



Bruselas, 28 de marzo de 2025  
(OR. en)

7571/25  
ADD 1

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2025/0068(NLE)**

---

---

**MAR 47  
EMSA**

## **PROPUESTA**

---

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.<sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 28 de marzo de 2025

A: D.<sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: COM(2025) 132 final - ANNEX 1

---

Asunto: ANEXO  
de la  
Propuesta de Decisión del Consejo  
relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité de Control de los Buques por el Estado Rector del Puerto del Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 132 final - ANNEX 1.

---

Adj.: COM(2025) 132 final - ANNEX 1



Bruselas, 28.3.2025  
COM(2025) 132 final

ANNEX 1

**ANEXO**

**de la**

**Propuesta de Decisión del Consejo**

**relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité de Control de los Buques por el Estado Rector del Puerto del Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto**

## **ANEXO I**

Posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

### **PRINCIPIOS RECTORES**

En el marco del Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto («MA de París»), la Unión:

- a) actuará de acuerdo con los objetivos perseguidos por la Unión, en particular la mejora de la seguridad marítima, de la prevención de la contaminación y de las condiciones de vida y de trabajo a bordo por medio de una drástica reducción del número de buques deficientes mediante la aplicación estricta de los convenios y códigos internacionales;
- b) promoverá la aplicación de un enfoque armonizado por parte de los miembros del MA de París para garantizar el cumplimiento efectivo de las normas internacionales con respecto a los buques que naveguen por sus aguas jurisdiccionales y que utilicen sus puertos;
- c) colaborará en el marco del MA de París con el fin de establecer un régimen de inspecciones global y el reparto equitativo de la carga de las inspecciones, en particular mediante la adopción del compromiso de inspección anual establecido de conformidad con la metodología acordada que figura en el anexo 11 del MA de París;
- d) trabajará en el marco del MA de París para fomentar la contratación, el mantenimiento y la formación por parte de los miembros del MA de París de la necesaria dotación de personal, incluidos inspectores cualificados, en función del volumen y las características del tráfico marítimo en cada puerto;
- e) velará por que las medidas adoptadas en el marco del MA de París sean coherentes con el Derecho internacional, y en particular con los convenios y códigos internacionales sobre la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y las condiciones de vida y de trabajo a bordo;
- f) promoverá el desarrollo de enfoques comunes con otros organismos encargados del control de los buques por el Estado rector del puerto;
- g) velará por la coherencia con otras políticas de la Unión, en particular en el ámbito de las relaciones exteriores, incluidas las medidas restrictivas de la UE, la seguridad y el medio ambiente.

### **ORIENTACIONES**

A fin de garantizar el buen funcionamiento de año en año del régimen de la Unión sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto conforme a la Directiva 2009/16/CE, la Unión se esforzará por apoyar la adopción de las acciones siguientes por el MA de París:

1. Los siguientes elementos del perfil de riesgo del buque que se utiliza para determinar los buques que se deben inspeccionar:

- a) las listas blanca, gris y negra de Estados de abanderamiento de conformidad con la fórmula desarrollada por el MA de París que figura en el anexo del Reglamento (UE) n.º 801/2010 de la Comisión<sup>1</sup>;
  - b) la lista del nivel de rendimiento de las organizaciones reconocidas de conformidad con la metodología adoptada por el Comité de Control de los Buques por el Estado Rector del Puerto en su 37.ª reunión, de mayo de 2004 (punto 4.5.2 del orden del día);
  - c) la ratio media de deficiencias e inmovilizaciones en relación con la fórmula del historial de la compañía sobre la base del anexo del Reglamento (UE) n.º 802/2010 de la Comisión<sup>2</sup> [*Salvo que se indique lo contrario, cualquier referencia a otro acto de la Unión o a una parte del mismo es dinámica. Una referencia es dinámica si se considera que la disposición citada se refiere siempre a la disposición que incluye cualquier modificación posterior.*].
2. Garantizar que cualquier cambio o actualización de los procedimientos y directrices del MA de París sea coherente con los objetivos perseguidos por la Unión, en particular la mejora de la seguridad marítima, de la prevención de la contaminación y de las condiciones de vida y de trabajo a bordo.

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) n.º 801/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplica el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a los criterios del Estado de abanderamiento (DO L 241 de 14.9.2010, p. 1).

<sup>2</sup> Reglamento (UE) n.º 802/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplican las disposiciones del artículo 10, apartado 3, y del artículo 27 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al historial de las compañías (DO L 241 de 14.9.2010, p. 4).