COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 29.4.2026
COM(2026) 174 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

Segundo relatório

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

Segundo relatório

ÍNDICE

1. Introdução 2
2. Progressos na execução desde o último relatório 3
   - 2.1. Adoção e reapreciação dos POEM 3
   - 2.2. Aplicação dos requisitos relativos aos planos de ordenamento do espaço marítimo estabelecidos na Diretiva OEM 6
     - 2.2.1. Artigo 5.º, n.º 1— Aplicação da abordagem ecossistémica 7
     - 2.2.2. Consideração dos aspetos ambientais, económicos, sociais e de segurança 9
     - 2.2.3. Promover a coerência 10
     - 2.2.4. Interações terra-mar 11
     - 2.2.5. Envolvimento das partes interessadas e participação do público 12
     - 2.2.6. Utilização dos melhores dados disponíveis e partilha de dados 14
     - 2.2.7. Cooperação entre os Estados-Membros e a nível das bacias marítimas 15
     - 2.2.8. Cooperação com países terceiros 17
   - 2.3. Desafios relativos à execução 17
3. O caminho a seguir 19

1. INTRODUÇÃO

Este é o segundo relatório da Comissão Europeia ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 2, da Diretiva 2014/89/UE que estabelece um quadro para o ordenamento do espaço marítimo («Diretiva OEM»). Apresenta uma panorâmica dos progressos realizados pelos Estados-Membros na execução da Diretiva OEM desde 2022[1], ano em que foi publicado o primeiro relatório da Comissão. Em consonância com as obrigações de apresentação de relatórios previstas no artigo 14.º, n.º 2, apresenta uma panorâmica factual e analítica dos progressos realizados.

O relatório centra-se nos seguintes aspetos:

- os progressos realizados pelos Estados-Membros em termos de adoção, revisão e atualização dos seus planos de ordenamento do espaço marítimo (POEM),

- a aplicação dos principais requisitos da Diretiva OEM em matéria de planeamento, nomeadamente a abordagem ecossistémica, a tomada em consideração dos aspetos ambientais, económicos, sociais e de segurança, as interações terra-mar, a coerência com outras políticas, a participação das partes interessadas, a utilização dos dados e a cooperação na UE e com países terceiros,

- os padrões emergentes, bem como as diferenças entre os Estados-Membros e desafios comuns aos mesmos, à medida que o ordenamento do espaço marítimo passa da fase de adoção inicial para os ciclos de planeamento subsequentes.

A análise da Comissão mostra que a execução da Diretiva OEM está a atingir a maturidade em toda a UE. Atualmente, 20 dos 22 Estados-Membros costeiros adotaram, pelo menos, um POEM e muitos deles já procederam à reapreciação, revisão ou atualização específica dos seus planos. São vários os Estados-Membros que estão a entrar no seu segundo ou terceiro ciclo de planeamento, o que indica uma transição da preparação inicial do POEM para a execução de rotina, o acompanhamento e a revisão adaptativa.

O presente relatório baseia-se principalmente nos POEM e na documentação conexa apresentada pelos Estados-Membros, nas informações disponíveis através da Plataforma Europeia de Ordenamento do Espaço Marítimo e nos elementos de prova recolhidos através de um estudo de apoio[2] elaborado para a Comissão, de um diálogo sobre a execução[3], de

[1] 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.

[2] Study on the implementation by EU Member States of Directive 2014/89/EU on Maritime Spatial Planning (não traduzido para português).

[3] Implementation dialogue on the implementation of the Maritime Spatial Planning Directive with Commissioner Costas Kadis - Oceans and fisheries (não traduzido para português).

documentos da Comissão[4], bem como de projetos e outras fontes[5]. Em conjunto, constituem a base analítica para a avaliação aqui apresentada.

2. PROGRESSOS NA EXECUÇÃO DESDE O ÚLTIMO RELATÓRIO

2.1. Adoção e reapreciação dos POEM

O artigo 15.º, n.º 3, da Diretiva OEM exige que os Estados-Membros estabeleçam POEM até 31 de março de 2021 e notifiquem a Comissão e os Estados-Membros interessados no prazo de três meses a contar da publicação do POEM (artigo 14.º, n.º 1).

A presente secção resume os progressos realizados na execução dos POEM desde o relatório anterior da Comissão, abrangendo o período de 3 de maio de 2022 a 1 de janeiro de 2026.

Não obstante o prazo de 31 de março de 2021 estabelecido na Diretiva OEM, os prazos e as abordagens para a adoção e reapreciação dos POEM continuam a variar em toda a UE. A partir da data-limite para a recolha de elementos de prova, **20 dos 22 Estados-Membros costeiros** adotaram os seus POEM, tendo a adoção acelerado significativamente desde 2022. Oito Estados-Membros adotaram os seus planos entre 2022 e 2024, enquanto Portugal e a Dinamarca concluíram a adoção e as atualizações iniciais no mesmo período[6]. A fim de assegurar a execução da Diretiva OEM, a Comissão deu início a oito processos por infração[7] entre 2021 e 2023, seis dos quais foram encerrados depois de os Estados-Membros em causa terem adotado com êxito os seus POEM. **A Grécia e a Croácia**[8] ainda não adotaram um plano que abranja todas as águas marinhas, embora estejam em curso trabalhos neste sentido nos dois Estados-Membros. A Comissão está a trabalhar em estreita colaboração com os dois Estados-Membros para os ajudar a adotar os respetivos POEM o mais rapidamente possível.

Os atrasos no cumprimento do prazo de 2021 resultaram principalmente de procedimentos morosos (por exemplo, avaliações ambientais e coordenação entre instituições), de uma governação complexa, de perturbações relacionadas com a COVID-19 e de fatores políticos ou

---

4 Avaliação da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha, SWD(2025) 50.

5 Ver, por exemplo, Zaucha et al. «Implementing the EU MSP Directive: Current status and lessons learned in 22 EU Member States», *Marine Policy*, 2025.

6 Bulgária (2023), Dinamarca (2023), Estónia (2022), Espanha (2023), França (2022), Itália (2024), Chipre (2023), Portugal (subdivisão dos Açores, 2024), Roménia (2023) e Suécia (2022).

7 Entre 2021 e 2023, foram iniciados processos por infração contra a Bulgária, a Grécia, a Espanha, a Croácia, a Itália, Chipre, Portugal e a Roménia, devido ao facto de estes países não terem estabelecido POEM nem os terem apresentado à Comissão, tal como exigido pela Diretiva OEM. Em 2023, foram encerrados os processos contra a Bulgária [INFR(2022)2025] e a Espanha [INFR(2022)2027]. Os processos contra Chipre [INFR(2021)2227], Portugal [INFR(2023)2042] e a Roménia [INFR(2021)2224] foram encerrados em 2024. O processo contra a Itália [INFR(2021)2223] foi retirado do Tribunal em dezembro de 2024. Apenas permanecem em aberto os processos contra a Croácia [INFR(2021)2225] e a Grécia [INFR(2021)2226].

8 No que diz respeito à Grécia, em 27 de fevereiro de 2025, o Tribunal de Justiça da União Europeia proferiu o seu acórdão no processo C-128/24 (*Comissão Europeia contra República Helénica*), declarando que a Grécia não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força da Diretiva OEM. A Grécia aprovou uma estratégia nacional de ordenamento do espaço marinho em abril de 2025, incluindo mapas das zonas marinhas. Foi acordado um calendário para a adoção do plano completo, que ainda está pendente.

geopolíticos. Em alguns casos, os atrasos foram, em grande medida, administrativos, tendo a adoção ocorrido pouco tempo após o termo do prazo.

A maioria dos Estados-Membros «que procederam atempadamente à adoção» está agora envolvida em ciclos de reapreciação ou revisão. Vários Estados-Membros já lançaram reapreciações completas (por exemplo, Bélgica, Bulgária, Espanha, França, Países Baixos e Suécia), enquanto outros concluíram avaliações intercalares ou programaram reapreciações futuras (por exemplo, Alemanha, Estónia, Letónia, Lituânia, Malta e Polónia).

Globalmente, passou-se da adoção inicial para atualizações específicas e para os primeiros ciclos completos de reapreciação. Ao mesmo tempo, os dois restantes Estados-Membros que ainda não adotaram um POEM continuam a trabalhar nesse sentido.

Quadro 1: Situação atual dos processos de adoção e revisão dos POEM para os 22 Estados-Membros costeiros[9]

Estado-Membro	Data de adoção do plano atual	Planos anteriores	Processos de revisão e planos de afetação complementares
Bélgica	maio de 2019	Adoção do primeiro POEM: março de 2014	Preparação do 3.º POEM da Bélgica (2026-2032) em curso — A revisão do POEM teve início em 2023 e o seminário foi seguido de uma consulta pública. Adoção do novo plano prevista para 2026.
Bulgária	maio de 2023	/	Estudo de viabilidade realizado em 2023 e 2024. A atualização formal deverá estar concluída até ao final de 2027.
Croácia	Processo em curso	/	/
Chipre	dezembro de 2023	/	Não está a ser reapreciado.
Dinamarca	2023[10]	/	Alterado em 2024 (um complemento formal ao POEM), principalmente para integrar novas metas em matéria de energia renovável ao largo e biodiversidade, e, em 2025 (uma alteração da Lei relativa ao ordenamento do espaço marítimo que introduz um regime de projetos temporários de ensaio e investigação fora das zonas designadas).
Estónia	maio de 2022	/	Acompanhamento e revisão anual do plano de ação em curso. Processo formal de reapreciação previsto para 2026-2027 no âmbito do ciclo de reapreciação quinquenal exigido pela legislação nacional.
Finlândia	dezembro de 2020	/	Revisão iniciada em janeiro/fevereiro de 2024; o plano será atualizado/adotado até 2027.

[9] Para informações mais pormenorizadas, bem como ligações para os planos nacionais, consultar a PlataformaEuropeia de Ordenamento do Espaço Marítimo | Países.

[10] A Dinamarca submeteu o seu primeiro Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo a consulta pública durante um período de seis meses em 2021. O projeto de plano era juridicamente vinculativo a partir da sua publicação para consulta. Foi promulgado sob forma de decreto executivo em 2023.

Estado-Membro	Data de adoção do plano atual	Planos anteriores	Processos de revisão e planos de afetação complementares
França	Segunda parte (documentos estratégicos): novembro de 2025	1.ª parte: 2019 2.ª parte: maio de 2022 /	Após a aprovação da estratégia nacional em junho de 2024, a França reviu recentemente a parte estratégica do seu POEM para designar novas zonas, em especial para parques eólicos marítimos e zonas de proteção «rigorosa», e para introduzir outras alterações conexas.
Alemanha	setembro de 2021	Adoção do primeiro POEM: 2009	Em 2025, foi publicado um plano de desenvolvimento de zonas marítimas que define uma estratégia para o setor marítimo no domínio da energia eólica marítima. A revisão intercalar do POEM alemão está em curso e deverá estar terminada em 2026.
Grécia	Processo em curso	/	/
Irlanda	junho de 2021	/	Plano para a Zona Marítima Designada da Costa do Sul (DMAP) adotado em outubro de 2024 (designa zonas de energia de fontes renováveis ao largo para ajudar a produzir 5 GW de capacidade eólica marítima até 2030).
Itália	setembro de 2024	/	Não está a ser reapreciado.
Letónia	maio de 2019	/	Relatório de avaliação intercalar adotado em outubro de 2024. O processo de reapreciação deverá ter início no outono de 2025.
Lituânia	setembro de 2021	Adoção do primeiro POEM: junho de 2015	Reapreciação do plano prevista para 2030. Um plano temático e uma avaliação ambiental estratégica (AAE) de 2024 definiram as localizações dos parques eólicos marítimos e as ligações à costa.
Malta	julho de 2015	/	Foi realizada uma reapreciação interna inicial. Continuação da implementação em curso, enquanto se aguarda a orientação governamental sobre as próximas etapas.
Países Baixos	março de 2022	Primeiro plano adotado: 2009[11] Segundo plano adotado: Dezembro de 2015[12]	Está em curso a revisão parcial do Programa do Mar do Norte (2022-2027) para abordar, entre outros temas, metas mais ambiciosas em matéria de energia de fontes renováveis ao largo. Projeto de revisão parcial apresentado ao Parlamento em 22 de abril de 2025; consulta pública a partir de 19 de maio de 2025; conclusão prevista para 2026.
Polónia	abril de 2021, com uma alteração técnica em		Avaliação intercalar publicada em 9 de maio de 2025; foi tomada a decisão de atualização; o Ministério procura financiamento; uma atualização abrangente terá início em 2026 (sob reserva de disponibilidade orçamental) e

[11] Documento sobre a política para o mar do Norte para 2009-2015.

[12] O segundo plano de ordenamento do território, o documento sobre a política para o mar do Norte que abrange o período de 2016-2021, constitui uma atualização do documento de 2009-2015.

Estado-Membro	Data de adoção do plano atual	Planos anteriores	Processos de revisão e planos de afetação complementares
	dezembro de 2022[13]		deverá durar entre 2,5 anos e 3 anos.
Portugal	dezembro de 2019 (Continente e Madeira) e outubro de 2024 (Açores)	/	O Plano de Afetação para as Energias Renováveis Offshore (PAER, 2025) articula-se automaticamente com o Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional (PSOEM).
Roménia	novembro de 2023	/	Não está a ser reapreciado.
Espanha	fevereiro de 2023	/	Revisão iniciada em 2024; os cinco planos para cada uma das cinco subdivisões marinhas espanholas devem ser revistos até ao prazo regulamentar de 31 de dezembro de 2027.
Eslovénia	julho de 2021	/	Não está a ser reapreciado. Próxima revisão formal prevista para 2031, com início dos trabalhos preparatórios em 2029.
Suécia	fevereiro de 2022	/	Planos reapreciados a fim de, entre outros, cumprir as novas metas de desenvolvimento da energia eólica marítima renovável e criar zonas marinhas protegidas — propostas de alteração dos planos apresentadas ao governo em janeiro de 2025.

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

As secções seguintes apresentam uma avaliação da forma como os Estados-Membros aplicaram os requisitos mínimos estabelecidos na Diretiva OEM. A análise está estruturada em torno das disposições pertinentes da diretiva e examina as abordagens adotadas nos POEM nacionais e nos quadros de execução conexos.

A Diretiva OEM estabelece um quadro flexível, conferindo aos Estados-Membros uma ampla margem discricionária quanto à forma como aplicam os seus requisitos em consonância com as respetivas disposições constitucionais, estruturas administrativas, sistemas jurídicos e características marítimas específicas. Consequentemente, os Estados-Membros adotaram vários modelos de planeamento, mecanismos de governação e soluções técnicas diferentes para dar cumprimento às disposições da diretiva.

As observações comparativas e as referências a diferentes níveis ou formas de execução nas secções seguintes são, por conseguinte, de natureza descritiva e analítica. Destinam-se a facilitar a comparação, identificar tendências e destacar padrões de execução em toda a UE. Nos casos em que foram escolhidas diferentes abordagens, não há qualquer sugestão de que tal constitua um incumprimento ou uma aplicação insatisfatória.

[13] Na sequência de uma ameaça jurídica de um concessionário canadiano de petróleo e gás cujos direitos no mar da Pomerânia Ocidental foram omitidos do plano de 2021, a revisão do POEM de 2022 — considerada uma «alteração técnica» — ajustou três zonas de bacia de modo a incluir as atividades, evitando pedidos de compensação e não exigindo uma nova avaliação ambiental estratégica (AAE) nem uma consulta pública.

2.2.1. Artigo 5.º, n.º 1— Aplicação da abordagem ecossistémica

De um modo geral, os Estados-Membros referiram a aplicação de uma abordagem ecossistémica ao ordenamento do espaço marítimo, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, da Diretiva OEM. Contudo, na prática, a medida e a coerência com que a abordagem ecossistémica tem sido aplicada variam significativamente de país para país e dependem de diferentes estruturas constitucionais, administrativas e regulamentares. A abordagem ecossistémica é amplamente referenciada como um princípio orientador nos objetivos dos POEM e é aplicada sobretudo através de procedimentos de avaliação ambiental de acompanhamento.

Em toda a UE, a avaliação ambiental estratégica[14] (AAE) surgiu como o principal meio de pôr em prática a abordagem ecossistémica. As bases de referência ambientais, as análises de pressão, a avaliação de alternativas e as medidas de atenuação estão normalmente estruturadas em torno de componentes ecológicos e pressões humanas, baseando-se frequentemente nos descritores e quadros de monitorização da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha[15] (DQEM). Em muitos casos, a AAE — juntamente com uma avaliação adequada[16], se for caso disso — é a principal fonte de provas de que as interações ecossistémicas, as pressões cumulativas e os limites ambientais foram considerados a nível estratégico.

Por conseguinte, a maioria dos POEM aplica a abordagem ecossistémica em termos processuais, e não através de regras explícitas de delimitação de zonas com base nos ecossistemas nem de limiares incluídos na descrição escrita do plano. A medida em que a abordagem ecossistémica influencia as decisões de ordenamento varia consideravelmente. Em vários Estados-Membros, as conclusões da AAE influenciaram manifestamente as opções de delimitação de zonas, salvaguardas, condições ou exclusões informadas para utilizações específicas (designadamente a energia renovável ao largo, a extração e a navegação). Noutros, as considerações da abordagem ecossistémica continuam a ser de ordem mais geral, com os condicionalismos ambientais a serem abordados principalmente na fase de autorização do projeto através de avaliações de impacto ambiental subsequentes.

De um modo geral, os Estados-Membros baseiam a aplicação da abordagem ecossistémica nos quadros ambientais da UE existentes, em especial a DQEM, a legislação Natura 2000 e os sistemas nacionais de monitorização do meio marinho. O alinhamento com os objetivos do bom estado ambiental é frequentemente citado, mas apenas alguns planos traduzem este alinhamento em quadros de avaliação estruturados e baseados em descritores ou em análises

---

[14] Em conformidade com a 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.

[15] 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).

[16] Em conformidade com a Diretiva 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens (trata-se da versão codificada da Diretiva 79/409/CEE original) e a 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.

de impacto cumulativo que orientem diretamente as escolhas de planeamento[17]. Nos outros casos, as referências ao funcionamento e à resiliência dos ecossistemas são, em grande medida, explicativas. A aplicação da abordagem ecossistémica reflete igualmente as diferenças nos modelos de governação. Os sistemas centralizados tendem a basear-se em avaliações ambientais a nível nacional para incorporar considerações relativas aos ecossistemas. Paralelamente, os sistemas a vários níveis ou federais distribuem a aplicação da abordagem ecossistémica pelos processos nacionais e subnacionais, o que provoca, por vezes, uma aplicação desigual nas bacias marítimas. As abordagens de planeamento baseadas nas bacias marítimas ou nas fachadas ajudaram alguns Estados-Membros a adaptar as avaliações dos ecossistemas às condições ecológicas regionais, favorecendo uma aplicação mais local da abordagem ecossistémica.

Exemplos de boas práticas[18]:

- A Irlanda aplicou uma AAE orientada por objetivos que testou todas as políticas do QNOM (quadro nacional de ordenamento marinho) em relação a objetivos ambientais estratégicos que abrangem todos os aspetos da Diretiva AAE (biodiversidade, saúde humana, água, clima, paisagem, património cultural, etc.). A AAE fornece provas de um percurso completo de análise/delimitação do âmbito, de testes iterativos utilizando os objetivos da AAE, de uma declaração integrada de impacto na rede Natura e de uma avaliação adequada (AA). A Declaração da AAE explica de que forma a consulta e a avaliação alteraram o QNOM. Trata-se de um exemplo em que a AAE influenciou claramente o conteúdo do plano.
- A AAE da Dinamarca de 2023 avalia cada alteração do OEM em relação aos 11 descritores da DQEM, utilizando tabelas de pressão específicas para cada descritor, a fim de examinar de que forma a remoção das zonas de aquicultura e extração ou a expansão das zonas de produção de energia a partir de fontes renováveis ao largo e de armazenamento de CO2 afetam o bom estado ambiental. Esta abordagem estruturada reforça a ligação direta entre a análise da pressão, os objetivos inerentes ao bom estado ambiental e as decisões finais de delimitação de zonas.
- A AAE da Estónia combina a análise de pressão a título da DQEM com a modelização do impacto cumulativo (PlanWise4Blue)[19]. Os resultados dos modelos que mostram riscos elevados para as aves e os morcegos — especialmente devido ao desenvolvimento concentrado de explorações eólicas no golfo de Riga — conduziram à relocalização de zonas de energia eólica e à introdução de medidas de atenuação específicas para as atividades mineiras, aquícolas e de defesa.

[17] Esta observação é corroborada pela avaliação da Comissão sobre a execução da DQEM. O relatório final [COM(2020)259] observa que os progressos na fixação de limiares para determinar o bom estado ambiental têm sido lentos e que a forma como os Estados-Membros definem e determinam o bom estado ambiental varia consideravelmente entre os descritores, o que indica que a definição de descritores continua a ser incompleta e desigual como base de avaliação.

[18] Para mais exemplos nacionais, consultar o estudo de apoio. Um exemplo excelente de uma abordagem plurinacional da integração da AAE é o projeto «Planeamento estratégico baseado nos ecossistemas para o futuro sustentável do mar Báltico» (SEABASS), atualmente a ser financiado pelo programa Interreg para o mar Báltico.

[19] PlanWise4Blue |Plataforma Europeia de Ordenamento do Espaço Marítimo.

