COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización Marítima Internacional durante el segundo período extraordinario de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino sobre la adopción de enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el segundo período extraordinario de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (MEPC/ES.2), que se celebrará del 14 al 17 de octubre de 2025.

Durante dicho período de sesiones, está previsto que el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC, por sus siglas en inglés) adopte enmiendas al anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional

El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) establece la OMI. El objetivo de la OMI es servir de foro de cooperación en materia de reglamentación y prácticas relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional. Además, pretende alentar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, fomentando unas condiciones equitativas. También atiende las correspondientes cuestiones administrativas y jurídicas.

El Convenio entró en vigor el 17 de marzo de 1958.

Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio. La Unión no es Parte en dicho Convenio.

El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, celebrado en 1973 (MARPOL), es un Convenio de la OMI que entró en vigor el 2 de octubre de 1983. Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio MARPOL y veinticinco Estados miembros también son Partes en el anexo VI[1], que entró en vigor el 18 de mayo de 2005. La Unión no es Parte en el Convenio MARPOL.

2.2. Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. Es la autoridad encargada de establecer normas a nivel mundial para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.

La adhesión a la OMI solo está abierta a los Estados. Las relaciones de la Comisión Europea con la OMI se basan, en la actualidad, en la Resolución A.1168(32) de la OMI, que establece los procedimientos y términos para la cooperación entre la OMI y las organizaciones intergubernamentales. Sobre la base de esta Resolución de la OMI y de otras disposiciones adoptadas desde 1974, la Comisión Europea participa como observadora en todas las reuniones de los Comités y de los Subcomités de la OMI.

[1] Austria y Hungría aún no han ratificado el anexo VI del Convenio MARPOL.

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI está integrado por todos los miembros de la OMI y se reúne como mínimo una vez al año. Aborda cuestiones medioambientales que pertenecen al ámbito de competencia de la Organización en relación con el control y la prevención de la contaminación causada por los buques y están cubiertas por el Convenio MARPOL, en particular los hidrocarburos, los productos químicos transportados a granel, las aguas sucias, las basuras y las emisiones de los buques a la atmósfera, como la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero. Otros asuntos contemplados incluyen la gestión del agua de lastre, los sistemas antiincrustantes, el reciclaje de buques, la preparación y lucha contra la contaminación y la identificación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles.

De conformidad con el artículo 38, letra a), del Convenio constitutivo de la OMI, el Comité de Protección del Medio Marino desempeña los cometidos que le asigne dicho Convenio, la Asamblea o el Consejo de la OMI, o los que, dentro de lo estipulado en dicho artículo, puedan serle asignados por aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en este, y que sean aceptados por la OMI. Las decisiones del Comité de Protección del Medio Marino y de sus órganos auxiliares son aprobadas por una mayoría de miembros.

Durante el MEPC/ES.2 se adoptarán enmiendas al Convenio MARPOL de conformidad con el artículo 16, apartado 2, letras b), c) y d), del Convenio. Estas disposiciones establecen lo siguiente:

b) toda enmienda propuesta y distribuida de la manera indicada será sometida por la Organización a consideración ante un organismo competente;

c) las Partes en el Convenio, sean o no miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en los trabajos del órgano competente;

d) las enmiendas se adoptarán por mayoría de dos tercios de las Partes en el Convenio presentes y votantes.

De conformidad con el artículo 16, apartado 2, letra f), una enmienda se considerará aceptada en las siguientes circunstancias:

ii) una enmienda a un anexo del Convenio se considerará aceptada de conformidad con el procedimiento especificado en el inciso iii) de la letra f), a menos que el órgano competente, en el momento de su adopción, determine que la enmienda se considerará aceptada en la fecha en que la acepten dos tercios de las Partes, cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. No obstante, en cualquier momento antes de la entrada en vigor de una enmienda a un anexo del Convenio, una Parte podrá notificar a la Secretaría General de la Organización que su aprobación expresa será necesaria para que la enmienda entre en vigor con respecto a dicha Parte. La Secretaría General informará a las Partes de dicha notificación y de la fecha de su recepción;

iii) una enmienda a un apéndice de un anexo del Convenio se considerará aceptada cuando finalice un período establecido por el órgano competente en el momento de su adopción, que no será inferior a diez meses, salvo que durante ese período al menos un tercio de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, cualquiera que sea la condición que se cumpla, hayan hecho constar una oposición.

