



Bruxelas, 3.5.2022
COM(2022) 185 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

**sobre os progressos realizados na execução da Diretiva 2014/89/UE que estabelece
um quadro para o ordenamento do espaço marítimo**

ÍNDICE

1.	Introdução.....	2
2.	Diretiva OEM.....	2
3.	Transposição e designação das autoridades competentes	3
3.1.	Transposição para o direito nacional	3
3.2.	Autoridades competentes.....	4
4.	Execução	4
4.1.	Apoio da Comissão à execução	4
4.2.	Estabelecimento de planos de ordenamento do espaço marítimo: panorâmica dos progressos realizados.....	5
4.3.	Aplicação dos requisitos estabelecidos na Diretiva relativos aos planos de ordenamento do espaço marítimo	7
4.3.1.	Abordagem ecossistémica	7
4.3.2.	Consideração dos aspetos ambientais, económicos, sociais e de segurança	8
4.3.3.	Promover a coerência	8
4.3.4.	Interações terra-mar.....	9
4.3.5.	Identificação da distribuição espacial e temporal das atividades e utilizações	9
4.3.6.	Envolvimento das partes interessadas e participação do público	10
4.3.7.	Utilização dos melhores dados disponíveis e partilha de dados.....	11
4.3.8.	Cooperação entre os Estados-Membros e a nível das bacias marítimas	13
4.3.9.	Cooperação com os países terceiros	14
4.4.	Desafios relativos à execução.....	15
5.	Conclusões.....	16
5.1.	O OEM enquanto facilitador do Pacto Ecológico Europeu.....	16
5.2.	Próximas etapas	18

1. INTRODUÇÃO

A procura de espaço marítimo para diversos fins, como a conservação dos ecossistemas e da biodiversidade, a produção de energias renováveis, o transporte marítimo, a pesca, a aquicultura e o turismo, está a aumentar, o que exige uma abordagem integrada do planeamento e da gestão. Por ordenamento do espaço marítimo entende-se geralmente um processo público de análise e planeamento da distribuição espacial e temporal das atividades humanas nas zonas marinhas, com vista à realização de objetivos económicos, ambientais e sociais.

Em 2014, a UE adotou a Diretiva 2014/89/UE relativa ao ordenamento do espaço marítimo (OEM) (a seguir designada por «Diretiva» ou «Diretiva OEM»), a fim de assegurar uma gestão eficaz das atividades marinhas e a utilização sustentável dos recursos marinhos e costeiros, com base numa abordagem ecossistémica. A Diretiva OEM cria um quadro para a adoção de decisões coerentes, transparentes, sustentáveis e baseadas em dados concretos. Estabelece determinadas obrigações, inclusive a de os Estados-Membros estabelecerem um ou mais planos de ordenamento do espaço marítimo até 31 de março de 2021, o mais tardar, e a de reverem esses planos pelo menos de dez em dez anos.

Nos termos do artigo 14.º, n.º 2, da Diretiva OEM, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 31 de março de 2022 e, posteriormente, de quatro em quatro anos, um relatório sobre os progressos realizados na execução da Diretiva. O presente relatório traça uma panorâmica desses progressos, tal como exigido pela Diretiva, e avalia a transposição e a conformidade. Analisa igualmente as iniciativas que influenciaram a execução da Diretiva desde a sua adoção em 2014, nomeadamente o Pacto Ecológico Europeu.

O presente relatório baseia-se principalmente nas medidas de transposição, nos planos de ordenamento do espaço marítimo e outras informações apresentadas pelos Estados-Membros, nas informações disponíveis na Plataforma Europeia do Ordenamento do Espaço Marítimo e noutras fontes publicamente disponíveis. A análise do presente relatório abrange o período que vai de 23 de julho de 2014, data da adoção da Diretiva OEM, até 15 de fevereiro de 2022. Embora a Diretiva tenha entrado em vigor em 17 de setembro de 2014 e o prazo de transposição terminasse em 18 de setembro de 2016, os Estados-Membros tinham até 31 de março de 2021 para estabelecer planos de ordenamento do espaço marítimo.

2. DIRETIVA OEM

A Diretiva OEM estabelece o quadro jurídico para o desenvolvimento do ordenamento do espaço marítimo na UE. Exige, nomeadamente, que os 22 Estados-Membros costeiros¹ elaborem planos de ordenamento do espaço marítimo para as águas marinhas sob a sua jurisdição.

A Diretiva tem por objetivo tornar o OEM um instrumento político transversal que permita às autoridades públicas e às partes interessadas aplicar uma abordagem coordenada, integrada e transnacional. Ao aplicar uma abordagem ecossistémica, a Diretiva visa promover o desenvolvimento sustentável das economias marítima e costeira e a utilização sustentável dos recursos marinhos e costeiros. A Diretiva inscreve-se no âmbito da política

¹ A Diretiva OEM não se aplica aos Estados-Membros sem litoral.

marítima integrada (PMI) da UE, que visa elaborar processos de decisão coordenados, coerentes e transparentes para as políticas setoriais da UE que afetem os oceanos e os mares, as regiões costeiras, insulares e ultraperiféricas² e os setores marítimos.

A Diretiva prevê a obrigação de estabelecer um processo de ordenamento marítimo, que deverá ter em conta as interações terra-mar e promover a cooperação entre os Estados-Membros. A Diretiva aborda os requisitos em matéria de consulta pública, a utilização dos melhores dados disponíveis e a cooperação transfronteiriça com países terceiros. Centra-se nos processos, deixando o conteúdo, em grande medida, nas mãos dos Estados-Membros, em conformidade com o princípio da subsidiariedade. Os Estados-Membros continuam a ter a responsabilidade e a competência para definir e decidir sobre o formato e o conteúdo dos planos de ordenamento do espaço marítimo correspondentes, incluindo a eventual afetação de espaço marítimo a diversas atividades e utilizações.

3. TRANSPOSIÇÃO E DESIGNAÇÃO DAS AUTORIDADES COMPETENTES

Nos termos do artigo 15.º, n.º 1, da Diretiva OEM, os Estados-Membros devem transpor a Diretiva para o direito nacional até 18 de setembro de 2016. Por seu turno, o artigo 15.º, n.º 2, exige que os Estados-Membros designem as autoridades competentes para a aplicação da Diretiva até à mesma data.

3.1. Transposição para o direito nacional

Os 22 Estados-Membros costeiros já transpuseram a Diretiva para o direito nacional e designaram as autoridades competentes. Em novembro de 2016, a Comissão deu início a processos por infração contra oito Estados-Membros (Bulgária, Grécia, Espanha, França, Croácia, Chipre, Lituânia e Finlândia). Esses procedimentos foram encerrados até julho de 2018, depois de todos os Estados-Membros envolvidos terem notificado e comunicado à Comissão as medidas para a plena transposição da Diretiva.

