



Vincent Van Quickenborne

Vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee

Brussel, 22 juni 2021

PERSBERICHT

Belgische Noordzee wordt proeftuin voor autonome en onbemande vaartuigen

Wettelijk kader vanaf 1 juli van kracht

Belgische bedrijven spelen een voortrekkersrol op het vlak van de ontwikkeling van autonome en onbemande vaartuigen. Om deze innovatieve sector te stimuleren, voorziet ons land een wettelijk kader om proefprojecten met dit soort vaartuigen mogelijk te maken op zee. Vanaf 1 juli treedt deze nieuwe regelgeving in werking. Daarmee wordt de Belgische Noordzee een proeftuin voor innovatieve bedrijven die werken rond zelfsturende vaart, besturing van schepen op afstand en autonome onderwatervaartuigen. Vice-eersteminister en minister van Noordzee Vincent Van Quickenborne bracht vandaag een bezoek aan het Marine Robotics Center en De Blauwe Cluster in Oostende die tal van deze projecten helpen ontwikkelen. Hij was aansluitend de gastheer van een webinar waarop de Belgische expertise en het wettelijk kader werd voorgesteld aan een internationaal publiek in het kader van de International Maritime Organisation. Ook de Belgische reders reageren positief en kondigen aan een “denktank voor onbemande vaart” te zullen oprichten.

De voorbije jaren kennen we een digitale technologische revolutie op heel wat vlakken. Ook in de scheepvaart zien we - naar analogie met zelfrijdende auto's, robotica en drones - een toenemende mate van digitalisering en automatisering. Een volgende logische stap is dan onbemande vaartuigen die van op afstand bestuurd worden en zelfsturende autonome vaartuigen. Heel wat Belgische bedrijven zijn pioniers op dit vlak en investeren in deze technologie. Tot op heden ontbrak het echter aan een duidelijk wettelijk kader om autonome of onbemande vaartuigen op de Noordzee te laten varen.

Vice-eersteminister en minister van Noordzee Vincent Van Quickenborne voert vanaf 1 juli via een Koninklijk Besluit een nieuwe regelgeving in die het mogelijk maakt om met dit soort vaartuigen proefvaarten uit te voeren in de Belgische Noordzee. Daarmee is ons land samen met Noorwegen en Frankrijk het eerste in de wereld dat een dergelijk uniform kader voorziet. Zeker in het drukbevaren Belgisch deel van de Noordzee is dit een grote uitdaging. Dit zal de pioniersrol van onze bedrijven een boost geven en België internationaal op de kaart zetten.

De scheepvaart is een mondiale business die internationaal aanvaarde normen nodig heeft om een eerlijk speelveld te garanderen. Ons land zal met deze nieuwe wetgeving een belangrijke bijdrage leveren voor de besprekingen die nog volop aan de gang zijn voor de ontwikkeling van een internationaal regelgevend

kader voor onbemande vaart in de schoot van de International Maritime Organisation. Deze internationale uniforme regelgeving is een belangrijke voorwaarde om onbemande vaart op grotere schaal te kunnen invoeren en commercialiseren.

Nieuw wettelijk kader

Onder de bestaande regelgeving geldt momenteel dat “elk schip te allen tijde goede uitkijk dient te houden door te kijken en te luisteren (...) om een volledige beoordeling van de situatie en het gevaar voor aanvaring te kunnen maken”. Dit houdt in dat op de navigatiebrug van elk schip wettelijk steeds iemand moet aanwezig zijn. Hierop wordt nu een uitzondering voorzien voor onbemande schepen.

Voor een onbemand schip moet het gaan om een zeeschip waarvan de navigatiebrug periodiek of gedurende de gehele reis onbemand kan zijn. Onder deze **definitie** vallen (onderwater)vaartuigen die van op afstand bestuurd worden of bestuurd door kunstmatige intelligentiesystemen. Het toepassingsgebied is bewust vrij ruim omschreven. Dit om flexibel te blijven en ruimte te laten voor experiment en onderzoek. Bovendien bestaat er nog geen internationaal juridisch kader waarin onbemande vaartuigen worden gedefinieerd.

