COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 29.4.2026
COM(2026) 174 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre los avances realizados en la aplicación de la Directiva 2014/89/UE, por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo

Segundo informe

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre los avances realizados en la aplicación de la Directiva 2014/89/UE, por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo

Segundo informe

ÍNDICE

1. Introducción 2
2. Avances en la aplicación desde el último informe 3
   - 2.1. Adopción y revisión de los planes de ordenación marítima 3
   - 2.2. Aplicación de los requisitos para los planes de ordenación marítima establecidos en la Directiva OEM 6
     - 2.2.1. Artículo 5, apartado 1: aplicación del enfoque ecosistémico 7
     - 2.2.2. Consideración de los aspectos medioambientales, económicos, sociales y de seguridad 9
     - 2.2.3. Promover la coherencia 11
     - 2.2.4. Interacciones entre tierra y mar 12
     - 2.2.5. Participación pública y de las partes interesadas 13
     - 2.2.6. Uso de los mejores datos disponibles e intercambio de datos 15
     - 2.2.7. Cooperación entre los Estados miembros y a escala de cuenca marítima 16
     - 2.2.8. Cooperación con terceros países 18
   - 2.3. Dificultades de aplicación 18
3. Próximos pasos 20

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el segundo informe de la Comisión Europea al Parlamento Europeo y al Consejo, conforme a lo exigido en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva 2014/89/UE por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo (la «Directiva OEM»). El informe ofrece una visión general de los progresos realizados por los Estados miembros en la aplicación de la Directiva OEM desde 2022[1], cuando se publicó el primer informe de la Comisión. En consonancia con las obligaciones de presentación de informes previstas en el artículo 14, apartado 2, ofrece una visión general objetiva y analítica de los progresos.

El informe se centra en:

- los progresos realizados por los Estados miembros en la adopción, revisión y actualización de sus planes de ordenación marítima;

- la aplicación de los requisitos clave de planificación de la Directiva OEM, en particular el enfoque ecosistémico, la consideración de los aspectos medioambientales, económicos, sociales y de seguridad, las interacciones entre tierra y mar, la coherencia con otras políticas, la participación de las partes interesadas, el uso de datos y la cooperación dentro de la UE y con terceros países;

- los patrones emergentes, así como las diferencias entre los Estados miembros y los retos que tienen en común, a medida que la ordenación del espacio marítimo pasa de la fase inicial de adopción a los ciclos de planificación posteriores.

El análisis de la Comisión revela que la aplicación de la Directiva OEM está alcanzando un mayor grado de madurez en toda la UE. En la actualidad, veinte de los veintidós Estados miembros costeros han adoptado al menos un plan de ordenación marítima, y muchos ya están revisándolos o realizando actualizaciones específicas. Varios Estados miembros están entrando en su segundo o tercer ciclo de planificación, lo que indica que, de la elaboración del plan de ordenación marítima inicial, se ha avanzado a un proceso rutinario de aplicación, seguimiento y revisión adaptativa.

El presente informe se basa principalmente en los planes de ordenación marítima y la documentación conexa que han presentado los Estados miembros, así como en la información disponible a través de la Plataforma Europea para la Ordenación del Espacio Marítimo y en las pruebas recopiladas a través de un estudio que acompaña al informe[2], elaborado para la

[1] Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances realizados en la aplicación de la Directiva 2014/89/UE, por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo [COM(2022) 185 final].

[2] *Study on the implementation by EU Member States of Directive 2014/89/EU on Maritime Spatial Planning* [«Estudio sobre la aplicación por parte de los Estados miembros de la Directiva 2014/89/UE por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo», documento en inglés].

Comisión, un diálogo sobre la aplicación[3], documentos de la Comisión[4], así como proyectos y otras fuentes[5]. En conjunto, estos documentos proporcionan la base analítica para la evaluación que aquí se presenta.

2. AVANCES EN LA APLICACIÓN DESDE EL ÚLTIMO INFORME

2.1. Adopción y revisión de los planes de ordenación marítima

El artículo 15, apartado 3, de la Directiva OEM exige a los Estados miembros que elaboren planes de ordenación marítima a más tardar el 31 de marzo de 2021, y el artículo 14, apartado 1, establece que deben notificarlo a la Comisión y a los Estados miembros interesados en un plazo de tres meses a partir de su publicación.

En esta sección se resumen los progresos realizados en la aplicación de los planes de ordenación marítima desde el anterior informe de la Comisión, durante el período comprendido entre el 3 de mayo de 2022 y el 1 de enero de 2026.

A pesar del plazo del 31 de marzo de 2021 establecido en la Directiva OEM, los plazos y los enfoques para la adopción y revisión de los planes de ordenación marítima siguen variando en toda la UE. En la fecha límite para la recogida de datos, **veinte de los veintidós Estados miembros costeros** habían adoptado sus planes de ordenación marítima, y la adopción se ha acelerado significativamente desde 2022. Ocho Estados miembros adoptaron sus planes entre 2022 y 2024, mientras que Portugal y Dinamarca completaron la adopción y las actualizaciones iniciales en el mismo período[6]. Para garantizar la aplicación de la Directiva OEM, la Comisión incoó ocho procedimientos de infracción[7] entre 2021 y 2023, seis de los cuales se archivaron después de que los Estados miembros en cuestión adoptaran con éxito sus planes de ordenación marítima. **Grecia y Croacia**[8] aún no han adoptado un plan que abarque todas las aguas marítimas, aunque se está trabajando en ello en ambos Estados miembros. La Comisión está

---

3 *Implementation dialogue on the implementation of the Maritime Spatial Planning Directive with Commissioner Costas Kadis - Oceans and fisheries* [«Diálogo sobre la aplicación de la Directiva OEM con el comisario de Pesca y Océanos, Costas Kadis», página en inglés].

4 Evaluación de la Directiva marco sobre la estrategia marina [SWD(2025) 50].

5 Por ejemplo, véase: Zaucha et al., *Implementing the EU MSP Directive: Current status and lessons learned in 22 EU Member States* [«Aplicación de la Directiva OEM de la UE: situación actual y lecciones aprendidas en veintidós Estados miembros», documento en inglés], *Marine Policy*, 2025.

6 Bulgaria (2023), Dinamarca (2023), Estonia (2022), España (2023), Francia (2022), Italia (2024), Chipre (2023), Portugal (subdivisión de las Azores, 2024), Rumanía (2023) y Suecia (2022).

7 Entre 2021 y 2023, se incoaron procedimientos de infracción contra Bulgaria, Grecia, España, Croacia, Italia, Chipre, Portugal y Rumanía por no haber elaborado planes de ordenación marítima ni haberlos presentado a la Comisión, tal como exige la Directiva OEM. En 2023, se cerraron los procedimientos contra Bulgaria [INFR(2022)2025] y España [INFR(2022)2027]. Los procedimientos contra Chipre [INFR(2021)2227], Portugal [INFR(2023)2042] y Rumanía [INFR(2021)2224] se cerraron en 2024. Por su parte, el procedimiento contra Italia [INFR(2021)2223] fue retirado del Tribunal en diciembre de 2024. Por tanto, solo siguen abiertos los procedimientos contra Croacia [INFR(2021)2225] y Grecia [INFR(2021)2226].

8 Por lo que se refiere a Grecia, el 27 de febrero de 2025, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictó sentencia en el asunto C-128/24 (Comisión Europea/República Helénica), en la que declaraba que Grecia no había cumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva OEM. Grecia aprobó una estrategia de ordenación nacional para el espacio marítimo en abril de 2025, que incluía mapas de zonas marinas. Se ha acordado un calendario para la adopción del plan completo, que aún está pendiente.

colaborando estrechamente con ambos Estados miembros para ayudarlos a adoptar sus planes lo antes posible.