Os Estados-Membros adotaram diferentes abordagens para a transposição da Diretiva OEM. Alguns Estados-Membros já dispunham de legislação relativa ao OEM ou de legislação relativa ao ordenamento do território que também abrange o domínio marítimo (por exemplo, Bélgica, Alemanha e Países Baixos). Vários Estados-Membros alteraram a legislação em matéria de ordenamento do território ou de proteção do ambiente (por exemplo, França e Croácia). Outros Estados-Membros adotaram nova legislação específica relativa ao OEM (por exemplo, Dinamarca, Grécia, Irlanda, Itália, Portugal, Roménia e Espanha). Outro grupo de Estados-Membros conjugou alterações à legislação com nova legislação específica relativa ao OEM (por exemplo, Finlândia, Malta e Suécia).

A legislação adotada por alguns Estados-Membros (por exemplo, França, Letónia e Espanha) remete para a legislação que transpõe outras diretivas e, mais especificamente, para a Diretiva 2008/56/CE (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha ou «DQEM»).

Vários Estados-Membros com uma estrutura federal ou descentralizada adotaram legislação a nível nacional e infranacional para transpor a Diretiva. Em alguns casos, as

² A Diretiva OEM não se aplica às «águas adjacentes aos países e territórios referidos no anexo II do Tratado e às autarquias e departamentos franceses ultramarinos» [ver artigo 3.º, n.º 4, que remete para o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2008/56/CE (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha)].

entidades infracionais adotaram legislação infracional através de um procedimento distinto [(por exemplo, as ilhas Alanda (Finlândia)].

No segundo trimestre de 2020, a Comissão concluiu a sua verificação da conformidade das medidas de transposição, que iniciara em 2016. A Comissão analisou a transposição da Diretiva pelos Estados-Membros para o direito nacional, tendo concluído que a mesma estava completa. Quanto à sua exatidão, a análise revelou que a transposição para o direito nacional cumpre, na sua maior parte, os requisitos da Diretiva.

3.2. Autoridades competentes

Nos termos do artigo 13.º da Diretiva OEM, os Estados-Membros devem designar autoridades competentes³. Os Estados-Membros optaram por designar ministérios ou organismos governamentais.

Nos casos em que foi designado um ministério, este era responsável por um conjunto de domínios de intervenção (por exemplo, ambiente, planeamento ou desenvolvimento regional) ou por uma política setorial (por exemplo, transportes e infraestruturas ou economia marítima). Em alguns casos, os ministérios cobriram domínios de intervenção como os assuntos internos ou as finanças, tendo dois Estados-Membros designado o respetivo Ministério do Mar como autoridade competente.

Nos casos em que foi designado um organismo governamental, o mandato ia do planeamento à regulamentação das atividades marítimas, ou às atividades especializadas na gestão ambiental (por exemplo, água e mar).

As principais funções destas autoridades competentes consistem em aplicar a Diretiva e assegurar uma cooperação transfronteiriça eficaz entre os Estados-Membros e com os países terceiros vizinhos. No contexto das atividades de cooperação transfronteiriça, algumas autoridades competentes organizaram consultas transfronteiriças e transnacionais ou participaram como entidades de coordenação em projetos financiados pela UE para promover a cooperação transfronteiriça em matéria de OEM. O pessoal que integra estas autoridades competentes representa os Estados-Membros no grupo de peritos dos Estados-Membros sobre o ordenamento do espaço marítimo.

4. EXECUÇÃO

4.1. Apoio da Comissão à execução

Desde a adoção da Diretiva OEM em 2014, a Comissão tomou medidas e criou uma série de iniciativas para apoiar o ordenamento do espaço marítimo na UE, nomeadamente um grupo de peritos dos Estados-Membros, assistência técnica e projetos transfronteiriços. Tal permitiu aos Estados-Membros realizar progressos significativos em domínios como a consulta e a cooperação transfronteiriças, o intercâmbio de informações e de dados para e sobre os planos de ordenamento do espaço marítimo, ou uma maior coerência a nível das bacias marítimas. Estes domínios continuarão a receber apoio ao abrigo do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura para o período 2021–2027.

³ Para uma lista das autoridades competentes, consultar https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sites/default/files/overview_of_msp_authorities_november_2020.pdf.

- Grupo de peritos dos Estados-Membros sobre o ordenamento do espaço marítimo

A fim de criar uma plataforma fundamental para trocar experiências e construir a comunidade do ordenamento do espaço marítimo da UE, a Comissão criou um grupo de peritos dos Estados-Membros, que constitui um fórum regular para as autoridades competentes, os responsáveis pelo planeamento e os observadores dos Estados-Membros debaterem os progressos na execução da Diretiva e os eventuais desafios que possam surgir. O grupo de peritos reuniu-se cerca de duas vezes por ano desde 2012 e desempenha um papel importante na transferência de conhecimentos e experiências entre os Estados-Membros. O grupo de peritos não pretende ser um fórum formal para a tomada de decisões. No entanto, tem permitido aos Estados-Membros e aos observadores, incluindo organizações não governamentais (ONG), associações industriais e organismos regionais, estarem informados sobre o desenvolvimento do OEM na UE e trocarem experiências sobre questões políticas e práticas relacionadas com a aplicação da Diretiva.

- Plataforma Europeia do Ordenamento do Espaço Marítimo

Em 2016, a Comissão criou, enquanto mecanismo de assistência para o OEM, a Plataforma Europeia do Ordenamento do Espaço Marítimo, que ajuda os Estados-Membros na execução da Diretiva, disponibilizando uma plataforma em linha específica e uma equipa de peritos. A Plataforma presta aconselhamento, orientação e formação específicos para facilitar o trabalho dos Estados-Membros no domínio do OEM. Presta igualmente apoio administrativo e técnico à Comissão em atividades como a organização de reuniões dos Estados-Membros, conferências ou trabalhos de análise e estudo sobre o OEM.

- Financiamento de projetos

A UE tem vindo a apoiar projetos de ordenamento do espaço marítimo em todas as bacias marítimas da UE, incluindo as regiões ultraperiféricas, mesmo antes da adoção da Diretiva. A natureza destes projetos financiados vai desde a investigação e a inovação (por exemplo, o Horizonte 2020), o ensino superior (Erasmus+) e a cooperação regional (por exemplo, o Interreg) até ao desenvolvimento de capacidades e à cooperação transfronteiriça [Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP)].

No final de 2021, o FEAMP tinha financiado 15 projetos em regime de gestão direta, num montante total de cerca de 25 milhões de EUR. Estes projetos regionais e transfronteiriços foram coordenados pelas autoridades de planeamento dos Estados-Membros, tendo ajudado estes últimos a cooperar em questões de interesse comum (por exemplo, a proteção do ambiente ou a produção de energias renováveis) no âmbito da elaboração dos seus planos de ordenamento do espaço marítimo. Apoiaram igualmente o reforço das capacidades em matéria de ordenamento do espaço marítimo através da transferência de experiências e de boas práticas de outros Estados-Membros ou do desenvolvimento de instrumentos de apoio às atividades do OEM. Por último, facilitaram as consultas e os intercâmbios transfronteiras com as partes interessadas. Estes projetos reforçaram igualmente a dimensão europeia do OEM, em especial no contexto da cooperação a nível das bacias marítimas.

