Planul de amenajare a spațiului maritim

Proiect

Martie 2022
Cuprins

1. Introducere .................................................................................................................... 5
   1.1. Principiile, scopul și obiectivele planului ............................................................. 5
   1.2. Viziunea strategică ................................................................................................. 6
   1.3. Stabilirea și delimitarea responsabilităților autorităților competente .................. 6

2. Procesul de planificare ................................................................................................. 15
   2.1. Etapele procesului de planificare ......................................................................... 15
       2.1.1. Pregătirea procesului de planificare ............................................................. 16
       2.1.2. Analiza datelor privind condițiile existente și viitoare ............................... 17
       2.1.3. Planificarea propriu-zisă .............................................................................. 17
       2.1.4. Implementarea ............................................................................................... 18
       2.1.5. Monitorizarea ................................................................................................. 18
   2.2. Metodologia de planificare ................................................................................... 19
       2.2.1. Analiza capacității instituționale și a cadrului legal ..................................... 19
       2.2.2. Analiza particularităților mediului natural și socioeconomic ..................... 19
       2.2.3. Analiza conflictelor dintre părțile interesate și potențialii utilizatori .......... 20
   2.3. Implicarea părtiilor interesate ............................................................................... 20

3. Contextul planificării ................................................................................................... 21
   3.1. Contextul de mediu ............................................................................................... 23
       3.1.1. Mediul marin ................................................................................................... 23
       3.1.2. Alte condiții fizice ....................................................................................... 26
       3.1.3. Zone ce necesită protecție specială ............................................................... 28
   3.2. Contextul socioeconomic ..................................................................................... 35
       3.2.1. Demografia .................................................................................................... 35
       3.2.2. Activitatea portuară ...................................................................................... 39
       3.2.3. Pescuitul ........................................................................................................ 40
   3.3. Documentele de planificare spațială și strategiile relevante ............................... 41
       3.3.1. Documentele și strategiile naționale și regionale ....................................... 41
       3.3.2. Documentele și strategiile internaționale ...................................................... 41

4. Colectarea, analiza și cartografierea datelor statistice ............................................... 43
   4.1. Prezentarea generală a aspectelor relevante ......................................................... 43
   4.2. Aspectele relevante privind utilizările spațiului maritim ....................................... 43
4.2.1. Navigația și porturile ................................................................. 43
4.2.2. Pescuitul .................................................................................. 50
4.2.3. Turismul maritim și de litoral ..................................................... 53
4.2.4. Zonele militare și de restricții ...................................................... 56
4.2.5. Infrastructura inginerească ........................................................ 57
4.2.6. Depozite de deșeuri și depozite de muniție îngrădate ...................... 62
4.2.7. Patrimoniul cultural subacvatic .................................................... 63
4.2.8. Extracția de resurse minerale ....................................................... 66
4.2.9. Resursele energetice regenerabile ................................................. 71
4.2.10. Maricultura (acvacultura marină) ............................................... 74
4.2.11. Protecția și conservarea naturii ................................................... 76
4.2.12. Cercetarea științifică ................................................................. 76
5. Analiza posibilelor conflicturi și elemente de compatibilitate ..................... 78
  5.1. Interacțiuni dintre spațiile terestre și maritime .................................. 78
  5.2. Metode de soluționare a conflictelor identificate și de valorificare a elementelor de compatibilitate .............................................................. 83
6. Cooperarea transfrontalieră ............................................................... 87
  6.1. Cadrul juridic .............................................................................. 87
  6.2. Mecanisme de cooperare .............................................................. 87
7. Procesul de consultare ...................................................................... 87
8. Propuneri privind utilizarea spațiului maritim și măsuri identificate pentru implementarea planului ................................................................. 89
Direcția Hidrografică Maritimă ............................................................. 90
9. Concluzii și recomandări ................................................................... 99
Lista figurilor și tabelelor:

Figura 1. Etapele procesului de elaborarea a planului de amenajare a spațiului maritim ...................... 16
Figura 2. Limitele spațiilor maritime ale României .............................................................................. 23
Figura 3. Substratul fundului mării ........................................................................................................ 25
Figura 4. Formațiuni pre-cuaternare ale Mării Negre ............................................................................. 26
Figura 5. Viteza curentului marin - medie anuală 2020 ........................................................................ 27
Figura 6. Structura biomasei de alge și distribuția acestora în lungul coastei românești a Mării Negre . 33
Figura 7. Evoluția volumului populației zonei costiere în perioada 2000-2020 ..................................... 36
Figura 8. Procesul de colectare și prelucrare a datelor spațiale ................................................................ 43
Figura 9. Porturi, rade și rute de transport .............................................................................................. 48
Figura 10. Transportul maritim (porturi, rute de transport, intensitate trafic) ......................................... 49
Figura 11. Raioane pentru exerciții militare ........................................................................................... 57
Figura 12. Structuri de protecție costieră existente ................................................................................. 59
Figura 13. Procese morfo-dinamice pe litoralul românesc: acumulare, eroziune, echilibrul .................... 60
Figura 14. KAFOS: Mangalia (Romania)-Varna (Bulgaria)-Rumeli-Igneada (Turkey)-504 km ............... 61
Figura 15. Cabluri, conducte de gaz și petrol în sectorul românesc al Mării Negre ................................... 62
Figura 16. Epave situate în sectorul românesc al Mării Negre ................................................................. 65
Figura 17. Perimetrele de explorare, dezvoltare și exploatare ............................................................. 68
Figura 19. Extrația de resurse minerale în zona costieră și marină ....................................................... 70
Figura 20. Ariele care în prezent sunt în proces de clasificare microbiologică ....................................... 75
Figura 21. Rețeaua de monitorizare a mediului marin ........................................................................... 77
Figura 22. Suprapuneri de utilizări ale spațiului maritim ..................................................................... 79
Figura 23. Zone de siguranță/interdicție aferente conductelor submărine și instalațiilor petroliere de producție offshore (existente și proiectate) .......................................................... 84
Figura 24. Zone susceptibile pentru dezvoltare pentru care sunt necesare reglementări suplimentare 85
Figura 25. Tipurile de interacțiuni între diferitele utilizări ale spațiului maritim .................................. 86
Figura 26. Porturi pescărești, tipuri de pescuit, capturi ......................................................................... 101
Figura 27. Perimetre de explorare, dezvoltare, exploatare active și zone libere .................................... 102
Figura 28. Zone cu restricții și obstacole .............................................................................................. 103
Figura 29. Infrastructura de transport .................................................................................................. 104
Figura 30. Habitate marine ...................................................................................................................... 105
Figura 31. Arii naturale protejate .......................................................................................................... 106

Tabel 1. Evoluția populației zonei costiere ............................................................................................ 36
Tabel 2. Natalitate și migrație ................................................................................................................. 37
Tabel 3. Structura populației pe grupe de vârstă .................................................................................... 37
Tabel 4. Numărul mediu de salariați....................................................................................................... 38
Tabel 5. Numărul de șomeri .................................................................................................................. 38
Tabel 6. Traficul de mărfuri (tone) din principalele porturi românești în perioada 2014 - 2019 ........... 48
Tabel 7. Capturile de peste (toate speciile) aferente porturilor, în perioada 2010-2020 ......................... 51
Tabel 8. Perimetre de exploatare a resurselor minerale, ape minerale, ape termale și nisip .............. 68
Tabel 9. Acte de autorizare lucrări offshore emise de către Ministerul Energiei ................................. 69
1. Introducere

1.1. Principiile, scopul și obiectivele planului

Planul de amenajare a spațiului maritim are scopul de a stabili principiile și obiectivele pe termen lung pentru orientarea modului de utilizare a spațiului maritim, în vederea reducerii la minimum a impactului negativ asupra mediului marin și pentru a susține dezvoltarea durabilă a economiei albestră.

Obiectivul principal al Planului vizează promovarea unui proces decizional coordonat și integrat privind dezvoltarea durabilă a regiunii Mării Negre, prin politici coerente privind domeniul marin.

Activitățile marine și cele costiere sunt deseori legate între ele, iar pentru a promova utilizarea durabilă a spațiului maritim, amenajarea spațiului maritim trebuie să țină cont de interacțiunile dintre uscat și mare. Din acest motiv, amenajarea spațiului maritim are un rol foarte important în stabilirea orientărilor referitoare la managementul durabil și integrat în utilizarea spațiului maritim, la conservarea mediului, la combaterea eroziunii și atenuarea vulnerabilității ecosistemelor costiere, și la dezvoltarea socială și economică. Amenajarea spațiului maritim trebuie să integreze dimensiunea maritimă a anumitor utilizări sau activități costiere și impactul acestora, precum și să permită elaborarea unei viziuni integrate și strategice.


Planul de amenajare a spațiului maritim contribuie la îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare durabilă (ODD) promovate în cadrul Agendei 2030 a ONU pentru dezvoltare durabilă, respectiv ODD 14 (Conservarea și utilizarea sustinabilă a oceanelor, mărilor și resurselor marine pentru dezvoltare sustinabilă) și 15 (Protejarea, restaurarea și promovarea utilizării sostenabile a ecosistemelor terestre, gestionarea sostenabilă a pădurilor, combaterea deșertificării și oprirea degradării terenului și a pierderii diversității). În procesul de elaborare a planului s-a avut în vedere identificarea direcțiilor de dezvoltare ale principalelor domenii de activitate în sectorul românesc al Mării Negre în raport cu prioritățile naționale și cu obiectivele europene privind economia albeastră sau Pactul Ecologic European, precum și interacțiunile dintre diferitele utilizări ale spațiului maritim.

Totodată, obiectivele sunt în concordanță cu direcțiile de acțiune susținute în Noua Agendă Teritorială 2030 a Uniunii Europene. În cadrul acesteia este atrasă atenția asupra faptului că exploatarea sporită și necoordonată a spațiului maritim și a resurselor marine poate influența dezvoltarea durabilă, în timp ce schimbările în ceea ce privește utilizarea terenurilor
și a spațiului maritim, urbanizarea și turismul de masă amenință bunurile culturale și peisajele și pot fragmenta habitatele naturale și coridoarele ecologice.

În întâmpinarea acestor provocări, unul din pilonii Noii Agende Teritoriale 2030 a Uniunii Europene este „O Europă verde”, susținând „mijloace de subzistență ecologice și mai bune, orașe și regiuni neutre din punct de vedere climatic și reziliente”. În acest sens, ecosistemele, inclusiv cele agricole, forestiere, de pajiști, de apă dulce și marine, sunt fundamentale pentru existența umană și sunt importante pentru dezvoltarea durabilă pe termen lung.

Pentru atingerea scopului Planului de amenajare a spațiului maritim, vor fi aplicate următoarele principii:

- **Conservarea și protejarea biodiversității.** Starea ecologică bună a mediului marin, conservarea capitalului natural și refacerea biodiversității marine reprezintă condiții prealabile pentru activitățile economice și oportunitate pentru dezvoltarea economică durabilă;

- **Valorificarea resurselor Mării Negre.** Dezvoltarea economiei albastre contribuie la utilizarea sustenabilă a resurselor marine, la crearea unor noi oportunități economice și a locurilor de muncă pentru comunitățile costiere;

- **Fundamentarea deciziilor pe evidențe empirice și în colaborare cu părțile interesate.** Deciziile privind utilizarea spațiului maritim sunt bazate pe date analizate în profil teritorial și pe colaborarea cu părțile interesate, incluzând autorități și instituții ale administrației publice centrale și locale, mediul de afaceri, mediul academic, societatea civilă și publicul larg.

Prin acest plan nu sunt reglementate interdicții și reglementări speciale. Acestea vor putea fi identificate de planul de amenajare a spațiului maritim, însă reglementate prin alte instrumente, respectiv acte normative.

### 1.2. Viziunea strategică

Viziunea pe termen lung este ca utilizările viitoare ale apelor marine din sectorul românesc al Mării Negre să fie dezvoltate durabil prin sinergiile create la nivelul politicilor sectoriale și prin mobilizarea autorităților competente și a actorilor-cheie ai economiei albastre, astfel încât să fie atinsă starea ecologică bună prin care se susține reziliența, competitivitatea și incluziunea.

### 1.3. Stabilirea și delimitarea responsabilităților autorităților competente

Realizarea viziunii strategice și îndeplinirea scopurilor și obiectivelor Planului de amenajare a spațiului maritim depind de participarea autorităților competente și a diferitelor părți interesate la implementarea Planului. Totodată, punerea în aplicare a principiilor și obiectivelor pentru dezvoltarea durabilă a zonelor maritime ale României trebuie susținute de politici sectoriale care vizează intervenții specifice. În plus, prin Hotărârea Guvernului nr.406/2017 a fost aprobat Regulamentul privind organizarea, funcționarea și compoziția nominală a membrilor Comitetului de amenajare a spațiului maritim, care are rolul de a armoniza competențele particulare ale autorităților și instituțiilor administrației publice.
centrale și locale, dorindu-se a se consolida importanța acestui comitet ca platformă de dialog pentru alinierea priorităților sectoriale în raport cu obiectivele pe termen lung ale planificării utilizării durabile a spațiului maritim.

Autoritățile competente reprezintă organizațiile responsabile cu elaborarea și monitorizarea implementării planului de amenajare a spațiului maritim, respectiv Comitetul de amenajare a spațiului maritim, cu atribuții în elaborarea și monitorizarea implementării planului de amenajare a spațiului maritim, și autoritățile administrației publice competente pentru implementarea planului de amenajare a spațiului maritim.

Amenajarea spațiului maritim este o activitate trans-sectorială cu implicații în domeniul economiei, energiei, transporturilor, turismului, pescuitului, protecției mediului, precum și în alte domenii, motiv pentru care implicarea activă a tuturor autorităților competente care gestionează aceste domenii la nivel național este esențială.

Astfel, potrivit legislației în vigoare, la ședințele Comitetului de amenajare a spațiului maritim participă reprezentanții instituțiilor cu atribuții în domeniul reglementării teritoriului maritim, Comitetului de amenajare a spațiului maritim,Autoritățile competente cu atribuții în domeniul reglementării teritoriului maritim, astfel, potrivit legislației în vigoare, la ședințele Comitetului de amenajare a spațiului maritim.


Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației este autoritate pentru: lucrări publice, construcții, disciplina în construcții, amenajarea teritoriului, urbanism, arhitectură, amenajarea spațiului maritim, mobilitate urbană, locuire, locuințe, clădiri de locuit, reabilitarea termică a clădirilor, gestiune și dezvoltare imobiliar-edițioră, dezvoltare regională, coeziune și dezvoltare teritorială, cooperare transfrontalieră, transnațională și interregională, descentralizare, reformă și reorganizare administrativ-teritorială, reformă în administrația publică, funcție publică, fiscalitate locală, proceduri fiscale locale, finanțe publice locale, atestarea domeniului public al unităților administrativ-teritoriale, dezvoltarea serviciilor comunitare de utilități publice, ajutor de stat aprobat de autoritățile administrației publice locale, parcursi industriale, programarea, coordonarea, monitorizarea și controlul utilizării asistenței financiare nerambursabile acordate României de către Uniunea Europeană pentru programele din domeniile sale de activitate, precum și formarea și perfeționarea profesională a personalului din administrația publică.

b) **Ministerul Antreprenoriatului și Turismului** funcționează ca organ de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, care aplică strategia și Programul de guvernare în domeniile antreprenoriatului, întreprinderilor mici și mijlocii, investițiilor străine, mediului de afaceri, turismului și comerțului exterior, în concordanță cu cerințele economiei de piață și pentru stimularea inițiativei operatorilor economici.

c) **Ministerul Economiei** funcționează ca organ de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, care aplică strategia și Programul de guvernare în domeniile economie, politici industriale, competitivitate, industria de apărare, resurse minerale neenergetice, dezvoltare durabilă, proprietate intelectuală, învenții și mărci, protecția...
consumatorilor, infrastructura calității și supravegherea pieței și celelalte domenii conexe, în concordanță cu cerințele economiei de piață și pentru stimularea inițiativei operatorilor economici. Ministerul Economiei îndeplinește funcția de strategie, prin care se asigură aplicarea politicilor și strategiilor Guvernului, precum și a propriilor strategii și politici, coordonate cu politica Guvernului în domeniile menționate mai sus.

Obiectivele Ministerului Economiei, în domeniul resurselor minerale neenergetice, al cercetării geologice și a programelor și proiectelor de dezvoltare durabilă a zonelor industriale sunt, printre altele: îmbunătățirea planificării strategice în domeniul industriei miniere; reducerea impactului industriei miniere asupra mediului; dezvoltarea cercetării și inovării în domeniul minier; dezvoltarea unui management de risc al situațiilor de urgență; dezvoltarea durabilă a zonelor industriale - Derularea programului de monitorizare post-implementare a Proiectului de Regenerare Socio-Economică; realizarea Studiului de fezabilitate privind interconectarea sistemelor electroenergetice ale Republicii Moldova și Ucrainei la Sistemul European de Transport al Energiei Electrice - ENTSOE.

Unități care funcționează în subordinea Ministerului Economiei și care desfășoară activități în domeniile vizate de amenajarea spațiului maritim: Șantierul Naval 2 Mai.

d) Ministerul Energiei - organ de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, care aplică strategia și Programul de guvernare în domeniul energetic și al resurselor energetice, în domeniile producției, transportului, distribuției și furnizării energiei electrice și termice, inclusiv a energiei din surse regenerabile/verzi, hidrogen sau alte surse alternative/neconvenționale de energie, în domeniul exploatației, procesării, transportului, distribuției și valorificării resurselor minerale energetice/hidrocarburi, on-shore sau off-shore, cărbune, uraniu, petrol și gaze naturale și derivate ale acestora, în domeniul nuclear civil al gestionării deșeurilor radioactive și al managementului apei grele, în domeniul întreținerii și verificărilor tehnice periodice ale echipamentelor energetice, în domeniul eficienței energetice și al pactului ecologic "Green Deal", în concordanță cu cerințele economiei de piață și pentru stimularea inițiativei operatorilor economici.;

Unități care funcționează sub autoritatea Ministerului Energiei și care desfășoară activități în domeniile vizate de amenajarea spațiului maritim: Societăți din domeniul exploatației, procesării, transportului, distribuției și valorificării resurselor minerale energetice/hidrocarburi.

e) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - organ de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, care asigură aplicarea, la nivel național, a politicilor Guvernului în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport, elaborează strategia și reglementările specifice de dezvoltare și de armonizare ale activităților în cadrul politicii generale a Guvernului, pe domeniile coordonate, și îndeplinește rolul de autoritate de stat, în domeniul său de activitate. În același timp, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este autoritatea publică centrală responsabilă cu implementarea politicilor de transport și infrastructură de transport, adoptate la nivelul Uniunii Europene și al organismelor internaționale. Totodată, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii aprobă, potrivit legii, instrucțiuni și regulamente obligatorii pentru activitățile de transport feroviar, rutier, naval și aerian, stabilește organizarea regională a transporturilor rutiere, feroviare, navele și aeriene, emite norme obligatorii de siguranță a traficului în transporturile rutiere, feroviare, navele,
aeriene, precum și în transportul multimodal și combinat și supraveghează respectarea acestora;

Unitățile care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și care desfășoară activități în domeniile vizate de amenajarea spațiului maritim: Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare - ARSVOM;

Unitățile care funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și care desfășoară activități în domeniile vizate de amenajarea spațiului maritim: Centrul Român pentru Pregătirea și Perfeccionarea Personalului din Transporturi Navale - CERONAV; Autoritatea Navală Română;

Unitățile care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și care desfășoară activități în domeniile vizate de amenajarea spațiului maritim: Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" - S.A. Constanța; Compania Națională "Administrația Porturilor Dunării Maritime" - S.A.

f) Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor - organ de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, care răspunde de implementarea Directivelor Cadru Strategia pentru mediul marin (2008/56/CE) și a Directivelor Cadru Apă (2000/60/CE) și își desfășoară activitatea în domeniile: planificare strategică, dezvoltare durabilă, economie verde, infrastructură de mediu, reziliență ecologică, meteorologie, schimbări climatice, protejarea, conservarea și ameliorarea capitalului natural, arii naturale protejate, biodiversitate, biosecuritate, protejarea cetățenilor la riscurile de mediu, economia circulară și gestionarea deșeurilor, gestionarea siturilor potențial contaminate și a celor contaminate, gestionarea substanțelor și preparatelor periculoase, evaluarea și gestionarea calității aerului și zgomotului ambiant, controlul poluării industriale și managementul riscului, protecția atmosferei, managementul fondului forestier și cinegetic, gospodărirea apelor, siguranța construcțiilor și amenajărilor hidrotehnice, hidrologie, hidrogeologie, protecția, conservarea și refacerea capitalului natural din domeniul apelor și pădurilor, sistemul de management de mediu și audit - EMAS, eticheta UE ecologică și infrastructura națională pentru informații spațiale din domeniul de competență, conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 579/2015 privind stabilirea responsabilităților specifice ale autorităților publice, precum și a structurilor tehnice pentru realizarea temelor de date spațiale și aprobarea măsurilor necesare pentru punerea în comun a acestora. Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor realizează politica la nivel național în domeniile protecției mediului înconjurător, economiei verzi, biodiversității, ariilor naturale protejate, schimbărilor climatice, economiei circulare și gestionării deșeurilor, gospodării apelor, siguranței construcțiilor și amenajărilor hidrotehnice, silvic și cinegetic, cu privire la toate sectoarele și subsectoarele pe care le administrează, elaborează strategia și reglementările specifice de dezvoltare și armonizare a acestor activități în cadrul politicii generale a Guvernului, asigură și coordonează aplicarea strategiei Guvernului în domeniile sale de competență, îndeplinind rolul de autoritate de stat, de sintează, coordonare, reglementare, monitorizare, inspecție și control în aceste domenii.

În exercitarea funcției de strategie și planificare, Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor elaborează, actualizează, coordonează și monitorizează aplicarea strategiilor, planurilor și programelor din domeniile sale de activitate, printre care, Strategia națională și Planul național de acțiune pentru gospodărirea apelor.
În exercitarea funcției de autoritate de stat în domeniile sale de activitate Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, printre altele, dispune măsuri de instituire a unui regim de supraveghere specială sau de oprire a activității poluatorului ori a instalației care provoacă poluarea apelor; stabilește regimul de utilizare a resurselor de apă și asigură elaborarea de cercetări, studii, prognoze și strategii pentru domeniul gospodării cantitative și calitative a apelor, precum și elaborarea programelor de dezvoltare a lucrărilor, instalațiilor și amenajărilor de gospodărire a apelor, asigură baza metodologică a studiilor și proiectelor de gospodărire a apelor, precum și documentațiilor pentru evaluarea stării de siguranță în exploatarea barajelor, digurilor de apărare înundațiilor și a altor lucrări hidrotehnice, coordonează activitatea de elaborare a planurilor de apărare împotriva înundațiilor, a planurilor de restricții și folosire a apei în perioade de deficit, hărțirilor de nivel și de risc la inundații și a planurilor de management al riscului la inundații, elaborează lista de specificații tehnice și asigură adoptarea la nivel național de metode standardizate și de metodologii și ghiduri tehnice pentru analiza și monitorizarea integrată a stării apelor, elaborează, coordonează și monitorizează aplicarea Programului de eliminare treptată a evacuărilor, emisiilor și pierderilor de substanțe prioritar periculoase în ape de suprafață, organizează sistemul informational specific domeniului gospodării apelor și evidențe dreptului de folosire cantitativă și calitativă a apelor, elaborează și promovează normele de calitate a resurselor de apă brute pentru apă potabilă, calitatea apei necesare susținerii vieții organismelor din mediul acvatic de apă dulce și marin, a peștilor și crustaceelor, încondelește funcțiile de secretariat pentru tratatele, convențiile, acordurile și memorandumurile bilaterale/internaționale din domeniile sale de responsabilitate, precum și de punct focal național/coordonator de arie prioritară 5 "gestionarea riscurilor de mediu" în cadrul Strategiei UE pentru Regiunea Dunării și/sau de autoritate națională competentă pentru activitățile aflate în coordonarea unor instituții, organismelor și organizațiilor internaționale, în conformitate cu prevederile tratatelor internaționale în domeniile ape și păduri la care România este parte;

Unități care funcționează în subordinea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor și care desfășoară activități în domeniile vizate de amenajarea spațiului maritim: Agenția Națională pentru Protecția Mediului; Administrația Rezervației Biosferei "Delta Dunării"; Garda Națională de Mediu; Agenția Națională pentru Arie Naturlă Protejate

Unități care funcționează în coordonarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor și care desfășoară activități în domeniile vizate de amenajarea spațiului maritim: Administrația Națională „Apele Române”.

g) Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale - organ de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, care este responsabilă cu aplicarea strategiei și programului de guvernare, cu rol în elaborarea și implementarea strategiilor naționale sectoriale în domeniile agriculturii și producției alimentare, dezvoltării rurale, îmbunătățirilor funciare, precum și în domeniile conexe: cercetare științifică de specialitate, conservarea și managementul durabil al solurilor și al resurselor genetice vegetale și animale. Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale elaborează strategii și reglementări specifice în domeniile sale de activitate, în cadrul politicii Guvernului și în conformitate cu reglementările Uniunii Europene, cu principiile politicii agricole comune, și cu principiile Politicii comune de pescuit;
Structuri care funcționează în subordinea Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale și care desfășoară activități în domeniile vizate de amenajarea spațului maritim: Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură.

h) Ministerul Afacerilor Externe - autoritate a administrației publice centrale care realizează politica externă a statului român, inclusiv prin îndeplinirea sarcinilor din sfera sa de competentă care revin României în calitate de stat membru al Uniunii Europene și al Organizației Tratatului Atlanticului de Nord, și participă la promovarea intereselor economice ale României. În vederea realizării politicii externe, MAE colaborează cu toate autoritățile publice cu atribuții în domeniul politicii externe;

i) Ministerul Afacerilor Interne - organ de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, cu atribuții cu privire la: apărarea drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, a proprietății publice și private; realizarea Programului de guvernare și a strategiilor în domeniul ordinii publice; îndeplinirea obligațiilor ce revin României în calitate de stat membru al Uniunii Europene și participarea la procesul de elaborare a politicilor și actelor normative comunitare în domeniile sale de competență; reprezentarea Guvernului pe plan local; parteneriat cu autoritățile locale și cu structurile asociative ale autorităților publice locale; protecția civilă și gestionarea situațiilor de urgență; regimul actelor de identitate și de stare civilă, al pașapoartelor simple, al permiselor de conducere și al certificatelor de înmatriculare/inregistrare a vehiculelor; administrarea și protecția Fondului arhivist național; asigurarea aplicării strategiei și politicii Guvernului în domeniul pregătirii economiei naționale și a teritoriului pentru apărare; asigurarea ordinii publice; paza persoanelor, obiectivelor, bunurilor și valorilor; prevenirea și combaterea faptelor antisociale. În ceea ce privește amenajarea spațului maritim, printre atribuțiile cu impact direct ale Ministerului Afacerilor Interne amintim: respectarea regimului juridic al frontierei de stat; regimul juridic al străinilor, al solicitanților de azil și al persoanelor care au dobândit o formă de protecție în România; apărarea împotriva incendiilor și protecția civilă a populației și bunurilor;

j) Ministerul Apărării Naționale - organ de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, care conduce și desfășoară, potrivit legii, activitățile în domeniul apărării țării. Potrivit legii nr. 346/2006 privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale, acesta este, prin structurile desemnate, autoritate navală militară națională, autoritate națională în domeniul pregătirii, brevetării și perfeccionării pregătirii scafandrilor, precum și în domeniul autorizărilor și inspectărilor activităților subacvatice. În exercitarea competenței de autoritate navală militară națională structura desemnată asigură elaborarea cadrului normativ și instituțional al activităților militare în domeniul naval, pentru stabilirea limitelor zonelor de siguranță ale navelor militare, a perimetrilor și regimurilor porturilor militare, precum și a modului de investigare a evenimentelor de navație în care sunt implicate nave militare și guvernementale. (MAPN) Conform legii nr. 395/2004 privind activitatea hidrografică maritimă, Ministerul Apărării Naționale este autoritate națională în domeniul activității hidrografice maritime prin Direcția Hidrografică Maritimă, care are ca atribuții realizarea, gestionarea și ținerea la zi a fondului de date și informații privind cartografia, geodezia marină și navigația maritimă, conform reglementărilor naționale și siguranței navației maritime și convențiilor internaționale la care România este parte sau conform acordurilor și înțelegerilor bilaterale semnate cu statele maritime cu care România are frontieră. În exercitarea atribuțiilor sale, Ministerul Apărării Naționale colaborează interinstituțional și cooperează, cu prezervarea obiectivelor și politicilor sale în domeniul.
apărării, cu celelalte ministere și organe de specialitate ale administrației publice centrale și cu alte instituții și autorități publice, cu structurile politico-militare și de conducere militară ale altor state, precum și ale organizațiilor internaționale la care România este parte, cu operatori economici, cu asociațiile cadrelor militare în rezervă și în retragere, cu asociațiile veteranilor și cu alte asociațiilor profesionale sau organizațiilor neguvernamentale, în condițiile legii;

k) Ministerul Culturii - organ de specialitate al administrației publice centrale, cu personalitate juridică, în subordinea Guvernului, care elaborează și asigură aplicarea strategiei și politicilor în domeniul culturii, al patrimoniului cultural național, precum și a patrimoniului imaterial;

l) Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării - organ de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, cu rol de sinteză și de coordonare în domeniile cercetării, dezvoltării experimentale și tehnologice, inovării, comunicărilor și digitalizării. Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării este autoritatea de stat în domeniile cercetării, dezvoltării experimentale și tehnologice, inovării, comunicărilor și digitalizării, securității cibernetic, serviciilor postale, radiocomunicațiilor. Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării este autoritatea de stat în domeniile tehnologiei informației, societății informaționale și cadrului național de interoperabilitate, prin Autoritatea pentru Digitalizarea României. Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării, ca organ de specialitate al administrației publice centrale, elaborează și implementează la nivel național politica, strategia și reglementările specifice de dezvoltare și de armonizare ale activităților în cadrul politicilor generale a Guvernului și îndeplinește rolul de autoritate de stat în domeniile sale de activitate: CDI, comunicații electronice, digitalizare, servicii postale și securitate cibernetică. În domeniile tehnologiei informației (cu excepția serviciilor publice electronice), societății informaționale și cadrului național de interoperabilitate, Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării, ca organ de specialitate al administrației publice centrale, prin Autoritatea pentru Digitalizarea României aflată în subordinea sa, elaborează și implementează la nivel național politica în aceste domenii și își exercită autoritatea de stat;


