



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 21 maart 2025, nr. IENW/BSK-2025/59252, houdende vaststelling van regels over de ontheffingsmogelijkheid in het kader van vergaand geautomatiseerd varen op de binnenwateren (Regeling ontheffingsmogelijkheid ter bevordering van vergaand geautomatiseerd varen)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 1.26, derde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement;

BESLUIT:

Artikel 1 Aanvraagprocedure

1. Een aanvraag tot een ontheffing als bedoeld in artikel 1.26, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement wordt ingediend bij de bevoegde autoriteit.
2. Bij de aanvraag tot een ontheffing, bedoeld in artikel 1.26, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement, worden ten minste de volgende gegevens overgelegd:
 - a. de naam en bijbehorende contactgegevens van de eigenaar van het schip en de natuurlijke personen die namens de eigenaar verantwoordelijk zijn voor het vaartuig;
 - b. informatie over het schip, ontwerptekeningen van het vaartuig en beschrijving van technische uitrusting, zoals de voor voortstuwing, navigatie en besturing gebruikte installaties, overige verleende ontheffingen, en indien aanwezig het Certificaat van Onderzoek of Uniecertificaat;
 - c. de locatie waarvandaan het schip op afstand wordt bestuurd;
 - d. een beschrijving van het automatiseringsniveau van het schip, gebaseerd op de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gepubliceerde definities;
 - e. informatie over het gebruik van het schip, waaronder het geplande vaargebied en beperkingen ten aanzien van de inzet van het schip onder (weers)omstandigheden, waaronder de inzet in de nacht of bij slecht zicht;
 - f. een analyse waarbij per artikel, genoemd in artikel 1.26 van het Binnenvaartpolitiereglement, waarvan ontheffing wordt gevraagd, is onderbouwd waarom ontheffing noodzakelijk is;
 - g. een gedetailleerde beschrijving van de wijze waarop en de maatregelen waarmee de veiligheid van het overige scheepvaartverkeer, personen die zich anders dan op een schip te water bevinden en de vaarweginfrastructuur wordt gewaarborgd;
 - h. een gedetailleerde beschrijving van personen die een rol hebben bij de besturing van het schip, met inbegrip van hun verantwoordelijkheid en kwalificatie;
 - i. een protocol ten behoeve van de overdracht van de besturing;
 - j. een protocol met daarin een omschrijving van de aanpak bij calamiteiten, waaronder het falen van systemen, en de bescherming van kritieke systemen;
 - k. een risicomanagementdocument met daarin een evaluatie van de risico's ten aanzien van technisch falen, menselijke fouten, omgevingsfactoren, samenlooprisico's, en, indien het schip gebruikt wordt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, de potentiële risico's van de vervoerde goederen, gebaseerd op één of meerdere risicoanalyses, vergelijkbaar met of overeenkomstig de internationale norm ISO/IEC 31010:2019, ISO/IEC 61882:2016 of ISO/IEC 27005:2018; en
 - l. informatie over de verzekering van het schip en van de eventuele bemanning.
3. De bevoegde autoriteit kan bijkomende gegevens verzoeken, indien dit noodzakelijk wordt geacht voor de beoordeling van de aanvraag.
4. De bevoegde autoriteit kan een ontheffing als bedoeld in het eerste lid verlenen voor het varen met een vergaand geautomatiseerd of op afstand bestuurd schip, indien uit de aanvraag blijkt:
 - a. dat het varen geen afbreuk doet aan de veiligheid van het overige scheepvaartverkeer, personen die zich anders dan op een schip te water bevinden en de vaarweginfrastructuur;
 - b. dat het te allen tijde mogelijk is om de aansturing van het schip op een handmatige wijze uit te voeren of om het schip op een veilige wijze aan het verkeer te onttrekken in het geval van een defect of storing;
 - c. dat de dekking en bandbreedte van de dataconnectiviteit op het gehele traject voldoende zijn



