

Rådet för autonom sjöfart – externa intressenter

| | |
|--------------|---------------------------|
| Datum | 2019-03-08 |
| Tid | 13:00 – 15:00 |
| Plats | Comfort Hotel, Norrköping |

1. Inledning och bakgrund

Transportstyrelsen hälsade välkomna och berättade om bakgrunden till mötet. Myndigheten har skapat ett internt råd för att arbeta med frågor som rör autonom sjöfart. Som ett komplement till gruppen har vi bjudit in externa intressenter till detta möte för att kunna utbyta kunskap och erfarenheter.

2. Presentationsrunda

Alla deltagare presenterade sig med namn och tillhörighet.

3. Info från Transportstyrelsen

Transportstyrelsen informerade om pågående aktiviteter på området.

Transportstyrelsen leder arbetet¹ med den regelöversyn som görs inom FN:s organ för internationell sjöfart, IMO. Översynen ska identifiera vilka eventuella hinder som finns i det internationella regelverket för sjöfartssäkerhet och -skydd. Översynen innefattar 14 konventioner och tillhörande koder. Hittills har arbetsgruppen tagit fram en riktlinje (*framework*) och tidsplan för arbetet. Arbetet beräknas vara klart våren 2020.

Inom regelöversynen används [fyra nivåer](#) (*degrees*) av autonom sjöfart som alla är över dagens nivå. Det kom frågor om de fyra nivåerna av autonom sjöfart. Nivåerna är framtagna för att användas enbart inom regelöversynen och kommer inte nödvändigtvis att användas i eventuellt kommande regelverk.

Även på EU-nivå bedrivs ett arbete inom en för ändamålet tillsatt arbetsgrupp², med syftet att samla information om teknisk utveckling inom autonom sjöfart,

¹ Arbetsgruppen heter Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) och den sammanträder på uppdrag av Maritime Safety Committee, Internationella sjöfartsorganisationen, IMO:s, sjösäkerhetskommitté. Arbetsgruppen leds av Henrik Tunfors.

² Arbetsgruppen heter Ad Hoc expert sub-group under the High Level Steering Group (HLSG) on Autonomous Shipping and VTS (MASS) och sammanträder på uppdrag av High Level Steering Group for Governance of the Digital Maritime System and Services

kommunikation och uppkopplingsmöjlighet (*connectivity*). Gruppen ska också identifiera sk. *best practice* för testområden för autonom sjöfart. Slutrapporten ska levereras under 2020.

Transportstyrelsen har tittat på hur vi skulle kunna avlysa ett testområde för autonom sjöfart, vilket vi kan göra ur ett sjösäkerhetsperspektiv. Ett problem med testområden är att vi utifrån dagens regelverk inte har möjlighet att föreskriva att gällande lagar eller regler inte gäller inom ett testområde. Detta innebär till exempel att det även inom ett testområde måste finnas en befälhavare ombord samt att om ett obehörigt fartyg kommer in i testområdet ska väjningsreglerna tillämpas. Myndigheten uppmanar till att ta kontakt via sjofart@transportstyrelsen.se med förfrågningar om testområden.

Transportstyrelsen berättade om den utredning om autonom sjöfart som görs inom myndighetens marknadsövervakning. Utredningen syftar till att kartlägga autonom sjöfart och öka kunskapen både internt och externt. Inför mötet skickades en enkät ut till deltagarna. På mötet presenterades kortfattat de svar som kommit in. Enkätsvaren kommer att analyseras djupare och kompletteras med intervjuer. Arbetet kommer att mynna ut i en rapport som förväntas vara klar och publiceras innan sommaren.

4. Förväntningar och behov

Deltagarna tog upp ett antal frågeställningar som diskuterades under mötets gång. Bland annat togs behovet av en generell regelgenomgång upp för att kunna möta utvecklingen inom sjöfarten. En viktig fråga kopplat till reglerna är frågan huruvida befälhavaren måste vara ombord på fartyget. I gällande regelverk måste befälhavaren vara ombord på fartyget. För att möjliggöra att befälhavaren inte måste vara fysiskt ombord på fartyget krävs en lagändring, något som måste utredas vidare även för testverksamhet. Även frågan om testområden diskuterades och även här var frågorna många. Deltagarna var tydliga med att möjligheten att testa icke- konventionella fartyg är viktig för utveckling av ny teknik (inklusive autonoma och obemannade fartyg). Deltagarna önskar vara med i en fortsatt diskussion om befälhavaren och testområden.

Det framfördes också ett behov av att se över den internationella konventionen för utbildning, certifiering och vakthållning (STCW). En översyn av STCW är inkluderat i IMOs regelöversyn. Deltagarna poängterade också att behoven och drivkrafterna ser olika ut för internationell och nationell trafik.

En deltagare påpekade att det finns stor potential att använda autonoma farkoster till olika forskningsändamål som exempelvis forska på plaster i haven och utsläpp. Men det kräver att regelverken hänger med i utvecklingen.

(HLSG GMDSS). Svenska deltagande myndigheter är Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Myndigheten önskar fortsatt inspel på vad branschen behöver och efterfrågade också draghjälp inom vissa områden. Deltagarna önskar fortsatt kontakt med myndigheten för att diskutera enskilda frågor.

5. Fortsättning

Transportstyrelsen avser att fortsatt arbeta med dessa frågor. Myndighetens interna råd träffas 3-4 gånger per år och avser att sammankalla den externa gruppen 1-2 gånger per år.

Under mötet framkom en önskan om att bilda undergrupper för att diskutera specifika frågor. För att säkerställa att rätt personer deltar bör ämnen och sammankomster kommuniceras öppet.

6. Avslutning och nästa möte

Transportstyrelsen avslutade och återkommer med ett nästa mötestillfälle.
