

Brüssel, den 30. November 2023
(OR. en)

16107/23

**Interinstitutionelles Dossier:
2023/0171(COD)**

**TRANS 544
MAR 158
CODEC 2311
OMI 85
IA 329
DROIPEN 171
ENV 1400**

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	15667/23 + COR 1
Nr. Komm.dok.:	10119/23 + ADD 1
Betr.:	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 – <i>Allgemeine Ausrichtung</i>

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat den eingangs genannten Vorschlag am 1. Juni 2023 dem Europäischen Parlament und dem Rat übermittelt.
2. Der Vorschlag betrifft die Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte¹.

¹ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

3. Mit der Richtlinie 2005/35/EG werden die Sanktionen für illegale Einleitungen von Öl und schädlichen flüssigen Stoffen von Schiffen ins Meer geregelt. Eine illegale Einleitung ist eine Einleitung von einem Schiff, das nicht den einschlägigen Vorschriften der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (im Folgenden „IMO“) entspricht, d. h. den Normen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „Marpol-Übereinkommen 73/78“). Das wesentliche Ziel der Richtlinie besteht darin, diese internationalen Normen in das EU-Recht zu übernehmen 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.
4. Mit der Überarbeitung der Richtlinie werden die folgenden wichtigsten Einzelziele verfolgt:
- Übernahme internationaler Normen in das EU-Recht durch Anpassung der Richtlinie an die Anlagen zum Marpol-Übereinkommen über Einleitungen ins Meer; zu diesem Zweck hat die Kommission vorgeschlagen, den derzeitigen Geltungsbereich, der nur Öl (Marpol-Anlage I) und schädliche flüssige Stoffe als Massengut (Anlage II) erfasst, auszudehnen auf Schadstoffe, die auf See in verpackter Form befördert werden (Anhang III), Schiffsabwasser (Anlage IV), Schiffsmüll (Anlage V) und Rückstände aus Abgasreinigungssystemen (Teil von Anlage VI);
 - Streichung der Bestimmungen in Bezug auf strafrechtliche Sanktionen aus Gründen der rechtlichen Kohärenz mit der Richtlinie über Umweltkriminalität (die derzeit ausgehandelt wird);
 - Sicherstellung, dass gegen (natürliche und juristische) Personen, die für illegale Einleitungen durch Schiffe verantwortlich sind, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängt werden,
 - Unterstützung der Mitgliedstaaten durch Kapazitätsaufbau, um Verschmutzungsereignisse rechtzeitig und auf harmonisierte Weise aufzuspüren, diese zu überprüfen, Beweise zu sammeln und die ermittelten Täter wirksam zu bestrafen;
 - Sicherstellung einer vereinfachten und wirksamen Berichterstattung über von Schiffen ausgehende Verschmutzungsereignisse und die Folgemaßnahmen.

5. Dieser Vorschlag ist eine der Initiativen der EU zur Verringerung der Meeresverschmutzung durch den Seeverkehr in ihren Gewässern und steht im Einklang mit der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹ und dem Aktionsplan für Schadstofffreiheit². Er ist Teil des Maßnahmenpakets der Kommission zur Sicherheit im Seeverkehr³.
6. Dem Vorschlag waren eine Folgenabschätzung und ein Bewertungsbericht beigelegt⁴. Die Folgenabschätzung wurde in einer Sitzung der Gruppe vorgestellt und eingehend geprüft, ohne dass die Delegationen größere Bedenken aufwarfen.

II. PRÜFUNG DURCH DIE ANDEREN ORGANE

7. Am 7. Juli 2023 hat der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments Frau Herrin Marian-Jean Marinescu (EPP, Rumänien) zum Berichterstatter ernannt. Am 16. November 2023 nahm der TRAN-Ausschuss seinen Bericht an und beschloss die Aufnahme interinstitutioneller Verhandlungen.
8. Am 20. September 2023 hat der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss zu dem Vorschlag Stellung genommen⁵. Der Europäische Ausschuss der Regionen hat am 23. Juni 2023 beschlossen, nicht Stellung zu nehmen.
9. Das italienische Abgeordnetenhaus hat am 28. September 2023 eine befürwortende Stellungnahme zur Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit abgegeben⁶.

III. STAND DER BERATUNGEN IM RAT

10. Die Gruppe „Seeverkehr“ hat den Vorschlag ab dem 7. November 2023 in vier Sitzungen erörtert.

¹ Dok. 14012/20 + ADD 1.

² Dok. 8753/21.

³ Dok. 10160/23.

⁴ Dok. 10119/23 ADD 2 REV 1 + ADD 3 REV 1 + ADD 4.

⁵ Dok. 13364/23.

⁶ Dok. 13859/23.

11. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat auf seiner Tagung vom 29. November seine Unterstützung für den jüngsten Kompromiss bestätigt und empfohlen, dass der Rat auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 4. Dezember 2023 eine allgemeine Ausrichtung festlegt.
12. Alle Delegationen haben ihre allgemeine Unterstützung für die Ziele des Kommissionsvorschlags im Interesse des Schutzes der Meeresumwelt zum Ausdruck gebracht.
13. Auf der Grundlage der Bemerkungen der Mitgliedstaaten sind dennoch einige Änderungen am Kommissionsvorschlag erforderlich. Mit vielen dieser Änderungen wird darauf abgezielt, Klarheit und Kohärenz zu gewährleisten und den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Richtlinie ausreichende Flexibilität einzuräumen, wobei die Unterschiede zwischen den Rechtssystemen der Mitgliedstaaten, ihrer jeweiligen geografischen Lage, ihren Ressourcen und ihren Kapazitäten zu berücksichtigen sind. Die festzuhaltenden inhaltlichen Änderungen sind nachstehend aufgeführt.
14. Viele Delegationen äußerten Bedenken hinsichtlich der Abgrenzung zwischen verwaltungsrechtlichen und strafrechtlichen Sanktionen sowie hinsichtlich der Verbindung zwischen diesem Vorschlag und dem Entwurf der Richtlinie über Umweltkriminalität. Um hier Klarheit zu schaffen, schlägt der Vorsitz mehrere Änderungen vor: So wurde beispielsweise sowohl im neuen Titel der Richtlinie als auch im Titel von Artikel 8 vor „Sanktionen“ das Wort „verwaltungsrechtlich“ eingefügt; ferner bietet der neu gefasste Erwägungsgrund 9 weitere Gewähr dafür, dass der Vorschlag nur verwaltungsrechtliche Sanktionen betrifft, und erläutert die Verbindung mit dem Entwurf der Richtlinie über Umweltkriminalität.
15. Was die Begriffsbestimmungen (Artikel 2) angeht, so werden nur einige Anpassungen oder Korrekturen vorgeschlagen.
16. Die Kommission hat zwei Artikel vorgeschlagen, nämlich einen mit dem Titel „Verstöße“ (Artikel 4) und einen mit dem Titel „Ausnahmen“ (Artikel 5). Dies führte zu einer gewissen Verwirrung, da sich Artikel 4 in der von der Kommission formulierten Fassung nicht nur auf Verstöße bezog, sondern auch auf einige der Ausnahmen in Marpol 73/78, wonach eine Einleitung von Schadstoffen nicht als Verstoß gilt, während in Artikel 5 auf bestimmte (in Artikel 3 aufgeführte) Seegebiete zurückverwiesen wurde, in denen auch gemäß den Anlagen I, II und VI von Marpol 73/78 die Einleitung unter bestimmten Bedingungen nicht als Verstoß zu betrachten ist. Der Vorsitz schlägt daher vor, die Artikel 4 und 5 (unter Streichung des Artikels 5) zusammenzulegen und gleichzeitig Verweise auf zusätzliche Ausnahmen in Marpol 73/78 und auf Ausnahmen im Internationalen Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren („Polar-Code“) aufzunehmen.

17. In Bezug auf die Haftung schlägt der Vorsitz vor, den Anwendungsbereich der Richtlinie zu erweitern, indem in Artikel 4 Absatz 2 nicht, wie von der Kommission vorgeschlagen, auf „natürliche und juristische Personen“ Bezug genommen wird sondern „alle Unternehmen“ oder „diejenigen , die einen Verstoß begangen haben, dafür verantwortlich gemacht werden können“. Dies bedeutet, dass jedes Rechtssubjekt oder jede Person für eine rechtswidrige Einleitung haftbar gemacht werden könnte. Eine sehr ähnliche Bestimmung ist in Artikel 8 Absatz 2 enthalten. Generell hat der Vorsitz in Bezug auf Artikel 8 („verwaltungsrechtliche Sanktionen“), wonach die Mitgliedstaaten ein System für verwaltungsrechtliche Sanktionen (einschließlich Geldbußen) für Verstöße festzulegen haben, versucht, eine ausgewogene Lösung zu finden, die den unterschiedlichen Rechtssystemen in den Mitgliedstaaten Rechnung trägt, einschließlich derjenigen Mitgliedstaaten, die aus verfassungsrechtlichen Gründen Schwierigkeiten haben, verwaltungsrechtliche Sanktionen vorzusehen (siehe Artikel 8 Absatz 4).
18. Eine weitere wichtige und sensible Bestimmung ist Artikel 8d („wirksame Anwendung von Sanktionen“). In diesem Artikel wird eine Reihe relevanter Umstände aufgeführt, die die zuständigen Behörden bei der Festlegung und Anwendung von Art und Höhe einer verwaltungsrechtlichen Sanktion auf eine verantwortliche Person berücksichtigen müssen. Die Mitgliedstaaten erachteten diesen Artikel in der von der Kommission vorgeschlagenen Fassung als zu eng gefasst und restriktiv. Der Vorsitz schlägt daher vor, ihn flexibler zu gestalten, indem darauf hingewiesen wird, dass die zuständigen Behörden eine nicht erschöpfende Liste von Umständen („unter anderem“) berücksichtigen können. Das Kriterium des Ausmaßes des Verschuldens der verantwortlichen Person (Artikel 8d Absatz 1 Buchstabe b) wurde gestrichen, da die Auffassung bestand, dass es in das Verfahrensrecht der Mitgliedstaaten eingreift. Ferner hatte die Kommission vorgeschlagen, dass sie Durchführungsrechtsakte erlassen kann, um detaillierte Vorschriften über die Kriterien festzulegen, die von den Mitgliedstaaten bei der Verhängung von Sanktionen zu berücksichtigen sind (Artikel 8d Absatz 2). Diese Bestimmung wird gestrichen, da die Mitgliedstaaten die Auffassung vertreten, dass solche wichtigen Kriterien in der Richtlinie selbst genannt werden sollten.

19. Die wichtigste für Artikel 10 („Informations- und Erfahrungsaustausch“) vorgeschlagene Änderung betrifft Absatz 1 Buchstabe d. Hierfür hat die Kommission vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass die zuständigen Behörden jährlich mindestens 10 % der vom Europäischen Satellitenüberwachungssystem zum Aufspüren von Ölverschmutzungen (CleanSeaNet) übermittelten Warnmeldungen überprüfen. Die Auffassungen der Mitgliedstaaten zu dieser Bestimmung gehen auseinander. Einige könnten die Überprüfungsquote von 10 % akzeptieren, andere könnten eine Spanne (5-15 %) akzeptieren, während andere einen Verzicht auf einen Verweis auf einen bestimmten Prozentsatz oder die Streichung dieser Bestimmung vorziehen würden. Der Vorsitz schlägt einen ausgewogenen und flexiblen Ansatz vor: Erstens würde die Überprüfung nur die zuverlässigsten Ausschreibungen („Klasse A“) betreffen; zweitens würde sich die Bestimmung nur auf einen „bestimmten Prozentsatz“ beziehen; drittens wäre es Sache der Mitgliedstaaten, je nach ihren Kapazitäten über den Prozentsatz für jedes Jahr zu entscheiden. Schließlich wurde eine Präzisierung dessen, was unter „Überprüfung“ zu verstehen ist, – nähere Erläuterung in Erwägungsgrund 13 – sowie eine Verpflichtung zur Mitteilung des Prozentsatzes an die Kommission aufgenommen, um eine gewisse Vorhersehbarkeit zu gewährleisten.
20. Gemäß Artikel 10a („Berichterstattung“) richtet die Kommission ein elektronisches Berichterstattungsinstrument für die Zwecke der Erhebung und des Austauschs von Informationen ein. In diesem Zusammenhang schlägt der Vorsitz einige Änderungen vor, um den Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten zu verringern, indem angemessenere Fristvorgaben für die Berichterstattung festgelegt werden: Eine Berichterstattung wäre erst dann erforderlich, wenn alle Verfahren abgeschlossen sind und dann so bald wie möglich nach Durchführung verschiedener Maßnahmen wie Inspektionen.
21. Der Vorsitz schlägt vor, dass Schulungen (Artikel 10b) für die Behörden, die für die Aufdeckung, Überprüfung und Durchsetzung der Richtlinie zuständig sind, von der Kommission nur auf Ersuchen eines Mitgliedstaats und nicht allgemein für alle Mitgliedstaaten durchgeführt werden. Eine ähnliche Bestimmung wurde in alle bisher geprüften Legislativvorschläge des Pakets zur Seeverkehrssicherheit aufgenommen.
22. Was die Veröffentlichung von Informationen über die Umsetzung und Durchsetzung der Richtlinie durch die Kommission in einem unionsweiten Überblick (Artikel 10c) anbelangt, so schlägt der Vorsitz vor, dass dies erst nach Abschluss aller einschlägigen Verfahren erfolgt und dass die Übersicht die in Anhang II der Richtlinie aufgeführten Informationen enthalten darf (nicht muss). Dadurch werden die Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten verringert. Entsprechende Änderungen, um die Liste indikativ zu machen, werden in Anhang II eingefügt.

23. Für Artikel 10d, der den Schutz von Hinweisgebern betrifft, so schlägt der Vorsitz geringfügige, aber wichtige Änderungen vor, nämlich die Bezugnahme auf die DSGVO und auch den Schutz der von Hinweisgebern gemeldeten Daten, nicht nur der Hinweisgeber selbst.
24. Mit Artikel 12a („Bewertung und Überprüfung“) hat die Kommission vorgeschlagen, dass bewertet wird, ob der Anwendungsbereich der Richtlinie gegebenenfalls im Hinblick auf die internationalen Normen zur Verhütung der Luftverschmutzung (z. B. in Bezug auf SO_x und NO_x) sowie im Hinblick auf andere Normen zur Regelung von Einleitungen von Schiffen (z. B. Ruß, Meeresmüll, Verlust von Containern, Verlust von Kunststoffpellets und Unterwasserlärm) geändert werden kann. In diesem Zusammenhang stellt der Vorsitz fest, dass es der Kommission freisteht, bei der Bewertung alle relevanten Aspekte der Meeresverschmutzung durch Schiffe zu bewerten. Da einige der Beispiele jedoch umstritten sind, schlägt der Vorsitz eine allgemeinere Formulierung vor, in der auf „neue oder aktualisierte internationale Normen zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe“ Bezug genommen wird.
25. Einige Binnenmitgliedstaaten haben Bedenken hinsichtlich des unnötigen Verwaltungsaufwands bei der Umsetzung bestimmter Bestimmungen der Richtlinie geäußert, die sie in der Praxis unmöglich anwenden können, weil sie keinen Zugang zum Meer oder zu Seehäfen haben. Der Vorsitz schlägt daher vor, eine besondere Ausnahmeregelung für die Umsetzung bei diejenigen Mitgliedstaaten vorzusehen, die aus geografischen Gründen bestimmte genau definierte Bestimmungen nicht anwenden können.
26. Schließlich würde die von der Kommission vorgeschlagene Umsetzungsfrist (ein Jahr nach Inkrafttreten der Änderungsrichtlinie) auf vier Jahre (48 Monate) verlängert.
27. Dänemark erhält einen Parlamentsvorbehalt aufrecht. Griechenland hat einige Bedenken hinsichtlich der Zusammenlegung der Artikel 4 und 5 geäußert.
28. In dieser Phase des Verfahrens erhält die Kommission einen Verfahrensvorbehalt zu allen Änderungen an ihrem Vorschlag aufrecht.

