

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

4 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2025

Θαλάσσιες μεταφορές της ΕΕ: έχει επιτευχθεί πρόοδος, αλλά εξακολουθούν να υπάρχουν προκλήσεις όσον αφορά το περιβάλλον και τη βιωσιμότητα

Ο ναυτιλιακός τομέας της Ευρώπης σημειώνει πρόοδο προς την κατεύθυνση της μεγαλύτερης βιωσιμότητας, αλλά θα πρέπει να εντείνει τις προσπάθειές του τα επόμενα χρόνια για να επιτύχει τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα και το περιβάλλον. Οι στόχοι αυτοί αποσκοπούν στη μείωση της χρήσης ενέργειας, της ρύπανσης και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και στη βελτίωση της προστασίας της βιοποικιλότητας. Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει η δεύτερη έκδοση της περιβαλλοντικής έκθεσης για τις ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές, η οποία δημοσιεύθηκε σήμερα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (EEA).

Οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν καίριο ρόλο στη διατήρηση του εμπορίου, της οικονομικής ανάπτυξης, της συνδεσιμότητας και της προσβασιμότητας, ενώ συμβάλλουν επίσης στην ενεργειακή ασφάλεια και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Ωστόσο, η **αύξηση της ζήτησης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών** συνεπάγεται πρόσθετες περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα και στα θαλάσσια οικοσυστήματα. [Σύμφωνα με την έκθεση](#), η οποία παρέχει επικαιροποιημένα στοιχεία σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του τομέα και μια αξιολόγηση των προσπαθειών για την ενίσχυση της βιωσιμότητάς του, έχει σημειωθεί κάποια **πρόοδος**, αλλά η μείωση των εκπομπών εξακολουθεί να αποτελεί πρόκληση.

Δραστηριότητες όπως οι θαλάσσιες μεταφορές με φορτηγά πλοία και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η εμπορική αλιεία, οι θαλάσσιες μεταφορές καυσίμων με δεξαμενόπλοια και τα κρουαζιερόπλοια, καθώς και οι λιμενικές δραστηριότητες, εξακολουθούν να συμβάλλουν σημαντικά σε ένα **ευρύ φάσμα περιβαλλοντικών προκλήσεων**, με το σύνολο του τομέα να αντιπροσωπεύει το 3-4% των συνολικών **εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂)** της ΕΕ, ποσοστό που πρέπει να μειωθεί. Εν τω μεταξύ, οι εκπομπές **μεθανίου (CH₄)** έχουν τουλάχιστον διπλασιαστεί μεταξύ των ετών 2018 και 2023, αντιπροσωπεύοντας το 26% των συνολικών εκπομπών μεθανίου του τομέα το 2022. Εκτός από τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η μείωση των **ατμοσφαιρικών ρύπων**, όπως το θείο και τα οξείδια του αζώτου (NO_x), εξακολουθεί να αποτελεί πρόβλημα.

Οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν επίσης να συμβάλλουν στη **ρύπανση των υδάτων** μέσω των πετρελαιοκηλίδων και των απορρίψεων λυμάτων από πλοία, καθώς και μέσω του υποθαλάσσιου θορύβου. Τα θαλάσσια απορρίμματα από την αλιεία και τη ναυτιλία εκτιμάται ότι μειώθηκαν κατά το ήμισυ την τελευταία δεκαετία, αλλά η ολοκληρωμένη αντιμετώπισή τους εξακολουθεί να προσκρούει σε διάφορες δυσκολίες. Η απώλεια εμπορευματοκιβωτίων,



συμπεριλαμβανομένων εκείνων που περιέχουν κόκκους πλαστικού, παραμένει επίσης σημαντική πηγή θαλάσσιας ρύπανσης.

Η έκθεση αποκαλύπτει επίσης ότι έχει αυξηθεί η χρήση **εναλλακτικών καυσίμων** και πηγών ενέργειας, αν και από χαμηλή αρχική βάση. Ωστόσο, στην παρούσα φάση, θα πρέπει να αυξηθεί σημαντικά η παραγωγή ορισμένων πιθανών εναλλακτικών καυσίμων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η κάλυψη της δυνητικής ζήτησης. Επιπλέον, θα πρέπει να αναπτυχθούν **εναρμονισμένες διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές** και οι ναυτικοί να εκπαιδευτούν σε νέες τεχνολογίες απανθρακοποίησης.

Επικροτώντας την έκθεση, ο επίτροπος Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού, **Απόστολος Τζιτζικώστας**, δήλωσε: «Η νέα περιβαλλοντική έκθεση για τις ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί πολύτιμο οδηγό για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, ώστε να καταστεί ταυτόχρονα βιώσιμη, ανταγωνιστική και ανθεκτική. Η παρούσα έκθεση αποτελεί επίσης έκκληση για δράση. Μέσω της συνεργασίας μας, μπορούμε να διασφαλίσουμε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα εξακολουθήσουν να αποτελούν βασικό παράγοντα της παγκόσμιας οικονομίας μας, ελαχιστοποιώντας παράλληλα τον περιβαλλοντικό τους αντίκτυπο και διαφυλάσσοντας τους ωκεανούς μας για τις μελλοντικές γενιές.»

