

5 de octubre de 2023
Original: inglés

23ª reunión de las Partes Contratantes del Convenio
para la Protección del Medio Marino
y de la Región Costera del Mediterráneo y sus Protocolos

Portorož (Eslovenia), 5 a 8 de diciembre de 2023

Tema 3 del programa: Decisiones temáticas

**Proyecto de decisión IG.26/10: Marco conceptual para la aplicación de la planificación espacial marina
en el Mediterráneo**

Por motivos ambientales y de ahorro, la tirada del presente documento es limitada. Se ruega a las delegaciones que lleven sus ejemplares a las reuniones y no soliciten copias adicionales.

Nota de la Secretaría

En su artículo 3, el Protocolo GIZC define los límites hacia tierra y hacia el mar de la zona costera, haciendo de la ordenación del espacio marino (OEM) una parte del enfoque integrado para el uso y la gestión sostenibles de la zona costera y la preservación de la integridad del ecosistema costero.

La 20ª Reunión de las Partes Contratantes (COP 20) (Tirana, Albania, 17 a 20 de diciembre de 2017) tomó nota, en la Decisión IG.23/7, del Marco conceptual para la introducción de la ordenación del espacio marino (OEM) en el sistema del Convenio de Barcelona, con el objetivo de introducir la OEM como la herramienta o proceso principal para la aplicación de la GIZC en la parte marina de la zona costera y, específicamente, para planificar y gestionar las actividades humanas marítimas de acuerdo con los objetivos del EcAp, contribuyendo así al equilibrio entre las dimensiones ambiental, social y económica del desarrollo sostenible.

Sobre la base de los resultados de varios proyectos piloto de OEM ejecutados por las Partes Contratantes a raíz de dicha Decisión, que confirman todos ellos la necesidad de presentar la OEM dentro del sistema del Convenio de Barcelona, se propone un nuevo Marco Regional Común para reforzar la Cooperación Regional en materia de Ordenación del Espacio Marino para su consideración y adopción por las Partes Contratantes.

Este nuevo Marco Regional Común tiene por objeto facilitar la aplicación de la OEM en toda la región mediterránea y reforzar la cooperación de las Partes Contratantes para una ordenación coherente y sostenible del territorio y del uso del mar, basada en un buen conocimiento de las conexiones entre las zonas terrestres y marítimas y en mecanismos de gobernanza eficaces, que garanticen que los sectores económicos tengan debidamente en cuenta las cuestiones medioambientales y la necesidad de alcanzar o mantener los objetivos de desarrollo sostenible.

Este proyecto de decisión y su anexo se presentaron a la reunión de los puntos focales del Plan de Acción para el Mediterráneo (PAM) 2023 (Estambul, Türkiye, 12 a 15 de septiembre de 2023), que decidió remitirlos a la 23ª reunión de las Partes Contratantes (COP 23) (Portorož, Eslovenia, 5 a 8 de diciembre de 2023).

La aplicación de esta Decisión está vinculada al Resultado 4.4.1 del Programa de Trabajo propuesto para 2024-2025: 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.7 y 5.5.3. Tiene implicaciones presupuestarias en el Fondo fiduciario del Mediterráneo y en los recursos externos, que queda reflejado en la propuesta de presupuesto.

Decisión IG.26/10:

Marco conceptual para la aplicación de la planificación espacial marina en el Mediterráneo

Las Partes Contratantes del Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo y sus Protocolos, en su 23ª reunión,

Recordando la resolución 70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 25 de septiembre de 2015, titulada "Transformando nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible",

Recordando también la resolución 76/296 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 21 de julio de 2022, titulada "Nuestro océano, nuestro futuro, nuestra responsabilidad",

Recordando además la Declaración Ministerial de la Unión por el Mediterráneo sobre Economía Azul Sostenible de 2 de febrero de 2021 y la Declaración de la reunión de los ministros de los países participantes en la iniciativa para el desarrollo sostenible de la economía azul en el Mediterráneo Occidental de 23 de junio de 2023,

Visto el Protocolo sobre la Gestión Integrada de las Zonas Costeras en el Mediterráneo, en lo sucesivo Protocolo GIZC, y en particular el artículo 3 sobre la cobertura geográfica para su aplicación,

Recordando la Decisión IG.23/7 de la 20ª Reunión de las Partes Contratantes (COP 20) (Tirana, Albania, 17 a 20 de diciembre de 2017), por la que la Reunión tomó nota del Marco Conceptual para la Ordenación del Espacio Marino como documento orientativo para facilitar la introducción de esta herramienta de gestión en el marco de la Gestión Integrada de las Zonas Costeras,

Recordando también la Decisión IG.24/5 de la 21ª Reunión de las Partes Contratantes (COP 21) (Nápoles, Italia, 2 a 5 de diciembre de 2019), por la que la Reunión adoptó el Marco Regional Común para la Gestión Integrada de las Zonas Costeras,

Habiendo considerado los alentadores resultados de varios proyectos piloto implementados por las Partes Contratantes tras la Decisión de la COP 21 sobre el Marco Conceptual para la Ordenación del Espacio Marino,

Comprometidos a reforzar la cooperación para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), garantizando que las actividades en las partes marinas y terrestres de las zonas costeras se planifiquen y gestionen de forma coordinada, respetando la salud y la integridad del ecosistema y contribuyendo al buen estado medioambiental del mar Mediterráneo y sus costas,

Reconociendo la ordenación del espacio marino como herramienta necesaria para una economía azul sostenible,

Teniendo en cuenta el mandato del PAP/RAC en el marco del sistema MAP-Convenio de Barcelona y su pertinencia para la aplicación de la presente Decisión,

Habiendo examinado el Informe de la 20ª Reunión de la Comisión Mediterránea de Desarrollo Sostenible (Marsella, Francia, 14 a 16 de junio de 2023) en el que se destaca la necesidad de incluir una Planificación Espacial Marina integrada global en la próxima EMDS y el establecimiento de un grupo de trabajo PNUMA/PAM dedicado a la Planificación Espacial Marina, y el Informe de la reunión de los puntos focales nacionales del PAP/RAC (Split, Croacia, 23 y 24 de mayo de 2023),

1. *Adoptar* el Marco conceptual para la aplicación de la Ordenación del Espacio Marino en el Mediterráneo (en lo sucesivo, Marco conceptual de la OEM) que figura en el anexo de la presente Decisión, como documento de orientación para la aplicación coordinada de la ordenación del espacio marino en el ámbito geográfico de aplicación del Convenio de Barcelona,
2. *Invitar* a las Partes Contratantes a que apliquen el marco conceptual de la OEM y a reforzar la cooperación regional en consonancia con las disposiciones del Protocolo GIZC y utilizando el espacio de trabajo en línea sobre OEM (<https://msp.iczmplatform.org/>),
3. *Solicitar* a la Secretaría (PAP/RAC) que cree un grupo de trabajo específico compuesto por expertos de las Partes Contratantes y de todos los componentes PNUMA/PAM para dirigir el trabajo sobre la implementación de la Planificación Espacial Marina en el Mediterráneo y contribuir a la racionalización de la Ordenación Espacial Marina en la Estrategia Mediterránea para el Desarrollo Sostenible revisada,
4. *Animar a* las Partes Contratantes a participar, contribuir y beneficiarse de otros mecanismos y herramientas existentes desarrollados para la implementación de la Ordenación Espacial Marina, incluyendo las iniciativas para la creación de una comunidad de intercambio de prácticas sobre Ordenación Espacial Marina, con el fin de alinear los enfoques y promover los principios y objetivos del PNUMA/PAM,
5. *Solicitar* a la Secretaría (PAP/RAC) que continúe apoyando a las Partes Contratantes en su esfuerzo por implementar la Ordenación Espacial Marina basada en el ecosistema, proporcionando capacitación y formación, actualizando regularmente el Espacio de Trabajo de Ordenación Espacial Marina y ayudando a crear comunidades de intercambio de prácticas nacionales y locales para la Ordenación Espacial Marina.

