



Brüssel, 4. Juni 2020
REV1 – ersetzt die Mitteilungen vom
27. Februar 2018 (Seeverkehr) und
11. Oktober 2019 (Qualifikationen von
Seeleuten, REV1)

MITTEILUNG

DER AUSTRITT DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS UND DIE EU-VORSCHRIFTEN ÜBER DEN SEEVERKEHR

Seit dem 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich kein Mitgliedstaat der Europäischen Union mehr, sondern ein „Drittland“¹. Im Austrittsabkommen² ist ein Übergangszeitraum vorgesehen, der am 31. Dezember 2020 endet³. Bis zu diesem Zeitpunkt gilt das EU-Recht in seiner Gesamtheit für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich⁴.

Die EU und das Vereinigte Königreich werden während des Übergangszeitraums ein Abkommen über eine neue Partnerschaft aushandeln, das insbesondere eine Freihandelszone vorsieht. Es ist jedoch nicht sicher, ob am Ende des Übergangszeitraums ein solches Abkommen geschlossen und in Kraft treten wird. In jedem Fall würden durch ein solches Abkommen 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.

¹ Ein Drittland ist ein Land, das nicht Mitglied der EU ist.

² 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“).

³ Der Übergangszeitraum kann vor dem 1. Juli 2020 einmal um höchstens 1 oder 2 Jahre verlängert werden (Artikel 132 Absatz 1 des Austrittsabkommens). Die britische Regierung hat eine solche Verlängerung bisher ausgeschlossen.

⁴ Mit bestimmten Ausnahmen, die in Artikel 127 des Austrittsabkommens festgelegt sind, von denen jedoch keine im Zusammenhang mit dieser Mitteilung von Belang ist.

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.

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

Hinweise

Um den in dieser Mitteilung erörterten Auswirkungen zu begegnen, werden die Akteure im Seeverkehr insbesondere auf Folgendes hingewiesen:

- Anbieter von Seeverkehrsdiensten sollten prüfen, ob sie von der Änderung der Marktzugangsrechte betroffen sind, und im Hinblick auf die Erbringung von Seeverkehrsdiensten nach Ablauf des Übergangszeitraums die erforderlichen vorsorglichen Schritte unternehmen;
- Betreiber von Schiffen unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats sollten sicherstellen, dass Zeugnisse, die Seeleuten im Vereinigten Königreich erteilt wurden, in der EU nach dem entsprechenden Verfahren anerkannt werden.

Bitte beachten

Diese Mitteilung betrifft nicht

- EU-Vorschriften über die Schiffsausrüstung,
- EU-Vorschriften über die Gefahrenabwehr im Seeverkehr,
- EU-Vorschriften über das Recycling von Schiffen,
- EU-Vorschriften über Emissionen, einschließlich CO₂-Emissionen im Seeverkehr,
- EU-Vorschriften für die Kontrolle von Personen, die in die EU einreisen und aus der EU ausreisen,
- den allgemeinen EU-Rechtsrahmen für die Anerkennung von Berufsqualifikationen.

Zu diesen Themen werden gesonderte Mitteilungen ausgearbeitet oder wurden bereits veröffentlicht⁶.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten die EU-Rechtsvorschriften für den Seeverkehr, einschließlich der EU-Rechtsvorschriften über Mindestanforderungen für Zeugnisse von Seeleuten und deren gegenseitige Anerkennung, insbesondere die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten⁷, nicht mehr für das Vereinigte Königreich. Dies hat insbesondere folgende Auswirkungen:

⁶ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/preparing-end-transition-period_de

⁷ ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33.

1. Kabotage

Mit Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92⁸ wird die Erbringung von Seeverkehrsdienstleistungen in den EU-Mitgliedstaaten (Seekabotage) für alle **Gemeinschaftsreeder**, deren Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sind und unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, liberalisiert. Der Begriff „Gemeinschaftsreeder“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 der genannten Verordnung umfasst:

- a) Staatsangehörige⁹ eines Mitgliedstaats, die in einem Mitgliedstaat nach dem Recht dieses Staates niedergelassen und im Schiffsverkehr tätig sind,
- b) Schifffahrtsgesellschaften, die nach dem Recht eines Mitgliedstaats gegründet worden sind und ihre Hauptniederlassung in einem Mitgliedstaat haben und über die die tatsächliche Aufsicht in einem Mitgliedstaat ausgeübt wird, oder
- c) außerhalb der Union niedergelassene Staatsangehörige eines Mitgliedstaats oder Schifffahrtsgesellschaften, die ihren Sitz außerhalb der Union haben und von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats kontrolliert werden, wenn ihre Schiffe in einem Mitgliedstaat nach dessen Rechtsvorschriften registriert sind und unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums haben Wirtschaftsakteure, die die in der Definition des Begriffs „Gemeinschaftsreeder“ festgelegten Bedingungen nicht mehr erfüllen, nicht mehr das Recht, Seekabotagedienste gemäß der genannten Verordnung zu erbringen. Es sei darauf hingewiesen, dass ein Mitgliedstaat nach nationalem Recht entscheiden kann, Kabotage mit Schiffen unter der Flagge eines Drittlands nicht zu beschränken.

2. GEFAHRENABWEHR IM SEEVERKEHR

2.1. Anerkannte Organisationen

Der Austritt des Vereinigten Königreichs hat als solcher keine Auswirkungen auf die Anerkennung, die gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009¹⁰ für Organisationen, auf die in Artikel 2 Buchstabe c der Verordnung Bezug genommen wird, von der Kommission ausgesprochen wird.

Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über die Einbeziehung der Mitgliedstaaten in die regelmäßige Bewertung der anerkannten

⁸ Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7).

⁹ Unter „Staatsangehörige“ sind in diesem Fall sowohl natürliche als auch juristische Personen zu verstehen.

¹⁰ Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11).

Organisationen wurde durch die Verordnung (EU) Nr. 2019/492¹¹ dahin geändert, dass die Bewertung von der Kommission gemeinsam mit dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten, der bzw. die der betreffenden anerkannten Organisation die Ermächtigung nach Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG¹² erteilt hat bzw. haben, durchgeführt wird. Die geänderte Vorschrift gilt ab dem Tag, an dem die Verordnung (EU) Nr. 391/2009 nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt.

2.2. Hafenstaatkontrolle

Die Richtlinie 2009/16/EG¹³ regelt das System der EU-Hafenstaatkontrolle. Nach der Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass ausländische Schiffe in Häfen durch Hafenstaatkontrolleure überprüft werden, um festzustellen, ob der Zustand der Schiffe und ihrer Ausrüstung den Anforderungen internationaler Übereinkommen entspricht und ob die Schiffe im Einklang mit dem anwendbaren internationalen Recht bemannt und betrieben werden. Zudem muss nach der Richtlinie 2009/16/EG die Einhaltung einer Reihe weiterer Anforderungen im Rahmen des EU-Rechts vor¹⁴, darunter in Bezug auf Versicherungsbescheinigungen gemäß der Richtlinie 2009/20/EG¹⁵, überprüft werden.

Zwar werden die EU-Mitgliedstaaten Schiffe des Vereinigten Königreichs, die EU-Häfen anlaufen, auch nach Ablauf des Übergangszeitraums weiter überprüfen, doch findet das in der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehene System der Hafenstaatkontrolle dann im Vereinigten Königreich keine Anwendung mehr¹⁶. Die Beziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU

¹¹ Verordnung (EU) 2019/492 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. März 2019 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union (ABl. L 85I vom 27.3.2019, S. 5).

¹² Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und - besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).

¹³ 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).

¹⁴ Artikel 13 und Anhang IV der Richtlinie 2009/16/EG.

¹⁵ Anhang IV Nummer 41 der Richtlinie 2009/16/EG und Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 128).

¹⁶ Es sei darauf hingewiesen, dass Schiffe unter der Flagge des Vereinigten Königreichs nach Ablauf des Übergangszeitraums im Grundsatz nicht mehr der für Schiffe unter einer Flagge der Union geltenden Verpflichtung unterliegen, ein Gefahrstoffinventar mitzuführen, das Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen entspricht. Für Schiffe unter der Flagge eines Drittlands gilt jedoch ab dem 31. Dezember 2020 eine entsprechende Verpflichtung (Artikel 12 und Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1)). Die Bescheinigung wird gemäß Anhang IV Nummer 49 der Richtlinie 2009/16/EG überprüft.

in Bezug auf die Hafenstaatkontrolle werden dann durch die Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle¹⁷ geregelt.

2.3. Sicherheit von Fischereifahrzeugen

Nach Artikel 3 Absatz 5 der Richtlinie 97/70/EG¹⁸ müssen die Mitgliedstaaten Fischereifahrzeugen unter der Flagge eines Drittlands den Einsatz in ihren inneren Gewässern oder ihrem Küstenmeer oder die Anlandung ihres Fangs in ihren Häfen untersagen, es sei denn, die Verwaltung ihres Flaggenstaats hat ihnen bescheinigt, dass sie die Anforderungen des Artikels 3 Absätze 1 bis 4 sowie des Artikels 5 der Richtlinie 97/70/EG, die technische Bestimmungen enthalten, erfüllen.

Zudem muss nach Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 97/70/EG bei Fischereifahrzeugen unter der Flagge eines Drittstaats, die weder in den inneren Gewässern oder dem Küstenmeer eines Mitgliedstaates im Einsatz sind noch einen Fang in den Häfen eines Mitgliedstaates anlanden, der Mitgliedstaat, in dessen Hafen sie sich befinden, überprüfen, ob sie den Anforderungen des Torremolinos-Protokolls¹⁹ genügen, sobald dieses in Kraft getreten ist.

3. QUALIFIKATIONEN VON SEELEUTEN

Nach Artikel 3 der Richtlinie 2008/106/EG²⁰ müssen Seeleute, die an Bord eines Schiffes unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats Dienst tun, im Besitz des erforderlichen Befähigungszeugnisses, Fachkundenachweises oder dokumentarischen Nachweises (im Folgenden „Zeugnisse“) sein, das bzw. der von diesem Mitgliedstaat, von einem anderen EU-Mitgliedstaat nach dem Verfahren des Artikels 5b oder von einem der nach Artikel 19 der Richtlinie 2008/106/EG anerkannten Drittländer erteilt wurde. Jeder Mitgliedstaat erkennt für Schiffe unter seiner Flagge Zeugnisse, die Seeleuten von anderen Mitgliedstaaten oder von anerkannten Drittländern erteilt wurden, an, damit Seeleute im Besitz solcher Zeugnisse an Bord arbeiten können. Die Richtlinie 2008/106/EG sieht zwei

¹⁷ Alle EU-Mitgliedstaaten mit Seehäfen und das Vereinigte Königreich sind Mitglieder der Pariser Vereinbarung.

¹⁸ Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr (ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1).

¹⁹ Protokoll von Torremolinos vom 2. April 1993 zu dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 (im Folgenden „Torremolinos-Protokoll“). Eine Reihe der Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls wurde durch das Übereinkommen von Kapstadt von 2012 über die Durchführung der Bestimmungen des Torremolinos-Protokolls von 1993 aktualisiert und geändert.

²⁰ Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (Neufassung) (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33). Die Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute und zur Änderung der Richtlinie 2001/25/EG (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 160) wurde durch Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2019/1159 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 94) aufgehoben.

unterschiedliche Anerkennungsverfahren für die von anderen Mitgliedstaaten erteilten Zeugnisse und für die von anerkannten Drittländern erteilten Zeugnisse vor:

- Artikel 5b der Richtlinie 2008/106/EG sieht vor, dass jeder Mitgliedstaat die Zeugnisse, die Seeleuten von anderen Mitgliedstaaten erteilt wurden, mit einem Vermerk („Anerkennungsvermerk“) versehen bzw. akzeptiert.
- Nach Artikel 19 Absatz 4 der Richtlinie 2008/106/EG kann ein Mitgliedstaat für Schiffe unter seiner Flagge die von anerkannten Drittländern erteilten Zeugnisse mit einem Vermerk versehen.

„Akzeptieren“ nach Artikel 5b der Richtlinie 2008/106/EG:

Die Zeugnisse, die Seeleuten vom Vereinigten Königreich erteilt wurden, werden nach Ablauf des Übergangszeitraums von einem EU-Mitgliedstaat nicht mehr nach Artikel 5b der Richtlinie 2008/106/EG „akzeptiert“.

So kann ein Kapitän oder Offizier im Besitz eines vom Vereinigten Königreich erteilten Zeugnisses, das von einem EU-Mitgliedstaat „akzeptiert“ wurde, nach Ablauf des Übergangszeitraums nicht mehr an Bord von Schiffen unter der Flagge dieses Mitgliedstaats arbeiten.

„Anerkennungsvermerk“ nach Artikel 5b der Richtlinie 2008/106/EG:

Die Zeugnisse, die Seeleuten vom Vereinigten Königreich erteilt wurden, können nach Ablauf des Übergangszeitraums von einem EU-Mitgliedstaat nicht mehr nach Artikel 5b der Richtlinie 2008/106/EG mit einem Vermerk („Anerkennungsvermerk“) versehen werden. „Anerkennungsvermerke“, mit denen vor Ablauf des Übergangszeitraums von EU-Mitgliedstaaten nach Artikel 5b der Richtlinie 2008/106/EG Zeugnisse, die Seeleuten vom Vereinigten Königreich erteilt wurden, versehen wurden, bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

So kann ein Kapitän oder Offizier im Besitz eines vom Vereinigten Königreich erteilten Zeugnisses, das mit einem „Anerkennungsvermerk“ eines Mitgliedstaats versehen ist, weiterhin an Bord von Schiffen unter der Flagge dieses Mitgliedstaats arbeiten.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums kann er jedoch nicht von einem anderen EU-Mitgliedstaat einen „Anerkennungsvermerk“ nach Artikel 5b der Richtlinie 2008/106/EG erhalten, um an Bord eines Schiffes unter der Flagge dieses anderen Mitgliedstaats zu arbeiten.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums unterliegt die Anerkennung von Zeugnissen, die Seeleuten vom Vereinigten Königreich erteilt wurden, durch einen EU-Mitgliedstaat – entsprechend dem neuen Status des Vereinigten Königreichs als Drittland – den Bedingungen und dem Verfahren nach Artikel 19²¹ der Richtlinie 2008/106/EG.

²¹ Die Bedingungen für die Anerkennung nach Artikel 19 der Richtlinie 2008/106/EG wurden unlängst durch die Richtlinie (EU) 2019/1159 geändert.

Auf der Website der Kommission zum Seeverkehr (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en) sind allgemeine Informationen zu finden, auch zum Thema Seeleute (https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en). Diese Seiten werden erforderlichenfalls durch weitere Informationen aktualisiert. Weitere Informationen über andere für den Seeverkehr relevante Fragen sind auf der Website der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs unter folgendem Link abrufbar: <https://www.emsa.europa.eu/>.

Europäische Kommission
Generaldirektion Mobilität und Verkehr