29. Darüber hinaus hat die Kommission besondere Vorbehalte in Bezug auf Artikel 4 Absatz 2, Artikel 8 Absatz 2 und Erwägungsgrund 9, die – in dem Vorschlag des Vorsitzes durch die Verwendung des Ausdrucks „können“ – bedeuten, dass die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sind, die Bestimmungen der Richtlinie einzuhalten, wenn es sich bei der haftbaren Person nicht um das betreffende Unternehmen handelt; die Kommission betrachtet dies als eine Einschränkung des Anwendungsbereichs der geltenden Richtlinie, die derzeit Sanktionen für alle natürlichen oder juristischen Personen vorsieht. Die Kommission hat auch ernsthafte Bedenken gegen die Streichung der Umkehrung der Beweislast in Artikel 8 Absatz 2, die die Haftung des Unternehmens begründet hätte, außer für den Fall, dass das Unternehmen nachweisen könnte, dass eine andere Person haftbar ist; nach Auffassung der Kommission wird der Vorschlag des Vorsitzes den Verwaltungsaufwand für die Ermittlungsbehörden der Mitgliedstaaten erhöhen, da die Vermutung, dass das Unternehmen haftbar ist, nicht mehr gelten wird. Die Kommission behält sich auch ihren Standpunkt zur Streichung von Artikel 5, zu den Änderungen an Artikel 8d, zur Beschränkung der Veröffentlichung von Informationen nach nationalem Recht in Artikel 10c, zur Ausnahmeregelung bei der Umsetzung für Binnenländer und zur Umsetzungsfrist von vier Jahren vor.

IV. FAZIT

30. Der Rat wird daher ersucht, auf der Grundlage des in der Anlage enthaltenen Kompromisstextes eine allgemeine Ausrichtung zu dem 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 festzulegen.

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100
Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁸,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁹,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (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 Entschlüsse unter gleichzeitiger Wahrung der Freiheit der Schifffahrt, wie im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vorgesehen.
- (2) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „Marpol-Übereinkommen 73/78“) enthält generelle Verbote für Einleitungen von Schiffen auf See, regelt aber auch die Bedingungen, unter denen bestimmte Stoffe in die Meeresumwelt eingeleitet werden können. Das Marpol-Übereinkommen 73/78 enthält Ausnahmen für die Einleitungen von seinen Anlagen unterliegenden Schadstoffen, die nicht als Verstöße betrachtet werden, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind. In diesen Anlagen ist keine Ausnahme in Fällen vorgesehen, in denen diejenigen, die für den Schaden verantwortlich sind, entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis dessen gehandelt haben, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde. Diese Richtlinie bezieht sich auf die anwendbaren Verstöße und Ausnahmen, die im Marpol-Übereinkommen 73/78 aufgeführt sind.
- (3) Seit der Annahme der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ wurden im Marpol-Übereinkommen 73/78 und seinen Anlagen wichtige Änderungen vorgenommen, mit denen strengere Normen und Verbote für das Einleiten von Stoffen durch Schiffe ins Meer eingeführt wurden. Diese Änderungen sowie die bei der Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG gewonnenen Erkenntnisse sollten berücksichtigt werden.

¹⁰ Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11).

- (4) Mit der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ wird sichergestellt, dass Abfälle in Häfen der Union entladen und dort in geeigneten Hafenauffangeinrichtungen gesammelt werden. Die Durchsetzung der Richtlinie 2019/883/EG ist zusammen mit der Richtlinie 2005/35/EG ein wichtiges Instrument zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Zur Sicherstellung eines wirksamen, integrierten und kohärenten Durchsetzungssystems für die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2019/883 über die Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen sollte die Richtlinie 2005/35/EG geändert und dabei ihr Anwendungsbereich auf die Anlagen IV bis VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 ausgedehnt werden, damit Schiffe davon abgehalten werden, Schadstoffe illegal ins Meer einzuleiten, und die Schadstoffe stattdessen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2019/883 in Hafenauffangeinrichtungen entladen.
- (5) Anlage III zum Marpol-Übereinkommen 73/78 fällt nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/883, da verpackte Güter nicht als Abfälle eingestuft und daher in der Regel nicht in Hafenauffangeinrichtungen entladen werden. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass Schadstoffe in verpackter Form illegal ins Meer geworfen werden. Vor diesem Hintergrund sollte der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG auf die Anlage III zum Marpol-Übereinkommen 73/78 ausgedehnt werden. Dementsprechend sollte das Überbordwerfen von Schadstoffen gemäß der Richtlinie 2005/35/EG verboten werden, es sei denn, die zuständigen Behörden stellen fest, dass dies aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich war. In diesem Zusammenhang umfassen die in der vorliegenden Richtlinie genannten Einleitungen nicht das Einbringen gemäß dem Londoner Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen von 1972 und dem dazugehörigen Protokoll von 1996.

¹¹ Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116).

- (6) Gemäß der Begriffsbestimmung für „Einleiten“ in Artikel 2 des Marpol-Übereinkommens 73/78 fallen Emissionen von Schiffen unter das Übereinkommen. Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 betrifft die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe. Gemäß Anlage VI und den entsprechenden IMO-Richtlinien für Abgasreinigungssysteme (EntschlieÙung MEPC.340(77)) dürfen Schiffe zur Einhaltung der Vorschriften Abgasreinigungssysteme als Ersatzmethode verwenden, um die Emissionen von Schwefeloxid (SO_x) zu verringern. Anlage VI enthält Bestimmungen über Rückstände aus Abgasreinigungssystemen, mit denen die Einleitung ins Meer verboten und die Entladung in geeigneten Hafenauffangeinrichtungen vorgeschrieben wird (im Falle von Rückständen aus Abgasreinigungssystemen mit geschlossenem Kreislauf). Mit der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² werden internationale SO_x-Normen in Unionsrecht umgesetzt, während mit der Richtlinie (EU) 2019/883 sichergestellt wird, dass Rückstände aus Abgasreinigungssystemen in Hafenauffangeinrichtungen entladen werden. Da Rückstände aus Abgasreinigungssystemen zu einer Verschmutzung der Meeresumwelt führen, sollten für illegale Einleitungen die in der Richtlinie 2005/35/EG vorgesehenen Sanktionen gelten.
- (6a) „Einleitwasser“ im Sinne der Richtlinien MEPC.1/Circ.899 und der EntschlieÙung MEPC.340(77) kann direkt ins Meer eingeleitet werden, wenn es die in den Richtlinien für Abgasreinigungssysteme festgelegten Kriterien für die Wasserqualität erfüllt. Einleitwasser aus Abgasreinigungssystemen kann jedoch das Ökosystem gefährden, auch wenn es mit dem Marpol-Übereinkommen 73/78 konform ist. In einem solchen Fall kann ein Mitgliedstaat unter Verwendung der in den von der IMO ausgearbeiteten und vom MEPC empfohlenen Richtlinien enthaltenen Methodik für Risiko- und Folgenabschätzungen Einschränkungen oder Begrenzungen, die auf die unter Anwendung dieser Methodik durchgeführte Evaluierung gestützt werden können, auferlegen. In diesem Fall kann „Einleitwasser“ zu einer Verschmutzung der Meeresumwelt führen, und für illegale Einleitungen sollten unter gebührender Berücksichtigung von MEPC.1/Circ.883/Rev.1 die in der Richtlinie 2005/35/EG vorgesehenen Sanktionen gelten.