De um modo geral, as últimas revisões dos POEM demonstram que foram realizados progressos claros em termos de aplicação do artigo 5.º, n.º 1, com uma utilização mais sistemática dos dados ambientais, uma análise da pressão cumulativa e ligações aos objetivos da DQEM. Ao mesmo tempo, a aplicação prática da abordagem ecossistémica continua a ser desigual entre os países. Tal reflete, em parte, as diferentes interpretações nacionais do conceito e a ausência de um quadro mais operacional a nível da UE. Embora as considerações baseadas nos ecossistemas sejam amplamente abordadas através da AAE e dos procedimentos conexos, há margem em futuros ciclos de planeamento para traduzir de forma mais sistemática estas análises em disposições claramente articuladas dos espaços, critérios de tomada de decisão e disposições de acompanhamento no âmbito dos próprios POEM.

2.2.2. Consideração dos aspetos ambientais, económicos, sociais e de segurança

De um modo geral, os Estados-Membros têm abordado sistematicamente os aspetos ambientais, económicos, sociais e de segurança aquando da elaboração e aplicação dos POEM, em consonância com o artigo 6.º, n.º 2, alínea b), da Diretiva OEM. De um modo geral, as considerações ambientais têm sido objeto da maior atenção e têm sido incorporadas de forma coerente nos POEM, o que ilustra as fortes ligações com os processos de AAE e o alinhamento com as obrigações decorrentes da legislação ambiental da UE. Os aspetos económicos foram abordados principalmente através da organização espacial dos principais setores marítimos, designadamente a energia proveniente de fontes renováveis ao largo, o transporte marítimo, os portos e outras atividades da economia azul (como a aquicultura). Paralelamente, as considerações sociais foram incorporadas de forma mais desigual, muitas vezes através da consulta das partes interessadas (por exemplo, com o setor das pescas) e por via de objetivos de ordenamento de alto nível, em vez de através de quadros analíticos específicos. Os aspetos de segurança, em especial a segurança marítima e as restrições relacionadas com a defesa, têm sido geralmente refletidos nas designações espaciais, nas medidas de organização do tráfego e nas zonas de exclusão ou restrição.

Exemplos[20] de considerações de segurança nos POEM:

Os requisitos de segurança estão incorporados em vários POEM. A Irlanda exige a avaliação dos riscos ligados à navegação e às operações de busca e salvamento [utilizando ferramentas como o conjunto de instrumentos desenvolvido pela Associação Internacional de Sinalização Marítima (AISM)] a nível do projeto, em consonância com o planeamento nacional de emergência e defesa. Em França, os planos da fachada incluem secções específicas de análise de riscos e fichas de ação sobre a vigilância marítima e a capacidade de resposta. A Suécia promove sistemas de gestão do tráfego marítimo — que deverão reduzir as colisões e os encalhamentos em mais de 60 % — e identifica as melhorias que são necessárias nos portos e nos canais de navegação para colmatar as lacunas de segurança. Estes exemplos mostram como o ordenamento do espaço marítimo pode reforçar a segurança marítima através de uma avaliação estruturada e da coordenação com autoridades especializadas.

A evolução recente indica que houve uma mudança gradual de uma abordagem descritiva para uma consideração mais estruturada de soluções de compromisso entre objetivos. Em vários Estados-Membros, as revisões do ordenamento do espaço marítimo têm procurado cada vez

[20] *Para mais exemplos, consultar o estudo de apoio.*

mais equilibrar o desejo de acelerar a implantação da energia renovável ao largo com a necessidade de proteger a biodiversidade, permitir a coexistência das pescas com outros setores e garantir a segurança da navegação. As considerações em matéria de segurança estão a ganhar importância atenta a concorrência crescente pelo espaço marítimo e a necessidade de proteger as infraestruturas críticas, enquanto os objetivos económicos e ambientais estão agora mais explicitamente definidos a nível dos POEM do que no primeiro ciclo de planeamento.

Não obstante estes progressos, persistem diferenças em termos de âmbito das análises socioeconómicas e de segurança e em função da medida em que são postas em prática. Os aspetos ambientais têm metodologias mais estabelecidas e uma melhor disponibilidade de dados, ao passo que os impactos sociais e os efeitos socioeconómicos cumulativos são frequentemente abordados de forma qualitativa. De um modo geral, o ordenamento do espaço marítimo é cada vez mais utilizado como quadro estratégico para conciliar considerações ambientais, económicas, sociais e de segurança, embora se espere que as metodologias continuem a ser desenvolvidas à medida que os Estados-Membros entram em ciclos de planeamento subsequentes.

2.2.3. Promover a coerência

Desde o primeiro ciclo de execução, os Estados-Membros intensificaram progressivamente os seus esforços para promover a coerência entre o ordenamento do espaço marítimo e as políticas, estratégias e processos de planeamento conexos, tal como exigido pelo artigo 6.º, n.º 2, alínea c), da Diretiva OEM. Todos os Estados-Membros costeiros reconhecem agora explicitamente o ordenamento do espaço marítimo como um quadro de coordenação para alinhar os objetivos ambientais, setoriais e espaciais no meio marinho, mesmo que o grau de coerência das diferentes políticas varie de país para país.

A abordagem mais coerente para alcançar este objetivo pode ser observada nas políticas ambientais marinhas[21], que foram alinhadas com os objetivos e os dados exigidos ao abrigo da DQEM e das Diretivas Aves[22] e Habitats[23]. Em muitos casos, os requisitos ambientais refletem-se em designações espaciais, condições de planeamento ou disposições de salvaguarda, apoiadas por processos de avaliação ambiental estratégica. Noutros Estados-Membros, a coerência é abordada mais através de referências de alto nível e da coordenação processual, sendo a integração política concreta abordada em fases posteriores ou caso a caso.

A maioria dos Estados-Membros refere explicitamente as ligações com a DQEM e a Diretiva-Quadro Água[24] (DQA), muitas vezes através do alinhamento dos objetivos ambientais e das designações espaciais. Em alguns casos, as mesmas autoridades supervisionam a

[21] Ver também a avaliação da DQEM [SWD(2025) 50], parte 1 — Capítulo relativo à coerência.

[22] Diretiva 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens (versão codificada).

[23] 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.

[24] Diretiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política da água.

aplicação da Diretiva OEM e da DQEM, o que facilita o intercâmbio de dados e conhecimentos especializados.

Exemplo de boas práticas[25]: A França utiliza um instrumento plenamente integrado a nível da fachada (*Documents Stratégiques de Façade*, DSF), que funciona simultaneamente como POEM e quadro estratégico para a aplicação da DQEM. As obrigações ambientais (rede Natura 2000, objetivos da DQEM, obrigações no âmbito da DQA) são incorporadas nos mapas de utilização e no plano de ação específico de fachada (incluindo fichas de ação temáticas) dos DSF, assegurando que as orientações espaciais e as medidas de gestão são reunidas num único documento de planeamento.

Para além da política ambiental, o ordenamento do espaço marítimo é agora utilizado de forma mais robusta para melhorar a coordenação com os quadros da energia, do transporte marítimo, do desenvolvimento portuário e do ordenamento do litoral. As recentes revisões dos planos e as atualizações específicas revelam uma tendência para desenvolver uma compreensão mais clara da forma como o ordenamento do espaço marítimo interage com as estratégias setoriais nacionais, em especial quando existem implicações espaciais significativas. As diferenças nas estruturas de governação, nos ciclos de planeamento e nos mandatos legais continuam a influenciar o alinhamento, mas o ordenamento do espaço marítimo é cada vez mais reconhecido como um quadro de referência estável para a gestão destas interações.

