COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 29.4.2026
COM(2026) 174 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a Directivei 2014/89/UE de stabilire a unui cadru pentru amenajarea spațiului maritim

Al doilea raport

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a Directivei 2014/89/UE de stabilire a unui cadru pentru amenajarea spațiului maritim

Al doilea raport

CUPRINS

1. Introducere 2
2. Progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare de la data ultimului raport 3
   - 2.1. Adoptarea și revizuirea planurilor de amenajare a spațiului maritim 3
   - 2.2. Punerea în aplicare a cerințelor privind planurile de amenajare a spațiului maritim prevăzute de Directiva privind amenajarea spațiului maritim 6
     - 2.2.1. Articolul 5 alineatul (1) – aplicarea abordării ecosistemice 7
     - 2.2.2. Luarea în considerare a aspectelor economice, sociale, de mediu și de siguranță 9
     - 2.2.3. Promovarea coerenței 10
     - 2.2.4. Interacțiunile dintre uscat și mare 12
     - 2.2.5. Implicarea părților interesate și participarea publicului 13
     - 2.2.6. Utilizarea celor mai bune date disponibile și schimbul de date 15
     - 2.2.7. Cooperarea între statele membre și la nivelul bazinelor maritime 16
     - 2.2.8. Cooperarea cu țările terțe 17
   - 2.3. Provocări legate de punerea în aplicare 18
3. Calea de urmat 20

1. INTRODUCERE

Acesta este al doilea raport al Comisiei Europene către Parlamentul European și Consiliu, astfel cum se prevede la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2014/89/UE de stabilire a unui cadru pentru amenajarea spațiului maritim („Directiva privind amenajarea spațiului maritim”). El oferă o imagine de ansamblu a progreselor înregistrate de statele membre în punerea în aplicare a Directivei privind amenajarea spațiului maritim începând din 2022[1], când a fost publicat primul raport al Comisiei. În conformitate cu obligațiile de raportare prevăzute la articolul 14 alineatul (2), raportul oferă o imagine de ansamblu factuală și analitică a progreselor înregistrate.

Raportul se axează pe:

- progresele înregistrate de statele membre în ceea ce privește adoptarea, revizuirea și actualizarea planurilor lor de amenajare a spațiului maritim;

- punerea în aplicare a principalelor cerințe de planificare prevăzute de Directiva privind amenajarea spațiului maritim, inclusiv abordarea ecosistemică, luarea în considerare a aspectelor de mediu, economice, sociale și de siguranță, interacțiunile dintre uscat și mare, coerența cu alte politici, implicarea părților interesate, utilizarea datelor și cooperarea în cadrul UE și cu țările terțe;

- modelele emergente, precum și diferențele dintre statele membre și provocările comune acestora, pe măsură ce amenajarea spațiului maritim trece de la faza inițială de adoptare la ciclurile de planificare ulterioare.

Analiza Comisiei arată că punerea în aplicare a Directivei privind amenajarea spațiului maritim ajunge la maturitate la nivelul întregii UE. În prezent, 20 dintre cele 22 de state membre costiere au adoptat cel puțin un plan de amenajare a spațiului maritim, multe dintre acestea revizuindu-și deja planurile sau efectuând actualizări specifice. Mai multe state membre intră în al doilea sau al treilea ciclu de planificare, ceea ce indică o trecere de la etapa inițială de elaborare a planurilor de amenajare a spațiului maritim la punerea lor în aplicare în mod curent, monitorizare și revizuire adaptivă.

Prezentul raport se bazează în principal pe planurile de amenajare a spațiului maritim și pe documentația aferentă prezentate de statele membre, pe informațiile disponibile prin intermediul Platformei europene pentru amenajarea spațiului maritim și pe dovezile colectate prin intermediul unui studiu de sprijin[2] elaborat pentru Comisie, al unui dialog privind punerea

[1] COM/2022/185 final – Raport al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a Directivei 2014/89/UE de stabilire a unui cadru pentru amenajarea spațiului maritim.

[2] Study on the implementation by EU Member States of Directive 2014/89/EU on Maritime Spatial Planning (Studiu privind punerea în aplicare de către statele membre ale UE a Directivei 2014/89/UE privind amenajarea spațiului maritim).

în aplicare[3], al documentelor Comisiei[4], precum și al proiectelor și al altor surse[5]. Împreună, acestea oferă baza analitică pentru evaluarea prezentată în prezentul raport.

2. PROGRESELE ÎNREGISTRATE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE PUNEREA ÎN APLICARE DE LA DATA ULTIMULUI RAPORT

2.1. Adoptarea și revizuirea planurilor de amenajare a spațiului maritim

Articolul 15 alineatul (3) din Directiva privind amenajarea spațiului maritim prevede obligația statelor membre de a elabora planuri de amenajare a spațiului maritim până la 31 martie 2021 și de a notifica statele membre în cauză și Comisia în termen de trei luni de la data publicării planurilor de amenajare a spațiului maritim [articolul 14 alineatul (1)].

Prezenta secțiune sintetizează progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a planurilor de amenajare a spațiului maritim de la data raportul anterior al Comisiei, acoperind perioada cuprinsă între 3 mai 2022 și 1 ianuarie 2026.

În pofida termenului de 31 martie 2021 stabilit în Directiva privind amenajarea spațiului maritim, calendarele și abordările în materie de adoptare și revizuire a planurilor de amenajare a spațiului maritim continuă să varieze la nivelul UE. La data-limită pentru colectarea dovezilor, **20 dintre cele 22 de state membre costiere** și-au adoptat planurile de amenajare a spațiului maritim, ritmul de adoptare accelerându-se semnificativ începând din 2022. Opt state membre și-au adoptat planurile între 2022 și 2024, în timp ce Portugalia și Danemarca au finalizat în aceeași perioadă adoptarea și actualizările inițiale[6]. Pentru a asigura punerea în aplicare a Directivei privind amenajarea spațiului maritim, Comisia a inițiat opt proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor[7] între 2021 și 2023, dintre care șase au fost închise după ce statele membre în cauză și-au adoptat cu succes planurile de amenajare a spațiului maritim. **Grecia și Croația**[8] nu au adoptat încă un plan care să acopere toate apele marine, deși în ambele

[3] Implementation dialogue on the implementation of the Maritime Spatial Planning Directive with Commissioner Costas Kadis - Oceans and fisheries (Dialog privind punerea în aplicare a Directivei privind amenajarea spațiului maritim cu comisarul Costas Kadis – Oceane și pescuit).

[4] Evaluarea Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”, SWD(2025) 50.

[5] De exemplu, a se vedea Zaucha et al., „Implementing the EU MSP Directive: *Current status and lessons learned in 22 EU Member States*” (Punerea în aplicare a Directivei UE privind amenajarea spațiului maritim: situația actuală și lecțiile învățate în 22 de state membre ale UE), *Marine Policy*, 2025.

[6] Bulgaria (2023), Danemarca (2023), Estonia (2022), Spania (2023), Franța (2022), Italia (2024), Cipru (2023), Portugalia (subdiviziunea Azore, 2024), România (2023) și Suedia (2022).

[7] Între 2021 și 2023, au fost inițiate proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva Bulgariei, Greciei, Spaniei, Croației, Italiei, Ciprului, Portugaliei și României, ca urmare a faptului că acestea nu au elaborat planuri de amenajare a spațiului maritim și nu le-au prezentat Comisiei, astfel cum se prevede în Directiva privind amenajarea spațiului maritim. În 2023, procedurile împotriva Bulgariei [INFR(2022)2025] și Spaniei [INFR(2022)2027] au fost închise. Procedurile împotriva Ciprului [INFR(2021)2227], Portugaliei [INFR(2023)2042] și României [INFR(2021)2224] au fost închise în 2024. Procedura împotriva Italiei [INFR(2021)2223] a fost retrasă de pe rolul Curții în decembrie 2024. Numai procedurile împotriva Croației [INFR(2021)2225] și Greciei [INFR(2021)2226] rămân deschise.

[8] În ceea ce privește Grecia, la 27 februarie 2025, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a pronunțat hotărârea în cauza C-128/24 (Comisia Europeană/Republica Elenă), constatând că Grecia nu și-a îndeplinit obligațiile

state membre se desfășoară lucrări în acest sens. Comisia colaborează îndeaproape cu ambele state membre pentru a le sprijini în adoptarea planurilor lor de amenajare a spațiului maritim cât mai curând posibil.

Întârzierile în respectarea termenului din 2021 au fost cauzate în principal de procedurile îndelungate (de exemplu, evaluările de mediu și coordonarea între instituții), de guvernanța complexă, de perturbările legate de pandemia de COVID-19 și de factori politici sau geopolitici. În unele cazuri, întârzierile au fost în mare parte de natură administrativă, adoptarea având loc la scurt timp după termenul-limită.

Majoritatea „statelor cu adoptare timpurie" sunt în prezent implicate în cicluri de revizuire sau de actualizare. Mai multe state membre au inițiat deja revizuiri complete (de exemplu, Belgia, Bulgaria, Spania, Franța, Țările de Jos, Suedia), în timp ce altele au finalizat evaluări intermediare sau au programat revizuiri viitoare (de exemplu, Germania, Estonia, Letonia, Lituania, Malta, Polonia).

În general, s-a înregistrat o trecere de la adoptarea inițială până la actualizări specifice și la primele cicluri complete de revizuire. În același timp, cele două state membre care nu au adoptat încă un plan de amenajare a spațiului maritim continuă să depună eforturi în acest sens.

Tabelul 1: Situația actuală a adoptării planurilor de amenajare a spațiului maritim și a proceselor de revizuire pentru cele 22 de state membre costiere[9]

Stat membru	Data adoptării planului actual	Planuri anterioare	Procese de revizuire și planuri suplimentare de alocare
Belgia	Mai 2019	Adoptarea primului plan de amenajare a spațiului maritim: martie 2014	Pregătirea celui de-al treilea plan de amenajare a spațiului maritim al Belgiei (2026-2032) este în curs – revizuirea planului a început în 2023, iar atelierul a fost urmat de o consultare publică. Noul plan urmează să fie adoptat în 2026.
Bulgaria	Mai 2023	/	Studiu de fezabilitate realizat în 2023 și 2024. Actualizarea oficială este programată să fie finalizată până la sfârșitul anului 2027.
Croația	Proces în desfășurare	/	/
Cipru	Decembrie 2023	/	Nu este în prezent în curs de revizuire.
Danemarca	2023[10]	/	Modificat în 2024 (un supliment formal la planul de amenajare a spațiului maritim), în principal pentru integrarea noilor obiective privind energia offshore și biodiversitatea, iar

care îi revin în temeiul Directivei privind amenajarea spațiului maritim. Grecia a aprobat o strategie spațială națională pentru spațiul marin în aprilie 2025, inclusiv hărți ale zonelor marine. S-a convenit asupra unui calendar pentru adoptarea întregului plan, care nu a fost încă adoptat.

9 Informații mai detaliate, precum și linkuri către planurile naționale pot fi găsite pe site-ul Țări| Platforma europeană pentru amenajarea spațiului maritim.

10 Danemarca a prezentat spre consultare publică primul său plan de amenajare a spațiului maritim pentru o perioadă de șase luni în 2021. Proiectul de plan era obligatoriu din punct de vedere juridic din momentul publicării sale spre consultare. Acesta a fost emis sub forma unui ordin executiv în 2023.

Stat membru	Data adoptării planului actual	Planuri anterioare	Procese de revizuire și planuri suplimentare de alocare
			în 2025 – modificare a Legii privind amenajarea spațiului maritim, prin introducerea unei scheme pentru proiecte temporare de testare și cercetare în afara zonelor desemnate.
Estonia	Mai 2022	/	Monitorizarea și revizuirea anuală a planului de acțiune sunt în curs. Procesul formal de revizuire este programat pentru perioada 2026-2027, în cadrul ciclului de revizuire la fiecare cinci ani prevăzut de legislația națională.
Finlanda	Decembrie 2020	/	Revizuirea a început în ian./feb. 2024; planul urmează să fie actualizat/adoptat până în 2027.
Franța	A doua parte (documente strategice): noiembrie 2025	Prima parte: 2019 a doua parte: mai 2022 /	După aprobarea strategiei naționale în iunie 2024, Franța a revizuit recent partea strategică a planurilor sale de amenajare a spațiului maritim pentru a desemna noi zone, în special pentru parcuri eoliene offshore și zone de protecție „strictă”, precum și pentru a introduce alte modificări conexe.
Germania	Septembrie 2021	Adoptarea primului plan de amenajare a spațiului maritim: 2009	Un plan de dezvoltare a siturilor care prezintă o strategie pentru sectorul maritim în ceea ce privește energia eoliană offshore a fost publicat în 2025. Revizuirea intermediară în curs a planului german de amenajare a spațiului maritim urmează să fie finalizată în 2026.
Grecia	Proces în desfășurare	/	/
Irlanda	Iunie 2021	/	Planul zonei maritime desemnate de pe coasta de sud (DMAP) a fost adoptat în octombrie 2024 (desemnează zone de producție a energiei din surse regenerabile offshore pentru a contribui la asigurarea unei capacități de 5 GW de energie eoliană offshore până în 2030).
Italia	Septembrie 2024	/	Nu este în prezent în curs de revizuire.
Letonia	Mai 2019	/	Raport de evaluare intermediară adoptat în octombrie 2024. Proces de revizuire planificat să înceapă în toamna anului 2025.
Lituania	Septembrie 2021	Adoptarea primului plan de amenajare a spațiului maritim: iunie 2015	Planul urmează să fie revizuit în 2030. Un plan tematic și o evaluare strategică de mediu (ESM) din 2024 au prezentat amplasamentele parcurilor eoliene offshore și legăturile cu uscatul.
Malta	Iulie 2015	/	A fost realizată o revizuire internă inițială. Punerea în aplicare continuă în timp ce se așteaptă orientări guvernamentale privind etapele următoare.

Stat membru	Data adoptării planului actual	Planuri anterioare	Procese de revizuire și planuri suplimentare de alocare
Țările de Jos	Martie 2022	Adoptarea primului plan: 2009[11] Adoptarea celui de-al doilea plan: decembrie 2015[12]	Revizuirea parțială a Programului pentru Marea Nordului (2022-2027) este în curs pentru a aborda, printre altele, obiective mai ambițioase privind energia din surse regenerabile offshore. Proiectul de revizuire parțială a fost prezentat Parlamentului la 22 aprilie 2025; consultarea publică a avut loc începând cu 19 mai 2025; finalizarea este preconizată pentru 2026.
Polonia	Aprilie 2021, cu o modificare tehnică în decembrie 2022[13]		Evaluarea intermediară publicată la 9 mai 2025; s-a decis actualizarea; ministerul caută finanțare; actualizarea amplă urmează să înceapă în 2026 (în funcție de disponibilitatea bugetară) și este estimată să dureze 2,5-3 ani.
Portugalia	Decembrie 2019 (continent și Madeira) și octombrie 2024 (Azore)	/	Planul de alocare pentru energia din surse regenerabile offshore (PAER, 2025) este corelat automat cu *Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional* (PSOEM).
România	Noiembrie 2023	/	Nu este în prezent în curs de revizuire.
Spania	Februarie 2023	/	Revizuirea a fost inițiată în 2024; toate cele cinci planuri pentru fiecare dintre cele cinci subdiviziuni marine spaniole trebuie revizuite până la termenul legal de 31 decembrie 2027.
Slovenia	Iulie 2021	/	Nu este în prezent în curs de revizuire. Următoarea revizuire formală este preconizată pentru 2031, lucrările pregătitoare urmând să înceapă în 2029.
Suedia	Februarie 2022	/	Planurile au fost revizuite pentru a îndeplini, printre altele, noi obiective de dezvoltare a energiei eoliene din surse regenerabile offshore și pentru a crea zone marine protejate – propunerile de modificare a planurilor au fost prezentate guvernului în ianuarie 2025.

2.2. Punerea în aplicare a cerințelor privind planurile de amenajare a spațiului maritim prevăzute de Directiva privind amenajarea spațiului maritim

Următoarele secțiuni oferă o evaluare a modului în care statele membre au pus în aplicare cerințele minime stabilite în Directiva privind amenajarea spațiului maritim. Analiza este

[11] Documentul de politică privind Marea Nordului pentru perioada 2009-2015.

[12] Al doilea plan de amenajare a teritoriului, documentul de politică privind Marea Nordului pentru perioada 2016-2021, reprezintă o actualizare a documentului pentru perioada 2009-2015.

[13] În urma unei amenințări juridice din partea unui concesionar canadian de petrol și gaze ale cărui drepturi în zona maritimă a Pomeraniei Occidentale au fost omise din planul din 2021, revizuirea planului de amenajare a spațiului maritim din 2022 – considerată o „modificare tehnică” – a ajustat trei zone de bazin pentru a include activitățile respective, evitând cererile de despăgubire și fără a necesita o nouă evaluare strategică de mediu (SEA) sau consultare publică.

structurată în jurul dispozițiilor relevante ale directivei și examinează abordările adoptate în planurile naționale de amenajare a spațiului maritim și în cadrele de punere în aplicare aferente.

Directiva privind amenajarea spațiului maritim stabilește un cadru flexibil, oferind statelor membre o marjă largă de apreciere în ceea ce privește modul în care acestea pun în aplicare cerințele sale, în conformitate cu dispozițiile constituționale, structurile administrative, sistemele juridice și caracteristicile maritime specifice de la nivel național. Prin urmare, statele membre au adoptat diferite modele de planificare, mecanisme de guvernanță și soluții tehnice pentru a da efect dispozițiilor directivei.

Observațiile comparative și trimiterile la diferite niveluri sau forme de punere în aplicare din secțiunile următoare au, prin urmare, un caracter descriptiv și analitic. Acestea sunt menite să faciliteze comparația, să identifice tendințele și să evidențieze modele de punere în aplicare la nivelul UE. În cazul în care au fost alese abordări diferite, nimic nu indică faptul că acest lucru ar constitui o neconformitate sau o punere în aplicare nesatisfăcătoare.

2.2.1. Articolul 5 alineatul (1) – aplicarea abordării ecosistemice

În general, statele membre au făcut referire la aplicarea unei abordări ecosistemice (ABE) în ceea ce privește amenajarea spațiului maritim, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Directiva privind amenajarea spațiului maritim. Cu toate acestea, în practică, măsura în care abordarea ecosistemică a fost aplicată și gradul de consecvență al aplicării acesteia variază semnificativ de la o țară la alta și depind de diversele cadre constituționale, administrative și de reglementare. Abordarea ecosistemică este menționată pe scară largă ca principiu director în obiectivele planurilor de amenajare a spațiului maritim și este pusă în aplicare în principal prin intermediul procedurilor de evaluare de mediu aferente.

La nivelul UE, evaluarea strategică de mediu[14] (SEA) s-a conturat ca principalul mijloc de punere în aplicare a abordării ecosistemice. Valorile de referință în materie de mediu, analizele presiunilor, evaluarea alternativelor și măsurile de atenuare sunt, de regulă, structurate în jurul componentelor ecologice și al presiunilor antropice, bazându-se adesea pe descriptorii și cadrele de monitorizare prevăzute de Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”[15] (DCSMM). În multe cazuri, evaluarea strategică de mediu – împreună cu evaluarea corespunzătoare[16], după caz – reprezintă principala sursă de dovezi că interacțiunile ecosistemice, presiunile cumulative și limitele de mediu au fost luate în considerare la nivel strategic.

Prin urmare, majoritatea planurilor de amenajare a spațiului maritim aplică procedural abordarea ecosistemică, mai degrabă decât prin norme explicite de zonare bazate pe ecosistem

---

[14] În conformitate cu Directiva 2001/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2001 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului.

[15] Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 de instituire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin (Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”).

[16] În conformitate cu Directiva 2009/147/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice (aceasta este versiunea codificată a Directivei 79/409/CEE inițiale) și cu Directiva 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică.

sau praguri incluse în descrierea scrisă a planului. Măsura în care abordarea ecosistemică influențează deciziile spațiale variază considerabil. În unele state membre, constatările evaluării strategice de mediu au influențat în mod demonstrabil opțiunile de zonare, măsurile de protecție, condițiile sau excluderile pentru utilizări specifice (în special energia offshore, extracția și navigația). În altele, considerațiile privind abordarea ecosistemică rămân formulate la nivel de principiu, constrângerile de mediu urmând să fie abordate în principal în etapa de autorizare a proiectelor, prin evaluări ulterioare ale impactului asupra mediului.

În general, statele membre își bazează punerea în aplicare a abordării ecosistemice pe cadrele de mediu existente ale UE, în special pe Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin", pe legislația privind Natura 2000 și pe sistemele naționale de monitorizare a mediului marin. Alinierea la obiectivele privind starea ecologică bună (GES) este citată frecvent, dar numai unele planuri transpun această aliniere în cadre de evaluare structurate, bazate pe descriptori, sau în analize ale impactului cumulativ care orientează în mod direct opțiunile de planificare[17]. În alte cazuri, trimiterile la funcționarea și reziliența ecosistemelor au în mare măsură un caracter narativ. Aplicarea abordării ecosistemice reflectă, de asemenea, diferențele dintre modelele de guvernanță. Sistemele centralizate tind să se bazeze pe evaluări de mediu la nivel național pentru a integra considerente ecosistemice. Între timp, sistemele federale sau pe mai multe niveluri distribuie punerea în aplicare a abordării ecosistemice între procesele naționale și subnaționale, ceea ce conduce uneori la o aplicare inegală la nivelul bazinelor maritime. Abordările privind planificarea bazate pe bazine maritime sau pe fațade maritime au ajutat unele state membre să adapteze evaluările ecosistemelor la condițiile ecologice regionale, sprijinind o aplicare mai localizată a abordării ecosistemice.

Exemple de bune practici[18]:

- Irlanda a aplicat o evaluare strategică de mediu bazată pe obiective, care a testat fiecare politică din cadrul național de planificare marină (NMPF) în raport cu obiective strategice de mediu care acoperă toate aspectele Directivei privind evaluarea strategică de mediu (biodiversitate, sănătate umană, apă, climă, peisaj, patrimoniu cultural etc.). Evaluarea strategică de mediu oferă dovezi ale unui proces complet de examinare preliminară și de definire a domeniului de aplicare, ale testării iterative utilizând obiectivele evaluării strategice de mediu, precum și ale integrării declarației de impact Natura (NIS) și a evaluării corespunzătoare (AA). Declarația privind evaluarea strategică de mediu explică modul în care consultarea și evaluarea au modificat cadrul național de planificare marină. Acesta este un exemplu în care evaluarea strategică de mediu a influențat în mod clar conținutul planului.

[17] Această observație este susținută de evaluarea realizată de Comisie a punerii în aplicare a Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin". Raportul final [COM(2020)259] constată că progresele înregistrate în stabilirea valorilor-prag pentru determinarea stării ecologice bune au fost lente și că există variații considerabile în modul în care statele membre definesc și determină starea ecologică bună pentru diferiții descriptori, ceea ce indică faptul că stabilirea descriptorilor rămâne incompletă și neuniformă ca bază pentru evaluare.

[18] Consultați studiul de sprijin pentru mai multe exemple de la nivel național. Un exemplu relevant de abordare multinațională a integrării evaluării strategice de mediu este proiectul „Planificare ecosistemică strategică pentru un viitor durabil al Mării Baltice" (*Strategic ecosystem-based planning for sustainable future of the Baltic Sea* - SEABAS), finanțat în prezent prin programul Interreg pentru Marea Baltică.

- Evaluarea strategică de mediu a Danemarcei din 2023 evaluează fiecare modificare a planului de amenajare a spațiului maritim în raport cu toți cei 11 descriptori din Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”, utilizând tabele de presiune specifice descriptorilor pentru a analiza modul în care eliminarea zonelor de acvacultură și extracție sau extinderea zonelor pentru energie din surse regenerabile offshore și a zonelor de stocare a dioxidului de carbon afectează starea ecologică bună. Această abordare structurată consolidează legătura directă dintre analiza presiunilor, obiectivele privind starea ecologică bună și deciziile finale de zonare.
- Evaluarea strategică de mediu a Estoniei combină analiza presiunilor prevăzută în Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin” cu modelarea impactului cumulativ (PlanWise4Blue)[19]. Rezultatele modelului, care indicau riscuri ridicate pentru păsări și lilieci – în special ca urmare a dezvoltării concentrate a parcurilor eoliene în Golful Riga – au condus la relocarea zonelor destinate energiei eoliene și la introducerea unor măsuri specifice de atenuare pentru activitățile miniere, de acvacultură și de apărare.

În general, cele mai recente revizuiri ale planurilor de amenajare a spațiului maritim arată că s-au înregistrat progrese evidente în ceea ce privește punerea în aplicare a articolului 5 alineatul (1), prin utilizarea mai sistematică a datelor de mediu, analiza presiunilor cumulative și legături cu obiectivele Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”. Totodată, aplicarea practică a abordării ecosistemice rămâne inegală de la o țară la alta. Acest lucru reflectă, în parte, interpretările naționale diferite ale conceptului și absența unui cadru mai funcțional la nivelul UE. Deși considerațiile ecosistemice sunt abordate pe scară largă prin evaluarea strategică de mediu și procedurile conexe, în viitoarele cicluri de planificare există posibilitatea ca aceste analize să fie transpuse într-un mod mai sistematic în dispoziții spațiale, criterii decizionale și mecanisme de monitorizare articulate ferm în cadrul planurilor de amenajare a spațiului maritim.

2.2.2. Luarea în considerare a aspectelor economice, sociale, de mediu și de siguranță

În general, statele membre au abordat în mod sistematic aspectele economice, sociale, de mediu și de siguranță la elaborarea și punerea în aplicare a planurilor de amenajare a spațiului maritim, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) litera (b) din Directiva privind amenajarea spațiului maritim. Considerentele de mediu au beneficiat, în general, de cea mai mare atenție și au fost integrate în mod consecvent în planurile de amenajare a spațiului maritim, ilustrând legături strânse cu procesele de evaluare strategică de mediu și alinierea la obligațiile prevăzute de legislația UE în materie de mediu. Aspectele economice au fost abordate în principal prin organizarea spațială a principalelor sectoare maritime, în special energia din surse regenerabile offshore, transportul maritim, porturile și alte activități ale economiei albastre (cum ar fi acvacultura). În schimb, considerentele sociale au fost integrate într-o manieră mai inegală, adesea prin consultarea părților interesate (de exemplu, cu sectorul pescuitului) și prin obiective de planificare la nivel înalt, mai degrabă decât prin cadre analitice specifice. Aspectele de siguranță, în special siguranța maritimă și constrângerile legate de apărare, au fost reflectate în

[19] PlanWise4Blue | Platforma europeană pentru amenajarea spațiului maritim.

mod obișnuit în desemnările spațiale, în măsurile de rutare și în zonele de excludere sau de restricție.

Exemple[20] de considerente de siguranță în planurile de amenajare a spațiului maritim: Cerințele de siguranță sunt integrate în mai multe planuri de amenajare a spațiului maritim. Irlanda solicită evaluări ale riscurilor de navigație și de căutare și salvare la nivel de proiect [utilizând instrumente precum setul de instrumente elaborat de Asociația Internațională de Semnalizare Maritimă (IALA)], aliniate la planificarea națională în materie de urgență și apărare. Planurile Franței privind fațadele maritime includ secțiuni dedicate analizei riscurilor și fișe de acțiune privind supravegherea maritimă și capacitatea de răspuns. Suedia promovează sisteme de gestionare a traficului maritim – care se preconizează că vor reduce coliziunile și eșuările cu peste 60 % – și identifică modernizările porturilor și ale canalelor de navigație necesare pentru a remedia lacunele în materie de siguranță. Aceste exemple arată modul în care amenajarea spațiului maritim poate spori siguranța maritimă prin evaluări structurate și coordonare cu autoritățile specializate.

Evoluțiile recente indică o trecere treptată de la o abordare descriptivă la o analiză mai structurată a compromisurilor dintre obiective. În mai multe state membre, revizuirile planurilor de amenajare a spațiului maritim au urmărit tot mai mult să echilibreze dorința de a accelera dezvoltarea energiei offshore cu necesitatea de a proteja biodiversitatea, de a permite pescuitului să coexiste cu alte sectoare și de a asigura siguranța navigației. Considerentele legate de siguranță devin tot mai importante în contextul concurenței crescânde pentru spațiul maritim și al necesității de a proteja infrastructura critică, în timp ce obiectivele economice și de mediu sunt acum stabilite mai explicit la nivelul planurilor de amenajare a spațiului maritim decât în primul ciclu de planificare.

În pofida acestor progrese, persistă diferențe în ceea ce privește domeniul de aplicare al analizelor socioeconomice și de siguranță și măsura în care acestea sunt puse în practică. Aspectele de mediu beneficiază de metodologii mai bine stabilite și de o disponibilitate mai mare a datelor, în timp ce impactul social și efectele socioeconomice cumulative sunt adesea abordate în mod calitativ. În ansamblu, amenajarea spațiului maritim este utilizată din ce în ce mai mult ca un cadru strategic pentru a reconcilia considerentele de mediu, economice, sociale și de siguranță, deși se preconizează că metodologiile vor continua să fie dezvoltate pe măsură ce statele membre intră în ciclurile de planificare ulterioare.

2.2.3. Promovarea coerenței

De la primul ciclu de punere în aplicare, statele membre și-au intensificat treptat eforturile de promovare a coerenței între amenajarea spațiului maritim și politicile, strategiile și procesele de planificare conexe, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatul (2) litera (c) din Directiva privind amenajarea spațiului maritim. În prezent, toate statele membre costiere recunosc în mod explicit amenajarea spațiului maritim ca fiind un cadru de coordonare pentru alinierea obiectivelor de mediu, sectoriale și spațiale în mediul marin, chiar dacă măsura în care diferitele politici sunt coerente variază de la o țară la alta.

[20] *Vă rugăm să consultați studiul de sprijin pentru mai multe exemple.*

Abordarea cea mai coerentă pentru atingerea acestui obiectiv poate fi observată în politicile privind mediul marin[21], care au fost aliniate la obiectivele și la dovezile necesare în temeiul Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin” și al Directivelor „Păsări”[22] și „Habitate”[23]. În multe cazuri, cerințele de mediu se reflectă în desemnările spațiale, în condițiile de planificare sau în dispozițiile de protecție, susținute de procese de evaluare strategică de mediu. În alte state membre, coerența este abordată mai mult prin trimiteri de nivel înalt și coordonare procedurală, integrarea concretă a politicilor fiind realizată în etape ulterioare sau de la caz la caz.

Majoritatea statelor membre fac trimitere în mod explicit la legăturile cu Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin” și cu Directiva-cadru privind apa[24] (DCA), adesea prin alinierea obiectivelor de mediu și a desemnărilor spațiale. În unele cazuri, aceleași autorități supraveghează punerea în aplicare atât a Directivei privind amenajarea spațiului maritim, cât și a Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”, ceea ce facilitează schimbul de date și de expertiză.

Exemplu de bune practici[25]: Franța utilizează un instrument complet integrat la nivel de fațadă (*Documents Stratégiques de Façade*, DSF), care servește simultan drept plan de amenajare a spațiului maritim și cadru strategic pentru punerea în aplicare a Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”. Obligațiile de mediu (rețeaua Natura 2000, obiectivele Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”, obligațiile prevăzute de Directiva-cadru privind apa) sunt integrate în hărțile de utilizare ale DSF-urilor și în planul de acțiune specific fiecărei fațade (care cuprinde fișe de acțiune tematice), asigurând reunirea orientărilor spațiale și a măsurilor de gestionare într-un singur document de planificare.