4.2. Estabelecimento de planos de ordenamento do espaço marítimo: panorâmica dos progressos realizados

Nos termos do artigo 15.º, n.º 3, da Diretiva OEM, os Estados-Membros devem estabelecer planos de ordenamento do espaço marítimo o mais rapidamente possível e, o mais tardar,

até 31 de março de 2021. Por seu turno, o artigo 14.º, n.º 1, também exige que os Estados-Membros informem a Comissão e os outros Estados-Membros interessados no prazo de três meses a contar do estabelecimento desses planos.

O presente relatório abrange o período compreendido entre a adoção da Diretiva OEM, em 2014, e 15 de fevereiro de 2022.

De um modo geral, podem distinguir-se quatro grupos de Estados-Membros:

Ao primeiro grupo pertencem vários Estados-Membros que puderam apoiar-se numa tradição de ordenamento do espaço marítimo anterior à Diretiva ou iniciada muito pouco tempo após a sua entrada em vigor. Deste modo, a Bélgica, os Países Baixos e a Alemanha⁴ puderam facilmente cumprir o prazo de 31 de março de 2021. A Alemanha e os Países Baixos já estão a efetuar ou a aplicar a segunda revisão dos seus planos de ordenamento do espaço marítimo.

Malta estabeleceu em 2015 um amplo «plano estratégico para o ambiente e o desenvolvimento», cobrindo o ordenamento terrestre e as questões marítimas, que considera o seu plano de ordenamento do espaço marítimo. A Lituânia dispõe igualmente de um plano global desde 2015, que foi revisto em 2021, reforçando os seus aspetos marítimos em conformidade com a Diretiva.

O segundo grupo é constituído por um grande número de Estados-Membros que conseguiram cumprir o prazo fixado pela Diretiva ou estabelecer e adotar os seus planos de ordenamento do espaço marítimo um ano após esse prazo. Estes Estados-Membros dispõem agora de planos globais de ordenamento do espaço marítimo, geralmente pela primeira vez, e estão agora a entrar na problemática da sua aplicação prática. A Diretiva revelou-se vital para proporcionar o enquadramento para a Finlândia, a Letónia, a Polónia, a Dinamarca, a França, a Irlanda, a Eslovénia e a Suécia estabelecerem os seus processos de ordenamento do espaço marítimo. Portugal também estabeleceu os seus planos para a maior parte das suas águas marinhas, com exceção dos Açores.

Ao terceiro grupo pertencem cinco Estados-Membros, relativamente aos quais a Comissão concluiu, a título preliminar, no final de 2021, que não realizaram progressos suficientes no estabelecimento e/ou notificação dos planos de ordenamento do espaço marítimo, tal como exigido pela Diretiva. Por conseguinte, em 2 de dezembro de 2021, a Comissão enviou cartas de notificação para cumprir à Croácia, a Chipre, à Grécia, à Itália e à Roménia por incumprimento do artigo 8.º, n.º 1, do artigo 15.º, n.º 3, e do artigo 14.º, n.º 1, da Diretiva OEM. Estes Estados-Membros encontram-se em diferentes fases de elaboração dos seus planos de ordenamento do espaço marítimo. A Comissão insta-os a consagrarem os recursos necessários à elaboração, finalização e notificação de planos de ordenamento do espaço marítimo conformes com a Diretiva e que abranjam todas as suas águas marinhas. Em 15 de fevereiro de 2022, a maioria destes Estados-Membros tinha respondido às cartas de notificação para cumprir da Comissão⁵. A Comissão continuará a

⁴ Na Alemanha, as entidades infranacionais também adotaram planos de ordenamento do espaço marítimo infranacionais através de um procedimento distinto (Baixa Saxónia, Meclemburgo-Pomerânia Ocidental e Schleswig-Holstein).

⁵ As respostas dos Estados-Membros estão a ser avaliadas. A Croácia notificou igualmente a Comissão dos seus planos marítimos e territoriais, que estão agora também a ser avaliados. A Roménia solicitou uma prorrogação do prazo de resposta, a qual lhe foi concedida.

trabalhar em estreita colaboração com estes Estados-Membros para os ajudar a obviar à infração o mais rapidamente possível.

O quarto grupo é constituído por alguns Estados-Membros que não conseguiram cumprir o requisito previsto na Diretiva de estabelecer planos de ordenamento do espaço marítimo até 31 de março de 2021, mas encontram-se numa fase avançada na elaboração de projetos de planos e no processo de adoção final. Por conseguinte, a Comissão espera que a Estónia, a Espanha e a Bulgária estabeleçam em breve os seus planos finais. A Comissão está a acompanhar de perto os progressos realizados e tomará as medidas adequadas. O mesmo se aplica a Portugal no que respeita aos Açores.

4.3. Aplicação dos requisitos estabelecidos na Diretiva relativos aos planos de ordenamento do espaço marítimo

4.3.1. Abordagem ecossistémica

O artigo 5.º, n.º 1, da Diretiva OEM estabelece que «os Estados-Membros devem ter em conta aspetos económicos, sociais e ambientais, para apoiar o crescimento e o desenvolvimento sustentável no setor marítimo, aplicando uma abordagem ecossistémica, e para promover a coexistência de atividades e utilizações pertinentes». A Diretiva destaca igualmente a Diretiva-Quadro Estratégia Marinha e o seu objetivo de garantir um bom estado ambiental dos mares da UE. Dado o papel central da DQEM na melhoria do estado ambiental dos ecossistemas marinhos, os Estados-Membros têm a oportunidade de integrar a sua aplicação na Diretiva OEM.

Todos os Estados-Membros que, à data do presente relatório, tinham estabelecido um plano de ordenamento do espaço marítimo fizeram referência a uma abordagem ecossistémica. Contudo, a análise desta abordagem e do seu impacto no plano de ordenamento do espaço marítimo variava consoante os Estados-Membros. A referência a uma abordagem ecossistémica foi encontrada no próprio plano de ordenamento do espaço marítimo e/ou na avaliação ambiental estratégica⁶ correspondente.

No entanto, os planos de alguns Estados-Membros foram além da análise das características do ecossistema e dos impactos da evolução setorial, tendo examinado explicitamente a relação entre uma abordagem ecossistémica e o plano de ordenamento do espaço marítimo daí resultante. A caixa que se segue apresenta um exemplo prático da Finlândia.

Exemplo de boas práticas: O plano finlandês utiliza o planeamento de cenários

Para apoiar o ordenamento do espaço marítimo, as autoridades finlandesas recorreram a cenários para o futuro da zona marítima e avaliaram o seu impacto. Os cenários têm em conta as alterações no ambiente operacional da zona marítima até 2050 e as necessidades e pontos de vista dos grupos de interesse sobre o futuro desenvolvimento da zona marítima finlandesa. Os cenários têm igualmente em conta os potenciais riscos e oportunidades.

