



Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11
B-1000 Brussels
Telephone +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
Email: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

Samen werken aan de toekomst - Automatisering in de Europese binnenvaart

INLEIDING

Automatisering is niet te stoppen, maar moet worden benaderd vanuit het perspectief van de werknemers en goed worden begeleid door middel van sociale dialoog. De toekomst van de Europese binnenvaart moet samen worden vormgegeven.

Digitalisering en automatisering vormen uitdagingen voor zowel de werknemers in alle vervoerswijzen als de hele maatschappij. Een vroegtijdige onderkenning en omschrijving van deze uitdagingen voor de binnenvaart zijn van essentieel belang om collectieve antwoorden te kunnen geven.

Verandering is een proces, geen gebeurtenis van de ene dag op de andere, en voor de Europese binnenvaart is dit een traag en complex proces. Veel aspecten vereisen een aanpak: scheepsontwerp, nieuwe regelgeving, waterwegbeheer, digitale infrastructuur, verschuivingen in de aansprakelijkheid, beheer van datasystemen, enorme financiële middelen, nieuwe centrale regelgever...

Op een schaal van 1 tot 5 staat de Europese binnenvaart volgens specialisten op niveau 1, wat een enorm braakliggend gebied inhoudt dat veel tijd en middelen zal mobiliseren.

Op dit moment is de kosten-batenanalyse van een volledig geautomatiseerde binnenvaartsector nog steeds negatief omdat veel vragen nog niet beantwoord zijn. Een belangrijk punt van aarzeling is wie de financiële middelen en capaciteit zal hebben om te investeren in automatisering.

Automatisering zal de sector een volledig nieuw gezicht geven, en niet alleen vanuit een perspectief van de werkgelegenheid, maar ook leiden tot een grote consolidatie in de sector omdat veel zelfstandige schippers niet in staat zullen zijn de investeringen in innovatie te doen die nodig zijn om concurrerend te blijven.

Veel projecten en experimenten worden opgezet, maar de inschatting van de manier waarop de automatisering de algemene prestaties van de sector op ecologisch en sociaaleconomisch vlak zal verbeteren, blijft nog vaag. En wat zullen de kosten zijn als verbeteringen mogelijk zijn? Een belangrijke zorg is dat veel projecten uit belastinggeld worden opgebracht, waarbij het uiteindelijke resultaat van deze projecten de afschaffing inhoudt van de werknemers aan boord, die als belastingbetalers het project mede financieren.



President Frank Moreels

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova



VEILIGHEID

De voordelen van automatisering in de Europese binnenvaart in termen van veiligheid zijn nog niet aangetoond, terwijl geautomatiseerd en autonoom varen voor 100% veilig moet zijn. De veiligheid van bemanning, passagiers, schip, lading en waterweg zal het moeilijkst te garanderen zijn, vooral in de overgangsfase waarin geautomatiseerde en/of autonome schepen interageren met bemande schepen. In dit stadium weet niemand of automatisering de ongevalratio's zal verbeteren. Autonome schepen zullen ook zwakke punten vertonen, zoals algoritme problemen en hackers, met nieuwe ongevallen en factoren die op dit moment onbekend zijn.

De aansprakelijkheid bij ongevallen waarbij een autonoom schip is betrokken zal een belangrijke hindernis zijn. Het is mogelijk lering te trekken uit andere sectoren zoals de luchtvaart, waar autonoom vervoer en op afstand bestuurd systemen al gemeengoed zijn.

In de overgangsfase waarin bemanningsleden systematisch door geautomatiseerde of gerobotiseerde systemen en activiteiten worden vervangen, zal het uiterst moeilijk zijn om in geval van nood de veiligheid te garanderen. Het is onmogelijk het schip vanuit het stuurhuis te redden en tegelijkertijd hulp te bieden aan een overboord geslagen bemanningslid. Bij volledig geautomatiseerde schepen wordt de internationale hulpverplichting voor slachtoffers in het water problematisch.

Veel kwesties – technisch, regelgevend en procedureel – moeten gelijktijdig worden aangepakt en vooruitgang is alleen mogelijk met een gefaseerde aanpak via sociale dialoog. Voor bestaande technologieën zijn de meeste tekortkomingen en risico's goed in kaart gebracht en kan snel worden ingegrepen, maar is dit ook het geval met nieuwe technologieën en programma's? Het is nodig nieuwe veiligheidsregels proactief te definiëren en te integreren in de nieuwe realiteit van de binnenvaart.

LEVENSLANG LEREN

ETF probeert al jaren de leef- en werkomstandigheden van alle werknemers aan boord van binnenschepen te verbeteren omdat een groot tekort aan gekwalificeerd personeel bestaat. De sociale partners hebben initiatieven genomen om de banen aan boord aantrekkelijker te maken en jongeren voor de sector te interesseren, want alleen kwaliteit heeft een voldoende motiverende werking.

Geautomatiseerde processen en systemen hebben tijd nodig om ontwikkeld en geïmplementeerd te worden, maar zullen ook toepassing vinden op de Europese binnenwateren. De grote vraag blijft hoe jongeren gemotiveerd kunnen worden voor een carrière in de binnenvaart als niet gegarandeerd kan worden dat in deze sector een toekomst voor hen is weggelegd. Waarom zouden zij bereid zijn de gaten te vullen?

