



MSP-OR

Advancing Maritime
Spatial Planning
in Outermost Regions

DELIVERABLE 5.3

PILOT TEST AND BASELINE FROM A SET OF MONITORING INDICATORS SELECTED

October 2024 • Final Version

Grant Agreement number:
101035822 — MSP-OR — EMFF-MSP-2020

www.msp-or.eu

Coordinated by



GOVERNO
DOS AÇORES



FRCT
FUNDO REGIONAL DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Partners



Secretaria Regional de Mar e Pescas
Direção Regional do Mar



Direção-Geral de
Política do Mar



VICEPRESIDENCIA
TERCERA DEL GOBIERNO
MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL NETO DEMOGRÁFICO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA COSTA Y EL MAR



CEDEX
CENTRO DE ESTUDIOS
Y EXPERIMENTACIÓN
DE OBRAS PÚBLICAS

Funding



Co-funded by
the European Union



CSIC
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS



ULPGC
Universidad de
Las Palmas de
Gran Canaria



SHOM
L'océan
en référence

Informação sobre o documento Document information	
Acrónimo do projeto Project acronym	MSP-OR
Nome do projeto Project name	Evolução do ordenamento do espaço marítimo nas Regiões Ultraperiféricas Advancing Maritime Spatial Planning in Outermost Regions
Acordo de subvenção número Grant Agreement number	101035822 — MSP-OR — EMFF-MSP-2020
Início do projeto Start of the project	Setembro 2021 September 2021
Duração Duration	36 meses 36 months

Número e nome do WP WP number and name	WP5 – Monitorização e avaliação contínua do OEM WP5 - Continuous MSP monitoring & evaluation
Número e nome da Tarefa Task number and name	Tarefa 5.3. Testar os modelos de monitorização (ligação à Subtarefa 3.3.1 Açores promovendo o envolvimento das partes interessadas e de especialistas para apoiar o OEM e a Subtarefa 3.3.2 Madeira em diálogo contínuo com as partes interessadas) Task 5.3. Monitoring models testing (Linked to Subtask 3.3.1 Azores fostering Stakeholder and expert's involvement to support MSP and Subtask 3.3.2 Madeira continuous stakeholder dialogue)
Nome do produto Deliverable name	Produto 5.3. Testes piloto e referenciais de base do conjunto de indicadores de monitorização do OEM selecionados Deliverable 5.3. Pilot test and baseline from a set of monitoring indicators selected
Data limite de entrega do produto Due date of deliverable	Junho 2024 (de acordo com o GA - Grant Agreement) June 2024 (according to the GA) Outubro 2024 (de acordo com o GA) October 2024 (according to the Amendment)
Data real de entrega Actual submission date	Novembro 2024 November 2024
Nível de disseminação Dissemination level	Público Public

Parceiro(s) responsável(is) Partner(s) responsible	Secretaria Regional do Mar e das Pescas - Direção Regional de Políticas Marítimas (SRMP-DRPM) / Secretaria Regional de Mar e Pescas - Direção Regional do Mar (SRMar-DRM) / Direção-Geral de Política do Mar (DGPM)
---	---

Progresso do documento Document progress			
Versão Version	Estado Status	Data Date	Autor(es) Author(s)
1	1ª Estrutura do documento 1 st Document structure	09.02.2024	Sónia Martins (SRMP-DRPM)
2	Versão Preliminar Preliminary version	30.06.2024	José Bettencourt, Carla Melo, Joaquim Barbosa, João Fonseca Ribeiro (Ecosphere)
3	Versão final Final version	08.11.2024	Sónia Martins, Aida Silva (SRMP-DRPM), Natacha Nogueira (SRMar-DRM), Ricardo Carvalho, Vasco Mendes (DGPM), José Bettencourt, Carla Melo, Joaquim Barbosa, João Fonseca Ribeiro (Ecosphere)

Agradecimentos | Acknowledgements

Este documento foi produzido para o projeto MSP-OR, que recebeu financiamento do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas da União Europeia, ao abrigo do Acordo de Subvenção número: 101035822 - MSP-OR - EMFF-MSP-2020. | This document was produced for the MSP-OR project, which has received funding from the European Maritime and Fisheries Fund of the European Union under the Grant Agreement number: 101035822 — MSP-OR — EMFF-MSP-2020.

Declaração de exoneração de responsabilidade | Disclaimer

O conteúdo desta publicação é da exclusiva responsabilidade do projeto MSP-OR e não reflete necessariamente a opinião da União Europeia. | The contents of this publication are the sole responsibility of the MSP-OR project and do not necessarily reflect the opinion of the European Union.

Citação recomendada | Recommended citation

Martins, S., Silva, A., Nogueira, N., Carvalho, R., Mendes, V., Bettencourt, J., Melo, C., Barbosa, J., Ribeiro, J.F. (2024). Pilot test and baseline from a set of monitoring indicators selected: Final version. MSP-OR project, European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency Grant Agreement no. GA 101035822 — MSP-OR — EMFF-MSP-2020. Deliverable 5.3. Pilot test and baseline from a set of monitoring indicators selected.

Direitos de autor | Copyright

Os conteúdos deste relatório podem ser reutilizados para fins não comerciais, utilizando a citação recomendada. | The material in this report may be reused for non-commercial purposes using the recommended citation.

ÍNDICE | SUMMARY

ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS ABBREVIATIONS AND ACRONYMS.....	5
SUMÁRIO EXECUTIVO EXECUTIVE SUMMARY	6
01. FRAMEWORK TO TESTING MSP MONITORING AND EVALUATION INDICATORS	8
ABOUT THE DOCUMENT	9
KEY CONSIDERATIONS FOR TESTING MSP INDICATORS.....	9
Data collection guidelines	9
Recommendations for assessing the viability of indicators.....	10
Recommendations on targets and benchmarks/ baseline values	10
Approaches to stakeholder engagement	12
02. TESTES PILOTO AO MODELO DE MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO OEM: AÇORES E MADEIRA PILOT TESTS TO THE MSP MONITORING AND EVALUATION MODEL: AZORES AND MADEIRA	13
INTRODUÇÃO INTRODUCTION	14
TESTE AO MODELO DE MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO OEM MSP MONITORING AND EVALUATION MODEL TESTING .	14
Metodologia geral General methodology	14
Ações de consulta de partes interessadas/ especialistas Stakeholders/experts engagement actions	16
Resultados do teste-piloto Results of the pilot test.....	17
03. CONSIDERAÇÕES FINAIS CLOSING REMARKS	18
04. BIBLIOGRAFIA BIBLIOGRAPHY	20

ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS | ABBREVIATIONS AND ACRONYMS

D	<i>Deliverable</i>
DGPM	Direção-Geral de Política do Mar
DGRM	Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
GA	<i>Grant Agreement</i>
M&A	Monitorização e Avaliação
M&E	<i>Monitoring and Evaluation</i>
MS	<i>Milestone</i>
MSP	<i>Maritime Spatial Planning</i>
MSP-OR	<i>Advancing Maritime Spatial Planning in Outermost Regions</i>
OEM	Ordenamento do Espaço Marítimo
OR	<i>Outermost Region</i>
PSOEM	Plano de Situação de Ordenamento do Espaço Marítimo nacional
RUP	Regiões Ultraperiféricas
SREMP-DRPM	Secretaria Regional de Economia, Mar e Pescas - Direção Regional de Pescas e Mar
SRMar-DRM	Secretaria Regional de Mar e Pescas - Direção Regional do Mar
SRMP-DRPM	Secretaria Regional do Mar e das Pescas - Direção Regional de Políticas Marítimas
TAA	Títulos de Atividade Aquícola
TUPEM	Título de Utilização Privativa do Espaço Marítimo nacional
UAç	Universidade dos Açores
WP	<i>Work Package</i>

SUMÁRIO EXECUTIVO | EXECUTIVE SUMMARY

O projeto **MSP-OR - Advancing Maritime Spatial Planning in Outermost Regions** (GA No. 101035822 - MSP-OR - EMFF-MSP-2020) visa apoiar o avanço da implementação dos processos de Ordenamento do Espaço Marítimo (OEM) nas Regiões Autónomas dos Açores e Madeira, assim como nas Ilhas Canárias e na Guiana Francesa. Este suporte visa a adoção de princípios de OEM e o fortalecimento do conhecimento necessário para a sua execução.

O documento **Deliverable (D) 5.3**, intitulado "**Pilot test and baseline from a set of monitoring indicators selected**," foi elaborado como parte do WP5 "**Continuous MSP monitoring & evaluation**" e da Tarefa 5.3 "**Monitoring models testing**," com ligação às subtarefas e marcos específicos de consulta aos especialistas e partes interessadas em ambas as regiões (Açores e Madeira). Este teste-piloto buscou avaliar a adequação e viabilidade dos indicadores propostos para o sistema de Monitorização e Avaliação (M&A), essenciais para uma gestão adaptativa do OEM, conforme previsto pelo quadro legal em Portugal.

O teste-piloto consistiu em consultas aprofundadas a especialistas reconhecidos e partes interessadas de âmbito regional e nacional, que avaliaram os indicadores e deram contributos específicos. Este processo ajudou a validar o sistema M&A proposto, promovendo a partilha de conhecimentos com as autoridades competentes e consolidando elementos críticos do sistema, como os critérios e questões de avaliação. Foram discutidas sugestões para otimizar e alinhar melhor alguns indicadores com os objetivos do Plano de Situação de Ordenamento do Espaço Marítimo nacional (PSOEM), priorizando os mais relevantes e os que dispõem de maior capacidade de recolha de dados, evitando duplicações.

Destacaram-se as vantagens do sistema proposto, especialmente no que se refere à integração de indicadores inter-relacionados, análise de tendências e abordagem ecossistémica. A inclusão de aspetos de governança também foi considerada fundamental para assegurar que o OEM responda eficazmente a mudanças ambientais e socioeconómicas. Sugestões como o uso de um sistema de semáforo para facilitar a interpretação dos resultados e a adoção de fichas de indicadores simplificadas foram propostas para melhorar a transparência e comunicação com as partes interessadas.

Com base nos resultados e nas análises realizadas, foram delineadas ações prioritárias para otimizar o sistema de M&A, visando torná-lo mais orientado aos objetivos específicos do OEM e facilitar a identificação de obstáculos e necessidades de adaptação. Esta tarefa contribuiu significativamente para a construção de uma estrutura robusta de monitorização, que permitirá ao OEM realizar ajustes contínuos, garantindo que suas metas estratégicas sejam alcançadas de forma eficaz e adaptativa.

The MSP-OR project - Advancing Maritime Spatial Planning in Outermost Regions (GA No. 101035822 - MSP-OR - EMFF-MSP-2020) aims to support the advancement of Maritime Spatial Planning (MSP) processes in the Autonomous Regions of the Azores and Madeira, as well as in the Canary Islands and French Guiana. This support aims to adopt MSP principles and strengthen the necessary knowledge for its implementation.

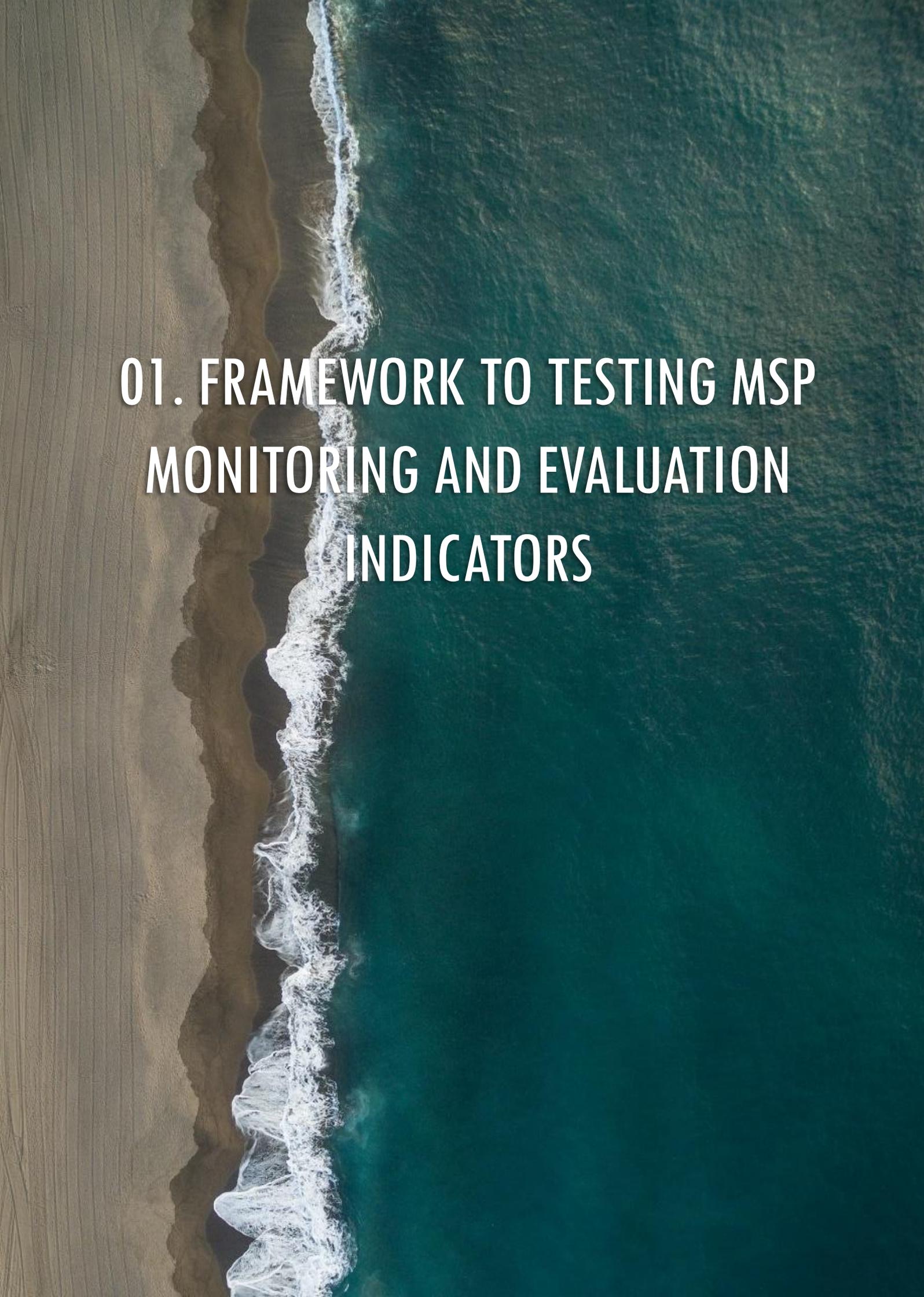
The Deliverable (D) 5.3 document, titled "Pilot test and baseline from a set of monitoring indicators selected," was developed as part of WP5 "Continuous MSP monitoring & evaluation" and Task 5.3 "Monitoring models testing," linked to specific sub-tasks and milestones involving consultations with experts and stakeholders in both regions (Azores and Madeira). This pilot test sought to assess the suitability and feasibility of proposed indicators for the Monitoring and Evaluation (M&E) system, essential for adaptive MSP management, as required by the legal framework in Portugal.

The pilot test consisted of in-depth consultations with recognized experts and stakeholders at regional and national levels, who evaluated the indicators and provided specific contributions. This process helped validate the proposed M&E system, promoting knowledge sharing with the competent authorities and consolidating critical system components, such as evaluation criteria and questions. Suggestions were discussed to optimize and better align some indicators with the goals of the Maritime Spatial Plan (PSOEM), prioritizing the most relevant indicators and those with greater data collection capacity, avoiding duplications.

The proposed system's advantages were highlighted, especially regarding the integration of interrelated indicators, trend analysis, and an ecosystem approach. The inclusion of governance aspects was also deemed essential to ensure that MSP responds effectively to environmental and socio-economic changes. Suggestions,

such as using a traffic-light system to facilitate interpretation of results and adopting simplified indicator sheets, were proposed to improve transparency and communication with stakeholders.

Based on the results and analyses carried out, priority actions were outlined to optimize the M&E system, making it more targeted toward MSP's specific objectives and facilitating the identification of obstacles and adaptation needs. This task significantly contributed to building a robust monitoring structure that will enable MSP to make continuous adjustments, ensuring its strategic goals are effectively and adaptively achieved.

An aerial photograph of a coastline. The top half of the image shows a sandy beach with a textured, rippled surface. The bottom half shows the ocean with waves breaking onto the shore, creating white foam. The water is a deep teal color. The text is overlaid on the image, centered horizontally and vertically.

01. FRAMEWORK TO TESTING MSP MONITORING AND EVALUATION INDICATORS

ABOUT THE DOCUMENT

The present report describes the process of planning and carrying out the pilot tests of the preliminary model for M&E that was jointly developed for the Portuguese Outermost Regions (ORs) – the Azores and Madeira. The proposal was based on existing guidelines from the national MSP plan, designed to answer key evaluation questions and criteria, taking into consideration each stage of the MSP cycle, to which a set of monitoring indicators was proposed, based on the objectives of the MSP plan and the National Ocean Strategy.

It presents the main approaches for implementing and testing the pilot, namely the selected MSP monitoring indicators and the evaluation questions proposed for the system and the main outputs. It also identifies the guidelines for data collection, recommendations for assessing the feasibility of indicators, targets and benchmarks, the approaches to stakeholders/ experts involvement, as well as the general methodology, the description of the stages of the process, the implementation of the expert/stakeholder consultation actions, its reflection on the results of the pilot test and final considerations taken for Azores and Madeira.

KEY CONSIDERATIONS FOR TESTING MSP INDICATORS

Data collection guidelines

At this point, the data collection guidelines used were the ones proposed previously in D5.1 “General Guidelines for Monitoring and Evaluating Maritime Spatial Planning in the Outermost Regions” (Vieira da Silva et al., 2024), developed under WP5 and Task 5.1 “Setting common guidelines and recommendations for monitoring MSP in ORs”.

A key aspect that was considered when framing indicators in MSP M&E was to ensure a multi-faceted quality data framework regarding data relevance, accuracy and availability. This is especially important to allow results to be standardised, comparable and aggregated across different interventions because in the absence of information to support the definition and monitoring of the selected predefined indicators, they would not be verifiable (European Commission, EASME, 2018), rendering the M&E system ineffective.

Data sources for indicators can be either primary or secondary. Primary data are collected directly by the MSP organization concerned (e.g. administrative, financial or personnel data; surveys; interviews; direct observation). Secondary data concern data that have been collected by external organizations, and are gathered for other purposes (e.g. government and non-government administrative records; targeted interviews and surveys; reports from observers; and field measurements and tests) (Ehler, 2014).

A general guideline used by principle was that MSP authorities should aim to use already existing secondary sources of information for the selection of the indicators. Using secondary data sources can be advantageous in the sense that it is often more cost-efficient. This is recognized as especially useful when it is not feasible to regularly collect primary data, especially if information is not readily available and its assembly is expected to be costly (Ehler, 2014).

However, using secondary data sources also raises concerns as they have been gathered with other purposes and organizational goals in mind and may not be fit to adequately report progress and success in achieving the objectives and desired outcomes for MSP (Ehler, 2014). This is an assessment that needs to be carried out, preferentially jointly with the entities that are responsible for that data collection/gathering.

In the identification of sources, it should also be pondered if they must provide data that is validated and up-to-date, available at the required frequency and at the appropriate geographical level. In general, indicators should be based on validated data as much as possible, as this increases trustfulness, especially within a stakeholder consultation process (European Commission, EASME, 2018).



**FOR MORE
DETAILS READ**

D5.1. General Guidelines for
Monitoring and Evaluating
Maritime Spatial Planning in
the Outermost Regions.

Therefore, some guiding questions that should be considered for the data collection (and also provide inputs for the assessment of the viability of indicators (next chapter), are:

- » Can the data source be accessed in a practical way, on a regular and timely basis?
- » Can the data source provide quality data?
- » Is primary data collection from the information source feasible and cost effective?
- » Are the secondary data valid and reliable?

Recommendations for assessing the viability of indicators

As previously stated in D5.1, despite the numerous advantages in using indicators in MSP, it should be noted that indicators are a support tool, not the monitoring and evaluation framework itself, and so they should not become an end in themselves and must be applied in moderation (European Commission, EASME, 2018; Varjopuro et al., 2019). In particular, special caution should be taken on the number and diversity of indicators, which should neither exceed what can be managed - in a way that is realistic and proportionate with the allotted time and resources - nor be less than what is necessary for a comprehensive system (Carneiro, 2013).

It is recommended that only a limited number of well-targeted, practical and cost-effective indicators should be selected, instead of aiming to cover all possible aspects of MSP (Varjopuro et al., 2019; Stelzenmüller et al., 2021). Indeed, indicators are not meant to measure all planning processes and outcomes, but rather the most relevant, which should ideally be verifiable (European Commission, EASME, 2018). Choosing the appropriate indicators is usually a trial-and-error process, that may take several repetitions (Ehler & Douvère, 2009).

Another limitation of using indicators concerns their composition and use, because they make up only a small portion of the complex MSP system and must fit the planning context, i.e. the specific needs addressed by MSP in a given national or regional setting. This is the reason why ready-made solutions should be avoided, as indicators must be tailored to each particular MSP setting. For example, one-to-one matches between MSP and the achievement of an objective can make it difficult to select indicators that realistically assess the success of MSP.

Likewise, the challenges and complexity of identifying and isolating the impact of a specific policy initiative among many others must be considered. It is also challenging to frame indicators based on a logical model linking objectives and indicators, in case false relationships are created among them (European Commission, EASME, 2018; UNESCO-IOC/European Commission, 2021).

It is extremely important to address the resources involved (human, material, financial, etc.) when analysing the viability of a certain indicator (and this is why also the use of secondary data is an important issue on this process). As stated previously, this was identified as a central issue during the task of developing the indicators system on this project.

Some other considerations and guidance presented at D5.1 were also very important to address the need for feasible indicators, such as: for outcome and impact indicators, the information should be largely available from official statistics; for process and outputs indicators, which are within the scope of MSP authorities, the sources of information are expected to be input from stakeholders, existing studies, and the authorities themselves (European Commission, EASME, 2018).

In the identification of sources, it should also be pondered if they must provide data that is validated and up-to-date, available at the required frequency and at the appropriate geographical level. In general, indicators should be based on validated data as much as possible, as this increases trustfulness, especially within a stakeholder consultation process (European Commission, EASME, 2018).

Recommendations on targets and benchmarks/ baseline values

After the selection of indicators, as well as analysing its viability, the definition of the baseline values can also work as a quality check on the verifiability of an indicator and puts the objectives and targets into perspective (European Commission, EASME, 2018).

GUIDING QUESTIONS

During the process of selection/ assessing the feasibility of the indicators, consider the following questions:

- »What will be the data sources?
- »How often will data sources be accessed?
- »Will they be qualitative or quantitative data?
- »What will be the data collection methods?
- »What is the associated cost and effort?
- »Who will collect, analyse and report the data?
- »Who will use the data?



Setting a baseline for each indicator is a necessary step to make an initial assessment of the current situation, which will in turn be used to compare to any changes registered by the indicator during the MSP monitoring process (European Commission, EASME, 2018).



KEY REQUIREMENT

It is very important to highlight that measurements from the baseline will help planners and decision makers determine whether they are on track towards achieving stated objectives in MSP (Ehler & Douvere, 2009; Ehler, 2014).

However, in several cases, when it's a new indicator, i.e., not previously assessed/monitored in other projects, programmes, plans or entities, it is fundamental to discuss its feasibility with the entities that will be directly responsible for its monitoring, and, if necessary, adjust its scope, measure units, calculation method, among other characteristics. This baseline context must be set as the starting point of the implementation of the indicator within the monitoring system.

It is advisable that the reference year is as close as possible to the year of adoption of the maritime spatial plan (European Commission, EASME, 2018). If possible, MSP authorities should opt for dynamic baselines (i.e. a value based on a baseline scenario, a projection on how the value of the selected indicator would develop without MSP), instead of static baselines (i.e., a value at a certain reference point in the past or present) (European Commission, EASME, 2018).

Other recommendations on the establishment of baselines include the use of ranges if a concrete value cannot be determined; the use of a baseline of '0' instead of a baseline that is not properly defined, and also clearly distinguish a baseline '0' from a baseline that is 'Not applicable' or 'Not available' (European Commission, EASME, 2018). In summary, the selected indicators and the data collection methods used to track those indicators have to be based on data availability and readiness to be delivered, and what capacity there is to expand the range and depth of data collection and analysis over time (Ehler, 2014).

The following step includes the definition of target values. Ideally, they should be aligned with the stated objectives and be structured on well-defined baselines. In fact, target and baseline values should result from the same calculation methodologies/ sources and have the same measurement unit (European Commission, EASME, 2018). Target values may include interim and final targets, depending on whether they refer to targets approximately midway or at the end of the timing of an indicator or the MSP process, respectively (Ehler & Douvere, 2009; European Commission, EASME, 2018). Interim targets are useful to assess if the planning process is on track to achieving the expected final targets, i.e. the long-term outcomes.

The process of defining targets must take into consideration if there are already targets/objectives set in other references (for example, legislation, official strategies, policies, programs and plans), and, if not already set, similarly to other tasks in the monitoring process, they should be selected through a participatory process with stakeholders or the entities that are responsible for its achievement. In this case, target definition should be based on known resources and a reasonable projection over a specified period of time (Ehler & Douvere, 2009).

Additionally, it is important to consider the most significant external factors that could affect achieving the target values. For MSP process and output indicators, the influence of external factors is often much smaller when compared to the other levels of indicators. Thus, external factors outside the sphere of influence of MSP authorities are more significant for outcome and impact indicators and reduce their control overreaching their targets (European Commission, EASME, 2018).

Thus, setting targets must not be a speculative process. In case no reliable targets can be defined when drafting the MSP plan, their use may be reconsidered, or their definition may be subject to additional studies after MSP adoption. Alternatively, they can be converted to context indicators (i.e. monitored as a part of the MSP context, but without attributing their progress directly to the MSP process) (European Commission, EASME, 2018).

In conclusion, target setting helps to keep the expected results of the plan realistic, upholds accountability and may improve decision-making. Meaning, knowing whether an indicator surpasses or underperforms its target helps to determine if the planning decisions are working according to plan, or whether adjustments may be necessary to the implementation or time frame. This is one of the most important outputs of a monitoring system. According to Ehler (2014) and the European Commission EASME (2018), it is advisable that deviations over 10% should be explained in evaluation, and those superior to 20% should lead to a reassessment of the targets.



KEY IDEA

MSP authorities should clearly state any assumptions made, namely the assumptions that need to hold true in order to reach the expected targets. Therefore, the validity of these assumptions also needs to be verified in time (European Commission, EASME, 2018).

Approaches to stakeholder engagement

As in previous tasks of this project, and specifically at this point of the project, stakeholder's engagement is crucial. Not only participatory processes open the dialogue and establish agreements and partnerships between stakeholders, shifting governance from a top-down to a bottom-up approach (Quesada-Silva et al., 2019), but in particular for this task – Pilot test – this is the main tool to reach its objectives.

Stakeholders are recognized as a key resource for M&E in their capacity to provide information and insights that help design and implement the evaluation (Varjopuro, 2019). In fact, a way to extend the scope of evaluation that does not consist in increasing the allocated resources is by fostering regular dialogue with key actors, experts and stakeholders, which can have valuable insights and experiences that complement the evaluation results, including assessing the ways in which the plan has influenced their field of activity or communities (UNESCO-IOC/European Commission, 2021).

Stakeholder engagement is thus pivotal for a successful M&E process and several levels of involvement are possible - some of them more interactive than others - going from communication, information, consultation, dialogue, concertation and deliberation to negotiation, collaboration, co-decision-making and process responsibility (Ehler & Douvère, 2009; Giacometti et al., 2020).

One of the goals of Task 5.3 was to involve the stakeholders in providing alternative scenarios for the proposed evaluation procedures. This included guidance to the evaluation team, analysis of the proposed terms of reference, assessment of the selected indicators, identification of the potential data sources for those indicators, reviewing the evaluation results, and dissemination of the key findings. (Ehler, 2014; Barbanti et al., 2015). In summary, the engagement of stakeholders in the M&E pilot-test aimed to identify gaps in the monitoring system, confirm the usefulness of indicators, refine evaluation questions and review the adequacy of stated objectives (Carneiro, 2013).

Therefore, the approach set was as a first step to proceed to the identification of relevant stakeholders - including the process of accessing them - the extent of stakeholder participation, the timing of the participatory processes, and also the objectives set to the pilot test task.

This selection was carried out jointly by the various entities responsible for the development of Task 5.3. Considering the purposes of the pilot test, a joint option was made by the WP5 technical team and the entities involved to invite specialists/experts of recognized merit at national MSP level.

The team considered that it was very important that the designated experts could provide an holistic perspective and assessment of the suitability and viability of M&E proposed, but also to be able to provide insights regarding the test and implementation of the indicators as well as dealing with data sources and base data production.

Taking into consideration the objectives set for these engagement actions, the type of actions and dynamics to be developed were outlined. These consisted in an initial presentation of the context of the project itself, followed by and the presentation of the approach and methodology of the M&E system proposed. Thirdly, the focus was to analyse practical cases and situations regarding a few of the selected indicators, as well as its displaying and management tool (further explained in D5.4), and the evaluation approach developed.

The inputs were received by the WP5 team and afterwards a joint analysis of its outcomes was developed to be introduced in the M&E system, which is presented in the next and last- stage of WP5, in D5.4 "Model for monitoring plans".

02. TESTES PILOTO AO MODELO DE
MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO OEM:
AÇORES E MADEIRA | PILOT TESTS TO THE
MSP MONITORING AND EVALUATION
MODEL: AZORES AND MADEIRA



INTRODUÇÃO | INTRODUCTION

As fases de monitorização, avaliação e revisão do OEM são reconhecidas como componentes fundamentais do ciclo de planeamento, não obstante a heterogeneidade substancial nos processos de implementação do OEM à escala global. Assim, um dos principais objetivos do projeto MSP-OR tem sido aprofundar o tema da M&A do OEM nas Regiões Ultraperiféricas (RUP), por intermédio do WP5, começando pela definição de orientações e recomendações globais para a M&A (D5.1), seguida da identificação, seleção e teste de indicadores específicos de cada RUP (D5.2 e D5.3), concluindo com uma proposta de modelo para planos de M&A (D5.4).

Neste âmbito, com base nas recomendações constantes do D5.1, foi desenvolvido o D5.2 “Selection of monitoring indicators and metadata sheets”, que relata o exercício de inventariação e pré-seleção de indicadores para a M&A do OEM. O presente D5.3, descreve, por sua vez, a realização de testes-piloto ao modelo de M&A do OEM nos Açores e na Madeira, no sentido de complementar e melhorar a seleção de indicadores, em ligação às ações de consulta/envolvimento das partes interessadas/especialistas no âmbito do WP3, os Milestones (MS) 20 e 22 “2nd Azores and Madeira stakeholder/expert consultation action – Report”, respetivamente.

O teste piloto teve como objetivo verificar a viabilidade e a adequação dos indicadores selecionados, avaliando tanto o desempenho e a relevância desses indicadores quanto suas metas e referenciais de base, além da forma como eles podem contribuir para a gestão adaptativa dos processos de OEM, por meio da recolha e compilação de dados das fontes previamente identificadas. Foi feita uma avaliação das fontes de dados dos indicadores selecionados para o exercício, a sua fiabilidade e regularidade de recolha/publicação, para validar a metodologia de monitorização em áreas setoriais, tendo sido, posteriormente, discutida com especialistas/partes interessadas convidadas. Pretendia-se, com este exercício, obter contributos específicos sobre a proposta de sistema de M&A, atentas as particularidades do OEM nas RUP Açores e Madeira, bem como consolidar e validar componentes deste sistema, nomeadamente a proposta de critérios de avaliação e respetivas questões de avaliação.

Assim, os trabalhos foram realizados, numa primeira fase, com base em revisão da literatura e nos resultados dos D5.1 e D5.2, com apoio das entidades parceiras do projeto MSP-OR e, posteriormente, com base na consulta a especialistas/partes interessadas. Optou-se por apresentar o processo e resultados para as regiões dos Açores e da Madeira numa única secção, uma vez que foi desenvolvida uma abordagem idêntica para ambas as regiões que, no entanto, permitiu assegurar as especificidades de cada região, com exercícios de reflexão e discussão conjunta orientadas para tal e sempre com a presença de conjunta das entidades envolvidas nas duas regiões.



LEITURA ADICIONAL

MS 20&22 “2nd Azores and Madeira stakeholder/expert consultation action – Report”

TESTE AO MODELO DE MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO OEM | MSP MONITORING AND EVALUATION MODEL TESTING

Metodologia geral | General methodology

A metodologia selecionada para o desenvolvimento do teste ao modelo de monitorização e avaliação do OEM assentou num conjunto de ações de consulta a especialistas em matéria do OEM e de partes interessadas, designadamente as que mais diretamente associadas estão e com a responsabilidade da implementação do sistema de monitorização e avaliação do OEM, nas regiões dos Açores, Madeira e no continente Português.

Estas ações tiveram como objetivo apoiar a consolidação de componentes do sistema de M&A do OEM nas RUP Açores e Madeira, decorrendo no âmbito do WP3, e realizando-se em complemento às prévias reuniões setoriais dirigidas às entidades competentes, que tiveram lugar a 26 e 28 de julho de 2023, na Horta e no Funchal, respetivamente (MS19&21). Enquadraram-se também nos objetivos do WP5, na medida

em que vieram contribuir diretamente para o progresso dos trabalhos deste WP, em particular na Tarefa 5.3 e o respetivo Deliverable (o presente documento), surgindo no seguimento da reunião de acompanhamento que ocorreu entre os dias 21 e 24 de novembro de 2023, em Lisboa, e que contou com a participação das entidades competentes em matéria de OEM, designadamente a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), a Direção-Geral de Política do Mar (DGPM), a Secretaria Regional do Mar e das Pescas - Direção Regional de Políticas Marítimas (SRMP-DRPM) e a Secretaria Regional de Economia, Mar e Pescas - Direção Regional de Pescas e Mar (SREMP-DRPM).

O desenvolvimento destas ações, permitiu obter contributos específicos sobre a proposta de sistema de M&A, atentos as particularidades do OEM nas RUP Açores e Madeira, criando oportunidades para a partilha de conhecimentos e experiências entre os participantes, bem como consolidar e validar componentes deste sistema, nomeadamente a proposta de critérios de avaliação e respetivas questões de avaliação.

Foi realizado o teste-piloto de uma seleção de indicadores relevantes, de entre a matriz de indicadores, com o objetivo de testar a viabilidade e adequação desses indicadores, tendo em consideração o seu desempenho e relevância, as respetivas metas e valores de base e a correspondente recolha de dados, e atendendo à forma como estes podem contribuir para a gestão adaptativa dos processos de OEM.

O teste piloto correspondeu assim à 2.ª ação de consulta/ envolvimento de partes interessadas/especialistas (MS 20&22), que decorreu em três momentos diferentes. O primeiro foi dirigido à especialista Prof.ª Dr.ª Helena Calado; o segundo momento foi dirigido às entidades competentes em matéria de OEM – DGRM, a DGPM, SRMP-DRPM e a SREMP-DRPM – e o terceiro momento contou com a participação da especialista Prof.ª Dr.ª Maria Adelaide Ferreira.

Foram objetivos específicos das ações desenvolvidas:

- » Enquadrar os especialistas convidados e partes interessadas sobre os trabalhos em decurso no âmbito do projeto MSP-OR para a monitorização e avaliação do OEM nas RUP, em especial as Tarefas 5.3 e 5.4, e obter contributos específicos sobre a abordagem adotada, criando oportunidades para a partilha de conhecimentos e experiências com as entidades competentes participantes (DGPM, SRMP-DRPM e a SREMP-DRPM);
- » Consolidar e validar componentes do sistema de monitorização e avaliação do OEM proposto pela Ecosphere, entidade subcontratada em colaboração com a equipa do WP5, focada na proposta de questões de avaliação e no teste-piloto de uma seleção de indicadores relevantes, de entre a matriz de indicadores, bem como dos critérios de avaliação e de uma seleção das respetivas questões de avaliação associadas. Destaca-se que a seleção de indicadores, critérios e questões de avaliação resultou de um processo colaborativo e reflexivo ao longo das tarefas 5.2 e 5.3, com várias reuniões entre a DGPM, SRMP-DRPM e a SREMP-DRPM e a equipa da Ecosphere.

Para o cumprimento desses objetivos, após uma breve contextualização do projecto MSP-OR e em particular os passos dados até então, no contexto das tarefas do WP5, foram preparadas duas dinâmicas diferentes:

- » Dinâmica 1: Sessão de trabalho conjunto, focada no exercício de teste-piloto da seleção de indicadores de monitorização.
- » Dinâmica 2: Sessão de trabalho conjunto, focada em consolidar e validar a componente do sistema relativa aos critérios e questões de avaliação.

Na Dinâmica 1, foi apresentada a matriz de indicadores de monitorização para fornecer uma visão geral do sistema proposto. Realizou-se uma análise detalhada das fichas de indicadores, considerando o layout, design, capacidade de comunicação e os parâmetros/metadados a serem recolhidos e analisados. A seleção dos indicadores foi feita em colaboração entre a DGPM, SRMP-DRPM e a SREMP-DRPM e a Ecosphere, baseada em critérios como relevância, adequação, escala, método de cálculo e fontes de informação, além da capacidade de recolha e compatibilidade com os objetivos dos PSOEM e do OEM.

Para o conjunto de indicadores selecionados, preparou-se um conjunto de questões direcionadas aos especialistas e partes interessadas, abordando tanto temas gerais quanto aspetos específicos sobre as fichas de indicadores, com foco nos critérios que orientaram a pré-seleção dos indicadores.

A Dinâmica 2 iniciou-se com questões gerais, buscando compreender a relação entre monitorização e avaliação no sistema proposto, além de identificar os critérios e questões fundamentais para garantir uma avaliação abrangente e equilibrada. Especialistas e partes interessadas foram convidados a refletir sobre a abordagem da avaliação, nomeadamente se a mesma se deveria focar em critérios específicos ou em questões mais amplas.

Na etapa seguinte, foram apresentadas propostas de questões de avaliação para discussão, incluindo o enquadramento nos critérios de avaliação, momentos de aplicação e forma de ponderação das respostas. Este exercício visou contribuir para uma avaliação clara e focada, destacando os pontos fortes e fracos do processo OEM em cada região, e promovendo uma intervenção proativa alinhada aos objetivos e estratégias dos PSOEM.

Ações de consulta de partes interessadas/ especialistas | Stakeholders/experts engagement actions

As ações podem ser consultadas em maior detalhe nos relatórios correspondentes aos MS 20&22. Tal como referido anteriormente, houve 3 momentos distintos destinados à consulta das especialistas e partes interessadas.

Para o primeiro momento, realizada no dia 24 de abril de 2024, foi convidada a especialista em matéria de OEM, Prof.^a Dr.^a Helena Calado, integrante do *Advisory Board* do projeto MSP-OR. O evento contou com a participação da equipa da Ecosphere, que moderou a reunião, e das equipas das entidades competentes DGPM, SRMP-DRPM e SREMP-DRPM, tendo reunido um total de 11 participantes. O evento foi realizado em formato híbrido: presencialmente nas instalações da Universidade dos Açores (UAç), no campus de Ponta Delgada, com a presença de um elemento da equipa da Ecosphere e da Prof.^a Dr.^a Helena Calado, sendo que os restantes participantes estiveram a assistir remotamente, através de videochamada na plataforma Teams, tendo o evento sido gravado para apoio à redação do presente relatório.

Para o segundo momento, realizado nos dias 16 e 17 de maio de 2024, foram convidadas as entidades competentes em OEM a nível nacional e regional. O evento contou com a participação da equipa da Ecosphere, que moderou a reunião, e das equipas das DGPM, SRMP-DRPM e SREMP-DRPM nos dias 16 e 17 de maio, e da DGRM, no dia 17 de maio, tendo reunido um total de 11 participantes. O evento foi realizado em formato híbrido: parte da equipa participou presencialmente, nas instalações da DGPM, em Lisboa, e a restante equipa assegurou a sua participação por via remota, através de videochamada na plataforma Teams, tendo o evento sido gravado para apoio à redação do presente relatório.

Para o terceiro momento, realizada no dia 24 de maio de 2024, foi convidada a especialista em matéria de OEM, Prof. Dr.^a Maria Adelaide Ferreira. O evento contou com a participação da equipa da Ecosphere, que moderou a reunião, e das equipas das entidades competentes DGPM, SRMP-DRPM e SREMP-DRPM, tendo reunido um total de 11 participantes. O evento foi realizado em formato remoto (online) através de videochamada na plataforma Teams, tendo o mesmo sido gravado através da plataforma selecionada.

Para a apoio à concretização dos três momentos, foi desenvolvido um guião - aplicável de forma específica a cada um dos momentos, em conformidade com o respetivo o programa das sessões (ver MS 20&22). Este guião incluiu um conjunto de questões gerais, previamente preparadas para serem colocadas aos especialistas/partes interessadas, bem como um conjunto de questões mais específicas, relativas às fichas de indicadores, que incidiam sobre diversos aspetos basilares do exercício de pré-seleção dos indicadores. O guião suprarreferido foi implementado, com adaptações e supressões pontuais, ao longo das sessões de trabalho. Numa visão mais geral o guião teve por base o seguinte alinhamento:

1. Abertura e enquadramento dos objetivos da reunião (Momento 1, 2 e 3)
2. Apresentação pela entidade subcontratada do trabalho realizado no âmbito do desenvolvimento do sistema de monitorização e avaliação do OEM (Momento 1, 2 e 3)
3. Feedback das especialistas e esclarecimento de dúvidas (Momento 1, 2)
4. Dinâmica 1: Sessão de trabalho conjunto, focada no exercício de teste-piloto da seleção de indicadores (Momento 1, 2 e 3):
5. Dinâmica 2: Sessão de trabalho conjunto, focada em consolidar e validar a componente do sistema relativa às questões de avaliação (Momento 1 e 2):
6. Considerações finais e encerramento (Momento 1, 2 e 3)

De salientar que, apesar do momento 2 não ter incidido especificamente sobre a componente do sistema de avaliação e dos respetivos critérios e questões de avaliação, foi apresentada uma síntese da abordagem e metodologia proposta, bem como do que se pretendia, em termos de outputs, i.e., por exemplo, do resultado final ser uma ponderação dos resultados parciais ponderados de cada questão no âmbito de um determinado critério de avaliação, permitindo ter uma visão mais imediata, direta e “gráfica” do estado do PSOEM em relação ao cumprimento de um determinado critério de avaliação.

Resultados do teste-piloto | Results of the pilot test

Os principais resultados do teste-piloto, cuja versão mais detalhada poderá ser consultada nos relatórios correspondentes aos MS 20 e 22, foram cruciais para uma visão "externa" sobre o sistema de M&A em desenvolvimento desde a tarefa 5.1. Destacou-se que a abordagem e metodologia propostas para o sistema de M&A são adequadas e com grande potencial para atingir os objetivos do OEM e dos seus planos específicos.

Foram sugeridas várias melhorias nos indicadores, incluindo uma maior clareza na forma como o PSOEM expressa as diretrizes e objetivos de alguns deles. Ressaltou-se que um número excessivo de indicadores poderia comprometer a eficácia do sistema, concluindo-se ser necessário priorizar os indicadores mais relevantes e com maior disponibilidade de dados. Assim, tal como preconizado, valorizou-se a estratégia de aproveitar indicadores de outros processos para maximizar a eficiência e evitar duplicação de esforços.

A capacidade do sistema de M&A para interligar e articular indicadores, analisar tendências (e não apenas valores estáticos), e integrar abordagens ecossistémicas e de governança foi considerada fundamental para avaliar o impacto e as mudanças geradas pelo plano. A gestão adaptativa também se mostrou desafiadora, sendo essencial assegurar a coerência do PSOEM e verificar continuamente a eficácia desta abordagem.

Reconheceu-se que a avaliação deve ser contínua e ajustável, refletindo as mudanças e resultados obtidos. Para tal, o sistema de indicadores, os critérios e as questões de avaliação devem ser flexíveis e adaptáveis às necessidades do OEM em cada fase de monitorização.

A comunicação clara e cooperativa entre as entidades envolvidas foi identificada como essencial para as próximas etapas da implementação do sistema. Além disso, foi sublinhada a importância de apresentar os resultados de forma transparente, utilizando, por exemplo, um "sistema de semáforo" para facilitar a interpretação, e fichas de indicadores mais sucintas e acessíveis.

Como resultado das discussões, foram definidos passos e tarefas para aperfeiçoar os indicadores e os elementos do sistema de avaliação, que serão incluídos no produto final. Em resumo, este exercício contribuiu para consolidar um sistema de monitorização e avaliação capaz de medir o cumprimento dos objetivos dos planos de ordenamento, identificar obstáculos à sua realização e detetar necessidades de adaptação, facilitando futuras atualizações e revisões do PSOEM.

03. CONSIDERAÇÕES FINAIS | CLOSING REMARKS



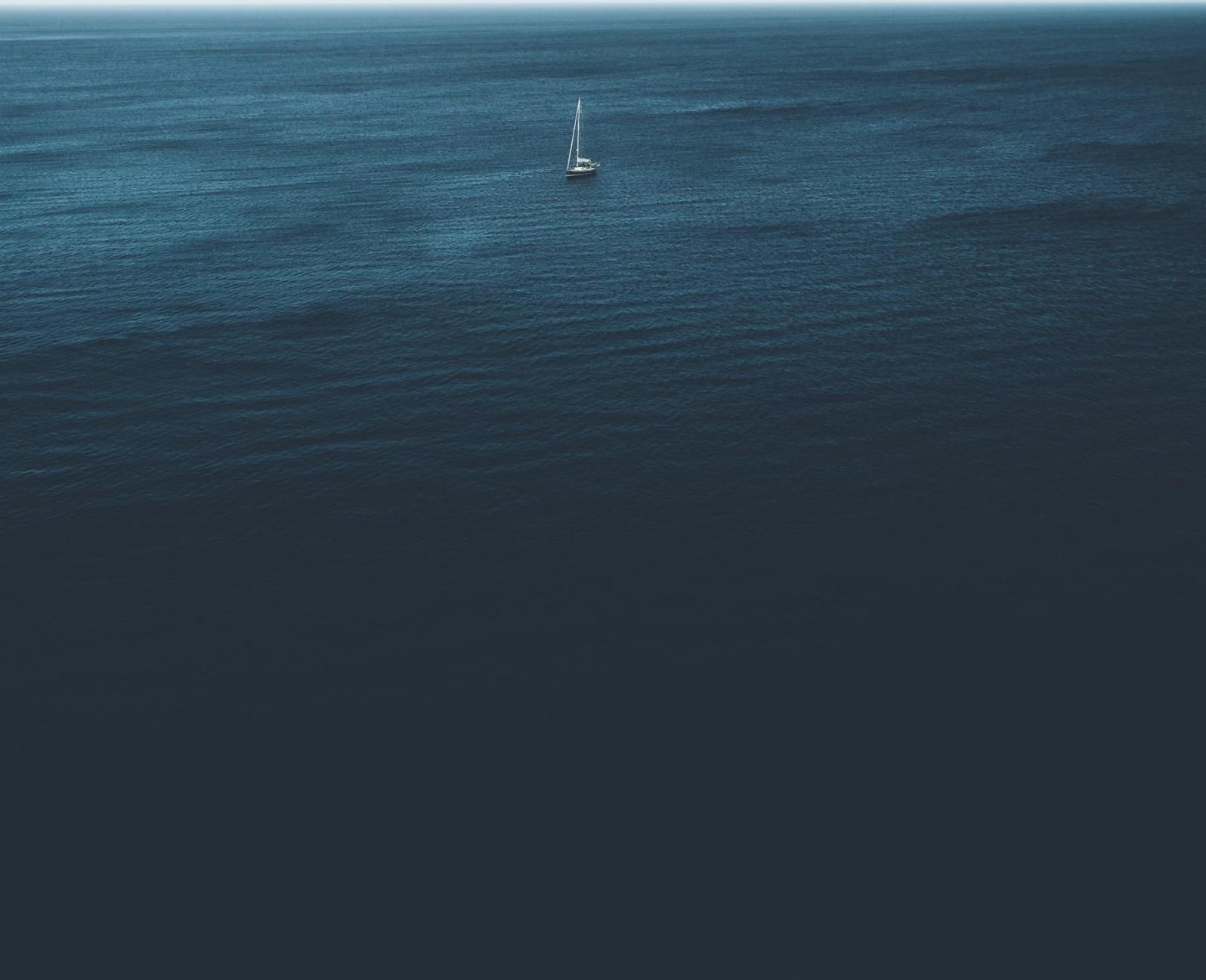
As fases de monitorização, avaliação e revisão do OEM são reconhecidas como componentes fundamentais do ciclo de planeamento, não obstante a heterogeneidade substancial nos processos de implementação do OEM à escala global.

A colaboração entre especialistas e entidades competentes foi crucial para o sucesso da ação e para o melhoramento da proposta de sistema de M&A, de forma que seja capaz de atender aos objetivos do OEM e de dar resposta à sua complexidade e desafios, garantindo uma gestão adaptativa e melhoria contínua deste processo, atentas as especificidades dos Açores e da Madeira.

Em resultado das ações desenvolvidas, foi identificado um conjunto de próximos passos, com o objetivo de clarificar e otimizar, quer os indicadores de monitorização, quer os critérios e questões de avaliação, e que se sistematizam de seguida:

- » Validar a segmentação do sistema de M&A com base nas fases do ciclo do OEM, especialmente no que diz respeito aos momentos de implementação, produtos e resultados e impactes;
- » Rever e analisar as questões de avaliação, considerando as alterações e sugestões feitas durante a ação;
- » Clarificar e aprofundar a descrição dos indicadores e fazer ajustes, sempre que necessário;
- » Rever a matriz de indicadores e as fichas associadas, para garantir que as informações sejam claras e úteis para os utilizadores;
- » Fazer uma seleção dos indicadores prioritários e de quais serão eliminados ou transferidos para a lista de indicadores suplementares, a serem potencialmente ativados no futuro;
- » Especificar na ficha de indicadores os mecanismos de alteração que resultaram de dados de M&A recolhidos;
- » Adicionar um campo na ficha de indicadores para identificar os códigos de outros indicadores relacionados/complementares;
- » Incluir na ficha de indicadores informações sobre quem é responsável pela recolha de dados de base, especialmente quando forem dados recolhidos por promotores privados;
- » Rever a periodicidade de recolha dos indicadores para garantir que esteja alinhada com a dinâmica do OEM;
- » Verificar, quando possível, a viabilidade de obter a informação necessária para o cálculo dos indicadores;
- » Avaliar a necessidade e pertinência de calcular o volume para atividades que utilizam a coluna de água, considerando os critérios já estabelecidos para a emissão de taxas;
- » Discutir e definir internamente como serão tratadas as alterações ao plano decorrentes de outros planos ou instrumentos, como os planos de ordenamento a nível costeiro;
- » Clarificar a descrição dos indicadores relacionados com as alterações ao plano, incluindo os mecanismos que desencadeiam alterações formais;
- » Fornecer informações adicionais sobre a alocação de recursos humanos e o desenvolvimento e implementação do PSOEM;
- » Identificar e discutir indicadores-chave de governança e governação que reflitam como as diferentes entidades e setores funcionam em conjunto;
- » Clarificar o universo de subsetores a ser considerado para o indicador de cobertura de subsetores implicados no ordenamento de espaço marítimo;
- » Definir critérios para a identificação dos subsetores e usos comuns, incluindo biodiversidade e conservação;
- » Analisar a possibilidade de incluir os Títulos de Atividade Aquícola (TAA) nos indicadores;
- » Avaliar a pertinência dos indicadores relacionados com a pesca;
- » Analisar a possibilidade de incluir métricas que reflitam o impacto dos usos existentes, como a pesca, no indicador de reforço de trabalho e qualificação;
- » Considerar a criação de um indicador ou métrica adicional que contemple o passado e os usos existentes, além dos novos empregos e qualificações;
- » Propor soluções para lidar com as atividades que não são sujeitas a estudo de impacto ambiental;
- » Avaliar a necessidade de incluir atividades com impactes ambientais negativos significativos nos indicadores;
- » Rever a necessidade de distinguir entre autorizações, licenças e concessões nos indicadores compostos de Título de Utilização Privativa do Espaço Marítimo nacional (TUPEM);
- » Avaliar a necessidade de atribuir pesos diferentes às questões de avaliação e definir um sistema de semáforos para os critérios de avaliação;
- » Testar a escala semáforo para avaliação qualitativa dos critérios e questões relacionadas ao ordenamento de espaço marítimo;
- » Analisar a possibilidade de fundir o momento de “Desenvolvimento do plano” com o momento do “Plano elaborado”, ou manter a separação, mas com distinção clara entre processo e produto;
- » Considerar a inclusão de questões transversais e como estas podem ser abordadas em diferentes momentos;
- » Propor uma comunicação eficaz para transmitir os resultados da avaliação do ordenamento de espaço marítimo ao público;
- » Manter a comunicação e cooperação entre as entidades envolvidas no projeto.

04. BIBLIOGRAFIA | BIBLIOGRAPHY



- Barbanti, A., Campostrini, P., Musco, F., Sarretta, A., Gissi, E. (Eds.) (2015). Developing a Maritime Spatial Plan for the Adriatic-Ionian Region. Institute of Marine Sciences of National Research Council (ISMAR-CNR). Deliverable under the ADRIPLAN project. 255 pp.
- Carneiro, G. (2013). Evaluation of Marine Spatial Planning. *Marine Policy*, 37: 214–229. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2012.05.003>
- Ehler C., Douvere F. (2009). Marine Spatial Planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management. IOC Manuals and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6. Paris: UNESCO, Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme, 99 pp.
- Ehler, C. (2014). A Guide to Evaluating Marine Spatial Plans. IOC Manuals and Guides No. 70, ICAM Dossier No. 8. Paris: UNESCO, Intergovernmental Oceanographic Commission UNESCO IOC, 96 pp.
- European Commission, Executive Agency for Small and Medium-sized Enterprises, Lukic, I., Nigohosyan, D., Vet, J.M., Pascual, M., Fernandez, J., Schultz-Zehden, A. (2018). Maritime Spatial Planning (MSP) for blue growth: final technical study. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 311 pp. <https://doi.org/10.2826/04538>
- Giacometti, A., Morf, A., Gee, K., Kull, M., Luhtala, H., Eliassen, S.Q., Cedergren, E. (2020). Handbook: Process, Methods and Tools for Stakeholder Involvement in MSP. 2: Marine spatial planning instruments for sustainable marine governance. Deliverable 2.3 under the BONUS BASMATI project
- Quesada-Silva, M., Iglesias-Campos, A., Turra, A., Suárez-de Vivero, J. L. (2019). Stakeholder participation assessment framework (SPAF): A theory-based strategy to plan and evaluate marine spatial planning participatory processes. *Marine Policy*, 108: 103619. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103619>
- Stelzenmüller, V., Cormier, R., Gee, K., Shucksmith, R., Gubbins, M., Yates, K.L., Morf, A., Nic Aonghusa, C., Mikkelsen, E., Tweddle, J.F., Pecceu, E., Kannen, A., Clarke, S.A. (2021). Evaluation of marine spatial planning requires fit for purpose monitoring strategies. *Journal of Environmental Management*, 278 (2): 111545. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2020.111545>.
- UNESCO-IOC/European Commission (2021). MSPglobal International Guide on Marine/Maritime Spatial Planning. IOC Manuals and Guides No. 89. Paris: UNESCO, 148 pp.
- Varjopuro, R. (2019). Evaluation of Marine Spatial Planning: Valuing the Process, Knowing the Impacts. In: Zaucha, J., Gee, K. (eds) *Maritime Spatial Planning*. Palgrave Macmillan, Cham. pp. 417-440. https://doi.org/10.1007/978-3-319-98696-8_18
- Varjopuro, R., Konik, M., Cehak, M., Matczak, M., Zaucha, J., Rybka, K., Urtāne, I., Kedo, K., Vološina, M. (2019). Monitoring and Evaluation of Maritime Spatial Planning. Cases of Latvia and Poland as examples. Deliverable under the Pan Baltic Scope project, 63 pp.
- Vieira da Silva, A., Nogueira, N., Martins, S., Cavaleiro, B., Rodrigues, I., Dores, V., Trigo, I., Campillos-Llanos, M., Cervera-Núñez, C., Quentric, A., Lequesne, B., Bettencourt, J., Melo, C., Barbosa, J., Ribeiro, J.F., Gutierrez, D., Calado, H., Santos, N. (2024). General Guidelines for Monitoring and Evaluating Maritime Spatial Planning in the Outermost Regions: Final version. MSP-OR project, European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency Grant Agreement no. GA 101035822 — MSP-OR — EMFF-MSP-2020. Deliverable 5.1 – General Guidelines for Monitoring and Evaluating Maritime Spatial Planning in the Outermost Regions.



MSP-OR
Advancing Maritime
Spatial Planning
in Outermost Regions

MSP-OR Contact:
info@msp-or.eu

MSP-OR Coordinator:
Fundo Regional para a Ciência e Tecnologia (FRCT)

Largo da Matriz, 45-52, 1º andar
9500-095 Ponta Delgada
Portugal