⁶ Diretiva 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2001, relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente.

Este trabalho apoia o processo OEM através de uma abordagem ecossistémica.

Durante a elaboração do plano finlandês, foi realizado um projeto específico sobre a abordagem ecossistémica do OEM, apoiado pelo FEAMP. Os resultados deste projeto podem ser consultados em: <https://www.merialuesuunnittelu.fi/wp-content/uploads/2020/10/Ecosystem-based-approach-in-Finnish-MSP.pdf>.

4.3.2. *Consideração dos aspetos ambientais, económicos, sociais e de segurança*

Nos termos do artigo 6.º, n.º 2, alínea b), da Diretiva OEM, os Estados-Membros devem ter em conta os aspetos ambientais, económicos, sociais e de segurança.

Todos os Estados-Membros que adotaram planos de ordenamento do espaço marítimo tiveram em conta os aspetos ambientais, económicos, sociais e de segurança nos seus planos. Na maioria dos casos, estes aspetos foram analisados em pormenor. Alguns planos contêm mesmo um capítulo, uma secção ou um relatório dedicado a estes aspetos.

Para analisar estes aspetos, vários Estados-Membros optaram por utilizar os instrumentos já disponíveis, como, por exemplo, a avaliação ambiental estratégica (AAE). Outros Estados-Membros realizaram avaliações adicionais dos impactos socioeconómicos e ambientais.

Um exemplo interessante e inovador de tomada em consideração do aspeto ambiental é demonstrado no plano de ordenamento do espaço marítimo belga, em que, a fim de testar as opções de futuros quebra-mares para conter a subida do nível do mar, é considerada a construção de uma ilha de ensaio, desempenhando o aspeto ambiental um papel central na aprovação e avaliação do local de ensaio⁷.

4.3.3. *Promover a coerência*

Nos termos do artigo 6.º, n.º 2, alínea c), da Diretiva OEM, os Estados-Membros devem procurar «promover a coerência entre o ordenamento do espaço marítimo e o plano ou planos correspondentes e outros processos, como a gestão costeira integrada ou as práticas formais ou informais equivalentes».

Todos os Estados-Membros que apresentaram os seus planos procuraram promover a coerência entre outras regras, políticas e planos pertinentes para o OEM. Além disso, os planos de ordenamento do espaço marítimo de vários Estados-Membros apresentam uma ampla panorâmica das regras, políticas e planos pertinentes que foram tidos em conta na sua elaboração. Entre estes figuram regulamentos, políticas e planos elaborados a diferentes níveis pela UE, pelas convenções marítimas regionais e pelas autoridades nacionais e locais.

Entre os exemplos de simplificação administrativa e garantia de coerência, pode citar-se a escolha feita por alguns Estados-Membros (Lituânia e Malta) de reunir os planos marítimos e territoriais num único plano. Esta escolha pode, no entanto, não ser aplicável a todos os

⁷ Anexo 2 do Decreto Real que estabelece o ordenamento do espaço marítimo para o período de 2020 a 2026 nas zonas marítimas belgas.

Estados-Membros. Outro exemplo de garantia da coerência é a Irlanda, onde cada capítulo do plano de ordenamento do espaço marítimo apresenta uma extensa lista de referências a outras investigações e políticas da UE ou da Irlanda com as quais é coerente. Alguns Estados-Membros também alinham o ordenamento do espaço marítimo com os ciclos de outras políticas muito pertinentes para facilitar a aplicação e a fertilização cruzada (por exemplo, a França alinha os ciclos do OEM e da DQEM).

4.3.4. Interações terra-mar

Nos termos do artigo 4.º, n.º 2, do artigo 6.º, n.º 2, alínea a), e do artigo 7.º da Diretiva OEM, os Estados-Membros devem ter em conta as interações terra-mar nos seus planos. Neste contexto, o processo de gestão costeira integrada (formal ou informal) pode apoiar a elaboração dos planos.

A maioria dos Estados-Membros que dispõem de planos mencionaram as interações terra-mar. Os Estados-Membros, na sua maioria, dedicaram um capítulo ou um relatório às interações terra-mar, fornecendo uma análise pormenorizada das interações, sem se limitar à defesa costeira.

Alguns Estados-Membros também tiveram em conta a coerência das políticas com a DQEM, a Diretiva-Quadro da Água (DQA), a Diretiva Nitratos e outros atos legislativos pertinentes no contexto das interações terra-mar.

Exemplo de boas práticas: A Lituânia tem em conta os mapas marítimos, terrestres e aéreos

A Lituânia é um exemplo de práticas inovadoras dos Estados-Membros na tomada em consideração das interações terra-mar. O seu plano tem em conta os mapas das interdependências dos transportes marítimos, terrestres e aéreos com os países vizinhos que podem influenciar o OEM (e os projetos de infraestruturas transfronteiras em curso). Esta prática ilustra uma forma tradicional de trabalhar (análise das dependências) aplicada de forma inovadora, ao alargar a análise das interdependências marítimas, terrestres e aéreas a todos os países que podem influenciar a utilização do espaço marítimo do Estado-Membro.

4.3.5. Identificação da distribuição espacial e temporal das atividades e utilizações

O artigo 8.º da Diretiva introduz a quarta dimensão – o tempo – ao exigir que os planos de ordenamento do espaço marítimo «identifiquem a distribuição espacial e temporal das atividades e das utilizações atuais e futuras nas [...] águas marinhas».

Aquando da avaliação, todos os Estados-Membros que dispunham de planos de ordenamento do espaço marítimo tinham identificado e delimitado as atividades e os utilizadores atuais e futuros, incluindo no plano temporal. A maioria dos planos tinha em conta as interações entre estas atividades.

À medida que os Estados-Membros identifiquem a distribuição espacial e temporal das atividades e das utilizações atuais e futuras nas suas águas marinhas, deverá ser incentivada uma abordagem multissetorial. De um modo geral, os planos de ordenamento do espaço marítimo aprofundam as interações entre as atividades, os utilizadores, a utilização

partilhada e a localização. Melhorar estas ligações e a coerência operacional e de objetivos entre elas continua a ser uma tarefa importante.

Os planos de ordenamento do espaço marítimo caracterizam-se pela convergência: na sua maioria, são muito comparáveis, na medida em que adotam uma abordagem prescritiva em matéria de delimitação de zonas. Isto significa que os planos de ordenamento do espaço marítimo da UE tendem a prescrever as zonas onde as atividades são permitidas e onde não o são.

Exemplo de boas práticas: Bélgica – um potencial de utilização múltipla que permite a produção de energia marítima renovável

A coordenação das atividades no espaço marítimo é um aspeto fundamental do plano de ordenamento do espaço marítimo. Na Bélgica, as autoridades competentes tiveram de gerir uma zona limitada sujeita a uma forte pressão para a utilização partilhada dos recursos espaciais. O aumento da procura de energia marítima renovável é também um fator significativo. Além disso, a polivalência do espaço marítimo constitui um dos principais pilares da visão da Bélgica para o mar do Norte em 2050.

