



Brussel, 27 februari 2018

## KENNISGEVING AAN BELANGHEBBENDEN

### TERUGTREKKING VAN HET VERENIGD KONINKRIJK EN EU-REGELS OP HET GEBIED VAN DE ZEEVAART

Op 29 maart 2017 heeft het Verenigd Koninkrijk kennisgegeven van zijn voornemen om zich uit de Unie terug te trekken krachtens artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Dat betekent dat vanaf 30 maart 2019 om 00.00 uur (Midden-Europese tijd) (hierna "de terugtrekkingsdatum" genoemd) het gehele primaire en secundaire Unierecht niet langer van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk, tenzij in een geratificeerd terugtrekkingsakkoord<sup>1</sup> een andere datum wordt vastgesteld<sup>2</sup>. Het Verenigd Koninkrijk wordt dan een "derde land"<sup>3</sup>.

De voorbereiding op de terugtrekking is niet alleen een zaak van de EU en de nationale overheden, maar ook van bedrijven en burgers.

Gezien de grote onzekerheid, met name over de inhoud van een eventueel terugtrekkingsakkoord, wil de Commissie belanghebbenden wijzen op een aantal juridische gevolgen die voortvloeien uit het geldende Unierecht voor de zeevaart wanneer het Verenigd Koninkrijk een derde land wordt.

Behoudens mogelijke overgangsregelingen in een eventueel terugtrekkingsakkoord, gelden vanaf de terugtrekkingsdatum de EU-regels op het gebied van de zeevaart niet langer voor het Verenigd Koninkrijk. Dit heeft met name de onderstaande gevolgen voor de verschillende gebieden van het Unierecht op het vlak van de zeevaart<sup>4</sup>:

- 
- <sup>1</sup> Met het Verenigd Koninkrijk wordt momenteel onderhandeld over een terugtrekkingsakkoord.
- <sup>2</sup> De Europese Raad kan volgens artikel 50, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie met instemming van het Verenigd Koninkrijk ook unaniem besluiten dat de Verdragen op een latere datum niet meer van toepassing zijn.
- <sup>3</sup> Een derde land is een land dat geen lid is van de EU.
- <sup>4</sup> Deze kennisgeving heeft geen betrekking op de uitrusting van zeeschepen (die wordt behandeld in de *Kennisgeving aan belanghebbenden – Terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk en EU-regels voor industrieproducten*, [https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods\\_en](https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods_en)), noch op de kwalificaties van zeevarenden (die worden behandeld in de *Kennisgeving aan belanghebbenden – Terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk en EU-regels inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden en de wederzijdse erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden*, [https://ec.europa.eu/transport/transport-modes/news/2017-12-11-brexit-notice-stakeholders\\_en](https://ec.europa.eu/transport/transport-modes/news/2017-12-11-brexit-notice-stakeholders_en)).

## 1. MARKTTOEGANG

- **Scheepvaartdiensten binnen de Unie en verkeer met derde landen:** in Verordening (EEG) nr. 4055/86<sup>5</sup> is het vrij verrichten van zeevervoerdiensten tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen vastgelegd wat betreft:
  - "de onderdanen van de lidstaten die in een andere lidstaat zijn gevestigd dan in die van degene voor wie de diensten worden verricht";<sup>6</sup> en
  - "onderdanen van de lidstaten die buiten de Gemeenschap zijn gevestigd" of "scheepvaartondernemingen die buiten de Gemeenschap zijn gevestigd en worden gecontroleerd door onderdanen van een lidstaat, indien hun schepen in deze lidstaat zijn geregistreerd overeenkomstig de wetgeving van die lidstaat."<sup>7</sup>

Personen of ondernemingen die vanaf de terugtrekkingsdatum niet aan die criteria voldoen, kunnen zich niet langer op deze verordening beroepen, met name wat betreft de niet-discriminerende behandeling op het vlak van internationale zeevaartverbindingen.

- **Cabotage:** volgens artikel 1, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3577/92<sup>8</sup> is het verrichten van zeevervoerdiensten binnen lidstaten van de EU (cabotage in het zeevervoer) beperkt tot **reders uit de Gemeenschap** (zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 2, van die verordening). Vanaf de terugtrekkingsdatum zal het niet langer mogelijk zijn om in overeenstemming met die verordening zeevervoerdiensten te verrichten als niet is voldaan aan de voorwaarden voor een reder uit de Gemeenschap, tenzij de nationale wetgeving<sup>9</sup> toegang tot cabotage verleent aan schepen die onder de vlag van een derde land varen.

## 2. VEILIGHEID OP ZEE

- **Erkenning van organisaties:** de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk heeft op zich geen invloed op de erkenning door de Commissie overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EG) nr. 391/2009<sup>10</sup> van de in artikel 2, onder c), van die verordening bedoelde organisaties. Volgens artikel 8 van Verordening (EG) nr.

---

<sup>5</sup> Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen (PB L 378 van 31.12.1986, blz. 1).

<sup>6</sup> Artikel 1, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 4055/86.

<sup>7</sup> Artikel 1, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4055/86.

<sup>8</sup> Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7).

<sup>9</sup> Bv. in Denemarken, Ierland, België en Nederland.

<sup>10</sup> Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 11).

391/2009 moeten erkende organisaties echter regelmatig (ten minste om de twee jaar) worden beoordeeld door de Commissie samen met de lidstaat die de erkenningsaanvraag van de desbetreffende organisatie oorspronkelijk heeft ingediend. Dat geldt ook voor organisaties die oorspronkelijk door de desbetreffende lidstaat zijn erkend en hun erkenning behouden op grond van artikel 15 van Verordening (EG) nr. 391/2009. Vanaf de terugtrekkingsdatum zal het Verenigd Koninkrijk niet langer kunnen deelnemen aan de overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EG) nr. 391/2009 uitgevoerde beoordelingen van organisaties die het oorspronkelijk heeft erkend. Wat die procedurele eis betreft, overweegt de Commissie de nodige gepaste stappen om beoordelingen in overeenstemming met de bepalingen van de verordening mogelijk te maken.

- **Controle door de havenstaat:** in Richtlijn 2009/16/EG<sup>11</sup> is het EU-systeem voor controle door de havenstaat vastgelegd. Volgens die richtlijn zijn de lidstaten verplicht om buitenlandse schepen in hun havens te laten controleren door met havenstaatcontrole belaste inspecteurs om te verifiëren dat de toestand van een schip en zijn uitrusting voldoen aan de voorschriften van de internationale overeenkomsten en dat het vaartuig wordt bemand en geëxploiteerd volgens het toepasselijke internationale recht. Volgens Richtlijn 2009/16/EG moet ook de naleving worden gecontroleerd van een aantal andere op het EU-recht gebaseerde voorschriften<sup>12</sup>, waaronder de volgens Richtlijn 2009/20/EG<sup>13</sup> verplichte verzekeringscertificaten. Hoewel de lidstaten van de EU-27 schepen uit het Verenigd Koninkrijk die havens in de EU aandoen, zullen blijven controleren, is het systeem voor havenstaatcontrole van Richtlijn 2009/16/EG vanaf de terugtrekkingsdatum niet langer van toepassing in het Verenigd Koninkrijk<sup>14</sup>. De betrekkingen inzake havenstaatcontrole tussen het Verenigd Koninkrijk en de EU zullen worden geregeld door het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht op schepen door de havenstaat<sup>15</sup>.
- **Exploitatie van passagiersschepen:** volgens de artikelen 4, 5 en 6 van Richtlijn 1999/35/EG<sup>16</sup> moeten als dusdanig in die richtlijn gedefinieerde staten van

---

<sup>11</sup> Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

<sup>12</sup> Richtlijn 2009/16/EG, artikel 13 en bijlage IV.

<sup>13</sup> Punt 41 van bijlage IV bij Richtlijn 2009/16/EG en artikel 4, lid 1, van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 128).

<sup>14</sup> N.B.: vanaf de terugtrekkingsdatum zullen schepen die onder de vlag van het Verenigd Koninkrijk varen niet langer de inventaris van gevaarlijke materialen die voldoet aan artikel 5, lid 2, van Verordening (EU) nr. 1257/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 inzake scheepsrecycling (PB L 330 van 10.12.2013, blz. 1)) aan boord moeten hebben. Vanaf 31 december 2020 is dat echter opnieuw verplicht voor schepen die onder de vlag van een derde land varen (artikel 12 en artikel 32, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 1257/2013). Het certificaat zal worden gecontroleerd overeenkomstig punt 49 van bijlage IV bij Richtlijn 2009/16/EG.

<sup>15</sup> Alle EU-lidstaten met zeehavens, waaronder het Verenigd Koninkrijk, zijn partij bij het memorandum van overeenstemming van Parijs.

<sup>16</sup> Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1). N.B.: deze richtlijn wordt

ontvangst verplichte inspecties uitvoeren om een veilige exploitatie te verzekeren van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen van of naar havens in de EU. Hoewel deze schepen onderworpen blijven aan dergelijke inspecties in de lidstaten van de EU-27 van waaruit zij actief zijn of waar zij naartoe varen, hoeft het Verenigd Koninkrijk vanaf de terugtrekkingsdatum niet langer dergelijke onderzoeken overeenkomstig Richtlijn 1999/35/EG uit te voeren.

- **Veiligheid van vissersvaartuigen:** volgens artikel 3, lid 5, van Richtlijn 97/70/EG<sup>17</sup> moeten de lidstaten vissersvaartuigen die onder de vlag van een derde land varen, verbieden om dienst te doen in hun binnenwateren of territoriale wateren of om hun vangst in hun havens aan te landen, tenzij de administratie van hun vlaggenstaat heeft verklaard dat zij voldoen aan de in artikel 3, leden 1 tot en met 4, en artikel 5 van Richtlijn 97/70/EG bedoelde voorschriften, namelijk de technische bepalingen van die richtlijn.

Bovendien moeten vissersvaartuigen die onder de vlag van een derde land varen, volgens artikel 7, lid 3, van Richtlijn 97/70/EG in havens van lidstaten worden gecontroleerd op de naleving van het Protocol van Torremolinos<sup>18</sup>, zodra dat in werking is getreden.

De diensten van de Commissie zijn bereid om deze aspecten nader toe te lichten. Op de website van de Commissie over zeevervoer ([https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en)) is algemene informatie te vinden. Die webpagina's zullen zo nodig worden geactualiseerd. Meer informatie over andere kwesties in verband met maritieme veiligheid is beschikbaar op de website van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid: <https://www.emsa.europa.eu/>.

Europese Commissie  
Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer

---

ingetrokken en vervangen door Richtlijn (EU) 2017/2110, die op 20 december 2017 in werking is getreden en die uiterlijk 21 december 2019 (na de terugtrekkingsdatum) moet zijn omgezet.

<sup>17</sup> Richtlijn 97/70/EG van de Raad van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt (PB L 34 van 9.2.1998, blz. 1).

<sup>18</sup> Enkele bepalingen van het Protocol van Torremolinos zijn bijgewerkt en gewijzigd bij de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 inzake het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen.