

Brüssel, den 24. Oktober 2024
(OR. en)

14750/24

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

**CODEC 1973
TRANS 445
MAR 170
OMI 95
ENV 1030
DROIPEN 223
PE 243**

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
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 – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments und Berichtigungsverfahren (Straßburg, 10. April 2024 und 22. Oktober 2024)

I. EINLEITUNG

Im Einklang mit Artikel 294 AEUV und mit der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des Mitentscheidungsverfahrens¹ haben der Rat, das Europäische Parlament und die Kommission informelle Gespräche geführt, um in erster Lesung zu einer Einigung über dieses Gesetzgebungsdossier zu gelangen.

¹ ABl. C 145 vom 30.6.2007, S.5.

Dieses Dossier sollte² Gegenstand des Berichtigungsverfahrens³ im Europäischen Parlament werden, nachdem das scheidende Europäische Parlament seinen Standpunkt in erster Lesung angenommen hatte.

II. ABSTIMMUNG

Das Europäische Parlament hat in seiner Sitzung vom 10. April 2024 Änderungsantrag 50 (ohne Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen) zu dem Vorschlag der Kommission und eine legislative EntschlieÙung angenommen, die den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung darstellen. Der Standpunkt entspricht der vorläufig zwischen den Organen getroffenen Vereinbarung.

Nach der Überarbeitung des angenommenen Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen billigte das Europäische Parlament am 22. Oktober 2024 eine Berichtigung des in erster Lesung angenommenen Standpunkts.

Nach dieser Berichtigung dürfte der Rat in der Lage sein, den in der Anlage⁴ wiedergegebenen Standpunkt des Europäischen Parlaments zu billigen und damit die erste Lesung für beide Organe zum Abschluss zu bringen.

Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Europäischen Parlaments erlassen.

² Dok. 10819/24 + COR 1.

³ Artikel 251 der Geschäftsordnung des EP.

⁴ Der Wortlaut der Berichtigung ist in der Anlage wiedergegeben. Er wurde in eine konsolidierte Fassung eingearbeitet, in der die am Kommissionsvorschlag vorgenommenen Änderungen durch Fettdruck und Kursivschrift kenntlich gemacht sind. Das Symbol „■“ weist auf Textstreichungen hin.

P9_TA(2024)0202

Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. April 2024 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 (COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0273),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0187/2023),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 20. September 2023¹,
- nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
- unter Hinweis auf die vorläufige Einigung, die gemäß Artikel 74 Absatz 4 seiner Geschäftsordnung vom zuständigen Ausschuss angenommen wurde, und auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 28. Februar 2024 gemachte Zusage, den Standpunkt des Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,
- gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Fischereiausschusses,
- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0365/2023),

¹ ABl. C, C/2023/872 vom 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/872/oj>.

1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

**Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 10. April 2024
im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie (EU) 2024/... des Europäischen Parlaments
und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung
durch Schiffe und die Einführung von verwaltungsrechtlichen Sanktionen bei Verstößen**

(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 Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen **■** ,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

¹ ABl. C, C/2023/872, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/872/oj>.

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10. April 2024.

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 *der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO)* zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „Marpol-Übereinkommen 73/78“) enthält generelle Verbote für Einleitungen durch Schiffe auf See, regelt aber auch die Bedingungen, unter denen bestimmte Stoffe in die Meeresumwelt eingeleitet werden können. ***Das Marpol-Übereinkommen 73/78 sieht Ausnahmen für die Einleitung von seinen Anlagen unterliegenden Schadstoffen vor, die nicht als Verstoß betrachtet wird, wenn die festgelegten Bedingungen erfüllt sind. In diesen Anlagen ist keine Ausnahme für Fälle vorgesehen, in denen diejenigen, die für den Schaden verantwortlich sind, entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt haben, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde.***

- (3) Seit der Annahme der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³ 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. Diesen Änderungen sowie den bei der Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG gewonnenen Erkenntnissen sollte Rechnung getragen werden.
- (4) *Das übergeordnete Ziel dieser Richtlinie besteht zwar darin, wichtige Änderungen des Marpol-Übereinkommens 73/78 in das Unionsrecht aufzunehmen, ein aktueller und vollständiger Wortlaut dieses Übereinkommens und seiner zugehörigen Anlagen ist jedoch nicht öffentlich verfügbar. Dies erschwert es der Branche, den Bürgern und den Verwaltungsbehörden, einen angemessenen Zugang zum Wortlaut des Marpol-Übereinkommens 73/78 und anderer ähnlicher IMO-Übereinkommen zu erhalten.*
- (5) *Die Mitgliedstaaten sollten im Rahmen der IMO darauf hinarbeiten, dass die vollständigen und aktuellen Wortlaute der IMO-Übereinkommen einschließlich des Marpol-Übereinkommens 73/78 und seiner Anlagen der Öffentlichkeit unentgeltlich zugänglich gemacht werden.*

³ Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11).

- (6) Mit der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ wird sichergestellt, dass Abfälle von Schiffen in Häfen der Union entladen und dort in geeigneten Hafenauffangeinrichtungen gesammelt werden. Die Durchsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 ist zusammen mit der Richtlinie 2005/35/EG ein wichtiges Instrument zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Im Interesse 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 werden, um ihren Anwendungsbereich auf die Anlagen IV bis VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 auszudehnen, damit Schiffe davon abgehalten werden, Schadstoffe illegal ins Meer einzuleiten, und die Schadstoffe stattdessen gemäß der Richtlinie (EU) 2019/883 in Hafenauffangeinrichtungen entladen.

⁴ 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).

- (7) Anlage III zum Marpol-Übereinkommen 73/78 fällt nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/883, da verpackte Güter nicht als Abfälle eingestuft werden. Sie werden daher in der Regel nicht in Hafenauffangeinrichtungen entladen. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass Schadstoffe in verpackter Form illegal ins Meer geworfen werden. Deshalb sollte der Geltungsbereich 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 das Überbordwerfen 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.***

- (8) 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-Leitlinien 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 des Marpol-Übereinkommens 73/78 **regelt** Rückstände ■ aus Abgasreinigungssystemen, indem sie ■ ihre Einleitung ins Meer verbietet und die Abgabe an geeignete Hafenauffangeinrichtungen vorschreibt ■. Mit der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ werden internationale SO_x-Standards in Unionsrecht umgesetzt, während mit der Richtlinie (EU) 2019/883 sichergestellt wird, dass Rückstände aus Abgasreinigungssystemen an Hafenauffangeinrichtungen abgegeben 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. ■

⁵ 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).

- (9) **„Einleitwasser“ im Sinne des Rundschreibens MEPC.1/Circ.899 und der EntschlieÙung MEPC.340(77) kann direkt ins Meer eingeleitet werden, wenn es die in der IMO-Leitlinie für Abgasreinigungssysteme festgelegten Kriterien für die Qualität von Einleitwasser erfüllt. Einleitwasser aus Abgasreinigungssystemen könnte jedoch auch dann das Ökosystem gefährden, wenn es mit dem Marpol-Übereinkommen 73/78 konform ist. In einem solchen Fall kann der Mitgliedstaat Einschränkungen oder Begrenzungen auferlegen, die auf die Evaluierung gestützt sein können, die unter Rückgriff auf die in der von der IMO ausgearbeiteten und vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) empfohlenen Leitlinie vorgesehene Methode für Risiken- und Folgenabschätzungen durchgeführt wurde. In diesem Fall führt „Einleitwasser“ zu einer Verschmutzung der Meeresumwelt, und für illegale Einleitungen sollten unter gebührender Berücksichtigung von MEPC.1/Circ.883/Rev.1 die in der Richtlinie 2005/35/EG vorgesehenen verwaltungsrechtlichen Sanktionen gelten.**
- (10) Mit der Richtlinie (EU) 2024/1203 *des Europäischen Parlaments und des Rates*⁶ wird gewährleistet, dass für Umweltstraftaten einheitliche Definitionen bestehen und dass wirksame, verhältnismäßige und abschreckende strafrechtliche Sanktionen für schwere Umweltstraftaten verfügbar sind. Die Richtlinie 2005/35/EG wurde durch die Richtlinie 2009/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ geändert, mit der für bestimmte Verstöße gegen die Richtlinie 2005/35/EG strafrechtliche Sanktionen eingeführt wurden, die nun in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2024/1203 fallen. Dementsprechend sollten die Bestimmungen der Richtlinie 2005/35/EG, die durch die Richtlinie 2009/123/EG hinzugefügt oder ersetzt wurden, gestrichen werden.

⁶ Richtlinie (EU) 2024/1203 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt und zur Ersetzung der Richtlinien 2008/99/EG und 2009/123/EG (ABl. L, 2024/1203, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1203/oj>).

⁷ 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).

- (11) Die mit der Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG eingeführten verwaltungsrechtlichen Sanktionen sollten unbeschadet der Richtlinie (EU) 2024/1203 gelten. Die Mitgliedstaaten sollten den Anwendungsbereich der verwaltungs- und strafrechtlichen Durchsetzung bei Verschmutzungsdelikten von Schiffen gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften festlegen. ***Die vorliegende Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, im Einklang mit dem Unionsrecht und 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 Grundsatzes ne bis in idem – im Einklang steht.

- (12) Die in der Richtlinie 2005/35/EG vorgesehenen Sanktionen sollten verschärft und es sollte eine einheitliche Anwendung verwaltungsrechtlicher Sanktionen in der gesamten Union sichergestellt 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, **das zur Verantwortung gezogen wird**. 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“)⁸, der durch die Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ in Unionsrecht umgesetzt wurde, vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat. In der Richtlinie 2005/35/EG sollte der Tatsache Rechnung getragen werden, dass der eingetragene Eigner die Leitung des Schiffes an eine andere Stelle übertragen haben könnte; diese sollte dann in erster Linie dafür **haftbar** gemacht werden, dass 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 sollten Entscheidungen über die anzuwendenden Sanktionen innerhalb des Geltungsbereichs der nationalen Systeme für die verwaltungs- und strafrechtliche Durchsetzung getroffen werden. In Bezug auf strafrechtliche Sanktionen sind die Pflichten der Mitgliedstaaten in der Richtlinie (EU) 2024/1203 festgelegt. Dementsprechend betrifft die vorliegende Richtlinie ausschließlich**

⁸ 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.

⁹ 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).

verwaltungsrechtliche Sanktionen und keine Strafverfahren, die nach dem nationalen Recht gegen natürliche oder juristische Personen geführt werden.

- (13) *In Anbetracht der Tatsache, 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 Sanktionen von der zuständigen Behörde eingeleitet und von den zuständigen nationalen Gerichten verhängt werden, wobei sicherzustellen ist, dass die Anforderung in Bezug auf wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen erfüllt ist. Sofern in dieser Richtlinie auf verwaltungsrechtliche Sanktionen verwiesen wird, wenden diese Mitgliedstaaten Sanktionen im Sinne ihrer nationalen Rechtsordnung an.*
- (14) *Bei einer vorgeschriebenen oder geplanten Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ könnten Unregelmäßigkeiten auftreten und Informationen gewonnen werden. Unregelmäßigkeiten könnten auch in Bezug auf die Entladung von Schiffsabfällen oder die entsprechende Meldung gemäß der Richtlinie (EU) 2019/883 oder mit Blick auf die Nichteinhaltung der Kriterien für die Verwendung von Abgasreinigungssystemen, die als emissionsmindernde Verfahren gemäß Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/802 betrieben werden, festgestellt werden, sowie in Bezug Informationen, die sich auf eine potenzielle illegale Einleitung durch das Schiff beziehen und im Wege der in der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ vorgesehenen Verfahren erlangt wurden, einschließlich etwaiger Nachweise oder Verdachtsmomente für Einleitungen von Öl oder für andere Verstöße gegen das Marpol-Übereinkommen 73/78, die den Mitgliedstaaten übermittelt werden, oder mit Blick auf Vorkommnisse oder Unfälle, die der Kapitän des Schiffes gemeldet hat, sowie alle weiteren Informationen von am Betrieb des Schiffes beteiligten Personen einschließlich Lotsen.*

¹⁰ *Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).*

¹¹ *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).*

- (15) *Während einer Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle könnten Unregelmäßigkeiten oder Informationen, die Anlass für den Verdacht einer illegalen Einleitung geben, festgestellt bzw. gewonnen werden. In diesem Fall wäre eine neuerliche Überprüfung möglicherweise weder erforderlich noch hinreichend wirksam. Die Mitgliedstaaten könnten vielmehr andere geeignete Maßnahmen ergreifen, wie etwa das Festhalten des Schiffes, die Einleitung eines Verfahrens oder das Ergreifen von Abhilfemaßnahmen.*
- (16) Die nationalen Verwaltungs- und Justizbehörden sollten bei der Festlegung der Höhe der gegen den Verursacher der Verschmutzung zu verhängenden Sanktionen alle relevanten Umstände, *unter anderem, ob das Schiff bereits zuvor eine Meeresverschmutzung verursacht hat*, 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 sollten die weitere Angleichung der Sanktionshöhen und ihre Wirksamkeit gefördert werden, indem *ein Gedankenaustausch über die Kriterien für die Feststellung von und die Anwendung von Sanktionen für Einleitungen verschiedener Schadstoffe geführt wird. Im Interesse der wirksamen Anwendung von Sanktionen und der Verwirklichung der Ziele der vorliegenden Richtlinie muss der Austausch über Erfahrungen und bewährte Verfahren zwischen den zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten unbedingt gefördert werden. Die Kommission könnte zudem auf der Grundlage der bei diesem Austausch gewonnenen Erkenntnisse konkretere Leitlinien unter anderem zu bestimmten Arten von Schadstoffen und empfindlichen Gebieten, die Anlass zur Sorge geben, vorschlagen.*

- (17) 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.
- (18) Die Begleitmaßnahmen für die Zusammenarbeit und die Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten reichen nicht aus, um eine vollständige Analyse der Frage zu ermöglichen, ob die Sanktionen gegen Verursacher von Verschmutzungen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind, und um der Kommission angemessene Daten zur Verfügung zu stellen, damit sie die Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG überwachen kann. Um die wirksame und einheitliche Durchsetzung der Richtlinie 2005/35/EG sicherzustellen, sollte der **Austausch von Informationen, Erfahrungen und bewährten Verfahren** durch eine verstärkte Zusammenarbeit erleichtert und gleichzeitig dafür gesorgt werden, dass der Kommission angemessene Daten zur Verfügung gestellt werden, damit die Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG ordnungsgemäß überwacht werden kann.

- (19) *Um die für die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Informationen zu untermauern, verfügen die Mitgliedstaaten über einschlägige Berichterstattungsmechanismen wie etwa die Berichterstattung im Rahmen regionaler Meeresübereinkommen und anderer regionaler Kooperationsvereinbarungen wie etwa des Bonn-Übereinkommens, des Nordsee-Netzwerks von Ermittlern und Staatsanwälten (North Sea Network of Investigators and Prosecutors) und des Netzwerks der für Umweltstrafsachen zuständigen Staatsanwälte im Ostseeraum (Network of Prosecutors on Environmental Crime in the Baltic Sea Region).*
- (20) Der bestehende satellitengestützte Dienst „CleanSeaNet“, der den Behörden der Mitgliedstaaten potenzielle illegale Einleitungen meldet, sollte weiter verbessert werden, sodass er Informationen über die zusätzlichen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG fallenden Schadstoffe umfasst. 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 eingerichteten System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) und der mit der Richtlinie 2009/16/EG eingerichteten Überprüfungsdatenbank (THETIS) sollten integriert und in einem benutzerfreundlichen elektronischen Format an die an der Durchsetzungskette beteiligten nationalen Behörden weitergegeben werden, um deren zeitnahe Reaktion auf solche potenziellen illegalen Einleitungen zu erleichtern. Solche Informationen – wenn sie eine tatsächliche oder potenzielle Einleitung von Rückständen aus dem Abgasreinigungssystem eines Schiffes betreffen – sollten **außerdem** automatisch weitergegeben werden, **beispielsweise über** das gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission¹² eingerichtete spezielle THETIS-Modul (im Folgenden „THETIS-EU“), um die Mitgliedstaaten bei Durchsetzungsmaßnahmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/802 zu unterstützen. ■

¹² *Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission vom 16. Februar 2015 zur Regelung der Probenahmen und der Berichterstattung gemäß der Richtlinie 1999/32/EG des Rates bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 41 vom 17.2.2015, S. 55).*

- (21) *Im Interesse einer wirksamen Überwachung der Umsetzung dieser Richtlinie durch alle Mitgliedstaaten sollte jeder Mitgliedstaat innerhalb von 66 Monaten nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie für eine digitale Analyse aller Meldungen mit hohem Konfidenzniveau Sorge tragen. Alle Mitgliedstaaten sollten innerhalb dieses Zeitrahmens außerdem angeben, ob sie diese von CleanSeaNet übermittelten Meldungen mit hohem Konfidenzniveau jährlich überprüfen, wobei sie eine Überprüfungsquote von mindestens 25 % für Meldungen mit hohem Konfidenzniveau anstreben sollten. In diesem Zusammenhang bezeichnet der Ausdruck „überprüfen“ alle Folgemaßnahmen der zuständigen Behörden mit Blick auf eine von CleanSeaNet übermittelte Meldung, um festzustellen, ob die fragliche Meldung mit einer illegalen Einleitung einhergeht. Leitet ein Mitgliedstaat keine Überprüfung einer Meldung ein, so sollte er die Gründe für seine Untätigkeit angeben.*
- (22) *„Meldungen mit hohem Konfidenzniveau“ sollten sich auf CleanSeaNet-Warnmeldungen der „Klasse A“ beziehen, wenn sie potenzielle Einleitungen von Schadstoffen gemäß den Anlagen I und II des Marpol-Übereinkommens 73/78 betreffen. Für Schadstoffe, für die andere Anlagen des Marpol-Übereinkommens 73/78 gelten, die gegenwärtig nicht von CleanSeaNet überwacht werden, kann derzeit kein Konfidenzniveau-Konzept erstellt werden. Die Kommission entwickelt mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (im Folgenden „EMSA“) halbautomatisierte Kontrollen von Satellitenbildern auf Schadstoffe, für die andere Anlagen des Marpol-Übereinkommens 73/78 gelten, um die Möglichkeit, ihr Konfidenzniveau festzulegen, zu schaffen. Überprüfungstätigkeiten könnten zahlreiche Maßnahmen mehrerer zuständiger Behörden umfassen, wie z. B. die Überprüfung vor Ort sowie den Vergleich der Ergebnisse der Satellitenerkennung mit den auf nationaler Ebene verfügbaren Hilfsdaten und den Ergebnissen der Hafenstaatkontrollen.*

- (23) *Den Behörden anderer Mitgliedstaaten, die in ihrer Eigenschaft als Hafenstaaten des nächsten angelaufenen Hafens, als Küstenstaaten, die von der potenziellen Einleitung durch das Schiff betroffen sind, oder als Flaggenstaaten des Schiffes ein Interesse an diesen Informationen haben, sollten die zuständigen Behörden Zugang zu diesen Informationen gewähren, um eine wirksame und zeitnahe grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu ermöglichen, den Verwaltungsaufwand von Durchsetzungsmaßnahmen auf ein Mindestmaß zu senken und letztlich Verstöße gegen die Richtlinie 2005/35/EG wirksam zu sanktionieren. Der Einsatz neuer Technologien wie etwa von Drohnen und Techniken zur Entscheidungsfindung, wie z. B. künstlicher Intelligenz, sollte ebenfalls gefördert werden.*
- (24) *Im Rahmen der Bewertung und Überprüfung dieser Richtlinie sollte die Kommission die Überprüfungsquoten der Mitgliedstaaten bewerten und gegebenenfalls in Betracht ziehen, höhere Überprüfungsquoten als in dieser Richtlinie vorgesehen vorzuschlagen, die auf technischen Entwicklungen und den jeweiligen Gegebenheiten und Fähigkeiten der Mitgliedstaaten beruhen.*
- (25) *Es sollte der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Gegebenheiten in Küstenmitgliedstaaten mit Blick auf ihre geografische Lage, den Umfang der Gewässer, die ihren Hoheitsbefugnissen unterliegen, und die Dichte des Seeverkehrs sowie ihre Ressourcen und ihren kostenwirksamen Zugang zu verfügbaren Technologien und Mitteln für die Feststellung, Überprüfung und Erhebung von Beweisen für illegale Einleitungen höchst unterschiedlich sind.*

- (26) 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.
- (27) Die EMSA sollte der Kommission die erforderliche Unterstützung leisten, damit die Umsetzung der vorliegenden Richtlinie sichergestellt ist.

- (28) 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, **von der Kommission entwickeltes** elektronisches Berichterstattungsinstrument übermittelt werden. Soweit sich diese Informationen auf Sanktionen beziehen, die gegen natürliche Personen verhängt wurden oder natürliche Personen betreffen, sollten diese Informationen anonymisiert werden. 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 Rates**¹³ ausgeübt werden.
- (29) 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 **mit Unterstützung der EMSA** 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.

¹³ **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).**

- (30) Um die Öffentlichkeit in Bezug auf Verschmutzungen durch Einleitungen durch Schiffe 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 Rates¹⁴ 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 Umweltangelegenheiten¹⁵ (auch als Übereinkommen von Aarhus bekannt), dessen Vertragspartei die Union ist, sicherzustellen. Unbeschadet der Richtlinie 2003/4/EG sollte die Kommission die Vertraulichkeit der von den Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen schützen.
- (31) In der Richtlinie (EU) 2019/1937 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ sind Mindeststandards für die Meldung von Verstößen gegen das Unionsrecht, einschließlich **Verstößen 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, **Unterstützung und Hilfe im Einklang mit der genannten Richtlinie** gewährt werden.

¹⁴ 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).

¹⁵ **ABl. L 124 vom 17.5.2005, S. 4.**

¹⁶ 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).

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 die betreffenden Mitgliedstaaten weiterleiten, die diese Meldungen anschließend gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1937 bearbeiten sollten, unter anderem in Bezug auf die Eingangsbestätigung, angemessene Rückmeldungen und Folgemaßnahmen. ***Wenn im Zusammenhang mit dieser Richtlinie personenbezogene Daten verarbeitet werden, gelten die Unionsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere die Verordnungen (EU) 2016/679¹⁷ und (EU) 2018/1725¹⁸ des Europäischen Parlaments und des Rates.*** 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 wahren und in einer demokratischen Gesellschaft notwendige und verhältnismäßige Maßnahmen darstellen, um die Wahrung wichtiger Ziele des allgemeinen öffentlichen Interesses der Union oder eines Mitgliedstaats***

¹⁷ ***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).***

¹⁸ ***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).***

einschließlich des Schutzes der betroffenen Person oder der Rechte und Freiheiten anderer sicherzustellen.

- (32) Innerhalb der IMO laufen derzeit Beratungen über neue die Umwelt betreffende Probleme im Zusammenhang mit der internationalen Schifffahrt, die *Meeresverschmutzung* verursachen. *Diese Beratungen münden möglicherweise in neue Bestimmungen des Marpol-Übereinkommens 73/78, mit denen andere Arten von Schadstoffen wie etwa Kunststoffabfälle im Meer und der Verlust von Kunststoffgranulat in den Anwendungsbereich des Übereinkommens aufgenommen werden. Bei einer künftigen Überprüfung sollte bewertet werden, ob der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG gegebenenfalls geändert werden kann, um für eine kohärente, effiziente und wirksame Durchsetzungsregelung zu sorgen und die Verhängung abschreckender Sanktionen sicherzustellen. Bei dieser Überprüfung sollten außerdem Möglichkeiten zur besseren Satellitenüberwachung verloren gegangener Container, die möglicherweise Schadstoffe enthalten, geprüft werden. Die Kommission sollte außerdem die Wechselwirkung der vorliegenden Richtlinie mit anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Union zur Meeresverschmutzung, wie der Richtlinien 2008/56/EG¹⁹, (EU) 2016/802 und (EU) .../...²⁰⁺ des Europäischen Parlaments und des Rates, einschließlich der Berichterstattung über übermäßigen Unterwasserlärm und über Luftverschmutzung, beispielsweise durch Ruß, Feinstaub (PM), Stickstoffoxid (NO_x) und Schwefeldioxid (SO_x), berücksichtigen, die die biologische Vielfalt und die lebenden Ressourcen in Meeresökosystemen schädigen sowie Gefahren für die menschliche Gesundheit und Beeinträchtigungen des Gebrauchswerts von Meerwasser und der nachhaltigen Nutzung mariner Güter und Dienstleistungen hervorrufen, wodurch*

¹⁹ *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).*

²⁰ Richtlinie (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zu ... (ABl. L ... vom ..., ELI:).

⁺ Amt für Veröffentlichungen: Bitte in den Text die Nummer der im Dokument PE-CONS 88/24 (2022/0347(COD)) enthaltenen Richtlinie und in der Fußnote die Nummer, das Datum, den Titel und die Amtsblattfundstelle der genannten Richtlinie einfügen.

andere marine Tätigkeiten wie Fischerei, Tourismus und Erholung in Küstengebieten behindert werden.

- (33) *Mitgliedstaaten ohne direkten Zugang zum Meer oder ohne Seehäfen können aus diesen geografisch bedingten Gründen bestimmte Bestimmungen dieser Richtlinie nicht anwenden. Um diesen Mitgliedstaaten keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollten sie nicht verpflichtet sein, alle Bestimmungen dieser Richtlinie umzusetzen und anzuwenden.*
- (34) Da die Ziele dieser Richtlinie von den Mitgliedstaaten aufgrund der grenzüberschreitenden Schäden, die sich durch unter diese Richtlinie fallende illegale Einleitungen ergeben können, und mit den unionsweit verfügbaren wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen für solche Einleitungen nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten 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.

- (35) 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.
- (36) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 angehört und hat am 25. Juli 2023 eine Stellungnahme abgegeben.
- (37) 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 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 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 **Unternehmen oder andere juristische oder natürliche** Personen, die für illegale Einleitungen von Schadstoffen **verantwortlich** sind, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende verwaltungsrechtliche 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 ***Unionsrecht und 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 ***einschließlich seiner 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 durch ein Behandlungssystem aus dem Waschwasser oder dem Ablaufwasser entfernt wird, oder Einleitwasser, das nicht das Einleitkriterium erfüllt, oder sonstiges  Rückstandsmaterial, das aus den Abgasreinigungssystemen entfernt wird, und zwar infolge der Anwendung einer Methode zur Einhaltung der Vorschriften über die Verringerung von Emissionen im Sinne der Anlage VI Regel 4 zum Marpol-Übereinkommen 73/78, die nach den in Anlage VI Regel 14 zum Marpol-Übereinkommen 73/78 festgelegten Normen als Ersatzmethode zur Emissionssenkung zum Einsatz kommt, wobei die von der IMO ausgearbeiteten **Leitlinien** zu berücksichtigen sind;
4. ‚Einleiten‘ bzw. ‚Einleitung‘ jedes von einem Schiff aus erfolgende Freisetzen unabhängig von seiner Ursache, wie in Artikel 2 des Marpol-Übereinkommens 73/78 bestimmt;
5. ‚Schiff‘ ein Seeschiff, ungeachtet seiner Flagge und seiner Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird, einschließlich Tragflächenbooten, Luftkissenfahrzeugen, Tauchfahrzeugen und schwimmendem Gerät;

6. „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;
 7. „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 (im Folgenden „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 V Regeln 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 und 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 Leitlinien zu berücksichtigen sind, einschließlich der Entschließung MEPC.340(77) in ihrer geltenden Fassung.**
- (2) Jeder Mitgliedstaat ergreift **alle** erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass **jedes Unternehmen oder jede andere** juristische oder natürliche Person, die einen Verstoß im Sinne von Absatz 1 begangen hat, ■ zur Verantwortung gezogen wird.“
5. Die Artikel 5, 5a und 5b werden **gestrichen**.

6. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Durchsetzungsmaßnahmen betreffend Schiffe im Hafen eines Mitgliedstaats

- (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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften und unter Beachtung der einschlägigen IMO-Leitlinien eine angemessene Inspektion oder andere angemessene Maßnahmen durchgeführt werden.***
- (2) *Werden bei der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Inspektion Umstände bekannt, die auf einen Verstoß im Sinne von Artikel 4 hindeuten könnten, wendet der betreffende Mitgliedstaat die Bestimmungen dieser Richtlinie an. Die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats und des Flaggenstaats werden davon in Kenntnis gesetzt.***

- (3) Anhang I dieser Richtlinie enthält eine indikative Liste von Unregelmäßigkeiten oder Informationen, **die bei der Anwendung** von Absatz 1 dieses Artikels **zu berücksichtigen sind**.“

7. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Verwaltungsrechtliche Sanktionen

- (1) Die Mitgliedstaaten legen unbeschadet ihrer Verpflichtungen gemäß der Richtlinie (EU) 2024/1203 des Europäischen Parlaments und des Rates* für Verstöße gegen nationale Vorschriften zur Umsetzung von Artikel 4 ■ der vorliegenden Richtlinie ein System von verwaltungsrechtlichen Sanktionen **im Sinne ihrer nationalen Rechtsordnungen** fest und stellen ihre Anwendung sicher. Die verwaltungsrechtlichen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Umsetzung dieser Richtlinie eingeführten **verwaltungsrechtlichen** Sanktionen Geldbußen umfassen, die dem Unternehmen, **das für den Verstoß verantwortlich gemacht wird**, auferlegt werden.

(3) *Sieht die Rechtsordnung des Mitgliedstaats keine verwaltungsrechtlichen Sanktionen vor, so kann dieser Artikel so angewandt werden, dass die Sanktionen, einschließlich der in Absatz 2 genannten Geldbußen, 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 erzielen. 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 bis zum ... [30 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] die Bestimmungen der Rechtsvorschriften mit, die sie gemäß diesem Absatz erlassen, sowie – unverzüglich – etwaige spätere Änderungen an diesen Rechtsvorschriften und spätere Änderungen, die sich auf diese Rechtsvorschriften auswirken.*

* Richtlinie (EU) 2024/1203 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt und zur Ersetzung der Richtlinien 2008/99/EG und 2009/123/EG (ABl. L, 2024/1203, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1203/oj>).“

8. Die Artikel 8a, 8b und 8c werden gestrichen.

9. Folgender Artikel ■ wird eingefügt:

„Artikel 8d

Wirksame Anwendung von Sanktionen

- (1) ***Um sicherzustellen, dass die Sanktionen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind, stellen*** die Mitgliedstaaten ■ sicher, dass die zuständigen Behörden bei der Festlegung und Anwendung der Art und der Höhe der verwaltungsrechtlichen Sanktion gegen ***ein Unternehmen oder eine andere juristische oder*** natürliche Person, ***das oder*** die ***gemäß Artikel 8*** von den zuständigen Behörden als für einen Verstoß im Sinne von Artikel 4 ■ verantwortlich befunden wurde, alle relevanten Umstände des Verstoßes berücksichtigen, ***insbesondere***

- a) die Art, Schwere und Dauer der Einleitung;
- b) das Ausmaß des Verschuldens *oder der Verfehlung* der verantwortlichen Person *im Sinne der Rechtsordnung des betreffenden Mitgliedstaats*;
- c) die durch die Einleitung für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit verursachten Schäden *einschließlich, falls angezeigt, ihrer Auswirkungen auf Fischerei, Tourismus und Küstengemeinden*;
- d) die *finanziellen Möglichkeiten des verantwortlichen Unternehmens oder der anderen verantwortlichen* juristischen oder natürlichen Person;
- e) die wirtschaftlichen Vorteile, die *dem verantwortlichen Unternehmen oder der anderen verantwortlichen juristischen oder natürlichen* Person aus dem Verstoß erwachsen *bzw.* voraussichtlich erwachsen, soweit anwendbar;
- f) die Maßnahmen, die von *dem verantwortlichen Unternehmen oder der anderen verantwortlichen juristischen oder natürlichen* Person ergriffen wurden, um die Einleitung zu verhindern oder ihre Auswirkungen zu mindern;

- g) den Umfang der Zusammenarbeit ***des verantwortlichen Unternehmens oder der anderen verantwortlichen*** juristischen oder natürlichen 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 ***Verschmutzungsdelikte von Schiffen durch das verantwortliche Unternehmen oder die andere verantwortliche*** juristische oder natürliche Person.

(2) ***Die Mitgliedstaaten dürfen zur Ahndung von Verstößen im Sinne dieser Richtlinie verwaltungsrechtliche Sanktionen nicht in einer Höhe festlegen oder verhängen, die so niedrig ist, dass die Wirksamkeit, die Verhältnismäßigkeit und der abschreckende Charakter dieser Sanktionen nicht sichergestellt sind.***“

10. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Informations- und Erfahrungsaustausch

- (1) Für die Zwecke dieser Richtlinie arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission ***mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)*** beim Informationsaustausch zusammen und nutzen dabei das in Artikel 22a Absatz 3 und Anhang III der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* genannte System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet), 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 Berichterstattungsmechanismen**, um zuverlässige Methoden zur Rückverfolgung von Schadstoffen im Meer zu entwickeln;
- b) Entwicklung und Umsetzung eines geeigneten Kontroll- und Überwachungssystems, das die gemäß Buchstabe a bereitgestellten Informationen mit den **den Mitgliedstaaten von der Kommission** in SafeSeaNet, **THETIS-EU** und anderen Informationsdatenbanken und -instrumenten der Union zur Verfügung gestellten 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 des vorliegenden Absatzes 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
- d) bis zum ... [66 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] Sicherstellung, dass die zuständigen Behörden *alle Meldungen mit hohem Konfidenzniveau digital analysieren und angeben, ob sie diese von CleanSeaNet übermittelten Meldungen mit hohem Konfidenzniveau jährlich überprüfen, wobei sie eine Überprüfungsquote von mindestens 25 % für diese Meldungen mit hohem Konfidenzniveau anstreben, wobei der Ausdruck „überprüfen“ alle Folgemaßnahmen der zuständigen Behörden mit Blick auf eine von CleanSeaNet übermittelte Meldung umfasst, um festzustellen, ob die fragliche Meldung mit einer illegalen Einleitung einhergeht. Leitet ein Mitgliedstaat keine Überprüfung einer Meldung ein, so sollte er die Gründe für seine Untätigkeit angeben.*

- (2) ***Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Informationen über erhebliche von Schiffen ausgehende Verschmutzungsereignisse zeitnah in den betroffenen Fischerei- und Küstengebieten verbreitet werden.***
- (3) Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten und Experten, einschließlich Experten 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. ■
- (4) ***Die Kommission organisiert den Austausch von Erfahrungen und bewährten Verfahren zwischen den zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten mit Blick darauf, wie für eine wirksame Festlegung und Anwendung von Sanktionen gesorgt werden kann. Auf der Grundlage dieses Informationsaustauschs kann die Kommission Leitlinien unter anderem zu Arten von Schadstoffen und zu empfindlichen Gebieten, die Anlass zur Sorge geben, vorschlagen.***

* 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).“

11. Folgende Artikel ■ werden eingefügt:

„Artikel 10a

Berichterstattung

- (1) Die Kommission richtet ein elektronisches Berichterstattungsinstrument ein, das der Erhebung und dem Austausch von Informationen zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission über die Anwendung des in dieser Richtlinie vorgesehenen Durchsetzungssystems 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:
 - a) Informationen über die nach einer von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldung von den zuständigen Behörden ergriffenen Folgemaßnahmen oder die Gründe, aus denen eine solche Warnmeldung nicht weiterverfolgt wurde, *schnellstmöglich nach* Abschluss der Folgemaßnahmen oder nach dem Ergehen des Beschlusses, dass eine solche Warnmeldung nicht weiterverfolgt wird;

- b) Informationen über die gemäß Artikel 6 durchgeführten Inspektionen oder anderen ergriffenen geeigneten Maßnahmen, ***schnellstmöglich nach*** Abschluss der Inspektionen oder der anderen geeigneten Maßnahmen;
- c) Informationen über die gemäß Artikel 7 ergriffenen Maßnahmen, ***schnellstmöglich*** nach Abschluss dieser Maßnahmen, ***und***
- d) Informationen über Sanktionen, die gemäß dieser Richtlinie verhängt wurden, ***nachdem die Verwaltungs- und gegebenenfalls Gerichtsverfahren abgeschlossen wurden,*** unverzüglich und in jedem Fall bis zum 30. Juni des Jahres, das auf das Kalenderjahr, in dem die Sanktionen verhängt wurden, folgt. Soweit die Informationen über Sanktionen personenbezogene Daten enthalten, werden diese Informationen anonymisiert.

- (3) Um die einheitliche Anwendung des vorliegenden Artikels sicherzustellen, kann die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften über das Verfahren für die Übermittlung der in Absatz 2 genannten Informationen, einschließlich zur Konkretisierung der Art der zu übermittelnden Informationen, festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in 13 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (4) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die Behörden, die Zugang zu dem in Absatz 1 genannten elektronischen Berichterstattungsinstrument haben werden.

Artikel 10b

Schulungen

Die Kommission erleichtert ***mit Unterstützung der EMSA und in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten*** die Entwicklung der Kapazitäten der Mitgliedstaaten, indem sie, sofern angemessen, Schulungen für die Behörden anbietet, die für die Aufdeckung und Überprüfung von Verstößen im Anwendungsbereich dieser Richtlinie und die Durchsetzung von Strafen oder anderen Maßnahmen im Zusammenhang mit solchen Verstößen im Anwendungsbereich dieser Richtlinie zuständig sind.

Artikel 10c

Veröffentlichung von Informationen

- (1) Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a übermittelten Informationen veröffentlicht die Kommission ***gegebenenfalls nach Abschluss der Verwaltungs- und Gerichtsverfahren*** einen unionsweiten Überblick über die Umsetzung und Durchsetzung dieser Richtlinie, der regelmäßig aktualisiert wird. ***Soweit diese Informationen über Sanktionen personenbezogene Daten oder sensible Geschäftsinformationen umfassen, werden diese Informationen anonymisiert. Der*** Überblick muss die in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Informationen enthalten.
- (2) Unbeschadet der Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* ergreift die Kommission geeignete Maßnahmen, um die Vertraulichkeit der im Rahmen der Umsetzung der vorliegenden Richtlinie erlangten Informationen zu schützen.

Artikel 10d

Schutz von Personen, die potenzielle Verstöße melden, *und Schutz ihrer personenbezogenen Daten*

- (1) Die Kommission entwickelt und unterhält einen vertraulichen externen Online-Meldekanal für die Entgegennahme von Meldungen im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/1937 des Europäischen Parlaments und des Rates** über potenzielle Verstöße gegen die vorliegende Richtlinie, *öffnet den Zugang zu diesem Kanal* und leitet diese Meldungen an 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 diese Richtlinie entgegennehmen, *Untersuchungen einleiten, gegebenenfalls entsprechend tätig werden, zeitnah* Rückmeldungen geben *und* zu diesen Meldungen gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1937 und Folgemaßnahmen ergreifen.

- (3) Die Kommission kann *gemäß Artikel 25 Absatz 1 Buchstaben c und h der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates*^{***} *und im Einklang mit Artikel 25 Absatz 2 der genannten Verordnung* die Anwendung der Artikel 4, 14 bis 22, 35 und 36 der genannten Verordnung für die betroffenen Personen einschränken, die Gegenstand 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.

* 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).

** 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).

*** 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).“

12. Die Artikel 11 und 12 werden gestrichen.

13. Folgender Artikel ■ wird eingefügt:

„Artikel 12a

Bewertung und Überprüfung

(1) Bis zum ... [90 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] nimmt die Kommission eine Bewertung dieser Richtlinie vor. Diese Bewertung stützt sich mindestens auf Folgendes:

- a) die bei der Umsetzung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen,
- b) die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a übermittelten Informationen sowie den gemäß Artikel 10c bereitgestellten unionsweiten Überblick,

c) *die Wechselwirkung zwischen dieser Richtlinie und anderen einschlägigen Bestimmungen des Völker- und des Unionsrechts zum Schutz der Meeresumwelt und zur Sicherheit auf See und*

d) *die neuesten Daten und wissenschaftlichen Erkenntnisse.*

- (2) Im Rahmen der Überprüfung bewertet die Kommission die Möglichkeit, den Anwendungsbereich dieser Richtlinie gegebenenfalls im Hinblick auf *neue oder aktualisierte* internationale Normen zur Verhütung der *Verschmutzung* durch Schiffe nach Maßgabe *aktueller und künftiger Bestimmungen im* Marpol-Übereinkommen 73/78 zu ändern, etwa mit Blick auf *Kunststoffabfälle im Meer*, den Verlust von Containern *und* den Verlust von Kunststoffgranulat ■ .“

14. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem 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), der durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates* eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates**.

- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 und Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002.

* 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).

** 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).“

15. Die Artikel 14 und 15 werden gestrichen.

16. Artikel 16 erhält folgende Fassung:

„Artikel 16

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 1. April 2007 nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Mitgliedstaaten ohne direkten Zugang zum Meer oder ohne Seehäfen sind nicht verpflichtet, Artikel 6 und Artikel 7 Absatz 2 dieser Richtlinie umzusetzen und anzuwenden.“

17. Der einzige Anhang erhält die Fassung des Wortlauts des Anhangs der vorliegenden Richtlinie.

19. Der Wortlaut in Anhang II der vorliegenden Richtlinie wird als Anhang II angefügt.

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum ... [**30 Monate** nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, 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.

- (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/EG geänderten Fassung als Straftaten anzusehen sind, und die entsprechenden Sanktionen bleiben die Mitgliedstaaten, die nicht durch die Richtlinie (EU) 2024/1203 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 ... am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG

„Anhang I

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 festgestellt wurden, die von dem betreffenden Mitgliedstaat, einem anderen Mitgliedstaat oder einem Unterzeichnerstaat der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle gemäß der Richtlinie 2009/16/EG¹ 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) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates², die entweder in dem betreffenden Mitgliedstaat oder im Mitgliedstaat der von dem Schiff zuletzt angelaufenen Häfen aufgetreten sind.

¹ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

² 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).

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 Rates³ genutzt werden, in dem auf die mit der Entschließung MEPC.184(59) festgelegten **Leitlinien** für Abgasreinigungssysteme aus dem Jahr 2009 verwiesen wird, die durch die mit der Entschließung MEPC.340(77) von 2021 festgelegten **Leitlinien** für Abgasreinigungssysteme ersetzt wurden.
4. Alle von einem anderen Mitgliedstaat im Rahmen der in der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ vorgesehenen Verfahren erlangten Informationen über eine potenzielle illegale Einleitung durch ein Schiff, 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.
5. Alle sonstigen Informationen, die von am Betrieb des Schiffes beteiligten Personen, einschließlich Lotsen, übermittelt werden und auf Unregelmäßigkeiten bzw. einen potenziellen Verstoß gegen die Verpflichtungen aus dieser Richtlinie hindeuten.

³ 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).

⁴ 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).

Anhang II

In den in Artikel 10c genannten ***und von der Kommission veröffentlichten*** unionsweiten Überblick aufzunehmende Informationen

1. Für jedes von einem Mitgliedstaat überprüfte und bestätigte Verschmutzungsereignis müssen die Informationen in dem ***von der Kommission*** 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 anwendbar;
 - 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 verwaltungsrechtlichen Sanktion.

2. Für jeden Mitgliedstaat müssen die aggregierten Informationen in dem ***von der Kommission*** 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 vor Ort überprüft wurden;

- c) *die Anzahl der über CleanSeaNet gemeldeten möglichen Verschmutzungsereignisse, die auf andere Weise von dem Mitgliedstaat überprüft wurden;*
- d) die Anzahl der nach Überprüfung bestätigten Verschmutzungsereignisse (einzeln aufgeführt nach Gebiet: Hoheitsgewässer, AWZ, Hohe See);
- e) die Anzahl der ermittelten Täter;
- f) die Anzahl der Fälle, in denen eine Sanktion verhängt wurde.

3. *Eine Zusammenfassung (ausschließlich zu Referenzzwecken) einschlägiger Teile des Marpol-Übereinkommens 73/78, die stets aktualisiert wird, wenn für diese Richtlinie maßgebliche Änderungen am Marpol-Übereinkommen 73/78 vorgenommen werden.“*