Dincolo de politica de mediu, amenajarea spațiului maritim este în prezent utilizată într-un mod mai solid pentru a îmbunătăți coordonarea cu cadrele privind energia, transportul maritim, dezvoltarea porturilor și planificarea zonelor de coastă. Revizuirile recente ale planurilor și actualizările specifice indică o tendință de a dezvolta o înțelegere mai clară a modului în care amenajarea spațiului maritim interacționează cu strategiile sectoriale naționale, în special în cazul în care există implicații spațiale semnificative. Diferențele în ceea ce privește structurile de guvernanță, ciclurile de planificare și mandatele juridice continuă să influențeze alinierea, însă amenajarea spațiului maritim este recunoscută din ce în ce mai mult drept un cadru de referință stabil pentru gestionarea acestor interacțiuni.

În anumite cazuri, în special în zonele aglomerate, planificarea coerentă necesită, de asemenea, luarea în considerare a utilizării în comun a spațiului de către diferite părți interesate. Sinergiile

[21] A se vedea, de asemenea, Evaluarea Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin” [SWD(2025) 50], partea 1 – capitolul privind coerența.

[22] Directiva 2009/147/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice (Versiune codificată).

[23] Directiva 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică.

[24] Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei.

[25] Consultați studiul de sprijin pentru mai multe exemple.

și oportunitățile de colocare sunt tot mai mult luate în considerare într-o serie de state membre, inclusiv prin abordări emergente privind zonele cu utilizări multiple, care implică de regulă energia din surse regenerabile offshore și acvacultura sau prin combinarea infrastructurii energetice cu obiectivele de biodiversitate. Deși în toate statele membre există mecanisme de evaluare a interacțiunilor, astfel de abordări rămân în mare măsură exploratorii și se bazează mai degrabă pe experimentarea la nivel de proiect decât pe proceduri formale de planificare. O veritabilă abordare de tip „utilizare multiplă din momentul conceperii" ar necesita, de asemenea, un angajament ferm și implicarea timpurie a părților interesate vizate.

În general, experiența dobândită în urma punerii în aplicare a amenajării spațiului maritim indică o trecere treptată de la verificările formale ale coerenței la o coordonare mai substanțială. Deși statele membre au abordări diferite, există o tendință comună de integrare a coerenței în mecanismele curente de guvernanță, sprijinită de mecanisme de coordonare interministerială, de sisteme de date partajate și de revizuiri iterative ale planurilor. Se preconizează că această tendință va continua pe măsură ce amenajarea spațiului maritim se consolidează și pe măsură ce statele membre intră în cicluri de planificare ulterioare.

2.2.4. Interacțiunile dintre uscat și mare

Toate statele membre au abordat interacțiunile dintre uscat și mare în cadrele lor de amenajare a spațiului maritim, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (2) și la articolul 6 alineatul (2) litera (a) din Directiva privind amenajarea spațiului maritim. Cu toate acestea, profunzimea, domeniul de aplicare și intensitatea interacțiunilor dintre uscat și mare variază semnificativ de la o țară la alta, reflectând diferențele dintre dispozițiile constituționale, competențele administrative și tradițiile de reglementare, în special în ceea ce privește repartizarea responsabilităților între autoritățile de planificare maritimă și cele de planificare terestră.

Majoritatea statelor membre tratează interacțiunile dintre uscat și mare drept un aspect transversal, în loc să le includă într-un cadru de planificare pe deplin integrat. Planurile de amenajare a spațiului maritim identifică în mod obișnuit principalele interfețe, cum ar fi porturile și accesul pentru transportul maritim, conexiunile energetice și la rețea, protecția zonelor de coastă, presiunile asupra mediului provenite de pe uscat și conectivitatea ecologică de-a lungul liniei de coastă. Procesele de evaluare strategică de mediu au sprijinit frecvent integrarea acestor interfețe prin evidențierea efectelor cumulative ale politicilor marine și costiere și a necesității de a asigura coerența între acestea.

Abordări mai avansate au fost observate acolo unde mecanismele instituționale permit o coordonare strânsă între sistemele de planificare maritimă și cele de planificare terestră. În aceste cazuri, planurile de amenajare a spațiului maritim oferă orientări mai clare privind alinierea utilizărilor offshore cu infrastructura terestră, cadrele de dezvoltare costieră și obiectivele de gestionare a mediului. Mai multe state membre au acordat o atenție sporită interacțiunilor dintre uscat și mare în actualizările recente ale planurilor lor de amenajare a spațiului maritim, în special ca răspuns la extinderea accelerată a energiei din surse regenerabile offshore, la dezvoltarea porturilor și la nevoile de adaptare la schimbările climatice.

În schimb, în statele membre cu structuri de guvernanță mai fragmentate sau cu o separare pronunțată între competențele de planificare terestră și cele de planificare maritimă (în care

planurile de amenajare a spațiului maritim acoperă numai zona economică exclusivă), interacțiunile dintre uscat și mare au fost adesea abordate prin referiri generale, punerea în aplicare fiind lăsată în mare parte la nivelul procesului decizional privind proiectele și al procedurilor sectoriale de autorizare.

2.2.5. Implicarea părților interesate și participarea publicului

Toate statele membre au instituit măsuri pentru asigurarea implicării părților interesate și participarea publicului la amenajarea spațiului maritim, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) litera (d) și cu articolul 9 din Directiva privind amenajarea spațiului maritim. Participarea publicului este ancorată în mod sistematic în procedurile legale de planificare și de evaluare de mediu, asigurând oportunități minime de consultare conforme din punct de vedere juridic. Întrucât amenajarea spațiului maritim presupune considerente de mediu și un impact semnificativ asupra mediului, statele membre trebuie să aplice principiile Directivei privind participarea publicului[26] atunci când implică părțile interesate și publicul în procesul de amenajare a spațiului maritim, în special atunci când realizează evaluarea strategică de mediu.

Dincolo de aceste cerințe de bază, abordările privind implicarea părților interesate variază semnificativ de la un context național la altul, reflectând diferențele dintre structurile constituționale, tradițiile administrative, culturile de planificare și cadrele de reglementare.

Implicarea părților interesate în statele membre a evoluat, în general, de la un exercițiu de consultare predominant formal la un model de implicare mai structurat și, în unele cazuri, continuu. Prima generație de planuri de amenajare a spațiului maritim s-a bazat în mare măsură pe consultările publice desfășurate în etapa pregătitoare a planurilor de amenajare a spațiului maritim și pe procesul de evaluare strategică de mediu. Planurile mai recente și revizuirile în curs au completat din ce în ce mai mult consultările publice cu consultări sectoriale specifice, ateliere tematice, schimburi bilaterale și instrumente digitale, cum ar fi platformele interactive de cartografiere[27].

Există o tendință clară de consolidare a implicării transsectoriale, în special în rândul autorităților și al părților interesate din domeniul energiei, al transportului maritim, al mediului, al pescuitului și al dezvoltării zonelor de coastă. În mai multe state membre au fost instituite organisme consultative sau de coordonare permanente sau semipermanente, precum și comitete interministeriale, pentru a sprijini punerea în aplicare și monitorizarea ulterioară, permițând ca dialogul cu părțile interesate să se extindă dincolo de faza de adoptare și până la etapele de monitorizare și revizuire. Acolo unde există astfel de mecanisme, acestea contribuie la un grad sporit de transparență, previzibilitate și asumare comună a rezultatelor planificării spațiului maritim.

---

[26] Directiva 2003/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 de instituire a participării publicului la elaborarea anumitor planuri și programe privind mediul și de modificare a Directivelor 85/337/CEE și 96/61/CE ale Consiliului în ceea ce privește participarea publicului și accesul la justiție.

[27] Studiul Comisiei Europene privind implicarea părților interesate în amenajarea spațiului maritim, 2023 – https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/15560.

