

Vergaderjaar 2023–2024

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 449

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 april 2024

De afgelopen jaren volgen de ontwikkelingen met vergaand geautomatiseerd varen («smart shipping») in de binnenvaart elkaar snel op. De sector is innovatief en ontwikkelt steeds meer toepassingen waardoor het varen vergaand wordt geautomatiseerd. Een voorbeeld hiervan is het varen met «track pilots»; het schip volgt een vooraf vastgelegde lijn («track»). Er zijn ook al kleine varende drones: dit zijn kleine schepen zonder schipper aan boord. De meest innovatieve variant op dit moment is het varen met schepen die op afstand worden bestuurd. Om deze vormen van vergaand geautomatiseerd varen te kunnen faciliteren, moet ook de (binnenvaart)regulering worden gemoderniseerd. In de huidige regulering is immers het uitgangspunt dat de schipper altijd aan boord moet zijn tijdens de vaart. Door de technologische ontwikkelingen zal dit in de toekomst wellicht niet meer noodzakelijk zijn.

Verhouding internationale- en nationale regulering

Voor een groot deel van de belangrijkste vaarwegen geldt de internationale regulering die wordt vastgesteld binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). De nationale regulering die van kracht is voor de andere vaarwegen wordt hierop afgestemd. Het nationale wettelijk kader wordt voor een groot deel bepaald door wat binnen de CCR wordt besloten. De modernisering van de CCR-regulering is onderwerp van gesprek binnen de CCR. Nederland heeft een onderzoek laten uitvoeren door het T.M.C. Asser Instituut op welke wijze de CCR-regulering kan aansluiten bij de toekomstige ontwikkelingen met vergaand geautomatiseerd varen. Met deze brief wordt u het onderzoeksrapport aangeboden.

Inhoud rapport

In het rapport wordt ingegaan op de ontwikkelingen die plaatsvinden binnen het internationale zeerecht. Met een uitstapje naar het zeerecht, wordt duidelijk gemaakt dat de uitdagingen waarvoor de zeegaande

scheepvaart staat, ook gelden 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 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 bepaald worden door de Herzene Rijnvaartakte. Tot slot bespreekt de onderzoeker de relevantie van deze begrippen in verhouding tot autonome vaart en wordt een aantal conclusies getrokken.

Vervolgstappen

De Nederlandse delegatie heeft het onderzoeksrapport verspreid binnen de verschillende comités van de CCR, met het verzoek om, conform de vastgestelde werkprogrammas, geautomatiseerd varen in brede zin binnen elk relevant comité als belangrijk besprekspunt te agenderen. Het is noodzakelijk dat de CCR-regelgeving wordt klaargestoomd om rekening te houden met het geautomatiseerd varen. Het onderzoeksrapport is een belangrijk startpunt van deze gesprekken. Zodra overeenstemming is binnen de CCR en de regelgeving is gewijzigd, kan ook de nationale regelgeving hierop worden aangepast.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

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