

## **PROTOKOLL 21**

### **Aktualisierung des Mandats des Kleinen Schifffahrtsausschusses für die Steuerung und Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Navigation**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf die Mannheimer Akte, die die Freiheit der Schifffahrt, die Einheit des Rheinschifffahrtsregimes und die Gleichbehandlung garantiert,

unter Hinweis auf die Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“,

unter Bezugnahme auf Beschluss 1957-II-29 zur Einsetzung des Kleinen Schifffahrtsausschusses für die Einführung der Schubschifffahrt auf dem Rhein und auf Beschluss 1966-I-21, mit dem das Mandat des Kleinen Schifffahrtsausschusses auf alle neuen Techniken der Rheinschifffahrt ausgedehnt wurde,

unter Berücksichtigung der mit Beschluss 2018-II-16 verabschiedeten internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt,

in dem Bestreben, die Sicherheit und die Prosperität der Rheinschifffahrt zu garantieren und

in der Erwägung, dass die automatisierte Navigation hierzu einen Beitrag leisten kann,

zur Unterstützung der Entwicklung und Umsetzung der automatisierten Navigation auf nachhaltige Art und Weise, um dabei ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sicherzustellen,

in dem Bewusstsein, dass alle Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Navigation in einem einheitlichen Gremium koordiniert und gesteuert werden sollten, insbesondere was Abweichungen von ihren Regelwerken für Pilotprojekte betrifft,

unter Berücksichtigung der von ihrem Vorbereitenden Ausschuss beschlossenen und in der Anlage aufgeführten Grundsätze und Ziele der Regulierungsarbeiten der ZKR zur Förderung der automatisierten Navigation,

auf Vorschlag ihres Vorbereitenden Ausschusses,

1. beschließt, das Mandat des Kleinen Schifffahrtsausschusses wie folgt zu aktualisieren:

Die Steuerung und Koordinierung der Arbeiten wird dem Kleinen Schifffahrtsausschuss übertragen. Der Kleine Schifffahrtsausschuss bearbeitet sämtliche Fragen im Zusammenhang mit der Automatisierung unter Einbeziehung der Sachverständigen der verschiedenen Bereiche (je nach behandeltem Thema: Technik, Nautik, Personal, rechtliche Fragen usw.). Der Kleine Schifffahrtsausschuss prüft die Anträge auf Genehmigung von Pilotprojekten. Für die Pilotprojekte erarbeitet der Ausschuss die Beschlussentwürfe, die zeitlich befristete Abweichungen von den Bestimmungen der Verordnungen der Zentralkommission im Rheinkorridor genehmigen. Der Kleine Schifffahrtsausschuss unterrichtet regelmäßig alle betroffenen Ausschüsse über seine Arbeit. Die zuständigen Ausschüsse werden, gegebenenfalls schriftlich, innerhalb von 15 Tagen zu Beschlussentwürfen konsultiert, die zeitlich befristete Abweichungen von den Verordnungen zulassen.

Der Kleine Schifffahrtsausschuss überwacht die Umsetzung der von der ZKR genehmigten Abweichungen und berichtet über die Umsetzung in den Mitgliedstaaten an die Ausschüsse. Der Vorbereitende Ausschuss wird regelmäßig über den Fortschritt der Arbeiten unterrichtet.

Die anderen zuständigen Ausschüsse bereiten ihrerseits die Rechtsakte vor, die für mögliche Änderungen der Polizeiverordnung, der Untersuchungsordnung und der Schifffpersonalordnung erforderlich sind und deren Ziele über die Pilotprojekte hinausgehen. Der Kleine Schifffahrtsausschuss kann eine Überwachungsfunktion ausüben, um einen Fahrplan aufzustellen, wenn gleichzeitig gesetzliche Änderungen erforderlich sind.

Der Kleine Schifffahrtsausschuss wird gebeten, die Überwachung der Akzeptanz und Anwendung der noch bis zum 31. Dezember 2022 gültigen internationalen Definition für die Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt zu gewährleisten, und zwar insbesondere außerhalb der ZKR, sowie der ZKR bei ihrer Herbstplenartagung 2022 Bericht zu erstatten und einen neuen Entwurf der Definition unter Berücksichtigung der für notwendig erachteten Anpassungen vorzuschlagen.