Opleiding en omscholing worden belangrijker dan ooit tevoren. De verplichte nascholing of bijscholing moet zo snel mogelijk via een gedelegeerde handeling in de richtlijn betreffende beroepskwalificaties worden opgenomen. De toekomstige eisen aan schippers en matrozen



President Frank Moreels

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova



zullen heel anders zijn omdat veel taken zullen worden uitbesteed of verplaatst van schip naar wal. Geautomatiseerde processen vragen om IT- en andere toezichthoudende en analytische vaardigheden. Op basis van de nieuwe eisen moeten nieuwe leerprogramma's worden ontwikkeld om de nieuwe generatie bemanningsleden op tijd te vormen. EDINNA, het Europees platform van opleidingsinstellingen, moet permanent bij de discussie worden betrokken.

ONE SIZE FITS ALL

Volledig geïntegreerde, veilige en betrouwbare gegevens zijn van essentieel belang. Alle documenten en informatie moeten uitmonden in één standaard en op centrale wijze worden geïntegreerd in een controlefunctie of -orgaan.

Transparantie en betrouwbaarheid van informatie kunnen alleen worden gegarandeerd wanneer de toezichthoudende instanties rechtstreeks en in real time toegang krijgen tot de gecentraliseerd verzamelde gegevens.

Deze transparantie van informatie en gegevens is ook cruciaal om gelijke concurrentievoorwaarden te creëren en in stand te houden, want wie over een informatievoorsprong beschikt, heeft tegelijkertijd een concurrentievoordeel.

De digitale registratie van de werk- en rusttijden van de individuele bemanningsleden of de installatie en implementatie van de digitale/slimme tachograaf is een eerste en dringende stap in dit proces. Deze gegevens moeten in real time en op transparante wijze ter beschikking worden gesteld van zowel de werkgevers en bemanningsleden als de toezichthoudende instanties (autoriteiten).

WELKE STANDAARDEN WILLEN WIJ?

Het is duidelijk dat in de veranderende transportsector alleen de hoogst mogelijke standaarden de instelling van een robuust, veilig en beveiligd regelgevend kader waarborgen, want wij streven naar een 100% veiligheidsgarantie in geautomatiseerde en/of autonome binnenvaart.

Binnen de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) zijn 5 automatiseringsniveaus gedefinieerd. CESNI/QP, de werkgroep voor beroepskwalificaties, zal voor elk van deze niveaus nieuwe ITnormen moeten uitwerken.

Geïntegreerde en geharmoniseerde standaarden voor het hele Europese continent zijn essentieel om bemanningsleden aan dezelfde criteria te laten voldoen, ongeacht waar zij werken; dit zal de inzetbaarheid waarborgen in een sector die haar personeelsbestand geleidelijk zal uitfaseren.

MILIEUVOORDELEN VAN AUTOMATISERING

De binnenvaart is nog steeds een duurzame vervoerswijze, met een globaal lager energieverbruik en geluidsniveau. Ook moet rekening worden gehouden met de schaalvoordelen. En over het geheel genomen is het veiligheidsniveau hoger, vooral wat betreft



President Frank Moreels

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova



het vervoer van gevaarlijke goederen. De binnenvaart kan bijdragen aan de decongestie en het potentieel is nog steeds enorm wanneer de binnenvaart wordt opgenomen in de globale toeleveringsketen.

Nieuwe technologieën zullen leiden tot nog groenere motoren en nog lagere emissies. De totale voetafdruk van de sector zal afnemen, maar de echte positieve effecten van automatisering zullen pas op de zeer lange termijn worden gegenereerd.

Andere vervoerswijzen hebben een korte voorsprong, aangezien de totale levenscyclussen aanzienlijk korter zijn in vergelijking met een gemiddelde binnenvaartmotor. De binnenvaart heeft een aanzienlijke achterstand op het gebied van innovatie en een relatief oude vloot, zodat de inhaalslag problematisch blijkt door het gebrek aan financiële middelen.

ANTICIPEREN & PROACTIEF HANDELEN

Het algemene bewustzijn over automatisering is zeer laag. Voor de capaciteitsopbouw met betrekking tot het omgaan met en begeleiden van automatiseringsprocessen is een echte behoefte geïdentificeerd.

Het is nodig een monitoringinstrument te ontwikkelen dat nieuwe projecten en pilots in een zeer vroeg stadium identificeert, zodat de sociaaleconomische effecten ervan proactief kunnen worden geanalyseerd. De sociale partners moeten beginnen met het inventariseren van goede praktijken en ook richtsnoeren ontwikkelen voor de benadering van het technologische innovatieproces.

GOEDE VOORBEELDEN VAN AUTOMATISERING

Het gebruik van simulatoren moet worden bevorderd om de doeltreffendheid van onderwijs, beoordeling en examinering te vergroten.

E-learning moet intensiever worden ontwikkeld om ervoor te zorgen dat de professionele vaardigheden en competenties op het hoogste niveau worden gehouden.

Geautomatiseerde of op afstand bediende en controleerde sluizen kunnen de algemene efficiëntie van het gebruik van de waterweg verhogen.

Betere informatie-uitwisseling tussen schip en administratie/back office kan zorgen voor een betere aansluiting van de binnenvaart op de totale leveringsketen.



President Frank Moreels

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