A Bélgica realizou uma análise aprofundada das possibilidades de utilização múltipla do seu espaço marítimo, aplicando um quadro de governação juridicamente vinculativo. Tal inclui a identificação da distribuição espacial e temporal das atividades no mar do Norte e a avaliação da compatibilidade de atividades múltiplas na mesma zona. Esta abordagem contribui amplamente para a integração de zonas de energia marítima renovável no espaço marítimo limitado da Bélgica.

4.3.6. Envolvimento das partes interessadas e participação do público

Nos termos do artigo 9.º da Diretiva OEM, os Estados-Membros devem garantir, no mais breve prazo, a participação de todas as partes interessadas e autoridades relevantes, bem como do público em geral, nas iniciativas do OEM. Os Estados-Membros devem igualmente assegurar o acesso do público aos planos logo que estes estejam concluídos.

A participação das principais partes interessadas no desenvolvimento do OEM é essencial, já que este visa alcançar diversos objetivos (sociais, económicos e ecológicos). Por conseguinte, o desenvolvimento do OEM deve refletir o maior número possível de expectativas, oportunidades ou desacordos relevantes. A consulta das partes interessadas nos processos de OEM é especialmente importante para conciliar os vários interesses dos setores estabelecidos (como as pescas ou o transporte marítimo) e para dar resposta à necessidade crescente de espaço dedicado às zonas de proteção da natureza e aos novos setores em desenvolvimento (como a energia marítima renovável).

Aquando da avaliação, todos os Estados-Membros que dispunham de planos de ordenamento do espaço marítimo cumpriam os requisitos do artigo 9.º da Diretiva. O âmbito e o alcance da participação das partes interessadas variavam consoante os Estados-Membros. O nível de envolvimento das partes interessadas refletia frequentemente os requisitos políticos ou legais de participação que já existiam num determinado Estado-Membro.

A aplicação do artigo 9.º foi bem documentada. O processo de participação do público está claramente descrito, as partes interessadas que utilizavam diversos métodos foram incluídas em todo o processo e os seus comentários foram, em diferentes medidas, integrados nos planos de ordenamento do espaço marítimo.

Exemplo de boas práticas: Irlanda – consulta pública local

A Irlanda realizou uma consulta pública ao longo de três meses sobre o seu relatório de base relativo ao ordenamento do espaço marítimo. Esta consulta fazia parte do processo de consulta mais amplo que culminou no primeiro OEM da Irlanda. A equipa do OEM organizou em quase todos os condados costeiros da Irlanda eventos de participação pública, que tinham como objetivo dar a conhecer:

- o conceito de OEM,
- os planos do Governo irlandês para desenvolver um plano marítimo para a Irlanda,
- a forma como os cidadãos podem participar no processo de elaboração do plano,
- o calendário das diferentes fases deste processo.

Durante o período de consulta, realizaram-se cinco eventos regionais de participação do público nas comunidades costeiras. No total, foram recebidas mais de 170 respostas sobre o relatório de base, que tiveram um impacto significativo no conteúdo do projeto de OEM. Este processo de consulta foi também alargado e repetido para o projeto de plano da Irlanda.

Esta prática centra-se num processo participativo e transparente que permite ao público participar no processo do OEM e apresentar os seus pontos de vista sobre o relatório e o projeto de OEM.

4.3.7. Utilização dos melhores dados disponíveis e partilha de dados

O artigo 10.º da Diretiva OEM impõe aos Estados-Membros a obrigação de organizar a utilização dos melhores dados disponíveis e decidir a forma de organizar a partilha das informações necessárias para a elaboração dos planos de ordenamento do espaço marítimo. Os Estados-Membros devem também utilizar os instrumentos e ferramentas pertinentes, incluindo os já disponíveis ao abrigo da política marítima integrada e de outras políticas relevantes da UE, nomeadamente os referidos na Diretiva INSPIRE (Diretiva 2007/2/CE)⁸.

Ao aplicar estas disposições da Diretiva OEM, a maioria dos Estados-Membros indicou de forma transparente e explícita as fontes de dados utilizadas, dando informações mais ou menos pormenorizadas sobre as mesmas. A Diretiva INSPIRE foi utilizada pela maioria dos Estados-Membros.

⁸ Diretiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de março de 2007, que estabelece uma infraestrutura de informação geográfica na Comunidade Europeia (INSPIRE) (JO L 108 de 25.4.2007, p. 1).

Alguns Estados-Membros decidiram centralizar a tarefa de reunir as fontes de dados existentes através da criação de pontos de dados centrais – por exemplo, os Países Baixos (Centro de Informação Marinha), a França (SIMM) e a Eslovénia (TOOLS4MSP) – e outros sistemas ou ferramentas de partilha de dados.

Outro bom exemplo da utilização dos melhores dados disponíveis é a utilização do sistema de informação geográfica de participação pública (PPGIS). No âmbito do PPGIS, foram desenvolvidos métodos para recolher informações dependentes do tempo e do espaço das partes interessadas, a fim de compilar dados locais baseados na experiência. Estes dados podem ser utilizados para identificar ligações entre as atividades e as zonas e para verificar e complementar as informações dos peritos. Esta abordagem foi utilizada no estudo realizado pela Finlândia, no contexto do projeto Pan Baltic Scope, para identificar os sítios significativos em termos de valores naturais e culturais nas ilhas Alanda e na região de Satakunta.

Exemplo de boas práticas: O modelo de dados interoperável permite apresentar os planos nacionais de ordenamento do espaço marítimo no portal EMODnet Human Activities

A elaboração dos planos de ordenamento do espaço marítimo exige dados diversificados em termos de domínio, zona geográfica, escala espacial e temporal, qualidade, disponibilidade e potencial de reutilização. A Diretiva OEM não prevê requisitos explícitos ou prescritivos em matéria de harmonização, comunicação ou partilha de dados. No entanto, ao longo do tempo foram desenvolvidos vários modelos de dados geoespaciais regionais para permitir a disponibilidade (e visualização) transfronteiras dos dados. Este importante trabalho foi levado a cabo por peritos em dados das administrações ou agências nacionais, muitas vezes no âmbito de projetos de cooperação transfronteiriça financiados pela UE.

Em 2021, um grupo de peritos técnicos apoiado pela Comissão desenvolveu um modelo comum de dados para a harmonização da nomenclatura e normalização dos dados de saída, que propõe o modelo EMODnet para o OEM como uma solução pronta a utilizar, juntamente com o BASEMAPS e os modelos de dados do INSPIRE para o OEM⁹. Tal permite integrar estes três modelos de dados no portal de dados sobre as atividades humanas da Rede Europeia de Observação e de Dados do Meio Marinho (EMODnet)¹⁰.