și permise și reglementează derularea operațiunilor petroliere și a activităților miniere prin norme, regulamente și instrucțiuni tehnice emise în aplicarea actelor normative în vigoare; organizează fondul geologic național; constituie fondul național de resurse/rezerve, pe baza confirmării resurselor/rezervelor de petrol, verificării și înregistrării resurselor/rezervelor minerale; datele oficiale cu privire la rezerve și la resurse sunt cele înscrise în fondul național de către autoritatea competentă; îndeplinește atribuțiile conferite de lege privitoare la taxe, redevenește și taxe; stabilește, în condițiile legii, prețul de referință pentru petrolul extras în România în vederea stabilirii redevenței corespunzătoare, tarifele pentru exploatarea Sistemului național de transport al petroliului, precum și tarifele pe care le percepe pentru actele eliberate în exercitarea atribuțiilor sale sau pentru consultarea și utilizarea unor documente și informații referitoare la resursele minerale; urmărește aplicarea măsurilor stabilite pentru protecția mediului, în cursul și după efectuarea operațiunilor petroliere și a activităților miniere; controlează respectarea de către titulari a prevederilor acordurilor petroliere și ale licențelor sau permiselor, precum și ale normelor, regulamentelor și instrucțiunilor tehnice din domeniul și dispune măsuri pentru impunerea acestora; anulează actele de concesiune/administrează în cazurile și în condițiile stabilite de lege; avizează documentațiile privind executarea lucrărilor de prospecțiune, explorare sau de exploatare, miniere și petroliere, precum și documentațiile de încetare a operațiunilor petroliere și a activităților miniere, conform legislației în vigoare, a măsurilor de protecție a mediului și de reconstrucție ecologică; avizează reglementările, instrucțiunile și prescripțiile tehnice specifice privind proiectarea, construirea, exploatarea Sistemului național de transport al petroliului, precum și pentru punerea în funcțiune sau abandonarea unor porțiuni din acesta; instituie perimetre de protecție hidrogeologică pentru zăcămintele de ape minerale și termominerale, nămoluri și turbe terapeutice și avizează instituirea perimetrilor de protecție sanitară; dispune sistarea lucrărilor de explorare și/sau exploatare, execute în afara perimetrilor instituite, a celor fără documentație tehnică aprobate, precum și a celor care, prin modul de desfășurare, pot conduce la exploatare nerăională ori la degradarea zăcămintelor, până la înlăturarea cauzelor care le-au produs; elaborează, cu asistența ministerelor interesate, reglementări și instrucțiuni tehnice pentru aplicarea Legii nr. 85/2003, cu modificările și completările ulterioare, și a Legii nr. 238/2004, cu modificările și completările ulterioare; elaborează și ține la zi Cartea petrolieră, Cartea minieră și Cadastrul minier; urmărește îndeplinirea obligațiilor rezultate din planul de încetare a activității miniere; urmărește și verifică producția de resurse minerale pentru calcularea redevențelor datorate de titularii licențelor miniere și acordurilor petroliere; colaborează cu organele de specialitate ale Ministerului Finanțelor Publice în vederea plății redevențelor de către operatorii economici; colaborează cu autoritățile teritoriale de gospodărire a apelor, de protecție a mediului și de protecție a muncii în exercitarea activității de inspecție; constată și notifică nerespectarea prevederilor Legii nr. 85/2003, cu modificările și completările ulterioare, și ale Legii nr. 238/2004, cu modificările și completările ulterioare, prin acte de inspecție; gestionează Sistemul național de transport prin conducte al țieiului și gazelor naturale și reglementează activitățile de exploatare a acestuia prin acordurile de concesiune a sistemului, încheiate cu societățile naționale/comerciale nominalizate de Guvern; orice alte atribuții stabilite prin lege;

n) Administrația Rezervației Biosferei Delta Dunării - Administrația Rezervației Biosferei "Delta Dunării", denumită în continuare Administrația Rezervației, este instituție publică cu personalitate juridică, finanțată integral de la bugetul de stat, aflată în subordinea autorității
publice centrale pentru protecția mediului. Managementul Rezervației Biosferei "Delta Dunării" se realizează de Administrația Rezervației Biosferei «Delta Dunării», instituție publică cu personalitate juridică, finanțată de la bugetul de stat, aflată în subordinea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor. Desfășurarea tuturor activităților din rezervație este reglementată prin planul de management al rezervației și prin regulamentul rezervației. Managementul rezervației are ca scop asigurarea statutului de conservare favorabilă a habitatelor și a populațiilor speciilor de pe teritoriul acesteia. Planul de management al rezervației se elaborează de către Administrația Rezervației, cu implicarea Consiliului consultativ de administrare, cu avizul Consiliului științific, și se aprobă prin hotărâre a Guvernului, la propunerea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor. Administrația Rezervației are următoarele atribuții principale: administrează patrimoniul natural potrivit prevederilor legale privind regulamentul juridic al proprietății publice, evaluează starea ecologică a patrimoniului natural al rezervației și inițiază programele de cercetare științifică în rezervație, pe baza planului de management, asigură măsurile necesare conservării și protecției genofondului și biodiversității; administrează resursa piscicolă din domeniul public al statului, în conformitate cu prevederile planului de management și ale regulamentului rezervației; elaborează și implementează programele de reconstrucție ecologică a ecosistemelor din rezervație; identifică, delimitează și propune Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor modificarea zonelor funcționale ale rezervației; stabilește nivelul de valorificare al resurselor naturale în acord cu potențialul lor de regenerare și cu capacitatea de suport a ecosistemelor; îndeplinește funcția de autoritate de mediu, în condițiile legii, pe teritoriul rezervației; exercită controlul asupra îndeplinirii cerințelor privind conservarea mediului; sprijină și protejează activitățile economice tradiționale ale populației locale; îndeplinește rolul de autoritate competență pentru derularea procedurii privind evaluarea de mediu pentru planurile și programele de pe teritoriul rezervației; stabilește, împreună cu titularii drepturilor de administrare, condițiile de desfășurare a activităților de valorificare a resurselor naturale regenerabile; promovează activități de cercetare și cooperare științifică internațională; organizează acțiunile de informare și educație ecologică; verifică îndeplinirea măsurilor de conservare pentru asigurarea statutului de conservare favorabilă, în conformitate cu legislația în vigoare; conlucrează cu Administrația Națională “Apele Române” în vederea gospodăririi apelor și efectuării lucrărilor hidrotehnice necesare pentru implementarea cerințelor directivelor europene; cooperează cu comisiile interministeriale și cu comitetele județene pentru situații de urgență; colaborează cu autoritățile competente în domeniul pentru păstrarea echilibrului peisagistic prin conservarea și promovarea elementelor tradiționale de arhitectură, a materialelor de construcție și a finisajelor exterioare; colaborează cu autoritățile administrației publice locale pentru protejarea intereselor localnicilor, precum și pentru creșterea calității vieții și a standardului de civilizație ale acestora; stabilește regulile de acces și de circulație în perimetrul rezervației, atât pentru mijloacele de transport navale, pe canale și lacuri, cu excepția brațelor Dunării, cât și pentru mijloacele de transport rutier, care se aprobă prin hotărâre a Guvernului. Navele și ambarcațiunile motorizate vor fi prevăzute obligatoriu cu sisteme de monitorizare stabilite de Administrația Rezervației. Circulația navelor și ambarcațiunilor, precum și a autovehiculelor este interzisă în zonele strict protejate, conform prevederilor legale, sau în afara traseelor stabilite de Administrația Rezervației, cu excepția celor utilizate în activități de control sau științifice; organizează acțiuni de voluntariat pe teritoriul rezervației; elaborează și implementează programe și proiecte de cooperare în context transfrontalier, regional și internațional; emite puncte de vedere referitoare la
propunerile de reglementare sau de acte normative care au legătură cu domeniul de activitate al Administrației Rezervației; propune Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor finanțarea unor studii pentru fundamentarea științifică a managementului;

o) Autoritatea Competentă de Reglementare a Operațiunilor Petroliere Offshore la Marea Neagră - organ de specialitate al administrației publice centrale, cu personalitate juridică, în subordinea Guvernului, care exercită următoarele atribuții: evaluarea și acceptarea rapoartelor privind pericolele majore, evaluarea notificărilor privind proiectarea și evaluarea notificărilor privind operațiunile la sondă sau operațiunile combinate și a altor astfel de documente care îi sunt prezentate; supravegherea respectării dispozițiilor prezentei legi de către operatori și proprietari, inclusiv inspectii, control, investigări și măsuri de punere în aplicare; consilierea altor autorități sau organisme, inclusiv a autorității semnate a acordurilor petroliere, ANRM, pentru operațiuni petroliere offshore; elaborarea planurilor anuale în vederea supravegherii eficiente a pericolelor majore; elaborarea de rapoarte; cooperarea cu autoritățile competente ale diferitelor state membre sau cu punctele de contact; instituie o politică, un proces și proceduri pentru o evaluare completă a rapoartelor privind pericolele majore și a notificărilor prezentate, precum și pentru supravegherea conformării cu dispozițiile prevăzute în prezenta lege, incluzând inspectii, investigații și măsuri de constrângere; după caz, pregătește și pune în aplicare proceduri coordonate sau comune cu alte autorități din statele membre ale Uniunii Europene pentru îndeplinirea atribuțiilor care îi revin în temeiul legii.

Autoritățile, agențiile sau institutele naționale cu atribuții în amenajarea spațiului maritim, aflate în subordinea, coordonarea sau sub autoritatea instituțiilor prevăzute mai sus, desemnează reprezentanți pentru a participa la ședințele Comitetului de amenajare a spațiului maritim. La ședințele Comitetului de amenajare a spațiului maritim pot participa, în calitate de invitați, și reprezentanți ai altor instituții publice cu atribuții în domeniile vizate de amenajarea spațiului maritim, conform legii.

2. Procesul de planificare

2.1. Etapele procesului de planificare

Hotărârea Guvernului nr. 436/2018 privind aprobarea Metodologiei de elaborare a planului de amenajare a spațiului maritim stabilește etapele procesului de elaborare și implementare a Planului de amenajare a spațiului maritim precum și conținutul-cadru al Planului de amenajare a spațiului maritim. Astfel, conform Hotărârii Guvernului nr. 436/2018 etapele procesului de elaborare și implementare a Planului de amenajare a spațiului maritim sunt următoarele:

a) stabilirea și delimitarea responsabilităților autorităților competente, potrivit atribuțiilor specifice din aria de competență a acestora;

b) evaluarea contextului și definirea cadrului general;

c) organizarea participării și consultării părtiilor interesate;

d) definirea și analiza condițiilor existente;

e) definirea și analiza condițiilor viitoare;
f) elaborarea și aprobarea Planului de amenajare a spațialului maritim;
g) implementarea Planului de amenajare a spațialului maritim;
h) monitorizarea și evaluarea Planului de amenajare a spațialului maritim;
i) adaptarea procesului de planificare a spațialului maritim.

În sinteză, principalele etape ale procesului de elaborare a planului de amenajare a spațialului maritim sunt prezentate în figura nr. 1.

**Figura 1. Etapele procesului de elaborarea a planului de amenajare a spațialului maritim**

### 2.1.1. Pregătirea procesului de planificare

Planul de amenajare a spațialului maritim vizează transpunerea în practică a politicii maritime integrate a Uniunii Europene, respectiv a Directivei 2014/89/EU a Parlamentului European și a Consiliului. Directiva stabilește cadrul legal privind planificarea și organizarea activităților umane din apele marine, cu scopul de a promova un proces decizional coordonat, integrat și transfrontalier.

La nivel național, în cadrul etapei de pregătire a procesului de planificare au fost elaborate și aprobate o serie de acte normative, care au rolul de a crea cadrul metodologic și de a stabili structura instituțională ce stau la baza elaborării, implementării și monitorizării planului de amenajare spațială a Mării Negre.

Astfel, Ordonanța Guvernului nr. 18/2016 aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 88/2017, privind amenajare spațialului maritim stabilește obiectivele activității de amenajare a spațialului maritim, cadrul general de elaborare a planului de amenajare a spațialului maritim și de informare și consultare a părților interesate, precum și cooperare cu statele membre. De asemenea, sunt definite autoritățile competente cu atribuții în elaborarea și monitorizarea implementării planului de amenajare a spațialului maritim: Comitetul de amenajare a spațialului maritim (cu rol coordonator) și instituțiile cu atribuții în domeniul de reglementare a spațialului maritim, ai căror reprezentanți fac parte din Comitet.

Prin Hotărârea Guvernului nr. 406/2017 a fost aprobat Regulamentul privind organizarea, funcționarea și componența nominală a membrilor Comitetului de amenajare a spațialului
maritim. Rolul acestuia este de a elabora și de a monitoriza implementarea planului de amenajare a spațiului maritim, iar membrii săi (nominalizați prin HG) sunt responsabili de realizarea secțiunilor tematice privind activitățile, utilizările și domeniile din aria lor de competență.

Hotărârea Guvernului nr. 436/2018 privind aprobarea Metodologiei de elaborare a planului de amenajare a spațiului maritim stabilește etapele procesului de planificare și conținutul-cadru al Planului de amenajare a spațiului maritim.

2.1.2. Analiza datelor privind condițiile existente și viitoare


Unul dintre obiectivele principale ale proiectului MARSPLAN-BS II a constat în fundamentarea și realizarea proiectului de Plan de amenajare a spațiului maritim, conform Hotărârii Guvernului nr. 436/2018 privind aprobarea Metodologiei de elaborare a planului de amenajare a spațiului maritim, precum și elaborarea proiectului de strategie pentru spațiul maritim transfrontalier România - Bulgaria. Astfel, în cadrul proiectului au fost realizate analize privind condițiile prezente și viitoare, având în vedere principalele domenii de activitate cu impact asupra Mării Negre, utilizând informații relevante din surse de date administrative sau de statistică oficială. Sinteza acestor analize este prezentată în cadrul prezentului document.

Totodată, în procesul de elaborare a Planului de amenajare a spațiului maritim au fost utilizate rezultate și analize realizate în proiectului „Cross border maritime spatial planning in the Black Sea” (MARSPLAN-BS Project I), proiect realizat în perioada 2014-2017 și finanțat din fonduri europene nerambursabile, prin intermediul Agenției Executive pentru Știri și Mijlocii (EASME).

2.1.3. Planificarea propriu-zisă

Conform Hotărârii Guvernului nr. 406/2017 pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea, funcționarea și componența nominală a membrilor Comitetului de amenajare a spațiului maritim, elaborarea Planului de amenajare a spațiului maritim este atribuția Comitetului de Amenajare a spațiului maritim. Membrii Comitetului sunt responsabili de realizarea secțiunilor tematice privind activitățile, utilizările și domeniile din aria lor de competență.

Planul de amenajare a spațiului maritim a fost elaborat cu participarea și consultarea autorităților competente stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 18/2016 privind amenajarea spațiului maritim.
2.1.4. Implementarea

Planul de amenajare a spațiului maritim are caracter director și de reglementare, integrând conform Ordonanței Guvernului nr. 18/2016 privind amenajarea spațiului maritim, fără a se limita la acestea următoarele activități, utilizări și domeniuni:

a) zonele de acvacultură;
b) zonele de pescuit;
c) instalațiile și infrastructurile pentru explorarea țăierii, gazelor și altor surse de energie, a resurselor minerale, precum și pentru producția de energie din surse regenerabile;
d) rutele de transport maritim și fluxurile de trafic;
e) zonele de exerciții și antrenamente militare;
f) arile marine protejate din rețeaua națională;
g) zonele de extracție a materiilor prime;
h) cercetarea științifică, inclusiv instalațiile și infrastructurile de cercetare științifică și monitorizare a mediului marin;
i) traseele cablurilor și ale conductelor submarine, precum și zonele de siguranță și protecție ale acestora;
j) activitățile turistice;
k) patrimoniul cultural subacvatic;
I) măsuri de protecție costieră împotriva eroziunii;
m) planuri de intervenție în caz de poluări accidentale sau în cazul producerii unui hazard natural marin cu risc pentru zona costieră;
n) zonele în care există infrastructuri portuare și hidrotehnice.

Pentru fiecare dintre activitățile, utilizările și domeniile care fac obiectul planului, se va avea în vedere armonizarea politicilor sectoriale de către autoritățile administrației publice centrale și locale. Prin intermediul Planului se asigură identificarea dimensiunii spațiiale a activităților din Marea Neagră și corelarea și integrarea acestor activități. Planificarea maritimă nu își propune creșterea birocratiei și modificări ale atribuțiilor și competențelor sau ale modului de gestiune a activităților de către autoritățile administrației publice centrale și locale.

2.1.5. Monitorizarea

Monitorizarea implementării Planului de amenajare a spațiului maritim este ca și elaborarea sa, atribuția Comitetului de amenajare a spațiului maritim. Conform Hotărârii Guvernului nr. 406/2017 pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea, funcționare și componența nominală a membrilor Comitetului de amenajare a spațiului maritim, membrii Comitetului, elaborează periodic, la trei ani, raportul de monitorizare a planului. Acesta este structurat pe secțiuni tematice pe domeniile de competență ale membrilor Comitetului, care sunt responsabili de realizarea rapoartelor de monitorizare a activităților și utilizărilor spațiului maritim din domeniile de competență. Prezentarea raportului de monitorizare a Planului de amenajare a spațiului maritim se prezintă în ședință de Guvern de către ministrul dezvoltării, lucrărilor publice și administrației.
În raport cu dinamica utilizărilor, Comitetul de amenajare a spațiului maritim va avea rolul ca în baza prevederilor Planului de amenajare a spațiului maritim să emită un aviz de oportunitate privind realizarea unor activități ulterioare care nu sunt cuprinse în prezentul plan și vizează zonele exclusive sau zonele susceptibile pentru dezvoltare, în baza solicitării prezentate de autoritatea publică de la nivel central care gestionează domeniul aferent activității respective.

În cazul activităților următoare (go areas), autoritatea publică de la nivel central care gestionează domeniul aferent activității respective va notifica Comitetul de amenajare a spațiului maritim.

2.2. Metodologia de planificare

2.2.1. Analiza capacității instituționale și a cadrului legal

Elaborarea și implementarea Planului de amenajare a spațiului maritim depind de calitatea procesului de coordonare interinstituțională. Pentru întărirea capacității de coordonare, prin Plan sunt stabilite mecanisme de guvernare, care au rolul de a susține un proces coerent și continuu de implicare a părților interesate în elaborarea și implementarea Planului.

Totodată, Planul propune un proces participativ pentru stabilirea unei viziuni coerente asupra utilizărilor viitoare ale spațiului maritim, având la bază principiul conform căruia toți actorii interesați sunt implicați în elaborarea, implementarea și monitorizarea Planului. De asemenea, structura de guvernare contribuie la preluarea și integrarea componentei spațiale maritime în politicile sectoriale.

În privința cadrului legislativ, particularitatea constă în complexitatea și fragmentarea acesteia, elaborarea Planului de amenajare a spațiului maritim având rolul de a integra diferitele strategii sectoriale într-o viziune teritorială integrată privind sectorul românesc al Mării Negre. Planul de amenajare a spațiului maritim al României nu modifică actualul cadru legislativ în marja căruia se desfășoară activitățile maritime, ci reprezintă un instrument care are rolul de a eficientiza utilizarea durabilă a spațiului maritim, prin armonizarea abordărilor sectoriale.

2.2.2. Analiza particularităților mediului natural și socioeconomice

Analiza situației existente face parte din primele etape ale procesului de planificare, reprezentând nivelul de bază de la care se pot stabili posibilele direcții de dezvoltare teritorială a activităților maritime.

Această etapă a fost cuprinsă în cadrul proiectului „Cross-border Maritime Spatial Planning for Black Sea - Bulgaria and Romania” - MARSPLAN-BS II, fiind sintetizate informații relevante privind condițiile de mediu și cele socio-economice ale sectorului românesc al Mării Negre, dintr-o serie de studii de specialitate și analize de date primare. Aceste particularități sunt detaliate în capitolul dedicat contextului planificării.
Astfel, a fost luată în considerare interdependența particularităților de mediu, economice și sociale, precum aspecte privind siguranța navigației, pentru a sprijini dezvoltarea și creșterea durabilă a sectorului maritim.

2.2.3. Analiza conflictelor dintre părțile interesate și potențialii utilizatorii

Planul de amenajare a spațiului maritim promovează dezvoltarea și coexistența activităților maritimi în vederea atingerii unor obiective comune, precum utilizarea durabilă a resurselor marine, dezvoltarea economiei albastre și îndeplinirea țintelor aferente Obiectivului de Dezvoltare Durabilă 14 „Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă”.

Prin planificarea activităților și utilizărilor maritime și identificarea lor spațială se urmărește evitarea conflictelor între utilizări concurente ale spațiului maritim și capitalul natural al ecosistemului marin.

În etapa de analiză a condițiilor existente, derulată în cadrul proiectului „Cross-border Maritime Spatial Planning for Black Sea - Bulgaria and Romania” - MARSPLAN-BS II, au fost identificate posibilele conflicte și elemente de compatibilitate dintre utilizările existente. Evaluarea conflictelor și compatibilităților dintre utilizările existente ale spațiului maritim reprezintă o activitate recentă, care necesită clarificări metodologice pentru înțelegerea factorilor determinanți ai conflictelor și analiza spațială a caracteristicilor acestora cu scopul stabilirii mecanismelor de soluționare.

2.3. Implicarea părților interesate

Având în vedere noutatea acestei abordări pentru planificarea utilizărilor și activităților din sectorul românesc al Mării Negre, pentru implicarea tuturor actorilor relevanți în procesul de elaborare a Planului de amenajare a spațiului maritim, în cadrul proiectului „Cross-border Maritime Spatial Planning for Black Sea - Bulgaria and Romania” - MARSPLAN-BS II au fost identificate părțile interesate și s-a realizat clasificarea acestora în funcție de nivelul de implicare și de responsabilitățile în raport cu utilizările spațiului maritim și activitățile vizate de Plan.

Baza de date a actorilor relevanți a fost utilizată pentru stabilirea unei potențiale platforme de consultare pe termen lung pentru elaborarea și implementarea Planului de amenajare a spațiului maritim, cu scopul de a susține un proces coerent și continuu de implicare a părților interesate. Consultarea actorilor relevanți a avut ca rezultat identificarea principalelor probleme economice și sociale din zona costieră a Mării Negre, a impactului activităților economice asupra mediului marin, a interacțiunilor dintre activitățile umane și procesele naturale în zona de interfață țărm-mare, precum și a rolului planificării spațiale maritime asupra dezvoltării economice și sociale și asupra fenomenelor și proceselor naturale.

În elaborarea și implementarea planului de amenajare a spațiului maritim se asigură consultarea și implicarea părților interesate, a autorităților administrației publice competente
şi a publicului vizat, prin informarea acestora încă din stadiul elaborării proiectului planului de amenajare a spaţiului maritim, respectiv a proiectului de revizuire a planului de amenajare a spaţiului maritim.

3. Contextul planificării

Zona de interes pentru planul de amenajare a spaţiului maritim este sectorul românesc al Mării Negre.

| Marea teritorială și aple | Legea nr. 17 din 7 august 1990 privind regulim juridic al apelor maritime interioare, al mării teritoriale, al zonei contigue și al zonei economice exclusive ale României, reglementează statutul juridic al apelor maritime interioare, al mării teritoriale, al zonei contigue și al Zonei Economic Exclusiv-EEZ, în conformitate cu dispozițiile Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării, ratificată de România prin Legea nr. 110/1996. |
|ale României | Marea teritorială a României cuprinde fația de mare adiacentă țărmului ori, după caz, a apelor maritime interioare, având lățimea de 12 mile marine (22.224 m), măsurată de la liniile de bază. |
|Liniile de bază sunt liniile celuilalt mai mare reflux de-a lungul țărmului sau, după caz, liniile drepte care unesc punctele cele mai avansate ale țărmului, inclusiv ale țărmului dinspre larg al însulelor, ale locurilor de acostare, amenajărilor hidrotehnice și ale altor instalări portuare permanente. |
|Coordonatele geografice ale punctelor între care sunt trasate liniile de bază drepte sunt prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentă lege. În cazul unor evoluții obiective de natura să influențeze punctele între care sunt trasate liniile de bază drepte, coordonatele noilor puncte sunt stabilite prin hotărâre a Guvernului. |
|Limita exterioară a mării teritoriale este linia care are fiecare punct situat la o distanță de 12 mile marine, măsurată de la punctul cel mai apropiat al liniilor de bază. |
|Marea teritorială a României se delimitază de marea teritorială a statelor vecine prin înțelegeri cu fiecare dintre aceste state, în conformitate cu principiile și normele dreptului internațional. Linia de demarcație dintre marea teritorială a României și cea a Ucrainei rezultă din instrumente juridice, inclusiv documente de demarcare, încheiate între România și fosta URSS (aplicabile în relația cu Ucraina, stat succesor al fostei URSS). O documentație de frontieră actualizată este agreată doar la nivelul comisiei mixte de frontieră româno-ucrainene în cadrul activității de verificare în comun a frontierii de stat (activitate începută în anul 2004) și nu este încă în vigoare. Legislația relevantă și aplicabilă în acest moment este “Tratatul dintre România și Ucraina privind regulim frontierii de stat româno-ucrainene, colaborarea și asistența mutuală în problemele de frontieră” semnat la Cernăuți pe data de |
| Zona contiguă | 17 iunie 2003. Frontiera maritimă cu Republica Bulgaria nu a fost stabilită până la acest moment astfel, schițele cuprinse în prezentul plan conțin reprezentări ilustrative în ceea ce privește frontiera maritimă a României cu Republica Bulgaria. Apele maritime interioare ale României sunt suprafete de apă situate între țărmul mării și liniile de bază. |
| Zona economică exclusivă | Zona contiguă a României este fâșia de mare adiacentă mării teritoriale care se întinde spre largul mării până la distanța de 24 mile marine, măsurată de la liniile de bază stabilite. În zona sa contiguă, România exercită controlul pentru prevenirea și reprimarea încălcărilor pe teritoriul său, ale legilor și reglementărilor sale din domeniul vamal, fiscal, sanitar și al trecerii frontierei de stat. Linia de demarcație dintre Zona contiguă a României și cea a Ucrainei a fost stabilită la data 03. 02.2009 prin decizia Curții Internaționale de justiție. Linia de demarcație dintre Zona contiguă a României și cea a Republicii Bulgaria nu a fost stabilită până la acest moment. |
| Zona Economică Exclusivă a României este instituită în spațiul marin al țărmului românesc la Marea Neagră, situat dincolo de limita apelor mării teritoriale și adiacent acestora, în care România își exercită drepturi suverane și jurisdicția asupra resurselor naturale ale fundului mării, subsolului acestuia și cloanei de apă de deasupra, precum și în ceea ce privește diferitele activități legate de explorarea, exploatarea, protecția, conservarea mediului și gestionarea acestora. România a declarat Zonă Economică Exclusivă (ZEE) o suprafață de cca. 25.000 km². În condițiile specifice determinate de dimensiunile Mării Negre, întinderea Zonei Economică Exclusivă a României se stabilește prin delimitare, pe bază de acord încheiat cu statele vecine ale căror țărmuri sunt limitrofe sau situate față în față cu litoralul românesc al Mării Negre, ținându-se seama de faptul că lățimea maximă a Zonei Economică Exclusivă, în conformitate cu prevederile Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării, ratificată de România prin Legea nr. 110/1996, poate fi de maxim 200 mile marine măsurate de la liniile de bază. Delimitarea zonei economice exclusive și a platoului continental ale României și Ucrainei în Marea Neagră a fost realizată de către Curtea Internațională de Justiție prin Hotărârea pronunțată la 3 februarie 2009. Delimitarea zonei economice exclusive și a platoului continental în raport cu Bulgaria și respectiv cu Turcia nu a fost realizată până în prezent¹ |

¹ Reprezentările limitelor spațiilor maritime ale României din schițele cuprinse în prezentul Plan au caracter ilustrativ, spațiile maritime ale României neînțeleg delimitate complet.
3.1. Contextul de mediu

Fața de compatibilitatea diferitelor utilizări ale spațiului maritim, este important să se țină seama de considerații generale de mediu în toate etapele procesului de planificare. Utilizarea durabilă a mediului marin are la bază luarea în considerare a condițiilor naturale ale mării în direcționarea diferitelor utilizări.