Las demoras en el cumplimiento del plazo de 2021 se debieron principalmente a la dilatación de los procedimientos (por ejemplo, evaluaciones ambientales y coordinación entre instituciones), la complejidad de la gobernanza, las perturbaciones relacionadas con la COVID-19 y factores políticos o geopolíticos. En algunos casos, los retrasos fueron en gran medida administrativos, y la adopción tuvo lugar poco después de la fecha límite.

La mayoría de los Estados miembros que primero adoptaron sus planes se encuentran ahora en ciclos de examen o revisión. Varios Estados miembros ya han puesto en marcha revisiones completas (por ejemplo, Bélgica, Bulgaria, España, Francia, Países Bajos y Suecia), mientras que otros han completado evaluaciones intermedias o han programado próximas revisiones (por ejemplo, Alemania, Estonia, Letonia, Lituania, Malta y Polonia).

En general, se ha pasado de la adopción inicial a actualizaciones específicas y, a su vez, a los primeros ciclos de revisión completa. Al mismo tiempo, los dos Estados miembros que aún no han adoptado un plan de ordenación marítima siguen trabajando para hacerlo.

Cuadro 1: Situación actual de los procesos de adopción y revisión de los planes de ordenación marítima en los veintidós Estados miembros costeros[9]

Estado miembro	Fecha de adopción del plan actual	Planes anteriores	Procesos de revisión y planes de asignación suplementarios
Bélgica	Mayo de 2019	Adopción del primer plan: marzo de 2014	La preparación del 3.º plan de ordenación marítima de Bélgica (2026-2032) está en curso. La revisión del plan de ordenación marítima comenzó en 2023 y el taller fue seguido de una consulta pública. Está previsto que el nuevo plan se adopte en 2026.
Bulgaria	Mayo de 2023	/	Estudio de viabilidad realizado en 2023 y 2024. La actualización formal del proyecto está prevista para finales de 2027.
Croacia	Proceso en curso	/	/
Chipre	Diciembre de 2023	/	Actualmente no se encuentra en proceso de revisión.
Dinamarca	2023[10]	/	Modificado en 2024 (un suplemento formal al plan de ordenación marítima), principalmente para integrar nuevos objetivos en materia de energía marina y biodiversidad, y en 2025 con una modificación de la Ley de Ordenación del Espacio Marítimo por la que se introduce un régimen para proyectos temporales de

9 Puede consultarse información más detallada, así como enlaces a los planes nacionales, en *Countries | The European Maritime Spatial Planning Platform* [«Países | Plataforma para la Ordenación del Espacio Marítimo», página en inglés].

10 Dinamarca presentó su primer plan de ordenación marítima para consulta pública durante un período de seis meses en 2021. El proyecto de plan pasó a ser jurídicamente vinculante desde el momento en que se publicó para su consulta y se formalizó como decreto en 2023.

Estado miembro	Fecha de adopción del plan actual	Planes anteriores	Procesos de revisión y planes de asignación suplementarios
			ensayo e investigación fuera de las zonas designadas.
Estonia	Mayo de 2022	/	Seguimiento y revisión del plan de acción anual en curso. Proceso de revisión formal previsto para 2026-2027 en el marco del ciclo de revisión quinquenal exigido por la legislación nacional.
Finlandia	Diciembre de 2020	/	La revisión comenzó en enero/febrero de 2024; está previsto que el plan se actualice/adopte a más tardar en 2027.
Francia	Segunda parte (documentos estratégicos): noviembre de 2025	Primera parte: 2019 Segunda parte: mayo de 2022 /	Tras la aprobación de la estrategia nacional en junio de 2024, Francia revisó recientemente la parte estratégica de sus planes de ordenación marítima para designar nuevas zonas, en particular para los parques eólicos marinos y las zonas de protección «estricta», y para introducir otras modificaciones conexas.
Alemania	Septiembre de 2021	Adopción del primer plan de ordenación marítima: 2009	En 2025 se publicó un plan de desarrollo de emplazamientos en el que se esbozaba una estrategia del sector marítimo para la energía eólica marina. La revisión intermedia del plan de ordenación marítima alemán está en curso y se prevé que concluya en 2026.
Grecia	Proceso en curso	/	/
Irlanda	Junio de 2021	/	El Plan de la Zona Marítima Designada de la Costa Meridional se adoptó en octubre de 2024 (designa zonas de energías renovables marinas para ayudar a alcanzar 5 GW de capacidad eólica marina para 2030).
Italia	Septiembre de 2024	/	Actualmente no se encuentra en proceso de revisión.
Letonia	Mayo de 2019	/	En octubre de 2024 se adoptó el informe de evaluación intermedia. Está previsto que el proceso de revisión comience en otoño de 2025.
Lituania	Septiembre de 2021	Adopción del primer plan de ordenación marítima: junio de 2015	La revisión del plan está prevista para 2030. Un plan temático y una evaluación ambiental estratégica de 2024 detallaron las ubicaciones de los parques eólicos marinos y los vínculos con la costa.
Malta	Julio de 2015	/	Se ha realizado la revisión interna inicial. Su aplicación continúa en curso, a la espera de orientaciones gubernamentales sobre los próximos pasos.
Países Bajos	Marzo de 2022	Adopción del primer plan: 2009[11]	Se está realizando la revisión parcial del programa del mar del Norte (2022-2027) para abordar objetivos más exigentes en

[11] Documento de orientación del mar del Norte para el período 2009-2015.

Estado miembro	Fecha de adopción del plan actual	Planes anteriores	Procesos de revisión y planes de asignación suplementarios
		Adopción del segundo plan: diciembre de 2015[12]	materia de energías renovables marinas, entre otras cuestiones. El 22 de abril de 2025 se presentó un proyecto de revisión parcial al Parlamento; a partir del 19 de mayo de 2025, se abrió una consulta pública cuya finalización está prevista para 2026.
Polonia	Abril de 2021, con un cambio técnico en diciembre de 2022[13]		La evaluación intermedia se publicó el 9 de mayo de 2025; se adoptó la decisión de actualizarlo; el ministerio está buscando financiación; la actualización exhaustiva comenzará en 2026 (en función de la disponibilidad presupuestaria) y se espera que dure entre dos años y medio y tres años.
Portugal	Diciembre de 2019 (territorio continental y Madeira) y octubre de 2024 (Azores)	/	El plan de asignación de energías renovables marinas (PAER, 2025) está automáticamente vinculado al *Plano de Situacão do Ordenamento do Espaço Maritimo Nacional* (PSOEM).
Rumanía	Noviembre de 2023	/	Actualmente no se encuentra en proceso de revisión.
España	Febrero de 2023	/	La revisión comenzó en 2024; los cinco planes para cada una de las cinco demarcaciones marinas españolas deben revisarse antes de la fecha límite legal del 31 de diciembre de 2027.
Eslovenia	Julio de 2021	/	Actualmente no se encuentra en proceso de revisión. La próxima revisión formal está prevista para 2031 y los trabajos preparatorios comenzarán en 2029.
Suecia	Febrero de 2022	/	Revisión de los planes para, entre otras cosas, cumplir los nuevos objetivos de desarrollo de la energía eólica renovable marina y crear zonas marinas protegidas; en enero de 2025 se presentaron al Gobierno las propuestas de modificación de los planes.

2.2. Aplicación de los requisitos para los planes de ordenación marítima establecidos en la Directiva OEM

En las siguientes secciones se ofrece una evaluación de la manera en que los Estados miembros han aplicado los requisitos mínimos establecidos en la Directiva OEM. El análisis se estructura en torno a las disposiciones pertinentes de la Directiva y examina los enfoques adoptados en los planes de ordenación marítima nacionales y los marcos de aplicación correspondientes.

[12] El segundo plan de ordenación territorial, el documento de orientación del mar del Norte para el período 2016-2021, es una actualización del documento de 2009-2015.

[13] A raíz de una amenaza de acciones legales por parte de un concesionario canadiense de petróleo y gas cuyos derechos en el mar de Pomerania Occidental se omitieron en el plan de 2021, la revisión del plan de ordenación marítima de 2022 (considerada un «cambio técnico») ajustó tres zonas de cuenca para incluir tales actividades, evitando reclamaciones de indemnización, si bien dicho cambio no exigió una nueva evaluación ambiental estratégica ni una consulta pública.

La Directiva OEM establece un marco flexible que otorga a los Estados miembros un amplio margen de discrecionalidad en cuanto a la manera en que aplican los requisitos en función de sus disposiciones constitucionales nacionales, sus estructuras administrativas, sus sistemas jurídicos y sus características marítimas específicas. Como consecuencia de ello, los Estados miembros han adoptado diferentes modelos de planificación, mecanismos de gobernanza y soluciones técnicas para dar efecto a las disposiciones de la Directiva.

Por lo tanto, las observaciones comparativas y las referencias a distintos niveles o formas de aplicación que figuran en las secciones siguientes son de carácter descriptivo y analítico. Su objetivo es facilitar la comparación, identificar tendencias y poner de relieve los patrones de aplicación en toda la UE. El hecho de que se hayan elegido enfoques diferentes no es indicativo de que se haya producido un incumplimiento o una aplicación insatisfactoria.

2.2.1. Artículo 5, apartado 1: aplicación del enfoque ecosistémico

En términos generales, los Estados miembros han aludido a la aplicación de un enfoque ecosistémico en su ordenación del espacio marítimo, de conformidad con el artículo 5, apartado 1, de la Directiva OEM. Sin embargo, en la práctica, la medida en que se ha aplicado dicho enfoque ecosistémico y la uniformidad con que se ha hecho varían considerablemente de un país a otro y dependen de diferentes estructuras constitucionales, administrativas y reglamentarias. El enfoque ecosistémico se menciona ampliamente como principio rector en los objetivos de los planes de ordenación marítima y se aplica principalmente a través de procedimientos complementarios de evaluación ambiental.

En toda la UE, la evaluación ambiental estratégica[14] se ha convertido en el principal medio para aplicar el enfoque ecosistémico. Las bases de referencia medioambientales, los análisis de presiones, la evaluación de alternativas y las medidas de mitigación suelen estructurarse en torno a componentes ecológicos y presiones de origen humano, basándose a menudo en los descriptores y los marcos de seguimiento de la Directiva marco sobre la estrategia marina[15]. En muchos casos, la evaluación ambiental estratégica (junto con la evaluación adecuada[16], cuando procede) es la principal fuente que demuestra que las interacciones entre ecosistemas, las presiones acumuladas y los límites medioambientales se han tenido en cuenta a nivel estratégico.

Por lo tanto, la mayoría de los planes de ordenación marítima aplican el enfoque ecosistémico desde el punto de vista procedimental, en lugar de incluir normas o umbrales explícitos de zonificación ecosistémica en la descripción escrita del plan. La medida en que el enfoque ecosistémico influye en las decisiones de ordenación territorial varía considerablemente. En varios Estados miembros, las conclusiones de las evaluaciones ambientales estratégicas han

---

[14] De conformidad con la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

[15] Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina).

[16] De conformidad con la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (versión codificada de la Directiva 79/409/CEE original), y Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

influido de manera demostrable en la zonificación, ya sea en lo que respecta a la toma de decisiones, las salvaguardias, las condiciones o las exclusiones de usos específicos (en particular, la energía marina, la extracción y la navegación). En otros, las consideraciones del enfoque ecosistémico son de carácter más general, y se espera que las limitaciones medioambientales se aborden principalmente en la fase de autorización de los proyectos a través de evaluaciones de impacto ambiental posteriores.

En general, los Estados miembros fundamentan la aplicación del enfoque ecosistémico en los marcos medioambientales vigentes de la UE, en particular la Directiva marco sobre la estrategia marina, la legislación de Natura 2000 y los sistemas nacionales de vigilancia marina. La armonización con los objetivos de buen estado medioambiental se menciona con frecuencia, pero solo algunos planes traducen esta armonización en marcos de evaluación estructurados y basados en descriptores o en análisis de impacto acumulativo que orienten directamente las decisiones de ordenación[17]. En otros lugares, las referencias al funcionamiento y la resiliencia de los ecosistemas son en gran medida de carácter narrativo. La aplicación del enfoque ecosistémico también refleja diferencias en los modelos de gobernanza. Los sistemas centralizados tienden a basarse en evaluaciones medioambientales a escala nacional para incorporar consideraciones ecosistémicas. Entretanto, los sistemas con múltiples niveles o de carácter federal distribuyen la aplicación del enfoque ecosistémico entre los procesos nacionales y subnacionales, lo que a veces da lugar a una aplicación desigual entre las cuencas marítimas. Los enfoques de ordenación basados en cuencas o fachadas marítimas han ayudado a algunos Estados miembros a adaptar las evaluaciones de los ecosistemas a las condiciones ecológicas regionales, contribuyendo así a una aplicación del enfoque ecosistémico de base más local.

Ejemplos de buenas prácticas[18]:

- Irlanda aplicó una evaluación ambiental estratégica por objetivos que puso a prueba todas las políticas del NMPF (Marco Nacional de Ordenación Marina) en relación con objetivos medioambientales estratégicos que abarcaban todos los aspectos de la Directiva EAE (biodiversidad, salud humana, agua, clima, paisaje, patrimonio cultural, etc.). La evaluación ambiental estratégica proporciona pruebas de un proceso de análisis/enfoque exhaustivo, de pruebas iterativas basadas en los objetivos de la evaluación ambiental estratégica, así como de una declaración de impacto Natura integrada y de una evaluación adecuada. La declaración de la evaluación ambiental estratégica explica en qué medida la consulta y la evaluación modificaron

[17] Esta observación está respaldada por la evaluación de la Comisión de la aplicación de la Directiva marco sobre la estrategia marina. El informe final [COM(2020) 259] señala que los avances en el establecimiento de valores umbral para determinar el buen estado medioambiental han sido lentos y que existe una variación considerable en cuanto a la manera en que los Estados miembros definen y determinan el buen estado medioambiental a través de los distintos descriptores, lo que indica que el establecimiento de descriptores sigue siendo incompleto y desigual como base para la evaluación.

[18] Consúltese el estudio que acompaña al informe para obtener más ejemplos nacionales. Un claro ejemplo de enfoque plurinacional para la integración de la evaluación ambiental estratégica es el proyecto *Strategic ecosystem-based planning for sustainable future of the Baltic Sea* [«Planificación estratégica ecosistémica para un futuro sostenible del mar Báltico», o SEABAS], financiado actualmente por el programa Interreg para la región del mar Báltico.

el NMPF. Este es un ejemplo en el que la evaluación ambiental estratégica influyó claramente en el contenido del plan.

- La evaluación ambiental estratégica de Dinamarca de 2023 evalúa cada modificación del plan de ordenación marítima con respecto a los once descriptores de la Directiva marco sobre la estrategia marina, utilizando cuadros de presiones específicas a cada descriptor para examinar cómo la eliminación de las zonas de acuicultura y extracción o la ampliación de las zonas de energías renovables marinas y de almacenamiento de CO2 influyen en el buen estado medioambiental. Este enfoque estructurado refuerza el vínculo directo entre el análisis de presiones, los objetivos del buen estado medioambiental y las decisiones finales de zonificación.
- La evaluación ambiental estratégica de Estonia combina el análisis de presiones de la Directiva marco sobre la estrategia marina con la modelización del impacto acumulativo (PlanWise4Blue)[19]. Los resultados de los modelos que muestran altos riesgos para las aves y los murciélagos, especialmente debido al desarrollo de parques eólicos agrupados en el golfo de Riga, dieron lugar a la reubicación de zonas de energía eólica y a la introducción de medidas de mitigación específicas para las actividades mineras, acuícolas y de defensa.

En general, las últimas revisiones de los planes de ordenación marítima muestran que se han realizado claros avances en la aplicación del artículo 5, apartado 1, con un uso más sistemático de los datos medioambientales, análisis de la presión acumulada y vínculos con los objetivos de la Directiva marco sobre la estrategia marina. Al mismo tiempo, la aplicación práctica del enfoque ecosistémico sigue siendo desigual entre países. Esto refleja, en parte, las diferentes interpretaciones nacionales del concepto y la ausencia de un marco más operativo a escala de la UE. Si bien las consideraciones ecosistémicas se abordan ampliamente a través de las evaluaciones ambientales estratégicas y los procedimientos conexos, en los futuros ciclos de planificación hay margen para transformar de manera más sistemática estos análisis en disposiciones territoriales, criterios de toma de decisiones y disposiciones de seguimiento claramente articulados dentro de los propios planes de ordenación marítima.

2.2.2. Consideración de los aspectos medioambientales, económicos, sociales y de seguridad

En general, los Estados miembros han abordado sistemáticamente los aspectos medioambientales, económicos, sociales y de seguridad a la hora de elaborar y aplicar los planes de ordenación marítima, de conformidad con el artículo 6, apartado 2, letra b), de la Directiva OEM. En general, las consideraciones que más atención han recibido son las medioambientales, que se han incorporado de manera sistemática a los planes de ordenación marítima, lo que demuestra la existencia de fuertes vínculos con los procesos de evaluación ambiental estratégica y la armonización con las obligaciones derivadas de la legislación medioambiental de la UE. Los aspectos económicos se han abordado principalmente a través de la ordenación territorial de sectores marítimos clave, en particular las energías renovables marinas, el transporte marítimo, los puertos y otras actividades de la economía azul (como la acuicultura). Por otra parte, las consideraciones sociales se han incorporado de manera más

[19] *PlanWise4Blue | The European Maritime Spatial Planning Platform* [«Países | Plataforma para la Ordenación del Espacio Marítimo», página en inglés].

desigual, a menudo a través de consultas a las partes interesadas (por ejemplo, al sector pesquero) y a través de objetivos de ordenación de alto nivel, en lugar de hacerlo a través de marcos analíticos específicos. Los aspectos de seguridad, en particular las limitaciones relacionadas con la seguridad marítima y la defensa, se han reflejado sobre todo en designaciones territoriales, medidas de organización del tráfico marítimo y zonas de exclusión o restricción.

Ejemplos[20] de consideraciones de seguridad en los planes de ordenación marítima:

Los requisitos de seguridad están integrados en varios planes de ordenación marítima. Irlanda exige evaluaciones de riesgos de navegación y de búsqueda y salvamento para cada proyecto [utilizando recursos como el conjunto de herramientas desarrollado por la Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima (IALA)], en consonancia con la planificación nacional de emergencias y defensa. Los planes de la fachada marítima de Francia incluyen secciones específicas de análisis de riesgos y protocolos de actuación sobre vigilancia marítima y capacidad de respuesta. Suecia promueve sistemas de gestión del tráfico marítimo (que se espera que reduzcan las colisiones y los encallamientos en más de un 60 %) e identifica mejoras de los puertos y los canales de navegación necesarias para abordar las lagunas en materia de seguridad. Estos ejemplos muestran cómo la ordenación del espacio marítimo puede mejorar la seguridad marítima mediante una evaluación estructurada y la coordinación con autoridades especializadas.

Los progresos recientes indican que se ha producido un cambio gradual de un enfoque descriptivo a una consideración más estructurada de las ventajas y desventajas que unos objetivos pueden suponer para otros. En varios Estados miembros, las revisiones de los planes de ordenación marítima han procurado cada vez más equilibrar el deseo de acelerar el despliegue de la energía marina con la necesidad de proteger la biodiversidad, permitir la coexistencia de la pesca con otros sectores y garantizar la seguridad de la navegación. Las consideraciones de seguridad están cobrando importancia a la luz de la creciente competencia por el espacio marítimo y la necesidad de proteger las infraestructuras críticas, mientras que los objetivos económicos y medioambientales se establecen ahora de manera más explícita en los planes de ordenación marítima que en el primer ciclo de planificación.

A pesar de estos avances, persisten diferencias en cuanto al alcance de los análisis socioeconómicos y de seguridad, así como a la medida en que se llevan a la práctica. Los aspectos medioambientales tienen metodologías más consolidadas y una mejor disponibilidad de datos, mientras que los efectos sociales y los socioeconómicos acumulativos a menudo se abordan de manera cualitativa. En general, la ordenación del espacio marítimo se utiliza cada vez más como marco estratégico para conciliar las consideraciones medioambientales, económicas, sociales y de seguridad, aunque se espera que se sigan desarrollando metodologías a medida que los Estados miembros entren en ciclos de planificación posteriores.

2.2.3. Promover la coherencia

Desde el primer ciclo de aplicación, los Estados miembros han intensificado progresivamente sus esfuerzos para promover la coherencia entre la ordenación del espacio marítimo y las

[20] *Consúltese el estudio que acompaña al informe para obtener más ejemplos.*

políticas, estrategias y procesos de planificación conexos, tal como se exige en el artículo 6, apartado 2, letra c), de la Directiva OEM. Todos los Estados miembros costeros reconocen ahora explícitamente la ordenación del espacio marítimo como un marco de coordinación para armonizar los objetivos medioambientales, sectoriales y territoriales en el medio marino, aunque el grado de coherencia de las diferentes políticas varía de un país a otro.

El enfoque más coherente para alcanzar este objetivo puede observarse en las políticas del medio marino[21], que se han adaptado a los objetivos y pruebas exigidos en virtud de la Directiva marco sobre la estrategia marina, la Directiva relativa a la conservación de las aves silvestres[22] y la Directiva sobre los hábitats[23]. En muchos casos, los requisitos medioambientales se reflejan en las designaciones territoriales, las condiciones de planificación o las disposiciones de salvaguardia, con el respaldo de procesos de evaluación ambiental estratégica. En otros Estados miembros, la coherencia se aborda más a través de referencias de alto nivel y la coordinación de procedimientos, y la integración concreta de las políticas se aborda en fases posteriores o caso por caso.

La mayoría de los Estados miembros hacen referencia explícita a los vínculos con la Directiva marco sobre la estrategia marina y la Directiva marco sobre el agua[24] (DMA), a menudo armonizando los objetivos medioambientales y las designaciones territoriales. En algunos casos, las mismas autoridades supervisan la aplicación tanto de la Directiva OEM como de la Directiva marco sobre la estrategia marina, lo que facilita el intercambio de datos y conocimientos especializados.

Ejemplo de buenas prácticas[25]: Francia utiliza un instrumento plenamente integrado para toda su fachada marítima (*Documents Stratégiques de Façade*, DSF), que sirve simultáneamente como plan de ordenación marítima y marco estratégico para la aplicación de la Directiva marco sobre la estrategia marina. Las obligaciones medioambientales (relacionadas con la red Natura 2000, los objetivos de la Directiva marco sobre la estrategia marina o las obligaciones de la Directiva marco sobre el agua) se incorporan a los mapas de uso de los DSF y al plan de acción específico de la fachada marítima (que incluye protocolos de actuación temáticos), garantizando que las medidas de orientación y gestión territoriales se reúnan en un único documento de planificación.

Aparte de la política medioambiental, la ordenación del espacio marítimo se utiliza ahora con mayor firmeza para mejorar la coordinación con los marcos de energía, transporte marítimo, desarrollo portuario y ordenación de la zona costera. Las recientes revisiones de los planes y las actualizaciones específicas revelan una tendencia a desarrollar una comprensión más clara

[21] Véase también la evaluación de la Directiva marco sobre la estrategia marina [SWD(2025) 50], parte 1, capítulo sobre la coherencia.

[22] Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (versión codificada).

[23] Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

[24] Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

[25] Consúltese el estudio que acompaña al informe para obtener más ejemplos.

de cómo interactúa la ordenación del espacio marítimo con las estrategias sectoriales nacionales, en particular cuando existen implicaciones territoriales significativas. Las diferencias en las estructuras de gobernanza, los ciclos de planificación y los mandatos legales siguen influyendo en la armonización, pero la ordenación del espacio marítimo se reconoce cada vez más como un marco de referencia estable para gestionar estas interacciones.

En algunos casos, y especialmente en las zonas de uso intensivo, una ordenación coherente requiere también una reflexión sobre el uso conjunto del espacio por parte de las distintas partes interesadas. En varios Estados miembros se están teniendo cada vez más en cuenta las sinergias y las oportunidades de coubicación, en particular a través de enfoques emergentes para las zonas de uso múltiple, que suelen abarcar energías renovables marinas y acuicultura, o combinando objetivos en materia de infraestructura energética y biodiversidad. Si bien existen mecanismos para evaluar las interacciones en todos los Estados miembros, estos enfoques siguen siendo en gran medida exploratorios y se basan en la experimentación basada en proyectos, en lugar de en procedimientos formales de planificación. Un verdadero enfoque de «uso múltiple desde el diseño» también requeriría un compromiso firme y la participación temprana de las partes interesadas.

En general, la experiencia adquirida con la aplicación de la ordenación del espacio marítimo apunta a una transición gradual de los controles formales de coherencia hacia una coordinación más sólida. Aunque los Estados miembros tienen enfoques diferentes, existe una tendencia común a integrar la coherencia en los mecanismos rutinarios de gobernanza, con el apoyo de mecanismos de coordinación interministerial, sistemas de datos compartidos y revisiones iterativas de los planes. Se espera que esta tendencia continúe a medida que la ordenación del espacio marítimo vaya madurando y que los Estados miembros entren en ciclos de planificación posteriores.

2.2.4. Interacciones entre tierra y mar

Todos los Estados miembros han abordado las interacciones entre tierra y mar en sus marcos de ordenación del espacio marítimo, tal como exigen el artículo 4, apartado 2, y el artículo 6, apartado 2, letra a), de la Directiva OEM. Sin embargo, la profundidad, el alcance y la intensidad de las interacciones entre tierra y mar varían considerablemente de un país a otro, lo que refleja diferencias en las disposiciones constitucionales, las competencias administrativas y las tradiciones reglamentarias, en particular en lo que respecta al reparto de responsabilidades entre las autoridades de planificación marina y terrestre.

La mayoría de los Estados miembros tratan las interacciones entre tierra y mar como una consideración transversal, en lugar de abordarlas mediante un enfoque de planificación plenamente integrado. Los planes de ordenación marítima suelen identificar intersecciones clave, como el acceso a los puertos y el transporte marítimo, la energía y las conexiones a la red, la protección de las costas, las presiones medioambientales originadas en tierra y la conectividad ecológica a lo largo de la costa. Los procesos de evaluación ambiental estratégica a menudo sirvieron de apoyo a la integración de estas intersecciones al destacar los efectos acumulativos de las políticas marinas y costeras y la necesidad de coherencia entre ellas.

Se han observado enfoques más avanzados en los que se ha facilitado una estrecha coordinación entre los sistemas de planificación marítima y terrestre a través de acuerdos institucionales. En estos casos, los planes de ordenación marítima proporcionan orientaciones

más claras sobre la armonización de los usos en alta mar con las infraestructuras terrestres, los marcos de desarrollo costero y los objetivos de gestión medioambiental. Varios Estados miembros han prestado mayor atención a las interacciones entre tierra y mar en las recientes actualizaciones de sus planes de ordenación marítima, en particular en respuesta al aumento del despliegue de energías renovables marinas, al desarrollo portuario y a las necesidades de adaptación al cambio climático.

Por el contrario, en los Estados miembros con estructuras de gobernanza más fragmentadas o una fuerte separación entre las competencias de planificación terrestre y marina (en los que los planes de ordenación marítima solo abarcan la zona económica exclusiva), las interacciones entre tierra y mar a menudo se abordaron mediante referencias de carácter general, y la aplicación se relegó en gran medida a la toma de decisiones individual para cada proyecto y a los procesos de concesión de permisos sectoriales.

2.2.5. Participación pública y de las partes interesadas

Todos los Estados miembros han adoptado medidas para garantizar la implicación de las partes interesadas y la participación pública en la ordenación del espacio marítimo, de conformidad con el artículo 6, apartado 2, letra d), y el artículo 9 de la Directiva OEM. La participación pública está universalmente arraigada en los procedimientos legales de planificación y evaluación ambiental, lo que garantiza unas oportunidades de consulta mínimas y conformes con la legislación. Dado que la ordenación del espacio marítimo implica consideraciones y efectos medioambientales significativos, los Estados miembros deben aplicar los principios de la Directiva sobre participación del público[26] a la hora de implicar a las partes interesadas y al público en el proceso de ordenación del espacio marítimo, en particular cuando lleven a cabo la evaluación ambiental estratégica.

Más allá de estos requisitos básicos, los enfoques de la participación de las partes interesadas varían significativamente entre los contextos nacionales, lo que refleja diferencias en las estructuras constitucionales, las tradiciones administrativas, las culturas de planificación y los marcos reglamentarios.

En general, la participación de las partes interesadas en los Estados miembros ha evolucionado de un ejercicio de consulta predominantemente formal a un modelo de participación más estructurado y, en algunos casos, continuo. La primera generación de planes de ordenación marítima se basó en gran medida en consultas públicas realizadas durante la fase preparatoria del propio plan y del proceso de evaluación ambiental estratégica. Los planes más recientes y las revisiones en curso han complementado cada vez más las consultas públicas con consultas sectoriales específicas, talleres temáticos, intercambios bilaterales y herramientas digitales, como plataformas interactivas de cartografía[27].

---

[26] Directiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por la que se establecen medidas para la participación del público en la elaboración de determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por la que se modifican, en lo que se refiere a la participación del público y el acceso a la justicia, las Directivas 85/337/CEE y 96/61/CE del Consejo.

[27] *European Commission study on stakeholder involvement in MSP* [«Estudio de la Comisión Europea sobre la participación de las partes interesadas en la ordenación del espacio marítimo», documento en inglés], 2023: https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/15560.

Existe una clara tendencia a reforzar el compromiso intersectorial, en particular entre las autoridades y las partes interesadas en los ámbitos de la energía, el transporte marítimo, el medio ambiente, la pesca y el desarrollo costero. En varios Estados miembros, se han creado organismos consultivos o de coordinación permanentes o semipermanentes, así como comités interministeriales, para apoyar la aplicación y el seguimiento, lo que permite que el diálogo con las partes interesadas se extienda más allá de la fase de adopción, para desarrollarse también durante la supervisión y la revisión. Estas estructuras contribuyen a una mayor transparencia, previsibilidad y apropiación compartida de los resultados de los planes de ordenación marítima.