Anexo

Marco conceptual para la aplicación de la planificación espacial marina en el Mediterráneo

Índice

I.	INTRODUCCIÓN.....	5
II.	GOBERNANZA DE LA OEM EN EL MEDITERRÁNEO.....	7
III.	PRINCIPIOS COMUNES.....	8
	III.1 Enfoque adaptativo.....	8
	III.2 Enfoque de distintas escalas	9
	III.3 Integración.....	10
	III.4 Cuatro dimensiones de la OEM	10
	III.5 Proceso basado en el conocimiento.....	10
	III.6 Idoneidad y eficacia espacial	11
	III.7 Conectividad.....	11
	III.8 Cooperación transfronteriza	12
IV.	CONCEPTOS FUNDAMENTALES	13
	IV.1 Enfoque ecosistémico.....	13
	IV.2 Acción por el clima.....	14
	IV.3 Interacciones tierra-mar	15
	IV.4 Economía azul.....	16
V.	PROCESO OEM	18
	V.1 Iniciar el proceso y organizarse	18
	V.2 Evaluación del contexto y definición de una visión.....	19
	V.3 Análisis de las condiciones existentes.....	19
	V.4 Análisis de las condiciones futuras	20
	V.5 Definición de las cuestiones clave.....	21
	V.6 Fase de diseño: Elaboración de la OEM	21
	V.7 Aplicación, seguimiento y evaluación de la OEM.....	22

Marco conceptual para la aplicación de la planificación espacial marina en el Mediterráneo

I. INTRODUCCIÓN

La Ordenación Espacial Marina (OEM)[[]], como requisito emergente para toda la región mediterránea, ha sido solicitada por las Partes Contratantes (PC) del Convenio de Barcelona para contribuir al buen estado ambiental del medio marino y costero, explorar con más detalle las conexiones entre las zonas terrestres y marinas, y proponer marcos coherentes y sostenibles de ordenación del uso de la tierra y el mar en relación con sectores y actividades económicas clave que puedan afectar a los recursos costeros y marinos.

La ordenación espacial de las zonas costeras se considera un instrumento esencial para la aplicación del [Protocolo sobre la Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo \(Protocolo GIZC\)](#). Según el art. 3, la zona costera a la que se aplica el Protocolo GIZC es la comprendida entre:

- el límite hacia el mar de la zona costera, que será el límite exterior del mar territorial de las Partes; y
- el límite hacia tierra de la zona costera, que será el límite de las unidades costeras competentes definidas por las Partes.

De ello se deduce que la ordenación debe aplicarse por igual a ambos componentes de las zonas costeras. Aunque la OEM no se mencione específicamente, la ordenación del espacio marino, junto con el terrestre, es un concepto ya recogido por el Protocolo GIZC, en particular en los artículos 2, 3, 5, 6 y 18. La aplicación operativa de la OEM se centra en la zona marina dentro del mar territorial de un país, con el requisito de tener en cuenta las interacciones tierra-mar, tal como se especifica en los artículos 2 y 6.

La OEM se considera fundamental para la aplicación del enfoque ecosistémico como columna vertebral de todo el marco del Convenio de Barcelona. Como enfoque estratégico para la gestión integrada de los recursos naturales, promueve la conservación y el uso sostenible. A través del enfoque ecosistémico, la OEM se beneficia de una serie de evaluaciones de sostenibilidad en la preparación de planes integrados que contribuyan a la consecución del Buen Estado Medioambiental. De este modo, se garantiza que la capacidad de los ecosistemas marinos para responder a los cambios inducidos por el hombre no se vea comprometida.

Acomodar la demanda de la economía azul es fundamental para la OEM. El Protocolo GIZC lo aborda claramente al destacar el papel de la economía sostenible, que debe *"adaptarse a la naturaleza frágil de las zonas costeras y que los recursos del mar estén protegidos de la contaminación"* (art. 9). Asimismo, la realización de actividades marítimas debe garantizar *"la preservación de los ecosistemas costeros de conformidad con las reglas, normas y procedimientos de los convenios internacionales pertinentes"* (art. 9).

Dada la definición de las zonas costeras en el Protocolo GIZC, casi todos los demás Protocolos del Convenio de Barcelona están, de un modo u otro, relacionados con él. La GIZC puede y debe apoyar la aplicación de estos Protocolos y *viceversa*: sus objetivos y disposiciones pertinentes deben tenerse en cuenta en todos los proyectos, planes y estrategias de GIZC. Habida cuenta de estos vínculos, la aplicación de la ordenación del espacio marino en el marco y el ámbito geográfico del Protocolo GIZC puede contribuir a los objetivos definidos por otros Protocolos, como en el caso de la identificación, planificación y gestión de zonas protegidas según el Protocolo ZPE/BD, o la protección del mar contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental según el Protocolo Offshore.

Desde esta perspectiva, y en consonancia con el [Marco Regional Común para la GIZC en el Mediterráneo](#)¹, la OEM puede considerarse la herramienta/proceso principal para la aplicación de la GIZC en la parte marina de la zona costera, concretamente por su énfasis en la planificación y gestión sostenibles.

[Cualquier actividad o proyecto llevado a cabo como práctica estatal en el marco de la OEM [] no constituirá un cambio en las posiciones legales de los Estados partes con respecto a cuestiones relacionadas con la soberanía o los derechos soberanos]

Para ello, de acuerdo con las disposiciones del Protocolo GIZC y con el apoyo del PNUMA/PAM y sus Componentes, se anima a las PC a realizar lo siguiente, según proceda:

- i. Abordar eficazmente las cuestiones de planificación y gestión en la parte marina de la zona costera;
- ii. Apoyar la aplicación de la GIZC en la parte marina de la zona costera mediante la aplicación de una ordenación del espacio marino centrada en las interacciones tierra-mar (IST) y en consonancia con el marco general del Convenio de Barcelona y sus Protocolos, en particular mediante:
 - la reducción de las fuentes marinas de presión que afectan al medio marino mediante la eficiencia espacial y el control de la distribución temporal de las actividades humanas;
 - la reducción de los conflictos entre usos marítimos y protección de zonas de gran relevancia natural y ecológica;
 - la identificación de las zonas que deben protegerse para preservar los procesos y funciones esenciales para la consecución del Buen Estado Ambiental Medioambiental;
 - la determinación de las zonas marítimas conflictivas desde el punto de vista medioambiental en las que es necesario adoptar medidas específicas;
 - la identificación de elementos que garanticen la conectividad entre hábitats relevantes.

En consonancia con lo anterior, este documento proporciona un marco general que facilita a las PC comprobar que los principales elementos necesarios del proceso de la ordenación del espacio marino se tienen en cuenta en relación con sus actividades costeras y marinas.

