



Brüssel, 28. April 2020

REV2 - ersetzt die Mitteilung (REV1)  
vom 23. Oktober 2018

## MITTEILUNG AN DIE INTERESSENTRÄGER

### DER Austritt DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS UND DIE EU-VORSCHRIFTEN IN DEN BEREICHEN LUFTSICHERHEIT UND GEFAHRENABWEHR IM SEEVERKEHR

Nach dem Austritt aus der Europäischen Union am 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich zu einem „Drittland“ geworden.<sup>1</sup> Das Austrittsabkommen<sup>2</sup> sieht einen Übergangszeitraum vor, der am 31. Dezember 2020 endet.<sup>3</sup> Bis zu diesem Zeitpunkt gilt das Unionsrecht in vollem Umfang für das Vereinigte Königreich sowie im Vereinigten Königreich.<sup>4</sup>

Während des Übergangszeitraums werden die EU und das Vereinigte Königreich ein Abkommen über eine neue Partnerschaft aushandeln, die insbesondere eine Freihandelszone vorsieht. Es ist jedoch nicht sicher, ob ein solches Abkommen zustande kommt und am Ende des Übergangszeitraums in Kraft treten wird. Auf jeden Fall würde ein solches Abkommen eine Beziehung schaffen, die sich hinsichtlich der Bedingungen für den Marktzugang sehr stark von der Teilnahme des Vereinigten Königreichs am Binnenmarkt,<sup>5</sup> an der EU-Zollunion sowie im Bereich der Mehrwert- und Verbrauchssteuer unterscheiden wird.

Daher werden alle beteiligten Parteien und insbesondere die Wirtschaftsakteure auf die geltende Rechtslage nach dem Ende des Übergangszeitraums hingewiesen.

Nach Ablauf der Übergangsfrist gelten die EU-Regelungen in den Bereichen Luftsicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr nicht mehr länger für das Vereinigte Königreich. Daraus ergeben sich insbesondere die folgenden Konsequenzen:

---

<sup>1</sup> Ein Drittland ist ein Land, das nicht Mitglied der EU ist.

<sup>2</sup> Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft, ABl. L 29, 31.1.2020, S. 7 („Austrittsabkommen“).

<sup>3</sup> Der Übergangszeitraum kann vor dem 1. Juli 2020 einmal um 1 bis 2 Jahre verlängert werden (Artikel 132(1) des Austrittsabkommens). Die Regierung des Vereinigten Königreichs hat eine solche Verlängerung bislang ausgeschlossen.

<sup>4</sup> Vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen in Artikel 127 des Austrittsabkommens, von denen keine im Zusammenhang mit dieser Mitteilung relevant ist.

<sup>5</sup> Insbesondere beinhaltet ein Freihandelsabkommen weder Binnenmarkt-konzepte (im Bereich Güter und Dienstleistungen), wie zum Beispiel gegenseitige Anerkennung, das „Herkunftslandprinzip“ und Harmonisierung, noch werden damit Zollförmlichkeiten und -kontrollen, einschließlich derjenigen im Zusammenhang mit dem Warenursprung und Wareneinsatz, sowie Ein- und Ausfuhrverbote und -beschränkungen abgeschafft.

## 1. LUFTSICHERHEIT

Die Verordnung (EG) Nr. 300/2008<sup>6</sup> legt gemeinsame Vorschriften und Grundstandards für die Luftsicherheit sowie Mechanismen für die Überwachung der Einhaltung der gemeinsamen Vorschriften und Standards fest. Die Verordnung (EU) Nr. 2015/1998<sup>7</sup> legt detaillierte Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit gemäß Artikel 4 und des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fest.

Die Verordnung (EU) 2019/413<sup>8</sup> ändert Verordnung (EU) 2015/1998 im Hinblick auf Drittländer, die anerkanntermaßen Sicherheitsstandards anwenden, die den gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gleichwertig sind. In diesem Rechtsrahmen ist das Vereinigte Königreich als ein Drittland aufgeführt worden, das ab dem Ende des Übergangszeitraums von der EU als ein Land anerkannt wird, das Sicherheitsstandards anwendet, die den gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt in Bezug auf die Sicherheit von Luftfahrzeugen, Fluggäste und Handgepäck, aufgegebenes Gepäck, Fracht und Post gleichwertig sind, wie nachfolgend näher ausgeführt wird.

### 1.1. Sicherheit von Luftfahrzeugen, Fluggäste, Handgepäck, aufgegebenes Gepäck

Die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 schreibt eine Luftfahrzeug-Sicherheitskontrolle/-Sicherheitsdurchsuchung<sup>9</sup>, die Kontrolle von umsteigenden oder weiterfliegenden Fluggästen und deren Handgepäck<sup>10</sup> und die Kontrolle des umgeladenen aufgegebenen Gepäcks<sup>11</sup> vor, es sei denn das Luftfahrzeug kommt aus einem von der Kommission ‚aufgeführten‘ Drittland.

Das Vereinigte Königreich ist in die Anlagen 3-B, 4-B und 5-A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission aufgenommen worden.<sup>12</sup>

Folglich können nach Ablauf der Übergangsfrist bei Flügen aus dem Vereinigten Königreich Luftfahrzeuge, umsteigende Fluggäste und deren Handgepäck, sowie aufgegebenes Gepäck bei Anschlussflügen in der EU von weiteren Durchsuchungen oder Kontrollen ausgenommen werden.

---

<sup>6</sup> Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt, ABl. L 97, 9.4.2008, S 72.

<sup>7</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit, ABl. L 299, 14.11.2015, S. 1.

<sup>8</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit, ABl. L 299, 14.11.2015, S. 1.

<sup>9</sup> Nummer 3.1 des Anhangs der Verordnung (EG) 300/2008, Nummer 3.1.1 des Anhangs zum Durchführungsbeschluss der Kommission C(2015) 8005.

<sup>10</sup> Nummern 4.1.1, 4.1.2(b), 4.1.3(d) des Anhangs der Verordnung (EG) 300/2008, Nummer 4.0.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission.

<sup>11</sup> Nummern 5.1.1, 5.1.2(b), 5.1.3(d) des Anhangs der Verordnung (EG) 300/2008, Nummer 5.0.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission.

<sup>12</sup> Verordnung (EG) Nr. 2019/413.

## 1.2. Fracht und Post, Bordvorräte

### 1.2.1. *Benennung von Luftfahrtunternehmen als ACC3 sowie Benennung von Stellen und Betreibern, die Teil der Lieferkette eines ACC3 sind, als RA3 und KC3*

Gemäß Abschnitt 6.8.1 des Anhangs der Verordnung (EU) 2015/1998 müssen Luftfahrtunternehmen - unabhängig davon, ob sie in der EU, im Vereinigten Königreich oder in einem anderen Drittstaat niedergelassen sind -, die Fracht und Post von einem Flughafen in einem Drittstaat in die EU befördern, von der zuständigen Behörde eines EU-Mitgliedstaats als „Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaatsflughafen in die Europäische Union befördert“ (ACC3) benannt werden und die Einhaltung bestimmter Sicherheitsmaßnahmen sicherstellen.

Dies ist nicht erforderlich, wenn der Drittstaat in den Anlagen 6-Fi oder 6-Fii des Anhangs der Verordnung (EU) 2015/1998 aufgeführt ist.

Das Vereinigte Königreich ist in die Anlage 6-Fi des Anhangs der Verordnung (EU) 2015/1998 aufgenommen worden.<sup>13</sup>

Folglich ist am Ende des Übergangszeitraums für die Beförderung von Fracht oder Post auf Flügen aus dem Vereinigten Königreich die Benennung als ACC3 nicht erforderlich, und die Bodenabfertigungsfirmen, die Teil der Lieferkette von Luftfahrtunternehmen sind, die Fracht und Post aus dem Vereinigten Königreich in die EU befördern, benötigen weder eine Benennung als „reglementierter Beauftragter in einem Drittland“ (RA3) und/oder als „bekannter Versender in einem Drittland“ (KC3), noch unterliegen sie dem EU-Validierungsprozess der Luftsicherheit.

### 1.2.2. *Zulassungen von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit*

In Übereinstimmung mit Abschnitt 11.6 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 2015/1998 (Nummer 11.6.4.2) werden natürliche oder juristische Personen, die von einem EU-Mitgliedstaat als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zugelassen sind, von allen EU-Mitgliedstaaten anerkannt.

Die vom Vereinigten Königreich anerkannten Validierungsprüfer für die Luftsicherheit werden nach dem Ende des Übergangszeitraums nicht mehr von der EU anerkannt.

Die vor Ablauf der Übergangsfrist durchgeführten EU-Validierungen der Luftsicherheit, einschließlich der vor diesem Zeitpunkt erstellten Berichte über die EU-Validierung, behalten zum Zwecke der Benennung der von ihnen validierten Luftfahrtunternehmen, Betreiber und Stellen ihre Gültigkeit.

---

<sup>13</sup> Verordnung (EG) Nr. 2019/413.

*1.2.3. Zulassung von reglementierten Beauftragten und bekannten Versendern in der EU*

In Übereinstimmung mit den Abschnitten 6.3 und 6.4 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 2015/1998 werden in der EU ansässige Stellen, die von einem EU-Mitgliedstaat als reglementierte Beauftragte oder bekannte Versender zugelassen sind, von allen EU-Mitgliedstaaten anerkannt.

Die von der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs zugelassenen reglementierten Beauftragten und bekannten Versender werden nach Ablauf der Übergangsfrist nicht mehr von der EU anerkannt. Sie sind dann nicht mehr länger Teil der sicheren Lieferkette der EU.