- om het schip continu aan te sturen, dat de tijdsduur tussen het verzenden en ontvangen van data laag is, en dat cyberveiligheid is gewaarborgd;
- d. dat het schip is uitgerust met middelen waarmee de status van systemen en falen van de systemen kan worden gemonitord;
 - e. dat het schip zichtmiddelen bevat voor een visueel beeld van het operationele gebied, en het vrije uitzicht adequaat ingevuld kan worden door het gebruik van camera's of andere technologie; en
 - f. dat marifooncommunicatie ongehinderd doorgang kan vinden, waarbij een groot schip ten minste twee VHF-kanalen gelijktijdig uit kan luisteren, en een klein schip, indien uitgerust met marifoon, ten minste één.
5. De bevoegde autoriteit kan de aanvraag weigeren indien de locatie waarvandaan het schip op afstand wordt bestuurd buiten het Europese deel van Nederland is.
 6. Een aanvraag die betrekking heeft op ontheffing van artikel 1.02, vierde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement wordt afgewezen indien het schip gebruikt wordt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen of indien het schip gebruikt wordt voor het bedrijfsmatig vervoer van passagiers.

Artikel 2 Voorwaarden

1. Aan de ontheffing zijn de volgende voorwaarden verbonden:
 - a. Het is te allen tijde duidelijk welke persoon de taken en verantwoordelijkheden van schipper vervult, waaronder de verantwoordelijkheid voor de besturing en monitoring van het schip;
 - b. De bestuurder is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement;
 - c. Het is te allen tijde duidelijk wie de feitelijke besturing en monitoring van het schip voert, wat wordt vastgelegd in een logboek;
 - d. De bestuurder bestuurt één schip tegelijk, is voldoende fit en in goede conditie, en is bekend met de systemen aan boord of in de afstandsbesturingscentrale;
 - e. De bestuurder vergewist zich te allen tijde van de locatie en de technische staat van het schip en de lading van het schip, en handelt bij calamiteiten;
 - f. De bestuurder neemt maatregelen bij verlies van connectiviteit met het schip.
2. De voorschriften of beperkingen, bedoeld in artikel 1.26, tweede lid, van het Binnenvaartpolitiereglement, worden gesteld in het belang van het waarborgen van het veilige en vlotte scheepvaartverkeer.
3. De bestuurder stelt de bevoegde autoriteit terstond en volledig op de hoogte van een wijziging in de bij de aanvraag ingediende gegevens gedurende de looptijd van de ontheffing.
4. Een ontheffing kan in ieder geval door de bevoegde autoriteit worden ingetrokken of gewijzigd, indien:
 - a. niet meer voldaan wordt aan één van de voorgaande leden; of
 - b. één of meer van de aan de ontheffing verbonden beperkingen of voorschriften niet worden nageleefd.

Artikel 3. Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

Artikel 4. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling ontheffingsmogelijkheid ter bevordering van vergaand geautomatiseerd varen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*



TOELICHTING

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Deze ministeriële regeling betreft de uitwerking van artikel 1.26 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Op grond van dit artikel kan een bevoegde autoriteit ontheffing verlenen van specifieke artikelen van het BPR. Met bevoegde autoriteit wordt het orgaan bedoeld dat belast is met het nautisch beheer. Welke autoriteit het nautisch beheer heeft over een vaarweg staat vermeld in artikel 2, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet. De bevoegde autoriteit dient bij een aanvraag tot een ontheffing van een of meer artikelen van het BPR rekening te houden met onderhavige regeling. Met de regeling is beoogd uniformiteit te verzekeren tussen de behandeling van ontheffingsaanvragen door de bevoegde autoriteit.

De regeling bevat een aantal voorwaarden waaraan in elk geval moet worden voldaan. Daarnaast kan de bevoegde autoriteit ook nog bijkomende voorwaarden stellen als dat bijvoorbeeld gelet op de kenmerken van het schip, de geautomatiseerde toepassing of de vaarweg noodzakelijk is.

2. Automatiseringsniveaus

In onderhavige regeling wordt verwezen naar automatiseringsniveaus. In 2022 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een herziening uitgebracht van de in 2018 overeengekomen automatiseringsniveaus. Het gebruik van de door de CCR afgesproken terminologie door zowel de aanvrager als de bevoegde autoriteit draagt bij aan duidelijkheid voor alle betrokken partijen. Daarom is ervoor gekozen om in deze regeling naar deze terminologie te verwijzen.

De CCR-definitie maakt onderscheid tussen zes verschillende automatiseringsniveaus. Deze zijn context-afhankelijk. Dat wil zeggen: een schip kan bijvoorbeeld op een kanaal automatiseringsniveau 3 hebben, maar in een sluis niveau 1. Een aanvrager tot een ontheffing dient duidelijk en gemotiveerd het automatiseringsniveau aan te geven in hun aanvraag voor de hele geplande route. Hierdoor kan een bevoegde autoriteit bijpassende voorwaarden stellen.

De automatiseringsniveaus en een bijbehorende toelichting zijn te raadplegen op de website van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.¹

3. Behandeling van de aanvraag

De aanvraag voor een ontheffing als bedoeld in artikel 1.26 van het BPR wordt ingediend bij de relevante bevoegde autoriteit. Om de administratieve lasten van de aanvrager te verlagen kan de aanvraag ingediend worden bij het Loket Smart Shipping, dat vanuit Rijkswaterstaat (RWS) wordt beheerd. Op de behandeling van de aanvraag zijn de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Afhankelijk van de vaargebieden waar de aanvraag betrekking op heeft, wordt deze doorgeleid naar de bevoegde autoriteit(en). De bevoegde autoriteit beslist zelfstandig over aanvragen voor de gebieden waarover het zeggenschap heeft. Het College van Nautisch Adviseurs brengt gevraagd en ongevraagd advies uit met het doel om aanvragen op elkaar af te stemmen.

4. Beoordelingskader

Een beoordelingskader is opgesteld in aanvulling op deze regeling om bevoegde autoriteiten bij te staan in de wijze waarop met een ontheffingsaanvraag moet worden omgegaan. Rekening houdend met het decentrale stelsel van het nautisch beheer en de wens om maatwerk mogelijk te maken, is het beoordelingskader in beginsel niet bindend. Een bevoegde autoriteit kan er echter voor kiezen om dit kader vast te leggen in een beleidsregel.

RWS heeft Intergo gevraagd om advies te geven over de uitwerking van een beoordelingskader voor varende drones tot een lengte van 20 meter (Intergo-rapport).²

Het Intergo-rapport is gedeeltelijk verwerkt in het door het ministerie IenW opgesteld beoordelingskader dat ter beschikking is gesteld aan de bevoegde autoriteiten als leidraad. Het is de bedoeling dat dit kader een document is dat met enige regelmaat wordt aangepast aan de stand van de techniek en de ervaring opgedaan met experimenten in binnen- en buitenland. Op basis van ervaringen van bevoegde autoriteiten wordt het document aangevuld en herijkt.

¹ <https://www.ccr-zkr.org/12050000-nl.html>.

² <https://open.rijkswaterstaat.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@269177/advies-beoordelingskaders/>.

5. Werkwijze voor een bevoegde autoriteit

In artikel 1.26 van het BPR staat opgesomd van welke artikelen een bevoegde autoriteit ontheffing kan verlenen. Samen met onderhavige regeling is dit het wettelijk kader waarbinnen een bevoegde autoriteit moet blijven bij het verlenen van ontheffingen. Daarnaast staan nog andere hulpmiddelen ter beschikking aan een bevoegde autoriteit. Zo is een niet-bindend beoordelingskader beschikbaar gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om aanvragen te toetsen. Het staat de bevoegde autoriteit vrij bij de inhoudelijke beoordeling van de ontheffingsaanvraag af te wijken van de adviezen uit het beoordelingskader. Bij sommige aanvragen zal immers rekening moeten worden gehouden met specifieke kenmerken van het vaargebied waarbinnen vergaand geautomatiseerd gevaren zal worden. De bevoegde autoriteit zal zich echter te allen tijde moeten houden aan de voorwaarden in deze regeling. Er kan slechts besloten worden om een ontheffing te verlenen als voldaan wordt aan de voorwaarden in deze regeling en rekening houdend met wat naar het oordeel van de bevoegde autoriteit verantwoordelijk is.