¹ Adoptado por la COP 21, en Nápoles (Italia), del 2 al 5 de diciembre de 2019. Decisión IG.24/5:

II. GOBERNANZA DE LA OEM EN EL MEDITERRÁNEO

El principal reto en materia de gobernanza para las OEM del Mediterráneo consistirá en articular una visión consensuada y clara del desarrollo sostenible en el contexto de:

- **Las consideraciones nacionales pertinentes** para las zonas marinas y costeras más amplias.
- **Factores impulsores internacionales y transfronterizos.** La ordenación del territorio es, ante todo, una cuestión nacional, pero los planes pueden repercutir y verse afectados por lo que ocurra en zonas situadas más allá de las fronteras del país. La cooperación regional es, por tanto, un componente esencial del proceso de gobernanza de la OEM.

Articular y ofrecer la visión acordada y clara implicará:

- Participación inclusiva de las partes interesadas
- Integración y armonización de intereses múltiples
- Aprobación al más alto nivel político, incluida la coordinación interministerial de alto nivel y, en caso necesario, la colaboración transfronteriza
- La armonización y alineación con otros planes y políticas pertinentes, incluidos, entre otros, la adaptación al cambio climático y su mitigación, el transporte, la calidad del agua y la biodiversidad
- Un marco regulador eficaz
- La integración de la tierra y el mar a través de sus interacciones (art. 3 del Protocolo GIZC)
- Cooperación transfronteriza e internacional (art. 14.1 y 28 del Protocolo GIZC)
- Revisión y actualización periódicas en función de la evolución de las condiciones (art. 18.4 del Protocolo GIZC).

Además, hay que tener en cuenta que solo se puede lograr el éxito de un proceso de OEM cuando se dan las siguientes condiciones previas:

- i. Un grupo central de partes interesadas y agentes sociales bien informados y solidarios que apoyen activamente el proceso
- ii. Las instituciones responsables del plan han garantizado una capacidad suficiente para preparar y aplicar sus políticas
- iii. El compromiso del Gobierno con el plan se ha reflejado tanto en la legislación como en la delegación de la autoridad necesaria, junto con la asignación de los recursos financieros necesarios
- iv. Se han adoptado objetivos operativos y de alto nivel inequívocos que abordan las condiciones sociales y medioambientales y con los que se pueden medir los esfuerzos del plan
- v. Cuando proceda, se establecerán mecanismos transfronterizos de compromiso, capacidad y cooperación eficaz.

En resumen, la OEM no es un proyecto puntual a corto plazo. Se trata de una gobernanza al más alto nivel en la que participan ministerios de todo el gobierno, múltiples sectores económicos, ciudadanos y partes interesadas, la comunidad científica y, en algunos casos, socios internacionales.

III. PRINCIPIOS COMUNES

Las metodologías disponibles y la literatura científica proponen una amplia gama de definiciones de OEM. Ehler y Douvere (2009)² aportaron una de las más citadas, según la cual la OEM puede definirse como *"una forma práctica de crear y establecer una organización más racional del uso del espacio marino y de las interacciones entre sus usos, de equilibrar las demandas de desarrollo con la necesidad de proteger los ecosistemas marinos, y de alcanzar objetivos sociales y económicos de forma abierta y planificada"*. Otra definición comúnmente utilizada es la dada por el art. 3 de la Directiva 2014/89/UE por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo como *"el proceso mediante el cual las autoridades competentes del Estado miembro analizan y organizan las actividades humanas en las zonas marinas con el fin de alcanzar objetivos ecológicos, económicos y sociales"*.

Los beneficios esperados de la OEM son los siguientes:

- Aumento de la coordinación horizontal y vertical entre administraciones y entre distintos sectores mediante un proceso único para equilibrar el desarrollo de toda una serie de actividades marítimas;
- Reducción de conflictos y aprovechamiento de sinergias entre los distintos usos del espacio marino;
- Contribución al acceso equitativo a los recursos marinos;
- Mayor implicación de las partes interesadas, participación pública e intercambio de información;
- Fomento de la inversión inculcando previsibilidad, transparencia y normas más claras;
- Mejora de la protección del medio ambiente, mediante la identificación temprana y la reducción de los impactos, así como la promoción de oportunidades de usos múltiples del mismo espacio marino;
- Identificación de medidas (espaciales) que puedan apoyar la consecución del Buen Estado Medioambiental (véase la sección 4.1);
- Mejora de la protección del patrimonio cultural y la preservación de los valores inmateriales del mar.

Independientemente de la definición que se considere y de los objetivos específicos y beneficios esperados, a continuación se indican varios principios comunes y contenidos generales para la aplicación de la OEM (algunos de ellos se solapan total o parcialmente con los principios de la GIZC). A la hora de abordar la aplicación de la OEM, esta lista debe revisarse y adaptarse en función del alcance y los objetivos específicos del proceso de OEM y de las características de su ámbito de aplicación.

III.1 Enfoque adaptativo

El enfoque adaptativo es un proceso interactivo y sistemático para mejorar continuamente las políticas, los planes y las prácticas de gestión aprendiendo de los resultados de los pasos y ciclos anteriores. A través de este enfoque se definen las políticas, los planes y los programas en función de los mejores conocimientos disponibles y, a continuación, se aplican, se supervisan, se evalúan periódicamente y se mejoran con arreglo a los resultados de la evaluación. Este enfoque es especialmente útil para tratar cuestiones complejas, dinámicas e inciertas, incluida la planificación de los usos actuales y futuros del mar. De hecho, la OEM no conduce a un plan único, sino que es un proceso iterativo continuo que se adapta a lo largo del tiempo. Para configurar la OEM de acuerdo con un enfoque adaptativo, pueden sugerirse las siguientes directrices:

² Ehler C., y F. Douvere, 2009. Ordenación del espacio marino: un enfoque gradual hacia la gestión basada en los ecosistemas. Manual y Guía de la COI n° 53, Dossier ICAM n° 6, París, UNESCO.

- Diseñar desde el principio el proceso de OEM, incluidas las fases de seguimiento, evaluación y revisión;
- Promover quizás una gestión adaptativa *activa*, que incluya la evaluación y comparación de una hipótesis alternativa (por ejemplo, escenarios) sobre la evolución futura de la zona marina considerada;
- Desarrollar indicadores de OEM vinculados a objetivos y metas claros, incluidos indicadores de gobernanza o de proceso, socioeconómicos y ecológico-ambientales;
- Adoptar una perspectiva a mediano/largo plazo para abordar adecuadamente el carácter estratégico y anticipatorio de la ordenación del espacio marino y permitir la planificación, ejecución, adaptación y planificación de acciones continuas durante un periodo lo suficientemente largo como para obtener resultados concretos.

III.2 Enfoque de distintas escalas

La aplicación operativa de la ordenación del espacio marino en el marco del Convenio de Barcelona se centrará en la zona marina dentro del mar territorial de un país, de acuerdo con el ámbito geográfico del Protocolo GIZC (art. 3). Esta aplicación operativa puede integrarse en un enfoque de distintas escalas, combinando perspectivas descendentes y ascendentes. Las distintas escalas son las siguientes:

- A escala mediterránea, abordar toda la cuenca marítima a través de la cooperación entre las PC en el marco del Convenio de Barcelona para acercarse al nivel estratégico de la ordenación del espacio marino, como por ejemplo: (i) definición de elementos para una visión común y objetivos relacionados, (ii) identificación de áreas y temas prioritarios que deben abordarse a nivel transfronterizo, (iii) identificación de iniciativas (por ejemplo, proyectos) para abordar áreas y temas transfronterizos;
- A escala subregional —cuando sea pertinente y posible— abordar las cuestiones transfronterizas de la ordenación del espacio marino (elementos para una visión, objetivos, prioridades e iniciativas comunes) en las regiones submediterráneas, vinculándolas también a estrategias y planes subregionales (por ejemplo, EUSAIR y la iniciativa marítima West Med) para una aplicación coordinada;
- A escala nacional, aplicando plenamente el proceso de ordenación del espacio marino —según principios comunes y de forma coherente con los enfoques mediterráneo y subregional— en las zonas marinas de jurisdicción nacional, con especial referencia al mar territorial según el ámbito geográfico del Protocolo GIZC;
- A escalas subnacional y local, fomentar las aplicaciones de la OEM destinadas a aportar pruebas de sus beneficios medioambientales, sociales y económicos concretos y visibles de la ordenación del espacio marino. Las actividades piloto a escala subnacional o local podrían centrarse en zonas prioritarias, como zonas muy vulnerables, zonas con grandes conflictos de uso, zonas con gran potencial de sinergias entre usos y oportunidades de usos múltiples. Las actividades piloto también podrían ser útiles para desarrollar y poner a prueba nuevas metodologías generales o específicas de cada tema, incluso a través de la próxima generación de proyectos CAMP que integren mejor las zonas marinas a través de la ordenación del espacio marino.

[

III.3 Integración

La integración es una característica esencial de la OEM, ya que puede adoptar distintos significados:

- La OEM no solo se ocupa de la economía azul. También se deben tener en cuenta los aspectos económicos, medioambientales, sociales y de gobernanza para perseguir los objetivos de sostenibilidad;
- La integración entre sectores debe ir más allá de las políticas, planes y normativas sectoriales;
- La cooperación vertical y horizontal entre administraciones y organismos técnicos es necesaria para avanzar hacia la coordinación e integración de las políticas y planes sectoriales;
- La integración entre la planificación terrestre y la marina es esencial para armonizar y garantizar la coherencia entre las partes de un mismo sistema costero, que interactúan entre sí de distintos modos.

III.4 Cuatro dimensiones de la OEM

La ordenación del espacio marino opera en tres dimensiones espaciales, teniendo en cuenta los usos marítimos y los conflictos relacionados en la superficie del océano, la columna de agua y el lecho marino. El tiempo puede considerarse una cuarta dimensión. En términos de aplicación de la OEM, esto puede implicar:

- Identificación de las dimensiones espaciales más relevantes para cada uso marítimo y evaluación de la compatibilidad con otros usos que se dan principalmente en otras dimensiones (por ejemplo, navegación y extracción de arena del fondo marino);
- Las sinergias y compatibilidades entre los distintos usos también pueden fomentarse mediante la zonificación temporal y la regulación, como permitir el acceso a las zonas militares restringidas para la navegación o las actividades recreativas si no hay operaciones militares y se garantiza la seguridad;
- Evaluación adecuada de las cuatro necesidades dinámicas de cada uso marítimo para valorar si las compatibilidades son realmente posibles y los conflictos se minimizan.

III.5 Proceso basado en el conocimiento

La OEM debe basarse en datos de alta calidad, centrados en la información clave pertinente.

A este respecto, se sugieren las siguientes directrices:

- Utilizar los mejores conocimientos disponibles para promover la definición de la escala geográfica y el ámbito de aplicación más adecuados para las estrategias o los planes de OEM, teniendo también en cuenta el Programa Integrado de Seguimiento y Evaluación (IMAP) holístico del PNUMA/PAM (es decir, los límites de los ecosistemas) y considerando la LSI un elemento esencial de la OEM;
- Centrarse en la recopilación de datos e información que son realmente esenciales para la OEM;
- Identificar las lagunas específicas que podrían obstaculizar la OEM y que requieren acciones específicas;

- Tener en cuenta cualquier forma de conocimiento de "buena calidad". Esta procede principalmente de fuentes científicas y de actividades de seguimiento y conjuntos de datos institucionalizados, pero también debe aprovechar las fuentes privadas de información, incluidos los conocimientos generados por las personas que viven y trabajan en el mar (la llamada "ciencia ciudadana");
- Mejorar el acceso transparente a una información precisa y completa;
- Pasar de los datos y conocimientos a la información útil para el proceso de planificación y toma de decisiones que exige la OEM. Las herramientas espaciales son especialmente útiles en este sentido.

III.6 Idoneidad y eficacia espacial

La idoneidad de las actividades marítimas y la eficiencia espacial en la distribución de esas actividades son conceptos rectores clave de la ordenación del espacio marino, cuyo objetivo es mejorar la sostenibilidad del uso de los recursos marinos (incluido el espacio marino), minimizar los conflictos entre usos (incluida la protección de la naturaleza) y aprovechar las posibles sinergias. A este respecto, se sugieren las siguientes directrices:

- Utilizar el espacio marítimo para aquellos usos que efectivamente dependen de los recursos marinos o que pueden explotarse de forma más eficiente y sostenible en el mar;
- Al abordar la planificación, empezar por identificar los usos y funciones inamovibles e irrenunciables que suelen tener prioridad en la asignación de espacios;
- Fomentar la utilización conjunta o múltiple de la misma zona marina en la medida de lo posible, siempre que ello implique mayores beneficios, menores impactos y menos conflictos;
- La eficiencia espacial también debería implicar una distribución equitativa de los beneficios socioeconómicos relacionados con la OEM en la zona marina total planificada.

III.7 Conectividad

La OEM no solo se centra en una asignación espacial adecuada y eficiente de los usos marítimos, sino que también tiene que ver con la conectividad. La mejora de las conexiones pretende generar beneficios sociales, económicos, medioambientales y de gobernanza; se sugieren las siguientes directrices:

- En el plan OEM, considerar las conexiones entre elementos lineales como las vías de navegación para desarrollar un sistema integrado de transporte marítimo, la red energética para mejorar la eficiencia de la distribución de energía o los corredores azules para conectar hábitats naturales;
- En el plan OEM, considere las conexiones de parches, zonas con usos o funciones similares o interrelacionadas, como en el caso de la creación de redes de zonas marinas protegidas o la preservación de hábitats conectados que son vitales para las especies marinas;
- Más allá de la planificación de los usos marítimos, recuerde crear conexiones entre los operadores de OEM en cuanto a intercambio de conocimientos, cooperación y coordinación.

La evaluación y planificación de los elementos de conectividad son especialmente relevantes para los aspectos de IST.

III.8 Cooperación transfronteriza

Aunque la OEM puede considerarse principalmente un proceso nacional, la cooperación transfronteriza es esencial para garantizar que los planes de OEM sean coherentes y estén coordinados en todas las zonas costeras y regiones marinas. Ello implica una cooperación a nivel metodológico (métodos comunes, puesta en común de datos e información, intercambio de herramientas, intercambio de prácticas de OEM, desarrollo de capacidades), estratégico (visión común, principios compartidos y posibles objetivos comunes) y de aplicación (por ejemplo, planificación de las zonas marinas limítrofes, etc.).

Además, es bien sabido que una serie de problemas y retos (por ejemplo, el funcionamiento y la seguridad del transporte marítimo, la conservación y la gestión sostenible de las poblaciones de peces, la protección de la biodiversidad y la preservación de los ecosistemas, el futuro desarrollo de la producción y distribución de energías renovables en alta mar, etc.) tienen una dimensión transfronteriza y podrían requerir la adopción de un enfoque regional o subregional común.

IV. CONCEPTOS FUNDAMENTALES

IV.1 Enfoque ecosistémico

La gestión basada en los ecosistemas es un enfoque que va más allá del examen aislado de especies, hábitats, ecosistemas o funciones relacionadas. Por el contrario, puede entenderse como un enfoque interdisciplinario e integrado de la planificación y la gestión que reconoce la riqueza y complejidad de los sistemas ecológicos y las interacciones continuas de sus componentes. La gestión basada en los ecosistemas fundamenta la toma de decisiones en los límites ecológicos y los límites espaciales de los ecosistemas. Integra principios sociales, ecológicos y de gobernanza para preservar unos ecosistemas sanos y productivos y los servicios conexos y garantizar el uso sostenible de los recursos naturales. Los términos **gestión basada en los ecosistemas** y **enfoque ecosistémico** se utilizan a menudo indistintamente y suelen coincidir en su significado fundamental.

En el Mediterráneo, el [enfoque ecosistémico](#) es el principio rector de toda la elaboración y aplicación de políticas bajo los auspicios del sistema del Convenio de Barcelona del PNUMA/PAM, con el objetivo último de alcanzar el Buen Estado Medioambiental (BEM) del Mar y la Costa Mediterráneos. Se lleva a cabo a través del [Programa Integrado de Vigilancia y Evaluación](#) del Mar y la Costa Mediterráneos (IMAP), que comparte muchos elementos comunes con la [Directiva Marco sobre la Estrategia Marina de la UE](#). Según el Protocolo GIZC, el enfoque ecosistémico se aplica a todos los procesos de planificación relacionados con las actividades marinas terrestres y marítimas, por lo que sustenta la aplicación general de la OEM. Aunque no abarque todos los países mediterráneos, la [Directiva sobre ordenación del espacio marítimo de la UE](#) también reflexiona sobre la pertinencia del enfoque ecosistémico para "contribuir a promover el desarrollo sostenible y el crecimiento de las economías marítimas y costeras y el uso sostenible de los recursos marinos y costeros". En consecuencia, se espera que la OEM contribuya a los objetivos del IMAP y de [la Directiva marco sobre la estrategia marítima de la UE](#).

La relación entre el enfoque ecosistémico y la OEM es un proceso bidireccional. Estos últimos pueden contribuir al objetivo general de alcanzar el buen estado medioambiental, también mediante la identificación de medidas espaciales relacionadas. Una planificación adecuada de la actividad marítima puede:

- Reducir las fuentes marinas de presión que afectan al medio marino mediante la eficiencia espacial y el control de la distribución temporal de las actividades humanas;
- Reducir los conflictos entre los usos marítimos y la protección de zonas de gran importancia naturalística y ecológica;
- Identificar las zonas que deben protegerse para preservar los procesos y funciones esenciales para la consecución del buen estado medioambiental;
- Determinar las zonas marítimas conflictivas desde el punto de vista medioambiental en las que es necesario adoptar medidas más intensas;
- Evitar los usos insostenibles en las zonas protegidas e identificar sinergias que puedan aportar soluciones beneficiosas para todos en materia de desarrollo socioeconómico y protección del medio ambiente;
- Identificar elementos de conexión entre los hábitats de que se trate a través de corredores azules.

El enfoque ecosistémico está bien conceptualizado y su aplicación al espacio marino suscita cada vez más interés. Sin embargo, su aplicación real sigue planteando un reto importante dentro del proceso de la OEM, lo que exige una orientación más clara y el intercambio de buenas prácticas, estudios y herramientas.

En el sitio web del espacio de trabajo de la OEM del Mediterráneo se han puesto a disposición herramientas específicas, prácticas y una lista de comprobación orientativa para considerar el enfoque ecosistémico dentro de la OEM.

<https://msp.iczplatform.org/>

IV.2 Acción por el clima

La integración operativa de la acción por el clima en la OEM constituye un planteamiento novedoso. Representa un reto importante para varios países debido a la incertidumbre inherente a las proyecciones sobre el cambio climático y las respuestas ecológicas y socioeconómicas a sus impactos. Sin embargo, es necesario abordar los retos de la acción por el clima para que los planes de OEM sean viables y útiles a largo plazo y para promover acciones que contribuyan a los objetivos de mitigación y a la neutralidad de carbono.

Tener en cuenta la acción por el clima es especialmente pertinente para la planificación y gestión sostenibles en el Mediterráneo, región reconocida como uno de los puntos calientes del cambio climático mundial. Los efectos del cambio climático en los ecosistemas costeros y marinos del Mediterráneo se suman a las presiones generadas por diversas actividades humanas, en particular el turismo, el transporte marítimo, la explotación de petróleo y gas, la pesca y la acuicultura.

Entre sus objetivos, el Protocolo GIZC (y su Marco Regional Común para la GIZC) destaca la importancia de prevenir y reducir los efectos de los peligros naturales y del cambio climático y, en consecuencia, de adoptar medidas de mitigación y adaptación. A escala de la UE, la Directiva de ordenación del espacio marítimo (2014/89/CE) recomienda a los Estados miembros que elaboren planes de ordenación del espacio marino, cuyo objetivo es un uso equilibrado y sostenible del mismo. Esto implica la resolución de conflictos entre distintos sectores económicos, una mayor sinergia y, lo que es más importante, la "preservación, protección y mejora del medio ambiente, incluida la resiliencia ante los efectos del cambio climático".

Desde el punto de vista del proceso, un plan de ordenación del espacio marino deberá diseñarse de forma flexible, permitiendo su adaptación progresiva en función de las condiciones cambiantes (es decir, los nuevos conocimientos sobre el medio marino, las últimas proyecciones sobre el cambio climático y la evaluación de las repercusiones correspondientes, la evolución del contexto político y socioeconómico, etc.). Esto implica el diseño y la aplicación de un sólido mecanismo de seguimiento, evaluación y revisión del plan de OEM. La gestión adaptativa activa también puede incluir la evaluación y comparación de escenarios alternativos de planificación de la zona marina considerada.

El concepto de gestión dinámica de los océanos está calando progresivamente en la OEM. Puede definirse como una gestión que cambia rápidamente en el espacio y el tiempo en respuesta a los cambios en el océano y sus usuarios, mediante la integración de datos biológicos, oceanográficos, sociales o económicos casi en tiempo real. Este planteamiento puede ayudar a afrontar los retos que plantea el continuo cambio del sistema climático y, en consecuencia, de las condiciones oceanográficas.

La OEM puede abordar de diversas maneras los aspectos operativos de la adaptación al cambio climático y su mitigación.

- Resolver los nuevos conflictos que pueden surgir entre los sectores marinos y entre estos y el medio marino, debido a los retos que plantea el cambio climático.
- Minimizar las pérdidas económicas derivadas de decisiones que no tienen en cuenta los riesgos asociados a los fenómenos meteorológicos extremos y de evolución lenta.
- Prever medidas espaciales y temporales destinadas a aumentar la capacidad de adaptación de los principales sectores marítimos y los aspectos de protección marina.
- Contemplar medidas espaciales dirigidas directamente a promover la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en varios sectores marítimos, en consonancia con los [Objetivos de Desarrollo Sostenible \(ODS\) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas](#), el [Marco Regional de Adaptación al Cambio Climático para las Zonas Marinas y Costeras del Mediterráneo](#) y el [Pacto Verde Europeo](#).

En el sitio web del espacio de trabajo mediterráneo de la ordenación del espacio marino se han puesto a disposición herramientas, prácticas y una lista de control orientativa para considerar el cambio climático dentro de la OEM.

<https://msp.iczmplatform.org/>

IV.3 Interacciones tierra-mar

El término "Interacciones Tierra-Mar" (ITM) suele utilizarse en el contexto de la planificación y gestión de zonas marinas y costeras. A pesar de su gran relevancia, aún no se ha establecido ni formalizado una definición y conceptualización únicas de las ITM.

Las ITM se interpretan generalmente como un conjunto de procesos que vinculan las zonas terrestres y marinas. Tales procesos pueden incluir, por ejemplo, la escorrentía de nutrientes y contaminantes agrícolas a los ríos y su consiguiente carga en las aguas costeras, así como el tendido de una tubería submarina en la zona intermareal para conectar una plataforma de petróleo y gas en alta mar con la red de tuberías terrestres. Casi todos los usos marítimos necesitan instalaciones de apoyo en tierra (como los puertos para la navegación, los puertos deportivos para los yates o las conexiones a la red para los parques eólicos marinos). Por otro lado, hay usos ejercidos mayoritariamente en tierra (por ejemplo, turismo de playa, frente marítimo, puertos) que también extienden su dominio al mar.

Generalmente se adoptan algunas categorizaciones comunes relacionadas con las ITM y se aplican dentro del análisis de ITM:

- i. Las ITM tienen un doble sentido: de tierra a mar y de mar a tierra;
- ii. Las ITM puede tener componentes naturales o antropogénicos.

El análisis de ITM también debe considerar las interacciones de los procesos de planificación y los planes para los dominios terrestre y marítimo. Es importante garantizar que los procesos jurídicos, administrativos, de consulta y técnicos estén coordinados (y, a ser posible, conectados) para evitar duplicaciones innecesarias, incoherencias, conflictos, despilfarro de recursos o una demanda excesiva de trabajo de las partes interesadas.

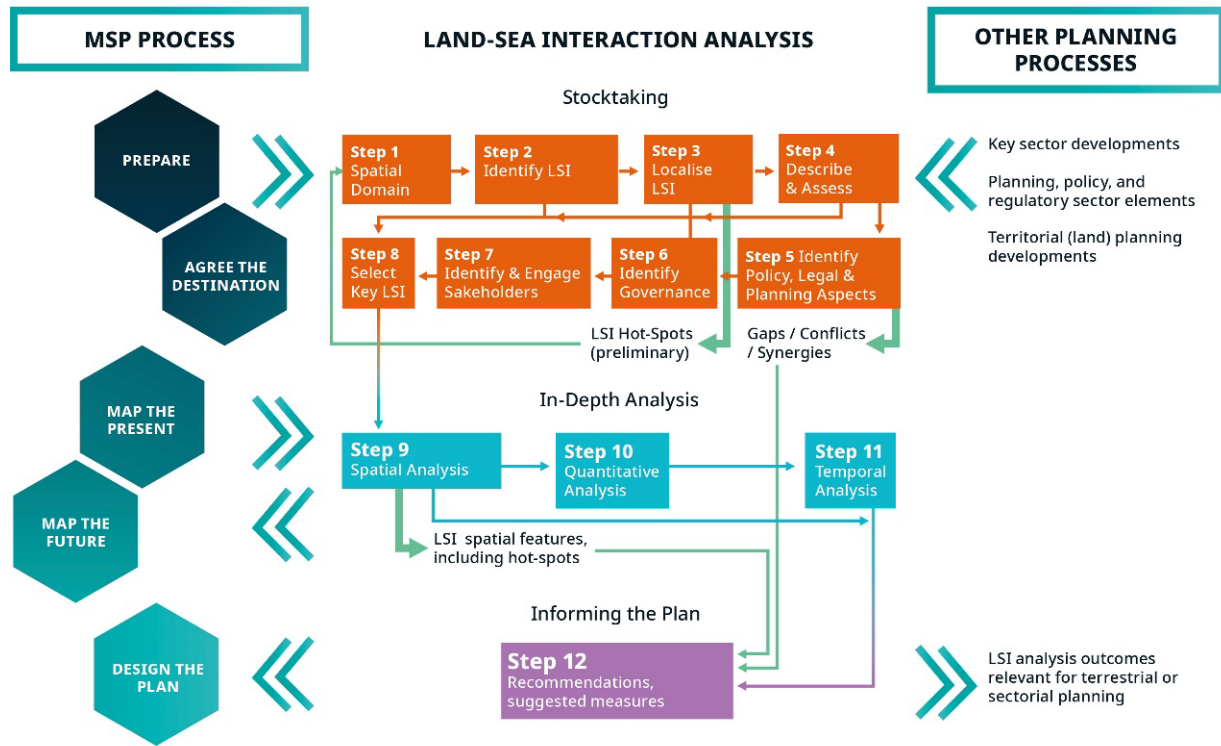
El análisis de ITM debe entenderse como un componente importante en la preparación de un plan espacial marino. A la hora de llevar a cabo la ordenación del espacio marino es importante tener en cuenta la continuidad entre la tierra y el mar, y garantizar que la ordenación del espacio se realiza de forma integrada en todas las zonas marítimas y terrestres. Esto es de interés tanto para la protección del medio ambiente como para el desarrollo efectivo de las economías marítimas y costeras.

[La influencia de la ordenación del territorio terrestre en la ordenación del territorio marino implica transferir experiencia, métodos y herramientas para adaptarlos al contexto marino. La información obtenida de la planificación en tierra puede servir de base para la recopilación de datos, las evaluaciones de impacto ambiental y la colaboración de las partes interesadas en el mar. Sin embargo, es crucial tener en cuenta las características específicas de los ecosistemas marinos y adaptar los planteamientos en consecuencia, al tiempo que se utiliza la tecnología, se aumenta la concienciación y se contribuye a los marcos jurídicos y de gobernanza para el desarrollo marino sostenible.]

Los objetivos específicos de una ITM son los siguientes:

- Identificar y localizar las ITM más relevantes, en la actualidad y en el futuro
- Comprender el alcance espacial de las ITM y, en su caso, localizar las zonas conflictivas
- Determinar las medidas que deben incluirse en el plan de ordenación del espacio marino, destinadas a gestionar los impactos / las sinergias sobre las actividades marinas y los ecosistemas determinados por las interacciones tierra-mar.

El análisis de ITM, dentro de la OEM, desarrollado por el PNUMA/PAM se compone de 3 componentes principales: inventario, análisis en profundidad de ITM clave e información del plan/recomendaciones para abordar las ITM (véase el diagrama a continuación).



This diagram has been developed by PAPRAC UNEPMAP to support marine spatial planning activities in the Mediterranean. For more planning tools and guidance visit msp.iczmplatform.org



La herramienta de análisis de ITM, junto con algunos ejemplos de su aplicación práctica, está disponible en el sitio web del espacio de trabajo de la OEM del Mediterráneo.

<https://msp.iczmplatform.org/>

IV.4 Economía azul

La economía azul se refiere al uso del medio marino y sus recursos para el desarrollo económico. Este concepto abarca una amplia variedad de sectores económicos, como la pesca, la acuicultura, el transporte, el turismo costero, las energías renovables y no renovables, la extracción de minerales y la conservación de la naturaleza, así como cuestiones medioambientales relacionadas como la contaminación, la acidificación de los océanos, la sobreexplotación y la pérdida de hábitats. Como concepto, la economía azul pretende promover el crecimiento económico, la inclusión social y la preservación o mejora de los medios de subsistencia, garantizando al mismo tiempo la sostenibilidad medioambiental de los océanos y las zonas costeras³.

Sin embargo, el reto de la economía azul sigue siendo reforzar la importancia económica de los diversos usos marítimos, al tiempo que se gestiona de forma sostenible el medio marino a largo plazo. Por lo tanto, es necesario adoptar un enfoque integrado que tenga en cuenta la interconexión de los factores

³ FMAM LME:LEARN. 2018. Environmental Economics for Marine Ecosystem Management Toolkit. París, Francia.

económicos, sociales y medioambientales. Esto implica promover prácticas sostenibles que equilibren el desarrollo económico con la protección del medio ambiente y la equidad social, reconociendo al mismo tiempo la importancia de la investigación científica, la innovación tecnológica y la participación de las partes interesadas.

La OEM, junto con la GIZC, desempeña un papel clave en la creación de ese marco holístico, al promover la utilización racional de los recursos marinos para superar los obstáculos al desarrollo de la economía azul. La OEM puede facilitar el desarrollo de una economía azul sostenible de diversas maneras:

- al adoptar un enfoque basado en el ecosistema, puede garantizar la preservación tanto de los organismos vivos como del medio marino no vivo;
- puede desempeñar un papel fundamental a la hora de colmar lagunas de conocimiento en sectores clave y en el medio marino;
- puede fomentar los usos múltiples e identificar emplazamientos para usos nuevos y emergentes;
- puede servir como herramienta que ayude a mejorar la confianza de los inversores fomentando la transparencia y la previsibilidad, creando así un entorno propicio para la inversión en el desarrollo de tecnologías azules innovadoras;
- puede facilitar la mitigación de los efectos de un clima cambiante, dando prioridad a los usos y actividades marinos con emisiones nulas o mínimas, así como asignando zonas para las energías renovables y la captura de carbono azul;
- la OEM transfronteriza puede fomentar la colaboración transfronteriza para el desarrollo regional⁴.

En consecuencia, la OEM puede ser una herramienta para confirmar el uso sostenible de los recursos marinos y lograr los beneficios de una economía azul.

⁴ UNESCO-COI. 2021. OMS Sinopsis de políticas: Ordenación del espacio marino y economía azul sostenible. París, UNESCO. (Sinopsis de políticas COI n.º 2)

V. PROCESO OEM

La OEM debe configurarse y basarse en las especificidades de cada una de las zonas marinas en cuestión. Sin embargo, hay pasos comunes que se tienen en cuenta en la mayoría de las iniciativas y documentos orientativos de la OEM, como la recopilación y el análisis de datos, la consulta a las partes interesadas y la elaboración participativa de un plan, las fases posteriores de aplicación, ejecución, evaluación y revisión. De acuerdo con las metodologías personalizadas y las prácticas de OEM en todo el Mediterráneo, el proceso de OEM consta de siete etapas interrelacionadas. Estas se corresponden en gran medida con el proceso de GIZC para las estrategias y planes costeros.

En ningún caso deben considerarse obligatorias estas etapas, ya que cada proceso de ordenación del territorio debe adaptarse en función de las características específicas de su ámbito geográfico, sus objetivos y los resultados previstos. En su lugar, podrían considerarse como una lista de comprobación para seleccionar aquellos elementos que se consideren relevantes para el proceso específico de OEM.

V.1 Iniciar el proceso y organizarse

Una base sólida para el proceso de planificación es vital. Debe incluir:

- *Establecer relaciones con socios, partes interesadas y particulares que puedan apoyar el proceso de elaboración del plan;*
- *Afrontar los retos técnicos y humanos;*
- *Desarrollar las capacidades de comunicación necesarias para permitir que los socios y las partes interesadas visualicen claramente los problemas, los futuros potenciales y las soluciones, y facilitar su inclusión.*

Para ello se puede utilizar el siguiente esquema de posibles tareas e iniciativas:

- Acordar el mandato, la constitución, los objetivos y las atribuciones del órgano directivo de la OEM
- Compromiso de los principales ministerios y autoridades asociados y garantía de su apoyo al proceso de OEM
- Acordar los límites de la zona de OEM
- Consideración de una escala espacial de análisis más amplia, que vaya más allá de los límites administrativos y tenga en cuenta las interacciones con las actividades humanas **terrestres**
- Creación de un grupo interdisciplinar de expertos que incluya a científicos marinos, con el fin de apoyar las decisiones basadas en la ciencia a lo largo de todo el proceso de planificación, garantizando así la aplicación del **enfoque ecosistémico**
- Identificación de las principales partes interesadas, sus intereses e influencia
- Identificación de los agentes sociales, defensa de la diversidad y la igualdad de género
- Cartografía de los sectores pertinentes de la OEM (y sus representantes) que se verán más afectados por el **cambio climático**
- Identificación, diseño y utilización de métodos y herramientas de sensibilización para garantizar la participación de los agentes sociales a lo largo de todo el proceso
- Acordar el programa de trabajo de la OEM y el marco institucional en el que se elaborará
- En caso necesario, iniciar el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica(EAE) con vínculos iterativos con las siguientes etapas del proceso de OEM

- Garantizar la capacidad institucional y la financiación para la preparación de la OEM, incluida la cartografía y otras herramientas del sistema de información
- Garantizar la existencia de procedimientos y estructuras de consulta o colaboración internacional
- Establecimiento de un régimen eficaz de planificación compartida, si se preparan OEM transfronterizas.

V.2 Evaluación del contexto y definición de una visión

Un amplio debate en toda la sociedad para perfeccionar los temas del plan centrará y articulará claramente la visión estratégica para el futuro de la zona marina.

El Plan se elaborará teniendo en cuenta la plétora de acuerdos y convenios mundiales y de ámbito mediterráneo, las políticas y programas nacionales y los planes y políticas subregionales y locales existentes.

El principal resultado de esta fase es el **documento de alcance**, que establece la hoja de ruta y las herramientas necesarias para alcanzar una visión estratégica y unos objetivos de alto nivel acordados para la zona del plan.

Para ello se puede utilizar el siguiente esquema de posibles tareas e iniciativas:

- Cartografía y análisis de todas las políticas y convenios pertinentes a escala internacional, nacional y subnacional
- Participación de las partes interesadas y los agentes sociales en el proceso de fijación de objetivos/visión de alto nivel
- Definición de la lista general de temas y asuntos que podría abarcar la OEM. Prestar especial atención a los objetivos de alto nivel de OEM que pueden verse afectados por el **cambio climático**, así como a los objetivos de conservación encaminados a alcanzar o mantener un **buen estado medioambiental (BEM)**.
- Definir la visión estratégica (objetivos de alto nivel) para el futuro de la zona del plan
- Identificar las medidas espaciales y temporales, reglamentos y normas ya disponibles para alcanzar los objetivos de alto nivel del plan
- Resumir las principales conclusiones en un informe de alcance; aprobarlo y publicarlo.

V.3 Análisis de las condiciones existentes

Recopilación y análisis de información, incluidas las interacciones entre la tierra y el mar, identificación de conflictos, coexistencias y compatibilidades.

Esta es la fase de **recopilación de datos e información**. Sin embargo, es importante centrar la recopilación de información únicamente en lo que es "**adecuado para el propósito**", es decir, apropiado y de un nivel necesario para informar sobre el desarrollo del plan y sus políticas.

Es crucial valorar adecuadamente los **conocimientos indígenas**. Estos conocimientos incluyen la comprensión, las habilidades e incluso las filosofías desarrolladas por las comunidades y los usuarios locales con una larga historia y experiencia de interacción con su entorno marino.

Para ello se puede utilizar el siguiente esquema de posibles tareas e iniciativas:

- Identificación de la información espacial pertinente mediante un enfoque centrado y adaptado a los fines perseguidos
- Análisis y catalogación de las características oceanográficas y medioambientales actuales y pertinentes
- Análisis y catalogación de las actividades marítimas actuales y sus interacciones. Es especialmente importante evaluar, y preferiblemente determinar espacialmente, los efectos del **cambio climático** que afectan a distintos sectores
- Análisis de las **ITM** más importantes de la zona de planificación
- Análisis de conflictos y compatibilidades, coexistencia, oportunidades de usos múltiples y puntos conflictivos
- Participación de las partes interesadas y los agentes sociales para reflexionar sobre el análisis de las condiciones existentes

V.4 Análisis de las condiciones futuras

Describir las posibles tendencias y proyecciones futuras, los puntos calientes clave y los escenarios futuros de los usos marítimos.

En esta fase, el alcance de la planificación empieza a reducirse a los principales elementos, temas y cuestiones que configuran el futuro de la zona del plan. En la medida de lo posible, se identifican **las tendencias futuras**. Se recomienda encarecidamente el uso de **escenarios futuros**. Para ello, se reuniría a las partes interesadas y a los agentes sociales clave para que contribuyan a elaborar escenarios futuros plausibles para los usos marítimos individuales, las posibles áreas de conflicto, la coexistencia y compatibilidad con otros usos, junto con los efectos acumulativos sobre el medio ambiente. Por ello, esta fase cualitativa se basa en gran medida en la experiencia y los conocimientos de todos los interesados en el futuro de la zona marina del plan especial.

Para ello se puede utilizar el siguiente esquema de posibles tareas e iniciativas:

- Identificación de los principales elementos de la visión que configura la evolución futura de la zona de planificación
- Análisis de las tendencias y proyecciones disponibles y opciones de desarrollo de las actividades económicas marítimas. Deben evaluarse adecuadamente las posibles repercusiones de las nuevas actividades previstas que se extiendan más allá de la zona de planificación de la OEM (incluida la parte terrestre)
- Participación de las partes interesadas y los agentes sociales en la elaboración de escenarios futuros: descripciones informales y cualitativas de escenarios futuros plausibles de usos marítimos concretos
- Identificación de zonas altamente afectadas o vulnerables con muchas actividades conflictivas mediante la evaluación e identificación espacial de las presiones y efectos (acumulativos) de las actividades humanas sobre los recursos marinos, junto con los efectos previstos del **cambio** climático que afectan a diferentes sectores y al medio marino.

V.5 Definición de las cuestiones clave

Acordar las cuestiones clave en las que se centrará el plan en la fase de diseño.

El alcance del plan y su forma final toman forma en esta fase mediante la selección de los principales temas tratados en el plan.

Para ello se puede utilizar el siguiente esquema de posibles tareas e iniciativas:

- Identificación de las cuestiones clave que deben abordarse en la fase de diseño basándose en los resultados de la fase analítica
- Participación de las partes interesadas y los agentes sociales en la elaboración de las cuestiones clave.

V.6 Fase de diseño: Elaboración de la OEM

Definición y elaboración de las medidas de planificación, su ubicación en el espacio y el tiempo, verificación y publicación.

Las **medidas** específicas del plan espacial marino se articularán en esta fase. Además de medidas espaciales como la zonificación, pueden incluir medidas para gestionar las actividades en el tiempo, definiendo las limitaciones y la naturaleza de actividades específicas. Otras medidas pueden incluir incentivos y desincentivos económicos, junto con la regulación y la aplicación de la ley y, en particular, la educación y la concienciación del público. El plan debe incluir específicamente los objetivos de adaptación y mitigación y las medidas relacionadas para los distintos sectores que podrían aplicarse en el marco de la ordenación del territorio marítimo. Según el enfoque ecosistémico, los objetivos y las medidas correspondientes de desarrollo económico no deben prevalecer sobre los objetivos de conservación de la biodiversidad. Deben abordar, en la mayor medida posible, la consecución o el mantenimiento del buen estado medioambiental.

En esta fase también deben establecerse las **futuras disposiciones institucionales** para la ejecución y el seguimiento del plan, garantizando que este se convierta en un documento vivo y que los agentes clave sigan actuando de forma integrada para ejecutarlo.

El plan también debe sentar las bases de su **seguimiento y evaluación** en el futuro mediante el establecimiento de protocolos e indicadores de seguimiento.

Para ello se puede utilizar el siguiente esquema de posibles tareas e iniciativas:

- Identificación de las unidades de planificación, teniendo en cuenta los límites naturales (por ejemplo, la extensión de las praderas marinas)
- Identificación de objetivos de planificación detallados vinculados a la visión estratégica y al escenario preferido
- Diseño y elaboración de medidas de planificación
- Diseño y acuerdo sobre las futuras disposiciones institucionales para garantizar un enfoque integrado de la aplicación de la OEM
- Establecimiento de protocolos de seguimiento y evaluación ecológica y medioambiental para la zona de OEM, incluidos los indicadores. Deben aprovecharse al máximo las sinergias con los programas de seguimiento ya existentes para evaluar el estado medioambiental de las aguas marinas costeras (sistemas de indicadores establecidos en el marco del IMAP a escala mediterránea y de la DMS y la DMA a escala europea).
- Establecimiento de protocolos de seguimiento y evaluación socioeconómicos para la zona OEM, incluidos los indicadores

- Es necesaria la plena participación de las partes interesadas y de los agentes sociales en la elaboración de la OEM y sus medidas
- Diseñar y publicar el proyecto de OEM para su consulta de forma atractiva y accesible
- Finalización y aprobación de alto nivel.

V.7 Aplicación, seguimiento y evaluación de la OEM

Obtención de la aprobación formal, y difusión, aplicación, seguimiento y evaluación del plan.

La **legitimación** mediante la aprobación política del plan de acuerdo con los requisitos legales nacionales puede llevar tiempo y recursos. El compromiso y el apoyo de las partes interesadas y de la comunidad establecidos a través del proceso de preparación contribuirán al éxito de la capitalización en esta fase.

Una **amplia difusión** del plan y de su visión mucho después de su concepción es esencial para garantizar que desempeñe un papel central en el futuro desarrollo sostenible de la zona del plan.

El plan debe evaluarse y revisarse periódicamente, e incluir cualquier cambio en consonancia con políticas o estrategias que fijen objetivos internacionales de sostenibilidad más ambiciosos. A la hora de supervisar la aplicación del plan, también deben evaluarse las compensaciones y los beneficios colaterales específicos (en términos de conservación de la biodiversidad, equidad social, preservación de lugares culturales subacuáticos, etc.).

Para ello se puede utilizar el siguiente esquema de posibles tareas e iniciativas:

- Conseguir que el Gobierno apruebe la OEM por ley
- Diseñar un plan de aplicación y difusión de la OEM
- Seguimiento y evaluación del proceso de OEM.]