Für den Zeitraum 2020-2021 wird der Vorsitz des Kleinen Schifffahrtsausschusses von den Niederlanden und der stellvertretende Vorsitz von Belgien wahrgenommen.

Das Sekretariat wird die zusätzlichen Kosten für die Organisation der Sitzungen des Kleinen Schifffahrtsausschusses so weit wie möglich begrenzen, ohne jedoch die Sprachenregelung der Zentralkommission in Frage zu stellen.

2. ersucht den Polizeiausschuss zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein Pilotprojekt zeitlich befristet von den Vorschriften der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung abweichen könnte.

**Anlage**

## Anlage zu Protokoll 21

<b>Arbeitsgrundlagen</b>		<b>Gremien</b>
P1	Die ZKR nimmt eine Vorreiterrolle bei der Umsetzung der automatisierten Navigation (einschließlich verschiedener Automatisierungsgrade) auf dem Rhein und den europäischen Wasserstraßen ein	Alle
P2	Die Steuerung und Koordinierung der Arbeiten wird grundsätzlich dem Kleinen Schifffahrtsausschuss (RN) zugewiesen. Dieses eine Gremium bearbeitet sämtliche Fragen der Automatisierung, einschließlich der Genehmigungen von Pilotprojekten, einschließlich der Rechtsakte für Abweichungen von den Bestimmungen der Verordnungen der Zentralkommission, unter Einbeziehung der Sachverständigen der verschiedenen Bereiche (je nach behandeltem Thema: Technik, Nautik, Besatzung, rechtliche Fragen...) und ständiger Information aller betroffener Ausschüsse. Die zuständigen Ausschüsse hingegen bereiten die Rechtsakte vor, die für eventuelle Änderungen der Polizeiverordnung, der Untersuchungsordnung und der Personalverordnung erforderlich sind. RN überwacht die Umsetzung der von der Zentralkommission genehmigten Abweichungen und berichtet über die Umsetzung in den Mitgliedstaaten an die Ausschüsse. Der Vorbereitende Ausschuss (PRE) wird regelmäßig über den Fortschritt der Arbeiten unterrichtet.	Alle besonders PRE und RN
P3	Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen innerhalb der ZKR stellen ihren Sachverstand vollumfänglich zur Verfügung, um die Entwicklung und Umsetzung der automatisierten Navigation auf nachhaltige Art und Weise zu unterstützen und dabei ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sicherzustellen.	Alle
P4	In Verbindung mit dem Beschluss 2018-II-16 wird die ZKR die Begriffe im Zusammenhang mit „automatisierte Navigation“ (einschließlich mehrerer Automatisierungsgrade) definieren, um ein besseres Verständnis für die inhaltlichen Zusammenhänge der Arbeiten zu erhalten.	Alle besonders RP
P5	Die ZKR arbeitet so intensiv wie möglich mit sonstigen Organisationen zusammen, um das Teilen von Kenntnissen so umfangreich wie möglich zu gestalten (CESNI, UNECE, PIANC, ISO, IMO, EBU, ESO, ETF, IVR, Aquapol, private Unternehmen, ...).	Alle
P6	Kurzfristig erteilt die ZKR, auf Vorschlag der Mitgliedstaaten, Ausnahmegenehmigungen für Einzelfälle, um die Durchführung von Pilotprojekten zu ermöglichen. Eine effiziente Koordination bei der Prüfung der Ausnahme in der ZKR wird gewährleistet.	Alle
P7	Kurzfristig wird die Innovation auf internationaler Ebene durch Anordnungen vorübergehender Art und die Ermöglichung der Durchführung von Pilotprojekten, auf Nachfrage des Marktes, umgesetzt.	Alle

<b>Ziele</b>		<b>Gremien</b>
O1	Fahrzeuge mit automatisierter Navigation müssen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau auf dem Wasserstraßennetz gewährleisten.	Alle
O2	Fahrzeuge mit automatisierter Navigation unterstützen den Markt und ermöglichen so, der Binnenschifffahrt neue Warenströme zuzuführen. Sie tragen zur Verkehrsverlagerung und zum Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern bei.	Alle
O3	In Übereinstimmung mit der Mannheimer Erklärung (2018) soll die Automatisierung dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu stärken, angemessene soziale Bedingungen zu gewährleisten, ein gleichwertiges Sicherheitsniveau für die Schifffahrt aufrecht zu erhalten und die nachhaltige Entwicklung zu fördern (in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht).	Alle
O4	Begriffsbestimmungen sorgen für einen deutlichen Rahmen und sind in einem Arbeitsdokument verfügbar. Diese Definitionen müssen auf allen Gebieten kohärent und rechtsverbindlich sein.	RP, DF
O5	Berufliche Befähigungen und Besatzungsvorschriften müssen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten.	STF, CESNI/QP mit Beteiligung der anerkannten Organisationen

Ziele		Gremien
O6	<p>Sofern ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet wird,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kann die Bedienung und das Führen eines automatisierten Fahrzeuges vom Standort des Fahrzeuges getrennt werden,</li> <li>- richtet sich der mögliche Umfang der Ersetzung von Personen an Bord durch Personen an Land nach dem Automatisierungsgrad.</li> </ul>	RP, STF, CESNI/QP
O7	Die für Fahrzeuge geltenden technischen Vorschriften (insbesondere ES-TRIN und seine nationalen Umsetzungen) müssen das hohe Sicherheitsniveau auf dem Wasserstraßennetz gewährleisten.	RV, CESNI/PT
O8	<p>Die optische Bezeichnung eines automatisierten Fahrzeuges gewährleistet eine deutliche Kommunikation und ein gleichwertiges Sicherheitsniveau.</p> <p>Die Bezeichnung der Fahrrinne gewährleistet ein hohes Sicherheitsniveau.</p>	RP
O9	Die Betriebsführung muss ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten. In sämtlichen Situationen muss klar sein, wer für ein Fahrzeug verantwortlich ist.	DF
O10	Die Betriebsführung muss ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten. In sämtlichen Situationen muss klar sein, wer im Falle eines Unfalls haftbar gemacht werden kann (an Bord wie an Land).	DF eventuell unter Einbeziehung der IVR
O11	Ein automatisiertes Fahrzeug wird wie bemannte Fahrzeuge am Schiffsverkehr teilnehmen. Ein automatisiertes Fahrzeug muss vollständig in der Lage sein, die Verkehrsregeln einzuhalten.	RV, CESNI/PT, RP
O12	Ein automatisiertes Fahrzeug kann mit dem gleichen Sicherheitsniveau wie ein bemanntes Fahrzeug mit der zuständigen Behörde (Schiff-Land) kommunizieren, und es hat zugleich dieselbe Melde- und Berichtspflichten.	RIS, CESNI/TI, IEN, RP
O13	Ein automatisiertes Fahrzeug kann mit dem übrigen Schiffsverkehr (Schiff-Schiff) auf dem gleichen Sicherheitsniveau wie ein bemanntes Fahrzeug kommunizieren.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O14	Urkunden und sonstige Unterlagen sind digital verfügbar und für die Vollzugsdienststellen über ein digitales System, nicht an Bord, zugänglich. Die elektronische Identifizierung wird durch geeignete Authentifizierungsmechanismen sichergestellt.	RP, STF, RV CESNI/PT, CESNI/QP, CESNI/TI.
O15	<p>Um die Sicherheit zu garantieren, müssen automatisierte Fahrzeuge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in der Lage sein, wie jedes andere Fahrzeug auch Notsituationen an Bord oder in der Fahrrinne entgegenzutreten; und</li> <li>- auf eigene Weise, Hilfe für ein Fahrzeug in der Nähe zu leisten.</li> </ul>	RP
O16	Die neuen Systeme, die bei automatisierten Fahrzeugen zum Einsatz kommen, müssen den höchsten Anforderungen in Bezug auf den Schutz gegen Cyberbedrohungen und für den Datenschutz entsprechen. Außerdem müssen sie über ein Fallback-System verfügen.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O17	Die im Rahmen der automatisierten Navigation entwickelten Systeme müssen die verfügbaren und bestehenden Infrastrukturen berücksichtigen.	IEN, RP