

Seeleute, Binnenschifffahrt, Fischereibesetzäftigte: Positionsentwurf zur Zukunft der Arbeit

1. Die Entwicklung besserer Software, kleinerer Sensoren und fortschrittlicherer Kommunikationssysteme führt zur zunehmenden Digitalisierung der Weltwirtschaft. **Die Digitalisierung im maritimen Sektor ermöglicht die Automatisierung einiger Funktionen und die verbesserte Kontrolle der gesamten Prozesse.** Sie fördert die **verstärkte Nutzung von Fernwirktechnik.** Viele dieser Technologien können zum Nutzen der Beschäftigten und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen eingesetzt werden, können aber auch dem gegenteiligen Zweck dienen.
2. Digitalisierung führt zum **verstärkten Einsatz von Technologien zur Überwachung von Prozessen und Beschäftigten**, da sie den sensibelsten Kostensektor betreffen – die Arbeitskosten. Diese Technologien sind in Ausrüstung, Werkzeuge und Infrastruktur eingebaut und können die Körperbewegungen, die Tätigkeit, den Standort, die Gesichtsausdrücke, die Gespräche und die Biometrie der Beschäftigten überwachen.
3. **Die von diesen Technologien erzeugten Daten können mit Benchmarks verknüpft werden, die in Algorithmen eingebaut sind.** Sie vergleichen Beschäftigte mit ihren Kolleg*innen oder einem "Idealbild" und sind mit Belohnungen und Strafen verknüpft. Solche Technologien dienen zur Disziplinierung der Beschäftigten. Im Moment haben die Beschäftigten keinen Einfluss auf diese Benchmarks und die Art und Weise, wie die Technologien eingesetzt werden. Sie erhöhen den Stress der Beschäftigten enorm.
4. Die Daten werden von den Beschäftigten bei der Arbeit erzeugt, gehören aber entweder ihrem direkten Arbeitgeber oder dem Technologieanbieter und werden von diesen verwendet. **Die Beschäftigten haben zudem keine Kontrolle darüber, wie diese Technologie eingesetzt wird.** Die dem Arbeitgeber gehörenden **Daten können in automatisierte Entscheidungsprozesse einfließen** (algorithmisches Management) und schaffen ungleiche Verhandlungspositionen.
5. Die autonome Schifffahrt befindet sich erst im Erprobungsstadium. Ihrer Entwicklung und Umsetzung stehen erhebliche technische, regulatorische und rechtliche Hindernisse entgegen. Bis zu dem Zeitpunkt, wo Lösungen für das Zusammengreifen von bemannter und autonomer Schifffahrt entwickelt sind, bis Schiffsmotoren und weitere wichtige Komponenten in der Lage sind, wochenlang ohne Unterbrechung wartungsfrei zu laufen, oder die Kommunikation zwischen Schiff und Landseite schnell und sicher genug ist, wird die Nutzung dieser Technologie auf kurze Fahrten in küstennahen Gewässern beschränkt sein. **Daher geht die Diskussion genauer genommen eher um hochautomatisierte bzw. ferngesteuerte Schifffahrt.**
6. Selbst wenn solche Schiffe entwickelt werden, wird ihr Einsatz anfangs wahrscheinlich eher auf den militärischen Bereich (wo es keine regulatorischen und rechtlichen Hürden gibt) oder Nischenbereiche des Seeverkehrs beschränkt sein, wo die Kosten und technischen Barrieren niedrig gehalten werden können. Aber auch hier werden wohl eher ferngesteuerte als wirklich autonome Schiffe eingesetzt werden.

7. Manche Schiffe können über bestimmte Zeiträume zwar ferngesteuert werden, dennoch müssen an Bord nach wie vor qualifizierte und kompetente Besatzungsmitglieder vorhanden sein. Für die Fernsteuerung von Schiffen müssen riesige Datenmengen sicher und schnell von und zum Schiff übertragen werden. Dies ist eine erhebliche technische Einschränkung.
8. Fernsteuerung ist möglich auf Binnenwasserstraßen, in Küstengewässern und auf der Grundlage bilateraler Abkommen zwischen zwei Ländern. Zum jetzigen Zeitpunkt kann die Technologie jedoch nicht ausschließen, dass Beschäftigte beim Betrieb von Schiffen von der Landseite aus Desorientierungsprobleme haben.
9. Im Fischereisektor könnte Überwachungstechnologie dazu verwendet werden, menschenwürdige Beschäftigungsbedingungen auf See sicherzustellen. Derzeit wird sie aber hauptsächlich zur Fangkontrolle und zur Ermöglichung der Kommunikation der Besatzung mit der Küste eingesetzt.