



**B10-0161/2024 }
B10-0162/2024 }
B10-0163/2024 }
B10-0164/2024 }
B10-0166/2024 } RC1**

11.11.2024

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN COMÚN

presentada de conformidad con el artículo 136, apartados 2 y 4, del
Reglamento interno

para sustituir a las propuestas de Resolución siguientes:

B10-0161/2024 (S&D)
B10-0162/2024 (Renew)
B10-0163/2024 (Verts/ALE)
B10-0164/2024 (PPE)
B10-0166/2024 (ECR)

sobre las medidas de la Unión contra la «flota en la sombra» rusa y la garantía
de la plena aplicación de las sanciones contra Rusia
(2024/2885(RSP))

**Michael Gahler, Rasa Juknevičienė, Jessica Polfjärd, Andrzej Halicki,
Sebastião Bugalho, David McAllister, Sandra Kalniete**
en nombre del Grupo PPE
**Yannis Maniatis, Nacho Sánchez Amor, Raphaël Glucksmann, Hélène
Fritzon, Johan Danielsson, Evin Incir**
en nombre del Grupo S&D

RC\1310070ES.docx

PE764.162v01-00 }
PE764.163v01-00 }
PE764.164v01-00 }
PE764.165v01-00 }
PE764.167v01-00 } RC1

Joachim Stanisław Brudziński, Adam Bielan, Reinis Požņaks, Rihards Kols, Mariusz Kamiński, Tobiasz Bocheński, Sebastian Tynkkynen, Veronika Vrecionová, Michał Dworczyk, Małgorzata Gosiewska, Ondřej Krutílek, Aurelijus Veryga, Cristian Terheș, Roberts Zīle, Assita Kanko, Alexandr Vondra

en nombre del Grupo ECR

Gerben-Jan Gerbrandy, Bernard Guetta, Grégory Allione, Petras Auštrevičius, Malik Azmani, Dan Barna, Helmut Brandstätter, Benoit Cassart, Olivier Chastel, Veronika Cifrová Ostrihoňová, Sigrid Friis, Anna-Maja Henriksson, Karin Karlsbro, Ľubica Karvašová, Nathalie Loiseau, Jan-Christoph Oetjen, Urmas Paet, Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Joachim Streit, Eugen Tomac, Hilde Vautmans, Vlad Vasile-Voiculescu, Emma Wiesner, Lucia Yar, Dainius Žalimas

en nombre del Grupo Renew

Ville Niinistö

en nombre del Grupo Verts/ALE

Jonas Sjöstedt, Hanna Gedin, Li Andersson, Merja Kyllönen, Jussi Saramo, Per Clausen

Resolución del Parlamento Europeo sobre las medidas de la Unión contra la «flota en la sombra» rusa y la garantía de la plena aplicación de las sanciones contra Rusia (2024/2885(RSP))

El Parlamento Europeo,

- Vistas sus anteriores Resoluciones sobre Rusia y Ucrania, en particular las emitidas desde la escalada de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania en febrero de 2022,
 - Vistos los catorce paquetes consecutivos de sanciones contra Rusia adoptados por la Unión desde febrero de 2022,
 - Vistas la Carta de las Naciones Unidas y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,
 - Vistos el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos y otros convenios pertinentes de la Organización Marítima Internacional (OMI),
 - Vista la Resolución A.1192(33) de la Asamblea General de la OMI, titulada «Urging member states and all relevant stakeholders to promote actions to prevent illegal operations in the maritime sector by the “dark fleet” or “shadow fleet”» (Llamamiento a los Estados Miembros y a todas las partes interesadas pertinentes a que promuevan medidas para prevenir las operaciones ilegales de la «flota oscura» o la «flota en la sombra» en el sector marítimo), adoptada el 6 de diciembre de 2023,
 - Vista la declaración de los dirigentes del G7 de 6 de diciembre de 2023,
 - Visto el artículo 136, apartados 2 y 4, de su Reglamento interno,
- A. Considerando que Rusia lleva librando una guerra de agresión a gran escala ilegal, no provocada e injustificada contra Ucrania desde el 24 de febrero de 2022, mediante la que continúa lo que empezó en 2014 con la anexión de Crimea y la posterior ocupación de partes de las regiones de Donetsk y Luhansk; que, desde su inicio, la Unión ha condenado enérgicamente la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y ha pedido a Rusia que ponga fin a estas agresiones y respete la integridad territorial de Ucrania;
- B. Considerando que Rusia es uno de los mayores productores mundiales de petróleo; que Rusia depende en gran medida de las ventas de petróleo en términos de ingresos por exportación y de ingresos presupuestarios, lo que convierte al petróleo en una de las principales fuentes de financiación de su guerra en Ucrania;
- C. Considerando que la Unión y los demás miembros de la Coalición de Límites de Precios del G7+ establecieron un límite de precios para el petróleo crudo y otros productos petrolíferos procedentes de Rusia con el objetivo de mantener los suministros mundiales

y limitar al mismo tiempo los flujos de ingresos utilizados por Rusia para financiar su guerra de agresión contra Ucrania; que, en respuesta a ello, Rusia ha gastado aproximadamente 9 000 millones EUR en la creación de su denominada «flota en la sombra»; que, cada día, petroleros llenos de petróleo ruso navegan por aguas europeas como parte del esfuerzo de Rusia por eludir las sanciones de la Unión y del G7;

- D. Considerando que, desde el inicio de la invasión a gran escala de Ucrania por parte de Rusia el 24 de febrero de 2022, la Unión ha impuesto medidas y sanciones restrictivas a gran escala y sin precedentes contra Rusia, con el objetivo de socavar la capacidad económica, financiera y militar de Rusia para mantener su esfuerzo bélico; que el sexto paquete de sanciones del Consejo, entre otras cosas, prohíbe la compra, importación y transferencia por vía marítima de petróleo crudo y determinados productos petrolíferos de Rusia a la Unión; que los paquetes de sanciones undécimo y duodécimo del Consejo abordan los riesgos de elusión que plantea la flota en la sombra; que, en su decimocuarto paquete de sanciones al petróleo ruso, el Consejo introdujo una nueva medida dirigida a buques concretos que contribuyen a la guerra de Rusia contra Ucrania, los cuales están sujetos a una prohibición de acceso a los puertos y de prestación de servicios; que, hasta ahora, la Unión solamente ha incluido en esta lista a veintisiete buques, entre ellos buques cisterna que transportan petróleo ruso y llevan a cabo prácticas de transporte marítimo peligrosas e ilegales; que, en octubre de 2024, el Gobierno del Reino Unido impuso sanciones a dieciocho petroleros rusos y cuatro buques cisterna para transporte de gas natural licuado (GNL); que, hasta la fecha, la designación de los buques de la flota en la sombra ha sido la medida que ha tenido mayor impacto en las operaciones de dicha flota;
- E. Considerando que las flotas en la sombra ya han sido utilizadas por países hostiles como Irán, Venezuela y Corea del Norte; que, no obstante, las operaciones rusas se diferencian por su escala y sofisticación, ya que se calcula que la flota en la sombra rusa opera entre 160 y 200 buques cisterna cada mes para transportar petróleo, con una flota total estimada de 600 buques que desempeñan un papel destacado en el mantenimiento de las exportaciones rusas de petróleo crudo;
- F. Considerando que la flota en la sombra que Rusia emplea como vía alternativa ha reducido significativamente la eficacia del régimen de sanciones y ha permitido a Rusia seguir utilizando estos ingresos para financiar su guerra de agresión contra Ucrania, lo que pone de relieve la necesidad de reforzar y ampliar la coordinación internacional de las sanciones;
- G. Considerando que se calcula que la flota en la sombra supone al menos 600 buques cisterna en todo el mundo; que se trata de buques cisterna antiguos que suelen navegar sin los seguros habituales del sector y cambian a menudo de nombre y de pabellón de registro, lo que permite a Rusia vender una parte significativa de su petróleo por encima del límite de precios y socava la capacidad de los Gobiernos para exigir responsabilidades a los propietarios de los buques cisterna por la limpieza en caso de vertidos de petróleo; que, por lo general, estos buques no son aptos para el servicio y contribuyen al aumento del riesgo de colisiones marítimas en las rutas comerciales internacionales, lo que supone un grave peligro para el medio ambiente debido al

elevado riesgo de vertidos de petróleo que dañan los ecosistemas marinos y las zonas costeras, incluidas las zonas marinas protegidas con especies silvestres especialmente sensibles, en las que los vertidos de petróleo tendrían consecuencias desastrosas; que la experiencia con los vertidos de petróleo causados por buques cisterna en el pasado demuestra que los daños a los ecosistemas costeros y subacuáticos, así como a los animales que viven en la superficie y a las aves marinas, pueden durar décadas; que ampliar la flota de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) con buques de respuesta adicionales respondería al compromiso de la Unión con la protección del medio ambiente, la resiliencia en el marco del Pacto Verde Europeo y los objetivos del Mecanismo de Protección Civil de la Unión para mejorar las capacidades de respuesta rápida y de preparación ante catástrofes;

- H. Considerando que los buques cisterna en la sombra rusos realizan regularmente trasvases de buque a buque de petróleo crudo y productos petrolíferos rusos en aguas territoriales, también en el mar Mediterráneo; que, en estas operaciones, trasvasan y mezclan petróleo ruso entre buques sin atracar en puerto alguno con el objetivo de ocultar el origen del petróleo; que la proximidad de estas operaciones a la costa plantea un alto riesgo de daños medioambientales; que a menudo desconectan sus transpondedores del sistema de identificación automática por satélite (SAT-AIS) a fin de eludir la vigilancia y las inspecciones oficiales; que los países costeros de Europa se verían especialmente afectados; que, en caso de accidente, los vertidos de petróleo de los buques de la flota en la sombra podrían dar lugar a costes de limpieza de miles de millones de euros para los países costeros y sus contribuyentes, ya que los propietarios de estos buques son en gran medida imposibles de rastrear; que los vertidos de petróleo también pueden provocar importantes pérdidas económicas, en particular por la pérdida de actividades turísticas y pesqueras; que estos vertidos plantean amenazas importantes para la calidad del agua y las especies silvestres locales, perjudican a los ecosistemas marinos, contaminan productos de consumo como el marisco, lo que supone una amenaza para la salud humana, propagan la contaminación y perturban la reproducción de los peces;
- I. Considerando que la descarga intencional por la borda de residuos de hidrocarburos es ilegal en virtud del Convenio MARPOL, un tratado internacional que tiene por objeto frenar la contaminación provocada por el transporte marítimo; que Rusia es signataria del Convenio MARPOL; que existen pruebas de violaciones del Convenio MARPOL; que la imposición de sanciones a buques concretos ha demostrado ser eficaz, ya que se ha observado una disminución de la capacidad para comerciar con petróleo de los buques que figuran en la lista negra después de su penalización;
- J. Considerando que, desde 2009, está en vigor la Directiva 2009/20/CE¹ relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo, la cual garantiza que todos los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro de la Unión Europea estén asegurados y lleven a bordo un certificado de seguro; que uno de los objetivos de la Directiva 2009/20/CE era acabar con los buques que no cumplen la

¹ Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo (DO L 131 de 28.5.2009, p. 128), ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj>.

normativa; que el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos permite a los países «prevenir, atenuar o eliminar los peligros graves e inminentes que representan para sus costas o intereses conexos una contaminación o una amenaza de contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos, a consecuencia de un accidente de mar u otros actos relacionados con tal accidente»;

- K. Considerando que informes recientes de la marina sueca han puesto de relieve los riesgos para la seguridad asociados a las actividades de la flota en la sombra y el posible uso de esta en operaciones híbridas contra países europeos;
- L. Considerando que, a pesar de la prohibición de las importaciones de productos petrolíferos refinados en Rusia, no están prohibidas las importaciones procedentes de refinerías de terceros países que transforman petróleo crudo ruso; que la flota en la sombra suministra petróleo crudo ruso a refinerías de terceros países; que los Estados miembros de la Unión y los miembros del G7 siguen importando productos petrolíferos derivados de petróleo ruso, por ejemplo desde refinerías de Turquía;
- M. Considerando que el tráfico de estos buques ha aumentado drásticamente durante 2024 y que el número de travesías realizadas por buques en la sombra rusos se ha duplicado con creces; que una parte importante del petróleo ruso se transporta a través de rutas marítimas internacionales con un tráfico intenso; que Rusia transporta la inmensa mayoría de su petróleo desde puertos del mar Báltico y del mar Negro;
- N. Considerando que quienes transportan el petróleo y gestionan la flota en la sombra no actúan de forma aislada; que sus actividades están interconectadas con las transacciones financieras que las sustentan; que estas transacciones pueden implicar a entidades sujetas a sanciones financieras; que el cumplimiento del régimen de sanciones debe analizarse desde una perspectiva integral para evitar la elusión;
- O. Considerando que algunos operadores de buques han estado dispuestos a incumplir las sanciones registrando sus buques en países que no forman parte del acuerdo de limitación de precios; que Rusia recurre a intermediarios, organizaciones o particulares de terceros países para adquirir algunos de los buques cisterna de la flota en la sombra; que algunos propietarios y gestores de buques cisterna y gaseros de la flota en la sombra también están registrados en los Estados miembros de la Unión;
- P. Considerando que la flota en la sombra de Rusia depende en gran medida de la complicidad y la colaboración de varios países para eludir las sanciones, especialmente China, India y Turquía;
- 1. Reitera con la mayor firmeza posible su condena a la guerra de agresión no provocada, ilegal e injustificada de Rusia contra Ucrania; pide a Rusia que detenga inmediatamente todas sus actividades militares en Ucrania y retire total e incondicionalmente todas sus fuerzas, agentes subsidiarios y material militar de todo el territorio de Ucrania reconocido internacionalmente, que ponga fin a sus deportaciones forzosas de civiles ucranianos y que libere a todos los ucranianos detenidos y deportados, y en particular a los menores;

2. Reitera su apoyo inequívoco al régimen de sanciones de la Unión, que tiene por objetivo socavar la capacidad del régimen ruso para proseguir su guerra de agresión contra Ucrania; subraya que el objetivo de las sanciones de la Unión en respuesta a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania es debilitar estratégicamente la base económica e industrial rusa, en particular el complejo militar-industrial, con el fin de socavar la capacidad de la Federación de Rusia para seguir librando la guerra, atacando a la población civil y violando la integridad territorial de Ucrania, así como obstaculizar el acceso de Rusia a tecnologías y componentes militares; señala que Rusia está eludiendo activamente las sanciones de la Unión y buscando nuevas formas de hacerlo, entre otras, utilizando una flota en la sombra de petroleros rusos y que, por tanto, aún podría intensificar su esfuerzo bélico contra Ucrania a corto plazo, especialmente durante el próximo invierno;
3. Considera que la flota en la sombra es un recurso financiero clave para Rusia en su guerra de agresión ilegal e injustificable contra Ucrania y una herramienta importante creada para eludir el régimen de sanciones de la Unión; denuncia el riesgo que estos buques rusos inseguros y no asegurados suponen para la seguridad marítima y para nuestros Estados miembros costeros y sus ecosistemas marinos; condena a Rusia por crear deliberadamente inmensos riesgos para su propio beneficio económico, sin tener en cuenta la seguridad internacional ni los posibles daños medioambientales irreversibles; pide a la Unión y a sus Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para frenar la evasión y elusión de sanciones por parte de Rusia, y que apliquen medidas concretas para garantizar la seguridad marítima y evitar riesgos medioambientales en aguas europeas, en particular en el mar Báltico; considera que los trasvases de buque a buque en alta mar son actividades de alto riesgo que socavan la seguridad marítima internacional y la protección del medio ambiente;
4. Pide que se impongan sanciones más específicas a la flota en la sombra en los próximos paquetes de sanciones contra Rusia, por ejemplo, indicando todos los buques concretos de la flota en la sombra, así como sus propietarios, operadores, gestores, cuentas, bancos, compañías de seguros, etc.; pide que se prohíba inmediatamente el uso de buques occidentales en el transporte de petróleo ruso; pide, en términos más generales, que los próximos paquetes de sanciones de la Unión incluyan la imposición sistemática de sanciones a los buques que navegan por aguas de la Unión sin un seguro conocido con el fin de proteger nuestras aguas y evitar las cargas financieras de la limpieza de vertidos de petróleo; insta al Servicio Europeo de Acción Exterior y al enviado especial de la UE para las sanciones a que se dirijan a los Gobiernos de los países en los que están registradas las empresas que gestionan los buques cisterna en la sombra y a los países cuyo pabellón ha registrado una presencia sustancialmente mayor en aguas de la Unión desde la imposición de la limitación de los precios del petróleo; pide a la Unión y a sus Estados miembros que se dirijan a estos Estados de abanderamiento para informarles sobre la base de las listas y las consecuencias de una posible inclusión, poner de relieve los riesgos y los efectos adversos para el medio ambiente de las prácticas de transporte marítimo irregulares y de alto riesgo y recordarles sus responsabilidades; insta a los Estados de abanderamiento a que excluyan a los buques sancionados de los registros de buques;

5. Observa que los Estados de abanderamiento que ayudan a la flota en la sombra rusa también ayudan con ello al esfuerzo bélico ruso; hace hincapié en que, si fracasan los esfuerzos diplomáticos clásicos, la Unión debe replantearse seriamente su cooperación bilateral con terceros países que están ayudando a Rusia a eludir las sanciones de la Unión;
6. Condena la participación de los armadores europeos en la creación de la flota en la sombra rusa; condena el comportamiento de los Estados, los prestadores de servicios jurídicos y otras entidades y personas que ayudan a Rusia a eludir o mitigar las sanciones de la Unión; recuerda que la violación de las sanciones constituye un delito a escala de la Unión y tiene graves repercusiones en los intereses financieros de esta; pide que se amplíen y hagan cumplir las restricciones a la venta de buques y que se prohíban las ventas de buques cisterna a países que facilitan el comercio con Rusia;
7. Pide medidas reforzadas a escala de la Unión para garantizar una aplicación más estricta y la ampliación de las sanciones, incluida la inspección inmediata de los buques que operan en aguas de la Unión, a fin de verificar su cobertura de seguro y el cumplimiento de los requisitos de la OMI; pide a los Estados miembros que evalúen y refuercen sus capacidades administrativas para garantizar una aplicación rápida y un cumplimiento estricto de las sanciones de la Unión;
8. Pide a la Comisión que adopte medidas, en el marco de la cooperación de la Unión con la OMI, para prevenir y limitar las actividades de la flota en la sombra; pide la aplicación estricta de la Resolución A.1192(33) de la Asamblea General de la OMI, adoptada en diciembre de 2023, para luchar contra las operaciones marítimas nocivas, en particular la obligación de que los buques notifiquen todos los trasvases de buque a buque a sus Estados de abanderamiento y la mejora de las inspecciones, en los puertos, de los buques sospechosos; pide a la Unión y a sus Estados miembros que restrinjan el acceso a las aguas de la Unión a los buques de la flota en la sombra rusa; hace hincapié en que debe utilizarse todo el potencial de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para apoyar a los Estados miembros en la identificación de los buques sujetos a sanciones y el control de los movimientos de los buques sospechosos; pide, en particular, a la Unión que elabore una lista exhaustiva de buques pertenecientes a la flota en la sombra rusa, que lleve a cabo inspecciones específicas, también en el mar, y que imponga sanciones que den lugar asimismo a que los buques queden bloqueados de forma permanente o temporal por motivos administrativos;
9. Pide a la Unión y a sus Estados miembros que supervisen de cerca la aplicación de la Directiva 2009/20/CE relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo, a fin de evitar que buques no asegurados naveguen por aguas de la Unión; destaca la necesidad de unos mecanismos de cumplimiento reforzados, como la posibilidad de que los Estados miembros de la Unión impidan a los buques no asegurados o no conformes atracar en puertos de la Unión o utilizar las aguas de la Unión para el repostaje u otros servicios y un mayor control de dichos buques; pide a los Estados miembros que adopten medidas para garantizar que no se comercialicen los buques que incumplan las normativas;

10. Anima a los Estados miembros a que cooperen estrechamente con el Reino Unido en lo que respecta a las medidas para restringir el uso del Canal de la Mancha por parte de los buques de la flota en la sombra rusa; pide a los países con estrechos internacionales que exijan a los buques que demuestren la existencia de un seguro de protección e indemnización y su adhesión a unas normas mínimas de seguridad; solicita a todos los Estados miembros que exijan a todos los buques que atraviesen sus aguas que revelen la información de la cobertura de seguro en caso de vertidos de petróleo, a fin de garantizar la transparencia en lo que respecta a las disposiciones de los seguros;
11. Anima a la Unión y a sus Estados miembros a que mejoren las capacidades de vigilancia, en particular mediante el seguimiento de drones y satélites, y también mediante el uso de imágenes por satélite Sentinel, con el fin de identificar los buques de la flota en la sombra que navegan en aguas de la Unión y supervisar las actividades, como los trasvases de buque a buque que contravienen las Directivas de la Unión y el Convenio MARPOL, y a que investiguen con prontitud cuando se producen riesgos para las zonas costeras y los ecosistemas marinos;
12. Pide que se prohíban los trasvases de buque a buque de petróleo crudo y productos petrolíferos rusos en aguas de la Unión; solicita que se desplieguen los recursos necesarios para identificar y obstaculizar estas operaciones de trasvase, en particular prohibiendo el fondeo y repostaje de todos estos buques en aguas de la Unión;
13. Pide a los Estados miembros que apliquen medidas normativas estrictas en sus puertos y en sus aguas territoriales; insta a los Estados miembros a que, en el caso de los buques cisterna que puedan transportar petróleo ruso, hagan pleno uso de su derecho a que los buques guiados por un piloto a bordo de la autoridad nacional competente lleven a cabo controles sobre el origen de la carga, la propiedad final del buque, los documentos del seguro y el cumplimiento de las normas de seguridad, y a que garanticen que los buques sospechosos de elusión de sanciones e incumplimiento de las normas medioambientales sean señalados para su investigación;
14. Pide a los Estados miembros que designen puertos capaces de acoger buques sancionados que transporten petróleo crudo y GNL y que decomisen la carga ilegal sin indemnización;
15. Subraya que la incidencia de las sanciones vigentes y del apoyo financiero y militar a Ucrania continuará viéndose debilitada mientras la Unión siga importando combustibles fósiles rusos; pide, por tanto, a la Unión y a sus Estados miembros que prohíban todas las importaciones de combustibles fósiles rusos, incluido el GNL; pide a la Unión que imponga la obligación de que los buques que exportan GNL ruso se incluyan en la lista de sanciones de la Unión, privándoles del acceso a los puertos y los servicios marítimos de la Unión; pide a la Unión y a sus Estados miembros que prohíban la importación de productos nucleares rusos e insta a los Estados miembros a que no celebren nuevos acuerdos con Rosatom ni con sus dirigentes o filiales;
16. Pide a los países del G7 que apliquen de manera más eficaz el límite de precios impuesto al petróleo marítimo ruso, que disminuyan considerablemente el límite de precios para el petróleo y que colmen las lagunas utilizadas por Rusia para reenvasar y

vender su petróleo y sus productos petrolíferos a precios de mercado; pide a la Unión, a sus Estados miembros y a sus socios del G7 que refuercen la cooperación con sus socios comerciales para identificar de manera más rápida y eficaz a los compradores de petróleo ruso y que dejen de comprarles productos petrolíferos; pide que estas instalaciones designadas se incluyan en la lista de sanciones específicas y que se introduzca una prohibición total de los productos petrolíferos refinados rusos reexportados; pide asimismo que se realicen pruebas armonizadas del origen de las importaciones de combustibles fósiles, GNL y combustibles fósiles refinados para impedir la reexportación de energía rusa a la Unión; pide a los Estados miembros que investiguen exhaustivamente el cumplimiento por las empresas de las restricciones a la exportación de los productos incluidos en la lista correspondiente y que impongan sanciones disuasorias;

17. Recomienda encarecidamente a la Unión y a sus socios del G7 que amplíen significativamente sus listas de sanciones para incluir otros buques que eluden sus límites máximos de precios y operan sin respetar las normas internacionales; pide a la Unión y a sus países socios que, a la hora de aplicar el marco de sanciones —por ejemplo, cuando proporcionen o renueven registros— verifiquen con diligencia la idoneidad de los seguros que cubren los vertidos de petróleo; pide que se refuercen los requisitos de diligencia debida para obtener seguros para los buques, como pruebas de contratos de venta que cumplan el límite máximo de precios, extractos bancarios fiables y verificados, etc.;
18. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que garanticen una preparación suficiente ante catástrofes medioambientales, especialmente grandes vertidos de petróleo, y que velen por que las autoridades de los Estados miembros cooperen estrechamente, tanto entre sí como con la Agencia Europea de Seguridad Marítima, para hacer frente a las catástrofes transfronterizas de contaminación a gran escala, en particular prosiguiendo la coordinación de los inventarios de equipos necesarios para las operaciones de limpieza; destaca que los incidentes de esta naturaleza provocarán una degradación medioambiental grave a largo plazo, que podría afectar a su vez significativamente a las industrias turística, pesquera y marina de los Estados miembros ribereños de los mares afectados; pide a la Comisión que proporcione financiación adicional para dotar a la Agencia Europea de Seguridad Marítima de buques de respuesta a vertidos de petróleo suficientes;
19. Pide a la Comisión que vele por la aplicación y el cumplimiento efectivos de la Directiva 2009/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones²; pide a los Estados miembros que transpongan y apliquen sin demora la Directiva (UE) 2024/1226 relativa a la definición de los delitos y las sanciones por la vulneración de las medidas restrictivas de la Unión³ y que garanticen que se disponga de los recursos financieros,

² Directiva 2009/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, DO L 280 de 27.10.2009, p. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/123/oj>.

³ Directiva (UE) 2024/1226 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativa a la

técnicos y humanos adecuados para aplicar adecuadamente las medidas restrictivas de la Unión;

20. Anima a los Estados miembros y a la Comisión a colaborar con los socios internacionales y las partes interesadas, en particular en los sectores del transporte marítimo, la energía, los seguros y las finanzas, a fin de determinar las mejores prácticas para detectar y combatir la elusión de sanciones y mitigar las repercusiones medioambientales en aguas de la Unión;
21. Pide a la Comisión que elabore directrices más claras y normas de diligencia debida más rigurosas para las empresas e instituciones financieras de la Unión a fin de evitar interacciones involuntarias con entidades vinculadas a las flotas en la sombra;
22. Pide que se apoye al enviado especial internacional para la aplicación de las sanciones de la Unión en su labor de lucha contra la elusión con el fin de evitar la reexportación sistemática a Rusia de productos de la Unión que son objeto de sanción, lo cual socava gravemente la eficacia de las sanciones de la Unión y obstaculiza los esfuerzos internacionales para poner fin a la guerra; pide, a este respecto, a todos los países candidatos y candidatos potenciales a la adhesión a la Unión que se ajusten estrictamente a las sanciones de la Unión en respuesta a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, como muestra de su disposición para asumir las obligaciones de la adhesión a la Unión; reitera su llamamiento al Consejo para que amplíe las competencias de la Fiscalía Europea para hacer frente al delito que supone la vulneración de las medidas restrictivas de la Unión; pide a la Unión y a sus Estados miembros que refuercen y centralicen, a escala de la Unión, la supervisión de la aplicación de las sanciones y que desarrollen un mecanismo para prevenir y controlar la elusión de las sanciones;
23. Alienta la adopción de normas de transparencia a nivel mundial en materia de registro de buques para reducir la dependencia de sociedades fantasma y pabellones de conveniencia, con el fin de mejorar la transparencia de la propiedad de los buques;
24. Pide a la Comisión que considere la adopción de instrumentos de política comercial similares a los empleados por los Estados Unidos y se centre en los agentes que, debido a los regímenes de sanciones, obtienen ventajas comerciales y, por tanto, pueden estar operando de manera desleal en el mercado de la Unión;
25. Expresa su preocupación por el excedente notificado en la producción de petróleo rusa, que supera considerablemente la cuota de Rusia fijada por la Organización de Países Exportadores de Petróleo Plus (OPEP +), lo que permite una mayor elusión del límite de precios establecido y permite a Rusia generar ingresos adicionales; pide a la Unión y a sus Estados miembros que sigan de cerca la situación y que adopten las medidas adecuadas en cooperación con los socios internacionales de la Unión;

definición de los delitos y las sanciones por la vulneración de las medidas restrictivas de la Unión, y por la que se modifica la Directiva (UE) 2018/1673, DO L, 2024/1226, 29.4.2024, ELI:

<http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1226/oj>.

RC\1310070ES.docx

11/12

PE764.162v01-00 }

PE764.163v01-00 }

PE764.164v01-00 }

PE764.165v01-00 }

PE764.167v01-00 } RC1

26. Encarga a su presidenta que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión, al vicepresidente de la Comisión / alto representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, al presidente, el Gobierno y la Rada Suprema de Ucrania, al Consejo de Europa, a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa, a la Organización Marítima Internacional y a las autoridades rusas.