6. Procedure voor technische vereisten

De artikelen die vermeld worden in artikel 1.26 van het BPR stellen eisen waaraan voldaan moet worden zodat een veilige verkeerssituatie wordt gewaarborgd. De ontheffing van het BPR kan niet worden gebruikt om af te wijken van technische eisen waaraan het schip volgens andere regelgeving moet voldoen, bijvoorbeeld bij schepen langer dan 20m. In het bijzonder moeten aanvragers die een ontheffing wensen van bepaalde technische vereisten zoals het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, een aparte aanvraag indienen bij de ILT. Een aanvraag kan alleen in behandeling worden genomen als de aanvrager aan alle overige geldende regelgeving voldoet. Dat betekent concreet dat een aanvrager reeds een gewijzigd certificaat in bezit moet hebben voordat er een beroep op artikel 1.26 van het BPR wordt gedaan.

7. Procedure voor bemanningsvereisten

De artikelen die vermeld worden in 1.26 BPR stellen onder andere eisen aan de aanwezigheid van een schipper aan boord van het schip en de verantwoordelijkheden van de schipper en bemanning ten aanzien van het waarborgen van de veilige verkeerssituatie. De ontheffing van het BPR kan niet worden gebruikt om af te wijken van bemanningsvereisten waaraan volgens andere regelgeving moet worden voldaan, bijvoorbeeld voor schepen langer dan 20m. In het bijzonder moeten aanvragers die een ontheffing wensen van hetgeen bepaald wordt in de Richtlijn Beroepskwalificaties, een aparte aanvraag indienen bij de ILT.³ Een aanvraag kan dus alleen in behandeling worden genomen als de aanvrager aan alle overige geldende regelgeving voldoet.

8. Gevolgen

De veiligheid van de scheepvaart en de omgeving staat altijd voorop, ook wanneer ontheffingen worden verleend in het kader van deze regeling. Tijdens het opstellen van de regeling is dan ook gezocht naar een balans tussen de administratieve lasten die bij de aanvrager komt te liggen, en de informatie die de bevoegde autoriteit nodig heeft om de veiligheid te borgen. De administratieve lasten die volgen uit deze beleidsregel zijn zo beperkt mogelijk, maar wel noodzakelijk. Voor veel aanvragen wordt verwacht dat de gevraagde informatie al bij de initiatiefnemer voorhanden is. Als een aanvrager twijfelt over de te leveren informatie, kan het Loket Smart Shipping de aanvrager begeleiden tijdens het voorbereiden en indienen van een aanvraag.

9. Uitvoerings- en handavingsaspecten

De in het BPR opgenomen artikelen ten aanzien van toezichtsbevoegdheden blijven onverminderd van toepassing in geval van ontheffingen.

10. Adviezen en consultatie

De toetsing door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid kon achterwege blijven omdat de ILT niet met de handhaving is belast.

Ook de uitvoerbaarheidstoets van RWS kan voor deze regeling achterwege blijven. Bij de wijziging van het BPR waarmee artikel 1.26 is toegevoegd is door RWS een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd. RWS heeft destijds aangegeven dat het noodzakelijk is om een kader vast te stellen waarbinnen elke

³ Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart



bevoegde autoriteit kan besluiten tot het verlenen van een ontheffing, ter bevordering van de uniformiteit in de beoordeling van ontheffingsaanvragen. Naar aanleiding van deze opmerking van RWS zijn in onderhavige regeling voorschriften en beperkingen opgenomen waarbinnen bevoegde autoriteiten ontheffingen kunnen verlenen. RWS is ook bij het opstellen van deze regeling geraadpleegd.

Daarnaast is over de ontheffingsmogelijkheid in den brede en het opstellen van deze ministeriële regeling contact geweest met de markt en medeoverheden in het publiek-private partnerschap 'Smash!' waar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deel in neemt.

De (ontwerp)regeling is van 4 december 2024 tot en met 15 januari 2025 ter consultatie aangeboden via www.internetconsultatie.nl.

Er zijn in totaal 4 reacties ingediend, hiervan zijn er 2 openbaar.

Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en branche: 2 indieners;
- Particulieren: 1 indiener;
- Lokale overheden: 1 indiener.

Recreatievaart

Eén respondent vraagt aandacht voor de effecten van smart shipping op locaties waar ook veel recreatievaart is. De regeling zelf kan niet differentiëren tussen locaties waar smart shipping meer of minder gewenst of gepast is. Dit is uiteindelijk aan het bevoegd gezag van het vaargebied waarvoor een ontheffing aangevraagd wordt, op basis van de specifieke aanvraag. Wel zal de context van de vaarweg (waaronder de aanwezigheid van mogelijke recreatievaart) meegenomen worden in deze afweging.

Eén respondent namens het Havenbedrijf Rotterdam vraagt aandacht voor flexibiliteit in het ontheffingsproces, contextafhankelijke automatiseringsniveaus, de alternatieve aansturing van het schip bij een eventueel defect in autonome systemen, en de samenhang van technische vereisten en bemanningsvereisten met deze regeling. Het proces van verlenen van een ontheffing is een iteratief proces, waarbij rekening wordt gehouden met omstandigheden die relevant zijn voor het verlenen van een ontheffing.

De opmerking bij wat in de internetconsultatie versie van de regeling artikel 1, vijfde lid, onderdeel b was (nu artikel 1, vierde lid, onderdeel b), dat de alternatieve aansturing niet per definitie remote control hoeft te zijn is overgenomen. Dit heeft tot een verduidelijking geleid in deze bepaling. In de laatste opmerking wordt aangegeven dat er wel degelijk een wens is om schepen langer dan 20m gebruik te laten maken van deze ontheffingsmogelijkheid. Deze ontheffingsmogelijkheid heeft slechts betrekking op de vaarregels en dient niet tot ontheffing van technische eisen of bemanningseisen. Bij de aanvraag wordt gevraagd eventuele andere ontheffingen aan te tonen. Dit is opgenomen om te voorkomen dat er wel ontheffing wordt gegeven voor de verkeersregels, terwijl het schip en/of de bemanning (al dan niet op papier) niet voldoet. Het aanvragen van een ontheffing van technische eisen en bemanningseisen is al mogelijk. Dankzij het programma smart shipping werken alle relevante partijen binnen IenW, waaronder de ILT die bevoegd is voor techniek en bemanning, aan een integrale benadering waarbij het doel is om gecoördineerd ontheffing te verlenen aan schepen >20m.

Overig

Eén respondent namens het Havenbedrijf Amsterdam heeft een tekstuele opmerking bij het beleidskompas. Deze opmerking heeft niet geleid tot aanpassing van de regeling. Daarnaast is na de internetconsultatie ter verduidelijking de volgorde van de bepalingen aangepast en zijn enkele eisen toegevoegd.

Regeldruk

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) is op 22 november 2024 gevraagd een advies uit te brengen over de regeling. Dit advies verscheen op 6 december 2024. Eerder concludeerde het ATR in zijn advies met betrekking tot de BPR wijziging dat het gelijkschakelen van bepalingen in nationale reglementen met internationale reglementen ervoor zorgt dat dezelfde regels gelden op de Rijn als op andere binnenwateren in Nederland, en dat het doorvoeren van deze aanpassingen ervoor zorgt dat schepen met bepaalde innovatieve systemen op zowel Aktewateren als op nationale vaarwegen kunnen varen.

Het adviespunt waarin aandacht wordt gevraagd voor één loket voor ontheffing is opgevolgd in deze ministeriële regeling.

Met betrekking tot deze ministeriële regeling adviseert het college om naast een kwalitatieve

inschatting van de regeldruk, deze ook te kwantificeren.

Kwantificering regeldruk

Omdat ontheffingsaanvragen van nature een case-by-case afweging vergen, is het geven van een uitvoerig becijferde analyse van de kosten en tijd per geval lastig. Wel zullen er kosten optreden bij de risico-analyse en mogelijk bij het opstellen van een verschillenanalyse. Ongetwijfeld zullen bepaalde ontheffingen makkelijker tot stand komen dan andere. Dit hangt ook af van de mate waarin een bepaalde toepassing al geschikt is voor operationele inzetbaarheid. Een concept dat klaar is voor marktintroductie zal de ontheffingsprocedure sneller doorlopen, en bepaalde uitgaven voor bijvoorbeeld een verschillenanalyse of een risico-analyse zullen in een eerder stadium gedaan zijn. Vergeleken met de mogelijkheden onder het RPR hanteert de Awb striktere termijnen. Naar verwachting kunnen aanvragers dus sneller een besluit tegemoet zien.

Aanvragers zullen voor afwijking van geldende bemanningseisen of technische eisen een aangepast en geldig certificaat overleggen, voordat ontheffing van het BPR wordt gevraagd. Voor dergelijke afwijkingen geldt een aparte procedure, opgenomen in de Binnenvaartregeling.

Met het artikel 1.26 in het BPR en met deze ministeriële regeling komen geen nieuwe verplichtingen voort die algemeen geldend zijn. Wanneer een burger of bedrijf een aanvraag indient zijn hier in principe geen kosten aan verbonden. Wel kunnen er door de bevoegde autoriteit voorschriften en beperkingen worden opgelegd in het kader van de te verlenen ontheffing. Het opstellen van een risicomanagementdocument volgens genoemde standaarden zal in de praktijk uitgevoerd worden door derde partijen die daarvoor vergoed moeten worden. Dit is echter geen disproportionele eis gezien de waarborgen voor de veiligheid die deze eis meebrengt. Bovendien wijkt deze werkwijze niet af van hetgeen procedure is bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Hierdoor wordt voorkomen dat een aanvrager meermaals een dergelijk document moet opstellen voor verschillende autoriteiten.

10. Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst. Op hetzelfde moment treedt ook artikel 1.26 van het BPR in werking. Zodra de wijziging van het BPR en de regeling in werking treedt kan een ontheffing worden aangevraagd. Op grond van aanwijzing 4.17, vijfde lid, onderdeel a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving wordt afgeweken van de vaste verandermomenten. Een zo snel mogelijke inwerkingtreding voorkomt, gelet op de doelgroep, aanmerkelijke ongewenste nadelen. Een aantal bedrijven is immers al enige tijd in afwachting van de ontheffingsmogelijkheid om op commerciële basis schepen te laten varen met geautomatiseerde toepassingen. Het langer dan nodig onthouden van de mogelijkheid voor deze bedrijven om een ontheffing aan te vragen is niet redelijk. Daarnaast raakt onderhavige regeling slechts een beperkte doelgroep; alleen de bedrijven die gebruik willen maken van de ontheffingsmogelijkheid zullen met deze regeling te maken hebben.

II. Artikelsgewijs deel

Artikel 1

Artikel 1 beschrijft de aanvraagprocedure die moet worden gevolgd. De gegevens die door een aanvrager moet worden overgelegd staan vermeld in het tweede lid. Deze gegevens zijn noodzakelijk voor de bevoegde autoriteit om een oordeel te vormen over de ontheffingsaanvraag. Het is mogelijk dat bijkomende gegevens noodzakelijk zijn. De locatie waarvandaan afstandsbesturing plaats vindt, als bedoeld in onderdeel c, kan aan wal zijn, maar bijvoorbeeld ook aan boord van een ander schip. In onderdeel k wordt een risicomanagementdocument gevraagd. Bij het functioneren van op afstand bestuurde en onbemande vaartuigen zijn er verschillende risicofactoren die de veiligheid en effectiviteit van de operaties kunnen beïnvloeden. Deze risico's kunnen worden onderverdeeld in vier hoofdcategorieën: technisch falen, menselijke fouten, omgevingsfactoren en samenlooprisico's. Elk van deze categorieën brengt specifieke uitdagingen met zich mee die zorgvuldig in kaart moeten worden gebracht om de nautische veiligheid te waarborgen. Deze categorieën met enkele voorbeelden zijn:

- Technisch falen: defecten of storingen in cruciale systemen kunnen kritieke gevolgen hebben, zowel aan boord als in aan de wal geïnstalleerde systemen. Zo kan zich een storing voordoen in de voortstuwing of stuurinrichting, kunnen sensoren uitvallen of foutieve data doorgeven. Dat kan leiden tot andere storingen (in bijvoorbeeld het Inland ECDIS systeem). Ook moet aandacht geschonken worden aan het verlies van de dataverbinding, het wegvallen van communicatie en inbreuken op de informatieveiligheid, evenals problemen met de energievoorziening.
- Menselijke fouten: hieronder vallen fouten in de uitvoering van de navigatietaken, waaronder stuurfouten door een verminderd situatiebewustzijn. Ook kunnen meldingen foutief geïnterpre-



teerd worden of leidt foutief onderhoud tot een mindere betrouwbaarheid van systemen. Ook moet voorkomen worden dat een operator het schip roekeloos of onvoorzichtig bestuurt.

- Omgevingsfactoren zoals extreme weersomstandigheden, drukte op de vaarweg, stroming of zoutwater.
- Samenlooprisico's die ontstaan wanneer meerdere risico's gelijktijdig optreden waardoor de impact van een bepaald risico wordt vergroot.

Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zijn de veiligheidseisen in het ADN-verdrag onverminderd van toepassing.

Het vierde lid omschrijft enkele zaken die uit de aanvraag, waaronder de risicoanalyses, moeten blijken voordat een bevoegde autoriteit kan overgaan tot het verlenen van een ontheffing. Gelet op het waarborgen van de veiligheid van het scheepvaartverkeer is er besloten om voor schepen waarmee vergaand geautomatiseerd wordt gevaren, geen vervoer van gevaarlijke stoffen toe te staan. Ook zullen aanvragen om ontheffing te verkrijgen van de eis om een schipper aan boord te hebben worden afgewezen, indien het schip zal worden gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van passagiers. Wel is het dan mogelijk om bijvoorbeeld inspecteurs mee te laten varen. Als de schipper zich aan boord bevindt en het schip op afstand bestuurd wordt kan het schip dus wel gebruikt worden voor het bedrijfsmatig vervoer van passagiers. In alle gevallen waarin het schip op afstand wordt bestuurd, is ontheffing vereist van artikel 1.09, eerste lid, van het BPR. Deze bepaling stelt dat een schip niet mag varen indien het sturen niet verricht wordt door een bekwaam persoon. Uit de nota van toelichting bij het BPR (Stb. 1983, 682) blijkt dat hiermee een persoon aan boord wordt bedoeld. Dit blijkt ook uit de bewoording in artikel 1.03, derde lid, van het BPR waar de zinsnede "Een lid van de bemanning en *ieder ander persoon die zich aan boord bevindt*" en die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van een schip bepaalt" staat. Indien de besturing wordt uitgevoerd door een persoon die zich niet aan boord bevindt, is ontheffing van artikel 1.09, eerste lid, van het BPR nodig.

De bepalingen van de Awb, zoals afdeling 3.6 en titel 4.1, zijn van toepassing op de aanvraag. Tegen de beschikking op de aanvraag is bezwaar en beroep mogelijk.

Artikel 2

Artikel 2, eerste lid, bevat de opsomming van de voorwaarden die in ieder geval verbonden worden aan de ontheffing. Met onderdeel a wordt gewaarborgd dat te allen tijde duidelijk is welke persoon de taken en verantwoordelijkheden van schipper vervult. Het is mogelijk ontheffing aan te vragen van artikel 1.02, vierde lid, van het BPR waarin vereist wordt dat de schipper zich tijdens de vaart aan boord van het schip bevindt. Een schip dat op afstand wordt bestuurd dient echter ingevolge artikel 1.02, eerste lid, alsnog één schipper te hebben onder wiens gezag het schip gevoerd wordt. In ieder geval dient het voor eenieder duidelijk te zijn wie de rol van schipper vervult.

De tekst in onderdeel b is vergelijkbaar met artikel 1.03, derde lid, van het BPR waarin wordt geëist dat een lid van de bemanning en ieder ander persoon die zich aan boord bevindt en die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van een schip bepaalt de bepalingen van het BPR naleeft. Een bestuurder die vanaf de wal een schip bestuurt maakt geen onderdeel uit van de bemanning. Onderdeel b is opgenomen om te waarborgen dat ook deze persoon in ieder geval gebonden is aan de bepalingen in het BPR.

In onderdeel c is opgenomen dat het altijd duidelijk moet zijn wie het schip bestuurt en waarvandaan de besturing plaatsvindt: dit kan namelijk aan boord of aan wal zijn. De besturing wordt bijgehouden in een logboek, dit logboek mag digitaal zijn. In onderdeel d is bepaald dat een bestuurder slechts één schip tegelijkertijd bestuurt en onderdelen e en f schrijven voor hoe te handelen in geval van calamiteit of verlies van connectiviteit.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*