Em certos casos, e especialmente em zonas sobrelotadas, um ordenamento coerente exige também uma reflexão sobre a utilização conjunta do espaço por diferentes partes interessadas. As sinergias e as oportunidades de partilha de locais estão a ser cada vez mais consideradas em vários Estados-Membros, nomeadamente através de novas abordagens das zonas de utilização múltipla, que implicam normalmente a energia proveniente de fontes renováveis ao largo e a aquicultura, ou combinam objetivos em matéria de infraestruturas energéticas e biodiversidade. Embora existam mecanismos para avaliar as interações em todos os Estados-Membros, essas abordagens continuam, em grande medida, a ser exploratórias e assentam mais na experimentação baseada em projetos do que em procedimentos formais de ordenamento. Uma verdadeira abordagem de «utilização múltipla desde a conceção» exigiria também um forte empenho das partes interessadas em causa, bem como a sua participação precoce.

De um modo geral, a experiência adquirida com a aplicação do ordenamento do espaço marítimo aponta para um transição gradual dos controlos formais de coerência para uma coordenação mais substancial. Embora os Estados-Membros tenham abordagens diferentes, assiste-se a uma tendência comum para integrar a coerência nos mecanismos de governação de rotina, apoiada por mecanismos de coordenação interministerial, sistemas de dados partilhados e reapreciações iterativas dos planos. Prevê-se que esta tendência se mantenha à medida que o ordenamento do espaço marítimo amadurece e que os Estados-Membros entrem em ciclos de planeamento subsequentes.

2.2.4. Interações terra-mar

Todos os Estados-Membros abordaram as interações terra-mar nos seus quadros de ordenamento do espaço marítimo, tal como exigido pelo artigo 4.º, n.º 2, e artigo 6.º, n.º 2,

[25] Para mais exemplos, consultar o estudo de apoio.

alínea a), da Diretiva OEM. Contudo, a profundidade, o âmbito e a intensidade das interações terra-mar variam significativamente entre os países, refletindo diferenças nas disposições constitucionais, nas competências administrativas e nas tradições regulamentares, em especial no que diz respeito à repartição de responsabilidades entre as autoridades responsáveis pelo ordenamento do espaço marinho e terrestre.

A maioria dos Estados-Membros trata as interações terra-mar como uma consideração transversal, em vez de as abordar através de uma abordagem de planeamento plenamente integrada. Os POEM identificam geralmente interfaces fundamentais, como os portos e o acesso ao transporte marítimo, as ligações à energia e à rede, a proteção costeira, as pressões ambientais com origem em terra e a conectividade ecológica ao longo da costa. Os processos de AAE apoiaram frequentemente a integração destas interfaces, salientando os efeitos cumulativos das políticas marinhas e costeiras e a necessidade de coerência entre elas.

Observaram-se abordagens mais avançadas nos casos em que as disposições institucionais permitem uma estreita coordenação entre os sistemas de ordenamento marítimo e terrestre. Nestes casos, os POEM fornecem orientações mais claras sobre o alinhamento das utilizações ao largo com as infraestruturas em terra, os quadros de desenvolvimento costeiro e os objetivos de gestão ambiental. Foram vários os Estados-Membros que deram mais atenção às interações terra-mar nas recentes atualizações dos seus POEM, nomeadamente em resposta ao aumento da implantação da energia proveniente de fontes renováveis ao largo, ao desenvolvimento portuário e às necessidades de adaptação às alterações climáticas.

Em contrapartida, nos Estados-Membros com estruturas de governação mais fragmentadas ou uma forte separação entre as competências de ordenamento terrestre e marinho (em que os POEM abrangem apenas a zona económica exclusiva), as interações terra-mar foram frequentemente abordadas através de referências globais, sendo a execução deixada, em grande medida, para os processos de tomada de decisão a nível dos projetos e de licenciamento setorial.

2.2.5. Envolvimento das partes interessadas e participação do público

Todos os Estados-Membros adotaram disposições para assegurar o envolvimento das partes interessadas e a participação do público no ordenamento do espaço marítimo, em consonância com o artigo 6.º, n.º 2, alínea d), e o artigo 9.º da Diretiva OEM. A participação do público está universalmente ancorada nos procedimentos legais de planeamento e avaliação ambiental, assegurando oportunidades de consulta mínimas e conformes com a lei. Uma vez que o ordenamento do espaço marítimo envolve considerações e impactos ambientais significativos, os Estados-Membros devem aplicar os princípios da Diretiva Participação do Público[26] ao envolverem as partes interessadas e o público no processo de ordenamento do espaço marítimo, designadamente aquando da realização da avaliação ambiental estratégica.

Para além destes requisitos de base, as abordagens em matéria de participação das partes interessadas variam significativamente entre os contextos nacionais, refletindo diferenças nas

[26] Diretiva 2003/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, que estabelece a participação do público na elaboração de certos planos e programas relativos ao ambiente e que altera, no que diz respeito à participação do público e ao acesso à justiça, as Diretivas 85/337/CEE e 96/61/CE do Conselho.

estruturas constitucionais, nas tradições administrativas, nas culturas de planeamento e nos quadros regulamentares.

De um modo geral, a participação das partes interessadas nos Estados-Membros evoluiu de um exercício de consulta predominantemente formal para um modelo de participação mais estruturado e, em alguns casos, contínuo. A primeira geração de POEM baseou-se, em grande medida, em consultas públicas realizadas durante a fase preparatória do OEM e o processo de avaliação ambiental estratégica. Os planos mais recentes e as reapreciações em curso complementaram cada vez mais as consultas públicas com consultas setoriais específicas, seminários temáticos, intercâmbios bilaterais e ferramentas digitais, como plataformas de mapeamento interativas[27].

Existe uma clara tendência para reforçar a participação intersetorial, em especial entre as autoridades e as partes interessadas nos domínios da energia, dos transportes marítimos, do ambiente, das pescas e do desenvolvimento costeiro. Em vários Estados-Membros, foram criados organismos consultivos ou de coordenação permanentes ou semipermanentes, bem como comités interministeriais, para apoiar a execução e o acompanhamento, permitindo que o diálogo com as partes interessadas se estenda para além da fase de adoção e abranja o acompanhamento e a reapreciação. Quando existem, esses acordos contribuem para uma maior transparência, previsibilidade e apropriação partilhada dos resultados do OEM.

Exemplos de boas práticas:

- Chipre é um bom exemplo de um processo de consulta bem concebido e transparente. Inclui duas fases de consulta a nível nacional que combinam apresentações cidade-a-cidade com uma plataforma em linha para a apresentação de observações escritas e torna acessíveis ao público todos os projetos de mapas. Mais importante ainda, os contributos conduziram a alterações tangíveis no OEM. Por exemplo, foram transladadas unidades aquícolas para evitar conflitos com as infraestruturas energéticas, foram introduzidas zonas específicas de colocação de cabos com vista a reduzir os riscos de navegação e foram formalizadas zonas polivalentes para gerir a coexistência entre atividades como a energia, os transportes, o turismo, o património cultural e a defesa. Um relatório consolidado sobre as observações e as respostas mostrou como as reações moldaram o plano final, assegurando uma rastreabilidade total.
- Nos Países Baixos, as partes interessadas do setor das pescas contribuem para o ordenamento do espaço marítimo através de um processo de participação estruturado e contínuo, realizado em especial aquando da revisão do POEM do mar do Norte associado à expansão da energia proveniente de fontes renováveis ao largo. Para além das consultas públicas obrigatórias, organizações de pesca como a VisNed (Associação Neerlandesa de Pescas) e a POV (Organização Neerlandesa de Produtores de Produtos da Pesca) participam num diálogo setorial específico e em intercâmbios específicos. Este processo aborda as preocupações em matéria de pesca, como o acesso aos pesqueiros, a segurança e a coexistência, bem como os objetivos ambientais e energéticos, o apoio à transparência e as soluções de compromisso

[27] Estudo da Comissão Europeia sobre a participação das partes interessadas no OEM, 2023 — https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/15560.

informadas. Subsistem desafios, incluindo conflitos espaciais, riscos de segurança e lacunas de dados. Estão a ser exploradas soluções inovadoras, como a delimitação dinâmica de zonas e a investigação em colaboração [por exemplo, o programa ecológico para a energia eólica marítima (Wozep)], a fim de equilibrar interesses concorrentes. A abordagem neerlandesa está em consonância com a Diretiva OEM e implica a cooperação internacional com os países vizinhos do mar do Norte.

Ao mesmo tempo, a profundidade, a continuidade e o equilíbrio da participação das partes interessadas continuam a ser desiguais. Embora as partes interessadas institucionais e os intervenientes setoriais bem organizados — em especial as indústrias marítimas de grande escala — estejam, de um modo geral, bem integrados nos processos de ordenamento, a inclusão das comunidades locais, da pequena pesca, dos operadores aquícolas, dos agentes económicos de menor dimensão e das organizações da sociedade civil continua a ser muito mais variável e muitas vezes limitada a consultas *ad hoc*, em vez de ser integrada de forma sistemática e sustentada ao longo de todo o ciclo de planeamento. As limitações de capacidade das administrações e das partes interessadas, os diferentes mandatos consoante os níveis de governo e a complexidade dos processos de OEM continuam a ser obstáculos a uma participação mais coerente e inclusiva em alguns Estados-Membros.

2.2.6. Utilização dos melhores dados disponíveis e partilha de dados

O ordenamento do espaço marítimo nos Estados-Membros assenta numa utilização ampla e cada vez mais estruturada dos dados, em consonância com o artigo 6.º, n.º 2, alínea e), e o artigo 10.º da Diretiva OEM. Todos os POEM assentam numa combinação de conjuntos de dados ambientais, socioeconómicos e setoriais existentes e baseiam-se, em especial, em dados gerados ao abrigo da legislação da UE, designadamente a DQEM, as Diretivas Aves e Habitats e os quadros setoriais pertinentes, complementados por fontes a nível da bacia marítima ou a nível da UE, como a EMODnet, o serviço de monitorização do meio marinho Copernicus e o atlas europeu dos mares.

Na maioria dos casos, as autoridades organizam a utilização dos dados através de processos ou plataformas nacionais específicos que consolidam os contributos de diferentes autoridades competentes e dos sistemas de monitorização.

A avaliação ambiental estratégica (AAE) funciona geralmente como o principal mecanismo de organização e validação dos dados ambientais, que são depois integrados nos POEM. As referência ambientais, as análises de pressão e as avaliações de impacto cumulativo baseiam-se normalmente em dados de monitorização da DQEM, nos inventários da rede Natura 2000, nos mapas nacionais dos fundos marinhos, nos conjuntos de dados relativos às pescas e ao transporte marítimo e em informações setoriais específicas (por exemplo, energia renovável ao largo, portos, cabos). Vários Estados-Membros baseiam-se especificamente em descritores, indicadores e ciclos de avaliação da DQEM, que servem de espinha dorsal ambiental para a forma como os dados são utilizados nos seus POEM, enquanto outros recorrem a estes de forma mais indireta, servindo de dados contextuais para apoiar o desenvolvimento de POEM e as decisões de licenciamento.

Muitos Estados-Membros investiram em infraestruturas nacionais ou regionais de dados sobre o meio marinho para apoiar o ordenamento do espaço marítimo. Exemplos dessas

infraestruturas incluem geoportais marinhos, plataformas GIS partilhadas e ferramentas de apoio à tomada de decisões que permitem a sobreposição espacial de utilizações, condicionalismos e sensibilidades ambientais. Em alguns casos, estes sistemas são concebidos para apoiar não só a preparação dos POEM, mas também as AAE, as avaliações adequadas e as subsequentes autorizações a nível dos projetos, melhorando a coerência entre as fases de planeamento e licenciamento.

Ao mesmo tempo, observam-se variações significativas na comparabilidade dos dados e na utilização operacional dos dados entre os Estados-Membros, refletindo diferenças na disponibilidade dos dados e na capacidade técnica. Em vários casos, as limitações de dados são explicitamente reconhecidas nos POEM ou nas AAE, designadamente em relação aos serviços ecossistémicos, às pressões cumulativas, aos impactos das alterações climáticas e às interações socioeconómicas. Nos casos em que existem lacunas de dados, os POEM aplicam geralmente abordagens de precaução, adiam a análise pormenorizada para ciclos de planeamento subsequentes ou baseiam-se em avaliações a nível dos projetos para aperfeiçoar os elementos de prova.

Exemplos de boas práticas:

- A Espanha utiliza a plataforma INFOMAR para harmonizar conjuntos de dados e critérios de licenciamento para o ordenamento do espaço marítimo, a DQEM e as autoridades de gestão costeira, facilitando o alinhamento operacional em todos os domínios de intervenção.
- Os Estados-Membros do Báltico e do mar do Norte, em especial, utilizam sistematicamente conjuntos de dados e ferramentas regionais desenvolvidos no âmbito do HELCOM-VASAB, OSPAR e de projetos de ordenamento do espaço marítimo financiados pela UE.

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

A cooperação entre os Estados-Membros em matéria de ordenamento do espaço marítimo foi reforçada, em consonância com o artigo 6.º, n.º 2, alínea f), e o artigo 11.º da Diretiva OEM. A cooperação é uma característica habitual dos processos de ordenamento do espaço marítimo, em especial nas bacias marítimas partilhadas, e é integrada através de uma combinação de procedimentos formais, quadros regionais e colaboração baseada em projetos. Contudo, o grau e o tipo de cooperação, bem como a sua influência prática nos resultados do planeamento, variam significativamente entre bacias marítimas e países.

A maioria dos Estados-Membros dispõe de mecanismos para consultar, coordenar e trocar informações com os países vizinhos. Normalmente, assumem a forma de consultas sobre as AAE e os POEM, reuniões bilaterais e participação em estruturas regionais das bacias marítimas. As consultas transfronteiriças no âmbito da AAE continuam a ser o canal de cooperação mais sistemático e juridicamente sólido, assegurando a notificação precoce, o intercâmbio de documentação e a consideração dos efeitos ambientais transfronteiriços. Em vários casos, estes processos ajudaram a alinhar melhor as bases factuais, as avaliações ambientais e os pressupostos de planeamento entre países.

Para além das consultas formais, a cooperação é frequentemente organizada através dos quadros de governação regional existentes, como o grupo de trabalho HELCOM-VASAB para o ordenamento do espaço marítimo no mar Báltico, as estruturas relacionadas com a OSPAR e a iniciativa para a Grande Bacia do Mar do Norte no Atlântico Nordeste, bem como através da aplicação coordenada do protocolo sobre a Gestão Integrada da Zona Costeira à Convenção de Barcelona. Estes quadros fornecem princípios comuns, orientações e fóruns de diálogo que, por sua vez, ajudam a alinhar as abordagens de ordenamento do território, em especial no que diz respeito aos objetivos ambientais, ao transporte marítimo e à energia renovável ao largo. Além disso, os projetos e as plataformas financiados pela UE desempenham um papel complementar, facilitando estudos conjuntos, metodologias partilhadas e aplicações-piloto, especialmente no que diz respeito às avaliações de impacto cumulativas, às abordagens baseadas nos ecossistemas e à utilização transfronteiriça de dados[28].

Exemplo de boas práticas:

Iniciativa para a Grande Bacia do Mar do Norte (GNSBI) — lançada em 2023 pelos Países Baixos e pela França, a GNSBI reúne nove países ribeirinhos do Grande Mar do Norte (BE, DK, FR, DE, IE, NL, NO, SE, UK). O seu objetivo é melhorar a coerência do ordenamento do espaço marítimo e da gestão marinha em toda a bacia, alinhando as prioridades em domínios como a energia renovável ao largo, a pesca/aquicultura, o transporte marítimo e a conservação da natureza, e apoiando uma abordagem ecossistémica e transfronteiriça para otimizar a utilização das águas partilhadas. Juntamente com os fóruns existentes, como a Cooperação Energética entre os Países dos Mares Setentrionais (NSEC) e as Convenções de Oslo e de Paris para a Proteção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste (OSPAR), a iniciativa reforça a coordenação entre ministros, autoridades e partes interessadas e promove a partilha de dados e conhecimentos. Seis fluxos de trabalho técnicos voluntários (governação, utilização múltipla/utilização conjunta, conservação da natureza, impactos cumulativos, perspetivas de pesca a longo prazo e partilha de conhecimentos) proporcionam um quadro estruturado para fazer face às pressões cumulativas e manter os limites ecológicos.

Na prática, a cooperação entre os Estados-Membros e a nível das bacias marítimas continua a ter um impacto variável nas decisões específicas de ordenamento do território. Embora se tenha constatado que alguns Estados-Membros estejam alinhados no que toca às escolhas na delimitação de zonas, aos corredores ou às salvaguardas ambientais, em muitos casos a cooperação serve principalmente para apoiar a sensibilização mútua e o intercâmbio de informações, em vez de produzir resultados de planeamento conjuntos ou coordenados. As diferenças nos ciclos de planeamento, o estatuto jurídico dos POEM, as competências administrativas e as prioridades nacionais continuam a ser obstáculos a uma integração mais profunda.

[28] Ao longo dos anos, a UE tem prestado um apoio financeiro significativo ao desenvolvimento da cooperação plurinacional no domínio do ordenamento do espaço marítimo. Por exemplo, o programa Interreg para o mar Báltico apoia projetos de cooperação sobre o tema há mais de 20 anos. Outros programas Interreg também prestaram apoio financeiro, incluindo o programa Interreg para o Báltico Meridional (por exemplo, o projeto SEAPLANSPACE) e o programa Interreg para o mar do Norte (por exemplo, o projeto NORSAIC).

2.2.8. Cooperação com países terceiros

A maioria dos Estados-Membros coopera com países terceiros, especialmente quando existem razões imperiosas para o fazer, como bacias marítimas partilhadas, ecossistemas migratórios ou atividades marítimas transfronteiriças. Na prática, essa cooperação é prosseguida principalmente através das estruturas existentes, como as convenções marinhas regionais, as organizações internacionais e os projetos da UE[29], e não através de acordos bilaterais formais de ordenamento do espaço marítimo. Os Estados-Membros que partilham uma fronteira marítima com países terceiros no mar Báltico, no mar Mediterrâneo, no mar Negro e no Atlântico Nordeste dão conta de um diálogo bilateral mais sistemático. Em algumas bacias marítimas, a evolução geopolítica afetou a continuidade e o âmbito da cooperação regional e bilateral.

A cooperação com países terceiros foi considerada mais desenvolvida no que toca à formulação de estratégias e ao intercâmbio de informações. Os Estados-Membros participam geralmente em plataformas regionais e fóruns técnicos para efeitos de partilha de dados, alinhamento dos objetivos ambientais e debate da evolução setorial, em especial no que diz respeito à proteção do ambiente, à segurança do transporte marítimo, às pescas e à aquicultura e às utilizações emergentes, como a energia de fontes renováveis ao largo. Estas interações ajudam a aumentar a sensibilização e a melhorar a compreensão mútua, mas raramente resultam em soluções de ordenamento do território coordenadas ou acordadas conjuntamente. Em vários casos, os projetos financiados pela UE ou as iniciativas regionais com um calendário definido foram a razão para a cooperação, o que levou a resultados fragmentados ou ao fim da cooperação quando o financiamento dos projetos cessou.

Os dados disponíveis sugerem que a cooperação com países terceiros é mais eficaz quando integrada em estruturas regionais de longa data e quando associada a obrigações ambientais ao abrigo de convenções internacionais. Contudo, os mecanismos sistemáticos para traduzir essa cooperação em disposições concretas de ordenamento do espaço marítimo ou em medidas coordenadas de ordenamento do território continuam a ser limitados. De um modo geral, registaram-se progressos na manutenção do diálogo e na partilha de informações. No entanto, o desafio que persiste para os futuros ciclos de planeamento consiste na capacidade de os Estados-Membros integrarem de forma mais profunda e coerente as considerações de países terceiros na execução do ordenamento do espaço marítimo.

2.3. Desafios relativos à execução

A experiência adquirida com a execução do ordenamento do espaço marítimo desde o anterior ciclo de apresentação de relatórios confirmou que o ordenamento do espaço marítimo é agora um elemento central e bem estabelecido da governação marítima da UE. Funciona cada vez mais como um quadro de referência para organizar as diferentes utilizações do espaço marinho

[29] Vários projetos em curso financiados pela UE no domínio do OEM envolvem países terceiros (por exemplo, MEDIGREEN, NESBp). Os programas Interreg, em que os países terceiros podem participar em condições de igualdade com os Estados-Membros, também oferecem uma possibilidade especial de desenvolver a cooperação em matéria de ordenamento do espaço marítimo com países terceiros, e existem vários exemplos desses projetos no programa Interreg para o mar Negro, no programa Interreg ADRION (que abrange os mares Adriático e Jónico) e no Mediterrâneo.

e apoiar a coordenação das políticas a nível nacional e das bacias marítimas. Ao mesmo tempo, há diversos domínios em que o papel do ordenamento do espaço marítimo poderia ser reforçado para responder à evolução dos objetivos políticos e à procura crescente de espaço marinho.

O primeiro desafio diz respeito à coordenação intersetorial entre os diferentes níveis de governo. O ordenamento do espaço marítimo já proporciona um quadro espacial comum no qual são tidos em conta os objetivos ambientais, económicos e sociais. Contudo, as crescentes interações entre as políticas em matéria de energia, ambiente, pescas, aquicultura, transportes, segurança e adaptação às alterações climáticas fazem surgir expectativas cada vez maiores de que o ordenamento do espaço marítimo facilite a coerência não só entre setores, mas também entre as autoridades nacionais, regionais e locais. Em muitos Estados-Membros, a responsabilidade pela execução do ordenamento do espaço marítimo está distribuída pelos vários níveis de governo, o que aumenta a complexidade dos processos de coordenação. Embora existam mecanismos de coordenação na maioria dos casos, a sua eficácia varia e a experiência adquirida com a execução mostra que é possível reforçar mais o papel do ordenamento do espaço marítimo enquanto pilar de coordenação estável que liga as políticas setoriais, as estratégias, as metas e os instrumentos de execução a todos os níveis de governo. Além disso, a procura crescente de espaço aumenta a necessidade de os setores trabalharem em zonas sobrepostas ou adjacentes e, por conseguinte, de planearem a adoção de uma abordagem «multiusos desde a conceção» logo desde o início e em estreita colaboração com as partes interessadas.

