

PROTOCOL 21

Actualisatie van het mandaat van het Klein Scheepvaartcomité voor de sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen

Besluit

De Centrale Commissie,

gezien de Akte van Mannheim waarin de vrije scheepvaart, de uniformiteit van het Rijnregime en de gelijke behandeling verankerd zijn,

gezien de Verklaring van Mannheim "150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart",

onder verwijzing naar haar Besluit 1957-II-29 betreffende de instelling van het Klein Scheepvaartcomité voor de introductie van de duwvaart op de Rijn, en haar Besluit 1966-I-21 waarin het mandaat van het Klein Scheepvaartcomité wordt uitgebreid tot alle nieuwe technologieën in de Rijnvaart,

rekening houdend met de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart die werd aangenomen bij Besluit 2018-II-16,

in een streven de veiligheid en welvaart in de Rijnvaart te waarborgen en

overwegende dat geautomatiseerd varen daar naar verwachting aan zal bijdragen,

ter ondersteuning van de ontwikkeling van geautomatiseerd varen op een duurzame manier waarbij een gelijkwaardig veiligheidsniveau gewaarborgd moet zijn,

overwegende het belang van coördinatie en sturing van alle werkzaamheden op het vlak van geautomatiseerd varen binnen één enkel orgaan, met name voor wat betreft afwijkingen van haar reglementen om proefprojecten mogelijk te maken,

rekening houdend met de beginselen en doelstellingen met betrekking tot de reglementaire werkzaamheden van de CCR ter bevordering van het geautomatiseerd varen die zijn aangenomen door haar Voorbereidend Comité en zijn vervat in de bijlage,

op voorstel van haar Voorbereidend Comité,

1. besluit over te gaan tot een actualisatie van het mandaat van het Klein Scheepvaartcomité, dat als volgt komt te luiden:

De sturing en coördinatie van de werkzaamheden met betrekking tot geautomatiseerd varen worden toegewezen aan het Klein Scheepvaartcomité. Het Klein Scheepvaartcomité houdt zich bezig met alle vraagstukken rond de automatisering en doet hiervoor een beroep op deskundigen uit verschillende domeinen (afhankelijk van het onderwerp in kwestie: technisch, nautisch, bemanning, juridisch ...). Het Klein Scheepvaartcomité behandelt alle aanvragen voor ontheffingen voor proefprojecten. Het genoemde comité bereidt de ontwerpbesluiten voor op grond waarvan in de Rijncorridor tijdelijk kan worden afgeweken van de bepalingen van de reglementen van de Centrale Commissie. Het Klein Scheepvaartcomité houdt alle betrokken comités voortdurend op de hoogte van zijn werkzaamheden. De bevoegde comités worden geraadpleegd, in voorkomend geval schriftelijk, voor advies binnen twee weken met betrekking tot de ontwerpbesluiten op grond waarvan tijdelijk van de reglementen kan worden afgeweken.

Het Klein Scheepvaartcomité begeleidt de uitvoering van de door de Centrale Commissie verleende ontheffingen en brengt verslag uit in de verschillende comités over de tenuitvoerlegging in de lidstaten. Het Voorbereidend Comité (PRE) wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkzaamheden.

De andere bevoegde comités moeten daarentegen zelf de rechtshandelingen voorbereiden voor eventuele wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement, het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel schepen op de Rijn waarvan de doelstellingen verder reiken dan de proefprojecten. Het Klein Scheepvaartcomité kan een toezichthoudende rol vervullen bij het opstellen van een routekaart voor eventuele wijzigingen van de reglementen die tegelijkertijd moeten plaatsvinden.

Van het Klein Scheepvaartcomité wordt tevens verwacht dat het regelmatig nagaat in hoeverre de internationale definitie van de automatiseringsniveaus in de binnenvaart, die geldig zal zijn tot 31 december 2022, met name ook buiten de CCR ingang vindt en wordt toegepast. Het Klein Scheepvaartcomité moet daarover tijdens de najaarszitting in 2022 verslag doen. Indien nodig moet het Klein Scheepvaartcomité een nieuwe formulering voor de definitie voorstellen door eventueel nodig geachte wijzigingen in de definitie op te nemen.

Voor de periode 2020-2021 wordt het voorzitterschap van het Klein Scheepvaartcomité bekleed door Nederland en het plaatsvervangend voorzitterschap door België.

Het secretariaat zal er daarbij op toezien dat er zo min mogelijk extra kosten ontstaan door het organiseren van de vergaderingen van het Klein Scheepvaartcomité, zonder evenwel af te stappen van de regeling die geldt voor de werktalen.

2. verzoekt het Comité Politiereglement de voorwaarden te onderzoeken waaronder voor een proefproject tijdelijk afgeweken zou kunnen worden van de voorschriften van het Rijnvaartpolitiereglement.

Bijlage

Bijlage bij protocol 21

Weringsprincipes		Betrokken organen
P1	De CCR neemt een voorttrekkersrol op in het realiseren van geautomatiseerd varen (met inbegrip van verschillende automatiseringsniveaus) op de Rijn en de Europese vaarwegen.	Alle
P2	De sturing en coördinatie van de werkzaamheden worden principieel toegewezen aan het Klein Scheepvaartcomité (RN). Dit specifieke orgaan houdt zich bezig met alle vraagstukken rond de automatisering, met inbegrip van ontheffingen voor proefprojecten en met inbegrip van de rechtshandeling voor afwijkingen van de bepalingen van de reglementen van de Centrale Commissie, en met medewerking van deskundigen op verschillende gebieden (al naar gelang de behandelde onderwerpen: technisch, nautisch, bemanning, juridisch...). Daarbij moet ook gezorgd worden voor het regelmatig op de hoogte houden van alle betrokken comités. De bevoegde comités moeten daarentegen zelf de rechtshandelingen voorbereiden voor eventuele wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement, het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn. RN begeleidt de uitvoering van de door de Centrale Commissie verleende ontheffingen en brengt verslag uit in de verschillende comités over de tenuitvoerlegging in de lidstaten. Het Voorbereidend Comité (PRE) wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang van de werkzaamheden.	Alle, in het bijzonder PRE en RN
P3	De comités en werkgroepen binnen de CCR stellen hun expertise volledig beschikbaar om de ontwikkeling en implementatie van geautomatiseerd varen op een duurzame manier te ondersteunen en daarbij een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen.	Alle
P4	Overeenkomstig Besluit 2018-II-16 zal de CCR de begrippen die gebruikt worden in de context van geautomatiseerd varen, definiëren (met inbegrip van de verschillende automatiseringsniveaus) om de inhoud van de werkzaamheden duidelijker te maken.	Alle, met name RP
P5	De CCR werkt maximaal samen met overige organisaties om kennisdeling te maximaliseren (CESNI, ECE/VN, PIANC, ISO, IMO, EBU, ESO, ETF, IVR, Aquapol, private bedrijven, ...).	Alle
P6	De CCR keurt op zeer korte termijn en op voorstel van de lidstaten ontheffingen voor individuele gevallen goed, zodat er proefprojecten kunnen worden uitgevoerd. Er moet worden gegarandeerd dat de coördinatie van de behandeling van de ontheffing door de CCR op een efficiënte manier verloopt.	Alle
P7	Op korte termijn wordt de innovatie internationaal bewerkstelligd en wordt er tegemoetgekomen aan de behoeften van de sector door voorschriften van tijdelijke aard aan te nemen en proefprojecten mogelijk te maken.	Alle

