



Brüssel, 9. August 2021
REV3 – ersetzt die Mitteilung (REV2)
vom 28. April 2020¹

MITTEILUNG

DER AUSTRITT DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS UND DIE EU-VORSCHRIFTEN IM BEREICH DER LUFTSICHERHEIT UND MARITIMEN SICHERHEIT

Seit dem 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich kein Mitgliedstaat der Europäischen Union mehr, sondern ein „Drittland“². Im Austrittsabkommen³ war ein Übergangszeitraum vorgesehen, der am 31. Dezember 2020 endete. Das Austrittsabkommen sah auch Trennungsbestimmungen vor, die am Ende des Übergangszeitraums anwendbar geworden sind. Während des Übergangszeitraums haben die Europäische Union und das Vereinigte Königreich ein Handels- und Kooperationsabkommen ausgehandelt, das am 30. Dezember 2020 unterzeichnet wurde und vom 1. Januar 2021 bis zu seinem Inkrafttreten am 1. Mai 2021 vorläufig angewandt wurde⁴.

Das Handels- und Kooperationsabkommen hat Beziehungen begründet, die sich hinsichtlich der Marktzugangsbedingungen erheblich von der Teilnahme des Vereinigten Königreichs am Binnenmarkt⁵, an der Zollunion der EU und am MwSt- und Verbrauchsteuerraum unterscheiden.

Daher sind alle interessierten Parteien, insbesondere die Wirtschaftsakteure, auf die nach Ablauf des Übergangszeitraums bestehende Rechtslage hinzuweisen.

¹ In REV3 wird Klarheit geschaffen im Hinblick auf die Situation nach Abschluss des Handels- und Kooperationsabkommens zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich und auf das Sicherheitssystem für Luftfracht und Luftpost, die per Bodenbeförderung an einen EU-Flughafen zum Verladen an Bord eines Luftfahrzeugs geliefert wird.

² Ein Drittland ist ein Land, das nicht Mitglied der EU ist. Für die Zwecke des Luftsicherheitssystems der EU gelten allerdings Island, Norwegen, Liechtenstein und die Schweiz als Teil der Union.

³ Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7) (im Folgenden das „Austrittsabkommen“).

⁴ ABl. L 149 vom 30.4.2021, S. 10.

⁵ Insbesondere umfasst ein Freihandelsabkommen keine Binnenmarktgrundsätze (für Waren und Dienstleistungen), wie gegenseitige Anerkennung, das „Herkunftslandprinzip“ oder Harmonisierung. Ebenso wenig werden durch ein Freihandelsabkommen Zollförmlichkeiten und -kontrollen, etwa in Bezug auf den Ursprung der Waren und die betreffenden Vormaterialien, oder Einfuhr- und Ausfuhrverbote und -beschränkungen abgeschafft.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten die EU-Vorschriften im Bereich der Luftsicherheit und maritimen Sicherheit nicht mehr im Vereinigten Königreich. Das Handels- und Kooperationsabkommen bewirkt in dieser Hinsicht keine Änderungen. Dies hat insbesondere folgende Auswirkungen:

1. LUFTSICHERHEIT

In der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ sind gemeinsame Vorschriften und Grundstandards für die Luftsicherheit sowie Verfahren zur Überwachung der Anwendung dieser gemeinsamen Vorschriften und Standards festgelegt. In der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission⁷ sind detaillierte Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit gemäß Artikel 4 und dem Anhang der Verordnung (EU) Nr. 300/2008 festgelegt.

Durch die Verordnung (EU) 2019/413⁸ wird die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 in Bezug auf Drittländer, die anerkanntermaßen Sicherheitsstandards anwenden, die den gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gleichwertig sind, geändert. In diesem Rechtsrahmen wird das Vereinigte Königreich als Drittland geführt, das seit dem Ende des Übergangszeitraums von der EU als Land anerkannt wird, das Sicherheitsstandards anwendet, die in Bezug auf die Sicherheit der Luftfahrzeuge, Fluggäste und deren Handgepäck, aufgegebenes Gepäck, Fracht und Post den gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gleichwertig sind (siehe unten).

1.1. Sicherheit der Luftfahrzeuge, Fluggäste, Handgepäck, aufgegebenes Gepäck

Die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 schreibt eine Luftfahrzeug-Sicherheitskontrolle/Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung⁹, die Kontrolle von Transfer- und Transitfluggästen und ihrem Handgepäck¹⁰ sowie die Kontrolle von weitergeleitetem aufgegebenem Gepäck¹¹ vor, sofern das

⁶ 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 vom 9.4.2008, S. 72).

⁷ 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 vom 14.11.2015, S. 1).

⁸ Durchführungsverordnung (EU) 2019/413 der Kommission vom 14. März 2019 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 in Bezug auf Drittländer, die anerkanntermaßen Sicherheitsstandards anwenden, die den gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gleichwertig sind (ABl. L 73 vom 15.3.2019, S. 98).

⁹ Nummer 3.1 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 300/2008, Nummer 3.1.1 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

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

Luftfahrzeug nicht von einem von der Kommission geführten Drittland ankommt.

Das Vereinigte Königreich wurde in die Anlagen 3-B, 4-B und 5-A des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998¹² aufgenommen.

Folglich können seit dem Ende des Übergangszeitraums Luftfahrzeuge, Fluggäste und ihr Handgepäck sowie aufgegebenes Gepäck bei aus dem Vereinigten Königreich ankommenden Flügen beim Umstieg in der EU von weiteren Durchsuchungen oder Kontrollverfahren ausgenommen werden.

1.2. Fracht und Post, Lieferungen

Das Vereinigte Königreich wurde in die Anlage 6-Fi des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 aufgenommen. Kraft dieser Liste wird Luftfracht und Luftpost, die gemäß der sicheren Lieferkette des Vereinigten Königreichs gesichert wurde, von der Europäischen Union anerkannt. Dies gilt für:

- a) Fracht und Post, die auf dem Luftweg im Transit und Transfer auf EU-Flughäfen ankommt, und
- b) die Bodenbeförderung von gesicherter Luftfracht und Luftpost, die an einen EU-Flughafen zur Verladung an Bord eines Luftfahrzeugs geliefert wird, sofern die Beförderung unter demselben Luftfrachtbrief nach dem „Air Cargo Road Feeder Service“-Modell erfolgt¹³, und
- c) gesicherte Fracht und Post, die von im Vereinigten Königreich zugelassenen reglementierten Beauftragten und bekannten Versendern geliefert wird, sofern der empfangende reglementierte Beauftragte in der EU oder das Luftfahrtunternehmen am Flughafen in der Union den aktiven Status der liefernden Stelle überprüfen kann und alle Sicherheitskontrollen gemäß Nummer 6.3.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 durchgeführt werden.

1.2.1. ACC3-Benennung von Luftfahrtunternehmen und RA3/KC3-Benennung von Stellen und Betreibern, die Teil der Lieferkette eines ACC3 sind

Im Einklang mit Nummer 6.8.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 müssen

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

¹² Verordnung (EU) 2019/413.

¹³ Gemäß der Empfehlung 4.2 in ICAO-Anhang 9 des Abkommens von Chicago gilt Folgendes: *Bei Fracht, die sowohl auf dem Luft- als auch auf dem Landweg unter demselben Luftfrachtbrief befördert wird, sollten die Vertragsstaaten dieselben Vorschriften und Verfahren auf dieselbe Weise anwenden wie bei Fracht, die ausschließlich auf dem Luftweg befördert wird.*

Luftfahrtunternehmen – unabhängig davon, ob sie in der EU, im Vereinigten Königreich oder in einem anderen Drittland ansässig sind – für die Beförderung von Luftfracht und Luftpost von einem Flughafen in einem Drittland in die EU von der zuständigen Behörde eines EU-Mitgliedstaats als „Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittlandsflughafen in die Union befördert“ (ACC3) benannt werden und die Umsetzung bestimmter Sicherheitsmaßnahmen gewährleisten.

Dies ist nicht erforderlich, wenn das Drittland in Anlage 6-Fi oder 6-Fii des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 aufgeführt ist.

Das Vereinigte Königreich wurde in die Anlage 6-Fi des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998¹⁴ aufgenommen.

Folglich erlischt am Ende des Übergangszeitraums das Erfordernis einer ACC3-Benennung für die Beförderung von Fracht oder Post auf Flügen aus dem Vereinigten Königreich, und Bodendienstleister, die Teil der Lieferkette von Luftfahrtunternehmen sind, die Fracht und Post aus dem Vereinigten Königreich in die EU befördern, müssen weder als „reglementierte Beauftragter in einem Drittland“ (RA3) und/oder „bekannte Versender in einem Drittland“ (KC3) benannt sein noch sich dem Verfahren der EU-Validierung der Luftsicherheit unterziehen.

1.2.2. Zulassungen von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit

Gemäß Kapitel 11.6 des Anhangs der Verordnung (EU) 2015/1998 (Nummer 11.6.4.2) werden natürliche und juristische Personen, die von einem EU-Mitgliedstaat als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zugelassen wurden, in allen EU-Mitgliedstaaten anerkannt.

Seit dem Ende des Übergangszeitraums werden vom Vereinigten Königreich zugelassene Validierungsprüfer für die Luftsicherheit in der EU nicht mehr anerkannt.

Die vor Ablauf des Übergangszeitraums durchgeführten EU-Validierungen der Luftsicherheit, auch die vor diesem Zeitpunkt erstellten EU-Validierungsberichte, bleiben zum Zweck der Benennung der von ihnen validierten Luftfahrtunternehmen, Betreiber und sonstigen Rechtspersonen gültig.

1.2.3. Zulassung reglementierter Beauftragter und bekannter Versender in der EU

Gemäß den Nummern 6.3 und 6.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 werden in der EU niedergelassene Stellen, die von einem EU-Mitgliedstaat als

¹⁴ Verordnung (EU) 2019/413.

reglementierte Beauftragte oder bekannte Versender zugelassen sind, in allen EU-Mitgliedstaaten anerkannt und in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette geführt.

Seit dem Ende des Übergangszeitraums werden reglementierte Beauftragte und bekannte Versender, die von der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs zugelassen wurden, nicht mehr in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette geführt.

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 werden ACC3/KC3/RA3-Benennungen der zuständigen Behörde eines EU-Mitgliedstaats in allen EU-Mitgliedstaaten anerkannt.

Die Anerkennung von ACC3/KC3/RA3-Benennungen der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs in allen EU-Mitgliedstaaten ist seit dem Ende des Übergangszeitraums erloschen. Folglich müssen alle Luftfahrtunternehmen und Frachtdienstleister in Drittländern, die von der Behörde des Vereinigten Königreichs benannt wurden, seit dem Ende des Übergangszeitraums den von der zuständigen Behörde eines EU-Mitgliedstaats zuzuerkennenden Status „ACC3/KC3/RA3“ besitzen.

Durch Erleichterung des administrativen Übergangs werden die zuständigen Kommissionsdienststellen die Behörden der Mitgliedstaaten bei der Neuzuweisung der Zuständigkeit für die Benennung von Luftfahrtunternehmen, von reglementierten Beauftragten in einem Drittland und bekannten Versendern in einem Drittland, die derzeit vom Vereinigten Königreich benannt werden, unterstützen.

1.2.5. Reglementierte Lieferanten

Gemäß Nummer 8.1.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 müssen reglementierte Lieferanten (einige Flughafenzulieferer sowie Lieferanten von Bordvorräten) von der zuständigen Behörde zugelassen sein. Gemäß Nummer 8.1.3.5 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 wird die Zulassung reglementierter Lieferanten durch einen EU-Mitgliedstaat in allen EU-Mitgliedstaaten anerkannt.

Seit dem Ende des Übergangszeitraums werden Zulassungen der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs von den EU-Mitgliedstaaten nicht mehr anerkannt.

2. MARITIME SICHERHEIT

In der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen¹⁵ sowie der Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen¹⁶ sind die EU-Vorschriften über die maritime Sicherheit festgelegt.

- Nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 ist die für die Gefahrenabwehr in der Schifffahrt zuständige Behörde des Mitgliedstaats verpflichtet, von Schiffen, die die Absicht bekunden, in einen Hafen einzulaufen, bestimmte sicherheitsbezogene Angaben zu verlangen. Gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 können die Mitgliedstaaten einander ersuchen, internationale Liniendienste, die zwischen ihnen durchgeführt werden, von diesem Erfordernis freizustellen. Diese nach der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vorgesehene Möglichkeit besteht für das Vereinigte Königreich seit dem Ende des Übergangszeitraums nicht mehr. Dies wiederum bedeutet, dass seit dem Ende des Übergangszeitraums für alle Liniendienste, die unter Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 fallen, z. B. Fährverbindungen zwischen dem Vereinigten Königreich und den EU-Mitgliedstaaten, die darin vorgeschriebenen sicherheitsbezogenen Angaben bereitzustellen sind.
- Gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Richtlinie 2005/65/EG muss für Mitarbeiter, die sicherheitsrelevante Inspektionen durchführen oder mit der Behandlung vertraulicher Informationen befasst sind (einschließlich Mitarbeitern von anerkannten Stellen zur Gefahrenabwehr, siehe Artikel 11 der Richtlinie 2005/65/EG), eine Sicherheitsüberprüfung durch den Mitgliedstaat vorliegen, dessen Staatsangehörigkeit der betreffende Mitarbeiter hat. Dies bedeutet, dass Mitarbeiter, deren Sicherheitsüberprüfung durch das Vereinigte Königreich durchgeführt wurde, die in der Richtlinie genannten sicherheitsrelevanten Inspektionen nicht mehr durchführen dürfen. Dasselbe gilt auch für Inspektionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 (betreffend die Einhaltung des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code)), wie sich aus Artikel 12 jener Verordnung ergibt.

Auf den Websites der Kommission für die Luftsicherheit (https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en) und die maritime Sicherheit (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security_en) sind allgemeine Informationen über die Vorschriften für die Sicherheit des Verkehrs in der EU (auf Englisch) verfügbar. Die entsprechenden Seiten werden erforderlichenfalls mit weiteren Informationen aktualisiert.

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6).

¹⁶ Richtlinie 2005/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen (ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28).

