



Aan

Minister

nota

Kamerbrief aanbieding onderzoeksrapport Regelgeving
voor autonome scheepvaart op de Rijn

TER BESLISSING

Datum

3 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/108337

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken
HBJZ
Afdeling LUV & SCH

Beslistermijn

10 april 2024

Bijlage(n)

2

Aanleiding

In opdracht van het ministerie van IenW heeft het T.M.C. Asser instituut onderzoek gedaan naar de wijze waarop de regelgeving van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) moet worden aangepast op vergaand geautomatiseerd varen ("smart shipping"). De CCR-regelgeving heeft een belangrijke invloed op de nationale binnenvaartregelgeving en de vaarregels die gelden voor de Nederlandse binnenwateren. De innovatieve ontwikkelingen nopen ertoe dat ook de binnenvaartregelgeving toekomstbestendig wordt gemaakt.

Op 31 januari 2024 is het rapport opgeleverd. Met deze nota wordt u geïnformeerd over de inhoud van het rapport en wordt u gevraagd in te stemmen met het openbaar maken van het rapport.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

- In te stemmen met het openbaar maken van het rapport door:
 - o Het publiceren van het rapport op rijksoverheid.nl;
 - o Het aanbieden van het rapport aan de Tweede Kamer.
- De aanbiedingsbrief aan de voorzitter van de Tweede Kamer te ondertekenen.

Kernpunten

De onderzoeker start met het bespreken van de uitdagingen waarvoor zeegaande schepen staan. Deze uitdagingen gelden ook voor de binnenvaart. Vervolgens wordt ingegaan op de ontwikkelingen bij de Rijnvaart. Het rapport gaat hoofdzakelijk in op het aspect 'verantwoordelijkheid' uit de Gedetailleerde Visie ter ondersteuning van autonoom varen.¹ Met dit begrip wordt de verantwoordelijkheid bedoeld die bestaat voor de naleving van publiekrechtelijke voorschriften van de Rijnvaart.

Omdat er in het wegverkeer soortgelijke ontwikkelingen zijn, heeft de onderzoeker dit ook betrokken in zijn onderzoek. In een Brits rapport ter voorbereiding op wetgeving voor zelfrijdende voertuigen wordt veel aandacht besteed aan juridische criteria die kunnen worden gebruikt om de verantwoordelijkheden tijdens de actieve verkeersdeelname te duiden. Hierdoor wordt het mogelijk te bepalen wanneer verantwoordelijkheid wordt verlegd tussen

¹ https://www.ccr-zkr.org/files/documents/AutomatisationNav/Vision_detaillee_nl.pdf.

de mens en het systeem en welke gevolgen dat heeft. Dit vraagstuk speelt immers ook bij het bepalen wanneer een systeem bepaalde taken van de schipper overneemt.

Het rapport gaat uitgebreid in op de inhoud van de termen vaarttuig, schip en schipper, zoals deze primair worden bepaald door de Herziene Rijnvaartakte. Tot slot bespreekt de onderzoeker de relevantie van deze begrippen in verhouding tot autonome vaart en wordt een aantal conclusies getrokken. Een belangrijke conclusie is dat voor het bereiken van harmonisatie nieuwe termen en concepten moeten worden ontwikkeld. Daarmee kunnen de verantwoordelijkheden worden verlegd die in de conventionele vaart rusten op de schipper of de bemanning. In het rapport wordt uiteengezet welke termen en concepten kunnen worden gebruikt. Deze termen en concepten zijn geïnspireerd op het 'Britse model' voor het wegverkeer.

Krachtenveld

De binnenvaartsector en in het bijzonder scheepseigenaren die aan het experimenteren zijn met geautomatiseerde toepassingen voor de binnenvaart, zijn gebaat bij een aanpassing van de binnenvaartregelgeving. Doordat de CCR-regelgeving een belangrijke invloed heeft op de nationale regelgeving, moet eerst op internationaal niveau overeenstemming worden gevonden over belangrijke aspecten van vergaand geautomatiseerd varen. Met het onderzoeksrapport wil Nederland de discussie binnen de CCR aanzwengelen. De bedoeling is om binnen de CCR op hoofdlijnen een gezamenlijke positie te bepalen hoe wordt omgegaan met aspecten als: verantwoordelijkheid, aansprakelijkheid, technische eisen, bemanningseisen en vaarregels.

Toelichting

Politieke context

Nederland bekleedt het voorzitterschap van de CCR en heeft 'smart shipping' als prioriteit benoemd.

Financiële/juridische overwegingen

De CCR-regelgeving bepaalt voor een groot deel de inhoud van de Nederlandse binnenvaartregelgeving en vaarregels. Nadat de CCR-regelgeving is gewijzigd zal ook de Nederlandse regelgeving moeten worden aangepast.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1.	Beslisnota	
2.	Onderzoeksrapport Regelgeving voor autonome scheepvaart op de Rijn	

Datum

3 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/108337

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken
HBJZ
Afdeling LUV & SCH

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

3.

Aanbiedingsbrief Tweede Kamer Met deze brief wordt het onderzoeksrapport toegezonden aan de Tweede Kamer.

Datum

3 april 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/108337

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken

HBJZ

Afdeling LUV & SCH

Aan

Minister

Bijlage(n)

2