Doelen		Betrokken organen
O1	Geautomatiseerde vaartuigen moeten een gelijkwaardig veiligheidsniveau van het waterwegennet garanderen.	Alle
O2	Geautomatiseerde vaartuigen zijn marktondersteunend en maken het mogelijk om nieuwe vrachtstromen naar de binnenvaart te brengen. Ze dragen bij aan de modal shift en tot een beter evenwicht tussen de verschillende vervoersdragers.	Alle
O3	Overeenkomstig de ministeriële verklaring van Mannheim moet de automatisering helpen de concurrentiekracht van de binnenvaart te vergroten, passende sociale omstandigheden en een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen en de duurzame ontwikkeling te bevorderen (in economisch, sociaal en ecologisch opzicht).	Alle
O4	Definities zorgen voor een duidelijk kader en zijn beschikbaar in een werkdocument. Deze definities moeten samenhangend en juridisch bindend zijn op alle gebieden.	RP, DF
O5	Beroepskwalificaties en bemanningsvoorschriften dienen een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen.	STF, CESNI/QP met bijdrage van de erkende organisaties
O6	Op voorwaarde dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt gewaarborgd, - kunnen de besturing en het beheer van een geautomatiseerd vaartuig worden losgekoppeld van de plaats waar het schip zich bevindt; - hangt de mate van vervanging van personen aan boord door personen aan land af van het automatiseringsniveau.	RP, STF, CESNI/QP

Doelen		Betrokken organen
O7	De technische voorschriften voor binnenvaartschepen (met name ES-TRIN en de nationale omzettingen) dienen het hoge veiligheidsniveau op het netwerk te garanderen.	RV, CESNI/PT
O8	De optische tekens van een geautomatiseerd vaartuig garanderen een duidelijke communicatie en een gelijkwaardig veiligheidsniveau. De signalisatie van de vaargeul garandeert een hoog veiligheidsniveau.	RP
O9	De bedrijfsvoering moet een gelijkwaardig veiligheidsniveau garanderen. In alle situaties moet duidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor een vaartuig.	DF
O10	De bedrijfsvoering moet een gelijkwaardig veiligheidsniveau garanderen. In alle situaties moet duidelijk zijn wie (zowel aan boord als aan wal) aansprakelijk kan worden gesteld in geval van een incident.	DF met mogelijk betrokkenheid van IVR.
O11	Een geautomatiseerd vaartuig zal net als bemande vaartuigen deelnemen aan het scheepvaartverkeer. Een geautomatiseerd vaartuig moet volledig aan de verkeersregels kunnen voldoen.	RV, CESNI/PT, RP
O12	De communicatie tussen een geautomatiseerd vaartuig en de bevoegde autoriteit (schip-wal) verloopt even veilig als bij een bemand schip. Een geautomatiseerd vaartuig heeft bovendien dezelfde meld- en kennisgevingsplichten.	RIS, CESNI/TI, IEN, RP
O13	Een geautomatiseerd vaartuig kan met het andere scheepvaartverkeer communiceren (schip-schip) met een gelijkwaardig veiligheidsniveau als een bemand vaartuig.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O14	Scheepsbescheiden en andere documenten zijn digitaal beschikbaar en toegankelijk voor handhavingsdiensten via een digitaal systeem, niet aan boord. De elektronische identificatie geschiedt door middel van passende authenticatietools.	RP, STF, RV CESNI/PT, CESNI/QP, CESNI/TI.
O15	Om de veiligheid te garanderen, moeten geautomatiseerde vaartuigen: - in staat zijn om noodsituaties aan boord of in de vaargeul aan te pakken zoals elk ander vaartuig; en - op een eigen manier bijstand kunnen verlenen aan een vaartuig in de buurt.	RP
O16	De nieuwe systemen die gebruikt worden bij geautomatiseerde vaartuigen, moeten voldoen aan de hoogst mogelijke standaarden inzake cyber security en gegevensbescherming. Ze moeten bovendien beschikken over fallback-systemen.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O17	De oplossingen die in het kader van geautomatiseerd varen worden ontwikkeld, moeten rekening houden met de beschikbare en bestaande infrastructuur.	IEN, RP