Η κ. **Jessika Roswall**, επίτροπος Περιβάλλοντος, Ανθεκτικότητας των Υδάτων και Ανταγωνιστικής Κυκλικής Οικονομίας, πρόσθεσε: «Τα ύδατα μας αντιμετωπίζουν πάγιες απειλές από την κλιματική αλλαγή, την απώλεια βιοποικιλότητας, την κακοδιαχείριση και τη ρύπανση. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο θα δρομολογήσω μια στρατηγική της ΕΕ για την ανθεκτικότητα των υδάτων. Χρειαζόμαστε μια αλλαγή υποδείγματος όσον αφορά τη θεώρησή του νερού συνολικά, για να διατηρήσουμε την ποιότητα και την επάρκεια του και να ενισχύσουμε το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του συνόλου των επαγγελματικών δραστηριοτήτων που αφορούν που σχετίζονται με το νερό. Απαιτείται μια ολιστική προσέγγιση του νερού « από την πηγή έως τη θάλασσα», καθώς οι δραστηριότητες στη θάλασσα είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με αυτές στην ξηρά. Τώρα είναι η ώρα για μετασχηματιστικές αλλαγές στους τομείς της ναυτιλίας και της διαχείρισης των υδάτων, ώστε να μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε την ανθεκτικότητα της Ευρώπης σε ζητήματα που αφορούν το νερό.

«Απαιτούνται συνεχής δράση και προώθηση της καινοτομίας προκειμένου να επιταχυνθεί η πρόοδος που σημειώνεται προς την κατεύθυνση των πιο βιώσιμων θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη –στο σύνολο των δραστηριοτήτων τους– και να επιτευχθούν οι φιλόδοξοι στόχοι της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, με παράλληλη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα. Σκοπός της κοινής μας έκθεσης είναι να παράσχει στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής και στους πολίτες τεκμηριωμένη αξιολόγηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών προκλήσεων όσον αφορά την απανθρακοποίηση του τομέα, καθώς και των ευκαιριών που μπορούν να προσφέρουν η ψηφιοποίηση και η προηγμένη τεχνολογία για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας», δήλωσε η **Maja Markovčić Kostelac**, εκτελεστική διευθύντρια του EMSA.

«Η έκθεση αντικατοπτρίζει την επείγουσα ανάγκη ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών να εντείνει τις προσπάθειές του για τη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα και άλλων περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως η ρύπανση των υδάτων, και να επιταχύνει τις προσπάθειες για τη μετάβαση σε καθαρότερα καύσιμα, καθώς και σε βιώσιμες λιμενικές και ναυτιλιακές



πρακτικές για τη μείωση των επιπτώσεων του στα θαλάσσια και παράκτια οικοσυστήματα. Οι νέες καινοτομίες και τεχνολογίες και η βελτίωση της διαχείρισης θα συμβάλουν στην επίτευξη της μελλοντικής βιωσιμότητας με οικονομικά προσιτό τρόπο. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό ο τομέας να επισπεύσει άμεσα τη λήψη μέτρων για τη στροφή του προς τις πράσινες πρακτικές», δήλωσε η [Leena Ylä-Mononen](#), εκτελεστική διευθύντρια του ΕΕΑ.

Επίτευξη της βιωσιμότητας

Τα νέα νομοθετικά μέτρα της ΕΕ, οι ευκαιρίες χρηματοδότησης και οι επενδύσεις αναμένεται να προωθήσουν την απανθρακοποίηση του τομέα. Η ΕΕ κατέστη η πρώτη δικαιοδοσία που καθόρισε τιμή ανθρακούχων εκπομπών για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία με την επέκταση του [συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ](#) (EU ETS) στις θαλάσσιες μεταφορές το 2024. Τα έσοδα από το ETS χρηματοδοτούν το Ταμείο Καινοτομίας, ένα από τα μεγαλύτερα προγράμματα παγκοσμίως για την προώθηση καινοτόμων τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ενώ ήδη έχουν λάβει στήριξη περισσότερα από 300 έργα που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Ταυτόχρονα, ο [Κανονισμός FuelEU για τις θαλάσσιες μεταφορές](#), ο οποίος ισχύει από τον Ιανουάριο του 2025, παρέχει κίνητρα για καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και λύσεις ισχύος με όρια για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του σκάφους. Το μοντέλο «FuelEU Maritime» παρέχει τη βάση για το πρότυπο για τα ΑτΘ από καύσιμα (GHG Fuel Standard, GFS) που προτείνεται για τη μείωση των εκπομπών σε διεθνές επίπεδο μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Οι κύριες περιβαλλοντικές επιπτώσεις που επισημαίνονται στην έκθεση

- Οι εκπομπές μεθανίου (CH₄) έχουν τουλάχιστον διπλασιαστεί μεταξύ των ετών 2018 και 2023, αντιπροσωπεύοντας το 26% των συνολικών εκπομπών μεθανίου του τομέα των μεταφορών το 2022. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αυξημένη χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG).
- **Ατμοσφαιρική ρύπανση:** Οι εκπομπές οξειδίων του θείου (SO_x) στην ΕΕ έχουν μειωθεί κατά σχεδόν 70% από το 2014, κυρίως λόγω της θέσπισης των SECA (περιοχές ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του θείου) στη Βόρεια Ευρώπη. Η Μεσογειακή SECA, η οποία θα τεθεί σε ισχύ την 1η Μαΐου 2025, αναμένεται να συμβάλει σε περαιτέρω μειώσεις μαζί με τη SECA που αναμένεται να τεθεί σε ισχύ στον Βορειοανατολικό Ατλαντικό Ωκεανό, η οποία θα ελέγχει τόσο τα SO_x όσο και τα NO_x. Εν τω μεταξύ, οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) αυξήθηκαν κατά μέσο όρο κατά 10% μεταξύ των ετών 2015 και 2023, αποτελώντας το 39% των εκπομπών NO_x που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών το 2022.
- **Ρύπανση των υδάτων:** Οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στη ρύπανση των υδάτων μέσω πετρελαιοκηλίδων και λειτουργικών απορρίψεων, όπως το «γκρίζο νερό», ενώ οι απορρίψεις νερού από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων ανοικτού βρόχου (EGCS), τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του θείου (SO_x) στην ατμόσφαιρα, αντιπροσωπεύουν το 98% των επιτρεπόμενων απορρίψεων. Τα EGCS απελευθερώνουν ρύπους στο νερό, καταδεικνύοντας τον συμβιβασμό μεταξύ της μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της αύξησης της θαλάσσιας ρύπανσης. Η



απόρριψη «γκρίζου νερού», η οποία οφείλεται κυρίως σε δραστηριότητες κρουαζιερόπλοιων, αυξήθηκε κατά 40% μεταξύ των ετών 2014 και 2023.

- **Υποθαλάσσιος θόρυβος:** Νέα πανευρωπαϊκά μοντέλα αποκαλύπτουν υψηλά επίπεδα υποθαλασσίως εκπεμπόμενου από τη ναυτιλία θορύβου (URN) στη Μάγχη, στα Στενά του Γιβραλτάρ, στην Αδριατική Θάλασσα, στα Στενά των Δαρδανελίων και σε περιοχές της Βαλτικής. Τα μέτρα μετριασμού θα μπορούσαν να μειώσουν τον URN έως και 70% μεταξύ των ετών 2030 και 2050.
- **Θαλάσσια απορρίμματα:** Τα θαλάσσια απορρίμματα από την αλιεία (11.2%) και τη ναυτιλία (1.8%) μειώθηκαν κατά το ήμισυ κατά την τελευταία δεκαετία. Ωστόσο, εξακολουθούν να υφίστανται προκλήσεις, ιδίως όσον αφορά τη ρύπανση από κόκκους πλαστικού λόγω της απώλειας εμπορευματοκιβωτίων.
- **Επηρεαζόμενοι θαλάσσιοι βυθοί:** Σχεδόν το 27% του βυθού των παράκτιων υδάτων της Ευρώπης (το 5% αντιμετωπίζει σοβαρές επιπτώσεις) επηρεάζεται από δραστηριότητες που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως οι επεκτάσεις λιμένων, η βυθοκόρηση και η αγκυροβολία, οι οποίες προκαλούν διαταραχές στο φυσικό περιβάλλον και απώλεια οικοτόπων.
- **Ξένα είδη:** Η ναυτιλία εισάγει το μεγαλύτερο μέρος (60%) των μη αυτόχθονων ειδών και των χωροκατακτητικών ξένων ειδών (56%) στην Ευρώπη. Ωστόσο, η εφαρμογή της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος είχε ως αποτέλεσμα την πιστοποίηση του 31% των πλοίων και τη συμμόρφωση του 23% των συστημάτων έως το 2023.
- **Κίνδυνοι σύγκρουσης:** Η αυξημένη ένταση των θαλάσσιων μεταφορών προκάλεσε αξιοσημείωτη αύξηση των κινδύνων σύγκρουσης με ζώα σε προστατευόμενες περιοχές Natura 2000 σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές από το 2017 έως το 2022.

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΠΕΜΠΕΙ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ

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

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

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΤΥΠΟΥ

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