



Brussel, 28 april 2020  
REV2 - vervangt de kennisgeving  
(REV1) van 23 oktober 2018

## KENNISGEVING AAN BELANGHEBBENDEN

### TERUGTREKKING VAN HET VERENIGD KONINKRIJK EN EU-REGELS OP HET GEBIED VAN DE BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART EN DE SCHEEPVAART

Het Verenigd Koninkrijk heeft zich op 1 februari 2020 uit de Europese Unie teruggetrokken en is daarmee een “derde land”<sup>1</sup> geworden. Het terugtrekkingsakkoord<sup>2</sup> voorziet in een overgangperiode die op 31 december 2020 eindigt<sup>3</sup>. Tot die datum is het EU-recht onverminderd van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk<sup>4</sup>.

Tijdens de overgangperiode zullen de EU en het Verenigd Koninkrijk onderhandelen over een akkoord over een nieuw partnerschap, dat met name een vrijhandelsgebied omvat. Het is echter niet zeker of dat akkoord aan het einde van de overgangperiode is gesloten en in werking treedt. Hoe dan ook, dat akkoord zou een relatie tot stand brengen die wat betreft de voorwaarden voor toegang tot de markt heel anders zal zijn dan de huidige deelname van het Verenigd Koninkrijk aan de interne markt<sup>5</sup>, de douane-unie van de EU en het btw- en accijnsgebied.

Alle belanghebbenden, en met name marktdeelnemers, worden daarom gewezen op de juridische situatie die ontstaat na het einde van de overgangperiode.

---

<sup>1</sup> Een derde land is een land dat geen lid is van de EU.

<sup>2</sup> Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7) (hierna “het terugtrekkingsakkoord” genoemd).

<sup>3</sup> De overgangperiode kan uiterlijk op 1 juli 2020 eenmalig met ten hoogste 1 of 2 jaar worden verlengd (artikel 132, lid 1, van het terugtrekkingsakkoord). De regering van het Verenigd Koninkrijk sluit een dergelijke verlenging vooralsnog uit.

<sup>4</sup> Behoudens enkele uitzonderingen waarin artikel 127 van het terugtrekkingsakkoord voorziet. Die uitzonderingen zijn echter niet relevant in het kader van deze kennisgeving.

<sup>5</sup> Een vrijhandelsakkoord kent bijvoorbeeld niet de begrippen die eigen zijn aan de interne markt (op het gebied van goederen en diensten), zoals wederzijdse erkenning, het land-van-oorsprong-beginsel of harmonisatie. Evenmin voorziet een vrijhandelsakkoord in de opheffing van douaneformaliteiten en -controles, waaronder die betreffende de oorsprong van goederen en de grondstoffen ervan, of invoer- en uitvoerverboden en -beperkingen.

Na het einde van de overgangperiode zijn de EU-regels op het gebied van beveiliging van de luchtvaart en de scheepvaart niet langer van toepassing op het Verenigd Koninkrijk. Dit heeft in het bijzonder de onderstaande gevolgen:

## **1. BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART**

In Verordening (EG) nr. 300/2008<sup>6</sup> zijn gemeenschappelijke regels en normen vastgesteld voor de beveiliging van de luchtvaart en procedures om toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van die gemeenschappelijke regels en normen. In Verordening (EU) 2015/1998<sup>7</sup> zijn gedetailleerde maatregelen vastgesteld voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, zoals uiteengezet in artikel 4 van Verordening (EU) nr. 300/2008 en de bijlage I bij die verordening.

Verordening (EU) 2015/1998 is, wat betreft derde landen waarvan de beveiligingsnormen als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart worden erkend, gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 2019/413<sup>8</sup>. Volgens dit rechtskader wordt het Verenigd Koninkrijk, na het einde van de overgangperiode, door de EU erkend als derde land dat beveiligingsnormen toepast die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de luchtvaart, voor luchtvaartuigen, passagiers en hun handbagage, ruimbagage, vracht en post, zoals hieronder beschreven.

### **1.1. Beveiliging van luchtvaartuigen, passagiers, handbagage, ruimbagage**

Verordening (EG) nr. 300/2008 schrijft voor dat een beveiligingscontrole/beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig<sup>9</sup>, een beveiligingsonderzoek van transfer- en transitpassagiers en hun handbagage<sup>10</sup> en een beveiligingsonderzoek van transfererende ruimbagage<sup>11</sup> moet worden uitgevoerd, tenzij het luchtvaartuig aankomt uit een derde land dat in de lijst van de Commissie is opgenomen.

---

<sup>6</sup> Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

<sup>7</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PB L 299 van 14.11.2015, blz. 1).

<sup>8</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2019/413 van de Commissie van 14 maart 2019 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wat betreft derde landen waarvan de beveiligingsnormen als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart worden erkend (PB L 73 van 15.3.2019, blz. 98).

<sup>9</sup> Punt 3.1 van de bijlage bij Verordening (EG) 300/2008, punt 3.1.1 van de bijlage I bij Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 van de Commissie.

<sup>10</sup> De punten 4.1.1, 4.1.2, onder b), en 4.1.3, onder d), van de bijlage I bij Verordening (EG) 300/2008, punt 4.0.2 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie.

<sup>11</sup> De punten 5.1.1, 5.1.2, onder b), en 5.1.3, onder d), van de bijlage I bij Verordening (EG) 300/2008, punt 5.0.2 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie.

Het Verenigd Koninkrijk is opgenomen in de aanhangsels 3-B, 4-B en 5-A van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998<sup>12</sup> van de Commissie.

Na het einde van de overgangperiode kunnen luchtvaartuigen, passagiers en hun handbagage, en ruimbagage op vluchten die afkomstig zijn uit het Verenigd Koninkrijk, bij een transfer in de EU dan ook worden vrijgesteld van verdere doorzoeken of beveiligingsonderzoeken.

## **1.2. Vracht en post, benodigheden**

### *1.2.1. Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen als ACC3 en aanwijzing van entiteiten en exploitanten die, als RA3 of KC3, deel uitmaken van de toeleveringsketen van een ACC3*

Overeenkomstig punt 6.8.1 van de bijlage bij Verordening (EU) 2015/1998 moeten luchtvaartmaatschappijen - ongeacht of zij in de EU, in het Verenigd Koninkrijk of in een ander derde land zijn gevestigd - die luchtvracht en -post vervoeren vanuit een luchthaven in een derde land naar de EU, door de bevoegde autoriteit van een EU-lidstaat worden aangewezen als een "luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert" (ACC3) en bepaalde beveiligingsmaatregelen ten uitvoer leggen.

Dit is niet vereist als het derde land is opgenomen in aanhangsel 6-Fi of 6-Fii van de bijlage bij Verordening (EU) 2015/1998.

Het Verenigd Koninkrijk is opgenomen in aanhangsel 6-Fi van de bijlage bij Verordening (EU) 2015/1998<sup>13</sup>.

Aan het einde van de overgangperiode is dan ook geen ACC3-aanwijzing nodig voor vervoer van vracht of post op vluchten die afkomstig zijn uit het Verenigd Koninkrijk en hoeven exploitanten van gronddiensten in de toeleveringsketen van luchtvaartmaatschappijen die vracht en post van het Verenigd Koninkrijk naar de EU vervoeren, niet als "erkend agent van een derde land" (RA3) en /of "bekende afzender van een derde land" (KC3) te worden aangewezen en niet het proces van EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering te doorlopen.

### *1.2.2. Goedkeuringen van EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs*

Overeenkomstig hoofdstuk 11.6 van de bijlage bij Verordening (EU) 2015/1998 (punt 11.6.4.2) worden natuurlijke personen en rechtspersonen die door een EU-lidstaat zijn erkend als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs in alle EU-lidstaten erkend.

---

<sup>12</sup> Verordening (EU) 2019/413.

<sup>13</sup> Verordening (EU) 2019/413.

Luchtvaartbeveiligingsvalidateurs die door het Verenigd Koninkrijk zijn goedgekeurd, worden na het einde van de overgangperiode niet meer erkend in de EU.

De EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen die vóór het einde van de overgangperiode worden uitgevoerd, met inbegrip van de EU-valideringsverslagen die vóór die datum worden afgegeven, blijven geldig voor de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen, exploitanten en entiteiten die aan de hand van die verslagen zijn gevalideerd.

#### *1.2.3. Goedkeuring van erkende agenten en bekende afzenders in de EU*

Overeenkomstig de punten 6.3 en 6.4 van de bijlage bij Verordening (EU) 2015/1998 worden in de EU gevestigde entiteiten die door een EU-lidstaat zijn goedgekeurd als erkende agent of bekende afzender, in alle EU-lidstaten erkend.

Erkende agenten en bekende afzenders die door de bevoegde autoriteit van het Verenigd Koninkrijk zijn goedgekeurd, worden na het einde van de overgangperiode niet meer erkend in de EU. Ze maken geen deel meer uit van de beveiligde toeleveringsketen van de EU.

#### *1.2.4. Erkenning van ACC3/KC3/RA3-aanwijzingen door het Verenigd*

Overeenkomstig de punten 6.8.1.5 en 6.8.4.7 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie worden ACC3/KC3/RA3-aanwijzingen door de bevoegde autoriteit van een EU-lidstaat erkend in alle EU-lidstaten.

ACC3/KC3/RA3-aanwijzingen die door de bevoegde autoriteit van het Verenigd Koninkrijk zijn verleend, worden na het einde van de overgangperiode niet meer door de EU-lidstaten erkend. Bijgevolg zullen alle door de autoriteit van het Verenigd Koninkrijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen en vrachtvervoerders in derde landen, na het einde van de overgangperiode moeten beschikken over de door de bevoegde autoriteit van een EU-lidstaat verleende ACC3/KC3/RA3-status.

**De bevoegde diensten van de Commissie zullen de overheidsdiensten van de lidstaten helpen bij het aanbrengen van de wijzigingen in de toekenning van de verantwoordelijkheid voor de aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen en erkende agenten en bekende afzenders uit derde landen die momenteel door het Verenigd Koninkrijk zijn aangewezen, door de administratieve overgang te vergemakkelijken.**

### 1.2.5. *Erkende leveranciers*

Overeenkomstig punt 8.1.3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 moeten erkende leveranciers (sommige leveranciers van luchthavenbenodigdheden en leveranciers van vluchtbenodigdheden) worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit. Overeenkomstig punt 8.1.3.5 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wordt de goedkeuring van een erkende leverancier door een EU-lidstaat erkend in alle EU-lidstaten.

Goedkeuringen die door de bevoegde autoriteit van het Verenigd Koninkrijk zijn verleend, worden na het einde van de overgangperiode niet meer door een EU-lidstaat erkend.

## 2. **BEVEILIGING VAN DE SCHEEPVAART**

De EU-regels voor de beveiliging van de scheepvaart zijn uiteengezet in Verordening (EG) nr. 725/2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten<sup>14</sup> en Richtlijn 2005/65/EG betreffende het verhogen van de veiligheid van havens<sup>15</sup>.

- Overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 725/2004 moet de bevoegde nationale autoriteit voor beveiliging van de scheepvaart eisen dat schepen die een haven in de desbetreffende lidstaat willen aandoen, bepaalde beveiligingsinformatie verstrekken. Overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 2, van Verordening (EG) nr. 725/2004 mogen lidstaten elkaar verzoeken om internationale geregelde diensten tussen hun grondgebieden vrij te stellen van die verplichting. Na het einde van de overgangperiode bestaat deze door Verordening (EG) nr. 725/2004 geboden mogelijkheid niet meer voor het Verenigd Koninkrijk. Dit betekent dat, na het einde van de overgangperiode, alle geregelde diensten die onder artikel 6 van Verordening (EG) nr. 725/2004 vallen, zoals ferryverbindingen tussen het Verenigd Koninkrijk en EU-lidstaten, verplicht zullen zijn deze beveiligingsinformatie te verstrekken.
- Overeenkomstig artikel 16, lid 2, van Richtlijn 2005/65/EG moet het personeel dat veiligheidsinspecties uitvoert of vertrouwelijke informatie behandelt (waaronder het personeel van erkende beveiligingsorganisaties - zie artikel 11 van Richtlijn 2005/65/EG) een passende veiligheidsmachtiging krijgen van de lidstaat waarvan het onderdaan is. Dit betekent dat personeel van het Verenigd Koninkrijk (dat houder is van een veiligheidsmachtiging van het Verenigd Koninkrijk) de in die richtlijn bedoelde beveiligingsinspecties niet meer kan uitvoeren. Dit geldt ook voor inspecties uit hoofde van Verordening (EG) nr.

---

<sup>14</sup> Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6).

<sup>15</sup> Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens (PB L 310 van 25.11.2005, blz. 28).

725/2004 (wat betreft de naleving van de internationale beveiligingsvoorschriften voor schepen en havenfaciliteiten), overeenkomstig artikel 12 van die verordening.

De websites van de Commissie over beveiliging van de luchtvaart ([https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en)), en beveiliging van de scheepvaart ([https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security_en)) bevatten algemene informatie over de regels voor de beveiliging van vervoer in de EU. Die webpagina's zullen zo nodig worden geactualiseerd.

Europese Commissie  
Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer