Europäisches Parlament
2019-2024

Fischereiausschuss

2023/0171(COD)

15.11.2023

STELLUNGNAHME

des Fischereiausschusses

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte
(COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Cláudia Monteiro de Aguiar

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Die Erhaltung der biologischen Meeresschätze steht im Mittelpunkt der Gemeinsamen Fischereipolitik, da der Fischereisektor ein Opfer der Meeresverschmutzung ist, die neben vielen anderen Quellen auch durch illegale Einleitungen von Schadstoffen durch Schiffe ins Meer verursacht wird.

Daher wird der vorliegende Vorschlag der Kommission zur Aktualisierung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe[1] und die Einführung von Sanktionen für Verschmutzungsdelikte begrüßt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Definition der Verschmutzung durch Schiffe in den Anhängen I bis VI des Internationalen Übereinkommens aus dem Jahr 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und dem dazugehörigen Protokoll aus dem Jahr 1978 (Marpol-Übereinkommen 73/78) enthalten ist, die für die Europäische Union rechtsverbindlich sind. Mit der Durchsetzung höherer Standards wird im Bereich der Schifffahrt für gleiche Wettbewerbsbedingungen gesorgt. Aufgrund ihrer transnationalen Dimension wird dies positive Auswirkungen auf die Meeresökosysteme und damit die Fischerei haben.

Die strengeren Emissionsgrenzwerte werden befürwortet; es wird jedoch warnend darauf hingewiesen, dass die Aufnahme von Bestimmungen über Schwefeloxid- und Stickoxidemissionen aus Schiffsabgasen Auswirkungen auf die Fischereiflotte in der EU haben kann. Diese besteht in erster Linie aus alternden Schiffen, die KMU gehören, welche über begrenzte Mittel für Investitionen in neue emissionsarme Motoren verfügen. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf zusätzliche Stoffe im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 muss sich deutlich im Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) in Form einer verstärkten Unterstützung für emissionsarme Motoren und die Flottenerneuerung niederschlagen.
Die Kommission wird nachdrücklich aufgefordert, die Flottenerneuerung aus dem EMFAF zu unterstützen.

Im Rahmen der Stellungnahme wird außerdem eine neue Definition in den Entwurf aufgenommen und die Notwendigkeit unterstrichen, in Gebieten mit beträchtlicher Fischereitätigkeit darauf zu achten, dass einerseits die Umwelt und andererseits die Fischerei als Lebensgrundlage der auf sie angewiesenen Gemeinschaften gleichermaßen geschützt werden. In der Stellungnahme wird ferner eine informierte maritime Gemeinschaft gefordert und in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit von Aus- und Weiterbildung betont.

Schließlich wird empfohlen, durch die Einbeziehung von Rückmeldungen aus den vom Fischfang lebenden Gemeinschaften und einen Ansatz, der die Zusammenarbeit mit Interessenträgern im maritimen Bereich beinhaltet, die mit der Richtlinie verfolgte ganzheitliche Vision herauszustellen, die darin besteht, den Umweltschutz mit dem Fortbestand der vom Fischfang lebenden Gemeinschaften in Einklang zu bringen.

Abschließend soll der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, dass nicht nur gleiche Wettbewerbsbedingungen für die in EU-Gewässern tätigen Flotten von Drittstaaten geschaffen

[1] ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

werden, sondern auch koordinierte Kontrollen durch die Mitgliedstaaten sowie die Strafverfolgung und die grenzüberschreitende Durchsetzung erleichtert werden und dies letztlich zu einer Verringerung der Verschmutzung durch Schiffe führen wird.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Fischereiausschuss ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, Folgendes zu berücksichtigen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Politik der Union im Bereich des Seeverkehrs zielt auf ein hohes Maß an Sicherheit und Umweltschutz ab. Erreicht werden kann dies durch die Einhaltung internationaler Übereinkommen, Codes und Entschließungen unter gleichzeitiger Wahrung der Freiheit der Schifffahrt, wie im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vorgesehen.	(1) Die Politik der Union im Bereich des Seeverkehrs zielt auf ein hohes Maß an Sicherheit und Umweltschutz ab. Erreicht werden kann dies durch die Einhaltung internationaler Übereinkommen, Codes und Entschließungen unter gleichzeitiger Wahrung der Freiheit der Schifffahrt, wie im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vorgesehen. ***Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass die Ozeane auf internationaler Ebene als globales Gemeingut anerkannt und angesichts ihrer Einzigartigkeit, ihrer Vernetzung und der wesentlichen Ökosystemleistungen, die sie erbringen und von denen das Überleben und Wohlergehen der heutigen und künftigen Generationen abhängen, geschützt werden sollten.***

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Die beste Maßnahme zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung und der Abfälle im Meer besteht darin, bereits im Vorfeld dafür zu sorgen, dass keine Schadstoffe ins Meer gelangen.

Angesichts der starken Verbreitung von Abfällen, die expandiertes Polystyrol enthalten, in der Meeresumwelt, die darauf zurückzuführen ist, dass diese Erzeugnisse aufgrund ihrer Leichtigkeit leicht von Schiffen fliegen und ins Meer gelangen, sollten die Mitgliedstaaten – im Einklang mit dem Ziel, Einwegkunststoffe durch langlebige Alternativen zum Nutzen der Umwelt und der Fischer zu ersetzen – die schrittweise Abschaffung von Behältern und Verpackungen aus expandiertem Polystyrol, die in der Fischerei zum Einsatz kommen, in Betracht ziehen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2b) Es ist auch wichtig, dass Maßnahmen zur wirksamen Rückgewinnung freigesetzter umweltschädlicher Materialien und Abfälle unterstützt werden. Fischer, Aquakulturerzeuger und ihre Organisationen arbeiten bereits daran, Abfälle zu sammeln, darunter Fanggeräte, die auf See verloren gegangen sind oder aufgegeben oder anderweitig entsorgt wurden, welche weltweit eine Bedrohung für alle Tätigkeiten auf See und die Ökosysteme darstellen. Es ist nicht zu erwarten, dass diese Anstrengungen ohne einen auf diese Bemühungen zugeschnittenen Ausgleichsmechanismus unternommen werden. Angesichts der Tatsache, dass in der EU schätzungsweise 20 % der Fanggeräte auf See verloren gehen, was fast einem Drittel der Abfälle in den europäischen Meeren entspricht[18a], und nur 1,5 % der ausgedienten Fanggeräte rezykliert werden[18b], müssen die Sammlung, das Recycling und die

Reparatur jeglicher Fanggeräte dringend ausgebaut werden, wofür Unterstützung erforderlich ist. In diesem Zusammenhang sollten die Mitgliedstaaten bewährte Verfahren austauschen und über ihre verschiedenen Maßnahmen zur Rückgewinnung von umweltschädlichen Materialien und Abfällen und zur Verhinderung ihrer Freisetzung Bericht erstatten.

[18a] „Circular economy: From abandoned fishing nets to sustainable clothing“, Europäische Kommission.

[18b] „Lost fishing gear: a trap for our ocean“, Europäische Kommission.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) Die Fischereiflotte der EU ist durchschnittlich 31,5 Jahre alt. Die Flottenerneuerung sollte aus dem EMFAF (Verordnung (EU) 2021/1139) gefördert werden, um einen Beitrag zur Einhaltung der immer strenger werdenden Umweltvorschriften zu leisten, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung einer nachhaltigen kleinen Küstenfischerei.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5a) In der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten der Kommission Meldung

über verloren gegangene Fanggeräte erstatten. Die Kommission sollte die Informationen, die sie bereits erhalten hat, bei der Bewertung der Umsetzung dieser Richtlinie und der diesbezüglichen Lage in der Union nutzen.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(7a) Gemäß Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 ist die illegale Entsorgung von einem oder mehreren Fanggeräten durch ein Fischereifahrzeug auf See ein schwerwiegender Verstoß gegen die Verordnung, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind. Gemäß Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 sind die Mitgliedstaten mit Blick auf derartige Verstöße verpflichtet, geeignete verwaltungs- oder strafrechtliche Sanktionen vorzusehen, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Die mit der Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG eingeführten verwaltungsrechtlichen Sanktionen gelten unbeschadet der Richtlinie (EU) 2023/xxxx. Die Mitgliedstaaten sollten den Anwendungsbereich der verwaltungs- und strafrechtlichen Durchsetzung bei ***Verschmutzungsdelikten von Schiffen*** gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften festlegen. Bei der Anwendung des nationalen Rechts zur Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG sollten die	(8) Die mit der Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG eingeführten verwaltungsrechtlichen Sanktionen gelten unbeschadet der Richtlinie (EU) 2023/xxxx***, damit Verschmutzungsdelikte durch Schiffe einheitlich und auf verhältnismäßige Weise geahndet werden***. Die Mitgliedstaaten sollten den Anwendungsbereich der verwaltungs- und strafrechtlichen Durchsetzung bei ***diesen Delikten*** gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften festlegen. Bei der

Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Verhängung straf- und verwaltungsrechtlicher Sanktionen mit den Grundsätzen der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, einschließlich des Verbots, wegen derselben Tat zweimal strafrechtlich verfolgt oder bestraft zu werden, im Einklang steht.

Anwendung des nationalen Rechts zur Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Verhängung straf- und verwaltungsrechtlicher Sanktionen mit den Grundsätzen der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, einschließlich des Verbots, wegen derselben Tat zweimal strafrechtlich verfolgt oder bestraft zu werden, im Einklang steht.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Die in der Richtlinie 2005/35/EG vorgesehenen Sanktionen sollten verschärft und es sollte eine einheitliche Anwendung verwaltungsrechtlicher Sanktionen in der gesamten Union gewährleistet werden. Um die abschreckende Wirkung der Sanktionen zu verstärken, die für Verschmutzungsdelikte von Schiffen verhängt werden, sollten solche Sanktionen zumindest in Form von Geldbußen ***gegen das Unternehmen des Schiffes*** verhängt werden, ***es sei denn,*** das Unternehmen ***kann nachweisen, dass der Kapitän des Schiffes oder*** ein oder mehrere Mitglieder der Besatzung, die ***nicht unter der Verantwortung des Kapitäns gehandelt haben,*** für die Einleitung verantwortlich ***waren***. In diesem Zusammenhang bezeichnet der Ausdruck „Unternehmen des Schiffes“ den Schiffseigner oder jede sonstige Organisation oder Person, z. B. den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die im Einklang mit dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (im Folgenden „ISM-Code“)[24], der durch die Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates[25] in Unionsrecht	(9) Die in der Richtlinie 2005/35/EG vorgesehenen Sanktionen sollten verschärft und es sollte eine einheitliche Anwendung verwaltungsrechtlicher Sanktionen in der gesamten Union gewährleistet werden. Um die abschreckende Wirkung der Sanktionen zu verstärken, die für Verschmutzungsdelikte von Schiffen verhängt werden, sollten solche Sanktionen zumindest in Form von Geldbußen verhängt werden, ***und zwar sowohl gegen*** das Unternehmen ***des Schiffes als auch gegen*** ein ***Mitglied*** oder mehrere Mitglieder der Besatzung, die für die Einleitung verantwortlich ***sind***. In diesem Zusammenhang bezeichnet der Ausdruck „Unternehmen des Schiffes“ den Schiffseigner oder jede sonstige Organisation oder Person, z. B. den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die im Einklang mit dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (im Folgenden „ISM-Code“)[24], der durch die Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates[25] in Unionsrecht umgesetzt wurde, vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes

umgesetzt wurde, vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat. In der Richtlinie 2005/35/EG sollte anerkannt werden, dass der eingetragene Eigner die Leitung des Schiffes an eine andere Stelle übertragen haben könnte; diese sollte dann in erster Linie verantwortlich gemacht werden, wenn sie entgegen ihren Verpflichtungen aus dem ISM-Code nicht gewährleistet, dass Umweltschäden vermieden und die Bordbetriebstätigkeiten qualifiziertem Personal übertragen werden.

übernommen hat. In der Richtlinie 2005/35/EG sollte anerkannt werden, dass der eingetragene Eigner die Leitung des Schiffes an eine andere Stelle übertragen haben könnte; diese sollte dann in erster Linie verantwortlich gemacht werden, wenn sie entgegen ihren Verpflichtungen aus dem ISM-Code nicht gewährleistet, dass Umweltschäden vermieden und die Bordbetriebstätigkeiten qualifiziertem Personal übertragen werden.

---

[24] Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) als Entschließung A.741(18) vom 4. November 1993 angenommen, in der geänderten Fassung.

[25] Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (Text von Bedeutung für den EWR)(ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1).

[24] Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) als Entschließung A.741(18) vom 4. November 1993 angenommen, in der geänderten Fassung.

[25] Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (Text von Bedeutung für den EWR)(ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1).

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Die nationalen Verwaltungs- und Justizbehörden sollten bei der Festlegung der Höhe der gegen den Verursacher der Verschmutzung zu verhängenden Sanktionen alle relevanten Umstände berücksichtigen. Angesichts der Vielfalt	(10) Die nationalen Verwaltungs- und Justizbehörden sollten bei der Festlegung der Höhe der gegen den Verursacher der Verschmutzung zu verhängenden Sanktionen alle relevanten Umstände berücksichtigen. ***Die nationalen Behörden***

der Schadstoffe, die unter die Richtlinie 2005/35/EG fallen, und der Bedeutung einer einheitlichen Anwendung von Sanktionen in der gesamten Union aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters der Verhaltensregeln sollten die Sanktionshöhen weiter angeglichen und ihre Wirksamkeit gestärkt werden, indem konkrete Kriterien für die Anwendung von Sanktionen für Einleitungen verschiedener Schadstoffe festgelegt werden. Zur ***Gewährleistung einheitlicher*** Bedingungen für die Anwendung von Sanktionen sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[26] ausgeübt werden. Für den Erlass dieser Durchführungsrechtsakte sollte das Prüfverfahren angewendet werden.

sollten ein umfassendes und verhältnismäßiges System zur Ahndung von Verschmutzungsdelikten von Schiffen einrichten, das der Größe des Schiffes, der Art und Menge der Abfälle und der Häufigkeit der Verstöße Rechnung trägt und zugleich die Umweltverantwortung fördert und eine abschreckende Wirkung mit Blick auf die illegale Verschmutzung hat. Angesichts der Vielfalt der Schadstoffe, die unter die Richtlinie 2005/35/EG fallen, und der Bedeutung einer einheitlichen Anwendung von Sanktionen in der gesamten Union aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters der Verhaltensregeln sollten die Sanktionshöhen weiter angeglichen und ihre Wirksamkeit gestärkt werden, indem konkrete Kriterien für die Anwendung von Sanktionen für Einleitungen verschiedener Schadstoffe festgelegt werden. Zur ***Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen und einer breiten Unterstützung in allen Mitgliedstaaten für die zu ergreifenden administrativen und strafrechtlichen Maßnahmen muss für eine möglichst einheitliche Anwendung der Sanktionen gesorgt werden. Zur Sicherstellung dieser einheitlichen*** Bedingungen für die Anwendung von Sanktionen sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[26] ausgeübt werden. Für den Erlass dieser Durchführungsrechtsakte sollte das Prüfverfahren angewendet werden.

---

[26] Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom

[26] Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom

28.2.2011, S. 13).

28.2.2011, S. 13).

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Die Begleitmaßnahmen für die Zusammenarbeit und die Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten reichen bislang nicht aus, um eine vollständige Analyse der Frage zu ermöglichen, ob die Sanktionen gegen Verursacher von Verschmutzungen wirksam, abschreckend und verhältnismäßig sind und ob der Kommission angemessene Daten zur Verfügung gestellt werden, um die Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG zu überwachen. Um die wirksame und einheitliche Durchsetzung der Richtlinie 2005/35/EG zu gewährleisten, sollte der Informations- und Erfahrungsaustausch durch eine verstärkte Zusammenarbeit erleichtert und gleichzeitig gewährleistet werden, dass der Kommission angemessene Daten zur Verfügung gestellt werden, damit die Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG ordnungsgemäß überwacht werden kann.	(12) Die Begleitmaßnahmen für die Zusammenarbeit und die Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten reichen bislang nicht aus, um eine vollständige Analyse der Frage zu ermöglichen, ob die Sanktionen gegen Verursacher von Verschmutzungen wirksam, abschreckend und verhältnismäßig sind und ob der Kommission angemessene Daten zur Verfügung gestellt werden, um die Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG zu überwachen. Um die wirksame und einheitliche Durchsetzung der Richtlinie 2005/35/EG zu gewährleisten, sollte der Informations- und Erfahrungsaustausch durch eine verstärkte Zusammenarbeit erleichtert und gleichzeitig gewährleistet werden, dass der Kommission angemessene Daten zur Verfügung gestellt werden, damit die Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG ordnungsgemäß überwacht werden kann. ***Die Rechte von Besatzungsmitgliedern, die von ihnen festgestellte Verstöße melden, sollten umfassend gewahrt werden. In diesem Zusammenhang sollten sich die Mitgliedstaaten auch über bewährte Verfahren und Maßnahmen zur Vermeidung der Verschmutzung der Meere durch Abfälle, einschließlich solcher, die aus der Fischerei stammen, sowie darüber, wie Ökodesign stärker genutzt werden könnte, um die Menge der am häufigsten entdeckten Meeresabfälle und ihre Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern, und über bewährte Maßnahmen, die ergriffen wurden, um Meeresabfälle bereits auf See zu***

verwerten, auszutauschen.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(12a) Gemäß der Verordnung (EU) 2021/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates können die Mitgliedstaaten Maßnahmen unterstützen, mit denen das Ziel einer umweltgerechteren Gestaltung von Fanggeräten und der Vermeidung und Verwertung von Meeresabfällen verfolgt wird.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Der bestehende satellitengestützte Dienst „CleanSeaNet“, der die Behörden der Mitgliedstaaten über potenzielle illegale Einleitungen unterrichtet, sollte weiter verbessert werden, um Informationen über die zusätzlichen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG fallenden Schadstoffe einzubeziehen. Informationen über potenzielle oder tatsächliche Einleitungen, die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2005/35/EG gemeldet werden, und Informationen aus anderen die Sicherheit im Seeverkehr betreffenden Datenbanken der Union wie dem mit der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[27] eingerichteten System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) und der mit der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[28] eingerichteten	(13) Der bestehende satellitengestützte Dienst „CleanSeaNet“, der die Behörden der Mitgliedstaaten über potenzielle illegale Einleitungen unterrichtet, sollte weiter verbessert werden, um Informationen über die zusätzlichen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG fallenden Schadstoffe einzubeziehen. Informationen über potenzielle oder tatsächliche Einleitungen, die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2005/35/EG gemeldet werden, und Informationen aus anderen die Sicherheit im Seeverkehr betreffenden Datenbanken der Union wie dem mit der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[27] eingerichteten System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) und der mit der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[28] eingerichteten

Überprüfungsdatenbank (THETIS) sollten integriert und in einem benutzerfreundlichen elektronischen Format an die an der Durchsetzungskette beteiligten nationalen Behörden weitergegeben werden, um deren rechtzeitige Reaktion zu erleichtern. Solche Informationen über eine tatsächliche oder potenzielle Einleitung von Rückständen aus dem Abgasreinigungssystem eines Schiffes sollten automatisch an das gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission eingerichtete spezielle THETIS-Modul (THETIS-EU) übermittelt werden, um die Mitgliedstaaten bei Durchsetzungsmaßnahmen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/802 zu unterstützen. Um die wirksame Überwachung der Umsetzung der Richtlinie durch alle Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sollte jeder Mitgliedstaat in den ersten drei Jahren der Umsetzung dieser Richtlinie eine jährliche Überprüfungsquote von 10 % der von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldungen sicherstellen. Zugang zu diesen Informationen sollte den Behörden anderer Mitgliedstaaten gewährt werden, die in ihrer Eigenschaft als Staaten des nächsten angelaufenen Hafens ein Interesse an diesen Informationen haben, sowie der Küstenstaaten, die von der potenziellen Einleitung des Schiffes betroffen sind, oder der Flaggenstaaten des Schiffes, um eine wirksame und zeitnahe grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu ermöglichen, den Verwaltungsaufwand von Durchsetzungsmaßnahmen zu minimieren und letztlich Verstöße gegen die Richtlinie 2005/35/EG wirksam zu sanktionieren.

[27] Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den

Überprüfungsdatenbank (THETIS) sollten integriert und in einem benutzerfreundlichen elektronischen Format an die an der Durchsetzungskette beteiligten nationalen Behörden weitergegeben werden, um deren rechtzeitige Reaktion zu erleichtern. Solche Informationen über eine tatsächliche oder potenzielle Einleitung von Rückständen aus dem Abgasreinigungssystem eines Schiffes sollten automatisch an das gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission eingerichtete spezielle THETIS-Modul (THETIS-EU) übermittelt werden, um die Mitgliedstaaten bei Durchsetzungsmaßnahmen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/802 zu unterstützen. Um die wirksame Überwachung der Umsetzung der Richtlinie durch alle Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sollte jeder Mitgliedstaat in den ersten drei Jahren der Umsetzung dieser Richtlinie eine jährliche Überprüfungsquote von 10 % der von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldungen sicherstellen. Zugang zu diesen Informationen sollte den Behörden anderer Mitgliedstaaten gewährt werden, die in ihrer Eigenschaft als Staaten des nächsten angelaufenen Hafens ein Interesse an diesen Informationen haben, sowie der Küstenstaaten, die von der potenziellen Einleitung des Schiffes betroffen sind, oder der Flaggenstaaten des Schiffes, um eine wirksame und zeitnahe grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu ermöglichen, den Verwaltungsaufwand von Durchsetzungsmaßnahmen zu minimieren und letztlich Verstöße gegen die Richtlinie 2005/35/EG wirksam ***und verhältnismäßig*** zu sanktionieren.

[27] Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den

Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

[28] Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

[28] Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Die Beratungen der Untergruppe für Abfälle von Schiffen, die im Rahmen des Europäischen Forums für einen nachhaltigen Schiffsverkehr eingerichtet wurde und in der eine Vielzahl unterschiedlicher Experten im Bereich Meeresverschmutzung durch Schiffe und Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen zusammenkamen, wurden im Dezember 2017 wegen der Aufnahme interinstitutioneller Verhandlungen über die Richtlinie (EU) 2019/883 vertagt. Da diese temporäre Untergruppe der Kommission wertvolle Hinweise und Fachwissen geliefert hat, sollte eine ähnliche Expertengruppe eingerichtet und damit beauftragt werden, bei der Anwendung dieser Richtlinie gesammelte Erfahrungen auszutauschen, um die Mitgliedstaaten beim Aufbau ihrer Kapazitäten zur Aufdeckung und Überprüfung von Verschmutzungsereignissen zu unterstützen und die wirksame Durchsetzung der Richtlinie 2005/35/EG sicherzustellen.	(14) Die Beratungen der Untergruppe für Abfälle von Schiffen, die im Rahmen des Europäischen Forums für einen nachhaltigen Schiffsverkehr eingerichtet wurde und in der eine Vielzahl unterschiedlicher Experten im Bereich Meeresverschmutzung durch Schiffe und Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen zusammenkamen, wurden im Dezember 2017 wegen der Aufnahme interinstitutioneller Verhandlungen über die Richtlinie (EU) 2019/883 vertagt. Da diese temporäre Untergruppe der Kommission wertvolle Hinweise und Fachwissen geliefert hat, sollte eine ähnliche Expertengruppe eingerichtet und damit beauftragt werden, bei der Anwendung dieser Richtlinie gesammelte Erfahrungen auszutauschen, um die Mitgliedstaaten beim Aufbau ihrer Kapazitäten zur Aufdeckung und Überprüfung von Verschmutzungsereignissen zu unterstützen und die wirksame Durchsetzung der Richtlinie 2005/35/EG sicherzustellen. ***Es ist zudem wichtig, alle einschlägigen Interessenträger, einschließlich des Fischereisektors, in diese Untergruppen einzubeziehen.***