3.1.1. Mediul marin

3.1.1.1. Geomorfologia

Din punct de vedere geomorfologic, zona costieră poate fi împărțită în două unități principale. Unitatea nordică, de la Golful Musura, în nord, până la Capul Midia, în sud, este reprezentată de țărm deltaic și lagunar (plaje nisipoase cu pante submarine line). În unitatea sudică, cuprinsă între Capul Singol și Vama Veche, aspectul general este determinat de prezența faței la baza cărora se formează plaje înguste, alternanța promontoriilor cu țărm acumulativ (plaje de tip barieră, cordoane litorale, „pocket-beach”). Între aceste 2 sectoare există o unitate de tranziție (Cap Midia-Cap Singol) reprezentată de bariera nisipoasă Mamaia.
Plajele cu nisip constituie cel puțin 68,5% (167,3 km) din zona costieră, din care 136 km de plaje în regim natural situate în unitatea nordică a țărmului românesc (majoritatea constând din sedimente transportate de fluvial Dunărea și redistribuite de cureniți și valuri). Zona costieră antropizată cu lucrări de infrastructură ocupă 12,7% (31 Km). Restul de 18,8% din țărm reprezintă structurile porturilor românești.

Șelful intern al Mării Negre este bine definit având o lățime de 10-15 km în partea de nord și aproximativ 1-5 km la sud de Constanța. Limita estică a șelfului intern este cuprinzându-se între izobatele de 27 - 30 m. De la aceste adâncimi până la izobata de 200 m (margina platoului continental) se întinde șelful extern, caracterizat printr-o panta ușoară (cca. 1‰). Împreună, părțile interne și externe ale șelfului (platoului continental) reprezintă ~80% din sectorul marin al României. Panta continentală, care începe sub margina șelfului, este abruptă și tăiată de văi submarine și canioane, coborâind până la adâncimi de circa 1800 - 2000 m, unde începe câmpia abisală. Aceasta ocupă aproximativ 35% din suprafața totală a mării și coboară lent către partea centrală a bazinului, până la adâncimi de cca. 2200 m (Kostianoy și Kosarev, 2007).

3.1.1.2. Geologia

Marea Neagră este o mare interioară, semi-închisă, cu o suprafață de 436.400 km² și o adâncime maximă de 2.206 m. Bazinul Mării Negre este localizat pe microplaca Mării Negre, fiind supusă, în mișcarea sa, de subducție sub arcul Carpatic. Periodic bazinul Mării Negre s-a izolat, urmând ciclul schimbărilor climatice din Cuaternar. Actualmente se apreciază că subsidența în zona costieră aferentă Deltei Dunării este de aproximativ 1,5-18 mm/an.

Sedimentele din unitatea nordică conțin trei populații de particule: fracția argiloasă și siltică; fracția nisipoasă - cu participarea cea mai importantă; și fracțiunea calcaroasă (predominant cochiiferă). Depozitele de plajă din unitatea sudică (Cap Singol – Vama Veche) prezintă caracteristici granulometrice dependente de mai mulți factori: sursa de material sedimentar, regimul hidro-dinamic dominant, morfologia costieră, etc. În unitatea sudică se constată acumularea unor sedimente slab sortate în zona backshore și bine sortate pe plajele submerse.

Cunoașterea condițiilor geologice și geomorfologice ale zonei costiere și a tendințelor pe termen mediu și lung permite identificarea celor mai potrivite zone pentru diferitele categorii de utilizări ale spațiului maritim.

3.1.1.3. Linia coastei

Linia coastei reprezintă linia de separație dintre uscat și apă, iar aceasta se determină anual pentru a monitoriza modificările survenite. Spre deosebire de aceasta, linia țărmului reprezintă granița naturală de nisip, pietriș, roci, stânci, păpuși, mlaștină sau zone umede la țărmul mării, aflate în spatele liniei de coastă, în direcția uscatului sau la baza falezei. Linia țărmului se determină prin măsurători periodice efectuate de către Direcția Hidrografică Maritimă, în conformitate cu standardele Organizației Hidrografice Internaționale, acestea fiind folosite la realizarea hărților de navigație (conform HG 546/2004, art. 4, alin. 1 și alin. 2).
Liniile de bază sunt liniile care unesc punctele celui mai mare reflux de-a lungul țărmului, estuarelor, deltelor sau, după caz, liniile drepte care unesc punctele cele mai avansate ale țărmului, inclusiv ale țărmului dinspre larg al insulelor, ale locurilor de acostare, amenajărilor hidrotehnice și ale altor instalații portuare permanente în conformitate cu Convenția Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării.

Modificarea poziției punctelor pe care se construiesc liniile de bază poate fi determinată de dinamica liniei țărmului, în funcție de morfodinamica locală și de existența structurilor antropice (eroziune/ acumulare, construcții hidrotehnice etc.).

**Figura 3. Substratul fundului mării**

*Sursa datelor: EMODnet, 2021*
3.1.2. Alte condiții fizice

3.1.2.1. Regimul vântului, curenților și valurilor

Valurile de vânt și cele de hulă constituie regimul predominant al valurilor din Marea Neagră. Regimul valurilor influențează procesele costiere.

Orientarea generală a liniei de țărm pe direcția nord-sud, în raport cu direcția principală a vânturilor și a valurilor de furtună face ca zona costieră sa fie direct expusă pe direcția principală a vânturilor și a valurilor de furtună. De-a lungul țărmului energia variază din cauza orientării locale și a regimului batimetric din apropierea țărmului, precum și de prezenta structurilor costiere.

În ceea ce privește curenții și circulația generală a apei, factorii determinanți sunt circulația atmosferică, direcția și puterea vântului, debitul l Dunării. La nivelul zonei marine costiere curenții litorali sunt influențați de construcțiile hidrotehnice (digurile de la Sulina, digurile porturilor Midia, Constanța și Mangalia), configurația și orientarea țărmului și batimetria din zona de mica adâncime.

La nivel local, structurile de protecție din zona plajelor turistice au modificat atât procesele hidrodinamice, cât și configurația plajelor emerse și submerse.
La nivelul zonei marine de larg sunt prezenți curenti cu caracter aproape permanent, care se înscriu în circulația generală din vestul bazinului Mării Negre.

Figura 5. Viteza curentului marin - medie anuală 2020

*Sursa datelor: marine.copernicus.eu*

Valurile de vânt (50,7 % din an) și cele de hulă (20,1 % din an) sunt predominante de-a lungul litoralului românesc.

Direcțiile valurilor pot fi împărțite în trei grupuri principale:

1. Direcții nord: de la N la E-NE. Această situație se întâlnește cca. 02 zile/an, mai ales iarna, când vânturile puternice din nord. Din aceste direcții bate cele mai mari vitezze ale vântului (34 și 40 m/s) dinspre nord și, în determină cele mai mari înălțimi medii ale valurilor.

2. Direcții est: de la E la SE. Aceste condiții apar cca. 28 zile/an. Vântul care sufla din această direcție (E) produce cele mai mici înălțimi medii ale valurilor.

3.1.2.2. Temperatura apei, salinitatea și acoperirea cu gheață

Caracteristicile fizice și cele chimice ale apei din bazinul Mării Negre sunt influențate în proximitatea zonei costiere de aportul de apă dulce al Dunării, al apelor curgătoare din unitatea sudică, și în general de aportul de apă sărată ce pătrunde prin strâmtoarea Bosfor, adusă de curentii de adâncime care provin din Marea Mediterană. În această structură verticală stratificată poate fi identificat și un Strat Intermediar Rece (SIR), direct sub stratul de suprafață, susținut de răcirea atmosferică locală și de scăderea aportului fluvial în lunile de iarnă. Sub acest strat se menține un medi anoxic.

O altă trăsătură specifică bazinului Mării Negre este stratificația termohalină și dezvoltarea mediului anoxic și a concentrațiilor ridicate de hidrogen sulfurat la adâncimi mai mari de 120-150m. Saltul de salinitate (haloclina) separă stratul apelor de suprafață, cu salinitate redusă, și cel al apelor sărace de adâncime. Datorită diferenței mari de salinitate, amestecarea verticală a apelor este inexistență și are drept rezultat lipsa permanentă de oxigen sub cca. 150m adâncime. Stratificarea verticală se reflectă în concentrarea diversității biologice până la această adâncime.

3.1.3. Zone ce necesită protecție specială

3.1.3.1. Speciile și habitatele marine

- **Habitate pelagice**

Presiunile antropice asupra stării ecologice a habitatelor pelagice includ creșterea abundenței speciilor de alge, degradarea calității apei (prin scăderea transparenței, acumularea de organisme gelatinoase, evenimente hipoxice), modificarea structurii comunității și a relațiilor trofice în ecosistemul marin (eliminarea prădătorilor primari prin activități de pescuit; predominarea speciilor pelagice mici care exercită control de sus în jos asupra lanțului trofic; favorizarea apariției speciilor invazive; întreruperea lanțului trofic prin creșterea considerabil a biomasei de meduze și amplificarea instabilității ecosistemice.

Consecințele socioeconomice ale acestor presiuni antropice asupra habitatelor pelagice se manifestă în domeniul pescuitului, prin reducerea capturilor de specii comerciale de păsări, pierderea locurilor de muncă și a veniturilor din activitatea de pescuit. Alte efecte se înregistrează în scăderea atractivității sectorului turismului, aparirea factorilor de risc pentru sănătatea umană, creșterea costurilor pentru intervenții de restaurare și reabilitare a speciilor și habitatelor marine, perturbarea capacității de asigurare a securității alimentare a populației și potențiale conflicte internaționale rezultate din competiția pentru bio-resurse marine.

- **Fitoplancton**

Speciile identificate până în prezent prezintă variații sezoniere ale biomasei în termeni de productivitate, abundență și compoziție a speciilor predominante, care sunt determinate de temperatura și salinitatea apei. Cunoașterea acestora este importantă pentru corelarea evoluției sezoniere și a biomaselor importante pentru perioadele de hrănire a speciilor de păsări valoroși în timpul migrației, reproducării și creșterii larvarelor.
Zoooplancton

Apele tranzitorii (în zona Sulina) și apele costiere (în zona Mangalia) ar putea fi analizate pentru planificarea activităților de acvacultură marină și a zonelor pentru pescuit (zooplanctonul fiind hrana de bază a unor specii valoroase de pești), luând în considerație corelația dintre dezvoltarea acestora și a concentrației de substanță organică din substrat și din masa apei.

Habitatele marine și costiere

În România, există următoarele habitate marine și costiere (conform clasificării Natura 2000): cod 1110 Bancuri de nisip acoperite permanent de un strat mic de apă de mare; 1130 Estuare și guri de vărsare ale râurilor mari în mare; 1140 Nisipuri și zone mlăștinăoase neacoperite de apă de mare la reflux; 1150 Lagune costiere; 1160 Melele și golfuri; 1170 Structuri subacvatiche create de scurgeri de gaze; 1210 Vegetație anuală de-a lungul liniei țărmului, 1310 Comunități cu Salicornia și alte specii anuale care colonizează terenurile umede și nisipoase; 8330 Peșteri marine total sau parțial submersse.

Mamifere marine

În Marea Neagră există trei specii de mamifere marine din Ordinul Cetaceae: marsuinul (Phocoena phocoena relicta), delfinul comun (Delphinus delphis ponticus) și afalinul (Tursiops truncatus ponticus). Toate cele trei specii sunt incluse în Anexa IV a Directivei Habitate a UE, în anexa 2 a Protocolului privind conservarea biodiversității și a cadrului natural al Mării Negre, precum și în Ordinul MMAP 488/2020 privind aprobarea Listei Roșii a speciilor periclitate de la litoralul românesc al Mării Negre elaborată conform cerințelor Convenției privind protecția Mării Negre împotriva poluării, pentru care se impune respectarea reglementărilor privind protecția strictă.

Prezența populației de delfini depinde de existența sursei de hrană, respectiv a stocurilor de pești. Delfinii apar în apropierea țărmului românesc în perioada martie-aprilie, când începe migrația pentru reproducerea stavridului mediteranean (Trachurus mediterraneus) și continuă să crească treptat, până în toamnă, în timpul migrației altor specii: hamsie (Engraulis encrasicholus), stavrid negru (Trachurus trachurus), lufar (Pomatomus saltatrix), barbun (Mullus barbatus), etc. Frecvența apariției delfinilor este influențată de condițiile de mediu și de activitățile antropice (spre exemplu, pescuitul excesiv, deversările de ape uzate, transportul maritim).

În anul 2019, au fost derulate activități de monitorizare a populațiilor de cetacee din Marea Neagră, prin observații sistematice pe o suprafață de 247.000 km², de la linia de țărm până la izobata de 100m. Distribuția mamiferelor marine în spațiul maritim românesc este eterogenă, fiind determinată de evoluția sezonieră a aglomerărilor de pești și a condițiilor de mediu.

Presiunile asupra populăției de cetacee sunt asociate cu pescuitul comercial neselectiv, prin utilizarea plaselor de suprafață și a setcilor, cele mai vulnerabile fiind marsuinii (Phocoena phocoena relicta). Activitatea de monitorizare urmărește totodată identificarea cauzelor fenomenului de eșuare a delfinilor.
Pești (specii, distribuție, populație, tendințe)

Compoziția ihtiofaunei din Marea Neagră s-a schimbat ca răspuns la modificările ecosistemului marin. Unele dintre modificări au avut impact cu precădere asupra apelor din apropierea țărmului și a celor aflate deasupra platoului continental, în alte cazuri se manifestă în zona pelagică, afectând atât specii comune, cât și pe cele rare, comerciale sau necomerciale.

În România, în apele costiere și cele marine se întâlncesc cca. 133 de specii de pești, dintre care 58 sunt specii marine, 31 sunt salmastre și 44 sunt specii de apă dulce. În ceea ce privește valoarea comercială, cele mai importante specii sunt: hamsia (Engraulis encrasicolus), stavridul (Trachurus mediterraneus), șprotul (Sprattus sprattus - această specie este foarte rar întâlnită în Marea Neagră), pălămida (Sarda sarda), lufarul (Pomatomus saltatrix), barbunul (Mullus barbatus), aterina (Atherina boyeri) și calcan (Scophthalmus maeoticus / Psetta maeotica).

În partea de sud a țărmului românesc, există o mai mare diversitate și o concentrare a populației de pește datorită calității mediului, disponibilității surselor de hrană, existenței unui substrat stâncos și condițiilor de salinitate mai ridicată. În partea de nord a litoralului se întreține linia de migrație a speciilor de pește, zonele de reproducere și creștere larvară, datorită caracteristicilor geomorfologice: complexul lagunar, platoul marin subacvatic, aportul Dunării (dulcicol, sedimentar, încărcat cu nutrienți, hrană vie abundentă, etc.); Dunărea, ca principală cale de migrație pentru cele mai valoroase specii de pești, sturionii și scrumbia; vegetația deltaică și lagunară, ca habitat de reproducere, creștere larvară și hrănire pentru chefali, calcan (pești plați), guvizi, etc.

Pescuitul de sturioni a fost interzis în România începând cu anul 2006, pentru o perioadă de 10 ani, și încă alți 5 ani de prelungire. Deoarece până în 2021, populațiile de sturioni nu s-au refăcut, pescuitul la sturion în Dunăre a fost interzis pe termen nelimitat până la refacerea stocurilor, conform Ordinului nr. 85/662 din 2021 al ministrului agriculturii și dezvoltării rurale și al ministrului mediului, apelor și pădurilor privind măsurile de refacere și conservare a populațiilor de sturioni din habitatele piscicole naturale.

În România, pescuitul marin se practică de-a lungul litoralului românesc, în zonele marine până la izobata de 60 m, datorită caracteristicilor navelor și autonomiei limitate a acestora. În prezent, zona de pescuit a României la Marea Neagră, așa cum este stipulat în Convenția ONU privind dreptul mării, nu este încă delimitată. Din această cauză, navele de pescuit românești pescuească de regulă, până la o distanță de 30 - 35 mile marine față de țârm.

Depunerea icrelor și dezvoltarea puietului

Stocurile de pește comercial depind de disponibilitatea şi calitatea habitatelor de iernare, a resurselor de hrană și a locurilor pentru depunerea icrelor și pentru dezvoltarea puietului. Un rol major în reproduceria stocurilor de pești îl are calitatea acestor locuri pentru depunerea icrelor și asigurarea conditiilor de viață pentru stadiile larvare ale acestora.

Construcțiile hidrotehnice reprezintă obstacole pentru speciile anadrome, precum și pentru sturionii care trăiesc în Marea Neagră și migrează în Dunăre pentru reproducere, împiedicând accesul la locurile predilecte pentru depunerea icrelor și pentru dezvoltarea

---

2 Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale, Programul Operațional pentru Pescuit, România 2007-2013
puietului în Dunăre. În prezent, aceste specii de pești anadromi depind de impactul activităților industriale.

Zonele de distribuție a speciilor de pești în funcție de prezența lor în capturile comerciale sunt definite prin colectarea informațiilor disponibile pentru litoralul românesc, și anume din datele cercetărilor științifice pentru determinarea abundenței și a distribuției țintelor, larvelor, puietului și a aglomerărilor de pește și din informațiile despre/privind capturile și debarcările.

Zone de pescuit și zone de dezvoltare a puietului în zonele marine protejate - obiective ecologice și piscicultură

Prin extinderea sitului ROSCI0066 „Delta Dunării - Zona marină” și stabilirea sitului ROSCI0413 „Lobul sudic al Câmpului de Phyllophora al lui Zernov”, au fost preluate obiectivele și măsurile de conservare asociate sitului ROSCI0237 „Structuri submarine metanogene din Sfântul Gheorghe”, care a fost complet integrat în cele două situri noi.

În ceea ce privește zonele marine protejate, acestea au fost redefinite în ianuarie 2016, prin Ordinul nr. 46 al ministrului mediului, apelor și pădurilor privind instituirea regimului de arie naturală protejată și declararea siturilor de importanță comunitară ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România, fiind precizate principalele specii de pești din aceste zone și listele din Anexa a II-a a Directivei 92/43/CCE a Consiliului privind Conservarea Habitatelor Naturale și a Speciilor din Fauna și Flora sălbatică.

- **Moluște (specii, distribuție, abundență, tendințe)**

Observațiile sistematice efectuate în zona românească a platoului continental al Mării Negre în perioada 2009 - 2018 au evidențiat prezența a 28 de specii de moluște, printre care 18 din clasa bivalve și 10 din clasa gasteropode, putând fi identificate diferite comunități care au o distribuție variată în funcție de adâncimea la care se găsesc sedimentele marine și granulația acestora. În ultimul deceniu, interesul pentru exploatarea moluștelor marine din Marea Neagră a crescut semnificativ.

Recoltarea scoicilor prin unelte de pescuit filtrante/tractate în aplele românești este reglementată începând din anul 2018 fiind introduse prevederi privind dragarea hidraulică cu ambarcațiuni echipate special3.

Specii de moluște recoltate includ vongola comună (*Chamelea gallina*), rapana (*Rapana venosa*), în proporție de 98% dintre capturi, și midia (*Mytilus galloprovincialis*), aceasta din urmă fiind colectată numai cu ajutorul scafandrilor. În 2018, Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură (ANPA) a introdus o cotă (Captură totală admisibilă) pentru midii.

În condițiile specifice zonei costiere românești, s-au delimitat 3 zone marine pentru creșterea și exploatarea moluștelor (aprobate prin OM nr. 1950/2007/38/2008 modificat de Ordinul nr. 983/1699/2015) pentru care se aplică Normele tehnice privind calitatea apelor pentru moluște (aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 201/2002), respectiv:

- Zona cuprinză între Perișor și Chituc, cu suprafața de 215 Mm2;

---

3 Ordinul ministrului agricol și dezvoltării rurale nr. 1369/2018 privind caracteristicile tehnice, condițiile de folosire a unelțelor admise la pescuitul comercial și metodele de pescuit comercial în aplele marine și continentale
- Zona cuprinsă între Năvodari și Portul Constanța (Baia Mamaia), cu suprafața de 109 Mm²;
- Zona cuprinsă între Agigea și Mangalia, cu suprafața de 101 Mm².

În conformitate cu prevederile Directivei 2006/113/CE, în aceste 3 zone sunt prezente speciile următoare:
- molusca bivalvă epibiontă - Mytilus galloprovincialis (Lamark) - midia;
- moluștele bivalve psamobionte - Mya arenaria (Linnaeus), Corbula mediteranea maeotica (Milaschevich), Scapharca inequivalvis (Bruguiere), Cerastoderma edule lamarki (Reeve);
- gasteropodul Rapana venosa (Valenciennes).

➢ Alge și plante marine

Macroalgele și plantele superioare marine sunt indicatori buni ai stării ecologice a habitatelor bentice marine, având în vedere principiile Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”.

În condiții de eutrofizare accentuată, comunitățile tipice din macrofitobentos își dezvoltă o structură neuniformă foarte simplificată, cu caracter monospecific și predominarea speciilor oportuniste, tolerante la eutrofizare. Pe durata sezonului cald, algele verzi (Ulva rigida și Cladophora) se dezvoltă abundent, îndeosebi în zona Eforie Sud. De asemenea, în majoritatea zonelor de-a lungul coastei românești a Mării Negre se regăsesc biomase importante de alge roșii dezvoltate de specia Ceramium.

Anumite activități antropice (activitățile turistice, consolidarea falezelor, construirea de diguri, activitățile portuare, etc.) pot determina schimbări în ceea ce privește compoziția calitativă a comunităților fitobentale, ca urmare a creșterii turbidității și cantității de nutrienți. Având în vedere faptul că activitățile din zona costieră au afectat profund structura calitativă a fitobentosului, rezultatul constă într-o dezvoltare abundentă a speciilor oportuniste, pe durata sezonului estival.

Refacerea ecosistemului marin depinde de prezența speciilor perene Cystoseira barbata și Zostera noltei, care prezintă o tendință de regenerare în zona Mangalia - Vama Veche. Modificările calitative ale fitobentosului pot fi observate cu precădere în nordul litoralului, unde predomină speciile oportuniste, în timp ce speciile perene (Cystoseira, Zostera, Corallina) sunt localizate cu precădere în sud.
Figura 6. Structura biomasei de alge și distribuția acestora în lungul coastei românești a Mării Negre

- Speciile marine neindigene

În zona litoralului românesc al Mării Negre au fost semnalate specii marine neindigene care s-au dezvoltat prin trăsăturile proprii speciilor invazive, ocuparea nișelor ecologice și capacitatea de adaptare la resursele trofice oferite de habitatul invadat. La nivel internațional, problema speciilor neindigene, în special a speciilor invazive, a căpătat o importanță majoră în contextul dezvoltării durabile și al conservării biodiversității. Intensificarea transportului maritim și al căilor navigabile interioare reprezintă factori majori care favorizează pătrunderea speciilor neindigene.

- Păsări

Complexul extins de zone umede din Rezervația Biosferei Delta Dunării este tranzitat de milioane de păsări migratoare african-eurasiatice, aparținând a peste 200 de specii diferite.
Dintre speciile de păsări aflate pe lista roșie, cele mai importante sunt furtunarul (**Puffinus yelkouan** - specie vulnerabilă) și rața catifelată (**Melanitta fusca** - specie periclitată).


În prezent, există doar două zone marine protejate (marine Important Bird and Biodiversity Areas - mIBAs) în România, iar 99% din suprafața lor intersectează ariile de protecție specială avifaunistică. Deși rețeaua de arii de protecție specială avifaunistică este bine dezvoltată în zona costieră, sunt necesare măsuri suplimentare pentru protejarea zonelor marine.

### 3.1.3.2. Protectia naturii, Aii Marine Protejate, inclusiv Natura 2000

Ariile Marine Protejate sunt un element cheie al strategiilor dedicate protecției ecosistemelor costiere și marine în multe părți ale lumii. În acest context, instrumentele de planificare spațială maritimă pot juca un rol important ca măsuri de protecție a Aii Naturale Protejate și de prevenire a declinului biodiversității. Aceste măsuri, luate în cadrul rețelei de arii marine protejate, trebuie să ia în considerare în mod corespunzător dezvoltarea durabilă, inclusiv să estimeze impactul social și pe cel economic.

Conform orientărilor legislative internaționale și ale Uniunii Europene, rețeaua de zone marine protejate trebuie să aibă o suprafață adecvată pentru a îndeplini rolul de protecție atribuit și să fie formată din arii naturale protejate conectate prin „coridoare ecologice” care să asigure condiții naturale de mișcare, reproducere și refugiu a speciilor de faună marină.

În România, **rețeaua națională de zone marine protejate** cuprinde în prezent două rezervații marine: Rezervația marină 2 Mai - Vama Veche și partea marină a Rezervației Biosfere Delta Dunării.

În zona marină, rețeaua Natura 2000 cuprinde 9 Situri de Importanță Comunitară (SCI) și o Arie de Protecție Specială Avifaunistică (SPA), care ocupă o suprafață de 7.457,66km² din platoul continental, în timp ce partea marină a Rezervației Biosfere Delta Dunării (ROSCI0066 - Delta Dunării - zona marină) reprezintă 45% din total. Restricțiile sunt impuse de statutul de Rezervație a Biosferei, patrimoniul UNESCO, până la izobata de 20 m, respectiv sit Natura 2000 până la izobata de 40 m. Doar 37% din siturile Natura 2000 din sectorul românesc al Mării Negre au planuri de management, iar măsurile de conservare nu sunt în mare parte adaptate cerințelor.

În România, obiectivele de conservare nu au fost unanim agreate, iar strategiile care ar trebui să impliche părțile interesate ca prim pas către înțelegerea beneficiilor ecologice, culturale și sociale, de asemenea, nu au fost elaborate, ceea ce a condsul la conflicte cu alte tipuri de utilizări ale spațiului maritim.
Managementul siturilor marine care fac parte din rețeaua Natura 2000 necesită intervenții suplimentare în sensul eficientizării măsurilor de conservare, protecția speciilor, prevenirea degradării ecosistemelor, refacerea biodiversității, monitorizare și finanțare.

În județul Constanța există 13 arii naturale protejate de interes național: 5 sunt rezervații naturale (IUCN categorie IV), 3 monumente ale naturii (IUCN categoria III) și 5 sunt rezervații științifice (IUCN categoria I). În județul Tulcea, Rezervația Biosferei Delta Dunării ocupă întreaga zonă costieră nordică, fiind atât de importantă națională, cât și internațională.

3.2. Contextul socioeconomic
3.2.1. Demografia

Analiza datelor statistiche privind populația zonei costiere oferă informații privind interacțiunea țărm-mare din perspectiva presiunii pe care o determină variațiile de populație, în special creșterile, asupra mediului marin prin: extinderea așezărilor umane, dezvoltarea activităților economice și exploatarea resurselor ecosistemului marin (ex. turism, acvacultură marină și pescuit). Totodată, schimbările privind dimensiunea, structura și distribuția populației zonei costiere conduce la modificări privind utilizarea terenului.

La 1 iulie 2020, populația totală a zonei costiere era de 486.995 persoane, reprezentând 2,5% din populația totală rezidentă în România. Pe medii de rezidență, 418.828 persoane, reprezentând aproximativ 86% din populația zonei costiere, aveau reședința în urban, iar 14%, respectiv 68.153 persoane, în cea rural.


La nivel de unitate administrativ-teritorială se înregistrează variații foarte mari. Unele dintre acestea au înregistrat pierderi semnificative de populație în perioada 2000-2020: C.A. Rosetti (-40,1%), orașul Sulina (25%), Jurilovca (20%), municipiul Mangalia (9%), municipiul Constanța (8%) și Murighiol (7%). La polul opus, volumul populației a înregistrat creșteri în următoarele unități administrativ-teritoriale: orașul Eforie (18%), orașul Năvodari (19%), Tuzla (26%), Costinești (30%), Corbu (36%), Limanu (58%), Cumpăna (74%) și Agigea (74%). Acestea din urmă sunt localități care probabil au atras populație pe baza oportunităților imobiliare, în special terenuri pe care pot fi construite atât locuințe, cât și infrastructură destinată turismului.
Figura 7. Evoluția volumului populației zonei costiere în perioada 2000-2020

Sursa: INS, Baza de date statistice TEMPO ONLINE

Tabel 1. Evoluția populației zonei costiere

<table>
<thead>
<tr>
<th>Anul</th>
<th>Populație totală</th>
<th>% creștere (anul 2000=100%)</th>
<th>Populație urbană</th>
<th>% creștere (anul 2000=100%)</th>
<th>Populație rurală</th>
<th>% creștere (anul 2000=100%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2000</td>
<td>495735</td>
<td>-</td>
<td>430954</td>
<td>-</td>
<td>64781</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>2005</td>
<td>495761</td>
<td>0,0</td>
<td>430971</td>
<td>0,0</td>
<td>64790</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>495138</td>
<td>-0,1</td>
<td>429924</td>
<td>-0,2</td>
<td>65214</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>2015</td>
<td>495171</td>
<td>-0,1</td>
<td>428333</td>
<td>-0,6</td>
<td>66838</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>2020</td>
<td>486995</td>
<td>-1,8</td>
<td>418828</td>
<td>-2,8</td>
<td>68153</td>
<td>5,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Sursa: INS, Baza de date statistice TEMPO ONLINE

Dincolo de analiza populației rezidente, trebuie avut în vedere faptul că activitățile sezoniere din domeniul turismului conduc în perioada sezonului estival la o creștere importantă a populației zonei, atât a numărului de turiști, cât și a forței de muncă sezoniere, cu importante consecințe asupra mediului și activităților privind managementului deșeurilor, întreținerea și dezvoltarea infrastructurilor de apă și ape uzate, precum și conservarea biodiversității.
Evoluția populației este rezultatul celor două tipuri de mișcări ale populației: mișcare naturală și mișcarea migratorie. În ansamblul zonei costiere, atât mișcare naturală, cât și cea migratorie înregistrează valori negative în perioada 2016-2020, ceea ce înseamnă că volumul populației a scăzut atât ca urmare a plecărilor din această zonă, cât și a intensității reduse a natalității în raport cu mortalitatea.

**Tabel 2. Natalitate și migrație**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rata migrației</td>
<td>-1,1‰</td>
<td>-1,1‰</td>
<td>-1,1‰</td>
<td>-1,1‰</td>
<td>-1,0‰</td>
<td>-1,1‰</td>
</tr>
<tr>
<td>Rata natalității</td>
<td>-1,1‰</td>
<td>-1,4‰</td>
<td>-2,3‰</td>
<td>-2,8‰</td>
<td>-5,3‰</td>
<td>-2,6‰</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Sursa: INS, Baza de date statistice TEMPO ONLINE*

Rata migrației în zona costieră are o evoluție relativ constată în perioada 2016-2020, oscilând în jurul valorii de 1‰. În aceeași perioadă de timp, rata natalității înregistrează valori din ce în ce mai scăzute, variind între (-1)% în 2016 și (-5,3)% în 2020.

Analiza distribuției populației pe principalele grupe de vârstă, în perioada 2010 - 2020, indică faptul că, ponderarea populației tinere (0-14 ani) s-a menținut la un nivel relativ ridicat. În aceeași perioadă de timp se constată o creștere importantă a populației vârstnice, cu aproximativ 7 puncte procentuale, ceea ce pune în evidență manifestarea fenomenului de îmbătrânire demografică.

Creșterea populației vârstnice din zona costieră are importante consecințe demografice, atât în ceea ce privește potențialul de înlocuire a generațiilor, cât și economică, prin creșterea presiunii asupra anumitor servicii publice, cum sunt cele de sănătate și asistență socială, și asupra sistemului de pensii.

**Tabel 3. Structura populației pe grupe de vârstă**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Grupe de vârstă</th>
<th>2010</th>
<th>2020</th>
<th>2010</th>
<th>2020</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Număr</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>0-15 ani</td>
<td>66229</td>
<td>67825</td>
<td>13,3</td>
<td>13,9</td>
</tr>
<tr>
<td>15-59 ani</td>
<td>339616</td>
<td>296671</td>
<td>68,4</td>
<td>60,8</td>
</tr>
<tr>
<td>60+ ani</td>
<td>90763</td>
<td>123272</td>
<td>18,3</td>
<td>25,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Sursa: INS, Baza de date statistice TEMPO ONLINE*

Pe lângă tendința de îmbătrânire demografică a populației zonei costiere, are loc și o scădere a populației de vârstă activă, în perioada 2000-2020, având consecințe importante asupra perspectivelor de dezvoltare ale zonei costiere.

În ceea ce privește participarea la activitățile economice, numărul mediului de salariați din zona costieră era în 2020 de 147.153 de mii, în creștere cu 6% comparativ cu anul 2015. Aceștia reprezentau 43% din populația în vârstă de muncă.
La nivel teritorial cele mai mari creșteri ale salariaților în perioada 2015-2020 se înregistrează în zonele urbane, respectiv orașele Constanța și Sulina, precum și în comunele 23 August, Limanu și Cumpăna. La polul opus, cele mai mari scăderi ale numărului mediu de salariați se înregistrează în comunele Sfântul Gheorghe și C.A. Rosetti.

Totodată, în perioada 2015-2020, conform datelor furnizate de INS, numărul de șomeri a înregistrat o scădere de 716 persoane, reprezentând aproximativ 6%, după cum poate fi observat în tabelul de mai jos.

**Tabel 5. Numărul de șomeri**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>4506</td>
<td>4084</td>
<td>3683</td>
<td>3552</td>
<td>3332</td>
<td>3790</td>
</tr>
</tbody>
</table>


**Rata de înlocuire a forței de muncă** se calculează prin raportarea efectivului populației tinere la o treime din persoanele în vârsta de 15-64 ani, calculat la 1.000 de locuitori. Astfel, la nivelul anului 2020 rata de înlocuire a forței de muncă este de 585‰ în zona costieră, și de 644,9‰ la nivel național. Aceasta înseamnă că la nivelul zonei costiere 1.000 persoane ce vor ieși din câmpul muncii vor fi înlocuite de aproximativ 585 persoane, ceea ce va conduce în următorii 15 ani la un deficit de forță de muncă de 415 persoane.

Conform analizelor realizate pe baza datelor furnizate de Agenția Națională de Administrare Fiscală, privind situația financiară a firmelor înregistrate în județele Tulcea și Constanța în 2018, din cei 158.954 de salariați înregistrări, aproximativ 27% își desfășurau activitatea în sectoare economice care pot fi asociate cu economia albastră. Aceștia erau distribuți astfel: 3,8% - prelucrarea și conservarea peștelui, 1% - producerea de produse obținute din prelucrarea țâțâului, 6,3% fabricarea altor mijloace de transport (nave), 3,5% - lucrări de foraj, prospectarea zăcămintelor de petrol și gaze, 7% - comerț cu ridicata a produselor petroliere, 5,2% - activități de transport a gazelor.
3.2.2. Activitatea portuară

În această secțiune sunt evidențiate principalele elemente de context în relație cu activitatea portuară la nivel european, informațiile de detaliu pentru sectorul românesc al Mării Negre fiind prezentate la punctul 4.2.1. Navigația și porturile.

Planul de amenajare a spațiului maritim este dezvoltat într-un moment în care eforturile pentru tranziția către o economie cu emisii zero de carbon sunt accelerate, iar planificarea activităților desfășurate în spațiul maritim trebuie să susțină noua abordare pentru economie albastră durabilă, în acord cu propunerile Comisiei Europene privind politica maritimă, sintetizate în cadrul comunicării COM(2021)240 final către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor.

Reducerea amprentei de carbon în sectorul transportului maritim și al activității portuare poate contribui la atingerea obiectivelor Pactului verde european, respectiv reducerea cu 90% a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul tuturor modurilor de transport, inclusiv a celor generate de către transportul maritim, recomandările urmând să fie analizate în detaliu în cadrul inițiativei FuelEU Maritime, care are drept scop creșterea gradului de utilizare a combustibililor alternativi durabili în transportul maritim și în porturile din Europa.⁴ Comisia Europeană intenționează instituirea unor noi zone de control al emisiilor în Marea Mediterană și demararea unor activități similare în Marea Neagră,⁵ pentru reducerea emisiilor atmosferice de SO₂ și NOₓ provenite din transportul maritim internațional.

Comisia favorizează consolidarea poziției porturilor maritime în cadrul unei forme mai susținbile de conectivitate internațională, prin dezvoltarea acestora ca poluri de energie curată, oferirea de stimulente pentru utilizarea combustibililor din surse regenerabile de energie, reducerea amprenteii ecologice a operațiunilor portuare, inclusiv în cazul porturilor specializate de agrement și a porturilor de pescuit, optimizarea escalelor și stimulând utilizarea pe scară mai largă a gestionării inteligente a traficului. În plus, Comisia va propune extinderea sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) la sectorul transportului maritim.⁶

De asemenea, transportul maritim pe distanțe scurte este o alternativă atractivă pentru transportarea mărfurilor în interiorul Uniunii Europene, fiind estimată o creștere cu 50% până în anul 2050 a traficului pe căile navigabile interioare și a transportului maritim pe distanțe scurte, comparativ cu anul 2015, ceea ce va amplifica cerința de spațiu pentru crearea unor rute maritime de mare capacitate pentru acest tip de transport.⁷

Extinderea tehnologiilor care utilizează hidrogenul în porturi ar putea avea implicații importante pentru decarbonizarea economiei, fiind oportun schimbul de informații și de bune praxis.

⁵ COM(2021)240 final, Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind o nouă abordare pentru o economie albastră durabilă în UE. Transformarea economiei albastre a UE pentru un viitor durabil;
⁶ COM(2020)789 final, Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă - înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului;
⁷ Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi (2015), Analysis of recent trends in EU shipping and analysis and policy support to improve the competitiveness of short sea shipping in the EU;
practici cu privire la utilizarea hidrogenului drept combustibil alternativ în sectorul naval și implicit în vederea creării unei infrastructuri de puncte de realimentare cu hidrogen în porturi. Hidrogenul poate deveni în termen scurt o alternativă de combustibil cu emisii reduse pentru căile navigabile interioare și transportul maritim. Aceasta ar permite abordarea în același timp a emisiilor portuale locale, precum și sprijinirea implementării hidrogenului drept combustibil alternativ în sectorul maritim, în scopul decarbonizării acestuia.

3.2.3. Pescuit

În comunicarea Comisiei Europene, COM(2021)279 final „Către un pescuit mai durabil în UE: situația actuală și orientări pentru 2022”, este accentuat rolul pescuitului în utilizarea durabilă a resurselor marine și realizarea obiectivelor de creștere a economiei albastre, din cadrul Pactului verde european.

Comunicarea prezintă principalele rezultate privind dezvoltarea pescuitului durabil, care confirmă necesitatea unor eforturi suplimentare pentru conservarea resurselor piscicole, protejarea ecosistemelor marine și îmbunătățirea durabilității și performanței sectorului pescuit, în special în Marea Mediterană și Marea Neagră, care prezintă rate de exploatare mai ridicate decât nivelurile durabile.

Pentru evaluarea presiunii pescuitului, a fost monitorizat indicatorul privind mortalitatea prin pescuit, care nu poate depăși valoarea de 1, însemnând că nu poate fi capturată o cantitate mai mare de peste față de capacitatea stocurilor de peste să producă în fiecare an. În Marea Neagră și Marea Mediterană, presiunea pescuitului asupra stocurilor de peste a scăzut din 2003 până în anul 2018, conform indicatorului mortalității, la aproximativ 2,1. Pentru atingerea nivelului durabil, sunt necesare eforturi suplimentare de conservare a stocurilor de peste, prin punerea în aplicare a Declarației ministeriale de la Sofia, semnată la data de 7 iunie 2018, în cadrul unei conferințe la nivel înalt privind pescuitul și acvacultura în Marea Neagră, care concretizează angajamentele asumate în declarația de la București și stabilește un plan de acțiune specific pentru următorii 10 ani pentru sustenabilitatea pescuitului din Marea Neagră.8

Adoptarea Regulamentului (UE) 2021/90 al Consiliului din 28 ianuarie 2021 de stabilire, pentru anul 2021, a posibilităților de pescuit pentru anumite stocuri de peste și grupuri de stocuri de peste aplicabile în Marea Mediterană și în Marea Neagră reprezintă un pas important pentru gestionarea durabilă a pescuitului în bazinul Mării Negre, fiind necesară reflectarea acestor principii în Planul de amenajare a spațiului maritim.

Totodată, pentru reducerea presiunii pescuitului asupra habitatelor marine, Comisia a propus o foaie de parcurs pentru elaborarea unui plan de acțiune pentru conservarea resurselor piscicole și protejarea ecosistemelor marine, cu scopul de a sprijini tranziția către tehnici de pescuit mai selective și mai puțin dăunătoare, contribuind la atingerea obiectivelor Strategiei UE în domeniul biodiversității pentru 2030.9

---

8 COM(2021)279 final, Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, „Către un pescuit mai durabil în UE: situația actuală și orientări pentru 2022” ;
9 Comisia Europeană, DG MARE, Roadmap, Ares(2021)2549415 - 15/04/2021;
3.3. Documentele de planificare spațială și strategiile relevante

3.3.1. Documentele și strategiile naționale și regionale

Planul de amenajare a spațiului maritim este elaborat în acord cu următorul cadru legislativ național:

- Ordonanța Guvernului nr. 18/2016 privind amenajarea spațiului maritim cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 88/2017 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 18/2016 privind amenajarea spațiului maritim;
- Hotărârea Guvernului nr. 406/2017 aprobarea Regulamentului privind organizarea, funcționarea și componența nominală a membrilor Comitetului de amenajare a spațiului maritim;
- Hotărârea Guvernului nr. 436/2018 privind aprobarea Metodologiei de elaborare a planului de amenajare a spațiului maritim.

De asemenea, Planul reflectă principalele probleme de dezvoltare și măsurile sprijinite prin Programul pentru Acvacultură și Pescuit 2021-2027, aflat în etapă de consultare, care reprezintă principalul instrument de finanțare pentru dezvoltarea sectorului pescuitului în România în următoarea perioadă de programare.

Planul a avut în vedere direcțiile importante de acțiune privind spațiul maritim românesc stabilite prin documente strategice sectoriale, cum este Master Planul General de Transport al României, precum și planuri zonale, cu impact semnificativ asupra unor sectoare relevante a sectorului românesc al Mării Negre, printre care:

- Planul de prevenire și combatere a poluărilor accidentale;
- Planul de pregătire, răspuns și cooperare în caz de poluare marina cu hidrocarburi sau alte substanțe periculoase a Lacului Mangalia;
- Planul de prelucrare și gestionare a deșeurilor de la navele aflate la cheuri sau în docuurile șantierului Damen Shipyards Mangalia.

3.3.2. Documentele și strategiile internaționale

Planul de amenajare a spațiului maritim este în concordanță cu:

- Directiva 2008/56/CE, (Directiva-cadru Strategia pentru mediul marin) și documentele suport, respectiv Decizia Comisiei 2017/848/CE de stabilire a unor criterii și standarde metodologice privind starea ecologică bună a apelor marine și a specificațiilor și metodelor standardizat de monitorizare și evaluare, precum și de abrogare a Deciziei 2010/477/UE. Directiva prevede că statele membre trebuie să adopte măsurile necesare pentru a obține sau a menține starea ecologică bună a mediului marin până în anul 2020. Politica maritimă integrată (PMI) consideră că amenajarea spațiului maritim este un instrument de sprijin pentru atingerea stării ecologice bune a mediului marin deoarece contribuie la managementul eficient al activităților maritime, precum și la utilizarea durabilă a resurselor marine;
- Directiva 2009/28/CE, care prevede să se asigure că ponderea energiei din surse regenerabile în consumul final brut de energie să fie de cel puțin 20% în 2020 și care evidențiază coordonarea procedurilor de autorizare, certificare și planificare, inclusiv în ceea ce privește amenajarea spațiului, ca fiind o contribuție importantă la realizarea obiectivelor Uniunii Europene privind energia din surse regenerabile;

- Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE stabilește orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care cuprinde o structură pe două niveluri, care constă într-o rețea globală și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale. Regulamentul stabilește prioritățile pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

Amenajarea spațiului maritim contribuie la realizarea obiectivelor:

- Directivei 2008/56/CE de instituire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin (Directiva-cadru Strategia pentru mediul marin);
- Directivei 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei;
- Directivei 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile;
- Regulamentului (CE) nr. 2371/2002 al Consiliului privind conservarea și exploatarea durabilă a resurselor piscicole în conformitate cu politica comună în domeniul pescuitului;
- Directivei 2009/147/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind conservarea păsărilor sălbatice;
- Directivei 92/43/CEE a Consiliului privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatice;
- Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE.

Totodată, amenajarea spațiului maritim promovează la nivel național principiile evidențiate în cadrul:

- Comunicării Comisiei Europene din 21 ianuarie 2009 intitulată „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018”;
- Comunicării Comisiei din 20 septembrie 2011 intitulată „Foaie de parcurs către o Europă eficientă din punct de vedere al utilizării resurselor”;
- Comunicării Comisiei din 19 mai 2020 intitulată „Strategia UE privind biodiversitatea pentru 2030”;
- Comunicării Comisiei Europene din 24 februarie 2021 intitulată „Construirea unei Europe reziliente la schimbările climatice - Noua Strategie a UE privind adaptarea la schimbările climatice”;

PROIECT
Comunicării Comisiei Europene din 17 mai 2021 privind „O nouă abordare pentru o economia albastră durabilă în Uniunea Europeană. Transformarea economiei albastre a UE pentru un viitor durabil”.

Viziunea strategică a Planului de amenajare a spațiului maritim și scopul acestuia sunt concordante cu principiile promovate de următoarele strategii la nivel european sau internațional:

- Pactul Ecologic European, inclusiv propunerile din cadrul pachetului legislativ “Fit to 55”, care vizează domeniul maritim pentru un spațiu maritim european verde;
- Noua Agendă Teritorială 2030 a Uniunii Europene. Un viitor pentru toate teritoriile;
- Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă.

4. Colectarea, analiza și cartografierea datelor statistice

4.1. Prezentarea generală a aspectelor relevante

4.2. Aspectele relevante privind utilizările spațiului maritim

4.2.1. Navigația și porturile

Portul Constanța cu zona Midia și portul Mangalia - sunt porturi maritime a căror infrastructură aparține domeniului public al statului. Entitățile responsabile de reglementarea și funcționarea acestora sunt Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța (APM) și „Autoritatea Navală Română” (ANR), ambele subordonate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Portul Constanța este un hub important pentru Europa Centrală și de Est, lider în regiunea vestică a Mării Negre. Datorită Canalului Dunăre-Marea Neagră, un punct cheie al infrastructurii sale, Portul Constanța are avantajul de a fi situat la capătul Coridorului Rin-Dunăre. Acesta acoperă 3.926 ha, din care 1.313 ha este teren și restul de 2.613 ha este apă. Lungimea totală
a cheurilor este de 29,83 km, iar adâncimile variază între (-)4 și (-)19 metri. Portul Constanța este atât port maritim, cât și port fluvial. Conectarea portului cu fluviul Dunărea se face prin Canalul Dunăre-Marea Neagră, care reprezintă unul dintre principalele atuuri ale portului Constanța.

Portul Constanța face parte din corridorul de transport pan european Rhin-Dunăre, având o suprafață totală de 3.926 ha, fiind structurat în trei subdiviziuni:

- Port maritim cu o capacitate anuală de manipulare de 100 de milioane de tone, deservit de 140 de dane operaționale care permit accesul navelor funcționale cu o capacitate de 220.000 tdw,

- Port fluvial și maritim deopotrivă permite accesul oricărui tip de navă fluvială având o capacitate anuală de manipulare de 10 milioane de tone,

- Portul turistic (Marina Tomis) situat în zona turistică a orașului Constanța, oferă un potențial ridicat pentru acostarea navelor de pasageri care navighează în jurul sau de-a lungul Mării Negre, fiind în prezent o zona de adăpost pentru ambarcațiunile de agrement.

Ca limite comerciale, portul Constanța este delimitat prin digurile de nord și de sud, cu lungimi de 8.344 m și respectiv 5.560 m.

Portul Constanța cuprinde terminale prin care se pot manipula toate categoriile de mărfuri:

- Terminal *vrac lichid* - utilizat pentru importul de țiței și alte produse petroliere și pentru exportul de produse petroliere rafinate, derivate petroliere și alte produse chimice lichide;

- Terminal *vrac solid* - există două terminale specializate care operăază minereu de fier, bauxită, cărbune și cocs. Terminalele pot opera atât nave maritime, cât și fluviale, cu o rată de descărcare de peste 45.000 de tone/24 de ore. Capacitatea de stocare este de 4,7 milioane de tone simultan, iar capacitatea anuală de funcționare este de peste 27 de milioane de tone. Există, de asemenea, un terminal specializat (capacitate de stocare de peste 100.000 de tone și capacitate de funcționare de 4,2 milioane de tone/an) în care sunt operate îngrașăminte, fosfat, uree, apatit și alte produse chimice.

- Terminale mărfuri generale - toată gama de servicii pentru mărfuri generale este furnizată în mod eficient de către companiile de stivare;

- Terminale Ro-Ro/Ferry - în portul Constanța există două terminale Ro-Ro situate în partea de sud a portului cu zone de depozitare de 17.000 și respectiv 71.000 de metri pătrați. Terminalul de feriboturi oferă condiții adecvate de operaționi de încărcare - descărcare pentru nave specializate, fiind echipat pentru manipularea trenurilor;

- Terminal de pasageri - este proiectat pentru o capacitate de 100.000 de pasageri/an. Este conectat cu centrul orașului Constanța (1 km), aeroportul internațional M. Kogălniceanu (25 km) și gara Constanța (3 km);

- Terminal de barje - oferă condiții optime pentru acostarea și staționarea în siguranță a barjelor și împingătoarelor, pentru operarea acestora, formarea și desfacerea convoaielor.
Investiția permite utilizatorilor să folosească o capacitate de ancorare pentru aproximativ 10 milioane de tone de mărfuri.

Zona Midia are o suprafață de 823,9 ha, din care 223,8 ha uscat și 600,1 ha apa. Deservește Complexul Petrochimic adiacent permițând accesul tancurilor cu capacitate de 20000 tdw. Are o capacitate de funcționare anuală de peste 300 de nave prin patru dane operaționale, specializate în manipularea și depozitarea produselor supradimensionate, containere, îngrășăminte și mărfuri generale. Cu toate acestea, una dintre principalele activități constă în furnizarea de servicii exportatorilor de animale, în special ovine și bovine.

Traficul maritim în portul Midia confirmă o ușoară tendință de scădere. Datele privind traficul navelor maritime indică o scădere pentru navele cu capacitate redusă (capacități <5.000), precum și pentru capacitațile navelor mari (în limita a 90.000 - 180.000).

În portul Midia există un terminal de gaz petrolier lichefiaț - cu o suprafață de aproximativ 24.000 m² și o capacitate de stocare de 4.000 m³. Terminalul este conectat la rețeaua de transport feroviar, rutier și naval, asigurând 20 de locuri de muncă.

Portul Mangalia are o suprafață de 184,6 ha, din care 28 ha este uscat și 156,6 ha apa. Digurile din nord și sud au o lungime totală de 2,74 km, fiind destinat traficului de mărfuri generale, GPL și bitum.

Există 4 dane (2 dane operaționale) cu o lungime totală de 540 m. Adâncimea maximă este de 9 m. Principalele mărfuri operate sunt bitum, mărfuri generale și GPL. Spre deosebire de Porturile Constanța și Midia, traficul maritim în portul Mangalia a arătat o ușoară tendință de creștere în perioada 2016-2019, în special pentru navele cu capacitate redusă (capacități <5.000).


Portul Tomis este situat în centrul istoric al orașului Constanța. Portul a fost construit în 1958 prin închiderea golfului Delfinului cu două baraje: cel nordic, cu o lungime inițială de 400 m, extins în 2007 cu 200 m; cel estic cu o lungime de 500 m începând de la stația Cazinouului, o clădire istorică din Constanța, unul dintre cele mai reprezentative simboluri ale orașului, construită în 1909. Trei dintre cele patru laturi ale sale (cele de est, sud și vest) oferă facilități de acostare.

Din 2008 până în 2010 au fost făcute investiții pentru a permite creșterea traficului anual și a frecvenței turistice. Prin amplasarea și infrastructura sa, portul Tomis are un potențial ridicat pentru o gamă largă de activități sportive nautice, turism nautic, activități de agrement și facilități de adâpost pentru bărci cu vele.

Portul Mangalia este situat lângă granița bulgară și este cel mai modern port turistic din România, oferind condiții ideale pentru staționarea și întreținerea ambarcațiunilor (până la 18 m lungime). Portul Mangalia are o capacitate de 146 locuri de acostare pentru ambarcațiuni, cheuri în lungime de 155 m și a fost construit în perioada 2006-2008, cu asistență financiară UE.
de 4 071 365,77 euro (prin Programul Phare CES 2004 / 016-772.04.01.01 - Proiecte majore de infrastructură regională) și o contribuție de 651 418,52 euro de la Consiliul Local și Municipiul Mangalia. Portul Mangalia este singurul port turistic de pe coasta Mării Negre îmbunătățit și extins în conformitate cu standardele tehnice și de calitate europene, ceea ce permite includerea în cele mai prestigioase rețele de porturi turistice europene. Oferă acces direct la cheuri și o legătură directă cu orașul, un spațiu protejat de vânturi puternice și furtuni și o zonă extinsă, adecvată sporturilor nautice.

Pe lângă porturile maritime menționate mai sus, în zona de vărsare a canalului Sulina se află Portul Sulina situat la 148 km nord de Constanța.

Pe lângă serviciile de reparații oferite navelor în porturile maritime mai sus menționate, exista facilități de reparare nave în zona portului Sulina.

➢ Dezvoltarea infrastructurii în porturi pentru combustibili alternativi utilizăți în transporturi

Ministerul Energiei, conform prevederilor Legii nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și ale H.G. nr. 87/2018 pentru aprobarea Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România și înființarea Consiliului interministerial de coordonare pentru dezvoltarea pieței pentru combustibil alternativi, susține dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi în România, astfel încât toate tipurile de transport, metodele și tehnologiile relevante să poată fi utilizate nediscriminatoriu în conformitate cu eficiența, aplicabilitatea și rentabilitatea lor pentru a asigura sistem de transport cu un grad ridicat de continuitate și un impact minim asupra mediului înconjurător și sănătății populației, atât în aglomerările urbane cât și de-a lungul infrastructurii interurbane și rețelelor europene de transport rutier, naval și aerian.

Cu privire la infrastructura de combustibili alternativi din porturi, obiectivele cu caracter general (prevăzute în Strategia din Anexa la HG nr. 87/2018) sunt:

- Asigurarea condițiilor necesare pentru construirea a cel puțin un punct de realimentare cu GNL în portul maritim din rețeaua TEN-T centrală (Constanța) până la finalul anului 2025, și a cel puțin unui punct de realimentare cu GNL în cel puțin unul din porturile interne din cadrul rețelei centrale TEN-T, până la finalul anului 2030. Admiistrațiile portuare vor putea la dispoziția operatorilor economici terenuri portuare pentru construcția de terminal GNL, cu respectarea standardelor tehnice de infrastructură critică, în momentul în care condițiile comerciale sunt îndeplinite.

- Asigurarea, prin întreținerea și modernizarea sistemelor existente acolo unde este cazul, infrastructurii de alimentare cu energie electrică de la mal a navelor maritime și de navigație interioară, în conformitate cu cererea identificată și costurile implicate, în mod prioritar în porturile maritime sau de navigație interioară rețelei centrale TEN-T până la finalul anului 2023, și în alte porturi, după caz, până la finalul anului 2025 de către administrațiile portuare care dețin în proprietate și/sau administrare aceste porturi.

Pentru aplicațiile de transport maritim, hidrogenul poate deveni în termen scurt o alternativă de combustibil cu emisii reduse pentru căile navigabile interioare și transportul maritim. Mai multe porturi din țări UE s-au angajat în analize și studii privind furnizarea de
hidrogen pentru a-şi decarboniza operaţiunile, sectorul de transport maritim şi industriile din interiorul ţărilor respective. Extinderea tehnologiilor care utilizează hidrogenul în porturi ar putea avea implicaţii importante pentru decarbonizarea economiei. Aceasta ar permite abordarea în acelaşi timp a emisiilor portuale locale, precum şi sprijinirea implementării hidrogenului drept combustibil alternativ în sectorul maritim, în scopul decarbonizării acestuia.

La nivelul autorităţilor române există o colaborare permanentă cu structurile de specialitate ale Comisiei Europene şi cu asociaţiile de profil în vederea schimbului de informaţii şi de bune practici cu privire la utilizarea hidrogenului drept combustibil alternativ în sectorul naval şi implicit în vederea creării unei infrastructuri de puncte de realimentare cu hidrogen în porturi.

Totodată, noul Plan de dezvoltare a sistemului naţional de transport al gazelor naturale (SNT), pentru perioada 2020-2029, elaborat de operatorul sistemului, compania de stat Transgaz, prevede realizarea unui terminal de import de gaze naturale lichefiate (GNL) la ţărmul Mării Negre - "Interconectarea SNT la Terminal GNL amplasat la malul Mării Negre". Mai precis, este vorba de interconectarea la terminal a conductelor de tranzit T1 şi T2 Isaccea-Negru Vodă.

Proiectul constă în preluarea gazelor naturale de la ţărmul Mării Negre printr-un terminal GNL şi presupune realizarea interconectării sistemului naţional de transport gaze naturale la terminalul GNL prin construirea unei conducte de transport gaze naturale, în lungime de cca 25 Km, de la ţărmul Mării Negre până la conductele T1 şi T2. Capacitatea şi presiunea de proiectare pentru această conductă se vor stabili în funcţie de cantităţile de gaze naturale disponibile la ţărmul Mării Negre iar termenul preconizat de finalizare este în anul 2026. Valoarea estimată a investiţiei este de 19,6 milioane euro.

- **Transport maritim (infrastructură, transport naval, construcții navale, șantiere navale)**

Conform Legii nr. 235 (noiembrie 2017) pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 (capitolul II, articolul 6) privind administrarea porturilor și căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, este important să menționăm că infrastructura de transport naval este constituată din: apele naționale navigabile ale României, infrastructura de căile navigabile interioare și infrastructura portuară indiferent de forma de proprietate. Infrastructura de căi navigabile este constituată din: căile navigabile ale României, eclusule, apărări și consolidările de maluri și taluzuri, drumurile tehnologice de-a lungul canalelor navigabile, construcții hidrotehnice, precum și terenurile, instalațiile și echipamentele aferente acestora. Infrastructura portuară este constituită din următoarele elemente: terenurile portuale, construcțiile hidrotehnice destinate acostării navelor și/sau aferente porturilor, bazele portuale din interiorul porturilor, șenale de acces în porturi, căile ferate, drumurile tehnologice, instalațiile și echipamentele aflate în perimetrul portuar și care sunt destinate furnizării de utilități, acvatoriile.
Tabel 6. Traficul de mărfuri (tone) din principalele porturi românești în perioada 2014 - 2019

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1 Constanța</td>
<td>47.066.000</td>
<td>48.664.000</td>
<td>50.233.000</td>
<td>49.436.000</td>
<td>51.600.000</td>
<td>56.750.000</td>
<td>centrală</td>
</tr>
<tr>
<td>2 Midia</td>
<td>6.898.000</td>
<td>6.360.000</td>
<td>7.374.000</td>
<td>7.695.000</td>
<td>8.154.000</td>
<td>8.215.000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3 Galati</td>
<td>6.019.000</td>
<td>7.312.000</td>
<td>7.726.000</td>
<td>7.520.000</td>
<td>7.720.000</td>
<td>7.980.000</td>
<td>centrală</td>
</tr>
<tr>
<td>4 Tulcea</td>
<td>1.257.000</td>
<td>1.513.000</td>
<td>1.554.000</td>
<td>1.403.000</td>
<td>1.804.000</td>
<td>1.992.000</td>
<td>globală</td>
</tr>
<tr>
<td>5 Brăila</td>
<td>924.000</td>
<td>822.000</td>
<td>842.000</td>
<td>765.000</td>
<td>957.000</td>
<td>1.232.000</td>
<td>globală</td>
</tr>
<tr>
<td>6 Călărași - Chiciu</td>
<td>493.000</td>
<td>470.000</td>
<td>544.000</td>
<td>664.000</td>
<td>757.000</td>
<td>1.106.000</td>
<td>globală</td>
</tr>
<tr>
<td>7 Giurgiu</td>
<td>379.000</td>
<td>615.000</td>
<td>543.000</td>
<td>603.000</td>
<td>678.000</td>
<td>830.000</td>
<td>centrală</td>
</tr>
<tr>
<td>8 Mangalia</td>
<td>284.000</td>
<td>231.000</td>
<td>239.000</td>
<td>90.000</td>
<td>103.000</td>
<td>267.000</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Sursa: INS, Transportul portuar de mărfuri și pasageri

Traficul maritim din portul Constanța confirmă o ușoară tendință de scădere, pentru navele cu capacitate redusă (capacități <5.000 tdw), precum și pentru navele cu capacități cuprinse între 45.000 - 90.000 tdw. În ceea ce privește traficul fluvial, nu există o tendință evidentă în ultimii ani.

Figura 9. Porturi, rade și rute de transport

Sursă date: Direcția Hidrografică Maritimă, 2022

Traficul maritim este concentrat în zona portului maritim Constanța (inclusiv Agigea), dar și în zona porturilor situate pe sectorul maritim al Dunării (Brăila, Galați și Tulcea). În general,
Traficul maritim are ruta spre Istanbul și strâmtoarea Bosfor, cu o densitate mai mare de 1.200 rute / 0.4 km² / an.

Șantierele navale (Constanța, Mangalia și Damen Mangalia) pot executa o gamă largă de lucrări de construcții, reparații, întreținere și dezmembrare nave cu un grad ridicat de diversitate și complexitate: construcții metalice, secțiuni și blocuri pentru asamblare / dezasamblare nave, construcții navale, tăiere cu plasmă etc. Producția generală de nave și structuri plutitoare pentru perioada 2015-2017 a arătat o tendință de scădere.

*Figura 10. Transportul maritim (porturi, rute de transport, intensitate trafic)*

*Sursă date: EMODNet Human activities, I.N.C.D.M. „Grigore Antipa”*

**Dragare și descărcare**

În cazul porturilor Constanța, Midia și Mangalia lucrările de dragare sunt necesare pentru a atinge următoarele obiective:
- Eliminarea limitărilor de pescaj în interiorul porturilor;
- Îmbunătățirea manevrelor sigure și a condițiilor de navigație;
- Creșterea eficienței operatorilor prin evitarea operațiunilor de umplere și manipulare dublă;
- Consolidarea poziției actuale a porturilor în regiunea Mării Negre și a sistemului european de transport.
**Portul Constanța**

În prezent este în implementare proiectul „Modernizarea infrastructurii portuare prin asigurarea creșterii adâncimilor canalelor și bazinelor și a siguranței navigației în Portul Constanța”, finanțat prin Programul Operațional UE Infrastructură Mare POIM 2014-2020, Axa prioritară 1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a transportului de metrou, Obiectiv specific 1.3 - Creșterea utilizării căilor navigabile și a porturilor situate în rețeaua centrală TEN-T. Ca urmare, adâncimile apei în bazinele portuale și la danele de operare vor fi conforme cu adâncimile proiectate iar astfel, se va întări poziția actuală a Portului Constanța în regiunea Mării Negre și în cadrul sistemului european de transport. Proiectul prevede lucrări de dragare în 17 zone portuale pentru a aduce la nivelul proiectat bazinele și şenalul de acces din Portul Constanța.

**Portul Midia**

Adâncimea apei la dane este principalul factor restrictiv pentru operarea în portul Midia. Această situație a apărut din cauza întârzierii investițiilor pentru lucrările de dragare și a dus la o scădere semnificativă a eficienței operațiunilor determinate de dificultățile de primire/intrare a navelor mai mari.

**Portul Mangalia**

Adâncimea apei și accesul în acvatoriul portului sunt principalele constrângerii în portul Mangalia. Această situație a fost generată de gestionarea necorespunzătoare a adâncimilor și nerrespectarea campaniilor de dragare anteriore și de faptul că nu a fost executat planul de investiții pentru dragare, în special la intrarea în port. Principala consecință este capacitatea operațională limitată a șantierului naval DAMEN Mangalia, care împiedică intrarea navelor mai mari.

**4.2.2. Pescuitul**

În România, pescuitul se practică de-a lungul litoralului, fiind susținut de existența a patru porturi principale de pescuit (Sulina, Capul Midia, Constanța și Mangalia) și de altele 18 puncte de pescuit mici, situate între Sulina - Vama Veche. În general, adâncimea de pescuit variază între 2 și 20 m. Numai atunci când se practică pescuitul specializat de calcan, scrumbie sau rechin, adâncimea de pescuit coboară la 60 m.

Pescuitul, în general, se desfășoară în apele marine interioare și teritoriale (până la 12 Mm):
- Pescuit staționar la unelte tip talian, setci fixe și cuști
- Pescuit fără unelte (cu scufandri) la rapane/midii
- Pescuit cu unelte tractate tip traul, beam-traul, drăgi
- Pescuit recreativ, cu unelte tradiționale și în ZEE a României
- Pescuit specializat la calcan cu setci fixe și la rechin cu paragate.

Flota românească de pescuit funcționează în zona de competență a Organizațiilor Regionale de Management al Pescuitului - G.F.C.M, Zona 37 - Marea Mediterană și Marea Neagră, Subzona 37.4, Divizia 37.4.2, GSA 29.
În prezent, navele de pescuit utilizate în apele românești se caracterizează prin lipsa hidraulicii, a echipamentelor de ridicat, a compartimentelor frigorifice pentru depozitare, influențând astfel negativ pescuitul.

Principalele probleme care afectează pescuitul sunt legate de conflictele dintre reprezentanții comunității de pescari și colectorii de moluște, poluarea de orice tip și supraexploatarea, care poate conduce la scăderea productivității de pește și la creșterea semnificativă a populației de rapane. Invazia acestui prădător, care nu are un inamic natural în Marea Neagră, se reflectă direct asupra coloniilor de midii cu care se hrănesc, diminuând stocurile naturale ale acestora.

În apele marine românești, activitatea de pescuit se desfășoară în principal în primele patru / șapte luni ale sezonului de pescuit (martie-octombrie), când cele mai importante specii comerciale de pești ajung în zona costieră pentru reproducere și hrănire. În ultimii ani, pescuitul maritim în zona Mării Negre a României a fost limitat la practicarea pescuitului stațional în zona de coastă superficială, folosind unelte fixe, cum ar fi diverse tipuri de plase, paragate, năvoade și cuști / capcane. Situația capturilor de pește aferente porturilor în perioada 2010-2020 este prezentată în Tabelul nr. 7.

**Tabel 7. Capturile de pește (toate speciile) aferente porturilor, în perioada 2010-2020**

<table>
<thead>
<tr>
<th>PORTURI</th>
<th>Capturile aferente porturilor în tone debarcate (toate speciile)</th>
<th>Aug. 2020</th>
<th>Total 2010-2020</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Port “MIDIA”</td>
<td>61,4</td>
<td>34,7</td>
<td>19,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Port “TOMIS”</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Port “EDIGHIOL”</td>
<td>12,0</td>
<td>9,9</td>
<td>5,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Port “COSTINESTI”</td>
<td>18,9</td>
<td>220,3</td>
<td>319,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Port “MAMAIA”</td>
<td>17,7</td>
<td>5,9</td>
<td>206,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Port “CONSTANTA”</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Port “MANGALIA”</td>
<td>53,9</td>
<td>40,7</td>
<td>61,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Port “AGIGEA”</td>
<td>4,4</td>
<td>4,5</td>
<td>3,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Port “SULINA”</td>
<td>47,2</td>
<td>183,3</td>
<td>159,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Port “EFORIE SUD”</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**PROJECT**

51
Zonele de pescuit și zonele interzise pentru pescuit au fost stabilite pe baza sectoarelor industriale și a altor zone de restricție. Acestea pot fi delimitate pe baza înregistrărilor de capturi anuale care depind de condițiile de mediu care influențează migrațiile și aglomerările pescărești.

În ultimul deceniu, interesul pentru exploatarea moluștelor marine din Marea Neagră a crescut semnificativ. În prezent, în România, moluștele nu sunt considerate un aliment tradițional, dar în ultimii treizeci de ani s-a înregistrat creșterea preferinței populației pentru consumul de midii, stridii și a gasteropodului Rapana:

- gasteropodul Rapana (Rapana venosa) a devenit baza pescuitului marin în Romania (98% din captura totală), în prezent;
- Midii (Mytilus galloprovincialis) sunt pescuite numai cu ajutorul scafandrilor. În 2018, Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură (ANPA) a introdus cota (Captură totală admisibilă) pentru midii;
- Pescuitul de scoici nu a fost reglementat în apele românești, iar instrumentul utilizat (draga hidraulică) a fost introdus printre instrumentele legale în 2018 de către Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale (Ordinul nr. 1369/2018 în apele marine și interioare).

Flote, unelte de pescuit și efortul de pescuit

Activitatea navelor de pescuit a scăzut treptat până la punctul în care de la 20 de nave cu LOA între 24 - 40 m înmatriculate, în ultimii ani în Registrul Flotei de Pescuit au fost înscripute ca active doar două - trei nave pentru o perioadă foarte scurtă de timp. În 2016, numărul total de bărci / nave înregistrate a fost de 148, din care doar 121 erau active, majoritatea având LOA de 6 - 12 m (79,53%).

Pescuitul pe flote mici este de obicei de tip artizanal: vizează mai multe specii și se realizează cu una-doua sau mai multe unelte / instalații, pescarii trecând de la o unealtă (instalație) la alta de mai multe ori pe tot parcursul anului.

Pe litoralul românesc, în anul 2017, 271 de pescari au activat în pescuitul la scară mică (bărci de 6-12 m), folosind diferite tipuri de unelte, și 29 de pescari si-au desfășurat activitatea pe bărci sub 6 m. Pentru bărcile de 12-18 m, s-a raportat o creștere a personalului, de la 10 persoane în 2013 la 74 de pescari în 2017.

Nivelul capturilor diferă de la un an la altul, în funcție de evoluția condițiilor hidroclimatiche, de stocurile de pești și de efortul de pescuit (numărul de plase, numărul de zile
de pescuit eficiente). De regulă, capturile sunt dominate de specii pelagice, cu dimensiuni mici și cicluri de viață scurte.

Structura populației de pesci indică prezența unor specii dominante precum: șprot, hamsie, stavrid, guvizi și calcan și scrumbia de Dunăre. O prezență mai scăzută în producția de peste a înregistrat rechinul mic, cheful și lufarul; a fost raportată apariția (ca exemple izolate) scrumbiei albe și a pălămișei.

Capturile de rapană au crescut semnificativ în ultimii ani, ca urmare a creșterii valorii economice, de la aproximativ 10% din capturile totale din anul 2010 până la 96,2% în 2017, conform înregistrării operatorilor economici din domeniul pescuitului marin.

4.2.3. Turismul maritim și de litoral

Turismul este una dintre cele mai importante și reprezentative activități economice din zona costieră. Sectorul turistic stimulează creșterea economică generând venituri, locuri de muncă și investiții. Totodată, acesta contribuie la susținerea patrimoniului cultural și natural, oferind venituri pentru a finanța facilități și infrastructură care sunt apreciate de vizitatori și rezidenți și promovează identitatea și apartenența noastră europeană, distinctă prin diversitatea sa.

Zona de studiu se suprapune cu un teritoriu bogat în resurse turistice, atât naturale, cât și antropice.

Conform Planului Național de Amenajare a Teritoriului - Secțiunea VIII-a Zone cu resurse turistice, în zona costieră au fost identificate 10 unități administrativ-teritoriale cu concentrare foarte mare de resurse turistice (localitățile Constanța, Mangalia, Eforie, Limanu, Agigea, Techirghiol și Istria, din județul Constanța și localitățile Sulina, Murighiol și Sfântul Gheorghe, din județul Tulcea) și 8 unități administrativ-teritoriale cu concentrare mare de resurse turistice (localitățile Năvodari, Costinești, 23 August, Tuzla, Corbu, Mihai Viteazu, în județul Constanța și localitățile Jurilovca și CA Rosetti în județul Tulcea).

Între limitele geografice ale Golfului Musura și Vama Veche, de la nord la sud, litoralul românesc prezintă două părți distincte de-a lungul liniei de țărm: partea de nord, inclusă în cadrul Rezervației Biosferei Delta Dunării, de la Golful Musura la Portul Midia și partea de sud, antropizată, în care s-au dezvoltat o serie de 12 stațiuni turistice, de la Capul Midia la Vama Veche.

Din punctul de vedere al planificării spațiile maritime, trebuie menționat că turismul marin nu este încă foarte dezvoltat în România, dar impactul turismului costier asupra mării și al altor activități maritime este semnificativ.

Zona costieră cuprinde circa 30% din capacitatea totală de cazare din România, deși, prin natura sa specifică, activitatea turistică litorală se caracterizează printr-o sezonalitate semnificativă (iunie-septembrie). Pe lângă oferta de cazare din rețeaua standard (hoteluri, moteluri, pensiuni turistice, camping, etc.), pe litoral s-a dezvoltat sistemul privat de cazare la localnici. Numărul locurilor de cazare pe litoralul românesc este de aproximativ 150.000.10

10 baza de date a Ministerului Antreprenoriatului și Turismului (http://turism.gov.ro/web/autorizare-turism/)

Numărul turiștilor de pe litoral a crescut constant în ultimii 20 de ani. Dacă în anul 2000 în județul Constanța erau înregistrăți oficial 757.789 turiști în cadrul structurilor de cazare, numărul acestora a crescut la aproape 1,4 milioane în anul 2019. În anul 2020, pe fondul pandemiei COVID-19, numărul turiștilor s-a redus cu 27,2%, o scădere mult mai mică decât la nivel național (-52,2%). Se remarcă o concentrare teritorială pronunțată a cererii turistice din județul Constanța, respectiv aproximativ 98% din numărul de turiști din aleg localitățile de pe coasta Mării Negre.

În privința zonei litorale, aproximativ 90% din numărul total de turiști sunt înregistrăți în perioada de sezon (mai-septembrie), iar 2/3 din numărul de turiști în perioada de vârf de sezon (lunile iulie-august). Această concentrare în timp și spațiu generează o serie de efecte negative. O aglomerare excesivă în perioada de vârf de sezon și, în special în weekend-urile din vârf de sezon, creează o serie de probleme, pe de-o parte legate de gradul de satisfacție a turiștilor, iar pe de altă parte legate de protejarea factorilor de mediu, în perioada de vârf de sezon adesea depășindu-se capacitatea de suport a plajei, infrastructura de acces și de primire turistică.

Dacă în perioada comunistă litoralul românesc era o destinație turistică de top la nivel european, capabilă să atragă atât un număr mare de turiști români, dar totodată și un număr important de turiști străini, în anii de tranzitie, pe fondul unor privatizări nereușite și a unor investiții la nivel minim, stațiunile turistice din zona de litoral au pierdut din atractivitatea de altă dată, odată cu numărul mare de hoteluri rămase închise în timpul sezonului, cu străzile deteriorate, spațiile verzi neîngrijite, iluminatul public deficitar, locurile de parcare insuficiente, plajele neîngrijite, amenajarea precară a falezelor și a locurilor de promenadă etc.

Pe de altă parte, acolo unde s-au făcut investiții masive în noi structuri de cazare (ex. Mamaia Nord - Năvodari), dezvoltarea acestora s-a făcut haotic, fără a acorda importanță spațiilor verzi, spațiilor pietonale și a dotărilor complementare locuirii, având un impact negativ semnificativ favorizând aglomerarea stațiunii și împiedicând construirea unui produs turistic calitativ, ofertant, diversificat și competitiv.

35.000, indicatorul a crescut în anul 2019 la peste 165.000 turiști. Și în acest caz reducerea din ultimul an, pe fondul pandemiei, a fost mult mai mică decât la nivel național (-28,9%).

Ecoturismul este dezvoltat în zona Rezervației Biosferei Delta Dunării. Potențial mare au și celelalte arii naturale protejate din zona costieră. Această formă de turism este favorizată și de existența celorlalte arii naturale protejate din zona litorală, dar și din Dobrogea. Cadrul natural deosebit de generos oferă oportunități pentru amenajarea unor trasee tematice de vizitare, pentru realizarea unor observatoare de păsări, pentru dezvoltarea unor trasee de drumetie sau de cicloturism, etc.

În Portul Constanța, care este cel mai mare port la Marea Neagră și al patrulea din Europa, au fost dezvoltate activități turistice de croazieră pe mare. În scopul dezvoltării acestei activități, în anul 2005 a fost inaugurat în portul Constanța un nou terminal de croazieră pentru pasageri.

Turismul balnear este favorizat de prezența factorilor naturali terapeutici. Este practicat în stațiunea Techirghiol, situată pe malul lacului cu același nume, dar și în alte stațiuni unde au fost înființate baze de tratament balnear (Eforie, Nord, Eforie Sud, Neptun, Saturn, Mangalia). Cu toate acestea, cererea pentru această formă de turism este în scădere, în special pentru că facilitățile actuale nu sunt adaptate cererii turistice internaționale. Modernizarea facilităților de tratament balnear și wellness, dar și dezvoltarea unora noi, care să poată fi folosite tot timpul anului, va contribui atât la prelungirea sejurului mediu al turiștilor, dar și la prelungirea sezonului turistic.

Piața turismului de aventură a cunoscut o evoluție pozitivă și este în continuă creștere. Oferta turistică a stațiunilor de pe litoralul românesc este extrem de variată în ceea ce privește sporturile marine. Stațiunile de pe litoral, cu baze de cazare: Năvodari, Mamaia, Eforie Nord, Eforie Sud, Techirghiol, Costinești, Olimp, Neptun, Jupiter, Cap Aurora, Venus, Saturn, Mangalia, au diferite posibilități recreative, cu hoteluri moderne și facilități pentru practicarea sporturilor de aventură.

Pe litoralul românesc pot fi practicate sporturi sezoniere, precum cicloturismul, călărie (Mangalia Herghelii și Hipodrom), zbior cu parapanta din (Mamaia, Eforie Sud, Cape Tuzla și Vama Veche), salt cu parașuta (în Tuzla), pescurt de agrement (Complexul lagunar Razelm-Sinoe, Lacurile Tașaul, Siutghiol, Lacurile Corbu, Agigea, Tatlageac, Hagieni, Limanu, Mangalia), iar în zona marină, excursii și plimbări cu catamaranul sau cu iahtul, surfing, schi nautic, windsurfing, scufundări etc. Practicarea turismului de aventură pe coasta de vest a Mării Negre oferă diverse oportunități.

Turismul rural sau agroturismul este răspândit pe întreg teritoriul Rezervației Biosferei Delta Dunării, inclusiv în complexul Razelm-Sinoe și este o sursă importantă de venit pentru comunitățile locale. Un număr mare de locuitori își folosesc propriile case pentru a găzdui turiști. În partea de sud a zonei costiere a României, turismul rural se practică în 2 Mai și Vama Veche.

De la nord la sud, potrivit cercetărilor desfășurate în cadrul Master Planului „Protecția și reabilitarea zonei de coastă” (2012), activitățile turistice acoperă o gamă largă, exprimată prin diferite tipuri de turism, după cum este exemplificat mai jos:

---

14 INS, baza de date Tempo (http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table)
<table>
<thead>
<tr>
<th>Localizare</th>
<th>Valoare turistică și activități</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Sulina și C.A. Rosetti</td>
<td>Oraș cu port turistic și patrimoniul fabulos, inclusiv în ceea ce privește comunele adiacente</td>
</tr>
<tr>
<td>Sf. Gheorghe, Murighiol, Jurilovca</td>
<td>Localități cu creșterea cererii de turism, pentru specificitatea și potențialul local, complexitatea mai mare a serviciilor turistice (în continuă dezvoltare) în domeniile explorării arilor naturale protejate, pescuitului sportiv, observării păsărilor, etc.</td>
</tr>
<tr>
<td>Sulina, Sf. Gheorghe</td>
<td>Turism de agrement și recreere</td>
</tr>
<tr>
<td>Rezervația Biosferei Delta Dunării, Rezervația Peștera Movile (Mangalia)</td>
<td>Ecoturism, Turism practicat în scopuri științifice</td>
</tr>
<tr>
<td>Sfântu Gheorghe, Murighiol, Jurilovca, 2 Mai, Vama Veche, Corbu</td>
<td>Turism rural</td>
</tr>
<tr>
<td>Corbu, Vadu, Cap Midia</td>
<td>Turism bazat pe resurse naturale</td>
</tr>
<tr>
<td>Techirghiol, Eforie Nord, Mangalia, Murighiol</td>
<td>SPA, turism balnear</td>
</tr>
<tr>
<td>Toate stațiunile situate pe coasta Mării Negre</td>
<td>Turism curativ heliomarin, Turism de afaceri, Turism bazat pe evenimente, Turism de mașă</td>
</tr>
<tr>
<td>Toate stațiunile din partea sudică a zonei costiere</td>
<td>Turism de agrement, Turism sportiv - vânătoare sportivă, pescuit sportiv, sporturi nautice</td>
</tr>
<tr>
<td>Podișul Dobrogei</td>
<td>Turism viticol</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4.2.4. Zonele militare și de restricții

În zona costieră există anumite zone /raioane destinate exercițiilor militare, iar în zona marină întreaga suprafață a mării teritoriale este utilizată pentru practici militare, cu reguli specifice referitoare la activitățile maritime și de navigație, exploatarea resurselor, etc.

În principiu, nu este împiedicată co-existența activităților militare de cele ale altor activități maritime, precum transporturile maritime, turismul sau pescuitul. De regulă, se utilizează restricționări sau închideri temporare de raioane maritime pe durata desfășurării exercițiilor.

Cele mai importante raioane pentru exerciții militare se află zona Sf. Gheorghe, Histria, Midia-Vadu, Constanța și Mangalia, pe lângă infrastructurile militare din Tulcea, Sulina și Mangalia.
Pe timpul executării exercițiilor militare, zonele destinate acestora sunt considerate raioane periculoase pentru navigație. În acest sens se iau următoarele măsuri:

- Interzicerea/restricționarea navigației la suprafață și în imersiune;
- Interzicerea/restricționarea instalării de mijloace de semnalizare maritimă, cabluri submărine, conducte, insule artificiale și ferme marine;
- Interzicerea/restricționarea activităților privind pescuitul, dragajul, descărcarea materialului dragat sau a altor activități civile care ar periclita desfășurarea exercițiilor militare în raioanele notificate.

4.2.5. Infrastructura inginerească

- **Protecția zonei de coastă / apărare împotriva inundațiilor**

În România, eforturile pentru protejarea zonelor costiere împotriva eroziunii și a riscului de inundație au reînceput recent, după ce în anul 1991 acestea au fost sistate în diferite faze de execuție. Abordarea românească privind protecția costieră constă în proiectarea și implementarea măsurilor care provin dintr-o serie de soluții de reabilitare structurală „soft” și „hard”, metode introduse de ingineria costieră, care oferă soluții în Managementul Integrat al Zonei Costiere.
Pentru a controla eroziunea costieră și pentru a crește valoarea zonei costiere și prin crearea de noi plaje turistice, au fost elaborate în perioada 2005 - 2013 documentații științifice și tehnice pentru elaborarea unui Master Plan al zonei costiere românești a Mării Negre pe baza a două proiecte:

- „Studiu privind protecția și reabilitarea țărmului sudic al Mării Negre al României” (2005 - 2007, JICA)

În cadrul acestor proiecte, a fost elaborat un plan de protejare a zonei costiere, constând în măsuri de protecție pe termen scurt, mediu și lung, pentru următorii 30 de ani. Aceste lucrări includ măsuri de reducere a energiei valurilor incidente (înălțime) la mal, construirea unor diguri pentru stabilizarea nisipului și măsuri de reținere a nisipului pe plajă (prin construirea de diguri noi și repararea digurilor existente de tip „sparge val”, precum și construirea de epiuri).

În perioada 2013 - 2015, prin faza 1 a Master Planului „Protecția și reabilitarea zonei de coastă” au fost implementate măsurile de protecție a plajei împotriva riscului de eroziune accelerată pentru 5 zone din partea centrală a litoralului românesc (Mamaia Sud, Tomis Nord, Tomis Centru, Tomis Sud și Eforie Nord), acoperind o lungime a țărmului de aproximativ 7,3 km.

Lucrările de protecție costieră sunt planificate pentru a fi implementate atât în zona de nord (între Stăvilar Periboina și Stăvilar Edighiol), cât și în litoralul sudic (Mamaia, Constanța / Tomis, Agigea, Eforie, Costinești, Olimp, Jupiter-Neptun, Venus, Saturn, Balta Mangalia-Venus-Aurora, Mangalia-Saturn și 2 Mai). Principalele măsuri urmăresc prevenirea eroziunii litorale și limitarea efectelor negative ale acesteia asupra litoralului românesc, prin desfășurarea activităților de reabilitare și protecție, inclusiv extinderea artificială a plajelor, construirea de structuri costiere conectate sau paralele cu țărmul, recife articulare, apărările de mal/diguri pentru a stabili malurile/falezele, zidurile de sprijin, etc. De asemenea, o serie de măsuri au fost avute în vedere, necesitând: utilizarea tehnicilor de monitorizare prin satelit pentru identificarea zonelor afectate de eroziune, utilizarea tehnologiei de observare din satelit (utilizarea de imagini satelitare) pentru evidențierea fenomenului de eroziune și evaluarea impactului măsurilor selectate pentru a limitarea fenomenului eroziunii costiere.

La nivel local, structurile de protecție din zona plajelor turistice au modificat atât procesele hidrodinamice, cât și configurația plajelor emerse și a celor submerse. Totuși, deși construcțiile costiere au avut efectul scontat în stabilizarea țărmului, acestea afectează negativ zonele adiacente acestora.
Figura 12. Structuri de protecție costieră existente

_Sursa: I.N.C.D.M. „Grigore Antipa”_

Principalele aspecte problematice în legătură cu managementul zonei costiere vizează:

- Cadrul legislativ incoerent privind delimitarea zonei costiere;
- Conflictele dintre autoritățile locale și administratorul zonei costiere cu privire la regulul juridic al plajelor și falezelor;
- Nerespectarea planurilor urbanistice de către agenții economici.
Figura 13. Procese morfo-dinamice pe litoralul românesc: acumulare, eroziune, echilibru

- **Cabluri submarine și conducte**

Inventarul infrastructurii submarine din vestul Mării Negre include cabluri și conducte marine, precum și cabluri pentru transportul energiei electrice și cabluri pentru comunicații. Rețeaua națională de conducte conectează portul cu principalele rafinări din țară, asigurând transport rapid și sigur. Cablurile marine din apele românești sunt:

- **Diamond Link Global** este un sistem de cablu submarin cu puncte de ancorare în Poți (Georgia) și Constanța (România) ca parte a unui sistem care va conecta direct Tbilisi (Georgia) și București (România). Acest sistem crește semnificativ capacitatea și conectivitatea din regiune. În plus față de construcția și disponibilitatea sa rapidă, cablul Diamond Link Global din regiunea Mării Negre oferă o capacitate de proiectare semnificativ mai mare, costuri unitare mai mici, latență mai mică prin conectivitate directă și capacitatea de a utiliza unități de
ramificare suplimentare în viitor. Principalele caracteristici ale Diamond Link Global sunt: lungime - 1.083 km; latență 5,415 ms; RFS - Q2-2019; EOL - 2044).

- KAFOS (Black Sea Fibre Optic System) este un sistem de cablu de telecomunicații submarin din Marea Neagră care leagă România, Bulgaria și Turcia. Ancorările sale sunt: Mangalia (RO), Varna (BG) și Istanbul (TR). Principalele caracteristici: lungime totală - 504 km; capacitate de transmisie - 622 Mbit/s, latență - 2,265 ms).

*Figura 14. KAFOS: Mangalia (Romania)-Varna (Bulgaria)-Rumeli-Igneada (Turkey)-504 km*

Sistemul național român de transport de petrol pe malul Mării Negre cuprinde două terminale (primul deținut de Oil Terminal SA Constanța, în portul Constanța și al doilea administrat de KMG International - Midia Marine Terminal în Năvodari).

Conductele existente în sectorul romanesc al Mării Negre sunt:

- Conducte din amonte pentru transport țîței și gaze/condensat, de la Platforma centrală de producție din cadrul Complexului offshore OMV la Terminalul Midia OMV (on shore);
- Conducte din amonte pentru transportul gazelor naturale de la instalațiile de producție Ana și Doina- operator Black Sea Oil and Gaz, la Terminalul Vadu (on shore);
- Conducta de transport țîței de la Terminalul tip Single Point Mooring Buoy (sistem singular de legare la baliză), localizat în largul Marii Negre, la 8,6km Est de Portul Midia, la Midia Marine Terminal aparținând KMG International (on shore).
4.2.6. Depozite de muniție îngropate

Un element ce ar putea impune restricții temporare este reprezentat de prezența unor baraje istorice de mine marine, lansate la litoralul românesc al Mării Negre în cel de Al Doilea Război Mondial.

În 2011, specialiștii Centrului de analiză și evaluare date pentru lupta antimină din Direcția Hidrografică Maritimă au executat cercetare arhivistică la Serviciul Istoric al Armatei pentru descoperirea și identificarea documentelor referitoare la activitățile de minare, din cel de al Doilea Război Mondial, și de dragaj, din perioada 1944-1978.

Pe baza ordinelor de minare și a rapoartelor de după minare au fost întocmite hărțile cu barajele de mine lansate în cel de Al Doilea Război Mondial la litoralul românesc, planul barajelor de mine lansate de forțele Marinei Regale și Forțele Germane în afara apelor litoralului românesc în perioada 1941-1944, precum și harta cu obstacolele submarine și cea cu agățătorile de la litoralul românesc.

În perioada celei de-a doua conflagrații mondiale, în apele litoralului românesc au fost instalate peste 20 de baraje formate din mine marine de contact și de influență (UMA, UMB, Vickers etc.), mine de protecție a barajelor și geamanduri explozive și de rupere.
După terminarea războiului, s-au întreprins ample acțiuni de dragaj pentru curățarea zonelor minate și redarea libertății de navigație.


Procentul redus de mine găsite în baraje se datorează faptului că acestea au fost smulse și deplasate de valuri ori încestate din cauza depășirii termenului de viață.

Ca urmare, până în 1960, aproximativ 20 de mine pe an au fost scoase la mal datorită curentelor marini și a valurilor, fiind distruse de echipe specializate. În perioada 1948-1978, marinarii militari români au executat constant activități de dragaj în zonele minate.

Deși forțele de dragaj românești au depus eforturi mari pentru a curăța litoralul, au existat raioane cu pericol de mine în zona Mangalia, la sud și la nord de Constanța, la sud de gura Brațului Sf. Gheorghe și la gura Brațului Sulina (conform avizelor de navigatori).

Libertatea de navigație pe toate căile de comunicații ale litoralului românesc a fost redată abia în anul 1979. În prezent, Secția de analiză și evaluare date pentru lupta contra minelor a executat cercetare hidrografică, oceanografică și de luptă contra minelor pe toate barajele istorice de mine. Colectarea datelor se execută respectând standardele NATO și IHO pentru cercetări de acest tip.

Între 2015 și 2018, hidrogrăfii militari au parcurs primele două etape în zona barajelor istorice de mine, urmând ca ultimele două să fie execute de Centrul 39 Scafandri, prin scafandrii EOD.

Această cooperare cu scafandrii EOD a început încă din anul 2015, cu misiuni în comun, cu contacte descoperite, clasificate, identificate ca mine marine și apoi neutralizate. În momentul în care un obiect submers este identificat ca mină marină, raionul este interzis pentru navigație, prin emiterea unui aviz de navigatori de la Direcția Hidrografică Maritime, iar scafandrii EOD încep operațiunile de neutralizare.

4.2.7. Patrimoniu cultural subacvatic


Protejarea patrimoniului cultural subacvatic a fost introdus de Comisia Oceanografică Interguvernamentală sub egida UNESCO printre obiectivele Decadei Internaționale a Științelor Oceanelor pentru Dezvoltare Durabilă în atingerea ODD 14 „Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă”. 
Referitor la zonele în care există o posibilitate crescută pentru identificarea unor bunuri de patrimoniu cultural subacvatic, dar care sunt mult prea puțin cercetate până în prezent, au fost identificate următoarele elemente:

- Nivelul mării era cu cca. 100-150m mai jos decât în prezent acum cca. 6000 ani, ipoteză din care rezultă că în această vastă arie aflată acum sub apă există vestigii construite încă nedescoperite;
- Nivelul mării era cu cca. 4-6m mai jos decât în prezent acum cca. 1600-2000 ani rezultând în vestigii construite submers se cunoscute ale orașelor antice Callatis, Tomis, Histria, Orgame / Argamum - cartarea acestor vestigii ar trebui continuată;
- traficul naval comercial și militar antic - documentat epigrafic și iconografic în această parte a țării - a generat complexe arheologice încîise de tip epavă (unele dintre acestea fiind confirmate prin cercetări arheologice sau eviudențieri de altă natură);
- Procesul geologic de formare al Deltei Dunării conduce la ipoteza că există vestigii construite încă nedescoperite „acoperite de ape, periodic sau în permanență, de cel puțin 100 ani” (conform prevederilor Convenției UNESCO 2001) în vastă arie aferentă Deltei și complexelor lagunare adiacente, respectiv în zonele în care aceasta interacțiionează cu marea.

În acest moment există doar o evaluare informală - bază de date în pregătire / în curs de alcătuire, la nivelul Institutului Național al Patrimoniului. Numărul „țintelor” (epave sau structuri istorice), confirmate prin cercetări științifice sau prin eviudențieri de altă natură (cele mai multe dintre acestea fără perimetru precis delimitat), este de cca. 120. O cercetare sistematică de tip survey (diagnostic) a întregului sit nu a avut loc până în prezent.

În afara de epave, patrimoniul cultural subacvatic din apele costiere ale României include și resturi arheologice antice. Sunt situri de acumulare, unde obiecte din diferite epoci istorice se suprapun cu obiecte din epoci anterioare. Aceste situri, numite și structuri scufundate, au o mare diversitate (diguri, facilitații portuare, orașe din toate perioadele istorice etc.) și acoperă suprafețe cuprinse între câteva sute de metri pătrați sau zeci de hectare.

În ceea ce privește cunoașterea patrimoniului cultural subacvatic există o serie de aspecte problematic:

- În zona transfronterieră a României și a Bulgariei, patrimoniul cultural subacvatic rămâne încă insuficient explorat și nu există o hartă a punctelor, tipurilor și perioadelor de descoperiri arheologice subacvatică; planificarea spațială maritimă trebuie să își propună rezolvarea acestei situații fără de care dezvoltarea unor activități maritime nu este posibilă;
- Lipsa zonelor reglementate pentru expunerea și monitorizarea siturilor și a informațiilor privind perimetrul exact pentru inspectiile subacvatice, controlul explorărilor zonelor, atât în ceea ce privește traficul maritim, cât și în ceea ce privește protecția artefactelor arheologice subacvatice;
- Lipsa informațiilor privind vizitarea siturilor din zonele identificate, a căror exploatare poate crește interesul turistic și, respectiv, presiunea asupra mediului;
- Cunoașterea insuficientă a legislației naționale și a Convenției UNESCO în domeniu;
- Utilizarea necorespunzătoare a patrimoniului subacvatic al Mării Negre;
- Lipsa de sprijin și un grad scăzut de conștientizare a autorităților locale pentru patrimoniul subacvatic.


În cadrul procesului de consultare cu membrii Comitetului de amenajare a spațiului maritim, a fost subliniată nevoia identificării precise, delimitării perimetrului, reglementării modului și a condițiilor de intervenție în zonele în care se regăsesc vestigii arheologice subacvative - situri și eponge - în scopul protejării lor și departajarea acestora de zonele care

Figura 16. Epave situate în sectorul românesc al Mării Negre

Sursă date: Direcția Hidrografică Maritimă
pot fi redate exploatării economice, în special în zonele vizate de proiecte de investiții de infrastructură de interes strategic.

În acest sens, este oportunită înființarea unui *Program Național de Cercetare Arheologică Subacvatică*, finanțat din fonduri europene nerambursabile, dedicat identificării precise și delimitării perimetrilor cu vestigii arheologice subacvatice.

Potrivit Programului de Guvernare, unul dintre obiectivele pe termen mediu (2022 - 2024) ale Ministerului Culturii este: „derularea programului de cercetare și documentare a patrimoniului cultural subacvatic, realizarea hărții acestuia și descărcarea arheologică pe segmentele de interes strategic și economic cu un timp de implementare și o finanțare estimate la 500 de milioane de lei pe durata a 5 ani.”

Având în vedere prevederile Convenției UNESCO 2001, este necesară coordonarea diverselor sectoare (operatori economici cu activități în arie de aplicabilitate a Convenției, transportatori maritimi) astfel încât să fie asigurată îndeplinirea obiectivului privind protejarea patrimoniului cultural subacvatic.

4.2.8. Extraitia de resurse minerale

Planificarea spațiului maritim poate contribui la stimularea proiectelor de exploatare a gazelor naturale offshore din Marea Neagră. Aceasta va contribui pe lângă asigurarea securității energetice, la creșterea veniturilor la buget, la dezvoltarea altor activități de furnizare de bani și servicii pe orizontală, precum și a creșterii calității vieții consumatorilor de gazo naturale.

Proiectele offshore din zona Mării Negre au un profil specific de risc investițional, deoarece operațiunile offshore implică costuri ridicate asociate activităților de explorare și exploatare, iar incertitudinile geologice și tehnice asumate de investitori pentru fazele de explorare sunt semnificative.

Există, de asemenea, un deficit al dezvoltării activităților de explorare și producție (industria upstream de pe platoul continental românesc al Mării Negre), iar etapa de pregătire a proiectelor offshore este mult mai lungă în comparație cu alte tipuri de investiții, necesitând mai mult de zece ani de la confirmarea descoperirilor pe teren până la faza de exploatare și producție.

Zona offshore românească acoperă 22.000 km² și atinge adâncimi de peste 1.000 m. întreaga zonă este împărțită în perimetre de dimensiuni diferite, unele dintre ele fiind concesionate de titulari pentru activități de explorare, dezvoltare și exploatare. Fiecare proiect offshore are caracteristici proprii, bazate pe aspecte geologice și alți factori circumstanțiali. În comparație cu cele on shore, proiectele offshore sunt considerabil mai scumpe și au un ciclu de implementare pe termen lung. Acești doi factori sunt motivul pentru care proiectele offshore sunt considerate a fi de mare risc, în special în prima parte - cea de explorare.

Dintre cele 21 perimetru de explorare a hidrocarburilor situate offshore și în zona costieră a Mării Megre (din care 9 sunt date în concesiune), doar într-un perimetru, XVIII ISTRIA, sunt în

---

15 Deloitte (2018), *Contribuția proiectelor de explorare și producție a hidrocarburilor din Marea Neagră la dezvoltarea economiei românești*
prezent zăcăminte în exploatare. Acest perimetr cuprinde cinci câmpuri de producție, care au totalizat 185 de milioane de barili de țieți, 8 milioane de barili de condensat și 48 de miliarde de metri cubi de gaze naturale. Conform estimărilor resurselor din Marea Neagră, realizată de către Deloitte în anul 2018, din cauza exploatației de lungă durată, rezervele de țieți și de condensat sunt aproape epuizate.

Conform raportului Deloitte (2018), aproximativ 8% din producția de țieți și condensat la nivel național provine din perimetre offshore, diferența fiind acoperită din producția on shore. Cantitatea totală de țieți produsă în 2016 în România a fost de aproximativ 27 de milioane de barili, iar consumul a depășit 82 de milioane de barili. În anul 2017 cantitatea de țieți extrasă offshore a fost de 209.483 tone, comparativ cu anul 2016, când au fost extrase 258.171 tone țieți, iar în 2015 au fost extrase 256.072 tone.


În perimetrul XV MIDIA B au fost făcute două descoperiri semnificative: Doina (în 1995) și Ana (în 2008). Resursele recuperabile totalizează 9,5 miliard de metri cubi de gaze naturale. În prezent se derulează operațiuni de dezvoltare pe perimetrele de producție ale zăcămintelor comerciale de gaze naturale Ana și Doina, în conformitate cu Proiectul “Dezvoltare Gaze Midia” cu privire la infrastructura on shore și offshore.

În perimetrul EX-27 MURIDAVA, explorarea a arătat cantități posibile de 4,85 miliarde de metri cubi de gaz naturale și 11,7 milioane de barili de țieți. Explorările din perimetrele EX-28 EST COBALCESCU, EX-29 EST RAPSODIA și XV MIDIA A nu au arătat până acum o cantitate viabilă de hidrocarburi din punct de vedere comercial. În 2014 a fost anunțată o mică descoperire în perimetrul XVIII ISTRIA, câmpul Marina, cu un potențial de producție de 1.500-2.000 barili equivalent petrol/zi.

În martie 2012, OMV Petrom S.A. și Exxon Mobil Exploration & Production Romania Ltd. (în calitate de Operator) au anunțat faptul că prin sonda Domino 1, poziționată în perimetrul XIX 2 NEPTUN (DEEP) s-au descoperit resurse recuperabile estimate între 42 și 84 de miliardi de metri cubi de gaz naturale. În prezent se derulează activități legate de proiectare și obținerea avizelor, acordurilor, aprobărilor și autorizațiilor necesare pentru construirea infrastructurii de exploatare.

În octombrie 2015, companiile Lukoil, PanAtlantic și Romgaz au anunțat, de asemenea, descoperirea pe platoul continental al României a unui potențial zăcământ important de gaze. Pe baza datelor seismice și în urma analizei probelor obținute în timpul operațiunilor de foraj, rezultatele preliminare indică rezerve care depășesc 30 de miliardi metri cubi de gaz naturale. Proiectul este în prezent în faza de evaluare - confirmare a resurselor de gaze descoperite pe structura Lira pentru pregătirea planului de dezvoltare - exploatare.

Printre principalele presiuni asupra mediului, rezultate din activitatea de extracție a resurselor minerale din platoul continental se numără riscurile tehnologice, deversările accidentale de substanțe poluante și poluarea fonică a mediului marin care pune în pericol mamiferele marine. Conform datelor furnizate de către Agenția Națională pentru Resurse
Minerale, în anul 2021 existau următoarele licențe de exploatare a resurselor minerale, în cadrul perimetrelor de exploatare on shore:

Tabel 8. *Perimetre de exploatare a resurselor minerale, ape minerale, ape termale și nisip*

<table>
<thead>
<tr>
<th>Denumire perimetrul</th>
<th>Tip resurse minerale</th>
<th>UAT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mangalia Hercules</td>
<td>Ape minerale naturale</td>
<td>Mangalia, Constanța</td>
</tr>
<tr>
<td>Mangalia Laborator</td>
<td>Ape minerale naturale</td>
<td>Mangalia, Constanța</td>
</tr>
<tr>
<td>Mangalia Sanatoriu I</td>
<td>Ape minerale naturale</td>
<td>Mangalia, Constanța</td>
</tr>
<tr>
<td>Saturn F 4078-IFLGS</td>
<td>Ape minerale terapeutice</td>
<td>Saturn, Constanta</td>
</tr>
<tr>
<td>Saturn F9-SAFAR</td>
<td>Ape minerale terapeutice</td>
<td>Saturn, Constanta</td>
</tr>
<tr>
<td>Constanța Marea Neagră</td>
<td>Nămoluri sapropelice</td>
<td>Constanța</td>
</tr>
<tr>
<td>Mangalia Marea Neagră</td>
<td>Nămoluri sapropelice</td>
<td>Mangalia, Constanța</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Sursa: Agenția Națională pentru Resurse Minerale, 2022*

Activitatea în domeniul extracției de resurse minerale, coordonată de către Agenția Națională pentru Resurse Minerale (ANRM), include concesionarea pentru explorare/ exploatare
a resurselor petroliere offshore, precum și a resurselor minerale de tipul agregatelor, nămolurilor sapropelice din zona costieră a Mării Negre. Există perimetre în care activitățile sunt în curs de desfășurare, precum și zone libere care vor fi concesionate investitorilor interesați, care au capacitatea tehnică și financiară.

În conformitate cu prevederile art. 4 din Legea nr. 256/12.11.2018 privind unele măsuri necesare pentru implementarea operațiunilor petroliere de către titularii de acorduri petroliere referitoare la perimetrele petroliere offshore, Ministerul Energyi emite actul de autorizare în privința lucrărilor offshore. Ministerul Energyi a emis următoarele Acte de autorizare:

**Tabel 9. Acte de autorizare lucrări offshore emise de către Ministerul Energyi**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Descrierea actului de autorizare</th>
<th>Beneficiarul actului de autorizare</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Act de Autorizare privind lucrări offshore pentru proiectul “ DEZVOLTARE GAZE NATURALE MIDIA (MGD) - Componenta offshore”</td>
<td>BLACK SEA OIL &amp;GAS SRL</td>
</tr>
<tr>
<td>Act de Autorizare privind lucrările efectuate pe uscat pentru proiectul ”DEZV. GAZE NATURALE MIDIA (MGD) - Conducta de alimentare din amonte - Segment terestru”</td>
<td>BLACK SEA OIL &amp;GAS SRL</td>
</tr>
<tr>
<td>Act de Autorizare privind executarea unui studiu geotehnic on shore/pe uscat, în localitatea Tuzla, aferent traseului terestru al conductei și a locației unde se doarește amplasarea stației de măsurare a gazelor, pentru proiectul « EXECUTARE FORAJE GEOTEHNICE ÎN VEDERE A EVALUĂRII IMOBILELOR</td>
<td>EXXON MOBIL EXP. and PROD. ROMANIA LIMITED NASSAU (Bahamas) Suc. București</td>
</tr>
<tr>
<td>Act de Autorizare executare studiu geotehnic localitatea Corbu, jud. Constanța, proiect “ Execuție foraje geotehnice suplimentare pe amplasamentul stației de tratare gaze, localitatea Corbu, comuna Corbu, județul CT</td>
<td>BLACK SEA OIL &amp;GAS SRL</td>
</tr>
<tr>
<td>Act de Autorizare executare lucrări “Foraje geotehnice offshore” pe traseul segment submarin conducte alimentare din amonte Ana-STG-zona Vadu. Jud. CT, proiect “Dezvoltare gaze naturale MIDIA”.</td>
<td>BLACK SEA OIL &amp;GAS SRL</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Prin Legea nr. 256/12.11.2018 privind unele măsuri necesare pentru implementarea operațiunilor petroliere de către titularii de acorduri petroliere referitoare la perimeetre petroliere offshore sunt stabilite măsuri necesare pentru implementarea operațiunilor petroliere de explorare, dezvoltare, exploatare a zăcămintelor de petrol și de abandonare, precum și a lucrărilor aferente operațiunilor petroliere, desfășurate de titularii de acorduri petroliere cu privire la perimetrele petroliere offshore, în conformitate cu prevederile acordurilor petroliere încheiate între titulari și ANRM. Până în momentul de față, lucrările au fost finalizate, urmând a fi recepționate în perioada imediat următoare, ulterior a fi date în exploatare.
Sectorul petrolier offshore este legat în mod fizic de anumite locații specifice, și anume, în locurile unde procesele geologice au condus la formarea celor materii prime (țiței, gaze naturale) ce sunt extrase. Astfel, aspectele spațiale sunt de foarte mare importanță pentru sectorul offshore, în sensul că, disponibilitatea spațială a resursei nu poate fi modificată. În același timp, o relocare a activității nu este posibilă.

Transportul materialului extras către porturi urmează de asemenea o traiectorie liniară ce unește punctul de colectare cu cel de livrare (prin intermediul conductelor sau navelor), care urmează cea mai directă rută pentru a minimiza costurile de transport.
Pentru a evita potențialele scurgeri de hidrocarburi pe durata procesului de extracție toate celelalte utilizări ale mării trebuie să fie evitate spațial (ca și amplasament) astfel încât, concentrarea rămâne pe explorarea în siguranță a acelor zăcăminte.

În același timp, apariția și dezvoltarea forajului dirijat a redus numărul structurilor de suprafață necesare activității de extracție a hidrocarburilor, deoarece un număr mai mare de sonde pot fi operate de pe o singură platformă și la o distanță de câțiva kilometrii.

4.2.9. Resursele energetice regenerabile

➢ Potențialul României în ceea ce privește energia regenerabilă offshore

Cu titlul general, la nivelul Uniunii Europene, sursele regenerabile de energie (energie eoliană, energia solară, energia hidroelectrică, energia oceanelor, energia geotermală, biomasa și biocombustibilii) constituie alternative la combustibilii fosili și contribuie semnificativ la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, la diversificarea surselor de energie și la reducerea dependenței de piețele volatile și încerte ale combustibililor fosili, în special cele de gaze naturale și ții. La acest moment, energia eoliană offshore reprezintă unul dintre pilonii cei mai importanti și nou identificați la nivelul Uniunii Europene cu rolul semnificativ în atingerea obiectivului de neutralitate climatică a continentului european cu orizont 2050.

Europa dispune de resurse eoliene offshore însemnate, iar exploatarea acestui potențial este înscrisă ca obiectiv în textul Strategiei UE privind valorificarea potențialului energiei din surse regenerabile offshore pentru un viitor neutru climatic, lansată în noiembrie 2020. Strategia susține o dezvoltare rapidă a capacităților eoliene offshore, de la o capacitate instalată de 20 GW în momentul de față, până la un maximum estimat de 300 GW capacități instalată de energie eoliană offshore până în anul 2050.

În ceea ce privește România, energia eoliană offshore reprezintă o bună modalitate de diversificare a surselor de energie care compun mix-ul energetic național, asigurând astfel îndeplinirea obiectivului de dezvoltare economică, dar, cel mai important, pe cel de consolidare a securității energetice a țării.

Potențialul de energie eoliană offshore al României, astfel cum este acesta evaluat pe baza estimărilor Băncii Mondiale (BM), România prezintă o capacitate teoretică de 76 GW, 22 GW sub formă de turbine fixe și 54 GW sub formă de turbine plutejoare. Din punctul de vedere al raportului cost-beneficiu, primele turbine care vor fi instalate sunt cele fixe.

Din perspectiva avantajelor oferite de energia eoliană offshore putem menționa un număr ridicat de ore de funcționare, variabilitate scăzută și, implicit, erori de prognoză mai mici și costuri de echilibrare reduce fața de energie eoliană onshore și cea fotovoltaică.

---

16 COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ŞI SOCIAL EUROPEAN ŞI COMITETUL REGIUNILOR O strategie a UE privind valorificarea potențialului energiei din surse regenerabile offshore pentru un viitor neutru climatic - COM(2020) 741 final.
Dezvoltarea surselor de energie regenerabilă reprezintă una dintre direcțiile de investiții asumate de România prin Planul Național Integrat Energie Schimbări Climatice (PNIESC) și Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR).

Printre politicile și măsurile asumate în PNIESC privind energia și clima în contextul celor cinci dimensiuni ale Uniunii Energetice este prezentat programul privind producerea energiei din surse regenerabile: eoliană, geotermală, solară, biomassă, hidro. Conform PNIESC, din perspectiva evoluției preconizată a consumului final de energie regenerabilă în contextul politicilor actuale - electricitate (SRE-E), în perioada următoare, se așteaptă ca toate sursele de producție a energiei regenerabile să înregistreze o creștere, pe fondul tendinței de reducere a costurilor pentru energia eoliană și solară ca urmare a avansului tehnologic.

În ceea ce privește investițiile în sectorul energetic din România, în baza prevederilor Regulamentului CE nr. 241/2021, PNRR prevede o alocare la 1,62 miliarde Euro. Pentru accesarea acestor fonduri, la nivelul autorităților guvernamentale eforturile se îndreaptă spre dezvoltarea de noi capacități de producție a energie electrice din surse regenerabile. De asemenea, in PNRR România își asuma că va creste semnificativ producția de energie din surse regenerabile iar una dintre masurile necesare pentru a îndeplini acest obiectiv este utilizarea potențialului de energie offshore.

Cu relevanță deosebită în atingerea obiectivelor energie-schimbări climatice pentru România și în contextul dezvoltării surselor de energie regenerabilă offshore este și prelucrarea în sistemul energetic a noilor transportatori de energie, unul dintre aceștia fiind Hidrogenul. Producerea hidrogenului din surse regenerabile, ceea ce numim hidrogen verde reprezintă o soluție pentru limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră și decarbonarea treptată a sectoarelor dificil de decarbonat, precum sectorul transporturilor și cel al industriilor. În prezent, hidrogenul este energofag ajungând la prețuri mari de producere. Cu toate acestea, ulterior dezvoltării surselor regenerabile, inclusiv a celei eoliene offshore, se întrevede scăderea semnificativă a costurilor. Sunt estimate scăderi ale costurilor acestei tehnologii pe termen lung (în jurul anului 2030) datorate clarificării și identificării soluțiilor cu privire la limitările logistice actuale.

Totodată, pentru a dezvolta potențialul eolian în Marea Neagră, România trebuie să gestioneze o serie de provocări, cea mai semnificativă fiind cea legată de rețeaua electrică și prelucrarea în sistem a producției de energie offshore. Parcurile eoliene offshore dezvoltate la Marea Neagră de către România vor trebui conectate la rețeaua din sud-estul țării, în Dobrogea, unde există deja o parte semnificativă a capacitaților de producție de energie regenerabilă (eolian și solar), alături de două noi unități nucleare la Cernavodă, aspect care determină o creștere considerabilă a capacitații instalate într-o zonă cu cerere locală de energie destul de limitată.

Conform studiului Resursele de energie eoliană offshore ale României, există o serie de provocări de-a lungul procesului de dezvoltare a potențialului eolian, printre care sunt enumerate următoarele:

- provocări de rețea (atât din punct de vedere al conectării propriu-zise, unde costurile de infrastructură devin mai mari pe măsură ce distanța față de țârm crește ca urmare a
cablurilor de înaltă tensiune folosite pentru a minimiza pierderile electrice, cât și din punct de vedere al zonei care prezintă o cerere destul de scăzută raportată la faptul că noi capacități de energie urmează să fie dezvoltate, precum și alte două unități nucleare);

- capacitatea porturilor (ca facilități portuare trebuie avute în vedere modernizarea lor ca întreg, dar și infrastructura deoarece componente precum fundațiile, platformele sau substațiile necesare parcurilor eoliene sunt fabricate direct în cel mai apropiat port, unde au loc și activități de operare și întreținere);

- noi lanțuri de valoare (ce vor trebui urmărite la nivelul industriei de eoliene offshore din Europa).

În ceea ce privește conectarea la rețeaua offshore, pe măsură ce dimensiunea proiectului și distanța față de țărm cresc, linile electrice de înaltă tensiune sunt utilizate pentru a minimiza pierderile. Proiectele mari construite la o distanță mai mare de țărm pot utiliza o conexiune pentru curent continuu de înaltă tensiune, ceea ce duce la costuri inițiale mai mari.

În acest context, una dintre instituțiile care trebuie să fie implicate în dezvoltarea potențialului offshore este Transelectrica, care va asigura transportul energie de la capacitățile de producție din larg pana la țărm și mai departe către consumatori.

Un alt aspect este reprezentat de zonele care urmează a fi identificate drept oportune pentru dezvoltarea și construirea de parcuri eoliene offshore. Conform studiului „Resursele de energie eoliană offshore ale României” menționat anterior, există două potențiale clustere care au în vedere instalarea de turbine fixe:

- Primul cluster cu factor de capacitate între 33-35%, la adâncimi sub 50 m și la o distanță de 40-60 km față de țărm (având ca referință orașul Constanța), fiind o zonă care atinge echilibrul potrivit între resursele eoliene și costurile rețelei offshore necesare, considerând injectarea energiei produse în stația electrică Constanța Sud din proximitatea Portului Constanța;

- Al doilea cluster prezintă resurse eoliene moderat mai bune, însă linia existentă de transport a energiei electrice este mult mai întinsă pe uscat, iar rețeaua de conectare ar trebui extinsă prin Delta Dunării, care este o zonă protejată.

Nu în ultimul rând, în procesul de planificare ar trebui să se țină cont de următoarele elementele de interacțiune uscat-mare, specifice proiectelor din sectorul eolian offshore:

- turbinele plutitoare necesită dezvoltarea unui anumit tip de infrastructură pentru instalarea lor, din moment ce componentele sunt în general asamblate pe uscat și apoi remorcate la locul de amplasare;

- fundațiile, platformele sau substațiile necesare parcurilor eoliene sunt fabricate direct în cel mai apropiat port, unde au loc și activități de operare și întreținere;

- conectarea propriu-zisă a turbinei la rețea, după ce au fost amplasate cablurile submarine necesare;

- stații de transformare.
4.2.10. Maricultura (acvacultura marină)

Acvacultura marină din zona Mării Negre a României a arătat o dezvoltare relativ recentă. În urma cu 50-60 de ani au fost elaborate experimental primele tehnologii de cultivare dirijată a celor mai importante specii marine de nevertebrate și pești. Dintre speciile de pești cultivate menționăm: păstrăvul curcubeu (*Onchorhyncus mikiyss*), cheful (*Mugil cefalus*), calcanul (*Scophtalmus maoticus/Psetta maeotica*), cambula (*Platichthys flesus luscus*) și sturionii. Pentru mediul salmastru merită amintit șalaul (*Stizostedion lucioperca*).

În zona Capul Midia Năvodari s-a construit o stație de acvacultură și a fost derulat un proiect pentru creșterea calcanului în Sistem de Acvacultură Recirculantă (ELCOMEX Ltd.). În viitor, tehnologia și producția din regiune se așteaptă să crească, dar aceasta va depinde de nivelul profitului și de posibilitățile de finanțare.

În prezent, o singură companie privată (SC Maricultura Ltd.) s-a ocupat de cultivarea midiiilor *Mytillus galloprovincialis* în apele românești ale Mării Negre. Ferma este formată din 10 structuri cu instalații verticale de tip *long-line*. Sunt planificate alte două instalații pentru cultivarea moluștelor în zona Eforie.

Totodată, în ceea ce privește acvacultura, există o serie de factori care împiedică dezvoltarea sectorului, dintre care putem menționa lipsa cadrului legislativ privind:

- concesionarea apelor marine în vederea implementării proiectelor de acvacultură bazate pe schemele de finanțare europeană sau pe capital privat;
- implementarea programului național de clasificare a zonelor de recoltare și cultivare pentru moluște, în conformitate cu Regulamentul european 854/2004.

Maricultura poate fi dezvoltată numai:

- în zonele costiere adăpostite în mod natural (care sunt aproape inexistente la litoralul românesc, din punct de vedere geomorfologic);
- în zonele adăpostite artificial, care ar trebui construite și amenajate în zone adecvate, care necesită resurse financiare importante, greu de accesat și recuperat;
- pe platforme sau în bazine amenajate, alimentate cu apă direct din mare, din zone adecvate pentru captare în conformitate cu legislația europeană și națională pentru calitatea apei și / sau protecția naturală.

Pentru instalații de acvacultură din apele marine, trebuie efectuate cercetări suplimentare pentru a evalua interacțiunea dintre activitățile maritime și componentele de mediu, incluzând situația instabilității climatice și impactul asociat.

Zonele clasificate ca pretabile pentru creșterea moluștelor au fost stabilite conform cerințelor Hotărârii Guvernului nr. 201/2002 pentru aprobarea Normelor tehnice privind calitatea apelor pentru moluște, care transpune prevederile Directivei 79/923/CEE privind normele de calitate pentru apei pentru moluște.

Conform Ordinului comun nr. 983/15.06.2015 al ministrului mediului, apelor și pădurilor și nr. 1699/03.07.2015 al ministrului agriculturii și dezvoltării rurale, pentru modificarea Anexei la ordinul nr. 1950/2007/38/2008 al ministrului mediului și dezvoltării durabile și al ministrului...
agriculturii și dezvoltării Rurale, pentru delimitarea și catalogarea zonelor marine pretabile pentru creșterea și exploatarea moluștelor, au fost desemnate următoarele zone:

- Zona 1 - între Perișor și Chituc, 215 Mm²
- Zona 2 - între Năvodari și Constanța (Baia Mamaia), 109 Mm²
- Zona 3 - între Agigea și Mangalia, 101 Mm²


![Figura 19. Ariile care în prezent sunt în proces de clasificare microbiologică](image-url)
S-au inventariat sursele de poluare evidențiate prin „Ancheta documentară, de teren și de hidrodinamică în vederea stabilirii și clasificării microbiologice a zonelor de producție și relocare a moluștelor bivalve vii din sectorul românesc al Mării Negre conform Regulamentul (CE) nr. 627/2019”, s-au debzătut și poziționat ariile de interes pentru clasificare și s-a stabilit rețeaua și programul de eșantionare microbiologică pentru etapa clasificării inițiale a respectivelor zone.

În industria de prelucrare a peștelui, în 2017, în toată țara au fost identificate 19 unități cu activitate principală și 19 în care procesarea peștelui se regăsea ca activitate secundară. În zona costieră au fost identificate patru firme private, situate în Tulcea, Corbu, Agigea și Stațiunea Neptun. Produsele pescărești fabricate sunt diversificate an de an, în funcție de cerințele pieței și ale consumatorilor, sub formă de produse conserve, semi-conservate și refrigerate prin prelucrare primară.

4.2.11. Protecția și conservarea naturii

Una dintre presiunile majore cu care se confruntă ecosistemul marin este reprezentată de eutrofizarea cauzată de nutrienții proveniți din sursele de poluare de pe uscat ( principalele surse fiind agricultura și apele uzate urbane), precum și din cantitatea de azot și fosfor în formă dizolvată din Marea Neagră care provine în mare parte din bazinul Dunării. Dezvoltarea teritorială și utilizarea spațiului maritim trebuie să aibă în vedere faptul că eutrofizarea afectează semnificativ calitatea mediului marin, prin degradarea ecosistemelor, reducerea biodiversității zonei costiere și a stocurilor de pește marin.

Un alt aspect ce trebuie luat în considerare îl reprezintă starea ecologică și chimică a corpurilor de apă tranzitores și costiere definite conform cerințelor Directivei Cadru Apă 2000/60/CE. În acest context, planificarea spațiului maritim în zona costieră trebuie să aibă în vedere îmbunătățire și menținerea stării bune, respectiv atingerea obiectivelor de mediu ale corpurilor de apă tranzitores și costiere și ale apelor teritoriale.

Aceasta înseamnă luarea în considerare/includerea în activitățile de planificare a spațiului maritim a programelor de măsuri elaborate în planul de management actualizat al fluviului Dunărea, Deltei Dunării, spațiului hidrografic Dobrogea și apelor costiere și a Programului de măsuri pentru atingerea stării ecologice bune a regiunii marine Mării Negre.

4.2.12. Cercetarea științifică

Infrastructura de cercetare are rolul de a fundamenta politicile sectoriale care vizează spațiul Mării Negre, cu scopul a furniza informații în domeniul protejării mediului marin și gestionării resurselor biotice, pentru a răspunde cerințelor de interes național și internațional.

Infrastructura de monitorizare a mediului marin din cadrul Programului de monitorizare dedicat sectorului românesc al Mării Negre, stabilit în anii 1970, a fost dezvoltată de-a lungul timpului, pentru furnizarea de date necesare în vederea evaluării stării mediului marin, inclusiv a presiunilor și a impactului diverselor activități din Marea Neagră. Printre activitățile de cercetare pe baza datelor obținute din rețeaua de monitorizare, poate fi amintită evaluarea efectelor aportului de nutrienți și substanțe organice în apele de la litoralul românesc al Mării Negre.
Rețeaua de monitorizare cuprinde 45 de stații, dispuse pe 13 profiluri de-a lungul țărmului românesc, între Sulina și Vama Veche (figura nr. 18). Probele sunt colectate din rețeaua de stații de monitorizare în cadrul expedițiilor de prelevare cu nava de cercetare „Steaua de Mare 1”.

![Rețeaua de monitorizare a mediului marin](image)

**Figura 20. Rețeaua de monitorizare a mediului marin**

Domeniile principale de activitate ale Institutului Național de Cercetare-Dezvoltare Marină „Grigore Antipa” Constanța cupind oceanografia generală și cea operațională, ingineria marină și costieră, ingineria mediului, ecologie și biologie marină, gestionarea resurselor vii din Marea Neagră, respectiv impactul asupra mediului.

De asemenea, I.N.C.D.M. „Grigore Antipa” găzduiește Centrul Regional de Activitate al Mării Negre pentru Aspecte de Mediu ale Pescuitului și Managementul altor Resurse Marine Vii (RAC FOMLRM), precum și Centrul Național de Date Oceanografice și de Mediu (CNDOM), cu rolul observării sistematice a mediului marin.

În cadrul Institutului Național de Cercetare-Dezvoltare pentru Geologie și Geoecologie Marină - GeoEcoMar funcționează Centrul Național de Monitorizare - Alarma la Hazarde Naturale Marine EUXINUS. Acesta stochează și prelucrează informațiile transmise de către rețelele de echipamente care formează Black Sea Security System, respectiv cele trei balize complexe numite EuxRO 1, EuxRO 2 și EuxRO 3, care sunt amplasate pe platoul continental românesc, în apele teritoriale, la o distanță de aproximativ 160 km de coastă. Pe aceste balize
sunt montați o serie de senzori (stație meteo, senzori de temperatura, salinite, turbiditate, oxigen, etc) ce furnizează date în timp real ale parametrilor meteorologici și ai apei, atât la suprafață, cât și în apropierea fundului mării. De asemenea, în portul Mangalia este amplasată o stație costieră care furnizează date în timp real ale parametrilor meteorologici și ai apei de suprafață.

De asemenea, INCD GeoEcoMar operează nava de cercetare Mare Nigrum (ceea mai mare nave de cercetare de la Marea Neagră) care, anual, monitorizează starea mediului marin, în cadrul unei rețele de monitoring ce cuprinde 32 de stații localizate pe întreg șelful românesc al Mării Negre.

5. Analiza posibilelor conflicte și elemente de compatibilitate

5.1. Interacțiuni dintre spațiile terestre și maritime

Analiza spațială a distribuției tipurilor de utilizări ale spațiului maritim poate contribui la anticiparea și rezolvarea unor potențiale conflicte, prin oferirea informațiilor cu privire la suprapunerile de utilizări, fără a cunoaște însă intensitatea, frecvența sau magnitudinea acestor interacțiuni. De asemenea, propunerile de amenajare a spațiului maritim, prin care sunt anticipate aceste conflicte, trebuie să aibă în vedere prevederile politicilor și reglementărilor sectoriale, care nu sunt modificate prin Planul de amenajare a spațiului maritim.

Din analiza spațială a modului de utilizare a spațiului maritim (figura nr. 22) rezultă faptul că suprapunerea ariilor naturale protejate, a infrastructurii de protecție a zonei costiere (diguri), a infrastructurii de transport (cabluri, conducte, rute de transport maritim, porturi), a zonelor de pescuit și a celor de exploatare și explorare a resurselor minerale poate reprezenta unul dintre factorii care influențează dinamica conflictelor între diferitele tipuri de utilizări și obiectivelor de conservare și de protecție a biodiversității și a habitatelor marine. Pentru evitarea și minimizarea impactului activităților maritime, obiectivele de dezvoltare economică a sectorului românesc al Mării Negre trebuie să țină seama de măsurile de protecție existente în legislația din domeniul apelor și mediului, fapt ce va conduce la dezvoltarea durabilă a acestuia.

În cadrul proiectului „Cross-border Maritime Spatial Planning for Black Sea - Bulgaria and Romania” - MARSPLAN-BS II s-a desfășurat un sondaj de opinie privind planificarea spațială maritimă, respectiv interacțiunile mare țărm, la care au participat 42 de respondenți din domeniul de interes pentru procesul de amenajare spațială maritimă. Conform acestui sondaj, activitățile percepute ca fiind prioritare pentru zona costieră, cel mai frecvent menționate sunt turismul / activitățile de agrement, pescuitul și activitățile portuale. Producerea de energie regenerabilă, precum și diversificarea activităților turistice (iahtingul, turismul de croazieră, sporturile acvatice) sunt menționate de o mare parte dintre respondenți ca fiind tipuri de activitățile care ar trebui dezvoltate și adăugate utilizărilor actuale ale Mării Negre.
Figura 21. Suprapuneri de utilizări ale spațiului maritim
Conflictele percepute de respondenți între diferitele tipuri de utilizări au în vedere în special interacțiunile dintre activitățile economice și cele care țin de mediul/ protecția mediului, însă fără a detalia natura acestor conflicte și a spațializa zonele în care se manifestă. Una din activitățile generatoare de conflicte este considerată urbanizarea zonei costiere prin amplasarea construcțiilor foarte aproape de mare și dezvoltarea turismului necontrolat, ceea ce reprezintă o presiune asupra ecosistemului, conducând la pierderea habitatelor.

În cadrul aceluiași proiect s-a desfășurat și un sondaj de opinie privind utilizările multiple ale spațiului maritim, adresat experților din domeniile relevante pentru procesul de amenajare, cu scopul de a obține informații specifice privind interacțiunile dintre diferitele utilizări. Sondajul de opinie a avut un număr de 38 de respondenți, reprezentanți ai autorităților și instituțiilor administrației publice centrale și locale, ai mediului academic, precum și ai mediului privat.

La întrebarea privind conflictele între reglementările/măsurile pentru conservarea și protecția mediului (Arii Marine Protejate, Natura 2000) și cele din domeniul activității de pescuit, 73% din respondenți au răspuns că acestea prezintă o prioritate ridicată. Riscul perturbării patrimoniului cultural subacvatic și Ariilor Marine Protejate prin acțiuni ilegale de trauflare este, de asemenea, evaluat ca o prioritate ridicată în procesul de amenajare a spațiului maritim de către 68,4% din respondenți. Reducerea presiunii generate de către activitățile din domeniul turismului asupra mediului marin este considerată o prioritate ridicată de către 57,8% din respondenți, în timp ce 34,2% îi atribuie o prioritate medie.

Pentru realizarea activităților de explorare/exploatare este necesară cunoașterea/delimitarea unor zone cu anumite restricții sau reglementari speciale de tipul siturilor Natura 2000 sau situri arheologice în vederea planificării lucrărilor și a obține avizele și autorizațiile necesare executării acestora.

În cadrul etapei de consultare cu ministerele de linie în perioada iulie 2021- martie 2022 asupra planului de amenajare a spațiului maritim, au fost identificate următoarele conflicte între diferite tipuri de utilizări ale spațiului maritim și presiuni cauzate de activitățile umane din spațiul maritim sau din zona costieră:

- **Principalele presiuni** generate de activitățile umane sunt reprezentate de introducerea de nutrienți (din surse difuze, surse punctiforme și depuneri atmosferice), introducerea sau răspândirea unor specii alogene, introducerea de materii organice (din surse difuze și surse punctiforme) și a altor substanțe (spre exemplu substanțe sintetice, substanțe nesintetice, radionuclizi din surse difuze, surse punctuale, depuneri atmosferice), suprapescuit, poluarea cu produse petroliere, poluarea cu substanțe periculoase, poluarea cu deșeuri marine, inclusiv plastic și microplastic, poluarea fonică, eroziunea costieră și schimbarea permanentă a substratului sau a morfologiei fundului mării, ca urmare a extracției necontrolate/neraționale de resurse minerale de pe fundul mării, scoaterea din mediul marin sau mortalitatea/vătămările unor specii sălbatice (prin pescuit comercial sau sportiv și alte activități);

- Deși Directiva 2014/89/EU a Parlamentului European și a Consiliului privind amenajarea spațială maritimă nu se adresează zonei costiere, ci exclusiv apelor marine, toțiși *influența zonei costiere și a apelor costiere* asupra apelor marine
nu poate fi neglijată, impactul surselor provenite de pe uscat manifestându-se și asupra apelor marine. Sursele de poluare ce trebuie luate în considerare sunt poluarea difuză provenite din agricultură și poluarea punctiformă (etc). Totodată impactul ridicării nivelului mării combinat cu efectele schimbărilor climatice și reducerea aportului de sedimente a condus la fenomenele eroziunii costiere;

- **Producerea de poluări accidentale** de la sursele de pe uscat și de pe mare, care contaminează aple marine. Pentru prevenirea și reducerea impactului poluărilor accidentale sunt implementate planuri proprii de prevenire și combatere a poluărilor accidentale de către unitățile potențial poluatoare și este implementat sistemul de avertizare în cazul poluărilor accidentale. Obiectivul planului este acela de a determina posibilității poluatorilor să se pregătească și să intervină operativ în punctele critice cu mijloace tehnice, umane și materiale specifice, să fie capabili să asigure propriile programe de monitorizare pentru calitatea apelor evacuate și să îmbunătățească eficiența sistemelor de combatere a poluărilor. Fiecare utilizator de apă care poate reprezenta o sursă potențială de poluare accidentală, identificată la nivelul spațiului hidrografic Dobrogea Litoral, elaborează Planul de prevenire și combatere a poluărilor accidentale;

- Există un potențial ridicat pentru **poluarea cu produse petroliere**, în special în zona platformelor de foraj, a terminalelor petroliere, rutelor navelelor, în rade și porturi;

- **Aportul de nutrienți** are un impact semnificativ asupra apelor tranzitorii marine și costiere întrucât aceștia reprezintă principala cauză a eutrofizării. Sursele de poluare cu nutrienți sunt surse punctiforme și difuze de pe uscat și mare, înregistrându-se depășiri semnificative ale limitelor precizate de legislația în vigoare;

- În zona litorală a Mării Negre, eroziunea costieră reprezintă un risc pentru mediul, fenomenul manifestându-se pe diferite trepte de intensitate de-a lungul celor circa 245 km ai litoralului, măsurați de la nord la sud, de la brațul Chilia (golful Musura) și până la Vama Veche (graniță cu Bulgaria). Există o serie de activități umane care au influențat modul în care se prezintă coasta românească în momentul de față, cum ar fi: măsurile de protecție a coastei, digurile de protecție din porturi, dezvoltarea de capacități industriale în zona costieră, introducerea de specii alogene în ecosistem, intervenții costiere care au afectat depunerile de sedimente. Pe baza cercetărilor efectuate de către Administrația Bazinală de Apă Dobrogea-Litoral, Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare pentru Geologie și Geocologie Marină - GeoEcoMar, I.N.C.D.M. „Grigore Antipa”, Royal Haskoning, JICA, USAID privind evoluția zonei costiere, s-a ajuns la concluzia că eroziunea costieră atinge în unele zone rata de circa 3-4 m/an. În urma realizării Master Planului „Protecția și reabilitarea zonei costiere” și a prezentării raportului „Coastal protection plan for the Southern Romanian Black Sea shore”, elaborat de Japan International Cooperation Agency Ecohcorporation, zonele Mamaia Sud și Eforie Nord au fost considerate prioritare privind lucrările pentru reabilitarea și îmbunătățirea protecțiilor costiere existente. Digurile portului Mangalia afectează transportul de-a lungul țărmului și circulația generală a sedimentelor, o parte a
acestora fiind transportată în larg. Din acest motiv, Portul Mangalia influențează în mod semnificativ eroziunea falezelor și plajelor 2 Mai și Vama Veche. În urma studiului efectuat se observă că în afara de zonele menționate ca fiind prioritare, mai sunt grav afectate zonele 2 Mai - Vama Veche. Din acest motiv și aceste zone au fost considerate prioritare și au fost prevăzute lucrări de reabilitare și îmbunătățire a protecțiilor costiere existente. Structurile din Mamaia, Agigea, Eforie, Costinești, Olimp, Jupiter-Neptun, Balta Mangalia-Venus-Aurora, Mangalia-Saturn și 2 Mai care nu mai servesc scopului prevăzut sau care contribuie la eroziune vor fi demolate. Se vor lua măsuri pentru acoperirea cu nisip a plajelor și remodelarea porțiunilor de plajă submerse sau emerse, cu scopul de a stabiliza linia țărmului și de a o face mai rezistentă la eroziune. De asemenea, se vor construi structuri care sprijină adaptarea sistemelor de protecție costieră la schimbările climatice. În general, lucrările se vor efectua în zonele costiere din: Periboina și Edighiol, Mamaia, Tomis, Agigea, Eforie, Costinești, Olimp, Jupiter-Neptun, Balta Mangalia-Venus-Aurora, Mangalia-Saturn, 2 Mai. Sistemul conceput pentru fiecare zonă va proteja linia țărmului prin reducerea impactului valorilor și sporirea rezistenței la condiții meteorologice extreme;

- **Evitarea potențialelor conflicte ce pot apărea atât între diferiți actori din segmentul pescăresc** (pescadoare versus pescari costieri/taliene, pescari versus scafandri, acvacultura marina versus pescuit), cat și între cei ce desfășoară activități de pescuit și alte activități economice (pescari versus agrement marin, pescari versus administratori de plaje, etc);

- **Problemele legate de dezvoltarea infrastructurii de exploatare a resurselor minerale offshore** (ex. traseul conductelor, amplasarea stațiilor de separare/uscare a gazelor, etc.);

- **Suprapunerea schemelor de separare a traficului** prin rade, rute recomandate actuale cu zone în care se pot desfășura și alte activități economice - pescuit, agrement, etc. pot fi considerate conflicte;

- **Presiunea asupra infrastructurii portuale** care este utilizată în mod continuu pentru aprovisionarea și mentenanța instalațiilor petroliere offshore și pentru transferul hidrocarburilor extrase și, totodată, existența unei **zone de interdicție pentru transportul naval** datorită instituirii zonelor de siguranță din jurul instalațiilor petroliere (500m). Activitățile de scoatere din uz a instalațiilor petroliere offshore necesită **facilități corespunzătoare la țărm**, pentru dezafectarea acestora. Producția de țîtei și gaze offshore reprezintă principala cerere pentru instalarea și operarea conductelor subacvatice;

- O posibilă competiție între maricultură și dezvoltarea spațială a altor activități se poate manifesta punctual acolo unde sunt îndeplinite condiții pentru ambele dezvoltări.

- O situație similară este posibilă între producția de energie electrică din surse eoliene, precum și dintre alte surse de regenerabile, acestea putând a se manifesta doar în zone ce intrunesc condiții optime pentru ambele tipuri de dezvoltări.
5.2. Metode de soluționare a conflictelor identificate și de valorificare a elementelor de compatibilitate

Tipurile de interacțiuni între diferitele utilizări ale spațiului maritim (sursa: proiectul „Cross-border Maritime Spatial Planning for Black Sea - Bulgaria and Romania” MARSPLAN-BS I) sunt sintetizate în matricea din figura nr. 21, compatibilitatea/ incompatibilitatea dintre diferite interacțiuni fiind stabilită pe baza opiniei experților implicați în proiectul MARSPLAN-BS I.

Relațiile de compatibilitate/ incompatibilitate dintre diferite utilizări ale spațiului maritim pot fi grupate în profil teritorial astfel:

- **zone exclusive, no go areas**, pentru dezvoltarea unor activități prevăzute prin reglementări speciale (spre exemplu zone pentru exerciții militare);
- **zone susceptibile pentru dezvoltare**, dar care necesită atenție și protejarea activității sau infrastructurii existente;
- **zone propice, go areas**, care pot fi considerate pentru dezvoltarea anumitor activități în viitor, în funcție de evoluția noilor tehnologii (parcuri eoliene offshore, etc.).

Delimitarea acestor zone poate fi realizată prin validarea modelului conceptual al matricei compatibilității/ incompatibilității între diferitele utilizări ale spațiului maritim în practică și confruntarea acestui model cu situații concrete și punctuale de conflicte.

Totodată, identificarea celor trei tipuri de zone depinde de finalizarea documentelor strategice sectoriale și spațializarea investițiilor și a utilizărilor viitoare ale spațiului maritim. Odată cu intrarea în vigoare a unor astfel de documente, zonele exclusive vor fi delimitate în versiunea actualizată a planului, iar propunerea de stabilire a unor astfel de zone va fi comunicată Comitetului pentru amenajarea spațiului maritim, al cărui secretariat tehnic este asigurat de către MDLPA.

În ceea ce privește **zonele exclusive**, din perspectiva operațiunilor petroliere offshore, aceste zone („no go areas”) sunt delimitate în figura 23. Instalarea noilor infrastructuri trebuie să țină cont de rețeaua subacvatică existentă astfel încât să nu fie afectată (de exemplu: Conductele din amonte a unor astfel de documente, zonele exclusive vor fi delimitate în versiunea actualizată a planului, iar propunerea de stabilire a unor astfel de zone va fi comunicată Comitetului pentru amenajarea spațiului maritim, al cărui secretariat tehnic este asigurat de către MDLPA.

În ceea ce privește **zonele exclusive**, din perspectiva operațiunilor petroliere offshore, aceste zone („no go areas”) sunt delimitate în figura 23. Instalarea noilor infrastructuri trebuie să țină cont de rețeaua subacvatică existentă astfel încât să nu fie afectată (de exemplu: Conductele din amonte a unor astfel de documente, zonele exclusive vor fi delimitate în versiunea actualizată a planului, iar propunerea de stabilire a unor astfel de zone va fi comunicată Comitetului pentru amenajarea spațiului maritim, al cărui secretariat tehnic este asigurat de către MDLPA.

În ceea ce privește **zonele exclusive**, din perspectiva operațiunilor petroliere offshore, aceste zone („no go areas”) sunt delimitate în figura 23. Instalarea noilor infrastructuri trebuie să țină cont de rețeaua subacvatică existentă astfel încât să nu fie afectată (de exemplu: Conductele din amonte a unor astfel de documente, zonele exclusive vor fi delimitate în versiunea actualizată a planului, iar propunerea de stabilire a unor astfel de zone va fi comunicată Comitetului pentru amenajarea spațiului maritim, al cărui secretariat tehnic este asigurat de către MDLPA.

Interzicerea activității de pescuit în zona de siguranță a instalațiilor petroliere este necesară pe durata operării acestora (fie că este vorba de instalații fixe de producție sau instalații petroliere neproductive), precum și interzicea temporară a pescuitului în zona de amplasare a conductelor submarine.
Figura 22. Zone de siguranță/interdicție aferente conductelor submarine și instalațiilor petroliere de producție offshore (existente și proiectate)

Sursa: ACROPO; DHM, 2022
Figura 23. Zona susceptibilă pentru dezvoltare pentru care sunt necesare reglementări suplimentare
Figura 24. Tipurile de interacțiuni între diferitele utilizări ale spațiului maritim

Sursa: proiectul „Cross-border Maritime Spatial Planning for Black Sea - Bulgaria and Romania” MARSPLAN-BS I, completări ACROPO, 2022
6. Cooperarea transfrontalieră

6.1. Cadrul juridic

În România, Legea nr. 17 din 7 august 1990 privind regimul juridic al apelor maritime interioare, al mării teritoriale, al zonei contigue și al Zonei Economice Exclusive a României, republicată, cu modificările și completările ulterioare, reglează statutul juridic al apelor maritime interioare, al mării teritoriale, al zonei contigue și al Zonei Economice Exclusive, în conformitate cu dispozițiile Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării, ratificată de România prin Legea nr. 110/1996.

6.2. Mecanisme de cooperare

Proiectul „Cooperare transfrontalieră în domeniul planificării maritime spațiale” MARSPLAN-BS a fost prima inițiativă pilot care a reunit în perioada 2015-2017 autoritățile naționale bulgare și române și instituții de cercetare pentru a identifica problemele transfrontaliere în domeniul amenajării spațiului maritim, asemănările teritoriale și posibilele soluții de rezolvare în comun a acestor probleme prin măsurile privind colaborarea în vederea transpunerii Directivei 2014/89/UE de stabilire a unui cadru pentru Planificare Spațială Maritimă (MSP) în Marea Neagră.

Principalele activități tehnice care s-au desfășurat în cadrul proiectului și care susțin procesul de amenajare a spațiului maritim au fost dezvoltarea unei metodologii comune de amenajare a spațiului maritim, dezvoltarea unor mecanisme instituționale de cooperare în domeniul amenajării spațiului maritim, a unor principii comune, viziune și obiective strategice, elaborarea unui plan-pilot de amenajare a spațiului maritim din zona Mangalia/Constanta (RO)-Shabla/Varna (BG).

În cadrul proiectului MARSPLAN-BS II (2019-2021), partenerii din cele două țări au continuat demersul privind amenajarea spațiului maritim prin analiza condițiilor viitoare și stabilirea condițiilor de dezvoltare durabilă și integrată a diferitelor sectoare în apele marine, inclusiv prin elaborarea unor studii pilot în domeniile: Pescuit și acvacultură, Eroziune costieră, Interacțiune mare-uscat, Noi rute de navigație, Consultarea factorilor interesați.

7. Procesul de consultare

Pentru implicarea tuturor actorilor relevanți în procesul de elaborare și implementare a Planului de amenajare a spațiului maritim, în cadrul proiectului „Cross-border Maritime Spatial Planning for Black Sea - Bulgaria and Romania” - MARSPLAN-BS II au fost identificate părțile interesate în raport cu utilizările spațiului maritim și activitățile vizate de Plan.

Scopul procesului de consultare este acela de a cunoaște și înțelege cerințele tuturor părților interesate de activitatea de amenajare a spațiului maritim, printr-un dialog continuu pe durata elaborării și implementării Planului, care are ca obiectiv identificarea unor direcții comune de acțiune pentru atingerea și menținerea stării ecologice bune a mediului marin și îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare durabilă.
Principalele etape ale procesului de consultare a actorilor relevanţi pentru elaborarea Planului de amenajare a spaţiului maritim au inclus:

- Derularea unui sondaj de opinie privind planificarea spaţială maritimă, respectiv interacţiunile uscat-mare, la care au participat 42 de respondenţi din domenii de interes pentru procesul de amenajare spaţială maritimă. Chestionarul privind relaţia uscat-mare a fost realizat în cadrul proiectului MARSPLAN-BS II;

- Derularea unui sondaj de opinie privind utilizările multiple ale spaţiului maritim, la care au participat 38 de respondenţi, cu scopul de a obţine informaţii specifice privind interacţiunile dintre diferitele utilizări. Chestionarul privind utilizările multiple ale spaţiului maritim a fost realizat în cadrul proiectului MARSPLAN-BS II;

- Consultarea cu ministerele de linie în perioada iulie-septembrie 2021 asupra primei versiuni a Planului de amenajare a spaţiului maritim, elaborată de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice şi Administraţiei, cu scopul stabilirii rolului concret al planificării spaţiale maritime a sectorului românesc al Mării Negre, identificării principalelor conflicte între diferite tipuri de utilizări ale spaţiului maritim, a interacţiunilor dintre activităţile umane şi procesoale naturale din zona de interfaţă uscat-mare, precum şi a tendinţelor/direcţiilor de dezvoltare ale activităţilor şi utilizărilor în apele marine.
8. Propuneri privind utilizarea spațiului maritim și măsuri identificate pentru implementarea planului

- **Obiectiv principal**: Promovarea unui proces decizional coordonat și integrat privind dezvoltarea durabilă a regiunii Mării Negre, prin politici coerente privind domeniul marin

- **Principii**:
  - Conservarea și protejarea biodiversității
  - Valorificarea eficientă a resurselor naturale (dezvoltarea economiei albastre)
  - Fundamentarea politicilor pe evidențe empirice și în colaborare cu părțile interesate

- **Viziune pe termen lung**:
  - Conservarea mediului marin
  - Zone maritime reziliente, competitive și incluzive
  - Implementarea unui cadru de dezvoltare durabilă
**OBIETIVE SPECIFICE DOMENIULUI: NAVIGAȚIE ȘI PORTURI**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. crt.</th>
<th>Obiective specifice</th>
<th>Direcții de acțiune/ Măsuri</th>
<th>Instituții responsabile</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Creșterea gradului de siguranță a traficului și reducerea numărului de evenimente de navigație</td>
<td>1.1. Înființarea și dezvoltarea sistemului de dirijare a traficului naval de-a lungul litoralului românesc (Coastal VTS) asigurând astfel o dirijare unitară pentru intrarea/ieșirea navelor în/din porturile maritime românești</td>
<td>Autoritatea Navală Română</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1.2. Asigurarea semnalizării maritime prin mijloace de semnalizare luminoase/neluminoase de la coastă</td>
<td>Direcția Hidrografică Maritimă Autoritatea Navală Română</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1.3. Elaborarea/actualizarea produselor geospațiale marine (hărți de navigație, publicații nautice, avize de navigatori) în conformitate cu standardele Organizației Hidrografice Internaționale</td>
<td>Direcția Hidrografică Maritimă</td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>Creșterea gradului de fluență a traficului</td>
<td>2.1. Crearea unei rute recomandate de deplasare a navelor de-a lungul țărmului românesc al Mării Negre (de la Sulina la Mangalia)</td>
<td>Autoritatea Navală Română / C.N Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța</td>
</tr>
<tr>
<td>3.</td>
<td>Reducerea poluării în zona maritimă a României</td>
<td>3.1. Mărirea numărului de controale la nave referitor la respectarea normelor interne și a convențiilor internaționale privind prevenirea poluării/mărirea numărului de sancțiuni contravenționale și mărirea cuantului acestor sancțiuni</td>
<td>Autoritatea Navală Română</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. crt.</td>
<td>Obiective specifice</td>
<td>Direcții de acțiune/ Măsuri</td>
<td>Instituții responsabile</td>
</tr>
<tr>
<td>---------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Dezvoltarea infrastructurii pescărești</td>
<td>1.1. Implementarea proiectului „Facilități pescărești pentru portul Midia”, aflat în faza de aprobare PUZ; Identificarea locațiilor unde se preconizează amplasamentele punctelor de debarcare</td>
<td>Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale prin Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale prin Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1.2. În cazul în care se propun dezvoltări în cadrul parcurilor eoliene offshore, se va analiza modul în care propunerea va permite și facilita accesul la pescuit și va gestiona și atenua impactul</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor prin ANAR (ABA D-L)</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Obiective specifice domeniului: Turism Maritim și de Litoral

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. crt.</th>
<th>Obiective specifice</th>
<th>Direcții de acțiune/ Măsuri</th>
<th>Instituții responsabile</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Reducerea impactului negativ pe care activitățile economice din turism și activitățile conexe îl au asupra mediului, patrimoniului cultural și natural</td>
<td>1.1. Identificarea zonelor vulnerabile, care prezintă risc climatic de inundații - hărți de risc</td>
<td>Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1.2. Sprijinirea actualizării documentațiilor de urbanism, cu delimitarea zonelor vulnerabile, reglementări privind utilizarea terenurilor în scopuri turistice, conservarea, protecția și valorificarea zonelor naturale, dezvoltarea infrastructurii turistice etc.</td>
<td>Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1.3. Protecția și reconstituirea plajelor, urmare a eroziunii</td>
<td>Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor</td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>Creșterea gradului de satisfacție a turiștilor și oferirea unui produs turistic durabil, de calitate, accesibil tuturor categoriilor de turiști</td>
<td>2.1. Continuarea programului “Blue Flag” de etichetare pentru plaje și porturi turistice</td>
<td>Ministerul Antreprenoriatului și Turismului, autorități ale administrației publice locale</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>2.2. Realizarea infrastructurii de vizitare pentru arii naturale protejate din zona costieră</td>
<td>Agenția Națională pentru Arii Naturale Protejate</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>2.4. Dezvoltarea unor facilități pentru sporturi nautice;</td>
<td>Ministerul Antreprenoriatului și Turismului, autorități ale administrației publice locale, Operatori economici</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>2.6. Dezvoltarea unor porturi turistice la Marea Neagră și la Dunăre (Delta Dunării);</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>2.7. Dezvoltarea unor noi structuri de tratament balnear și wellness</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
**OBIJECTIVE SPECIFICE DOMENIULUI: MEDIU**
*(privind ex. starea ecologică a mediului marin, gestionarea deșeurilor, poluarea mediului marin, arii marine protejate)*

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. crt.</th>
<th>Obiective specifice</th>
<th>Direcții de acțiune/ Măsuri</th>
<th>Instituții responsabile</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Atingerea stării ecologice bune a regiunii marine Marea Neagră</td>
<td>1.1. Implementarea HG 432/2020 privind aprobarea Programului de măsuri pentru atingerea stării ecologice bune a regiunii marine Marea Neagră</td>
<td>Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor</td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>Monitorizarea permanentă a elementelor biologice și chimice, a biotopului marin (apă, sediment)</td>
<td>2.1. Evaluarea efectelor implementării măsurilor pentru atingerea stării ecologice bune a regiunii marine Marea Neagră</td>
<td>Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**OBIJECTIVE SPECIFICE DOMENIULUI: EXTRACȚIA DE RESURSE MINERALE**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. crt.</th>
<th>Obiective specifice</th>
<th>Direcții de acțiune/ Măsuri</th>
<th>Instituții responsabile</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Dezvoltarea proiectelor de exploatare a gazelor naturale offshore din Marea Neagră în vederea contribuirii la asigurarea securității și independenței energetice</td>
<td>1.1. Îmbunătățirea cadrului legislativ și de reglementare competitiv, transparent și predictibil; 1.2. Întărirea capacității instituționale; 1.3. Noii dezvoltări ale Sistemului Național de Transport în scopul preluării gazelor naturale de la țărmul Mării Negre</td>
<td>Ministerul Energiei, Secretariatul General al Guvernului, Agenția Națională pentru Resurse Minerale</td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>Dezvoltarea sustenabilă a bazei de resurse minerale neenergetice interne</td>
<td>2.1. Promovarea explorării; 2.2. Îmbunătățirea cadrului legislativ și de reglementare competitiv, transparent și predictibil</td>
<td>Ministerul Energiei, Secretariatul General al Guvernului, Agenția Națională pentru Resurse Minerale</td>
</tr>
<tr>
<td>3.</td>
<td>Limitarea impactului negativ asupra mediului al sectorului petrolier offshore</td>
<td>3.1. Aplicarea măsurilor care limitează emisiile de GHG în activitățile de exploatare offshore;</td>
<td>Ministerul Energiei, ACROPO</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Reducerea amprentei spațiale a instalațiilor petroliere offshore prin proiectarea / construirea de noi instalații fără personal, comandate de la distanță

4. Creșterea siguranței operațiunilor petroliere offshore

4.1. Asigurarea unui cadru reglementat care să permită desfășurarea tuturor operațiunilor petroliere offshore în repere de siguranță operațională în conformitate cu prevederile din legislația națională și europeană/ internațională în domeniu;

4.2. Limitarea consecințelor accidentelor majore

**OBIECTIVE SPECIFICE DOMENIULUI: ENERGIE REGENERABILĂ**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. crt.</th>
<th>Obiective specifice</th>
<th>Direcții de acțiune/Măsuri</th>
<th>Instituții responsabile</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Dezvoltarea cadrului legislativ și de reglementare în domeniul surselor regenerabile offshore</td>
<td>1.1. Elaborarea cadrului legislativ și de reglementare aferent; 1.2. Identificarea și pregătirea schimbărilor de reglementare și instituționale necesare susținerii inițiativelor de dezvoltare a proiectelor de energie eoliană offshore; 1.3. Analizarea potențialului de generare a hidrogenului din energia eoliană offshore în diferite scenarii (costuri, gradul de competitivitate, reducerea costului pe kg de hidrogen, etc.); 1.4 Identificarea perimetrelor cu potențial pentru exploatarea resurselor regenerabile offshore.</td>
<td>Ministerul Energiei ACROPO Agentia Națională pentru Resurse Minerale</td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>Consolidarea securității energetice atât pentru România, cât și pentru regiunea Sud-est europeană</td>
<td>2.1. Susținerea dezvoltării proiectelor din surse regenerabile de energie eoliană offshore pe baza cadrul legislativ, a Planului Național Integrat Energie-Schimbări Climatice și a mecanismelor de finanțare disponibile</td>
<td>Ministerul Energiei</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Obiective specifice domeniului: Patrimoniu cultural subacvatic

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. crt.</th>
<th>Obiective specifice</th>
<th>Direcții de acțiune/ Măsuri</th>
<th>Instituții responsabile</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Inventarierea patrimoniului cultural subacvatic</td>
<td>1.1. Realizarea unui inventar sistematic al obiectelor și zonelor valoroase din punctul de vedere al patrimoniului cultural în vederea protejării lor și a departajării acestora de zonele care pot fi redate exploatarii economice</td>
<td>Ministerul Culturii</td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>Protejarea patrimoniului cultural subacvatic</td>
<td>2.1. Respectarea în relația cu protejarea patrimoniului arheologic subacvatic a regulilor de intervenție și a interdicțiilor cu legislația în vigoare</td>
<td>Ministerul Culturii</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Obiective specifice domeniului: Cercetare științifică

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. crt.</th>
<th>Obiective specifice</th>
<th>Direcții de acțiune/ Măsuri</th>
<th>Instituții responsabile</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Continuarea activităților de cercetare în domeniile tradiționale</td>
<td>1.1. Analiza stării ecologice a macrosistemului Dunăre-Delta Dunării - Marea Neagră;</td>
<td>Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1.2. Studierea resurselor vîi din mare și valorificarea acestora;</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1.3. Studii geologice, sedimentologice și geofizice de detaliu în zona Dunării de Jos a deltei, a litoralului românesc și a plătoului continental al Mării Negre;</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1.4. Studierea resurselor de energie convențională</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>Deschiderea de noi domenii de cercetare ale Mării Negre</td>
<td>2.1. Dezvoltarea cercetării în domenii precum: poluanții emergenți în sistemul Dunăre - Delta Dunării - Marea Neagră, surse marine de energie neconvențională, etc.</td>
<td>Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării</td>
</tr>
</tbody>
</table>
În ceea ce privește monitorizarea implementării Planului de amenajare a spațiului maritim, Conform Hotărârii Guvernului nr.406/2017 pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea, funcționarea și componența nominală a membrilor Comitetului de amenajare a spațiului maritim, membrii Comitetului, elaborează periodic, la trei ani, raportul de monitorizare a planului. Acesta este structurat pe secțiuni tematice pe domeniile de competență ale membrilor Comitetului, care sunt responsabili de realizarea rapoartelor de monitorizare a activităților și utilizărilor spațiului maritim din domeniile de competență. Prezentarea raportului de monitorizare a Planului de amenajare a spațiului maritim se prezintă în ședința de Guvern de către ministrul dezvoltării, lucrărilor publice și administrației.

În etapa de consultare cu ministerele de linie, au fost identificați următorii indicatori:

- **Domeniul pescuit și acvacultură marină (maricultură):**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicator</th>
<th>Sursa</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Numărul de porturi/adăposturi pescărești amenajate</td>
<td>MADR prin ANPA</td>
</tr>
<tr>
<td>Numărul de unități de maricultură (acvacultură marină) funcționale</td>
<td>MADR prin ANPA</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- **Domeniul mediu:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicator</th>
<th>Sursa</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Indicatori generici: diversitatea biologică, specii neindigene, specii pești comerciali, eutrofizarea, integritatea fundului mării, contaminanți, contaminanți în pește și ale resurse vii destinate consumului uman, deșeurile marine, zgomot</td>
<td>MMAP Anexa 1 Descriptori - Directiva Cadru Strategia pentru mediul marin</td>
</tr>
<tr>
<td>Indicatori biologici, hidromorfologici, fizico- chimici (în special grupa nutrienților), contaminanți</td>
<td>MMAP</td>
</tr>
<tr>
<td>Evoluția fenomenului de eroziune costieră</td>
<td>MMAP</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr de descriptori care se încadrează în starea ecologică bună</td>
<td>MMAP</td>
</tr>
<tr>
<td>Cantitățile de deșeuri din plastic provenite de la uneltele de pescuit</td>
<td>MMAP</td>
</tr>
<tr>
<td>Capturile accidentale de delfini</td>
<td>MMAP</td>
</tr>
<tr>
<td>Prezența speciilor neindigene în apele de balast</td>
<td>MMAP</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Domeniul transporturi:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicator</th>
<th>Sursa</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Suprafața (mp) dragată la cota de proiect, a bazinelor/șenalelor navigabile</td>
<td>ANR</td>
</tr>
<tr>
<td>Suprafața bazinelor/șenalelor nou create în porturi</td>
<td>ANR</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr evenimente de navigație (conform Legii nr. 412 din 26 iunie 2002 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă)</td>
<td>Conform evidentelor și înregistrărilor din baza de date a ANR</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr poluări accidentale</td>
<td>ANR</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr proiecte aflate în derulare și finalizate pentru modernizarea infrastructurii portuare</td>
<td>MTI</td>
</tr>
<tr>
<td>Traficul portuar (mil. tone / an)</td>
<td>INS</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Domeniul patrimoniu cultural subacvatic:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicator</th>
<th>Sursa</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Suprafețe cercetate arheologic pentru care au fost aprobate de către Comisia Națională de arheologice rapoarte de cercetare arheologică</td>
<td>MC</td>
</tr>
<tr>
<td>Numărul perimetrelor cu vestigii arheologice subacvatice identificate, în scopul protejării loc și departajării acestora de zonele care pot fi redate exploatării economice</td>
<td>MC</td>
</tr>
<tr>
<td>Numărul zonelor de protecție institute și reglementate pentru perimetrele cu vestigii arheologice subacvatice - situri și epave, în scopul departajării acestora de zonele care pot fi redate exploatării economice, în intervalul de monitorizare</td>
<td>MC</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Domeniul turism maritim și de litoral:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicator</th>
<th>Sursa</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Număr hărți de vulnerabilitate (risc) pentru zona costieră elaborate</td>
<td>MDLPA MMAP</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr PUG-uri actualizate</td>
<td>MDLPA</td>
</tr>
<tr>
<td>mp de plajă reconstruite</td>
<td>ABA D-L</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr plaje autorizate în scop turistic</td>
<td>MAT</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr plaje/porturi turistice etichetate Blue Flag</td>
<td>MAT</td>
</tr>
<tr>
<td>Indicator</td>
<td>Sursa</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------------------------------------------------------------------</td>
<td>--------------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr de arii naturale protejate în care s-a realizat infrastructură de vizitare</td>
<td>ANANP, MMAP</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr de noi facilități pentru agrement nautic</td>
<td>MAT</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr de porturi turistice amenajate</td>
<td>MAT</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr de noi structuri de tratament balnear și wellness</td>
<td>MAT, MS</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**➤ Domeniul energie regenerabilă:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicator</th>
<th>Sursa</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Număr turbine instalate</td>
<td>ME, ACROPO</td>
</tr>
<tr>
<td>Capacitate instalată energie eoliană din surse regenerabile offshore</td>
<td>ME, ACROPO</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**➤ Domeniul extracția resurselor minerale:**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicator</th>
<th>Sursa</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Capacitatea de producție a instalațiilor petroliere offshore</td>
<td>ME, ACROPO</td>
</tr>
<tr>
<td>Volumele anuale de hidrocarburi evacuate în mare în mod accidental</td>
<td>ACROPO</td>
</tr>
<tr>
<td>Capacitatea de transport hidrocarburi prin conducte submarine</td>
<td>ME, ACROPO</td>
</tr>
<tr>
<td>Număr de incidente anuale investigate</td>
<td>ACROPO</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**ABA D-L** - Administrația Bazinală de Apă Dobrogea Litoral
**ACROPO** - Autoritatea Competentă de Reglementare a Operațiunilor Petroliere Offshore
**ANANP** - Agenția Națională pentru Aii Naturale Protejate
**ANPA** - Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură
**ANR** - Autoritatea Navală Română
**ANRM** - Agenția Națională pentru resurse Minerale
**DGP-AMPOPAM** - Direcția Generală Pescuit - Autoritatea de Management pentru Programul Operațional pentru Pescuit și Afaceri Maritime
**INS** - Institutul Național de Statistică
**MAT** - Ministerul Antreprenoriatului și Turismului
**MADR** - Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale
9. Concluzii și recomandări

Având în vedere că Planul de amenajare a spațiului maritim este documentul de planificare strategică, cu caracter director și de reglementare, prin care se identifică distribuția spațială și temporală a activităților și utilizărilor actuale și viitoare în apele marine și prin care se stabilește cadrul general de dezvoltare durabilă și integrată a diferitelor sectoare în apele marine și ținând cont de faptul că utilizările actuale la Marea Neagră sunt reduse, distribuția spațială a acestora nu a fost, până în prezent, stabilită de toate autoritățile competente, în unele domenii existând analize în curs cu privire la potențialul de dezvoltare la Marea Neagră. În acest sens, autoritățile competente din cadrul Comitetului de amenajare a spațiului maritim au concluzionat că nu există conflicte majore între diferite utilizări care să necesite intervenții în cadrul Planului.

Ulterior definitivării procesului de elaborare a planului de amenajare a spațiului maritim Comitetul asigură consultarea și implicarea părților interesate, a autorităților administrației publice competente și a publicului vizat. Astfel, posibile conflicte sau propuneri privind utilizarea spațiului maritim pot fi identificate și analizate în cadrul procedurilor de consultare cu actorii interesați.

Comitetul de amenajare a spațiului maritim transmite Comisiei Europene și altor state membre, prin Secretariatul Comitetului, copii ale planului de amenajare a spațiului maritim, ale documentelor de fundamentare și ale componentelor acestuia în termen de 3 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a legii privind aprobarea planului de amenajare a spațiului maritim, precum și copii ale tuturor actualizărilor ulterioare, în termen de 3 luni de la data publicării acestora.

Procesul de planificare urmează a fi adaptat în funcție de modificări ale obiectivelor strategice sectoriale cu impact asupra amenajării spațiului maritim, induse de factori externi, adoptarea unor noi politici sectoriale, noi informații despre sistemul maritim sau noi tehnologii care permit o coexistență mai eficientă a utilizărilor, în scopul menținerii unei dezvoltări durabile a spațiului maritim.

Adaptarea procesului de planificare a spațiului maritim va cuprinde următoarele etape: reconsiderarea și revizuirea planului de amenajare a spațiului maritim conform rezultatelor rapoartelor de evaluare; identificarea nevoilor de cercetare aplicată; inițierea următoarei etape de planificare spațială maritimă.

Rezultatele procesului de monitorizare și evaluare vor fi utilizate la adaptarea planificării spațiului maritim astfel încât acțiunile acesteia să aibă efectele vizate.
Totodată, pentru aprofundarea interrelaționării multiplelor activități din zona Mării Negre și pentru eficientizarea planificării utilizărilor, identificării conflictelor și a sinergiilor, se consideră necesar ca autoritățile de la nivel central care gestionează domeniile respective să continue definirea dimensiunii spațiale a acestor activități. O atenție prioritară trebuie asigurată părții sudice a Mării teritoriale pentru activități de cercetare arheologică.
Figura 25. Porturi pescărești, tipuri de pescuit, capturi

Date: Agenția Națională de Pescuit și Acvacultură; I.N.C.D.M. „Grigore Antipa” 2020
Figura 26. Perimetre de explorare, dezvoltare, exploatare active și zone libere

Date: Agenția Națională pentru Resurse Minerale, 2022
Figura 27. Zone cu restricții și obstacole

Date: Direcția Hidrografică Maritimă, 2020
Figura 28. Infrastructura de transport

Date: Direcția Hidrografică Maritimă, 2020
Figura 29. Habitat marine

Date: I.N.C.D.M. „Grigore Antipa”, 2020
Figura 30. Arii naturale protejate

Date: Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, 2020