Exemple de bune practici:

- Cipru oferă un exemplu de proces de consultare bine conceput și transparent. Acesta cuprinde două etape de consultare la nivel național, care combină prezentări organizate în fiecare oraș cu o platformă online pentru transmiterea de observații scrise și pune la dispoziția publicului toate proiectele de hărți. În mod notabil, contribuțiile primite au condus la modificări concrete ale planului de amenajare a spațiului maritim. De exemplu, unitățile de acvacultură au fost relocate pentru a evita conflictele cu infrastructura energetică, au fost desemnate zone dedicate pentru debarcarea cablurilor submarine în vederea reducerii riscurilor pentru navigație, iar zonele cu utilizări multiple au fost formalizate pentru a gestiona coexistența unor activități precum energia, transportul, turismul, patrimoniul cultural și apărarea. Un raport consolidat privind observațiile și răspunsurile a documentat modul în care feedbackul a influențat planul final, asigurând trasabilitatea deplină.
- În Țările de Jos, părțile interesate din domeniul pescuitului sunt implicate în amenajarea spațiului maritim printr-un proces structurat și continuu de implicare, aplicat în special cu ocazia revizuirii planului de amenajare a spațiului maritim pentru Marea Nordului, în contextul extinderii energiei din surse regenerabile offshore. Dincolo de consultările publice prevăzute de legislație, organizații din sectorul pescuitului, precum VisNed (asociația neerlandeză a sectorului pescuitului) și POV (organizația neerlandeză a producătorilor din domeniul pescuitului), participă la dialoguri sectoriale dedicate și la schimburi specifice. Acest proces abordează preocupările din sectorul pescuitului, precum accesul la zonele de pescuit, siguranța și coexistența, precum și obiectivele de mediu și energetice, sprijinul pentru transparență și compromisurile în cunoștință de cauză. Persistă însă provocări, inclusiv conflicte spațiale, riscuri pentru siguranță și lacune în materie de date. Sunt explorate soluții inovatoare, precum zonarea dinamică și cercetarea colaborativă [de exemplu, Programul ecologic pentru energia eoliană offshore (*Offshore Wind Ecological Programme* - Wozep)], pentru a echilibra interesele concurente. Abordarea neerlandeză este în concordanță cu Directiva privind amenajarea spațiului maritim și presupune cooperarea internațională cu statele vecine de la Marea Nordului.

În același timp, profunzimea, continuitatea și echilibrul implicării părților interesate rămân inegale. Cu toate că părțile interesate instituționale și actorii sectoriali bine organizați – în special industriile maritime la scară largă – demonstrează, în general, o bună integrare în procesele de planificare, includerea comunităților locale, a pescuitului la scară mică, a operatorilor din domeniul acvaculturii, a actorilor economici mai mici și a organizațiilor societății civile se menține la un nivel mult mai variabil, fiind adesea limitată la consultări ad-hoc, în loc să fie integrată într-un mod sistematic și susținut pe parcursul întregului ciclu de planificare. Constrângerile de capacitate ale administrațiilor și ale părților interesate, mandatele diferite de la un nivel de guvernare la altul și complexitatea proceselor de amenajare a spațiului maritim rămân obstacole în calea unei implicări mai coerente și mai favorabile incluziunii în unele state membre.

2.2.6. Utilizarea celor mai bune date disponibile și schimbul de date

Amenajarea spațiului maritim în statele membre se bazează pe o utilizare pe scară largă și din ce în ce mai structurată a datelor, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) litera (e) și cu articolul 10 din Directiva privind amenajarea spațiului maritim. Toate planurile de amenajare a spațiului maritim se bazează pe o combinație de seturi de date de mediu, socioeconomice și sectoriale existente și utilizează în special date generate în temeiul legislației UE, în special al Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”, al Directivei „Păsări” și al Directivei „Habitate”, precum și al cadrelor sectoriale relevante, completate de surse de la nivelul bazinelor maritime sau de la nivelul UE, cum ar fi EMODnet, serviciul marin Copernicus și Atlasul european al mărilor.

În majoritatea cazurilor, autoritățile organizează utilizarea datelor prin intermediul unor procese sau platforme naționale dedicate, care consolidează contribuțiile diferitelor autorități competente și ale sistemelor de monitorizare.

Evaluarea strategică de mediu (SEA) servește în mod obișnuit drept mecanism principal pentru organizarea și validarea datelor de mediu, care sunt ulterior integrate în planurile de amenajare a spațiului maritim. Valorile de referință în materie de mediu, analizele presiunilor și evaluările cumulative ale impactului se bazează, de regulă, pe datele de monitorizare prevăzute în Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”, pe inventarele Natura 2000, pe cartografierea fundului mării la nivel național, pe seturile de date privind pescuitul și transportul maritim, precum și pe informații sectoriale specifice (de exemplu, energia offshore, porturile și cablurile). Mai multe state membre utilizează în mod specific descriptorii, indicatorii și ciclurile de evaluare prevăzute de Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”, care constituie fundamentul de mediu al modului în care datele sunt utilizate în planurile lor de amenajare a spațiului maritim, în timp ce altele recurg la acestea într-un mod mai indirect, ca elemente de probă contextuale care sprijină elaborarea planurilor de amenajare a spațiului maritim și deciziile de autorizare.

Multe state membre au investit în infrastructuri naționale sau regionale de date privind mediul marin pentru a sprijini amenajarea spațiului maritim. Exemple de astfel de infrastructuri includ geoportaluri marine, platforme GIS comune și instrumente de asistență decizională care permit suprapunerea spațială a utilizărilor, constrângerilor și sensibilităților de mediu. În unele cazuri, aceste sisteme sunt concepute pentru a sprijini nu numai elaborarea planurilor de amenajare a spațiului maritim, ci și evaluările strategice de mediu, evaluările corespunzătoare și autorizațiile ulterioare la nivel de proiect, îmbunătățind coerența între etapele de planificare și de autorizare.

În același timp, între statele membre se observă variații semnificative în ceea ce privește comparabilitatea datelor și utilizarea operațională a acestora, reflectând diferențele privind disponibilitatea datelor și capacitatea tehnică. În mai multe cazuri, limitările datelor sunt recunoscute în mod explicit în planurile de amenajare a spațiului maritim sau în evaluările strategice de mediu, în special în ceea ce privește serviciile ecosistemice, presiunile cumulative, impactul schimbărilor climatice și interacțiunile socioeconomice. În cazul în care există lacune în materie de date, planurile de amenajare a spațiului maritim aplică, de regulă, abordări precaute, amână analiza detaliată pentru cicluri de planificare ulterioare sau se bazează pe evaluări la nivel de proiect pentru a perfecționa baza de dovezi.

Exemple de bune practici:

- Spania utilizează platforma INFOMAR pentru a armoniza seturile de date și criteriile de autorizare pentru amenajarea spațiului maritim, Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin” și autoritățile responsabile de gestionarea zonelor de coastă, facilitând alinierea operațională între diferitele domenii de politică.
- Statele membre de la Marea Baltică și de la Marea Nordului utilizează în mod sistematic, în special, seturi de date și instrumente regionale dezvoltate în cadrul HELCOM–VASAB, OSPAR și al proiectelor de amenajare a spațiului maritim finanțate de UE.

2.2.7. Cooperarea între statele membre și la nivelul bazinelor maritime

Cooperarea între statele membre în domeniul amenajării spațiului maritim a fost consolidată în continuare, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) litera (f) și cu articolul 11 din Directiva privind amenajarea spațiului maritim. Cooperarea constituie o caracteristică standard a proceselor de amenajare a spațiului maritim, în special în bazinele maritime comune, fiind totodată integrată printr-o combinație de proceduri formale, cadre regionale și colaborare bazată pe proiecte. Totuși, gradul și tipul de cooperare, precum și influența sa practică asupra rezultatelor planificării variază semnificativ de la un bazin maritim la altul și de la o țară la alta.

Majoritatea statelor membre dispun de mecanisme de consultare, coordonare și schimb de informații cu țările învecinate. De regulă, acestea iau forma consultărilor în cadrul evaluării strategice de mediu și al amenajării spațiului maritim, a reuniunilor bilaterale și a participării la structurile regionale ale bazinelor maritime. Consultările transfrontaliere desfășurate în cadrul evaluării strategice de mediu rămân canalul de cooperare cel mai sistematic și mai solid din punct de vedere juridic, asigurând notificarea timpurie, schimbul de documente și luarea în considerare a efectelor transfrontaliere asupra mediului. În mai multe cazuri, aceste procese au contribuit la o mai bună aliniere a bazelor de dovezi, a evaluărilor de mediu și a ipotezelor de planificare între țări.

Dincolo de consultările formale, cooperarea este organizată frecvent prin intermediul cadrelor regionale de guvernanță existente, cum ar fi grupul de lucru HELCOM–VASAB privind amenajarea spațiului maritim în Marea Baltică, structurile legate de OSPAR și Inițiativa privind bazinul extins al Mării Nordului în Atlanticul de Nord-Est, precum și prin punerea în aplicare coordonată a Protocolului privind managementul integrat al zonelor costiere la Convenția de la Barcelona. Aceste cadre oferă principii, orientări și forumuri de dialog comune care, la rândul lor, contribuie la alinierea abordărilor în materie de amenajare a spațiului maritim, în special în ceea ce privește obiectivele de mediu, transportul maritim și energia offshore. În plus, proiectele și platformele finanțate de UE joacă un rol complementar, facilitând studii comune, metodologii partajate și aplicații-pilot, în special în ceea ce privește evaluările cumulative ale impactului, abordările ecosistemice și utilizarea transfrontalieră a datelor[28].

[28] De-a lungul anilor, UE a oferit un sprijin financiar semnificativ pentru dezvoltarea cooperării între mai multe țări în domeniul amenajării spațiului maritim. De exemplu, programul Interreg pentru Marea Baltică sprijină proiecte de cooperare pe această temă de peste 20 de ani. Alte programe Interreg au oferit, de asemenea,

Exemplu de bune practici:

Inițiativa privind bazinul Mării Nordului în sens larg (GNSBI) – lansată în 2023 de Țările de Jos și Franța, aceasta reunește nouă țări riverane Mării Nordului în sens larg (BE, DK, FR, DE, IE, NL, NO, SE, UK). Scopul său este de a îmbunătăți coerența amenajării spațiului maritim și a gestionării mediului marin la nivelul întregului bazin, prin alinierea priorităților în domenii precum energia offshore, pescuitul/acvacultura, transportul maritim și conservarea naturii și prin sprijinirea unei abordări ecosistemice transfrontaliere pentru optimizarea modului de utilizare a apelor partajate. Colaborând cu forumurile existente, cum ar fi Cooperarea în domeniul energiei în mările septentrionale (NSEC) și Convențiile de la Oslo și Paris pentru protecția mediului marin al Atlanticului de Nord-Est (OSPAR), inițiativa consolidează coordonarea între miniștri, autorități și părțile interesate și promovează schimbul de date și de cunoștințe. Șase fluxuri de lucru tehnice voluntare (guvernanță, utilizare multiplă/utilizare în comun, conservarea naturii, impact cumulativ, perspective pe termen lung în domeniul pescuitului și schimb de cunoștințe) oferă un cadru structurat pentru abordarea presiunilor cumulative și menținerea limitelor ecologice.

În practică, cooperarea dintre statele membre și la nivelul bazinelor maritime continuă să aibă un impact variabil asupra deciziilor concrete de amenajare a teritoriului. Deși în unele cazuri s-a observat că statele membre s-au aliniat în ceea ce privește opțiunile de zonare, coridoarele sau măsurile de protecție a mediului, în multe situații cooperarea servește în principal la consolidarea informării reciproce și a schimbului de informații, mai degrabă decât la obținerea unor rezultate comune sau coordonate în materie de planificare. Diferențele privind ciclurile de planificare, statutul juridic al planurilor de amenajare a spațiului maritim, competențele administrative și prioritățile naționale rămân obstacole în calea unei integrări mai profunde.

2.2.8. Cooperarea cu țările terțe

Majoritatea statelor membre cooperează cu țări terțe, în special atunci când există motive întemeiate pentru aceasta, cum ar fi bazinele maritime comune, ecosistemele migratoare sau activitățile maritime transfrontaliere. În practică, această cooperare este realizată în principal prin intermediul structurilor existente, cum ar fi convențiile maritime regionale, organizațiile internaționale și proiectele finanțate de UE[29], mai degrabă decât prin acorduri bilaterale formale în domeniul amenajării spațiului maritim. Statele membre care au frontieră maritimă cu țări din afara UE riverane la Marea Baltică, Marea Mediterană, Marea Neagră și Atlanticul de Nord-Est raportează un nivel mai sistematic de cooperare bilaterală. În unele bazine maritime, evoluțiile geopolitice au afectat continuitatea și amploarea cooperării regionale și bilaterale.

sprijin financiar, inclusiv programul Interreg South Baltic (de exemplu, proiectul SEAPLANSPACE) și programul Interreg North Sea (de exemplu, proiectul NORSAIC).

[29] Mai multe proiecte în curs finanțate de UE în domeniul amenajării spațiului maritim implică țări din afara UE (de exemplu, MEDIGREEN, NESBp). Programele Interreg, prin implicarea țărilor terțe în condiții de egalitate cu statele membre, oferă, de asemenea, o posibilitate deosebită de a dezvolta cooperarea în domeniul amenajării spațiului maritim cu țările terțe, existând numeroase exemple de astfel de proiecte în programul Interreg pentru Marea Neagră, în programul Interreg ADRION (care vizează Marea Adriatică și Marea Ionică) și în Marea Mediterană.

S-a constatat că nivelul cel mai ridicat al cooperării cu țările terțe se înregistrează în ceea ce privește formularea strategiilor și schimbul de informații. Statele membre participă în mod obișnuit la platforme regionale și forumuri tehnice pentru schimbul de date, alinierea obiectivelor de mediu și discutarea evoluțiilor sectoriale, în special în ceea ce privește protecția mediului, siguranța transportului maritim, pescuitul și acvacultura și utilizările emergente, cum ar fi energia din surse regenerabile offshore. Aceste interacțiuni contribuie la creșterea gradului de informare și la îmbunătățirea înțelegerii reciproce, însă doar rareori conduc la soluții coordonate sau convenite în comun în materie de amenajare a teritoriului. În mai multe cazuri, proiectele finanțate de UE sau inițiativele regionale cu un calendar definit au constituit motivul cooperării, ceea ce a dus la rezultate fragmentate sau la încetarea cooperării odată cu încheierea finanțării proiectelor.

Datele disponibile sugerează că o cooperare mai eficace cu țările terțe apare atunci când aceasta este integrată în structuri regionale de lungă durată și este legată de obligațiile de mediu prevăzute de convențiile internaționale. Cu toate acestea, mecanismele sistematice care să permită transpunerea acestei cooperări în dispoziții concrete privind amenajarea spațiului maritim sau în măsuri coordonate de amenajare a teritoriului rămân limitate. În ansamblu, s-au înregistrat progrese în ceea ce privește menținerea dialogului și schimbul de informații. Totuși, o provocare persistentă pentru viitoarele cicluri de planificare constă în capacitatea statelor membre de a integra într-un mod mai profund și mai consecvent considerentele legate de țările terțe în punerea în aplicare a amenajării spațiului maritim.

2.3. Provocări legate de punerea în aplicare

Experiența dobândită în urma punerii în aplicare a amenajării spațiului maritim acumulată de la ciclul de raportare anterior a confirmat că amenajarea spațiului maritim constituie în prezent un element central și bine stabilit al guvernanței maritime a UE. Aceasta funcționează din ce în ce mai mult ca un cadru de referință pentru organizarea diferitelor utilizări ale spațiului marin și pentru sprijinirea coordonării politicilor la nivel național și la nivelul bazinelor maritime. În același timp, există o serie de domenii în care s-ar putea consolida în continuare rolul amenajării spațiului maritim pentru a răspunde evoluției obiectivelor de politică și cererii tot mai mari de spațiu marin.

Prima provocare se referă la coordonarea transsectorială între diferitele niveluri de guvernare. Amenajarea spațiului maritim oferă deja un cadru spațial comun în care sunt luate în considerare obiectivele de mediu, economice și sociale. Cu toate acestea, intensificarea interacțiunilor dintre politicile privind energia, mediul, pescuitul, acvacultura, transporturile, securitatea și adaptarea la schimbările climatice generează așteptări tot mai mari ca amenajarea spațiului maritim să faciliteze coerența nu numai între sectoare, ci și între autoritățile naționale, regionale și locale. În multe state membre, responsabilitatea pentru punerea în aplicare a amenajării spațiului maritim este distribuită între diferite niveluri de guvernare, ceea ce sporește complexitatea proceselor de coordonare. Deși în majoritatea cazurilor există mecanisme de coordonare, eficacitatea acestora variază, iar experiența în materie de punere în aplicare sugerează existența unei marje pentru consolidarea suplimentară a rolului amenajării spațiului maritim ca pilon stabil de coordonare, care să coreleze politicile, strategiile, obiectivele și instrumentele sectoriale de punere în aplicare la diferite niveluri de guvernare. În plus, cererea tot mai mare de spațiu sporește necesitatea ca sectoarele să își desfășoare activitățile în zone suprapuse sau adiacente și, prin urmare, ca planificarea să adopte încă de la

început, în strânsă colaborare cu părțile interesate, o abordare de tip „utilizare multiplă din momentul conceperii”.

O altă provocare se referă la dimensiunea regională și la cea a bazinelor maritime în amenajarea spațiului maritim. Cooperarea la nivel de bazin maritim a devenit o caracteristică standard a proceselor de amenajare a spațiului maritim, fiind sprijinită de convenții regionale, de proiecte finanțate de UE și de platforme de cooperare consacrate. Cu toate acestea, considerentele geopolitice, diferențele în ceea ce privește ciclurile de planificare, mandatele naționale și abordările în materie de punere în aplicare pot limita măsura în care obiectivele regionale se reflectă în mod sistematic în rezultatele amenajării spațiului maritim. Consolidarea abordărilor regionale ar putea contribui la atingerea unui grad mai mare de coerență în abordarea presiunilor comune, a impacturilor cumulative și a nevoilor transfrontaliere în materie de infrastructură, respectând totodată competențele naționale.

O provocare suplimentară se referă la importanța unei mai bune coerențe a instrumentelor cu politicile de mediu, în special cu Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin” și cu cerințele și cadrele conexe privind conservarea și refacerea naturii, precum și cu obiectivele de adaptare la schimbările climatice. Procesele de amenajare a spațiului maritim sunt, în general, bine aliniate la aceste politici din punct de vedere procedural, în special prin intermediul evaluărilor strategice de mediu și al schimbului de date. Totuși, întrucât obiectivele de politică se concentrează tot mai mult asupra stării, rezilienței și refacerii ecosistemelor, precum și asupra adaptării acestora la schimbările climatice, există posibilitatea de a clarifica în continuare rolul amenajării spațiului maritim, pentru a asigura că aceasta sprijină transpunerea acestor obiective în opțiuni de amenajare a teritoriului. Printre modalitățile de clarificare a amenajării spațiului maritim se numără acordarea unei atenții sporite interacțiunilor dintre uscat și mare, vulnerabilității zonelor costiere și implicațiilor spațiale ale schimbărilor determinate de climă, precum și menținerea sprijinului pentru dezvoltarea durabilă a sectoarelor economiei albastre.

O altă provocare emergentă se referă la organizarea și utilizarea datelor și a cunoștințelor. S-au înregistrat progrese semnificative în dezvoltarea infrastructurii de date privind mediul marin și a instrumentelor de asistență decizională pentru amenajarea spațiului maritim, adesea pe baza inițiativelor la nivelul UE și a cooperării regionale. Pe măsură ce amenajarea spațiului maritim evoluează, există un interes tot mai mare pentru consolidarea legăturilor cu sistemele de observare și monitorizare a oceanelor, pentru a sprijini planificarea adaptivă, pentru a îmbunătăți înțelegerea efectelor cumulative și pentru a consolida baza de dovezi pentru luarea deciziilor în diferite domenii de politică.

Nu în ultimul rând, numărul tot mai mare de inițiative ale UE privind spațiul marin indică necesitatea unui grad mai mare de coerență și de simplificare la nivelul cadrului de politici. Se preconizează tot mai mult că amenajarea spațiului maritim va funcționa la interfața dintre multiple sectoare, strategii, planuri și cerințe de raportare. Deși acest lucru reflectă potențialul său de forță integratoare, el subliniază totodată cât de important este ca amenajarea spațiului maritim să simplifice, mai degrabă decât să sporească actuala complexitate a guvernanței. O aliniere suplimentară a obiectivelor, a calendarelor și a fluxurilor de informații între politici ar putea spori eficacitatea amenajării spațiului maritim ca instrument central de planificare și coordonare.

În ansamblu, provocările prezentate mai sus indică existența unor oportunități de valorificare a bazelor solide stabilite de Directiva privind amenajarea spațiului maritim. Experiența dobândită în urma ciclurilor succesive de planificare oferă o bază solidă pentru a analiza modul în care amenajarea spațiului maritim ar putea fi consolidată în continuare ca pilon central al guvernanței oceanelor în UE, inclusiv în contextul viitoarei revizuiri a Directivei privind amenajarea spațiului maritim și al elaborării viitorului act legislativ privind oceanele, astfel cum s-a anunțat în Pactul privind oceanele adoptat în iunie 2025[30].

3. CALEA DE URMAT

De la adoptarea Directivei privind amenajarea spațiului maritim, cadrul de politică și juridic care reglementează apele marine ale UE a evoluat în mod substanțial. Amenajarea spațiului maritim funcționează în prezent într-un context în care ritmul implementării energiei din surse regenerabile offshore este în creștere, obiectivele de protecție și refacere a mediului sunt consolidate, considerentele de securitate și reziliență devin tot mai importante și există așteptări tot mai mari privind o guvernanță integrată a oceanelor. Aceste evoluții subliniază relevanța strategică a amenajării spațiului maritim ca instrument-cheie de coordonare, evidențiind totodată limitările sale, atât în ceea ce privește conceperea, cât și punerea sa în aplicare.

Amenajarea spațiului maritim este recunoscută pe scară largă ca fiind unul dintre puținele instrumente capabile să coreleze politicile sectoriale, obiectivele de mediu și procesul decizional în materie de spațiu în toate domeniile maritime. Totodată, experiența dobândită în urma punerii în aplicare a amenajării spațiului maritim a evidențiat provocări structurale. Acestea includ interpretarea inconsecventă a unor concepte de bază, cum ar fi abordarea ecosistemică, abordarea variabilă a interacțiunilor dintre uscat și mare, luarea în considerare inegală a părților interesate din domeniul marin, abordările fragmentate privind datele și monitorizarea, precum și capacitatea limitată de a coordona rezultatele planificării transfrontaliere și ale planificării cu țările terțe.

În acest context, a fost anunțat un viitor act legislativ privind oceanele ca parte a Pactului european privind oceanele, care va institui un cadru unic la nivelul UE pentru protejarea sănătății oceanelor și dezvoltarea durabilă a economiei albastre. Actul legislativ privind oceanele este conceput ca o inițiativă emblematică în domeniul guvernanței oceanelor, care se va baza pe revizuirea Directivei privind amenajarea spațiului maritim. Scopul actului va fi consolidarea și modernizarea amenajării spațiului maritim ca instrument strategic menit să sprijine prioritățile Pactului privind oceanele și punerea lor în aplicare, prin consolidarea coordonării transsectoriale la nivel național și printr-o abordare mai bine organizată la nivelul bazinelor maritime. Constatările prezentului raport de punere în aplicare vor furniza o bază de dovezi oportună pentru revizuirea Directivei 2014/89/UE și pentru elaborarea viitorului act legislativ privind oceanele.

În concluzie, prezentul raport arată că amenajarea spațiului maritim în UE a intrat într-o nouă etapă de maturitate, deși persistă unele provocări. Multe state membre se află în prezent în al doilea sau al treilea ciclu de planificare și se concentrează din ce în ce mai mult pe revizuirea și efectuarea de actualizări specifice ale planurilor de amenajare a spațiului maritim și pe monitorizarea punerii lor în aplicare. Acest lucru oferă ocazia de a evolua către o planificare

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

mai favorabilă incluziunii, holistică și orientată spre obiective, cu reguli decizionale mai clare, legături mai solide cu monitorizarea și managementul adaptativ și o mai mare coerență între politici și între bazinele maritime.