Até à data, quatro Estados-Membros (Bélgica, Dinamarca, Finlândia e Letónia) carregaram os seus planos de ordenamento do espaço marítimo no geoportal, onde o produto de dados integrado é generalizado (ou seja, para permitir a apresentação dos planos de ordenamento do espaço marítimo a nível da UE).

⁹ *Proposal for making harmonized MSP plan data available across Europe* (não traduzido para português), setembro de 2021, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f4d14782-19ba-11ec-b4fe-01aa75ed71a1>.

¹⁰ <https://www.emodnet-humanactivities.eu/>.

4.3.8. *Cooperação entre os Estados-Membros e a nível das bacias marítimas*

Nos termos do artigo 6.º, n.º 2, alínea f), e do artigo 11.º da Diretiva OEM, os Estados-Membros que partilham águas marinhas devem cooperar num processo de planeamento e de gestão para garantir que os planos de ordenamento do espaço marítimo sejam coerentes e coordenados. A Diretiva menciona explicitamente a cooperação através das estruturas regionais de cooperação institucional existentes, das redes ou estruturas das autoridades competentes dos Estados-Membros, ou de qualquer outro método adequado.

A cooperação transfronteiriça e transnacional é essencial para identificar os potenciais problemas numa fase precoce e para determinar as possibilidades de cooperação e de gestão sustentável a longo prazo do espaço marítimo. Neste contexto, todos os Estados-Membros que adotaram planos de ordenamento do espaço marítimo e os que estão em vias de o fazer coordenaram os seus planos com outros Estados-Membros e envolveram os organismos de governação regional. A maioria dos planos tem em conta – em graus variáveis – os impactos e desenvolvimentos transfronteiras. Alguns planos descrevem mais pormenorizadamente os processos pertinentes.

A cooperação entre os Estados-Membros (e com os países terceiros) na mesma bacia marítima é promovida através de:

- projetos financiados pela UE, por exemplo NorthSEE, SEANSE, Baltic Lines, PanBalticscope, MSP-MED, SIMWESTMED, MUSES, MARSPLAN, SIMNORAT, SIMATLANTIC, MarSP, MSP-OR, eMSP, entre outros¹¹,
- contactos bilaterais ou multilaterais e reuniões informais entre as autoridades competentes dos Estados-Membros, projetos financiados a nível nacional, por exemplo, Ritmare,
- convenções marítimas regionais: HELCOM-VASAB (grupo de trabalho sobre o OEM) para a bacia do mar Báltico, a Convenção de Barcelona para o Mediterrâneo, OSPAR para a região do Atlântico Nordeste,
- participação no grupo de peritos sobre o OEM, na iniciativa global para o OEM¹², na plataforma do OEM e no fórum marítimo da UE,
- consultas formais no contexto da aplicação da Diretiva AAE¹³.

A consulta transfronteiras é necessária para o estabelecimento de planos de ordenamento do espaço marítimo que identifiquem os locais adequados para atividades ou projetos específicos. No entanto, a consulta no contexto da Diretiva OEM não pode substituir a consulta transfronteiras sobre os impactos de projetos específicos. Ao mesmo tempo, a cooperação transfronteiriça em matéria de OEM constitui uma primeira oportunidade para

¹¹ <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/msp-practice/msp-projects>.

¹² Iniciativa conjunta da Comissão Europeia e da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO, <https://www.mspsglobal2030.org/>.

¹³ Diretiva 2001/42/CE relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente (Diretiva AAE ou Diretiva Avaliação Ambiental Estratégica) (JO L 197 de 21.7.2001, p. 30).

identificar as alterações necessárias, por exemplo, os espaços ou zonas em que o tráfego marítimo¹⁴ é denso e pode ter de ser reencaminhado.

Exemplo de boas práticas: HELCOM-VASAB – um grupo de trabalho intergovernamental sobre o OEM

A cooperação transfronteiriça é essencial para a gestão sustentável a longo prazo do espaço marítimo. Neste contexto, os Estados-Membros e os países terceiros da bacia do mar Báltico estão representados na Comissão para a proteção do meio marinho do mar Báltico (HELCOM), uma plataforma para a política ambiental criada em 1974. Os membros da HELCOM são a Dinamarca, a Estónia, a UE, a Finlândia, a Alemanha, a Letónia, a Lituânia, a Polónia, a Rússia, a Suécia e organizações de observadores (incluindo a Bielorrússia, a Ucrânia e ONG).

Para apoiar o desenvolvimento de planos de ordenamento do espaço marítimo, foi criado o grupo de trabalho HELCOM-VASAB. Este grupo de trabalho conjunto sobre o OEM elaborou recomendações e princípios que os seus membros podem utilizar quando elaboram planos de ordenamento do espaço marítimo. Ao fazê-lo, a HELCOM centrou-se especificamente no apoio a uma abordagem ecossistémica, que também é apoiada por projetos financiados pela UE, como a plataforma Capacity4MSP. Mais recentemente, em outubro de 2021, a HELCOM adotou um roteiro regional para o ordenamento do espaço marítimo do Báltico para o período 2021-2030.

De um modo geral, esta prática apoia tanto a cooperação entre os Estados-Membros como a cooperação com os países terceiros. Apoia igualmente a coerência dos diferentes planos de ordenamento do espaço marítimo da bacia do mar Báltico e a adoção de uma abordagem ecossistémica.

4.3.9. Cooperação com os países terceiros

O artigo 6.º, n.º 2, alínea g), e o artigo 12.º da Diretiva convidam os Estados-Membros a promover a cooperação com os países terceiros nas suas ações relativas ao ordenamento do espaço marítimo nas regiões marinhas relevantes.

A maioria dos Estados-Membros que confinam com países terceiros em regiões marinhas relevantes esforça-se por cooperar com eles. Estes esforços, incluindo os pormenores de interações específicas, foram incluídos em alguns planos de ordenamento do espaço marítimo.

A cooperação com os países terceiros centrou-se principalmente na cooperação bilateral informal, na cooperação no contexto das convenções marítimas regionais, nas estratégias macrorregionais da UE (Estratégia da União Europeia para a Região do Mar Báltico, EUSBSR, e Estratégia da União Europeia para a Região Adriática e Jónica, EUSAIR) e na cooperação através de projetos financiados pela UE. Foram também utilizados, em

¹⁴ Por exemplo, a Agência Europeia da Segurança Marítima fornece mapas de densidade do tráfego marítimo através da EMODnet, que podem servir de apoio ao OEM.

menor medida, outros canais de cooperação como a cooperação no contexto da Diretiva AAE, da Convenção de Espoo e da Plataforma Europeia do Ordenamento do Espaço Marítimo.