Sobre la base de las siguientes disposiciones del artículo 16, apartado 2, letra g), la enmienda entrará en vigor en las condiciones que se exponen a continuación:

i) en el caso de una enmienda a un artículo del Convenio, al Protocolo II, al Protocolo I o a un anexo del Convenio que no se ajuste al procedimiento especificado en la letra f), inciso iii), la enmienda aceptada de conformidad con las disposiciones anteriores entrará en vigor seis meses después de la fecha de su aceptación con respecto a las Partes que hayan declarado que la han aceptado;

ii) en el caso de una enmienda al Protocolo I, a un apéndice de un anexo o a un anexo del Convenio con arreglo al procedimiento especificado en la letra f), inciso iii), la enmienda que se considere aceptada de conformidad con las condiciones anteriores entrará en vigor seis meses después de su aceptación con respecto a todas las Partes, a excepción de las que, antes de esa fecha, hayan hecho una declaración de que no la aceptan o una declaración con arreglo a la letra f), inciso ii), de que es necesaria su aprobación expresa.

2.3. Acto previsto del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI

Del 14 al 17 de octubre de 2025, durante su segundo período extraordinario de sesiones, el MEPC debe adoptar enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL relativas a:

la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones (reglas 13 y 14 y apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL);

la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) y la cláusula de revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo (reglas 20, 25, 27 y 28); y

el marco de cero emisiones netas de la OMI (nuevo capítulo 5).

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN EN EL PERÍODO EXTRAORDINARIO DE SESIONES DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DE MEDIO MARINO

3.1. Enmiendas a las reglas 13 y 14 y al apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL

Los Estados miembros de la UE y la Comisión Europea, junto con el Reino Unido, Islandia, Dinamarca (Groenlandia) y las Islas Feroe, presentaron un documento al MEPC 83, en el que proponían designar el Nordeste Atlántico como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre, materia particulada y óxidos de nitrógeno, de conformidad con el anexo VI del Convenio MARPOL. La Comisión ha participado activamente en los trabajos preparatorios junto con los Estados ribereños bajo la coordinación de la delegación portuguesa.

El Grupo técnico sobre la designación de zonas marítimas especialmente sensibles y zonas especiales había determinado que la zona de control de las emisiones propuesta cumplía los criterios establecidos en la sección 3 del apéndice III del anexo VI del Convenio MARPOL. Tras tomar nota de los resultados del Grupo técnico, el MEPC 83 aprobó la designación de una zona de control de las emisiones de SO_x, materia particulada y NO_x en el Nordeste Atlántico, con vistas a su adopción en el período extraordinario de sesiones del MEPC en octubre de 2025 (MEPC/ES.2). Estas enmiendas se han distribuido por medio de la circular n.º 5005 de la OMI, de 11 de abril de 2025.

Conviene que la Unión apoye la propuesta presentada en el proyecto revisado de enmiendas de designar el Nordeste Atlántico como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre, materia particulada y óxidos de nitrógeno, de conformidad con el anexo VI del Convenio MARPOL, ya que contribuirá a prevenir, reducir y controlar las emisiones de NO_x, SO_x y materia particulada procedentes de los buques para obtener los beneficios sanitarios y

medioambientales conexos, al mismo tiempo que las repercusiones económicas para el sector marítimo se mantienen a un nivel gestionable.

3.2. Enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL

El MEPC 82 creó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo, bajo la coordinación conjunta de Brasil, Japón y la Comisión Europea.

En su primera reunión, el Grupo de trabajo entre períodos de sesiones sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética (ISWG-APEE 1) examinó, entre otros temas, la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) para su análisis, así como la cláusula de revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo.

Por lo que se refiere a la accesibilidad de los datos del DCS de la OMI, el ISWG-APEE 1 examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, que había acordado mejorar la accesibilidad de los datos del DCS de la OMI en la fase 1. A raíz de consideraciones, el Grupo elaboró un proyecto de enmiendas a la regla 27 del anexo VI del Convenio MARPOL.

El MEPC 83 encargó al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, entre otras cosas, que finalizara los proyectos de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL y las directrices asociadas relativas a la accesibilidad del DCS de la OMI.

Tras observar que el Grupo de trabajo había examinado con más detenimiento los proyectos de enmiendas a la regla 27 del anexo VI del Convenio MARPOL y a las directrices asociadas relativas a la accesibilidad del DCS de la OMI elaborados por el ISWG-APEE 1, el MEPC 83 aprobó los proyectos de enmiendas a la regla 27 del anexo VI del Convenio MARPOL sobre la accesibilidad del DCS de la OMI, con vistas a su adopción durante el período extraordinario de sesiones del MEPC en octubre de 2025 (MEPC/ES.2). La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5005 de la OMI, de 11 de abril de 2025.

La Unión presentó una propuesta al respecto (ISWG-GHG 13/7), en la que pedía que se modificara el DCS en lo referente a la granularidad de los datos, los datos adicionales y la accesibilidad. Los proyectos de enmiendas son coherentes con la ISWG-GHG 13/7 en relación con una mayor accesibilidad.

La posición de la Unión en el ISWG-APEE 1 y en el MEPC 83 fue la de apoyar el proyecto de enmiendas a la regla 27.

Conviene que la Unión apoye estas enmiendas, ya que mejorarán aún más la accesibilidad de los datos del DCS de la OMI para garantizar la aplicación rigurosa del marco del CII y facilitar su revisión.

Por lo que se refiere a las cláusulas relativas a la revisión de la medida a corto plazo, el ISWG-APEE 1 elaboró proyectos de enmiendas a las reglas 20, 25 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL, basándose en el anexo del documento MEPC 83/6/11, elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre una actualización de la referencia a la Estrategia de la OMI y sobre la revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo.

El MEPC 83 aprobó los proyectos de enmiendas a las reglas 20, 25 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL con vistas a su adopción durante el período extraordinario de sesiones del MEPC en octubre de 2025 (MEPC/ES.2). La Secretaría de la OMI ha distribuido estas enmiendas por medio de la circular n.º 5005 de la OMI, de 11 de abril de 2025.

La posición de la Unión en el ISWG-APEE 1 y en el MEPC 83 fue la de apoyar el proyecto de enmiendas presentado en el documento MEPC 83/6/11.

Conviene que la Unión apoye estas enmiendas, ya que son consecuencia de la adopción de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI y de la finalización de la revisión de las medidas a corto plazo por parte de la OMI, y permiten seguir revisando dichas reglas.

3.3. Introducción del nuevo capítulo 5 del anexo VI del Convenio MARPOL

En el MEPC 76, que tuvo lugar en 2021, el Comité aprobó un Plan de trabajo para medidas a medio y largo plazo. Durante los debates mantenidos en posteriores sesiones del MEPC y del ISWG-GHG, los delegados acercaron progresivamente sus puntos de vista divergentes sobre cuestiones pendientes, como el calendario para alcanzar las cero emisiones de GEI en el ámbito del transporte marítimo internacional, la posible inclusión de las emisiones desde la fuente procedentes de la producción y distribución de combustible, la naturaleza (económica o técnica) de las medidas y el número y la posible combinación de medidas necesarias para alcanzar cualquier objetivo general.

El MEPC 80 acordó iniciar la fase III del Plan de trabajo sobre el desarrollo de medidas a medio plazo, con vistas a que se aprobase en el MEPC 83 (primavera de 2025). Se ha acordado la adopción durante un MEPC extraordinario (seis meses después del MEPC 83, en otoño de 2025) con el fin de que entre en vigor dieciséis meses después de la adopción (2027).

El ISWG-GHG 16, que tuvo lugar antes del MEPC 81, debatió la forma de desarrollar el conjunto de posibles medidas a medio plazo para alcanzar los objetivos de la Estrategia de 2023 de la OMI en materia de GEI. El ISWG-GHG 17 siguió desarrollando el conjunto de medidas candidatas a medio plazo y, en particular, acordó utilizar los posibles proyectos de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL sobre el marco de cero emisiones netas como base para su examen posterior. Este progreso fue constatado por el MEPC 82.

Durante el ISWG-GHG 18, se siguió debatiendo la forma de desarrollar el conjunto de medidas candidatas a medio plazo para alcanzar los objetivos de la Estrategia de 2023 de la OMI en materia de GEI mediante el desarrollo de los proyectos de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL sobre el marco de cero emisiones netas de la OMI. Pese a la voluntad de alcanzar un consenso, varias cuestiones quedaron pendientes de resolver y siguió habiendo un fuerte desacuerdo en lo referente al elemento económico. La mayoría de las delegaciones, incluida la Unión, abogaron por un mecanismo de tarificación, mientras que otras delegaciones se mostraron a favor de un mecanismo económico flexible que se basase en los niveles de intensidad de los GEI de los combustibles. Durante el ISWG-GHG 18 e inmediatamente después, las Partes de la OMI presentaron dos propuestas distintas para acercar posiciones divergentes.

El ISWG-GHG 19 prosiguió los trabajos sobre el desarrollo de un marco de cero emisiones netas de la OMI, que continuó durante el MEPC 83 en el Grupo de trabajo sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques. Tras un amplio debate, el Grupo de trabajo finalizó y aprobó el proyecto de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL sobre el marco de cero emisiones netas de la OMI.

Durante el examen de los informes del ISWG-GHG 19 y del Grupo de trabajo sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, una Parte de la OMI solicitó una votación nominal en relación con la aprobación del proyecto de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL sobre el marco de cero emisiones netas de la OMI. El resultado de la votación nominal fue de sesenta y tres votos afirmativos, dieciséis votos negativos y aproximadamente veinticinco abstenciones.

Por consiguiente, el MEPC 83 aprobó los proyectos de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL sobre el marco de cero emisiones netas de la OMI con vistas a su adopción durante el período extraordinario de sesiones del MEPC en octubre de 2025 (MEPC/ES.2). Estas enmiendas se han distribuido por medio de la circular n.º 5005 de la OMI, de 11 de abril de 2025.

La Unión apoyó y presentó varios documentos en los que proponía el desarrollo de una norma sobre los gases de efecto invernadero de los combustibles y una tarificación de los GEI. La Unión ha desempeñado un papel importante en las negociaciones durante las diversas sesiones del MEPC y el ISWG-GHG para el desarrollo del marco de cero emisiones netas. El marco de cero emisiones netas de la OMI incluye una nueva norma mundial sobre los combustibles para los buques y un mecanismo mundial de tarificación para las emisiones.

La Unión debe apoyar el nuevo capítulo 5, ya que incluye disposiciones destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional para la consecución de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) de aquí a 2050. También constituirá una base sólida para la transición energética necesaria del transporte marítimo. Su fin es alcanzar los objetivos establecidos en la Estrategia de 2023 de la OMI sobre la Reducción de las Emisiones de GEI Procedentes de los Buques, acelerar la introducción de combustibles, tecnologías y fuentes de energía de emisiones de GEI nulas o casi nulas, y respaldar una transición justa y equitativa.

4. LEGISLACIÓN Y COMPETENCIAS DE LA UE EN LA MATERIA

4.1. Legislación pertinente de la UE

4.1.1. Enmiendas a las reglas 13 y 14 y al apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL

La Directiva (UE) 2016/802 tiene por objeto reducir las emisiones de dióxido de azufre de determinados combustibles líquidos[2]. Aspira a prevenir y controlar la contaminación atmosférica causada por las emisiones nocivas procedentes de la combustión de combustibles líquidos con alto contenido de azufre, que resultan perjudiciales para la salud humana y el medio ambiente y contribuyen a la deposición ácida. Los artículos 6 y 13, así como el anexo I, se refieren a las normas establecidas en el anexo VI del Convenio MARPOL sobre el contenido máximo de azufre en los combustibles de los buques y las emisiones de SO_x procedentes de los buques en aguas de la UE.

La Directiva marco sobre la estrategia marina[3] impone a los Estados miembros la obligación de adoptar las medidas necesarias para lograr o mantener un «buen estado medioambiental» del medio marino a más tardar en el año 2020. Por «buen estado medioambiental» se entiende «el estado medioambiental de las aguas marinas en el que estas dan lugar a océanos y mares ecológicamente diversos y dinámicos, limpios, sanos y productivos en el contexto de sus condiciones intrínsecas, y en el que la utilización del medio marino se encuentra en un nivel sostenible, quedando así protegido su potencial de usos y actividades por parte de las generaciones actuales y futuras» (artículo 3, punto 5, de la Directiva marco sobre la estrategia marina). La determinación del buen estado medioambiental requiere, entre otras cosas, que se minimice la eutrofización inducida por el ser humano, especialmente sus efectos adversos, como pueden ser las pérdidas en biodiversidad, la degradación de los ecosistemas, las proliferaciones algales nocivas y el déficit de oxígeno en las aguas profundas. La reducción de

[2] DO L 132 de 21.5.2016, p. 58.
[3] DO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

las aportaciones de nitrógeno derivadas del transporte marítimo mediante la aplicación de las normas de nivel III como consecuencia de la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones de NO_x ayudará a los Estados miembros de la UE limítrofes con ese océano a lograr el buen estado ambiental referido en la Directiva marco sobre la estrategia marina.

La Directiva de calidad del aire ambiente[4] (revisada en 2024) establece, entre otras cosas, valores límite de NO_2 a fin de evitar, prevenir o reducir los efectos perjudiciales para la salud humana y/o el medio ambiente causados por la contaminación atmosférica. La Directiva de calidad del aire ambiente reconoce que, para lograr los objetivos establecidos en esa Directiva, resulta de especial importancia combatir las emisiones de contaminantes en la fuente, en particular a través de medidas que limiten las emisiones de escape de los motores de varias fuentes móviles y estacionarias gracias a normas relativas a las emisiones de los motores o a la calidad de los combustibles. La Unión ha establecido varios actos legislativos para regular las emisiones mediante normas sobre las emisiones de los motores de varios tipos de vehículos de transporte por carretera (turismos, camiones y furgones, mediante las normas Euro[5]) y de las máquinas móviles no de carretera (embarcaciones de navegación interior y locomotoras, mediante la Directiva sobre máquinas móviles no de carretera[6]).

Por consiguiente, las enmiendas a las reglas 13 y 14 y al apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL sobre la adopción de una zona de control de las emisiones pueden afectar de manera decisiva al contenido de la Directiva (UE) 2016/802. Esto se debe a que el establecimiento de una zona de control de las emisiones en los Estados miembros de la UE afectaría a la aplicación de dicha Directiva, ya que sus artículos 6 y 13 y su anexo I se refieren a las normas establecidas en el anexo VI del Convenio MARPOL sobre el contenido máximo de azufre en los combustibles de los buques y las emisiones de SO_x de los buques en aguas de la UE.

4.1.2. Enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL

El Reglamento (UE) 2015/757, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono procedentes del transporte marítimo[7] (Reglamento SNV de la UE), establece el marco jurídico para un sistema de la UE de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de las emisiones de GEI. El Reglamento tiene por objeto proporcionar datos sólidos y verificables sobre las emisiones de GEI e indicadores de eficiencia energética, informar a los responsables políticos y estimular la introducción en el mercado de tecnologías y comportamientos eficientes desde el punto de vista energético. Para ello, aborda las barreras existentes en el mercado, como la falta de información. Entró en vigor el 1 de julio de 2015. La mejora de la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) para el público general y la introducción de la cláusula de revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo tienen por objeto reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional de manera coherente con el nivel de ambición

4 DO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

5 Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1) y Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

6 DO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

7 DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

establecido en la Estrategia de la OMI sobre la Reducción de las Emisiones de GEI Procedentes de los Buques. La mejora de la coherencia y la calidad de los datos notificados en el marco del DCS de la OMI y la ampliación del acceso a los datos para el público general tienen implicaciones para la recogida y la notificación de los datos sobre el consumo de fueloil de los buques y, por lo tanto, podrían afectar al seguimiento, la verificación y la notificación de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo con arreglo al Reglamento SNV de la UE.

La Legislación Europea sobre el Clima[8] establece objetivos climáticos vinculantes de la Unión (en comparación con 1990) de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero —tras la deducción de las absorciones— en al menos un 55 % de aquí a 2030 y en un 90 % de aquí a 2040 (propuesta de la Comisión). También incluye el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050 y un objetivo ideal de emisiones netas negativas después de esta fecha.

Sobre la base de las propuestas de la Comisión del paquete de medidas «Objetivo 55» para reducir las emisiones de GEI, los legisladores de la UE adoptaron los siguientes actos jurídicos dirigidos específicamente a las emisiones de GEI del sector del transporte marítimo:

- La revisión de la Directiva 2003/87/CE, sobre el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE[9], mediante la Directiva (UE) 2023/959[10] para ampliar el RCDE de la UE al sector del transporte marítimo con vistas a su aplicación a partir del 1 de enero de 2024 (junto con las modificaciones necesarias del Reglamento SNV de la UE[11], para revisar las normas de seguimiento y notificación, también mediante la revisión de los actos delegados y de ejecución pertinentes).
- El Reglamento (UE) 2023/1805[12] (Reglamento «FuelEU Maritime») se centra en el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo y exige que su adopción por parte de los buques que hagan escala en puertos de la UE se aplique a partir del 1 de enero de 2025.

El cumplimiento de las nuevas obligaciones derivadas de la ampliación del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE al transporte marítimo y del Reglamento «FuelEU Maritime» se basará en el sistema de seguimiento, notificación y verificación establecido por el Reglamento SNV de la UE.

---

8 Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

9 Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

10 Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión (DO L 130 de 16.5.2023, p. 134).

11 Reglamento (UE) 2023/957 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con el fin de incorporar las actividades de transporte marítimo al régimen para el comercio de derechos de emisión en la Unión y de seguir, notificar y verificar las emisiones de gases de efecto invernadero adicionales y las emisiones procedentes de tipos adicionales de buques (DO L 130 de 16.5.2023, p. 105).