Ejemplos de buenas prácticas:

- Chipre dispone de un proceso de consulta bien diseñado y transparente. Comprende dos fases de consulta a escala nacional que combinan presentaciones en distintas localidades con una plataforma en línea para enviar contribuciones por escrito, y pone a disposición del público todos los borradores de mapas. Es importante señalar que las contribuciones recibidas dieron lugar a cambios tangibles en la ordenación del espacio marítimo. Por ejemplo, se reubicaron unidades acuícolas para evitar conflictos con las infraestructuras energéticas, se introdujeron zonas específicas de tendido de cables para reducir los riesgos de navegación y se formalizaron zonas de uso múltiple para gestionar la coexistencia entre actividades como la energía, el transporte, el turismo, el patrimonio cultural y la defensa. Un informe consolidado de observaciones y respuestas documentó cómo las contribuciones recibidas influyeron en el plan final, garantizando la plena trazabilidad.
- En los Países Bajos, las partes interesadas del sector pesquero participan en la ordenación del espacio marítimo a través de un proceso de colaboración estructurado y continuo, que se llevó a cabo, en particular, cuando se revisó el plan de ordenación marítima del mar del Norte en el contexto de la expansión de las energías renovables marinas. Más allá de las consultas públicas obligatorias, diversas organizaciones pesqueras, como VisNed (asociación neerlandesa de pesca) y POV (organización neerlandesa de productores del sector pesquero), participan en un diálogo sectorial y en intercambios específicos. Este proceso aborda cuestiones en materia de pesca, como el acceso a los caladeros, la seguridad y la coexistencia, así como los objetivos medioambientales y energéticos, el apoyo a la transparencia y las ventajas y desventajas a partir de los datos. Siguen existiendo retos, como conflictos territoriales, riesgos para la seguridad y lagunas de datos. Se están explorando soluciones innovadoras, como la zonificación dinámica y la investigación colaborativa (por ejemplo, el programa ecológico eólico marino, llamado «Wozep»), para equilibrar los intereses contrapuestos. El enfoque neerlandés se ajusta a la Directiva OEM e implica la cooperación internacional con los países vecinos del mar del Norte.

Al mismo tiempo, la profundidad, la continuidad y el equilibrio de la participación de las partes interesadas siguen siendo desiguales. Si bien las partes interesadas institucionales y los agentes sectoriales bien organizados, en particular las industrias marítimas a gran escala, suelen estar bien integrados en los procesos de planificación, la inclusión de las comunidades locales, las pesquerías a pequeña escala, los acuicultores, los operadores económicos de menor tamaño y

las organizaciones de la sociedad civil sigue siendo mucho más variable y a menudo se limita a consultas *ad hoc*, en lugar de integrarse de manera sistemática y sostenida a lo largo de todo el ciclo de planificación. Las limitaciones de capacidad de las administraciones y las partes interesadas, los diferentes mandatos en los distintos niveles de gobierno y la complejidad de los procesos de los planes de ordenación marítima siguen siendo obstáculos para una participación más coherente e inclusiva en algunos Estados miembros.

2.2.6. Uso de los mejores datos disponibles e intercambio de datos

La ordenación del espacio marítimo en los Estados miembros se basa en un uso amplio y cada vez más estructurado de los datos, en consonancia con el artículo 6, apartado 2, letra e), y el artículo 10 de la Directiva OEM. Todos los planes de ordenación marítima se basan en una combinación de conjuntos de datos medioambientales, socioeconómicos y sectoriales existentes y, en particular, en datos generados en virtud de la legislación de la UE, en particular la Directiva marco sobre la estrategia marina, la Directiva relativa a la conservación de las aves silvestres, la Directiva sobre los hábitats y los marcos sectoriales pertinentes, y se complementan con fuentes relativas a cada cuenca marítima o a escala de la UE, como EMODnet, el Servicio de Vigilancia Medioambiental Marina de Copernicus y el Atlas Europeo del Mar.

En la mayoría de los casos, las autoridades organizan el uso de los datos a través de procesos o plataformas nacionales específicos que consolidan las aportaciones de diferentes autoridades competentes y sistemas de seguimiento.

La evaluación ambiental estratégica suele servir como mecanismo principal para organizar y validar los datos medioambientales, que posteriormente se integran en los planes de ordenación marítima. Las bases de referencia medioambientales, los análisis de presiones y las evaluaciones de impacto acumulativo suelen basarse en los datos de seguimiento de la Directiva marco sobre la estrategia marina, los inventarios Natura 2000, la cartografía nacional de los fondos marinos, los conjuntos de datos sobre pesca y transporte marítimo, y la información sectorial específica (por ejemplo, en materia de energía marina, puertos o cables). Varios Estados miembros se basan específicamente en descriptores, indicadores y ciclos de evaluación de la Directiva marco sobre la estrategia marina, que son el eje central medioambiental de la forma en que se utilizan los datos para sus planes de ordenación marítima, mientras que otros recurren a ellos de manera más indirecta, para servir como datos contrastados de carácter contextual que contribuyan al desarrollo de planes de ordenación marítima y a las decisiones de concesión de autorizaciones.

Muchos Estados miembros han invertido en infraestructuras nacionales o regionales de datos marinos para apoyar la ordenación del espacio marítimo. Algunos ejemplos de estas infraestructuras son los geoportales marinos, las plataformas de SIG compartidas y las herramientas de apoyo a la toma de decisiones que permiten la superposición territorial de los usos, las limitaciones y las sensibilidades medioambientales. En algunos casos, estos sistemas están diseñados para apoyar no solo la preparación de planes de ordenación marítima, sino también las evaluaciones ambientales estratégicas, las evaluaciones adecuadas y las posteriores autorizaciones de proyectos a título individual, mejorando la coherencia entre las fases de planificación y concesión de licencias.

Al mismo tiempo, pueden observarse variaciones significativas en la comparabilidad de los datos y en el uso operativo de los datos entre los Estados miembros, lo que refleja diferencias en la disponibilidad de los datos y la capacidad técnica. En varios casos, las limitaciones de datos se reconocen explícitamente en los planes de ordenación marítima o en las evaluaciones ambientales estratégicas, en particular en relación con los servicios ecosistémicos, las presiones acumuladas, los efectos del cambio climático y las interacciones socioeconómicas. Cuando existen lagunas de datos, los planes de ordenación marítima suelen aplicar enfoques de precaución, aplazar el análisis detallado a ciclos de planificación posteriores o basarse en evaluaciones individuales de cada proyecto para obtener datos más concretos.

Ejemplos de buenas prácticas:

- España utiliza la plataforma INFOMAR para armonizar los conjuntos de datos y los criterios de concesión de permisos para la ordenación del espacio marítimo, la Directiva marco sobre la estrategia marina y las autoridades de gestión costera, facilitando la armonización operativa en todos los ámbitos políticos.
- En particular, los Estados miembros del mar Báltico y del mar del Norte hacen un uso sistemático de los conjuntos de datos y las herramientas regionales desarrollados en el marco de HELCOM-VASAB, OSPAR y los proyectos de ordenación del espacio marítimo financiados por la UE.

2.2.7. Cooperación entre los Estados miembros y a escala de cuenca marítima

Se ha reforzado la cooperación entre los Estados miembros en materia de ordenación del espacio marítimo, en consonancia con el artículo 6, apartado 2, letra f), y el artículo 11 de la Directiva OEM. La cooperación es una característica inherente a los procesos de ordenación del espacio marítimo, en particular en las cuencas marítimas compartidas, y se integra a través de una combinación de procedimientos formales, marcos regionales y colaboración basada en proyectos. Sin embargo, el grado y el tipo de cooperación, así como su influencia práctica en los resultados de la planificación, varían significativamente entre unas cuencas marítimas y otras, y también entre países.

La mayoría de los Estados miembros disponen de mecanismos para consultar, coordinar e intercambiar información con los países vecinos. Por lo general, suelen adoptar la forma de consultas sobre las evaluaciones ambientales estratégicas y los planes de ordenación marítima, así como reuniones bilaterales y participación en estructuras regionales de cuencas marítimas. Las consultas transfronterizas en el marco de la evaluación ambiental estratégica siguen siendo el canal de cooperación más sistemático y jurídicamente sólido, ya que garantizan la notificación temprana, el intercambio de documentación y la consideración de los efectos medioambientales transfronterizos. En varios casos, estos procesos han contribuido a armonizar mejor las bases de datos contrastados, las evaluaciones medioambientales y las hipótesis de planificación entre países.

Más allá de las consultas formales, la cooperación se organiza con frecuencia a través de los marcos de gobernanza regional existentes, como el grupo de trabajo HELCOM-VASAB sobre ordenación del espacio marítimo en el mar Báltico, las estructuras relacionadas con la OSPAR y la Iniciativa sobre la Cuenca del Mar del Norte en sentido amplio en el Atlántico nororiental,

así como a través de la aplicación coordinada del protocolo de gestión integrada de las zonas costeras del Convenio de Barcelona. Estos marcos proporcionan principios, orientaciones y foros de diálogo comunes que, a su vez, ayudan a armonizar los enfoques de ordenación del espacio, en particular en lo que respecta a los objetivos medioambientales, el transporte marítimo y la energía marina. Además, los proyectos y plataformas financiados por la UE desempeñan un papel complementario al facilitar estudios conjuntos, metodologías compartidas y aplicaciones piloto, especialmente en lo que respecta a las evaluaciones de impacto acumulativo, los enfoques ecosistémicos y el uso transfronterizo de datos[28].

Ejemplo de buenas prácticas:

La **Iniciativa sobre la Cuenca del Mar del Norte en sentido amplio** (GNSBI), creada en 2023 por los Países Bajos y Francia, reúne a nueve países ribereños del mar del Norte en sentido amplio (BE, DK, FR, DE, IE, NL, NO, SE, UK). Su objetivo es mejorar la coherencia de la ordenación del espacio marítimo y la gestión marina en toda la cuenca armonizando las prioridades en ámbitos como la energía marina, la pesca y la acuicultura, el transporte marítimo y la conservación de la naturaleza, y apoyando un enfoque ecosistémico transfronterizo para optimizar el uso de las aguas compartidas. En colaboración con foros existentes, como la cooperación en materia de energía en los mares septentrionales (NSEC) y los Convenios de Oslo y París para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nordeste (OSPAR), la iniciativa refuerza la coordinación entre ministros, autoridades y partes interesadas, y promueve el intercambio de datos y conocimientos. Seis líneas de trabajo técnicas voluntarias (gobernanza, uso múltiple/conjunto, conservación de la naturaleza, efectos acumulativos, perspectivas pesqueras a largo plazo e intercambio de conocimientos) proporcionan un marco estructurado para hacer frente a las presiones acumuladas y mantener los límites ecológicos.

En la práctica, la cooperación entre los Estados miembros y a escala de cuenca marítima sigue teniendo un impacto variable en las decisiones específicas de ordenación del espacio. Si bien algunos Estados miembros se han puesto de acuerdo en lo que respecta a sus decisiones de zonificación, corredores o salvaguardias medioambientales, en muchos casos la cooperación sirve principalmente para apoyar el conocimiento mutuo y el intercambio de información, en lugar de ofrecer resultados de planificación conjuntos o coordinados. Las diferencias en los ciclos de planificación, el estatuto jurídico de los planes de ordenación marítima, las competencias administrativas y las prioridades nacionales siguen siendo obstáculos para una mayor integración.

2.2.8. Cooperación con terceros países

La mayoría de los Estados miembros cooperan con terceros países, especialmente cuando existen razones imperiosas para hacerlo, como cuencas marítimas compartidas, ecosistemas migratorios o actividades marítimas transfronterizas. En la práctica, esta cooperación se lleva

[28] A lo largo de los años, la UE ha prestado un apoyo financiero significativo al desarrollo de la cooperación plurinacional en la ordenación del espacio marítimo. Por ejemplo, el programa Interreg para la región del mar Báltico lleva más de veinte años apoyando proyectos de cooperación sobre este tema. Otros programas Interreg también han prestado apoyo financiero, como el programa Interreg para la región del Báltico Meridional (por ejemplo, el proyecto SEAPLANSPACE) y el programa Interreg para el mar del Norte (por ejemplo, el proyecto NORSAIC).

a cabo principalmente a través de estructuras existentes, como convenios marítimos regionales, organizaciones internacionales y proyectos de la UE[29], en lugar de a través de acuerdos bilaterales formales de ordenación del espacio marítimo. Los Estados miembros que comparten una frontera marítima con países no pertenecientes a la UE en el mar Báltico, el mar Mediterráneo, el mar Negro y el Atlántico nororiental informan de un compromiso bilateral más sistemático. En algunas cuencas marítimas, los acontecimientos geopolíticos han afectado a la continuidad y al alcance de la cooperación regional y bilateral.

Se constató que la cooperación con terceros países estaba más desarrollada en lo que respecta a la formulación de estrategias y el intercambio de información. Los Estados miembros suelen participar en plataformas regionales y foros técnicos con el fin de compartir datos, armonizar los objetivos medioambientales y debatir la evolución sectorial, en particular en relación con la protección del medio ambiente, la seguridad del transporte marítimo, la pesca y la acuicultura, y los usos emergentes, como las energías renovables marinas. Estas interacciones contribuyen a la sensibilización y mejoran el entendimiento mutuo, pero rara vez dan lugar a soluciones de ordenación del espacio coordinadas o acordadas conjuntamente. En varios casos, la cooperación se logró gracias a proyectos financiados por la UE o las iniciativas regionales con un calendario definido, lo que dio lugar a resultados fragmentados o al cese de la cooperación una vez que finalizó la financiación de los proyectos.

Los datos sugieren que la cooperación con terceros países es más eficaz cuando se integra en estructuras regionales consolidadas desde hace tiempo y cuando está vinculada a obligaciones medioambientales en el marco de convenios internacionales. Sin embargo, los mecanismos sistemáticos para traducir dicha cooperación en disposiciones concretas de ordenación del espacio marítimo o en medidas coordinadas de ordenación del espacio siguen siendo limitados. En general, se han realizado progresos en el mantenimiento de diálogos y el intercambio de información. No obstante, un reto que permanece vigente de cara a los futuros ciclos de planificación reside en la capacidad de los Estados miembros para integrar de manera más profunda y coherente las consideraciones de terceros países en la aplicación de la ordenación del espacio marítimo.

2.3. Dificultades de aplicación

La experiencia adquirida con la aplicación de la ordenación del espacio marítimo desde el anterior ciclo de notificación ha confirmado que la ordenación del espacio marítimo es ahora un elemento central y bien establecido de la gobernanza marítima de la UE. De hecho, funciona cada vez más como marco de referencia para organizar diferentes usos del espacio marítimo y apoyar la coordinación de políticas a escala nacional y de cuenca marítima. Al mismo tiempo, hay una serie de ámbitos en los que el papel de la ordenación del espacio marítimo podría

[29] Varios proyectos en curso financiados por la UE sobre ordenación del espacio marítimo cuentan con la participación de países no pertenecientes a la UE (por ejemplo, MEDIGREEN, NESBp). Los programas Interreg, con la participación de terceros países en pie de igualdad con los Estados miembros, también ofrecen una posibilidad particular de desarrollar la cooperación en materia de ordenación del espacio marítimo con terceros países, y existen múltiples ejemplos de tales proyectos en el programa Interreg para el mar Negro, el programa Interreg ADRION (que abarca los mares Adriático y Jónico) y en el Mediterráneo.

reforzarse aún más para responder a la evolución de los objetivos políticos y a la creciente demanda de espacio marítimo.

El primer reto está relacionado con la coordinación intersectorial entre los distintos niveles de gobierno. La ordenación del espacio marítimo ya proporciona un marco territorial común en el que se tienen en cuenta objetivos medioambientales, económicos y sociales. Sin embargo, el aumento de las interacciones entre las políticas en materia de energía, medio ambiente, pesca, acuicultura, transporte, seguridad y adaptación al cambio climático hace que cada vez haya más expectativas de que la ordenación del espacio marítimo facilite la coherencia no solo entre sectores, sino también entre las autoridades nacionales, regionales y locales. En muchos Estados miembros, la responsabilidad de la aplicación de la ordenación del espacio marítimo se distribuye entre los distintos niveles de gobierno, lo que añade complejidad a los procesos de coordinación. Aunque en la mayoría de los casos existen mecanismos de coordinación, su eficacia varía y la experiencia adquirida en la aplicación sugiere que hay margen para seguir reforzando el papel de la ordenación del espacio marítimo como pilar de coordinación estable que vincula políticas sectoriales, estrategias, objetivos e instrumentos de aplicación en todos los niveles de gobierno. Además, la creciente demanda de espacio aumenta la necesidad de que los sectores trabajen en zonas que se solapan o adyacentes y, por tanto, de que la planificación adopte un enfoque de «uso múltiple desde el diseño» desde el principio y en estrecha colaboración con las partes interesadas.

Otro reto guarda relación con la dimensión regional y de cuenca marítima de la ordenación del espacio marítimo. La cooperación a escala de cuenca marítima se ha convertido en una característica inherente a los procesos de ordenación del espacio marítimo, y cuenta con el respaldo de convenios regionales, proyectos financiados por la UE y plataformas de cooperación consolidadas. No obstante, las consideraciones geopolíticas, las diferencias en los ciclos de planificación, los mandatos nacionales y los enfoques de aplicación pueden limitar potencialmente la medida en que los objetivos regionales se reflejan sistemáticamente en los resultados territoriales. El refuerzo de los enfoques regionales podría contribuir a lograr una mayor coherencia en la manera de abordar las presiones compartidas, los efectos acumulativos y las necesidades de infraestructuras transfronterizas, respetando al mismo tiempo las competencias nacionales.

Asimismo, otro reto reside en la importancia de hacer que los instrumentos sean más coherentes con las políticas medioambientales, en particular con la Directiva marco sobre la estrategia marina y los requisitos y marcos conexos de conservación y restauración de la naturaleza, así como con los objetivos de adaptación al cambio climático. En general, los procesos de ordenación del espacio marítimo están bien armonizados con estas políticas desde una perspectiva procedimental, en particular a través de las evaluaciones ambientales estratégicas y el intercambio de datos. No obstante, dado que los objetivos políticos se centran cada vez más en el estado, la resiliencia y la restauración de los ecosistemas, así como en su adaptación al cambio climático, hay margen para aclarar en mayor medida la ordenación del espacio marítimo a fin de garantizar que contribuya a traducir estos objetivos en decisiones de ordenación del espacio. Algunas formas de aclarar la ordenación del espacio marítimo son prestar más atención a las interacciones entre tierra y mar, a la vulnerabilidad de las costas y a las implicaciones territoriales de los cambios provocados por el clima, así como mantener el apoyo al desarrollo sostenible de los sectores de la economía azul.

También existe un reto emergente en lo que respecta a la organización y el uso de datos y conocimientos. Se han realizado avances significativos en el desarrollo de infraestructuras de datos marinos y herramientas de apoyo a la toma de decisiones para la ordenación del espacio marítimo, a menudo sobre la base de iniciativas a escala de la UE y de la cooperación regional. A medida que evoluciona la ordenación del espacio marítimo, existe un interés cada vez mayor por reforzar los vínculos con los sistemas de observación y seguimiento de los océanos, con el fin de apoyar la planificación adaptativa, mejorar la comprensión de los efectos acumulativos y mejorar los datos contrastados sobre los que se basa la toma de decisiones en todos los ámbitos políticos.

Por último, el creciente número de iniciativas de la UE relativas al espacio marítimo sugiere la necesidad de una mayor coherencia y simplificación en todo el panorama político. Cada vez se espera más que la ordenación del espacio marítimo funcione como nexo entre múltiples sectores, estrategias, planes y requisitos de información. Si bien esto refleja su potencial integrador, también subraya la importancia de que la ordenación del espacio marítimo racionalice la complejidad de la gobernanza existente, en lugar de agravarla. Una mayor armonización de los objetivos, los plazos y los flujos de información entre políticas podría mejorar la eficacia de la ordenación del espacio marítimo como instrumento fundamental de planificación y coordinación.

En general, los retos expuestos anteriormente sugieren oportunidades para aprovechar los sólidos fundamentos establecidos por la Directiva OEM. La experiencia de los sucesivos ciclos de planificación proporciona una base sólida para valorar cómo podría reforzarse aún más la ordenación del espacio marítimo como pilar central de la gobernanza de los océanos de la UE, también en el contexto de la próxima revisión de la Directiva OEM y del desarrollo de la futura Ley del Océano, tal como se anunció en el Pacto por el Océano adoptado en junio de 2025[30].

3. PRÓXIMOS PASOS

Desde la adopción de la Directiva OEM, el marco político y jurídico que rige las aguas marítimas de la UE ha evolucionado sustancialmente. La ordenación del espacio marítimo se desarrolla ahora en un contexto en el que el ritmo de despliegue de energías renovables marinas está aumentando, se están reforzando los objetivos de protección y restauración del medio ambiente, las consideraciones de seguridad y resiliencia se están volviendo más centrales y cada vez hay más expectativas en torno a una gobernanza integrada de los océanos. Estos avances ponen de relieve la importancia estratégica de la ordenación del espacio marítimo como instrumento clave de coordinación, al tiempo que ponen de manifiesto sus limitaciones tanto en términos de diseño como de aplicación.

La ordenación del espacio marítimo está ampliamente reconocida como uno de los pocos instrumentos capaces de vincular las políticas sectoriales, los objetivos medioambientales y la toma de decisiones territoriales en todos los ámbitos marítimos. Al mismo tiempo, la experiencia adquirida mediante la aplicación de la ordenación del espacio marítimo ha puesto de relieve algunos retos estructurales, como la interpretación incoherente de conceptos básicos (por ejemplo, el enfoque ecosistémico), el tratamiento variable de las interacciones entre tierra y mar, la disparidad a la hora de tener en cuenta a las partes interesadas del ámbito marítimo,

[30] COM(2025) 281: https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_es.

la fragmentación de los enfoques relativos a los datos y el seguimiento, y la capacidad limitada para coordinar los resultados de la ordenación a escala transfronteriza y con terceros países.

En este contexto, se ha anunciado una futura Ley del Océano como parte del Pacto Europeo por el Océano, que establece un marco único de la UE para proteger la salud de los océanos y desarrollar de forma sostenible la economía azul. La Ley del Océano se concibe como una iniciativa emblemática de gobernanza de los océanos que se basará en la revisión de la Directiva OEM. Su objetivo será reforzar y modernizar la ordenación del espacio marítimo como herramienta estratégica al servicio de las prioridades del Pacto por el Océano y su aplicación mediante una coordinación intersectorial más estrecha a nivel nacional y un enfoque mejor organizado por cuenca marítima. Las conclusiones de este informe de aplicación proporcionarán una base empírica oportuna para fundamentar la revisión de la Directiva 2014/89/UE y el desarrollo de la futura Ley del Océano.

En conclusión, el presente informe revela que la ordenación del espacio marítimo en la UE ha entrado en una nueva fase de madurez, aunque persisten algunos retos. Muchos Estados miembros se encuentran ahora en su segundo o tercer ciclo de planificación y se centran cada vez más en la revisión y la realización de actualizaciones específicas de los planes de ordenación marítima, así como en el seguimiento de su aplicación. Esto brinda la oportunidad de avanzar hacia una planificación más inclusiva, holística y orientada a objetivos, con normas más claras para la toma de decisiones, vínculos más sólidos con el seguimiento y la gestión adaptativa, y una mayor coherencia entre las políticas y las cuencas marítimas.