Exemplos de cooperação com países terceiros

- A Espanha desenvolveu um portal transfronteiriço com Marrocos e a Argélia para aumentar a transparência e melhorar a governação do OEM na região do mar de Alborão.
- O projeto Interreg PORTODIMARE¹⁵ contribuiu para a cooperação a diversos níveis e transfronteiras, abordando os desafios comuns da gestão integrada das zonas costeiras (GIZC) e do ordenamento do espaço marítimo na região adriático-jónica. O principal resultado é o portal de dados geográficos da região adriático-jónica, uma plataforma interoperável de fonte aberta desenvolvida com base na cooperação transnacional entre a Itália, a Eslovénia, a Croácia, a Grécia, o Montenegro e a Bósnia-Herzegovina.
- A iniciativa WestMED reúne 10 países da região do Mediterrâneo Ocidental que participam no Diálogo 5+5: cinco Estados-Membros da UE (França, Itália, Portugal, Espanha e Malta) e cinco países parceiros do Sul (Argélia, Líbia, Mauritânia, Marrocos e Tunísia). O OEM e a GIZC são alguns dos domínios de interesse comum. O projeto-piloto para o Mediterrâneo Ocidental, realizado no âmbito do projeto MSPGlobal¹⁶, permitiu aumentar a cooperação, elaborar recomendações regionais em conformidade com a iniciativa WestMED e reforçar as capacidades institucionais em matéria de OEM na Argélia, França, Itália, Malta, Marrocos, Espanha e Tunísia. Outros países membros da União para o Mediterrâneo Ocidental poderão igualmente participar nas atividades de formação.

4.4. Desafios relativos à execução

Na elaboração dos seus planos de ordenamento do espaço marítimo, os Estados-Membros enfrentaram uma série de desafios. Para a maioria, era a primeira vez que empreendiam um planeamento estratégico do espaço marítimo ambicioso, multissetorial e com múltiplos objetivos. Trata-se de um processo complexo e evolutivo que exige uma cooperação e uma coordenação amplas e intensas entre ministérios nacionais, agências e regiões costeiras com as partes interessadas e com os países vizinhos.

Entre os outros desafios observados em termos de processo podem citar-se a recolha e compilação de dados (por exemplo, a falta de dados exaustivos sobre as zonas marinhas, a dimensão transetorial dos dados ou a dificuldade em recolher dados das autoridades nacionais) e, em especial, a coerência dos planos entre países vizinhos (ou seja, a problemática transfronteiriça dos planos). Em vários Estados-Membros, o caráter

¹⁵ <https://portodimare.adrioninterreg.eu/>.

¹⁶ Projeto cofinanciado pelo FEAMP em regime de gestão direta, <https://www.mspglobal2030.org/msp-global/pilot-project-west-mediterranean/>.

transversal do OEM e a falta de objetivos claros para os diferentes setores marítimos dificultaram a definição de prioridades para medidas e setores (por exemplo, a segurança nacional *versus* outras atividades económicas).

Os desafios transfronteiras foram mais significativos nos casos em que não existia uma cooperação consolidada em matéria de espaço marítimo a nível das bacias marítimas ou em que as zonas marítimas não tinham sido claramente estabelecidas ou delimitadas entre os Estados-Membros vizinhos ou os países terceiros.

A pandemia de COVID-19 e as medidas sanitárias conexas coincidiram com a fase final de execução de muitos planos nacionais de ordenamento do espaço marítimo, abrandando o trabalho das administrações nacionais e a cooperação entre os Estados-Membros e afetando a participação e a consulta das partes interessadas.

Em termos de conteúdo, os desafios mais significativos foram a aplicação da abordagem ecossistémica, a priorização das utilizações do espaço marítimo e a disponibilização de espaço no mar para permitir diversas atividades económicas e alcançar diversos objetivos estratégicos, protegendo simultaneamente o ambiente ou deixando espaço para utilizações futuras.

5. CONCLUSÕES

5.1. O OEM enquanto facilitador do Pacto Ecológico Europeu

Graças ao quadro do ordenamento do espaço marítimo estabelecido pela Diretiva OEM, pela primeira vez todos os Estados-Membros costeiros da UE elaboraram simultaneamente planos nacionais de ordenamento do espaço marítimo e asseguraram a cooperação transfronteiriça.

A concretização do ordenamento do espaço marítimo na UE não ficará concluída após a adoção da primeira vaga de planos. Pelo contrário, nos próximos anos, assistir-se-á a uma mudança radical no papel do OEM para o desenvolvimento sustentável dos mares, sendo esta provavelmente acelerada pela aplicação do Pacto Ecológico Europeu e da legislação e estratégias conexas.

Graças à sua dimensão adaptativa e estratégica, o OEM, tal como concebido pela Diretiva, pode funcionar como um poderoso facilitador do Pacto Ecológico Europeu. O papel crucial do OEM neste contexto foi também salientado na Comunicação da Comissão relativa a uma nova abordagem para uma economia azul sustentável na UE¹⁷.

Na estratégia da UE para a energia de fontes renováveis ao largo¹⁸, o OEM foi explicitamente considerado um instrumento essencial e bem estabelecido para facilitar o desenvolvimento sustentável da energia de fontes renováveis ao largo na UE. Vários Estados-Membros anteciparam estas alterações nos seus planos, definindo zonas para a futura implantação de parques eólicos marítimos, identificando o potencial de utilização

¹⁷ Comunicação da Comissão intitulada «Uma nova abordagem para uma economia azul sustentável na UE – Transformar a economia azul da UE para assegurar um futuro sustentável» [COM(2021) 240 final de 17.5.2021].

¹⁸ Comunicação da Comissão intitulada «Estratégia da UE para aproveitar o potencial de energia de fontes renováveis ao largo com vista a um futuro climaticamente neutro» [COM(2020) 741 final de 19.11.2020].

múltipla do espaço marítimo para apoiar diversos objetivos, como a produção de alimentos com baixas emissões de carbono através da aquicultura e da pesca.

Os países do mar do Norte e do mar Báltico são os que têm mais experiência em matéria de OEM e de cooperação a nível das bacias marítimas. Os Estados-Membros costeiros estabeleceram a Cooperação Energética entre os Países dos Mares Setentrionais para permitir a cooperação política e técnica, nomeadamente em matéria de OEM. No Atlântico e no Mediterrâneo, vários planos nacionais preveem a delimitação de zonas para a eventual implantação de energias marítimas renováveis, abrindo assim caminho à expansão das energias renováveis.

A cooperação transfronteiriça e regional desempenhará um papel central no apoio ao alinhamento dos planos de ordenamento do espaço marítimo com os planos nacionais em matéria de energia e clima, que deverão ser revistos em 2023, prevendo-se metas mais elevadas para a energia marítima renovável.

O OEM terá também de refletir o potencial aumento da utilização do transporte marítimo, em especial do transporte marítimo de curta distância, como previsto na estratégia de mobilidade sustentável e inteligente da Comissão¹⁹.

O OEM é um instrumento fundamental para alcançar os objetivos da DQEM relativos ao bom estado ambiental das águas da UE e para ajudar a preservar a biodiversidade²⁰. A fim de apoiar os Estados-Membros neste esforço, em 2021, a Comissão publicou orientações para a aplicação de uma abordagem ecossistémica no ordenamento do espaço marítimo²¹, que dedicam uma grande atenção à integração dos objetivos da DQEM no OEM. Os debates sobre a definição de abordagens ecossistémicas estão ainda em curso no âmbito das instâncias internacionais sobre o OEM, mas é evidente que a ligação entre os atos legislativos em causa é crucial a nível da UE. Os programas de gestão partilhada do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA) também oferecem aos Estados-Membros a possibilidade de utilizarem a sua dotação para apoiar a aplicação da Diretiva OEM, nomeadamente integrando os objetivos da DQEM no OEM.

O planeamento estratégico, incluindo o ordenamento do território, é essencial para que a superfície das zonas marinhas protegidas passe dos atuais 12 % para 30 % até 2030, com pelo menos um terço das zonas protegidas sob proteção estrita, tal como previsto na Estratégia de Biodiversidade da UE para 2030²². Todos os planos de ordenamento do espaço marítimo apresentados à Comissão foram submetidos a uma avaliação ambiental, que teve em conta os efeitos das medidas previstas na proteção do ambiente e a forma como previnem, reduzem e compensam quaisquer efeitos adversos significativos para o ambiente decorrentes da sua execução. É possível, contudo, que a integração dos objetivos da estratégia de biodiversidade só se torne claramente efetiva durante a revisão dos planos nacionais, uma vez que as orientações e o quadro necessários foram

¹⁹ Comunicação da Comissão intitulada «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro» [COM(2020) 789 final de 9.12.2020].

²⁰ Em 2021, a Comissão iniciou a revisão da DQEM, na qual a coerência com outras políticas é um aspeto central.

²¹ *Guidelines for implementing an ecosystem-based approach in maritime spatial planning* (não traduzido para português), <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a8ee2988-4693-11ec-89db-01aa75ed71a1>.

²² COM(2020) 380 final.

disponibilizados quando a avaliação ambiental da maioria dos planos já tinha sido concluída.

A Comissão procurará reforçar as sinergias entre as políticas da pesca e do ambiente com o plano de ação para a conservação dos recursos haliêuticos e a proteção dos ecossistemas marinhos, a adotar no final do corrente ano. Apresentará igualmente um relatório sobre o funcionamento da política comum das pescas até ao final de 2022.

5.2. Próximas etapas

Tanto o trabalho dos Estados-Membros para transpor e aplicar a Diretiva OEM como o apoio da Comissão a projetos transfronteiriços e ao diálogo estratégico contribuíram para desenvolver uma vasta e diversificada comunidade no domínio do ordenamento do espaço marítimo em toda a UE. Trata-se de um forte trunfo para o desenvolvimento futuro. A cooperação, em especial a nível das bacias marítimas, deverá intensificar-se com a transformação da economia azul da UE. A Comissão desenvolverá o diálogo necessário entre os diferentes utilizadores do mar, criando um Fórum Azul para os utilizadores do mar em 2022 e prestando um apoio contínuo ao OEM.

Os Estados-Membros costeiros da UE realizaram progressos na transposição e aplicação da Diretiva OEM. Graças à adoção da Diretiva e à sua aplicação, os países da UE são os mais avançados no desenvolvimento do OEM e a União é um ponto de referência internacional neste domínio.

No entanto, alguns Estados-Membros registam um atraso. A Comissão deu início a processos por infração contra cinco Estados-Membros por incumprimento da obrigação de estabelecer planos de ordenamento do espaço marítimo e/ou de os comunicar à Comissão. A Comissão está também a acompanhar de perto os progressos dos Estados-Membros que estão a elaborar planos, que contudo ainda não foram formalmente adotados.

Além disso, os Estados-Membros terão de continuar a refletir as ambições do Pacto Ecológico Europeu nos seus planos de ordenamento do espaço marítimo e a alinhar os seus planos com essas ambições. O mesmo se aplica a iniciativas conexas em domínios como a atenuação das alterações climáticas e/ou adaptação às mesmas, a biodiversidade, a poluição, a alimentação, a mobilidade, a transição energética, a par de atividades e interesses estabelecidos, como a aquicultura, as pescas, o transporte marítimo e a defesa.

O OEM continuará a contribuir para a coexistência no mar no contexto dos novos objetivos e do desenvolvimento de novas práticas. Terá um papel cada vez mais importante na antecipação das mudanças e de eventuais conflitos numa fase precoce e na garantia de sinergias. A missão «Recuperar o nosso Oceano e as nossas Águas»²³ no âmbito do Horizonte Europa e os «projetos-farol» conexas com uma dimensão de bacias marítimas ajudarão a superar estes desafios.

²³ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/healthy-oceans-seas-coastal-and-inland-waters_pt.

Os futuros planos de ordenamento do espaço marítimo terão de ter em conta os impactos cumulativos das pressões antropogénicas, aplicando uma abordagem ecossistémica e cumprindo toda a legislação ambiental pertinente²⁴.

Os Estados-Membros podem programar uma ação de OEM utilizando os fundos do FEAMPA em regime de gestão partilhada para apoiar o desenvolvimento futuro dos seus planos de ordenamento do espaço marítimo. Além disso, os Estados-Membros podem também solicitar apoio através do *Instrumento de Assistência Técnica*, que presta assistência técnica para conceber e executar reformas nos Estados-Membros da UE.

A Comissão continuará a apoiar o desenvolvimento digital e pan-europeu do OEM, nomeadamente através do FEAMPA, em regime de gestão direta. A Plataforma Europeia do Ordenamento do Espaço Marítimo trabalhará com os Estados-Membros e com a EMODnet para continuar a harmonizar os dados e divulgar o conteúdo dos planos através de uma plataforma digital comum ou partilhada. A Comissão recomenda que os Estados-Membros se baseiem num dos três modelos de dados prontos a utilizar²⁵, consoante o que se enquadre no seu plano de ordenamento do espaço marítimo e/ou que já esteja a ser aplicado pelas autoridades nacionais no âmbito de um projeto de cooperação regional ou conjunto. Embora estes modelos de dados não proporcionem o nível de pormenor indicado pelos Estados-Membros nos seus planos de ordenamento do espaço marítimo, a sua utilização permitirá a análise dos referidos planos a nível das bacias marítimas e da UE.

A Comissão incentiva igualmente os Estados-Membros a prosseguirem a sua estratégia de ampla participação das partes interessadas e a aplicarem e monitorizarem eficazmente os seus planos de ordenamento do espaço marítimo. Continuará a apoiar estes processos e informará o Parlamento Europeu e o Conselho sobre esta matéria no seu próximo relatório intercalar, previsto para 2026.

²⁴ Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha), ([JO L 164 de 25.6.2008, p. 19](#)); Diretiva 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens ([JO L 20 de 26.1.2010, p. 7](#)); Diretiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens ([JO L 206 de 22.7.1992, p. 7](#)); Diretiva 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2001, relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente, ([JO L 197 de 21.7.2001, p. 30](#)) e outra legislação pertinente.

²⁵ Ver caixa na secção 4.3.7.