Outro desafio diz respeito à dimensão regional e à dimensão das bacias marítimas do ordenamento do espaço marítimo. A cooperação a nível das bacias marítimas tornou-se uma característica normalizada dos processos de ordenamento do espaço marítimo, apoiada por convenções regionais, projetos financiados pela UE e plataformas de cooperação estabelecidas. No entanto, as considerações geopolíticas, as diferenças nos ciclos de planeamento, os mandatos nacionais e as abordagens de execução podem limitar a medida em que os objetivos regionais são sistematicamente refletidos nos resultados espaciais. O reforço das abordagens regionais poderia ajudar a alcançar uma maior coerência na forma como são abordadas as pressões partilhadas, os impactos cumulativos e as necessidades de infraestruturas transfronteiriças, respeitando simultaneamente as competências nacionais.

Um desafio adicional prende-se com a importância de tornar os instrumentos mais coerentes com as políticas ambientais, em especial com a DQEM e os requisitos e quadros conexos de conservação e restauração da natureza, bem como com os objetivos de adaptação às alterações climáticas. Os processos de ordenamento do espaço marítimo estão, de um modo geral, bem alinhados com estas políticas do ponto de vista processual, nomeadamente através das AAE e da partilha de dados. Contudo, uma vez que os objetivos políticos se centram cada vez mais no estado, na resiliência e na restauração dos ecossistemas, bem como na sua adaptação às alterações climáticas, há margem para clarificar melhor o ordenamento do espaço marítimo, a fim de assegurar que apoia a tradução destes objetivos em escolhas de ordenamento do território. Entre as formas de clarificar o ordenamento do espaço marítimo conta-se uma maior consideração das interações terra-mar, da vulnerabilidade costeira e das implicações espaciais das alterações provocadas pelo clima, bem como a manutenção do apoio ao desenvolvimento sustentável dos setores da economia azul.

Outro desafio emergente diz respeito à organização e utilização de dados e conhecimentos. Registaram-se progressos significativos no desenvolvimento de infraestruturas de dados

marinhos e de instrumentos de apoio à tomada de decisões para o ordenamento do espaço marítimo, muitas vezes com base em iniciativas a nível da UE e na cooperação regional. À medida que o ordenamento do espaço marítimo evolui, aumenta o interesse em reforçar as ligações com os sistemas de observação e monitorização dos oceanos, a fim de apoiar o planeamento adaptativo, melhorar a compreensão dos efeitos cumulativos e melhorar as bases factuais para a tomada de decisões em todos os domínios de intervenção.

Por último, o número crescente de iniciativas da UE relativas ao espaço marinho sugere a necessidade de uma maior coerência e simplificação em todo o panorama político. Espera-se cada vez mais que o ordenamento do espaço marítimo funcione na interface entre múltiplos setores, estratégias, planos e requisitos de comunicação de informações. Embora tal reflita o seu potencial enquanto força integradora, também sublinha a importância de o ordenamento do espaço marítimo racionalizar, em vez de aumentar, a complexidade da governação existente. Prosseguir o alinhamento dos objetivos, dos calendários e dos fluxos de informação entre as políticas poderia reforçar a eficácia do ordenamento do espaço marítimo enquanto instrumento central de planeamento e coordenação.

Globalmente, os desafios acima referidos sugerem oportunidades para tirar partido das bases sólidas estabelecidas pela Diretiva OEM. A experiência adquirida com os sucessivos ciclos de planeamento proporciona uma base sólida para ponderar a forma como o ordenamento do espaço marítimo pode ser reforçado enquanto pilar central da governação dos oceanos da UE, nomeadamente no contexto da próxima revisão da Diretiva OEM e do desenvolvimento do futuro ato legislativo relativo aos oceanos, tal como anunciado no Pacto dos Oceanos adotado em junho de 2025[30].

3. O CAMINHO A SEGUIR

Desde a adoção da Diretiva OEM, o quadro político e jurídico que rege as águas marinhas da UE evoluiu substancialmente. O ordenamento do espaço marítimo inscreve-se agora num contexto marcado pela aceleração do ritmo de implantação da energia de fontes renováveis ao largo, pelo reforço dos objetivos de proteção e restauração do ambiente, pela posição cada vez mais central que ocupam as considerações em matéria de segurança e resiliência e pelas expectativas crescentes em matéria de governação integrada dos oceanos. Estes desenvolvimentos sublinham a importância estratégica do ordenamento do espaço marítimo enquanto instrumento de coordenação fundamental, expondo simultaneamente as suas limitações tanto em termos de conceção como de execução.

O ordenamento do espaço marítimo é amplamente reconhecido como um dos poucos instrumentos capazes de interligar as políticas setoriais, os objetivos ambientais e a tomada de decisões espaciais em todos os domínios marítimos. Ao mesmo tempo, a experiência adquirida com a execução do ordenamento do espaço marítimo pôs em evidência desafios estruturais. Estes incluem uma interpretação incoerente de conceitos fundamentais, como a abordagem ecossistémica, o tratamento variável das interações terra-mar, a consideração desigual das partes interessadas do setor marinho, abordagens fragmentadas em matéria de dados e monitorização e a capacidade limitada para coordenar os resultados do planeamento a nível transfronteiriço e com países terceiros.

[30] COM(2025) 281; https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_en?prefLang=pt.

Neste contexto, foi anunciado um futuro ato legislativo relativo aos oceanos no âmbito do Pacto Europeu dos Oceanos, que estabelece um quadro único da UE para proteger a saúde dos oceanos e desenvolver de forma sustentável a economia azul. O ato legislativo relativo aos oceanos pretende ser uma iniciativa emblemática de governação dos oceanos que se baseará na revisão da Diretiva OEM. Terá como objetivo reforçar e modernizar o ordenamento do espaço marítimo enquanto instrumento estratégico que contribuirá para as prioridades do Pacto dos Oceanos e para a sua aplicação, nomeadamente através de uma maior coordenação intersetorial a nível nacional e de uma abordagem mais bem organizada das bacias marítimas. As conclusões do presente relatório de execução proporcionarão uma base factual atempada para fundamentar a revisão da Diretiva 2014/89/UE e a elaboração do futuro ato legislativo relativo aos oceanos.

Em conclusão, o presente relatório mostra que o ordenamento do espaço marítimo na UE entrou numa nova fase de maturidade, embora persistam alguns desafios. Muitos Estados-Membros encontram-se agora no seu segundo ou terceiro ciclo de planeamento e estão cada vez mais centrados na reapreciação e na realização de atualizações específicas dos POEM, bem como no acompanhamento da sua aplicação. Abre-se assim uma oportunidade para avançar para um planeamento mais inclusivo, holístico e orientado para objetivos, com regras de tomada de decisão mais claras, ligações mais fortes à monitorização e à gestão adaptativa e uma maior coerência entre as políticas e as bacias marítimas.