

COMUNICAT DE PRESĂ

4 FEBRUARIE 2025

Transportul maritim în UE: s-au înregistrat progrese, însă persistă provocările legate de mediu și de sustenabilitate

Sectorul maritim european face progrese în direcția unei mai mari sustenabilități, însă va trebui să-și intensifice eforturile în următorii ani pentru a îndeplini obiectivele climatice și de mediu ale UE, care vizează reducerea consumului de energie, a poluării și a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și o mai bună protecție a biodiversității. Așa se afirmă în cea de a doua ediție a raportului European Maritime Transport Environmental Report (Raportul de mediu privind transportul maritim european), publicată astăzi de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) și de Agenția Europeană de Mediu (EEA).

Transportul maritim joacă un rol esențial în susținerea comerțului, a creșterii economice, a conectivității și a accesibilității, contribuind în același timp la securitatea energetică și la crearea de locuri de muncă. Cu toate acestea, **o cerere mai mare de transport** pentru sectorul maritim vine la pachet cu un impact ecologic suplimentar asupra atmosferei și asupra ecosistemelor marine. [Potrivit raportului](#), care oferă informații actualizate cu privire la performanța de mediu a sectorului și o evaluare a eforturilor de a-l face mai sustenabil, deși s-au înregistrat unele **progrese**, reducerea emisiilor reprezintă în continuare o provocare.

Activitățile precum transportul naval de mărfuri și de containere, pescuitul comercial, navele cisternă și navele de croazieră, precum și activitățile portuare continuă să contribuie în mod semnificativ la o **gamă largă de provocări de mediu**, întregul sector fiind responsabil de 3-4 % din emisiile totale de **dioxid de carbon** (CO₂) ale UE, o pondere care trebuie să scadă. Între timp, între 2018 și 2023, s-a înregistrat cel puțin o dublare a emisiilor de gaz **metan** (CH₄), reprezentând 26 % din emisiile totale de metan ale sectorului în 2022. Pe lângă emisiile de gaze cu efect de seră, reducerea **poluanților atmosferici** precum oxizii de sulf și oxizii de azot (NO_x) continuă să fie o problemă.

De asemenea, transportul maritim continuă să contribuie la **poluarea apei** prin deversări de petrol și evacuările de ape uzate de la nave, precum și prin zgomotul subacvatic. Se estimează că deșeurile marine provenite din pescuit și din transportul naval s-au înjumătățit în ultimul deceniu, dar aceste deșeuri reprezintă în continuare o problemă dificil de abordat în mod cuprinzător. Pierderile de containere, inclusiv de containere care conțin granule din plastic, rămân, de asemenea, o sursă importantă de poluare maritimă.

Raportul arată, de asemenea, că utilizarea **combustibililor alternativi** și a surselor de energie alternative a crescut, deși de la o bază scăzută. Cu toate acestea, în situația actuală, va fi necesară o creștere semnificativă a producției de anumiți combustibili alternativi potențiali pentru a putea satisface o eventuală cerere. În plus, va fi necesar să se elaboreze **orientări internaționale armonizate** și să se instruiască o rezervă de navigatori cu privire la noile tehnologii de decarbonizare.

Salutând raportul, comisarul pentru transport sustenabil și turism, **Apostolos Tzitzikostas**, a declarat: „Noul Raport de mediu privind transportul maritim european reprezintă un ghid valoros pentru viitorul transportului naval european, unul atât sustenabil, cât și competitiv și rezilient. Acest raport este și un apel la acțiune. Lucrând împreună, ne putem asigura că transportul maritim rămâne un actor-cheie în economia noastră globală, reducând în același timp la minimum impactul său asupra mediului și protejându-ne oceanele pentru generațiile viitoare.”

Jessika Roswall, comisarul UE pentru mediu, reziliență în domeniul apei și o economie circulară competitivă, a adăugat: „Apele noastre suferă sub presiunea schimbărilor climatice, a pierderii biodiversității, a gestionării defectuoase și a poluării. Din acest motiv, voi lansa o strategie a UE pentru reziliența în domeniul apei. Avem nevoie de o schimbare de paradigmă cu privire la modul în care ne raportăm la apă, pentru a conserva calitatea și cantitatea apei și pentru a stimula avantajul competitiv al industriei apei din UE. Avem nevoie de o abordare de tipul «de la sursa până în mare», deoarece activitățile de pe mare sunt strâns legate de cele de pe uscat. Este momentul pentru o schimbare transformatoare în sectoarele maritim și al apei, pentru ca Europa să devină rezilientă în domeniul apei.

„Sunt necesare acțiuni continue și o sporire a inovării pentru a se accelera progresele înregistrate în direcția unui transport maritim mai sustenabil în Europa – în toate operațiunile – în vederea atingerii obiectivelor ambițioase ale Pactului verde european, menținându-se în același timp competitivitatea sectorului. Raportul nostru comun este menit să ofere factorilor de decizie și cetățenilor o evaluare factuală, bazată pe dovezi, a provocărilor actuale și viitoare din drumul către decarbonizarea sectorului, precum și a oportunităților pe care digitalizarea și tehnologia avansată le pot oferi pentru tranziția verde a sectorului maritim”, a declarat **Maja Markovčić Kostelac**, directoarea executivă a EMSA.

„Raportul reflectă nevoia urgentă ca sectorul transportului maritim să-și intensifice eforturile de reducere a amprente de carbon și celelalte efecte asupra mediului, cum ar fi poluarea apei, precum și să-și accelereze eforturile de a trece la combustibili mai curați și la practici portuare și de transport naval sustenabile, pentru a-și reduce impactul asupra ecosistemelor marine și de coastă. Noile inovații și tehnologii și o mai bună gestionare vor contribui la realizarea sustenabilității viitoare într-un mod accesibil din punctul de vedere al prețurilor, deci este esențial în prezent ca sectorul să-și accelereze trecerea la practici ecologice”, a declarat **Leena Ylä-Mononen**, directoarea executivă a EEA.

Realizarea sustenabilității

Ne putem aștepta ca noi măsuri legislative, oportunități de finanțare și investiții ale UE să avanseze decarbonizarea sectorului. Prin extinderea [schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii](#) (EU ETS) la transportul maritim în 2024, UE a devenit prima jurisdicție care a stabilit un preț al carbonului pentru emisiile de gaze cu efect de seră provenite de la nave. Veniturile generate de ETS finanțează Fondul pentru inovare, unul dintre cele mai mari programe din lume pentru tehnologii inovatoare, cu emisii reduse de carbon, iar peste 300 de proiecte legate de transportul naval au beneficiat deja de sprijin. În același timp, [Regulamentul FuelEU în domeniul maritim](#), în vigoare din ianuarie 2025, stimulează combustibilii și soluțiile energetice cu emisii scăzute de carbon prin stabilirea unor limite ale intensității GHG generate de energia

utilizată la bordul navelor. Modelul inițiativei FuelEU în domeniul maritim constituie baza pentru standardul privind combustibilii cu emisii de GHG (GFS) propus pentru reducerea emisiilor la nivel internațional prin intermediul Organizației Maritime Internaționale (IMO).

Principalele efecte asupra mediului evidențiate în raport

- În perioada 2018 - 2023, s-a înregistrat cel puțin o dublare a emisiilor de metan (CH_4), reprezentând 26 % din emisiile totale de metan din sectorul transporturilor în 2022. Această dublare este atribuită în mare parte utilizării mai mari a gazului natural lichefiat (LNG).
- **Poluarea aerului:** Emisiile de oxid de sulf (SO_x) din UE au scăzut cu aproximativ 70 % din 2014, în mare parte datorită introducerii unei zone de control al emisiilor de SO_x în nordul Europei. Se preconizează că zona de control al emisiilor de SO_x pentru Marea Mediterană, care urmează să intre în vigoare la 1 mai 2025, va contribui la și mai multe reduceri, împreună cu cea care urmează să intre în vigoare în nord-estul Oceanului Atlantic, care va controla atât SO_x , cât și NO_x . Între timp, emisiile de oxizi de azot (NO_x) au crescut în medie cu 10 % în perioada 2015 - 2023, reprezentând 39 % din emisiile de NO_x legate de transporturi în 2022.
- **Poluarea apei:** Transportul maritim contribuie la poluarea apei prin deversări de petrol și deversări operaționale, cum ar fi apele gri, iar evacuările de apă provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament (EGCS) în buclă deschisă, care sunt utilizate pentru a reduce emisiile de oxizi de sulf (SO_x) în atmosferă, reprezintă 98 % din evacuările permise. EGCS eliberează contaminanți în apă, ceea ce evidențiază compromisul dintre reducerea poluării atmosferice și creșterea poluării marine. Deversarea de ape gri, cauzată în mare parte de operațiunile navelor de croazieră, a crescut cu 40 % între 2014 și 2023.
- **Zgomotul subacvatic:** Noile modele paneuropene scot la iveală niveluri ridicate de zgomot subacvatic radiat (URN) în următoarele regiuni: Canalul Mânecii, Strâmtoarea Gibraltar, Marea Adriatică, Strâmtoarea Dardanele și Marea Baltică. Măsurile de atenuare ar putea reduce URN cu până la 70 % în perioada 2030 - 2050.
- **Deșeurile marine:** Deșeurile marine provenite din pescuit (11,2 %) și din transportul naval (1,8 %) s-au înjumătățit în ultimul deceniu. Cu toate acestea, provocările persistă, în special în ceea ce privește poluarea cu granule din plastic din containerele pierdute.
- **Suprafețe afectate pe fundul mării:** La nivel european, aproximativ 27 % din suprafețele de pe fundul mării apropiate de țărm (5 % confruntându-se cu efecte grave) sunt afectate de activități legate de transportul maritim, cum ar fi extinderea porturilor, dragarea și ancorarea, care conduc la perturbări fizice și la pierderea habitatelor.
- **Specii alogene:** În Europa, transportul naval aduce majoritatea speciilor neindigene (60 %) și alogene invazive (56 %). Convenția pentru managementul apelor de balast a dus însă la certificarea a 31 % dintre nave și la conformitatea a 23 % dintre sisteme până în 2023.



- **Riscuri de coliziune:** Din 2017 până în 2022, creșterea intensității transportului naval a cauzat o sporire remarcabilă a riscurilor de coliziune cu animalele din zonele protejate Natura 2000 în toate regiunile marine.

LINK CĂTRE RAPORT ȘI FIȘE INFORMATIVE

EEA: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>

EMSA: <http://www.emsa.europa.eu/emter>

CONTACTE PENTRU PRESĂ

- **EMSA:** Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; telefon mobil: +351 913 151 610
- **EEA:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; telefon mobil: +45 2174 1872