

Publicidad



SOLUCIONES DE PLÁSTICO PARA  
EL ALMACENAJE Y TRANSPORTE

PORTADA (1) ECONOMÍA (/ECONOMIA) MARÍTIMA (/MARITIMA)

# Los buques que pasen por Europa notificarán sus gases contaminantes

• La directiva entrará en vigor en el 2018 para barcos de más de 5.000 toneladas

R. ROMAR (/FIRMAS/RAUL-ROMAR-GARCIA). Redacción / La Voz, 03 de mayo de 2015. Actualizado a las 05:00 h.

★ ★ ★ ★ ★ 0 votos



AMPLIAR IMAGEN

GALICIA.COM  
FOTO: PEPA LOSADA (/FIRMAS/PEPA-LOSADA).

## TEMAS RELACIONADOS

Parlamento Europeo (<http://www.lavozdeg Galicia.es/temas/parlamento-europeo>)

Unión Europea (<http://www.lavozdeg Galicia.es/temas/union-europea>)

Transporte (<http://www.lavozdeg Galicia.es/temas/transporte>)

Tráfico (<http://www.lavozdeg Galicia.es/temas/trafico>)

Publicidad

idealista

vendes?

## MÁS NOTICIAS DE PARLAMENTO EUROPEO



De la cima a la sima en un suspiro  
(/noticia/internacional/2015/05/02/cima-sima-suspiro/0003\_201505G2P23992.htm)

La Xunta celebra que Europa aplace dos años las sanciones por los descartes  
(/noticia/maritima/2015/05/01/xunta-celebra-europa-aplace-dos-anos-sanciones-descartes/0003\_201505G1P35993.htm)

El Parlamento Europeo cree «desastrosa» la evaluación de riesgos de Castor (/noticia



0



0



0



0

La Unión Europea quiere rebajar los humos al transporte marítimo. No lo obligará, en principio, a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero -algo que ya tienen que hacer desde hace años los aviones y los vehículos en carretera-, pero sí tendrá que incorporar un sistema de notificación del dióxido de carbono que libera a la atmósfera, un registro que deberá entregar tanto a las autoridades locales como a las europeas.

Será el primer paso para un futuro recorte que sí será impuesto por la Organización Marítima Internacional (OMI). La normativa comunitaria, de obligado cumplimiento a partir de enero del 2018, fue aprobado esta semana por el Parlamento Europeo en Estrasburgo.

La normativa afectará a los buques de más de 5.000 TRB (toneladas de registro bruto). Representan la mitad de la flota mundial, pero son los causantes del 90 % de las emisiones de efecto invernadero del sector marítimo.

«Lo que tendrán que hacer los armadores es cuantificar las emisiones

de sus buques. Podrán decidir la metodología que crean más conveniente para hacerlo, pero tendrán que cumplirlo, sino los operadores se verán expuestos a una sanción en cuanto entre en vigor la directiva», explica la eurodiputada del grupo socialista Inés Ayala.

### Influir en la OMI

La futura ley no afectará únicamente a los barcos registrados en la Unión Europea, sino también a todos los buques que naveguen por sus aguas. «Esta legislación se aplicará a todas las embarcaciones que pasen por los puertos europeos, y será una oportunidad para influir en las negociaciones en el seno de la Organización Marítima Internacional. Necesitamos asegurarnos de que la cooperación con nuestros socios internacionales se mantiene, y garantizar que estas medidas impulsan un ambicioso acuerdo internacional», confirma el eurodiputado portugués José Ignacio Faria, el responsable de presentar la medida en el Parlamento.

Faria advirtió de que, si no se hace nada, «las emisiones contaminantes de los barcos se incrementarán el 50 % para el 2030».

El texto aprobado por la Eurocámara establece un sistema de monitorización, notificación y verificación de las emisiones contaminantes de los buques, lo que también permitirá comprobar la eficiencia de los motores que utilizan.

### Los pesqueros y las embarcaciones de guerra quedan exentos de la norma

El transporte marítimo internacional es el único medio que todavía no estaba incluido en los planes de la UE para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Europa dará el primer paso en este sentido, pese a que los barcos que usan los puertos comunitarios solo suman el 4 % del total de gases liberados a la atmósfera del tráfico marítimo mundial.

Del cumplimiento de la directiva quedarán exentos los barcos de pesca, incluidos los buques-factoría, sin importar su tonelaje. Tampoco tendrán que cumplirla las embarcaciones de guerra, las unidades navales auxiliares y los buques propiedad del Estado con fines no comerciales, así como los de madera de construcción primitiva y los no propulsados por medios mecánicos.

En principio, tampoco deberían verse afectados los cruceros turísticos. «Son, por lo general, grandes embarcaciones, pero tienen motores mucho más eficientes», precisa la eurodiputada Inés Ayala.

### Validación independiente

La regulación intentará minimizar la carga burocrática para las empresas y que las mediciones sean lo más precisas posible. Además, todas las categorías de embarcaciones tendrán que informar sobre su eficiencia energética, medida relacionada con su carga transportada. No obstante, habrá reglas específicas para cada

/sociedad/2015/05/01/parlamento-europeo-cree-desastrosa-evaluacion-riesgos-castor/0003\_201505G1P28991.htm)



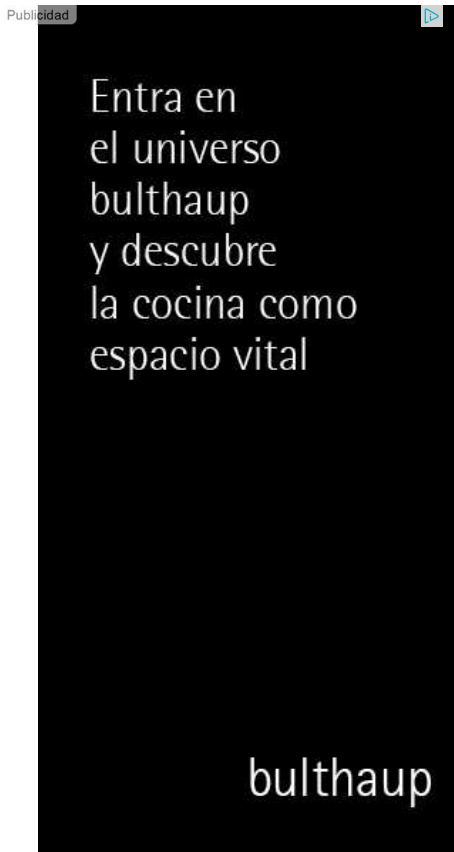
Rafael Catalá asegura que se han distorsionado sus palabras (/noticia/espana/2015/04/30/rafael-catala-asegura-distorsionado-palabras/00031430380199992864936.htm)



La UE quiere mensajes de alerta en las botellas de bebidas alcohólicas (/noticia/sociedad/2015/04/30/ue-quiere-mensajes-alerta-botellas-bebidas-alcoholicas/0003\_201504G30P26991.htm)



### LO MÁS VISTO



categoría.

Los informes de cuantificación de los gases elaborados por los propietarios de los buques deberán ser luego certificados por un verificador independiente, que dará la conformidad.

---