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Die mit der Verordnung (EU) xxxx/xxxx[29] eingerichtete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) sollte die Kommission bei der Umsetzung dieser Richtlinie unterstützen.	(15) Die mit der Verordnung (EU) xxxx/xxxx[29] eingerichtete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) sollte die Kommission bei der Umsetzung dieser Richtlinie unterstützen. ***Die Kommission sollte, soweit zweckdienlich, auch die von der EFCA erhobenen Daten nutzen, insbesondere in Bezug auf verloren gegangene Fanggeräte.***
[29] ABl. L xxxx.	[29] ABl. L xxxx.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Um die Öffentlichkeit in Bezug auf Verschmutzungen durch Einleitungen von Schiffen zu sensibilisieren ***und*** den Umweltschutz zu verbessern, sollten die von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Informationen über die Anwendung der Richtlinie 2005/35/EG in Form eines unionsweiten Überblicks öffentlich zugänglich gemacht werden und die in Anhang II der Richtlinie 2005/35/EG aufgeführten Informationen umfassen. Mit der Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[30] wird bezweckt, das Recht auf Zugang zu Umweltinformationen in den Mitgliedstaaten entsprechend dem Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an	(18) Um die Öffentlichkeit in Bezug auf Verschmutzungen durch Einleitungen von Schiffen zu sensibilisieren***,*** den Umweltschutz zu verbessern***, zu dem Ziel der Wiederherstellung der Natur beizutragen und den Verpflichtungen des europäischen Grünen Deals nachzukommen***, sollten die von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Informationen über die Anwendung der Richtlinie 2005/35/EG in Form eines unionsweiten Überblicks öffentlich zugänglich gemacht werden und die in Anhang II der Richtlinie 2005/35/EG aufgeführten Informationen umfassen***. Zu diesem Zweck sollten Statistiken über die Anzahl der von dem System SeaCleanNet aufgedeckten Einleitungen und die Orte, an denen diese stattgefunden haben,***

Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Übereinkommen von Aarhus), dessen Vertragspartei die Union ist, zu gewährleisten. Unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2003/4/EG sollte die Kommission die Vertraulichkeit der von den Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen schützen.	***sowie ein Jahresbericht erstellt werden, der die eingegangenen Daten, die Zahl der überprüften und bestätigten Einleitungen sowie die Zahl der verhängten verwaltungs- und strafrechtlichen Sanktionen enthält.*** Mit der Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[30] wird bezweckt, das Recht auf Zugang zu Umweltinformationen in den Mitgliedstaaten entsprechend dem Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Übereinkommen von Aarhus), dessen Vertragspartei die Union ist, zu gewährleisten. Unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2003/4/EG sollte die Kommission die Vertraulichkeit der von den Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen schützen.
[30] Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen und zur Aufhebung der Richtlinie 90/313/EWG des Rates (ABl. L 41 vom 14.2.2003, S. 26).	[30] Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen und zur Aufhebung der Richtlinie 90/313/EWG des Rates (ABl. L 41 vom 14.2.2003, S. 26).

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 21

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(21) Innerhalb der IMO laufen derzeit Beratungen über neue die Umwelt betreffende Probleme im Zusammenhang mit der internationalen Schifffahrt, und zwar sowohl im Bereich der Wasser- als auch der Luftverschmutzung. Darunter fallen Wasserschadstoffe durch Meeresmüll, z. B. durch Verlust von Containern und von Kunststoffgranulat,	(21) Innerhalb der IMO laufen derzeit Beratungen über neue die Umwelt betreffende Probleme im Zusammenhang mit der internationalen Schifffahrt, und zwar sowohl im Bereich der Wasser- als auch der Luftverschmutzung. Darunter fallen Wasserschadstoffe durch Meeresmüll, z. B. durch Verlust von Containern und von Kunststoffgranulat,

sowie Unterwasserlärm und Luftschadstoffe wie Ruß. Diese Beratungen könnten zu neuen Regeln im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 führen. Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[34] einen guten Umweltzustand in der Meeresumwelt erreichen, zu dessen qualitativen Deskriptoren unter anderem Meeresmüll und Unterwasserlärm von Schiffen zählen. In diesem Zusammenhang sind in der Richtlinie (EU) 2023/xxxx[35] Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) aus Stickoxidemissionen (NO_x) festgelegt. Schifffahrtstätigkeiten tragen zu höheren NO_2-Konzentrationen in Küsten- und Hafengebieten bei. Vor diesem Hintergrund sollten bei einer künftigen Überprüfung der Richtlinie 2005/35/EG neue Entwicklungen berücksichtigt werden, und die Kommission sollte die Möglichkeit prüfen, den Anwendungsbereich dieser Richtlinie gegebenenfalls im Hinblick auf etwaige neue internationale Normen im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 zu ändern. Bei einer künftigen Überprüfung sollte auf der Grundlage der Erfahrungen mit der Durchführung der Richtlinie (EU) 2016/802 und der Entwicklung und Ausgereiftheit der Überwachung und Erkennung von SO_x- und NO_x-Emissionen von Schiffen bewertet werden, ob der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG gegebenenfalls geändert werden sollte, um gemäß Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 SO_x- und NO_x-Emission von Schiffen einzubeziehen und damit im Einklang mit dem Null-Schadstoff-Aktionsplan und insbesondere dessen Leitinitiative 5 „Gemeinsame Durchsetzung des Null-Schadstoff-Ziels“ eine kohärente, effiziente und wirksame Durchsetzungsregelung zu gewährleisten und die Verhängung entsprechender abschreckender Sanktionen zu

sowie Unterwasserlärm und Luftschadstoffe wie Ruß. Diese Beratungen könnten zu neuen Regeln im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 führen. ***Bei einer künftigen Überarbeitung des Marpol-Übereinkommens 73/78 sollte auch die Schadstofffreiheit in Bezug auf (Mikro-)Plastik und PFAS aufgenommen werden.*** Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[34] einen guten Umweltzustand in der Meeresumwelt erreichen, zu dessen qualitativen Deskriptoren unter anderem Meeresmüll und Unterwasserlärm von Schiffen zählen. In diesem Zusammenhang sind in der Richtlinie (EU) 2023/xxxx[35] Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) aus Stickoxidemissionen (NO_x) festgelegt. Schifffahrtstätigkeiten tragen zu höheren NO_2-Konzentrationen in Küsten- und Hafengebieten bei. Vor diesem Hintergrund sollten bei einer künftigen Überprüfung der Richtlinie 2005/35/EG neue Entwicklungen berücksichtigt werden, und die Kommission sollte die Möglichkeit prüfen, den Anwendungsbereich dieser Richtlinie gegebenenfalls im Hinblick auf etwaige neue internationale Normen im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 zu ändern. Bei einer künftigen Überprüfung sollte auf der Grundlage der Erfahrungen mit der Durchführung der Richtlinie (EU) 2016/802 und der Entwicklung und Ausgereiftheit der Überwachung und Erkennung von ***CO_2-,*** SO_x- und NO_x-Emissionen von Schiffen bewertet werden, ob der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG gegebenenfalls geändert werden sollte, um gemäß Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 SO_x- und NO_x-Emission von Schiffen einzubeziehen und damit im Einklang mit dem Null-Schadstoff-Aktionsplan und insbesondere dessen Leitinitiative 5 „Gemeinsame Durchsetzung des Null-Schadstoff-Ziels“ eine kohärente, effiziente und wirksame

ermöglichen.

Durchsetzungsregelung zu gewährleisten und die Verhängung entsprechender abschreckender Sanktionen zu ermöglichen.

---

[34] Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) (ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19).

[35] ABl. L xxxx.

[34] Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) (ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19).

[35] ABl. L xxxx.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Ziel dieser Richtlinie ist es, die internationalen Normen für die Verschmutzung durch Schiffe in das Unionsrecht aufzunehmen und sicherzustellen, dass gegen Personen, die für illegale Einleitungen von Schadstoffen verantwortlich sind, abschreckende, wirksame und verhältnismäßige Sanktionen verhängt werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen und den Schutz der Meeresumwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe zu verstärken.	(1) Ziel dieser Richtlinie ist es, die internationalen Normen für die Verschmutzung durch Schiffe in das Unionsrecht aufzunehmen und sicherzustellen, dass gegen Personen, die für illegale Einleitungen von Schadstoffen verantwortlich sind, abschreckende, wirksame und verhältnismäßige Sanktionen verhängt werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen***, zu dem Ziel der Wiederherstellung der Natur beizutragen, die im Rahmen des europäischen Grünen Deals eingegangenen Verpflichtungen zu achten*** und den Schutz der Meeresumwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe zu verstärken.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. ‚Schadstoffe' Stoffe, die den Anlagen I (Öl), II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe), III (Schadstoffe, die auf See in verpackter Form befördert werden), IV (Schiffsabwasser) und V (Schiffsmüll) zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, sowie Rückstände aus Abgasreinigungssystemen;	2. ‚Schadstoffe' Stoffe, die den Anlagen I (Öl), II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe), III (Schadstoffe, die auf See in verpackter Form befördert werden), IV (Schiffsabwasser) und V (Schiffsmüll) zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, sowie Rückstände aus Abgasreinigungssystemen***, in der jeweils geltenden Fassung***;

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6a. „Schaden" unbeabsichtigten materiellen Schaden, der den Wert, den Nutzwert oder die normale Funktionsweise des Schiffes oder seiner Ausrüstung beeinträchtigt, nicht aber gewöhnlichen Verschleiß.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Jeder Mitgliedstaat ergreift ***die*** erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass jede natürliche oder juristische Person, die einen Verstoß im Sinne von Absatz 1 begangen hat, dafür	(2) Jeder Mitgliedstaat ergreift ***alle*** erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass jede natürliche oder juristische Person, die einen Verstoß im Sinne von Absatz 1 begangen hat, dafür

verantwortlich gemacht wird.“	verantwortlich gemacht wird.“

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 5 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Einleitungen von Schadstoffen, die den Vorschriften der Anlagen I, II und VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, in einem der in Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e genannten Gebiete werden nicht als Verstöße des Unternehmens, des Kapitäns oder der Besatzung betrachtet, wenn ***die beiden*** folgenden Bedingungen erfüllt sind:	(1) Einleitungen von Schadstoffen, die den Vorschriften der Anlagen I, II und VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, in einem der in Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e genannten Gebiete werden nicht als Verstöße des Unternehmens, des Kapitäns oder der Besatzung betrachtet, wenn ***es sich dabei um ein unmittelbares Ergebnis höherer Gewalt handelt, wobei eine Rechtfertigung nur bei Vorlage stichhaltiger Beweise vorliegt, oder wenn alle der*** folgenden Bedingungen erfüllt sind:

Begründung

Es kann beispielsweise zu Navigationsunfällen, Kollisionen mit anderen Schiffen oder Unfällen mit anderen Gegenständen unter Wasser wie im Wasser befindlichen Containern oder Wrackteilen kommen, die wiederum zu Schäden an der Bordausrüstung und somit zu ungewollten Einleitungen von Schadstoffen führen können. In diesen Fällen können das Unternehmen, der Kapitän oder die Besatzung von der Haftung befreit werden, wenn sie nachweisen können, dass sie nach dem Unfall alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen ergriffen haben, um die Einleitung zu verhindern oder möglichst gering zu halten.

Darüber hinaus sind weitere Ausnahmesituationen denkbar, wie extreme und unvorhergesehene Wetterlagen, Krisen, Notfälle usw.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ba) die Einleitung wurde den Behörden unverzüglich gemeldet, nachdem sie stattgefunden hat;

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe b b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	bb) das Unternehmen, der Kapitän oder die Besatzung legen auf Verlangen der zuständigen Behörden Nachweise oder Logbücher vor, aus denen hervorgeht, welche Vorkehrungen getroffen wurden, um die Einleitung zu verhindern oder zu minimieren.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Absatz 1 findet keine Anwendung, wenn das Unternehmen, der Kapitän oder die Besatzung, das/der/die für den Schaden verantwortlich ist, entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde.**“**	(2) Absatz 1 findet keine Anwendung, wenn das Unternehmen, der Kapitän oder die Besatzung, das/der/die für den Schaden verantwortlich ist, entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig ***oder leichtsinnig*** und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde. ***Hierzu gehört auch, unter Missachtung der Sicherheitsvorschriften und bewährten Verfahren zu handeln und vor allem Warnungen zu ignorieren, wenn nachgewiesen werden kann, dass die Risiken in voller Kenntnis der Gefahr***

eingegangen wurden.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 9
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 8 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, Aus- und Weiterbildungsprogramme in das Sanktionssystem aufzunehmen, um sicherzustellen, dass Fischereibetriebe, Kapitäne und Besatzungen über bewährte Verfahren und darüber, warum die Einhaltung der Vorschriften wichtig ist, unterrichtet werden.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 8d – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	aa) den Gehalt und die Menge der eingeleiteten Abfälle als erschwerende Kriterien;

Begründung

Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, die Sanktionen auf den konkreten Inhalt der eingeleiteten Abfälle abzustimmen und zwischen verschiedenen Abfallarten zu unterscheiden, um die illegale Einleitung von Materialien, die eine größere Gefahr für die Umwelt darstellen, mit höheren Strafen zu belegen.

Die Mitgliedstaaten sollten auf der Grundlage des Volumens oder der Menge der eingeleiteten Abfälle verschiedene Sanktionsstufen festlegen. Für geringfügigere Einleitungen können geringere Strafen verhängt werden, während umfangreichere oder erheblichere Einleitungen zu höheren Geldstrafen führen.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 8d – Absatz 1 – Buchstabe a b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ab) die Schiffsgrößenkategorien;

Begründung

Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, eine gestaffelte Sanktionsstruktur einzuführen, bei der sich die Geldbußen oder Sanktionen nach der Größe des Schiffes richten. Größere Schiffe können bei Verstößen gleicher Art mit höheren Geldbußen belegt werden als kleinere Schiffe.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 8d – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) die durch die Einleitung für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit verursachten Schäden;	c) die durch die Einleitung für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit verursachten Schäden***, die Bewertung der Umweltauswirkungen und die Kosten der Umweltsanierung***;

Begründung

Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, eine Bewertung der mit dem Verstoß einhergehenden Umweltauswirkungen durchzuführen, bei der Faktoren wie die Sensitivität des lokalen Ökosystems, potenzielle Schäden für wild lebende Pflanzen und Tiere und die Beschädigung von Küstengebieten betrachtet werden. Dadurch können die Sanktionen entsprechend der Schwere der Umweltauswirkungen angepasst werden, wobei die Schadensminimierung und die Wiederherstellung in Mitleidenschaft gezogener Ökosysteme im Vordergrund stehen sollten.

Durch die Sanktionen sollten die für die Beseitigung der durch die illegale Einleitung entstandenen Umweltauswirkungen erforderlichen Aufwendungen abgedeckt werden. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass den Verursachern die finanzielle Haftung für die Säuberungs- und Sanierungsarbeiten zukommt.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 8d – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	fa) die Maßnahmen, die von der verantwortlichen Person bzw. dem verantwortlichen Unternehmen veranlasst wurden, um die zuständigen Behörden oder im Falle eines Mitarbeiters eines Unternehmens seine Vorgesetzten zu unterrichten;

Begründung

Die Mitgliedstaaten können verminderte Sanktionen für Personen in Betracht ziehen, die die Behörden oder – im Falle von Angestellten – ihre Vorgesetzten über Verstöße informieren, um Rechenschaftspflicht und Zusammenarbeit miteinander in Einklang zu bringen und gleichzeitig die Umweltverantwortung zu fördern. Auf diese Weise können Aufrichtigkeit, die effiziente Verwendung von Ressourcen und rasche Sanierungsmaßnahmen gefördert und gleichzeitig für Fairness und Gerechtigkeit bei der Behandlung von Umweltverstößen gesorgt werden.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 8d – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
h) ***etwaige frühere*** Verstöße der verantwortlichen Person.	h) ***Anzahl und Umfang früherer*** Verstöße der verantwortlichen Person.

Begründung

Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, ein System einzuführen, mit dem die Sanktionen für Wiederholungstäter erhöht werden. So könnte die Strafe beispielsweise bei jedem weiteren Verstoß, der von einem bestimmten Schiff ausgeht, durch Anwendung eines Faktors erhöht werden. Dazu sind klare Schwellenwerte für die Zahl der Wiederholungstaten sowie der jeweils anzuwendende Multiplikator festzulegen. Die Mitgliedstaaten sollten erwägen, die Sanktionen für Wiederholungstäter exponentiell zu steigern, um ein stark abschreckendes

Mittel zur Verhinderungen von Wiederholungstaten zu schaffen.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 8d – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ha) das Ausmaß der Schäden, die im Bereich der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres, einschließlich der Fischbestände, durch die Einleitung verursacht werden, und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf Fischereitätigkeiten und Küstengemeinden.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 8d – Absatz 1 – Buchstabe h b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	hb) Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, in Gebieten mit erheblicher Fischereitätigkeit verstärkte Überwachungsmechanismen einzusetzen und strengere und abschreckende Sanktionen in Erwägung zu ziehen, um Verstöße zu verhindern.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 13
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 8d – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*

(1a) Bei der Umsetzung der Verpflichtungen nach Absatz 1 berücksichtigen die Mitgliedstaaten die Verpflichtungen, die sich aus anderen Rechtsakten der Union wie der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 über die Fischereikontrollregelung ergeben.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 10 – Absatz 1 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	da) Sicherstellung, dass relevante Informationen, insbesondere über Gebiete, in denen es zu durch Schiffe verursachten Verschmutzungsereignissen gekommen ist, von den nationalen oder lokalen Behörden zeitnah und auf verständliche Weise an die von der Fischerei lebenden Gemeinschaften weitergegeben werden.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 10 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten zusammen, um Informationen über bewährte Verfahren und Maßnahmen zur Vermeidung der Verschmutzung der Meere durch Abfälle, einschließlich solcher, die aus der Fischerei stammen, sowie darüber, wie Ökodesign stärker genutzt werden könnte, um die Menge der am häufigsten entdeckten Meeresabfälle und ihre Auswirkungen auf die Umwelt zu

	verringern, und über bewährte Maßnahmen, die ergriffen wurden, um Meeresabfälle bereits auf See zu verwerten, auszutauschen.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 14
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 10 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten und Experten, einschließlich solchen aus dem Privatsektor, der Zivilgesellschaft und den Gewerkschaften, über die Anwendung dieser Richtlinie in der gesamten Union, um gemeinsame Verfahrensweisen und Leitlinien zur Durchsetzung dieser Richtlinie einzuführen.**“**	(2) Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten***, Fischern*** und Experten, einschließlich solchen aus dem Privatsektor, der Zivilgesellschaft und den Gewerkschaften ***und Vertretern der von der Fischerei lebenden Gemeinschaften und Fischereiverbände***, über die Anwendung dieser Richtlinie in der gesamten Union, um gemeinsame Verfahrensweisen und Leitlinien zur Durchsetzung dieser Richtlinie einzuführen.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 10a – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Ferner erstatten die Mitgliedstaaten, soweit zutreffend, Bericht über die Maßnahmen, die zur Vermeidung und Verwertung von Meeresabfällen sowie zur Ersetzung von Materialien in auf See verwendeten Fanggeräten und Produkten wie z. B. Behältern und Verpackungen aus expandiertem Polystyrol ergriffen werden, und zwar unter Berücksichtigung anderer

	Berichterstattungspflichten, die im Rahmen anderer Rechtsakte der Union bestehen.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 10b – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Diese Schulungen umfassen auch Module zu den ökologischen Auswirkungen der Meeresverschmutzung, mit einem besonderen Schwerpunkt auf den Auswirkungen auf die Bestände, Brutgebiete und das Wanderverhalten von Fischen. Experten aus der Fischerei werden eingeladen, Beiträge zu diesen Schulungen zu leisten und sich daran zu beteiligen, indem sie Wissen aus erster Hand vermitteln und Einblicke in die Auswirkungen der Verschmutzung auf die Fischereitätigkeiten und die Tier- und Pflanzenwelt des Meeres geben. Die Kommission und die Mitgliedstaaten bemühen sich, die wichtigsten Erkenntnisse und Informationen aus diesen Schulungen an die von der Fischerei lebenden Gemeinschaften weiterzugeben, um sicherzustellen, dass diese gut informiert und gerüstet sind, um bei der Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie mitwirken zu können.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 10c – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Auf der Grundlage der von den	(1) Auf der Grundlage der von den

Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a übermittelten Informationen veröffentlicht die Kommission einen unionsweiten Überblick über die Umsetzung und Durchsetzung dieser Richtlinie, der regelmäßig aktualisiert wird. Dieser Überblick muss die in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Informationen enthalten.	Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a übermittelten Informationen ***sowie einschlägiger Informationen, die sie gemäß anderer Rechtsakte der Union wie der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 über verloren gegangenes Fanggerät erhalten hat,*** veröffentlicht die Kommission einen unionsweiten Überblick über die Umsetzung und Durchsetzung dieser Richtlinie, der regelmäßig aktualisiert wird. Dieser Überblick muss die in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Informationen enthalten.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 10d – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Kommission entwickelt und unterhält einen vertraulichen externen Online-Meldekanal für die Entgegennahme von Meldungen im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/1937[40] über potenzielle Verstöße gegen die vorliegende Richtlinie und leitet diese Meldungen an den oder die betreffenden Mitgliedstaaten weiter.	(1) Die Kommission entwickelt und unterhält einen vertraulichen externen Online-Meldekanal für die Entgegennahme von Meldungen im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/1937[40] über potenzielle Verstöße gegen die vorliegende Richtlinie***, macht diesen Kanal für die Öffentlichkeit leicht zugänglich*** und leitet diese Meldungen an den oder die betreffenden Mitgliedstaaten weiter.
[40] Richtlinie (EU) 2019/1937 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zum Schutz von Personen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden (ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 17).	[40] Richtlinie (EU) 2019/1937 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zum Schutz von Personen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden (ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 17).

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 2005/35/EG

Artikel 10d – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen nationalen Behörden, die über den in Absatz 1 genannten Kanal Meldungen über Verstöße gegen diese Richtlinie entgegennehmen, zu diesen Meldungen gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1937 Rückmeldungen geben und Folgemaßnahmen ergreifen.	(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen nationalen Behörden, die über den in Absatz 1 genannten Kanal Meldungen über Verstöße gegen diese Richtlinie entgegennehmen, ***Untersuchungen zu diesen Meldungen einleiten, gegebenenfalls entsprechend tätig werden und*** zu diesen Meldungen gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1937 ***umgehende*** Rückmeldungen geben und Folgemaßnahmen ergreifen.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 15
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 10d – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Einzelpersonen, die potenzielle Verstöße gegen diese Richtlinie melden, aufgrund der von ihnen offengelegten Informationen von keinen negativen Auswirkungen hinsichtlich ihres Beschäftigungsverhältnisses betroffen sind oder schikaniert, bedroht oder diskriminiert werden. Die Identität von Hinweisgebern ist im gesetzlich zulässigen Maße vertraulich zu behandeln. Hinweisgeber haften nicht für die von ihnen offengelegten Informationen, sofern die Offenlegung in gutem Glauben und ohne böswillige Absichten erfolgt.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18
Richtlinie 2005/35/EG

Artikel 12a – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ba) einschlägige Informationen, die im Rahmen anderer Rechtsakte der Union wie etwa der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 gesammelt wurden.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 18
Richtlinie 2005/35/EG
Artikel 12a – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Die Kommission sammelt auch die Informationen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a Absatz 2a übermittelt haben, bewertet, ob es auf EU-Ebene weiterer Maßnahmen bedarf, und legt gegebenenfalls entsprechende Vorschläge vor.

ANLAGE: AUFLISTUNG DER EINRICHTUNGEN ODER PERSONEN, VON DENEN DIE VERFASSERIN DER STELLUNGNAHME BEITRÄGE ERHALTEN HAT

Die folgende Liste wird unter der ausschließlichen Verantwortung der Verfasserin der Stellungnahme erstellt. Die Verfasserin der Stellungnahme hat bei der Vorbereitung der Stellungnahme bis zu deren Annahme im Ausschuss Beiträge von folgenden Einrichtungen oder Personen erhalten:

Einrichtungen und/oder Personen
Keine Beiträge

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 10.7.2023
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	PECH 10.7.2023
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Cláudia Monteiro de Aguiar 12.9.2023
Prüfung im Ausschuss	9.10.2023
Datum der Annahme	9.11.2023
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 21 –: 0 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, François-Xavier Bellamy, Isabel Carvalhais, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Anja Hazekamp, Niclas Herbst, Jan Huitema, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Cláudia Monteiro de Aguiar, Elżbieta Rafalska, Lucia Vuolo
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)	Iskra Mihaylova

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

21	+
ECR	Ladislav Ilčić, Elżbieta Rafalska
NI	Marc Tarabella
PPE	François-Xavier Bellamy, Anja Haga, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Cláudia Monteiro de Aguiar, Lucia Vuolo, Theodoros Zagorakis
Renew	Asger Christensen, Jan Huitema, Iskra Mihaylova
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	Anja Hazekamp
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro

0	-

1	0
ID	France Jamet

Erklärung der benutzten Zeichen:
+ : dafür
- : dagegen
0 : Enthaltung