Er wordt een procedure ingevoerd waarbij een **vergunning** kan afgeleverd worden voor een bepaalde periode door de minister. Deze vergunning stelt de veiligheidsvoorwaarden vast waaraan het onbemande schip moet voldoen. Tot op heden was het zo dat er afzonderlijke vergunningen moesten afgeleverd worden per test met een onbemand vaartuig. In het Belgisch **scheepsregister** wordt een nieuw speciaal register voorzien voor onbemande vaartuigen. Dit houdt in dat onbemande vaartuigen **onder Belgische vlag** kunnen varen. De inschrijving in dit register is gratis. Ook onbemande schepen die in het buitenland geregistreerd zijn, komen in aanmerking voor een Belgische vergunning.

De inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving is gepland voor **1 juli 2021**.

Het is van toepassing op drie soorten onbemande schepen:

- **Unmanned Surface Vessel** of USV zijn onbemande vaartuigen.
- **Remotely Operated Vehicle** of ROV zijn robots die vanuit een controlekamer bediend worden en zijn ideaal om gericht onderzoek uit te voeren op de zeebodem.
- **Autonomous Underwater Vehicle** of AUV kunnen zelfstandige missies onder water uitvoeren.

Dat voorzien wordt in een flexibele definitie wil niet zeggen dat onbemande schepen niet worden onderworpen aan de nodige **controle**. De Noordzee is immers één van de drukste vaarroutes ter wereld en de veiligheid moet steeds gegarandeerd blijven. Daarom worden de onbemande schepen gecontroleerd in twee fases. De eerste controle vindt plaats tijdens de technische analyse bij het aanvragen van een vergunning. Ten tweede zijn er de inspecties uitgevoerd door de Scheepvaartcontrole. Deze is bevoegd om alle schepen die zich in de Belgische maritieme zones bevinden, te inspecteren. Ook de onbemande vaartuigen vallen hieronder.

Vermits het nog wachten is op een internationaal kader werd nog geen bijzonder regime voor **aansprakelijkheid** vastgelegd. Dit betekent dat de algemene maritieme wetgeving omtrent aansprakelijkheid onverminderd van toepassing is op onbemande vaartuigen.

(Internationale) samenwerking

Het webinar van vandaag was van groot belang om verschillende actoren rond de tafel te brengen en best practices uit te wisselen. Maar liefst 300 deelnemers van over de hele wereld namen deel. Als belangrijke maritieme natie wil België leiderschap tonen op maritieme kennisvelden en expertise delen in verschillende fora. Autonome navigatie maakt integraal deel uit van de Belgische verkiezingscampagne om opnieuw verkozen te worden in de Council bij de IMO later dit jaar.

Daarnaast is het duidelijk dat de oprichting van een aan MASS-denktank (Maritime Autonomous Surface Ships) waarin alle Belgische actoren door de Koninklijke Belgische Redersvereniging worden samengebracht, een belangrijke stap is in de richting van een vruchtbare uitwisseling tussen al deze actoren.

Innovatieve sector met veel potentieel

Er zijn heel wat toepassingsmogelijkheden waar onbemande of autonome vaart een optie kan zijn. In de eerste plaats bij schepen met **korte, vaste trajecten** zoals overzetboten of werkboden die onderhoudspersoneel van en naar offshore windmolenparken varen.

Maar ook voor de **wetenschap** kunnen onbemande of autonome vaartuigen een belangrijke meerwaarde bieden. Zo kunnen onbemande onderzoekschepen aanzienlijk meer data vergaren, is de zeebodem beter bereikbaar voor mariene robots en zijn ondiepe kustgebieden beter toegankelijk voor kleine onbemande vaartuigen.

Onbemande of autonome vaart biedt een groot potentieel om de veiligheid op zee, de bescherming van het milieu en het welzijn van de mens te verbeteren. Maar net zoals onze wegen nog niet vol rijden met zelfrijdende wagens, zullen ook op zee zelfsturende schepen niet snel de overhand nemen. Toch verwachten experts dat de komende jaren veel vormen van automatisering, afstandsbesturing en AI-technieken verder hun intrede zullen doen in de scheepvaart. Het economisch belang van deze sector zal hierdoor enkel maar toenemen. Bovendien ligt België in het centrum van de logistieke en transportindustrie en –technologie. Ons land heeft nood aan een duurzame toekomst voor de maritieme sector en is een vruchtbare bodem voor de ontwikkeling van deze nieuwe technologie.

Omdat zo'n 85 procent van de ongevallen op zee het gevolg zijn van menselijke fouten, kan automatisering een verhoging van de **veiligheid** op zee teweegbrengen. Bovendien kan onbemande vaart gebruikt worden voor potentieel gevaarlijke situaties zoals het opsporen en verwijderen van mijnen of ander oorlogsmateriaal of het inzetten van onbemande blusboten.

Vaartuigen die autonoom varen, worden vaak ten onrechte aanzien als een bedreiging voor de **tewerkstelling**. Het is evenwel niet omdat er geen of minder bemanning aan boord verblijft, dat er geen extra mensen aan wal nodig zijn. Onbemande schepen zullen ook nog steeds zeelui en hun knowhow nodig hebben. Niet alleen voor de opleiding en de certificering van de operatoren op afstand, maar ook

bij de ontwikkeling en het onderhoud van autonome en/of op afstand bediende systemen. De arbeidsomstandigheden van de zeevarenden zullen verbeteren en er zullen op termijn aanvullende nieuwe kwalificaties ontwikkeld moeten worden. In het kader van de ontwikkeling van het regelgevend kader binnen de IMO voert België momenteel een studie uit naar de vaardigheden die een remote control operator moet beschikken.

Belgische pioniers voorgesteld tijdens internationaal webinar

Ons land kent heel wat bedrijven die tot de wereldtop behoren in de onbemande vaart. De Blauwe Cluster faciliteerde reeds verschillende proefprojecten in België en sommige zijn op dit moment nog in ontwikkeling. Maar naast deze pilootprojecten worden in België ook een aantal technologieën ontwikkeld die nodig zijn voor de scheepvaart, met name op het gebied van communicatie. Verschillende Belgische bedrijven konden tijdens het webinar, gemodereerd door De Blauwe Cluster, hun innovatieve technieken toelichten.

Zo is er **dotOcean** dat samen met de Koninklijke Militaire School, het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie en de Marine component van Defensie onderzoekt hoe meerdere autonome vaartuigen kunnen samenwerken om patrouilles op zee uit te voeren en geautomatiseerde kustbewaking mogelijk te maken. In het project zullen autonome vaartuigen op zee en detectiesystemen aan wal in een netwerk samenwerken om ongeautoriseerde schepen te detecteren en te gaan inspecteren.

SeaHub is een bedrijf dat pioniert in de communicatie tussen vaartuigen onderling en tussen zee en land. Want geen autonome vaart zonder efficiënte draadloze datatransfer tussen schepen onderling en tussen schip en controlekamer. Hierbij wordt reikhalzend uitgekeken naar de komst van 5G.

Een ander voorbeeld is **Seafar**. Met hun project Deseo leveren ze een prachtig staaltje technologie om kust- en binnenvaartschepen te automatiseren en vanuit een gecentraliseerd controlecentrum aan te sturen. De operatoren in het controlecentrum hebben een reeks van hoogtechnologische systemen op basis van artificiële intelligentie, sensorfusie en objectdetectie ter beschikking om een veilige navigatie te garanderen. Waar nodig kan door menselijke tussenkomst worden ingegrepen. Door toepassing van de technologie en diensten van Seafar, kan het schip varen met minder bemanning.

Belangrijk voor deze bedrijven is het aangepaste wetgevend kader dat ervoor zal zorgen dat innovatieve bedrijven hun ontwikkelde technologieën commercieel kunnen toepassen in samenwerking met de verschillende partners. Op deze manier kan de sector een voorsprong nemen op buitenlandse concurrenten, en net die voorsprong is van significant belang om een Europese speler te worden.

Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Noordzee: *“Het is belangrijk dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën plaatsvindt binnen een kader dat de huidige veiligheids- en milieubeschermingsnormen respecteert en zelfs versterkt. Met een nieuw wettelijk kader voor onbemande schepen stimuleren we de sector waarin tal van innovatieve Belgische bedrijven pionier zijn. Het is nu zaak om ook op internationaal niveau snel tot een nieuw kader te komen om een gelijk speelveld te bewerkstelligen. Daarna kunnen we ook werk maken van de infrastructuur en logistiek die dan snel moeten volgen.”*

Bart Heylbroeck, directeur-generaal a.i. Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer: *"DG Scheepvaart wil de ontwikkeling van autonome navigatie ten volle ondersteunen door samen te werken met geïnteresseerde partijen en hen een wettelijk kader aanbieden om hun autonomieprojecten uit te rollen. De uitdagingen zijn talrijk en bijzonder boeiend voor een moderne administratie als de onze. Wij willen op internationaal vlak hierin een voortrekkersrol spelen en onze expertise inzetten in de Internationale Maritieme Organisatie die het kader moet scheppen voor de internationale autonome vaart"*

Capt. Marc Nuytemans, CEO De Blauwe Cluster: *"De Blauwe Cluster (www.blauwecluster.be) heeft in haar rol van innovatiehub reeds verschillende projecten gefaciliteerd en er zijn er nog enkele lopende. In het komende decennium zal er nog veel innovatie noodzakelijk zijn om de volgende stadia te kunnen bereiken. Als speerpuntcluster die 200 bedrijven en kennisinstellingen verenigt rond de duurzame Blauwe Economie kijken wij er naar uit om onze pioniersrol daarin te blijven spelen. De duurzame blauwe economie biedt het grootste potentieel voor de uitdagingen van vandaag en morgen. Onze toekomst ligt immers aan, op en in zee."*

Jan Mees, algemeen directeur VLIZ: *"Ook voor de mariene wetenschappen hebben onbemande vaartuigen heel wat potentieel, met ruimte voor bijkomende technologische innovatie. Het wetgevende kader voor autonome en onbemande vaartuigen rijkt de wetenschap de nodige proeftuinfaciliteiten aan om nieuwe ontwikkelingen te testen in de uitdagende omgeving die het Belgisch deel van de Noordzee is."*

Wilfried Lemmens, gedelegeerd bestuurder Koninklijke Belgische redersvereniging: *"Via moderne communicatiemiddelen wordt het team aan boord van het schip meer en meer geïntegreerd in het team aan de wal. Dit zal binnen afzienbare tijd resulteren in schepen die vanop afstand, vanuit het hoofdkantoor van de rederij worden gestuurd, door één team. Voor deze ontwikkeling zal een nieuwe (r)evolutionaire managementstijl nodig zijn, zowel op technisch als op HR-niveau. Belgische reders willen deze vooruitgang niet missen en richten een denktank op met alle maritieme stakeholders om hierin, wereldwijd, het voortouw te nemen."*

Bert Mons, gedelegeerd bestuurder Voka - Kamer van Koophandel West-Vlaanderen: *"De maritieme sector is volop in transformatie; we zien heel wat voorbeelden van digitalisering en automatisering gelinkt aan vaartuigen en havens. De kustregio met onze havens en Noordzee vormt het perfecte decor voor nieuwe kruisbestuivingen tussen gevestigde bedrijven en nieuwe spelers, en tussen maritieme bedrijven, de maakindustrie, IT-bedrijven, toeleveranciers, onderzoeksinstituten enz. Met het nieuwe wettelijke kader pionieren we nu ook op juridisch vlak. Dit zal ongetwijfeld bijdragen tot verdere innovaties, meer R&D, en uiteindelijk een sterkere jobcreatie en toegevoegde waarde in onze regio."*

Amélie Cardyn, Ship Technologies, Agoria: *"De Belgische industrie telt veel industriële en digitale bedrijven die bijdragen tot de ontwikkeling van geautomatiseerde en autonome systemen. Zij bieden ook oplossingen voor detectie en telecommunicatie in extreme weersomstandigheden."*

Perscontact

Maxim Laporte

5 van 6

Adviseur Communicatie
maxim@teamjustitie.be
+32 474 77 70 30

6 van 6