <sup>xvii</sup>
Holanda	Ministério das Infraestruturas e da Gestão da Água <sup>xviii</sup>
Polônia	Ministério das Infraestruturas <sup>xix</sup>
Portugal	Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos <sup>xx</sup>
Romênia	Ministério do Desenvolvimento Regional e das Obras Públicas e Administração <sup>xxi</sup>
Suécia	Ministério do Clima e das Empresas <sup>xxii</sup>

## NOTAS

- <sup>i</sup> Do original: “*Minister for the North Sea*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/belgium>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>ii</sup> Do original: “*Ministry of Regional Development and Public Works*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/bulgaria>. Acesso em: 3 jun. 2024.
- <sup>iii</sup> Do original: “*Ministry of Physical Planning Construction and State Assets*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/croatia>. Acesso em: 3 jun. 2024.
- <sup>iv</sup> Do original: “*Shipping Deputy Ministry*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/croatia>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>v</sup> Do original: “*Danish Maritime Authority*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/denmark>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>vi</sup> Do original: “*Ministry of the Environment and Spatial Planning, Construction and Housing Directorate*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/slovenia>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>vii</sup> Do original: “*Ministry of the Ecological Transition and the Demographic Challenge*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/spain>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>viii</sup> Do original: “*Estonian Ministry of Regional Affairs and Agriculture*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/estonia>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>ix</sup> Do original: “*Finnish Ministry of Environment*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/finland>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>x</sup> Do original: “*Secrétariat Général de la Mer*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/france>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xi</sup> Do original: “*German Federal Ministry of the Interior Building and Community*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/germany>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xii</sup> Do original: “*Ministry of Environment and Energy*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/greece>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xiii</sup> Do original: “*Department of Housing, Local Government and Heritage*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/ireland>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xiv</sup> Do original: “*Ministry of Infrastructure and Transport*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/italy>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xv</sup> Do original: “*Ministry of Environmental Protection and Regional Development, Spatial Planning Department*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/latvia>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xvi</sup> Do original: “*Ministry of the Environment Construction and Territorial Planning Policy Group*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/lithuania>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xvii</sup> Do original: “*Planning Authority*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/malta>. Acesso em: 3 jun 2024.

- 
- <sup>xviii</sup> Do original: “*Ministry of Infrastructure and Water Management*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/netherlands>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xix</sup> Do original: “*Ministry of Infraestructure*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/poland>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xx</sup> Do original: “*Directorate-General for Natural Resources, Safety and Maritime Services*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/portugal>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xxi</sup> Do original: “*Ministry of Regional Development and Public Works and Administration*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/romania>. Acesso em: 3 jun 2024.
- <sup>xxii</sup> Do original: “*Ministry of Climate and Enterprise*”. Disponível em: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/sweden>. Acesso em: 3 jun 2024.