12 DO L 234 de 22.9.2023, p. 48.

A su vez, estos actos de la UE están estrechamente relacionados con las medidas de la OMI en materia de GEI, como el sistema de recopilación de datos de la OMI, el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existente (EEXI) y el indicador de intensidad de carbono (CII), cuyo objetivo es recopilar y publicar información sobre el consumo de combustible y la eficiencia energética técnica y operativa de los buques de manera individual.

Cualquier medida de la OMI en materia de GEI que requiera el seguimiento, la verificación y la notificación de emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo podría afectar al Reglamento SNV de la UE, así como a la Directiva RCDE UE y al Reglamento «FuelEU Maritime».

Por lo tanto, las enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL relativas a la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) y la cláusula de revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo pueden afectar de manera decisiva a los requisitos aplicables con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757, al Reglamento (UE) 2023/1805 y a la Directiva (UE) 2023/959.

4.1.3. Introducción del nuevo capítulo 5 del anexo VI del Convenio MARPOL

El Reglamento (UE) 2015/757, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono procedentes del transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (Reglamento SNV)[13], establece el marco jurídico para un sistema de la UE de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de GEI y la eficiencia energética del transporte marítimo. El Reglamento tiene por objeto proporcionar datos sólidos y verificables sobre las emisiones de GEI, informar a los responsables políticos y estimular la introducción en el mercado de tecnologías y comportamientos eficientes desde el punto de vista energético. Para ello, aborda las barreras existentes en el mercado, como la falta de información.

La Legislación Europea sobre el Clima[14] establece objetivos climáticos vinculantes de la Unión (en comparación con 1990) de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero —tras la deducción de las absorciones— en al menos un 55 % de aquí a 2030 y en un 90 % de aquí a 2040 (propuesta de la Comisión). También incluye el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050 y un objetivo ideal de emisiones netas negativas después de esta fecha.

Sobre la base de las propuestas de la Comisión del paquete de medidas «Objetivo 55» para reducir las emisiones de GEI, los legisladores de la UE adoptaron los siguientes actos jurídicos dirigidos específicamente a las emisiones de GEI del sector del transporte marítimo:

- La revisión de la Directiva 2003/87/CE, sobre el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE[15], mediante la Directiva (UE) 2023/959[16] para ampliar el RCDE de la UE al sector del transporte marítimo

[13] DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

[14] Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

[15] Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

[16] Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de

con vistas a su aplicación a partir del 1 de enero de 2024 (junto con las modificaciones necesarias del Reglamento SNV de la UE[17], para revisar las normas de seguimiento y notificación, también mediante la revisión de los actos delegados y de ejecución pertinentes).

- El Reglamento (UE) 2023/1805[18] (Reglamento «FuelEU Maritime») se centra en el uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector marítimo y exige que su adopción por parte de los buques que hagan escala en puertos de la UE se aplique a partir del 1 de enero de 2025.

El cumplimiento de las nuevas obligaciones derivadas de la ampliación del RCDE de la UE al transporte marítimo y del Reglamento «FuelEU Maritime» se basará en el sistema de seguimiento, notificación y verificación establecido por el Reglamento SNV de la UE.

Tanto la Directiva RCDE UE como el Reglamento «FuelEU Maritime» incluyen cláusulas de revisión para el caso de que la OMI adopte una norma mundial sobre los combustibles o un instrumento de mercado. Más concretamente:

- El Reglamento «FuelEU Maritime» establece en su artículo 30, apartado 5, que, en caso de que la OMI adopte una norma mundial de GEI para los combustibles o unos límites a escala mundial de la intensidad de los GEI para la energía utilizada a bordo por los buques, la Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. En dicho informe, la Comisión examinará esa medida mundial por lo que respecta a sus aspiraciones en relación con los objetivos del Acuerdo de París y su integridad medioambiental general. También examinará cualquier cuestión relacionada con la posible articulación de ese Reglamento con dicha medida mundial o su adaptación a ella, incluida la necesidad de evitar duplicidades en la regulación de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo a escala de la Unión y a escala internacional. En su caso, dicho informe podrá acompañarse de una propuesta legislativa de modificación de ese Reglamento, coherente con los compromisos de la Unión en materia de emisiones de GEI en el conjunto de la economía y con el objetivo de mantener la integridad y eficacia medioambientales de la acción por el clima de la Unión.
- La Directiva RCDE UE, en su artículo 3 *octies octies*, apartado 1, establece que, en caso de adopción por parte de la OMI de una medida de mercado mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, la Comisión debe revisar esa Directiva habida cuenta de la medida adoptada. A tal fin, la Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en un plazo de dieciocho meses a partir de la adopción de dicha medida de mercado mundial y antes de su puesta en funcionamiento. En dicho informe, la Comisión examinará la medida de

una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión (DO L 130 de 16.5.2023, p. 134).