*1.2.4. Anerkennung von ACC3/KC3/RA3-Benennungen des Vereinigten Königreichs*

Gemäß den Nummern 6.8.1.5 und 6.8.4.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission werden Benennungen als ACC3/KC3/RA3 durch die zuständige Behörde eines EU-Mitgliedstaats von allen EU-Mitgliedstaaten anerkannt.

Die von der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs erteilten Benennungen als ACC3/KC3/RA3 werden nach Ablauf der Übergangsfrist von den EU-Mitgliedstaaten nicht mehr anerkannt. Infolgedessen müssen alle Luftfahrt- und Frachtunternehmen in Drittstaaten, die von der Behörde des Vereinigten Königreichs benannt worden sind, nach Ablauf der Übergangsfrist im Besitz eines von der zuständigen Behörde eines EU-Mitgliedstaats erteilten Status als ACC3/KC3/RA3 sein.

**Die zuständigen Kommissionsdienststellen werden die Verwaltungen der Mitgliedstaaten im Prozess der Neuzuweisung der Zuständigkeit für die Benennung von Luftfahrtunternehmen, reglementierten Beauftragten in einem Drittland und bekannten Versendern in einem Drittland, die derzeit vom Vereinigten Königreich benannt sind, unterstützen, indem sie den administrativen Übergang erleichtern.**

*1.2.5. Reglementierte Lieferanten*

In Übereinstimmung mit Abschnitt 8.1.3 des Anhangs der Verordnung (EU) 2015/1998 müssen reglementierte Lieferanten (einige Flughafenlieferanten sowie Lieferanten von Bordvorräten) von der zuständigen Behörde zugelassen werden. Gemäß Abschnitt 8.1.3.5 der Verordnung (EU) 2015/1998 ist die Zulassung eines reglementierten Lieferanten durch einen EU-Mitgliedstaat in allen EU-Mitgliedstaaten anzuerkennen.

Die von der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs erteilten Zulassungen werden nach Ablauf der Übergangsfrist von einem EU-Mitgliedstaat nicht mehr anerkannt.

## 2. GEFAHRENABWEHR IM SEEVERKEHR

Die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen<sup>14</sup> und die Richtlinie 2005/65/EG zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen<sup>15</sup> legen die Regeln der EU im Bereich der Gefahrenabwehr auf See fest.

- Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 sieht vor, dass die für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr zuständige Behörde des Mitgliedstaats von Schiffen, die in einen Hafen einzulaufen beabsichtigen, die Bereitstellung bestimmter sicherheitsrelevanter Angaben verlangt. Gemäß Artikel 7(1), (2) der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 können die Mitgliedstaaten bei internationalen Liniendiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten sich gegenseitig ersuchen, diese Dienste von der Pflicht zur Bereitstellung sicherheitsrelevanter Angaben freizustellen. Nach Ablauf der Übergangsfrist besteht diese in Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vorgesehene Möglichkeit für das Vereinigte Königreich nicht mehr. Dies bedeutet, dass nach dem Ende des Übergangszeitraums alle Liniendienste, die unter den Anwendungsbereich des Artikels 6 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 fallen, wie zum Beispiel Fährverbindungen zwischen dem Vereinigten Königreich und EU-Mitgliedstaaten, unter die darin festgelegte Pflicht zur Bereitstellung sicherheitsrelevanter Angaben fallen.
- Gemäß Artikel 16(2) der Richtlinie 2005/65/EG muss für alle Mitarbeiter, die sicherheitsrelevante Inspektionen durchführen oder mit der Behandlung vertraulicher Informationen befasst sind (einschließlich der Mitarbeiter anerkannter Stellen für die Gefahrenabwehr, siehe Artikel 11 der Richtlinie 2005/65/EG), eine geeignete Sicherheitsüberprüfung durch den Mitgliedstaat, dessen Staatsangehörigkeit der betreffende Mitarbeiter hat, vorliegen. Dies bedeutet, dass Mitarbeiter des Vereinigten Königreichs (die über eine Sicherheitsfreigabe durch das Vereinigte Königreich verfügen) nicht mehr länger die in dieser Richtlinie genannten sicherheitsrelevanten Inspektionen durchführen dürfen. Dasselbe gilt für Inspektionen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 (für die Einhaltung des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS)), gemäß deren Artikel 12.

Die Webseiten der Kommission zur Luftfahrtsicherheit

([https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en)) und zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr ([https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security_en)) enthalten allgemeine Informationen zu den Regelungen im Bereich der Verkehrssicherheit in der EU. Diese Seiten werden bei Bedarf durch weitere Informationen aktualisiert.

Europäische Kommission  
Generaldirektion Mobilität und Verkehr

---

<sup>14</sup> Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

<sup>15</sup> Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen, ABl. L 310, 25.11.2005, S. 28.