¹² Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

- (7) Mit der Richtlinie (EU) 2023/xxxx des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ wird gewährleistet, dass für Umweltstraftaten einheitliche Definitionen bestehen und dass abschreckende, wirksame und verhältnismäßige strafrechtliche Sanktionen für schwere Umweltstraftaten verfügbar sind. Die Richtlinie 2005/35/EG wurde durch die Richtlinie 2009/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ geändert, mit der für bestimmte Verstöße gegen die Richtlinie 2005/35/EG strafrechtliche Sanktionen eingeführt wurden, die nunmehr in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2023/xxxx fallen sollten. Dementsprechend sollten die Bestimmungen der Richtlinie 2005/35/EG, die durch die Richtlinie 2009/123/EG hinzugefügt oder ersetzt wurden, aus der Richtlinie 2005/35/EG gestrichen werden.
- (8) Die mit der Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG eingeführten verwaltungsrechtlichen Sanktionen sollten unbeschadet der Richtlinie (EU) 2023/xxxx gelten. Die Mitgliedstaaten sollten den Anwendungsbereich der verwaltungs- und strafrechtlichen Durchsetzung bei Verschmutzungsdelikten von Schiffen gemäß ihrem nationalen Recht festlegen. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, im Einklang mit dem Völkerrecht strengere Maßnahmen zu ergreifen und verwaltungsrechtliche oder strafrechtliche Sanktionen gemäß ihrem nationalen Recht vorzusehen. Bei der Anwendung des nationalen Rechts zur Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass – unter gebührender Berücksichtigung des Verursacherprinzips, sofern und soweit anwendbar – 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.

¹³ ABl. L xxxx.

¹⁴ Richtlinie 2009/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße (ABl. L 280 vom 27.10.2009, S. 52).

- (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 verwaltungsrechtlichen Sanktionen zumindest in Form von Geldbußen gegen das Unternehmen des Schiffes verhängt werden, wenn das Unternehmen als für das Delikt verantwortlich befunden wurde. Die Mitgliedstaaten können auch Geldbußen gegen andere natürliche oder juristische Personen verhängen, wenn diese als für den Verstoß verantwortlich befunden wurden. 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“)¹⁵, der durch die Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ in Unionsrecht 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. Unbeschadet der geltenden Rechtsvorschriften der Union bleibt die Entscheidung über die wirksamste Art der zu verhängenden – strafrechtlichen oder verwaltungsrechtlichen – Sanktion dem jeweiligen Mitgliedstaat vorbehalten. Bei strafrechtlichen Sanktionen kommt der Mitgliedstaat seinen Verpflichtungen gemäß der Richtlinie (EU) 2023/xxxx, d. h. der überarbeiteten Richtlinie über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt, nach. Daher betrifft diese Richtlinie nur verwaltungsrechtliche Sanktionen und [betrifft nicht Strafverfahren gegen natürliche oder juristische Personen gemäß dem nationalen Recht.

¹⁵ Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) als Entschließung A.741(18) vom 4. November 1993 angenommen, in der geänderten Fassung.

¹⁶ 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 [...] (ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1).

- (9a) In Anerkennung dessen, dass es einigen Mitgliedstaaten aufgrund des nationalen Verfassungsrechts nicht möglich ist, die Anforderung in Bezug auf verwaltungsrechtliche Sanktionen einzuhalten, können die Mitgliedstaaten die Bestimmungen dieser Richtlinie über verwaltungsrechtliche Sanktionen so anwenden, dass die Geldbußen von der zuständigen Behörde eingeleitet und von den zuständigen nationalen Gerichten verhängt werden, wobei sicherzustellen ist, dass die Sanktionen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind. Beim Rückgriff auf die in dieser Richtlinie vorgesehenen verwaltungsrechtlichen Sanktionen wenden diese Mitgliedstaaten daher Sanktionen im Sinne ihrer nationalen Rechtsordnung an.
- (9b) Unregelmäßigkeiten und Informationen könnten bei einer gemäß der Richtlinie 2009/16/EG durchgeführten Hafentaatkontrolle festgestellt bzw. erlangt werden, wenn diese vorgeschrieben ist oder geplant wurde. Unregelmäßigkeiten könnten auch im Zusammenhang mit der Entladung von Schiffsabfällen oder deren Meldung gemäß der Richtlinie (EU) 2019/883 oder der Nichteinhaltung der Kriterien für die Verwendung von Abgasreinigungssystemen, die als emissionsmindernde Verfahren gemäß Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/802 genutzt werden, aufgedeckt werden, und Informationen über eine potenzielle illegale Einleitung eines Schiffes könnten auch im Rahmen der in der Richtlinie 2002/59/EG vorgesehenen Verfahren erlangt werden, einschließlich aller Nachweise oder Verdachtsmomente für vorsätzliche Einleitungen von Öl oder andere Verstöße gegen das Marpol-Übereinkommen 73/78, die dem Mitgliedstaat übermittelt werden, oder Vorkommnisse oder Unfälle, die der Kapitän des Schiffes gemeldet hat.
- (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 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 könnten die weitere Angleichung der Sanktionshöhen und die Stärkung ihrer Wirksamkeit gefördert werden, indem ein Gedankenaustausch über Kriterien für die Anwendung von Sanktionen für Einleitungen verschiedener Schadstoffe geführt wird.

- (11) Hat ein Mitgliedstaat den Verdacht, dass ein Schiff, das sich freiwillig in seinem Hafen oder einem Vorhafen aufhält, eine illegale Einleitung vorgenommen hat, sollte eine angemessene Inspektion durchgeführt werden, um die Umstände festzustellen. Um die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen zur Inspektion solcher Schiffe gemäß der Richtlinie 2005/35/EG zu unterstützen, enthält Anhang I der Richtlinie 2005/35/EG eine indikative Liste von Unregelmäßigkeiten oder Informationen, die die zuständigen Behörden bei der Entscheidung, ob ein Schiff als verdächtig anzusehen ist, im Einzelfall berücksichtigen sollten.
- (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.

- (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 Rates¹⁷ 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 Rates¹⁸ 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 könnten automatisch weitergegeben werden, wie etwa über das gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission eingerichtete spezielle THETIS-Modul („THETIS-EU“), 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 der von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldungen der Klasse A sicherstellen. Die Überprüfungstätigkeiten könnten zahlreiche Maßnahmen mehrerer zuständiger Behörden umfassen, wie z. B. den Vergleich der Ergebnisse der Satellitenerkennung mit den auf nationaler Ebene verfügbaren Hilfsdaten und den Ergebnissen der Hafenstaatkontrollen. 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. Der Einsatz neuer Technologien wie Drohnen und Techniken zur Unterstützung von Entscheidungen, wie z. B. künstliche Intelligenz, sollte ebenfalls gefördert werden.

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

- (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. Die Kommission sollte weiterhin für die Organisation des Erfahrungsaustauschs 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 sorgen, um gemeinsame Verfahrensweisen zur Durchsetzung dieser Richtlinie einzuführen.
- (15) [...]
- (16) Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission die Informationen übermitteln, die für eine ordnungsgemäße Überwachung der Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG erforderlich sind. Um den Verwaltungsaufwand zu begrenzen und die Kommission bei der Analyse der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Daten zu unterstützen, sollten diese Informationen von den Mitgliedstaaten über ein spezielles elektronisches Berichterstattungsinstrument übermittelt werden. Soweit sich diese Informationen auf Sanktionen beziehen, die gegen natürliche Personen verhängt wurden oder natürliche Personen betreffen, werden diese Informationen anonymisiert. Um sicherzustellen, dass die gemäß der Richtlinie 2005/35/EG gemeldeten Informationen der Mitgliedstaaten der Art nach vergleichbar sind und auf der Grundlage eines harmonisierten elektronischen Formats und Verfahrens für die Berichterstattung erhoben werden, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁹ ausgeübt werden.
- (16a) Es wird anerkannt, dass für bestimmte Schadstoffe nur im begrenztem Maße Technologien zur Verfügung stehen, um ihre Einleitung aufzudecken und zu überprüfen und Beweise dafür zu sammeln. Diese Beschränkungen sollten bei der Umsetzung und Durchsetzung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten berücksichtigt werden.

¹⁹ 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).

- (17) Um die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung ihrer Kapazitäten für die wirksame Durchsetzung der Richtlinie 2005/35/EG durch die nationalen Verwaltungs- und Justizbehörden zu unterstützen und wirksame, kosteneffiziente und gezielte Durchsetzungsmaßnahmen zu ermöglichen, sollte die Kommission den Mitgliedstaaten Leitlinien und Schulungen zur Verfügung stellen, unter anderem zu bewährten Methoden und Verfahren für die Aufdeckung, Überprüfung und Beweiserhebung sowie Leitlinien zu den einschlägigen regulatorischen Entwicklungen des Marpol-Übereinkommens 73/78 und zu verfügbaren technologischen Entwicklungen, einschließlich neuer digitaler Instrumente.
- (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 Rates²⁰ 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.
- (19) In der Richtlinie (EU) 2019/1937 des Europäischen Parlaments und des Rates²¹ sind Mindeststandards für die Meldung von Verstößen gegen das Unionsrecht – einschließlich Verstöße gegen die Richtlinie 2005/35/EG – und für den Schutz von Personen, die solche Verstöße melden, festgelegt. Die Mitgliedstaaten sollten insbesondere sicherstellen, dass in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/1937 fallenden Besatzungen, die tatsächliche oder potenzielle illegale Einleitungen melden, Schutz gewährt wird. Zusätzlich zu den bestehenden Meldekanälen, die gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1937 auf nationaler Ebene zur Verfügung stehen, sollte die Kommission einen zentralen externen Online-Meldekanal für die Meldung tatsächlicher oder potenzieller illegaler Einleitungen zur Verfügung stellen und diese Meldungen an den oder die betreffenden Mitgliedstaaten weiterleiten, der bzw. die diese Meldungen anschließend gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1937 bearbeiten sollte(n), unter anderem in Bezug

²⁰ 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).

²¹ 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).

auf die Eingangsbestätigung, angemessene Rückmeldungen und Folgemaßnahmen. Das Unionsrecht betreffend den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere die Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates²² und die Verordnung 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates²³, sollte von dieser Richtlinie unberührt bleiben. Im Einklang mit Artikel 25 Absatz 1 Buchstaben c und h sowie Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1725 sollte die Kommission sicherstellen, dass die Vertraulichkeit der Identität von Hinweisgebern geschützt wird, indem sie erforderlichenfalls die Ausübung bestimmter Datenschutzrechte betroffener Personen beispielsweise von Personen, die in der Meldung als an der potenziellen illegalen Einleitung Beteiligte aufgeführt werden – beschränkt und zwar soweit und solange dies zur Verhütung und Unterbindung von Versuchen, Meldungen zu behindern, Folgemaßnahmen, insbesondere Untersuchungen, zu verhindern, zu unterlaufen oder zu verschleppen oder die Identität der Hinweisgeber festzustellen, notwendig ist. Solche Beschränkungen sollten den Wesensgehalt der Grundrechte und Grundfreiheiten achten und in einer demokratischen Gesellschaft notwendige und verhältnismäßige Maßnahmen darstellen, um die Wahrung wichtiger Ziele des allgemeinen öffentlichen Interesses der Union oder eines Mitgliedstaats und/oder den Schutz der betroffenen Person oder der Rechte und Freiheiten anderer sicherzustellen.

- (20) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 angehört und hat am [xx.xx.2023]²⁴ eine Stellungnahme abgegeben.
- (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. Diese Beratungen könnten zu neuen Bestimmungen im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 führen. Bei einer künftigen Überprüfung sollte bewertet werden, ob der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG gegebenenfalls geändert werden sollte, um eine kohärente, effiziente und wirksame Durchsetzungsregelung zu gewährleisten und die Verhängung abschreckender Sanktionen zu ermöglichen.

²² Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

²³ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

²⁴ ABl. C xxxx.

- (21a) Mitgliedstaaten ohne direkten Zugang zum Meer oder ohne Häfen können aus diesen geografischen Gründen bestimmte Bestimmungen dieser Richtlinie nicht anwenden. Um diesen Mitgliedstaaten keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollten sie nicht verpflichtet sein, einige Bestimmungen dieser Richtlinie umzusetzen und anzuwenden.
- (22) Da die Ziele dieser Richtlinie auf Ebene der Mitgliedstaaten aufgrund der grenzüberschreitenden Schäden, die sich durch unter diese Richtlinie fallende illegale Einleitungen ergeben können, und mit den unionsweit verfügbaren wirksamen, abschreckenden und verhältnismäßigen Sanktionen für solche Einleitungen nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags der Europäischen niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (23) Diese Richtlinie steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden, darunter das Recht auf Schutz der personenbezogenen Daten, auf einen wirksamen Rechtsbehelf und ein unparteiisches Gericht, die Unschuldsvermutung und die Verteidigungsrechte, die Grundsätze der Gesetzmäßigkeit und der Verhältnismäßigkeit im Zusammenhang mit Straftaten und Strafen sowie das Recht, wegen derselben Straftat nicht zweimal strafrechtlich verfolgt oder bestraft zu werden. Diese Richtlinie soll die uneingeschränkte Wahrung dieser Rechte und Grundsätze gewährleisten und sollte entsprechend durchgeführt werden.
- (24) Die Richtlinie 2005/35/EG sollte entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 2005/35/EG

Die Richtlinie 2005/35/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Durchsetzung internationaler Normen für die Verschmutzung durch Schiffe und die Einführung von verwaltungsrechtlichen Sanktionen für Verschmutzungsdelikte“

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Ziel

1. Ziel dieser Richtlinie ist es, die internationalen Normen für die Verschmutzung durch Schiffe in das Unionsrecht aufzunehmen und sicherzustellen, dass gegen diejenigen, 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.
- (2) Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, im Einklang mit dem Völkerrecht strengere Maßnahmen zu ergreifen und verwaltungsrechtliche oder strafrechtliche Sanktionen gemäß ihrem nationalen Recht vorzusehen.“

3. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. ‚Marpol-Übereinkommen 73/78‘ das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und dessen Protokolle von 1978 und 1997 in der jeweils geltenden Fassung;
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;
3. ‚Rückstände aus Abgasreinigungssystemen‘ jedes Material, das aus dem Waschwasser oder dem Ablaufwasser eines Behandlungssystems entfernt wurde, oder Einleitwasser, das nicht das Einleitkriterium erfüllt, oder sonstiges Rückstandsmaterial aus dem Abgasreinigungssystem, das im Sinne der Anlage VI Regel 4 zum Marpol-Übereinkommen 73/78 als Ersatzmethode zur Einhaltung der Vorschriften über die Verringerung von Emissionen nach den in Anlage VI Regel 14 zum Marpol-Übereinkommen 73/78 festgelegten Normen zum Einsatz kommt, wobei die von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind;
- 3a. ‚Einleiten‘ bzw. ‚Einleitung‘ jedes von einem Schiff aus erfolgende Freisetzen unabhängig von seiner Ursache, wie in Artikel 2 des Marpol-Übereinkommens 73/78 bestimmt;
4. ‚Schiff‘ ein Seeschiff, ungeachtet seiner Flagge und seiner Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird, einschließlich Tragflächenbooten, Luftkissenfahrzeugen, Tauchfahrzeugen und schwimmendem Gerät;
5. ‚juristische Person‘ ein Rechtssubjekt, das diesen Status nach dem anwendbaren nationalen Recht innehat, mit Ausnahme von Staaten oder Körperschaften des öffentlichen Rechts, die hoheitliche Rechte ausüben, und von öffentlich-rechtlichen internationalen Organisationen;

6. „Unternehmen“ den Schiffseigner oder jede sonstige Organisation oder Person, wie den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übernommen hat.“

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Verstöße und Ausnahmen

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 festgelegten Gebiete als Verstöße betrachtet werden, es sei denn
- a) Einleitungen von Schadstoffen, die Anlage I zum MARPOL-Übereinkommen 73/78 unterliegen, erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage I Regeln 15, 34, 4.1, 4.2 oder 4.3 zum Marpol-Übereinkommen 73/78 sowie gemäß Teil II- A Abschnitt 1.1.1 des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren („Polar-Code“);
 - b) Einleitungen von Schadstoffen, die Anlage II zum MARPOL-Übereinkommen 73/78 unterliegen, erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage II Regeln 13, 3.1.1, 3.1.2 oder 3.1.3 zum Marpol-Übereinkommen 73/78 sowie gemäß Teil II-A Abschnitt 2.1 des Polar-Codes;
 - c) Einleitungen von Schadstoffen, die Anlage III zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage III Regel 8.1 zum Marpol-Übereinkommen 73/78;
 - d) Einleitungen von Schadstoffen, die Anlage IV zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage IV Regeln 3, 11.1 und 11.3 zum Marpol-Übereinkommen 73/78 sowie gemäß Teil II-A Abschnitt 4.2 des Polar-Codes;
 - e) Einleitungen von Schadstoffen, die Anlage V zum MARPOL-Übereinkommen 73/78 unterliegen, erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage II Regeln 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2, 7 zum Marpol-Übereinkommen 73/78 sowie gemäß Teil II-A Abschnitt 5.2 des Polar-Codes, und

- f) Einleitungen von Rückständen aus Abgasreinigungssystemen erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage VI Regeln 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 und 3.1.2 zum Marpol-Übereinkommen 73/78, wobei die von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind, einschließlich der Entschließung MEPC.340(77) in ihrer geltenden Fassung.
- (2) Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass alle Unternehmen oder diejenigen, die dafür, dass sie einen Verstoß im Sinne von Absatz 1 begangen haben, verantwortlich gemacht werden können, dafür verantwortlich gemacht werden.
- (3) [...]“
5. Artikel 5 wird gestrichen.
6. Artikel 5a wird gestrichen.
7. Artikel 5b wird gestrichen.
- 7a. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „(1) Lassen Unregelmäßigkeiten oder Informationen den Verdacht aufkommen, dass von einem Schiff aus, das sich freiwillig in einem Hafen oder Vorhafen eines Mitgliedstaats aufhält, eine Einleitung von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete erfolgt oder erfolgt ist, so sorgt dieser Mitgliedstaat dafür, dass im Einklang mit seinen nationalen Rechtsvorschriften und unter Beachtung der einschlägigen Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) eine angemessene Inspektion oder andere angemessene Maßnahmen durchgeführt werden.“
8. In Artikel 6 wird folgender Absatz angefügt:
- „(3) Anhang I dieser Richtlinie enthält eine indikative Liste von Unregelmäßigkeiten oder Informationen im Sinne von Absatz 1, die zu einer Inspektionen führen können.“

9. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Verwaltungsrechtliche Sanktionen

- (1) Unbeschadet ihrer Verpflichtungen gemäß der Richtlinie (EU) 2023/xxxx²⁵ legen die Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 1 und im Einklang mit ihrem nationalen Recht zur Umsetzung von Artikel 4 der vorliegenden Richtlinie für Verstöße gegen nationale Vorschriften ein System von verwaltungsrechtlichen Sanktionen fest und stellen deren Anwendung sicher. Die verwaltungsrechtlichen Sanktionen müssen abschreckend, wirksam und verhältnismäßig sein.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Umsetzung dieser Richtlinie eingeführten verwaltungsrechtlichen Sanktionen Geldbußen umfassen, die dem Unternehmen zum Zeitpunkt des Verstoßes, für den es als verantwortlich befunden wurde, auferlegt werden. Die Mitgliedstaaten können auch Geldbußen gegen andere natürliche oder juristische Personen verhängen, wenn diese als für den Verstoß verantwortlich befunden wurden.
- (3) [...]
- (4) Sieht die Rechtsordnung eines Mitgliedstaats keine verwaltungsrechtlichen Sanktionen vor, so kann dieser Artikel so angewandt werden, dass die Sanktionen, einschließlich der Geldbußen gemäß Absatz 2, von der zuständigen Behörde in die Wege geleitet und von den zuständigen nationalen Gerichten verhängt werden, wobei sicherzustellen ist, dass diese Rechtsbehelfe wirksam sind und die gleiche Wirkung wie von zuständigen Behörden verhängte Geldbußen haben. Die gemäß diesem Absatz verhängten Sanktionen müssen in jedem Fall wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein und im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinie angewandt werden. Die betreffenden Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Rechtsvorschriften mit, die sie aufgrund dieses Absatzes bis zum [DATUM] erlassen, sowie unverzüglich alle späteren Änderungsgesetze oder Änderungen dieser Vorschriften.“

²⁵ ABl. L xxxx.

10. Artikel 8a wird gestrichen.
11. Artikel 8b wird gestrichen.
12. Artikel 8c wird gestrichen.
13. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 8d

Wirksame Anwendung von Sanktionen

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen Behörden bei der Festlegung und Anwendung der Art und der Höhe der verwaltungsrechtlichen Sanktion gegen eine natürliche oder juristische Person gemäß Artikel 8, die von den zuständigen Behörden als für einen Verstoß im Sinne von Artikel 4 verantwortlich befunden wurde, alle relevanten Umstände des Verstoßes berücksichtigen können, unter anderem
 - a) die Art, Schwere und Dauer der Einleitung;
 - b) [...]
 - c) die durch die Einleitung für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit verursachten Schäden;
 - d) der Finanzkraft der verantwortlichen Person;
 - e) die wirtschaftlichen Vorteile, die der verantwortlichen Person aus dem Verstoß erwachsen oder voraussichtlich erwachsen;
 - f) die Maßnahmen, die von der verantwortlichen Person ergriffen wurden, um die Einleitung zu verhindern oder ihre Auswirkungen zu mindern;
 - g) der Umfang der Zusammenarbeit der verantwortlichen Person mit der zuständigen Behörde, unter Berücksichtigung aller Maßnahmen, die darauf abzielen, eine angemessene Inspektion oder sonstige Untersuchung durch eine zuständige Behörde zu umgehen oder zu behindern, und
 - h) etwaige frühere Verstöße der verantwortlichen Person im Zusammenhang mit der Meeresverschmutzung durch Schiffe.

(2) [...]“

14. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Informations- und Erfahrungsaustausch

- (1) Für die Zwecke dieser Richtlinie arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission beim Informationsaustausch unter Nutzung des in Artikel 22a Absatz 3 und Anhang III der Richtlinie 2002/59/EG²⁶ genannten Systems der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) zusammen, um folgende Ziele zu erreichen:
- a) Verbesserung der für die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Informationen, insbesondere im Rahmen des mit dieser Richtlinie eingerichteten europäischen satellitengestützten Dienstes zum Aufspüren von Verschmutzungen (CleanSeaNet) und anderer einschlägiger Auswertungsmechanismen, um zuverlässige Methoden zur Rückverfolgung von Schadstoffen im Meer zu entwickeln;
 - b) Entwicklung und Umsetzung eines geeigneten Kontroll- und Überwachungssystems, das die den Mitgliedstaaten von der Kommission gemäß Buchstabe a bereitgestellten Informationen mit in SafeSeaNet und anderen Informationsdatenbanken und -instrumenten der Union verfügbaren Informationen zusammenfasst, um die frühzeitige Ermittlung und Überwachung von Schiffen, die Schadstoffe einleiten, zu erleichtern und damit die Durchsetzungsmaßnahmen der nationalen Behörden zu optimieren;
 - c) bestmögliche Nutzung der gemäß den Buchstaben a und b bereitgestellten sowie der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a gemeldeten Informationen, um den Zugang zu diesen Informationen und deren Austausch zwischen den zuständigen Behörden sowie mit den Behörden anderer Mitgliedstaaten und der Kommission zu erleichtern, und

²⁶ 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).

- d) innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt der Umsetzung dieser Richtlinie – Sicherstellung, dass die zuständigen Behörden entsprechend den Kapazitäten des jeweiligen Mitgliedstaats jährlich einen bestimmten Prozentsatz der von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldungen der Klasse A überprüfen, wobei Überprüfung bedeutet, dass die zuständigen Behörden nach einer von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldung Folgemaßnahmen ergreifen, um im Zusammenhang mit der betreffenden Warnmeldung festzustellen, ob tatsächlich eine illegale Einleitung stattgefunden hat. Dieser Prozentsatz wird der Kommission im Voraus mitgeteilt.

(2) [...]“

15. Die folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 10a

Berichterstattung

- (1) Die Kommission richtet ein elektronisches Berichterstattungsinstrument ein, das der Erhebung von Informationen über die Anwendung des in dieser Richtlinie vorgesehenen Durchsetzungssystems und ihrem Austausch zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission dient.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die folgenden Informationen über die von ihren zuständigen Behörden ergriffenen Maßnahmen über das in Absatz 1 genannte elektronische Berichterstattungsinstrument übermittelt werden, sobald das betreffende Verwaltungs- und – sofern anwendbar – Gerichtsverfahren abgeschlossen sind:
- a) Informationen über die nach einer von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldung von den zuständigen Behörden ergriffenen Folgenmaßnahmen, so bald wie möglich nach Abschluss der Folgemaßnahmen, oder die Gründe, aus denen eine solche Warnmeldung nicht weiterverfolgt wurde;
 - b) Informationen über die gemäß Artikel 6 durchgeführten Inspektionen, so bald wie möglich nach Abschluss der Inspektion;
 - c) Informationen über die gemäß Artikel 7 ergriffenen Maßnahmen, so bald wie möglich nach Abschluss dieser Maßnahmen, und

- d) Informationen über Sanktionen, die gemäß dieser Richtlinie verhängt wurden und gegen die kein Rechtsbehelf fristgerecht eingelegt wurde oder die auf andere Weise rechtskräftig und vollstreckbar sind, unverzüglich und in jedem Fall bis zum 30. Juni des Jahres, das auf das Kalenderjahr, in dem die Sanktionen verhängt wurden, folgt. Soweit sich diese Informationen auf Sanktionen beziehen, die personenbezogene Daten enthalten, werden diese Informationen anonymisiert.
- (3) Um die einheitliche Anwendung dieses Artikels zu gewährleisten, kann die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften über das Verfahren für die Übermittlung der in Absatz 2 genannten Informationen, einschließlich der Art der zu übermittelnden Informationen, im Einklang mit dem Prüfverfahren gemäß Artikel 13 festlegen.
- (4) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die befugten Behörden, die Zugang zu dem in Absatz 1 genannten Berichterstattungsinstrument haben werden.

Artikel 10b

Schulungen

Die Kommission erleichtert auf Ersuchen eines Mitgliedstaats die Entwicklung der Kapazitäten, indem sie Schulungen für die Behörden anbietet, die für die Aufdeckung, Überprüfung und Durchsetzung bei Verstößen im Anwendungsbereich dieser Richtlinie zuständig sind.

Artikel 10c

Veröffentlichung von Informationen

- (1) Unbeschadet der nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten veröffentlicht die Kommission – falls anwendbar, nach Abschluss der Verwaltungs- und Gerichtsverfahren – auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a übermittelten Informationen einen unionsweiten Überblick über die Umsetzung und Durchsetzung dieser Richtlinie, der regelmäßig aktualisiert wird. Dieser Überblick kann die in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Informationen enthalten.
- (2) Unbeschadet der Richtlinie 2003/4/EG²⁷ ergreift die Kommission geeignete Maßnahmen, um die Vertraulichkeit der im Rahmen der Umsetzung dieser Richtlinie erlangten Informationen zu schützen.

Artikel 10d

Schutz von Personen, die potenzielle Verstöße melden, und von Daten

- (1) Die Kommission entwickelt und unterhält einen vertraulichen externen Online-Meldekanal für die Entgegennahme von Meldungen im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/1937²⁸ über potenzielle Verstöße gegen die vorliegende Richtlinie und leitet diese Meldungen an den oder die betreffenden Mitgliedstaaten weiter.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen nationalen Behörden, die über den in Absatz 1 genannten Kanal Meldungen über Verstöße gegen die vorliegende Richtlinie entgegennehmen, zu diesen Meldungen gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1937 Rückmeldungen geben und Folgemaßnahmen ergreifen.

²⁷ 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).

²⁸ 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).

- (3) Die Kommission kann gemäß Artikel 25 Absatz 1 Buchstaben c und h und im Einklang mit Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1725 die Anwendung der Artikel 14 bis 22, 35 und 36 sowie des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2018/1725²⁹ für die betroffenen Personen einschränken, die Teil der über den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Kanal übermittelten Meldung sind oder darin genannt werden und bei denen es sich nicht um die betroffenen Personen handelt, die die Meldung übermitteln. Diese Einschränkung darf nur für den Zeitraum gelten, der für die Prüfung der in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Meldungen durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten erforderlich ist.“

16. Artikel 11 wird gestrichen.
17. Artikel 12 wird gestrichen.
18. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 12a

Bewertung und Überprüfung

- (1) Bis zum *[ABl.: Bitte Datum einfügen: fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie]* nimmt die Kommission eine Bewertung dieser Richtlinie vor. Die Bewertung stützt sich mindestens auf Folgendes:
- a) die bei der Durchführung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen und
 - b) die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a übermittelten Informationen sowie den gemäß Artikel 10c bereitgestellten unionsweiten Überblick.
- (2) Im Rahmen der Überprüfung bewertet die Kommission die Möglichkeit, den Anwendungsbereich dieser Richtlinie gegebenenfalls zu ändern, unter anderem im Hinblick auf neue oder aktualisierte internationale Normen zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe gemäß den geltenden und künftigen Bestimmungen des Marpol-Übereinkommens 73/78.“

²⁹ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

19. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird durch den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships, COSS) unterstützt, der mit Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002³⁰ eingesetzt wurde. Der COSS ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011³¹.
- (2) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 und Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002.“

20. Artikel 14 wird gestrichen.

21. Artikel 15 wird gestrichen.

21a. In Artikel 16 wird folgender Absatz angefügt:

„(2) Mitgliedstaaten ohne direkten Zugang zum Meer oder ohne Häfen sind nicht verpflichtet, die Bestimmungen in den Artikeln 6 und 7 dieser Richtlinie umzusetzen und anzuwenden.“

22. Der einzige Anhang wird gestrichen.

³⁰ Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1).

³¹ 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).

23. Der Wortlaut in Anhang I der vorliegenden Richtlinie wird als Anhang I angefügt.
24. Der Wortlaut in Anhang II der vorliegenden Richtlinie wird als Anhang II angefügt.

Artikel 2

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum *[ABL.: Bitte Datum einfügen: vier Jahre [48 Monate] ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie]* die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (1a) Abweichend von Absatz 1 des vorliegenden Artikels sind Mitgliedstaaten ohne direkten Zugang zum Meer oder ohne Häfen nicht verpflichtet, die Bestimmungen in Artikel 1 Absätze 7a und 8 dieser Richtlinie umzusetzen und anzuwenden.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen, sowie alle späteren Änderungen, die diese Vorschriften betreffen.

Artikel 3

Anwendung der Richtlinie 2009/123/EG

In Bezug auf Verstöße, die gemäß der Richtlinie 2005/35/EG in der durch die Richtlinie 2009/123/EG³² geänderten Fassung als Straftaten anzusehen sind, und die entsprechenden Sanktionen bleiben die Mitgliedstaaten, die nicht durch die Richtlinie (EU) 2023/xxxx gebunden sind, durch die Richtlinie 2005/35/EG in der durch die Richtlinie 2009/123/EG geänderten Fassung gebunden.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Der Präsident / Die Präsidentin *Der Präsident / Die Präsidentin*

³² ABl. L 280 vom 27.10.2009, S. 52.

NICHT ERSCHÖPFENDE LISTE VON UNREGELMÄßIGKEITEN ODER INFORMATIONEN GEMÄß ARTIKEL 6

- (1) Alle Unregelmäßigkeiten in Bezug auf das Öltagebuch und andere einschlägige Tagebücher oder andere Mängel im Zusammenhang mit potenziellen Einleitungen, die bei Überprüfungen gemäß der Richtlinie 2009/16/EG³³ festgestellt wurden, die entweder von dem betreffenden Mitgliedstaat oder einem anderen Mitgliedstaat oder einem Unterzeichnerstaat der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in den von dem Schiff zuletzt angelaufenen Häfen durchgeführt wurden;
- (2) Alle Unregelmäßigkeiten in Bezug auf die Entladung von Schiffsabfällen oder deren Meldung gemäß der Richtlinie (EU) 2019/883³⁴, die entweder in dem betreffenden Mitgliedstaat oder im Mitgliedstaat der von dem Schiff zuletzt angelaufenen Häfen aufgetreten sind;
- (3) Alle Unregelmäßigkeiten in Bezug auf die Nichteinhaltung der Kriterien für die Verwendung von Abgasreinigungssystemen, die als emissionsmindernde Verfahren gemäß Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁵ genutzt werden, in dem auf die mit der Entschließung MEPC.184(59) festgelegten Richtlinien für Abgasreinigungssysteme aus dem Jahr 2009 verwiesen wird, die durch die mit der Entschließung MEPC.340(77) von 2021 festgelegten Richtlinien für Abgasreinigungssysteme ersetzt wurden;
- (4) Alle von einem anderen Mitgliedstaat im Rahmen der in der Richtlinie 2002/59/EG³⁶ vorgesehenen Verfahren erlangten Informationen über eine potenzielle illegale Einleitung eines Schiffes, einschließlich aller Nachweise oder Verdachtsmomente für vorsätzliche Einleitungen von Öl oder andere Verstöße gegen das Marpol-Übereinkommen 73/78, die gemäß Artikel 16 der genannten Richtlinie von den Küstenstationen eines Mitgliedstaats an die Küstenstationen des betroffenen Mitgliedstaats übermittelt werden, oder Vorkommnisse oder Unfälle, die der Kapitän des Schiffes der Küstenstation des betroffenen Mitgliedstaats gemäß Artikel 17 der genannten Richtlinie gemeldet hat, oder
- (5) Alle sonstigen Informationen, die von am Betrieb des Schiffes beteiligten Personen, einschließlich Lotsen, übermittelt werden und auf Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit einem potenziellen Verstoß gegen die Verpflichtungen aus dieser Richtlinie hindeuten.

³³ 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).

³⁴ Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116).

³⁵ Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

³⁶ 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).

INFORMATIONEN, DIE IN DEN UNIONSWEITEN ÜBERBLICK GEMÄß ARTIKEL 10C AUFGENOMMEN WERDEN KÖNNEN

- (1) Für jedes von einem Mitgliedstaat überprüfte und bestätigte Verschmutzungsereignis können die Informationen in dem gemäß Artikel 10c veröffentlichten unionsweiten Überblick Folgendes umfassen:
- a) Datum des Ereignisses;
 - b) Kenndaten des an dem Ereignis beteiligten Schiffes;
 - c) Position (Breiten- und Längengrad) des Verschmutzungsereignisses;
 - d) Ausmaß des Verschmutzungsereignisses (Fläche und Länge), falls zutreffend;
 - e) Art des Schadstoffs;
 - f) beteiligte(r) Mitgliedstaat(en);
 - g) Beschreibung der mit dem Verschmutzungsereignis verbundenen Überprüfungstätigkeiten;
 - h) Datum und Uhrzeit der Überprüfungstätigkeiten und der für die Überprüfungstätigkeiten eingesetzten Mittel;
 - i) Einzelheiten zu der verhängten Verwaltungssanktion.
- (2) Für jeden Mitgliedstaat können die aggregierten Informationen in dem gemäß Artikel 10c veröffentlichten unionsweiten Überblick Folgendes umfassen:
- a) die Anzahl der über CleanSeaNet gemeldeten möglichen Verschmutzungsereignisse, die aufgedeckt wurden;
 - b) die Anzahl der über CleanSeaNet gemeldeten möglichen Verschmutzungsereignisse, die von dem Mitgliedstaat überprüft wurden;
 - c) die Anzahl der nach Überprüfung bestätigten Verschmutzungsereignisse (einzeln aufgeführt nach Gebiet: Hoheitsgewässer, AWZ, Hohe See);
 - d) die Anzahl der ermittelten Täter;
 - e) die Anzahl der Fälle, in denen eine Sanktion verhängt wurde.