

Date Şi Cifre: Raportul EMTER



Date Şi Cifre: Raportul EMTER



Cover design: EEA
Cover photo: © Getty Images (Royalty free)
Layout: EEA

Aviz juridic

Conținutul acestei publicații nu reflectă neapărat opiniile oficiale ale Comisiei Europene sau ale altor instituții ale Uniunii Europene. Nici Agenția Europeană de Mediu și nici alte persoane sau companii care acționează în numele agenției nu răspund de modul în care ar putea fi utilizate informațiile din această publicație.

Aviz privind drepturile de autor

© European Environment Agency, 2021

© European Maritime Safety Agency, 2021

Reproducerea este autorizată cu condiția menționării sursei.

European Maritime Safety Agency
Praça de Europa 4, Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

Tel.: +351 21 1209 200
Internet: emsa.europa.eu
Enquiries: emsa.europa.eu/contact

European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

Tel.: +45 33 36 71 00
Internet: eea.europa.eu
Enquiries: eea.europa.eu/enquiries

Pe scurt:

- În 2018, emisiile din sectorul transportului maritim au reprezentat 13,5 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturile din UE, cu mult sub cele datorate transportului rutier (71 %) și cu puțin sub cele datorate transportului aerian (14,4 %). Peste o treime din aceste emisii au provenit de la navele container.
- Aproximativ 40 % din populația UE locuiește la distanțe de până la 50 de kilometri de mare, așa încât emisiile atmosferice de la nave reprezintă o îngrijorare deosebită pentru comunitățile costiere. La fel ca alte mijloace de transport, navele emit substanțe precum oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie (PM), care pot afecta sănătatea oamenilor. În 2018, sectorul transportului maritim a produs 24 % din totalul emisiilor de NO_x, 24 % din totalul emisiilor de SO_x și 9 % din totalul emisiilor de PM_{2,5}, procentajele fiind calculate în raport cu emisiile provenite din toate sectoarele economice la nivel național în UE.
- Zgomotul subacvatic produs de motoarele și elicele navelor poate cauza pierderea auzului și modificări de comportament la animalele marine. Din estimări reiese că, în perioada 2014-2019, totalul cumulat al energiei sonore radiate în mediul subacvatic a crescut de peste două ori în apele UE.
- Speciile alogene pot invada noi habitate prinzându-se de carenele navelor în timp ce acestea navighează din port în port sau prin intermediul apei de balast a navelor, care se ia la bord într-un port și se deversează la destinația navei. Începând cu 1949, sectorul transportului maritim reprezintă cea mai mare sursă de specii alogene introduse în mările din jurul UE (aproape 50 % din total, 51 dintre ele fiind specii cu impact mare).
- Deși cantitatea de petrol transportat pe mare a crescut permanent în ultimii 30 de ani, cantitatea totală a scurgerilor accidentale de petrol este într-o scădere constantă. În perioada 2010-2019, din cele 44 de scurgeri medii de petrol survenite în lume, doar cinci au avut loc în mările europene, iar din cele 18 scurgeri mari de petrol de pe mapamond, doar trei s-au produs în UE.
- Containerele pierdute sunt o sursă de deșeuri marine. În funcție de starea mării la momentul pierderii, acestea pot să rămână intacte în apă ori să-și deverseze conținutul parțial – sau chiar în întregime. Procentajul total estimat al deșeurilor eliberate prin containerele pierdute pe mare este considerat a fi scăzut și neglijabil în UE, cu o medie de 268 de containere pierdute pe an din 226 de milioane transportate în întreaga lume.
- UE are un pachet cuprinzător de norme care reglementează aspectele de mediu ale transportului maritim, dintre care multe sunt mai stricte decât standardele internaționale convenite. Cu toate acestea, responsabilii de elaborarea politicilor se vor confrunta în viitor cu provocări precum creșterea preconizată a transportului maritim la nivel mondial și schimbările climatice, care ar putea face ca porturile să devină vulnerabile la creșterea nivelului mării și ar putea duce la deschiderea de noi căi navigabile prin zone care în prezent nu sunt deschise pe tot parcursul anului.

Flota UE:

În 2019, navele înregistrate sub pavilioanele statelor membre ale UE (aproximativ 18 000 de nave) reprezentau aproape o cincime din totalul flotei mondiale în tonaj deadweight (DWT), o unitate de măsură care se referă la capacitatea de transport a mărfurilor. Mai mult de 80 % dintre aceste nave sunt nave care transportă mărfuri vrac, nave petroliere și nave container.

Flota înregistrată în statele membre ale UE este relativ modernă, jumătate din totalul navelor înregistrate sub pavilioanele statelor membre ale UE având o vechime mai mică de 15 ani și, prin urmare, o probabilitate mai mare să îndeplinească standarde de mediu mai înalte.

În 2019, aproape jumătate din traficul marin (escale ale navelor) în UE a fost efectuat de vase care navighează exclusiv pe rute și călătorii interne, în mare parte datorită traversărilor frecvente făcute de navele de pasageri și feriboturile de tip ro-ro. Porturile din UE au gestionat aproape patru miliarde de tone de mărfuri, aproape jumătate (ca greutate) din totalul bunurilor comercializate între UE-27 și restul lumii.

Standardele de mediu UE și internaționale pentru transportul maritim:

De la sfârșitul anilor 90, UE a adoptat un ansamblu de norme tot mai cuprinzător aplicabil navelor care fac comerț în apele UE sau care navighează către sau din porturile UE. Printre altele, aceste legi vizează aspecte de mediu cum sunt emisiile atmosferice, precum Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea sau Directiva privind sulful, și aspecte privind poluarea apei, precum Directiva privind poluarea cauzată de nave și Directiva privind instalațiile portuare de preluare. Mai mult, Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”, Directiva-cadru privind apa și Directiva privind habitatele protejează mediul marin, având drept scop respectarea standardelor de stare ecologică bună și reducerea poluării atmosferice sau de alt tip în comunitățile costiere și în porturi.

Aceste legi ale UE sunt consecvente cu cadrul internațional, iar unele sunt mai stricte decât standardele de mediu stabilite de Organizația Maritimă Internațională.

De la înființare, Organizația Maritimă Internațională (OMI) a adoptat peste 50 de tratate internaționale care reglementează transportul maritim internațional, dintre care 40 % se axează pe protecția mediului.

Gazele cu efect de seră:

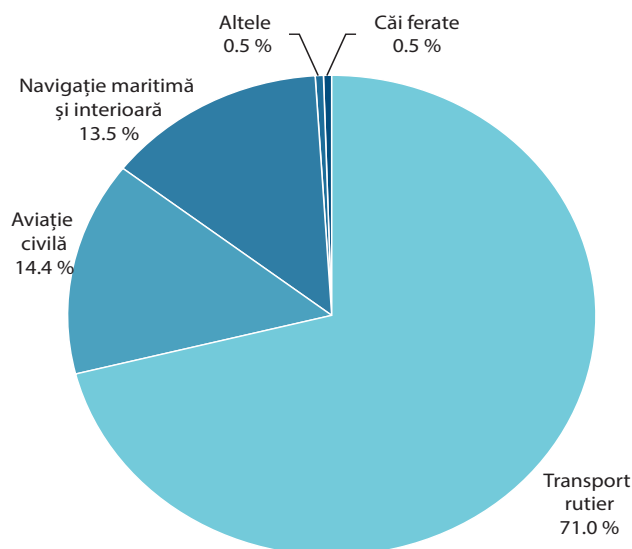
UE a propus o țintă de reducere netă a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în întreaga UE până în 2030 cu cel puțin 55 % (față de 1990), ceea ce va așeza Uniunea pe calea neutralității climatice.

În 2018, sectorul transportului maritim și al navigației interioare a generat 13,5 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră cauzate de transporturile din UE, cu mult sub transportul rutier și cu puțin sub transportul aerian.

De departe cel mai important tip de emisii de gaze cu efect de seră create de sectorul transportului maritim a fost dioxidul de carbon (CO₂) rezultat din arderea combustibililor. În total, navele care au făcut escală în porturile din UE și SEE au generat 140 de milioane de tone de emisii de CO₂ în 2018 (aproximativ 18 % din totalul emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim la nivel mondial în anul respectiv).

Din totalul emisiilor de CO₂, aproximativ 40 % provin de la navele care navighează între porturile statelor membre ale UE și de la navele aflate la dană în porturi. Restul de 60 % se produc în timpul voiajelor spre și dinspre UE. Doar navele container generează circa o treime din emisiile de CO₂ ale flotei UE.

Emisii De Gaze Cu Efect De Seră – Toate Sectoarele Din Domeniul Transporturilor

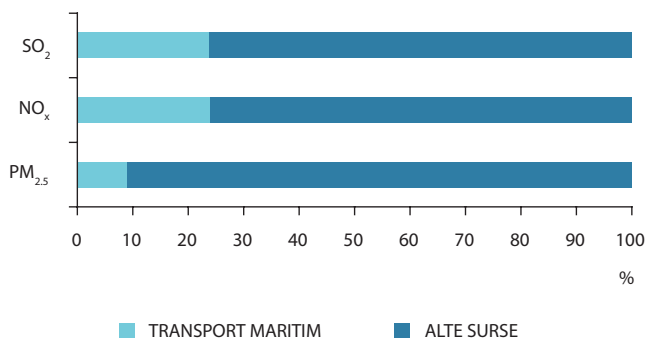


Source: 'EEA greenhouse gas — data viewer', European Environment Agency (<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>)

Poluarea aerului:

Aproximativ 40 % din populația UE locuiește la distanțe de până la 50 de kilometri de mare, așa încât emisiile atmosferice de la nave reprezintă o îngrijorare deosebită pentru comunitățile costiere. Navele emit substanțe precum oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie (PM), care pot afecta sănătatea oamenilor. Aceste emisii pot fi considerabile în zonele cu trafic maritim intens.

În 2018, sectorul transportului maritim a produs 24 % din totalul emisiilor de NO_x, 24 % din totalul emisiilor de SO_x și 9 % din totalul emisiilor de PM_{2,5} (emisii de particule în suspensie cu diametrul mai mic de 2,5 μm), procentajele fiind calculate în raport cu emisiile provenite din toate sectoarele economice la nivel național în UE:



Source: 'Air pollutant emissions data viewer (Gothenburg Protocol, LRTAP Convention) 1990-2018', European Environment Agency (<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/dashboards/air-pollutant-emissions-data-viewer-3>).

Principalele emisii de oxizi de sulf care provin de la nave sunt cele de dioxid de sulf (SO₂). Aceste emisii sunt generate de utilizarea combustibililor maritimi pentru motoarele de la bordul navelor, dar și pentru alte mașini cu ardere internă, cum sunt cazanele care funcționează cu combustibil lichid. În 2019, emisiile de SO₂ generate de navele care au făcut escală în porturile UE și ale Spațiului Economic European (SEE) s-au ridicat la aproximativ 1,63 milioane de tone – aproximativ 16 % din emisiile globale de SO₂ cauzate de transportul maritim internațional.

Pentru a reduce emisiile de SO₂ provenite de la nave, în 1999 a fost reglementat conținutul de combustibili maritimi, iar de atunci acesta s-a redus în permanență, Directiva UE privind

sulful ducând la reducerea concentrațiilor de SO_x în mările europene. În plus, în 2015 au fost create zone de control al emisiilor de SO_x în Marea Nordului și în Marea Baltică, în cadrul cărora navele sunt obligate să utilizeze combustibili cu un conținut maxim de sulf de 0,10 % m/m. S-a dovedit că zonele de control al emisiilor de SO_x contribuie în mod real la reducerea semnificativă a concentrațiilor de SO₂, diminuându-le cu până la 60 %.

Începând cu ianuarie 2021, zonele de control al emisiilor de NO_x se aplică în Marea Nordului și în Marea Baltică, deși se preconizează că reducerile efective se vor materializa într-un ritm lent, deoarece cerințele se referă numai la navele noi.

Zgomotul subacvatic:

Navele produc zgomot atunci când trec prin apă, de la elice, de la mașini (inclusiv motoare) și de la mișcarea carenei. Acest zgomot poate afecta speciile marine în mai multe feluri; pierderea auzului, reducerea comunicării, posibila creștere a nivelului de stres și diverse modificări de comportament sunt doar câteva dintre reacțiile adverse provocate de zgomotul subacvatic asupra vieții marine. Se crede că cetaceele (delfinii, marsuinii și balenele) sunt afectate în mod deosebit, deoarece folosesc sunetele pentru a comunica între ele.

Se estimează că, în perioada 2014-2019, totalul cumulat al energiei sonore radiate în mediul subacvatic a crescut de peste două ori în apele UE. Din cauza utilizării elicelor, navele container, navele de pasageri și cele petroliere generează cele mai mari emisii de energie sonoră.

În prezent se stabilesc limite pentru zgomotul subacvatic în UE, în baza Directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”.

Speciile alogene:

Speciile alogene sunt patogeni acvatici care pot fi transportați dintr-un habitat în altul prin intermediul navelor, fie extern (prin agățarea de corpurile navelor, numită și „atașare de carenă”), fie prin apa de balast a navelor, care este apă dulce sau sărată păstrată în cisterne pentru stabilizarea vaselor și pentru a spori manevrabilitatea. Dacă se adaptează noului mediu, aceste specii pot deveni o amenințare pentru biodiversitatea locală sau pentru sănătatea umană și pot provoca daune grave economiei locale.

Per total, începând din 1949 sectorul transportului maritim reprezintă proporțional cea mai mare sursă de introducere

a speciilor alogene în mările din jurul UE – aproape 50 % din totalul speciilor, cel mai mare număr regăsindu-se în Marea Mediterană. 51 de specii sunt clasificate ca fiind de mare impact, ceea ce înseamnă că pot afecta ecosistemele și speciile indigene.

Rata noilor introduceri s-a diminuat însă începând din 2015, datorită unei combinații de factori printre care sporirea conștientizării, scăderea fondului de potențiale specii alogene, politici eficiente și legislație nouă.

Poluarea cu petrol:

De-a lungul ultimilor 30 de ani, cantitatea de petrol transportat pe mare a crescut constant. Cu toate acestea, numărul scurgerilor este în scădere. În perioada 2010-2019, din 44 de scurgeri de petrol de amploare medie (definite ca scurgeri cuprinse între 7 și 700 de tone de petrol), doar cinci au avut loc în mările europene. În aceeași perioadă au avut loc în UE doar trei scurgeri mari (de peste 700 de tone de petrol) din totalul de 18 astfel de scurgeri.

Tendența este aceeași și în cazul scurgerilor mai mici, cele sub 7 tone. În 2019, în urma monitorizării prin satelit a apelor UE, au fost identificate în total 7 939 de posibile scurgeri de acest tip, dintre care 42 % au fost confirmate ca deversări de diverse dimensiuni. Totuși, în pofida măririi zonei urmărite de sateliți, numărul mediu de depistări pe un milion de km² a scăzut, confirmând o tendință pozitivă de scădere a numărului de deversări.

Deșeurile marine:

Deșeurile marine pot pune în pericol peștii și animalele care trăiesc în oceane. De asemenea, pot deteriora navele, pot provoca accidente pe mare și pot afecta comunitățile costiere atunci când sunt aduse la mal.

Una din căile prin care deșeurile ajung în ecosistemul marin este cea a containerelor pierdute pe mare, care pot fie să se spargă și să își deverseze conținutul, fie să rămână intacte, reprezentând un pericol pentru alte nave. Din estimări reiese

însă că procentajul total al deșeurilor eliberate din containerele pierdute pe mare este neglijabil în UE, media fiind de 268 de containere pierdute pe an (adică o miime din 1 % din cele 226 de milioane de containere pline și goale transportate în medie anual pe mapamond).

O altă cale prin care deșeurile pătrund în oceane este aceea a deșeurilor generate la bordul navelor. Atunci când sosesc într-un port, vasele descarcă toate deșeurile pe care le produc pe mare în așa-numitele instalații portuare de preluare. În 2018 s-a făcut o comparație între cantitatea preconizată de deșeurii generate pe vase și deșeurile colectate efectiv în instalațiile portuare de preluare din UE, obținându-se o estimare a cantității de potențiale deșeurii generate de vase care ar putea fi deversate în mod ilegal pe mare. Rezultatele estimării au fost de aproximativ 2,5 % pentru deșeurile uleioase, 10 % pentru apele uzate și 7-34 % pentru gunoii menajer (excluzând deșeurile de plastic).

Pentru a soluționa această discrepanță, directiva care reglementează disponibilitatea instalațiilor portuare de preluare și predarea deșeurilor în instalațiile respective a fost revizuită în 2019, cu scopul de a reduce semnificativ deversările în mare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură.

Navigația pe calea sustenabilității:

Eforturile depuse s-au axat și pe sporirea eficienței energetice, datele indicând că majoritatea navelor care fac escală în UE și-au redus viteza cu până la 20 % comparativ cu 2008, reducând astfel și emisiile. În plus, câștigă teren ca alternative posibile pentru transportul maritim diferite surse de energie și combustibili netradiționali precum biocombustibilii, bateriile, hidrogenul și amoniacul, care au potențialul de a decarboniza sectorul și de a reduce emisiile până la zero.

Utilizarea gazului natural lichefiat (GNL) pentru alimentarea navelor poate reduce semnificativ eliberarea de poluanți atmosferici cum sunt oxidul de sulf (SO_x; reducere de până la 90 %) și oxidul de azot (NO_x; reducere de până la 80 %),

comparativ cu combustibilii fosili. În 2020, dețineau stații GNL un total de 59 de porturi din UE, existând 71 de instalații în total.

De asemenea, navele pot beneficia de sursele terestre de alimentare cu energie electrică (OPS), care oferă o sursă curată de energie, în porturile de navigație maritimă și interioară, unde calitatea aerului este slabă sau nivelurile de zgomot sunt ridicate. În Uniunea Europeană, 9,60 % din navele container, 15 % din navele de croazieră și 10 % din navele de tip ro-pax care fac escală în porturi sunt echipate cu OPS de înaltă tensiune. 31 de porturi din 12 state membre ale UE au introdus deja conexiunea terestră de înaltă tensiune (există în total 36 de instalații energetice de alimentare de la țărm la navă în UE).

Îmbunătățirea proiectării și a modului de funcționare a navelor poate contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră produse de nave. În 2018, eficiența energetică tehnică a navelor care fac escală în porturile UE/SEE a fost în general comparabilă cu cea a flotei mondiale (cu excepția navelor container mici). Majoritatea navelor construite după 2015 respectă deja standardele de eficiență energetică aplicabile în perioada 2020-2025.

Tendențe viitoare:

În cursul deceniilor viitoare se preconizează că transportul maritim internațional va cunoaște o creștere. Se prevede că volumul transportat de toate categoriile de nave va crește cu 24 % până în 2050, iar comerțul mondial va crește cu 9 % în perioada 2030-2050.

În plus, Organizația Maritimă Internațională (OMI) estimează că, până în 2050, emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul maritim vor crește până la aproximativ 90-130 % față de emisiile din 2008, conform unei serii de scenarii economice și energetice plauzibile pe termen lung.

Se preconizează că emisiile de oxizi de sulf (SOx) și de particule în suspensie (PM) produse de nave vor scădea substanțial până în 2050. În schimb, este de așteptat ca sursele maritime de emisii de oxizi de azot să se înmulțească, lucru care, coroborat cu reducerea preconizată a surselor terestre, va face ca emisiile

de oxizi de azot (NOx) din surse maritime să depășească emisiile terestre după 2030.

Schimbările climatice vor avea un impact major asupra sectorului transportului maritim. Infrastructura portuară va trebui să se adapteze la creșterile preconizate ale nivelului mării din cauza schimbărilor climatice și topirea calotei glaciare a pământului ar putea deschide complet rute noi, printre care ruta Mării Nordului și Pasajul de Nord-Vest.

Având aproape o cincime din totalul flotei mondiale, UE are în față un deceniu crucial, în care trebuie să se afle în fruntea tranziției către un sector al transportului maritim mai sustenabil din punct de vedere economic, social și al mediului. Punerea în aplicare a obiectivelor Pactului verde european, împreună cu cele ale Strategiei UE privind biodiversitatea pentru 2030, ale Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, ale recent propusei Legi europene a climei, ale Strategiei „De la fermă la consumator” și ale Planului de acțiune privind reducerea la zero a poluării vor contribui în mod inevitabil la reducerea consumului de petrol, precum și la reducerea deșeurilor transportate pe mare în afara UE.



European Environment Agency

Date Și Cifre: Raportul EMTER

2021 — 7 pp. — 21 x 29.7 cm

Cum să contactați UE

În persoană

În întreaga Uniune Europeană există sute de centre de informare Europe Direct. Puteți găsi adresa centrului cel mai apropiat de dumneavoastră la: https://europa.eu/european-union/contact_ro

La telefon sau prin e-mail

Europe Direct este un serviciu care vă oferă răspunsuri la întrebările privind Uniunea Europeană. Puteți accesa acest serviciu:

- apelând numărul gratuit 00 800 6 7 8 9 10 11 (unii operatori pot taxa aceste apeluri);
- apelând numărul standard: 00 32 2 299 9696; sau
- prin e-mail, la: https://europa.eu/european-union/contact_ro

Găsiți informații despre UE

Online

Informații despre Uniunea Europeană în toate limbile oficiale ale UE sunt disponibile pe site-ul Europa, la: https://europa.eu/european-union/index_ro

Publicații ale UE

Puteți descărca sau comanda publicații ale UE gratuite și contra cost la adresa: <https://op.europa.eu/ro/publications>. Mai multe exemplare ale publicațiilor gratuite pot fi obținute contactând Europe Direct sau centrul dumneavoastră local de informare (a se vedea https://europa.eu/european-union/contact_ro).

European Maritime Safety Agency
Praça de Europa 4, Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal
Tel.: +351 21 1209 200
Internet: emsa.europa.eu
Enquiries: emsa.europa.eu/contact

European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark
Tel.: +45 33 36 71 00
Web: eea.europa.eu
Enquiries: eea.europa.eu/enquiries