[17] Reglamento (UE) 2023/957 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 con el fin de incorporar las actividades de transporte marítimo al régimen para el comercio de derechos de emisión en la Unión y de seguir, notificar y verificar las emisiones de gases de efecto invernadero adicionales y las emisiones procedentes de tipos adicionales de buques (DO L 130 de 16.5.2023, p. 105).

[18] Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 48).

mercado mundial en lo que respecta a: a) su aspiración a la luz de los objetivos del Acuerdo de París, b) su integridad medioambiental general, también en comparación con las disposiciones de esa Directiva relativas al transporte marítimo, y c) cualquier cuestión relacionada con la coherencia entre el RCDE de la UE y dicha medida. Cuando proceda, la Comisión podrá acompañar el informe de una propuesta legislativa por la que se modifique esa Directiva de manera coherente con el objetivo climático de la Unión para 2030 y el objetivo de neutralidad climática establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119 y con el objetivo de preservar la integridad medioambiental y la eficacia de la acción por el clima de la Unión, a fin de garantizar la coherencia entre la aplicación de la medida de mercado mundial y el RCDE de la UE, evitando al mismo tiempo cualquier doble carga significativa.

Cualquier medida de la OMI en materia de GEI que requiera el seguimiento, la verificación y la notificación de emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo podría afectar al Reglamento SNV de la UE, así como a la Directiva RCDE UE y al Reglamento «FuelEU Maritime».

Por consiguiente, el nuevo capítulo 5 del anexo VI del Convenio MARPOL, sobre el marco de cero emisiones netas de la OMI, puede afectar de manera decisiva a los requisitos aplicables con arreglo al Reglamento (UE) 2015/757, al Reglamento (UE) 2023/1805 y a la Directiva (UE) 2023/959.

4.2. Competencias de la UE

El objeto de los actos previstos se refiere a un ámbito en el que la Unión tiene competencia externa exclusiva en virtud de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE, ya que los actos previstos pueden «afectar a normas comunes o alterar el alcance de las mismas».

5. BASE JURÍDICA

5.1. Base jurídica procedimental

5.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) contempla la adopción de Decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es aplicable independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo[19].

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Se refiere, en particular, a la situación en la que el acuerdo internacional por el que se crea el organismo establece que sus decisiones serán vinculantes para las partes. Este es el caso, por ejemplo, cuando el acuerdo internacional otorga al organismo la facultad de modificar determinados aspectos del acuerdo o de sus anexos.

[19] Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV), EU:C:2014:2258, apartado 64.

5.1.2. Aplicación al presente asunto

El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Los actos previstos que debe adoptar este Comité de la OMI son enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL. Dichas enmiendas serán vinculantes con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 del Convenio MARPOL.

Los actos previstos ni completan ni modifican el marco institucional del Acuerdo.

Por tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

5.2. Base jurídica sustantiva

5.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las Decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto respecto del cual se toma una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

5.2.2. Aplicación al presente asunto

La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas creado por un Convenio, el Convenio constitutivo de la OMI, responsable de la seguridad y la protección del transporte marítimo y la prevención de la contaminación marina y atmosférica por los buques.

Según el Convenio constitutivo de la OMI, el objetivo de la Organización es establecer el sistema necesario para la cooperación entre Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques.

El Comité MEPC de la OMI adoptará enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL, que es el principal convenio internacional en el ámbito de la prevención de la contaminación del medio marino por los buques por causas operativas o accidentales.

Estas enmiendas se centran en prevenir, reducir y controlar las emisiones del transporte marítimo internacional, y fomentan al mismo tiempo la conectividad mundial a través del transporte marítimo.

Las enmiendas mencionadas al anexo VI del Convenio MARPOL persiguen varios objetivos en los ámbitos del transporte marítimo y del medio ambiente que están vinculados de manera inseparable, sin que uno de ellos sea secundario e indirecto en relación con el otro. Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión debe incluir las bases jurídicas sustantivas correspondientes, a saber, el artículo 100, apartado 2, y el artículo 192, apartado 1, del TFUE.

5.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 100, apartado 2, y el artículo 192, apartado 1, del TFUE, en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

2025/0242 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización Marítima Internacional durante el segundo período extraordinario de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino sobre la adopción de enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2, y su artículo 192, apartado 1, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) entró en vigor el 17 de marzo de 1958.

(2) La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y la protección del transporte marítimo y la prevención de la contaminación marina y atmosférica por los buques. Todos los Estados miembros de la Unión son miembros de la OMI. La Unión no es miembro de la OMI.

(3) Con arreglo al artículo 38, letra a), del Convenio constitutivo de la OMI, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) desempeña las funciones que a la organización le hayan sido o puedan serle conferidas por aplicación directa de convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques o en virtud de lo dispuesto en dichos convenios, especialmente respecto de la aprobación y enmienda de reglas u otras disposiciones. Durante su segunda reunión extraordinaria, el MEPC adoptará enmiendas al Convenio MARPOL de conformidad con el artículo 16, apartado 2, letras b), c) y d).

(4) El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, en su segundo período extraordinario de sesiones, que se celebrará del 14 al 17 de octubre de 2025, debe adoptar enmiendas al anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL) sobre la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones (reglas 13 y 14 y apéndice VII), sobre la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) y la cláusula de revisión de la medida de reducción de GEI a corto plazo (reglas 20, 25, 27 y 28), y sobre el marco de cero emisiones netas de la OMI (nuevo capítulo 5).

(5) Los actos previstos del MEPC surtirán efectos jurídicos.

(6) Procede, por tanto, establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el período extraordinario de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, ya que los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, en particular en la Directiva (UE) 2016/802, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles

líquidos[1], el Reglamento (UE) 2015/757, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo[2], la Directiva (UE) 2023/959, que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión[3], y el Reglamento (UE) 2023/1805, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo[4].

(7) Por consiguiente, la Unión debe apoyar las enmiendas a las reglas 13 y 14 y al apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL, ya que contribuirán a prevenir, reducir y controlar las emisiones de NO_x, SO_x y materia particulada procedentes de los buques para obtener los beneficios sanitarios y medioambientales conexos, al mismo tiempo que las repercusiones económicas para el sector marítimo se mantienen a un nivel gestionable. Asimismo, la Unión debe apoyar las enmiendas a la regla 27 del anexo VI del Convenio MARPOL, ya que mejorarán aún más la accesibilidad de los datos del DCS de la OMI para garantizar la aplicación rigurosa del marco del CII y facilitar su revisión. La Unión debe apoyar las enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL, ya que son consecuencia de la adopción de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI y de la finalización de la revisión de las medidas a corto plazo por parte de la OMI, y permitirán seguir revisando dichas reglas. Asimismo, la Unión debe apoyar la introducción del nuevo capítulo 5 del anexo VI del Convenio MARPOL, ya que incluye disposiciones destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional para la consecución de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) de aquí a 2050. También constituirá una base sólida para la transición energética necesaria del transporte marítimo. Su fin es alcanzar los objetivos climáticos establecidos en la Estrategia de 2023 de la OMI sobre la Reducción de las Emisiones de GEI Procedentes de los Buques, acelerar la introducción de combustibles, tecnologías y fuentes de energía de emisiones de GEI nulas o casi nulas, y respaldar una transición justa y equitativa.

(8) La posición de la Unión debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros de la OMI, y por la Comisión, actuando conjuntamente en interés de la Unión Europea.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el segundo período extraordinario de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI) será la de aceptar la adopción de:

a) las modificaciones de las reglas 13 y 14 y del apéndice VII del anexo VI del Convenio MARPOL relativas a la designación del Nordeste Atlántico como nueva zona de control de las emisiones,

1 DO L 132 de 21.5.2016, p. 58.
2 DO L 123 de 19.5.2015, p. 55.
3 DO L 130 de 16.5.2023, p. 134.
4 DO L 234 de 22.9.2023, p. 48.

b) las enmiendas a las reglas 20, 25, 27 y 28 del anexo VI del Convenio MARPOL relativas a la accesibilidad de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) y la cláusula de revisión de la medida de reducción de gases de efecto invernadero a corto plazo, y

c) la introducción del nuevo capítulo 5 del anexo VI del Convenio MARPOL, relativo al marco de cero emisiones netas de la OMI.

Artículo 2

La posición a la que se refiere el artículo 1 será expresada por la Comisión y los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, que actuarán conjuntamente en interés de la Unión.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son la Comisión y los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta