

Sammanfattning av Sjöfartsseminarium 2018

Seminariet som i år gick av stapeln på Lustikulla Konferens och Event i Stockholm, lockade många. Närmare bestämt 132 anmälda deltagare och talare samlades till dessa två dagar med autonom sjöfart, digitalisering och teknisk innovation som tema.

Dag 1 handlade om forskning, olika projekt som drivs och utmaningarna inom regelverken för att inte sätta hinder för den tekniska utvecklingen som pågår. Nedan följer en mer detaljerad sammanfattning av de olika talarnas bidrag. Presentationerna finns publicerade här på sidan.

Carl Hult (Linneuniversitetet) presenterade sitt projekt Automation och ansvar med syftet att undersöka människans roll i framtidens sjöfart. Hur ska vi rigga framtida utbildning av sjöpersonal och identifiera vilken kompetens som krävs.

Johan Isaksson (Transportstyrelsen) pratade om vad TS gör på området, nationellt och internationellt, hur vi genom bla. funktionsbaserade regler försöker möjliggöra innovation och utveckling.

Henrik Ringbom (Åbo Akademin) gav det internationella rättsliga perspektivet, både avseende hur autonoma eller obemannade fartyg kan hanteras inom ramen för havsrättskonventionen (UNCLOS) och IMO-konventionerna. Henriks konstaterade att även om UNCLOS vid första anblick synes kunna hindra användningen av fartyg utan sjöpersonal ombord så kan staterna dyrka upp dessa hinder inom ramen för IMO-arbetet. Det är mycket upp till staterna att möjliggöra autonom och obemannade fartyg.

Svein David Medhaug (Sjöfartsdirektoratet) gav en outline för hur Norge ser på framtiden och autonom sjöfart samt hur man medvetet avser fatta beslut i den riktning som möjliggör utvecklingen.

Dr Thomas Porathe (NTNU) gav exempel på projekt som tagit, och som ska ta, fram autonoma fartyg på riktigt. Såsom Yara Birkeland och cykelfärjan Plaske. Han tog även upp frågan om bandbredd, något som många efter honom pekade på som det främsta hindret mot realtidsövervakning/styrning av fartyg utan sjöpersonal. Han menade också att det inte nödvändigt blir besparingar som kommer att driva utvecklingen mot autonoma system, då dessa kräver intensiv övervakning från landcentraler, utan att andra motiv såsom effektivitet och säkerhet blir drivkraften för utvecklingen.

Magnus Carling (Stena AB) pekade också på bandbreddens begränsningar och problem med en alltmer uppkopplad verklighet, hur "Internet of things" skapar möjligheter men även risker för organisationer och enskilda i en värld där it-brottslighet omsätter runt 3000 mrd USD årligen. Det fanns enligt Magnus två sorters organisationer, de som blivit hackade och de som inte vet om att de blivit hackade. It-kriminalitet är ett av de största hoten mot organisationer idag, och den lär inte minska. Men det finns hjälp och lösningar, med ett systematiskt tänk (ISO etc.) och en nykter vaksamhet kommer man långt.

Margaretha Lüthoft (HVL) medgav att det händer mycket och att vi inte kan, om vi ens vill, hindra utvecklingen och de "drivers" som finns. Hon pekade på ett antal problem som behöver belysas och lösas, tex. bandbredd, cybersäkerhet, men även hur vi ska hantera att känslan för fartyget försvinner när man styr eller övervakar från en landcentral. Den mänskliga aspekten (faktorn) av sjöfarten får vi inte tappa bort och där spelar Human factor en viktig roll.

Jonas Lundberg (Linköpings universitet) presenterade sitt och Carl Westins projekt RESKILL, där man ska undersöka hur människan/operatören kan behålla sina färdigheter (skills) i ett autonom/automatiserat system, så att operatören verkligen kan gripa in och hantera en situation där automationen kliver åt sidan och människan ska ta vid. Projektet har två delar, Reskill-A om självförklarande automation och Reskill-I om instruktörens stöd.

Dag 2 gick vi över i branschens perspektiv och deras syn på utvecklingen, de infrastrukturella lösningarna i den digitala världen och vi avslutade med en summering av arbetet som hittills bedrivits med anledning av den svenska maritima strategin.

Jonas Bjelfvenstam (Transportstyrelsen) gjorde en spaning på omvärldstrender för digitalisering och automation, med aspekter så som cybersäkerhet och ökad oro för psykologisk påverkan (fake news) samt hur Transportstyrelsen kan och ska möjliggöra innovation genom teknikneutrala, funktionsbaserade regler samt riskbaserad tillsyn.

Han underströk även att samverkan med branschen är avgörande, det är där utvecklingen drivs och att det är där kompetens och kunnande finns, triple helix-projekt blir allt mer centrala för detta. Jonas underströk dock att det finns många osäkra parametrar bl.a. de rättsliga aspekterna, ansvarsfrågan, och hur man ska rigga en framtid där autonoma och manuella fordon ska samverka i den framtid som helt säkert kommer.

Rikard Engström (Svensk sjöfart) pratade om GUD, globalisering, urbanisering och digitalisering, gröna korridorer och konkurrensytor. Han menade att autonom sjöfart icke ensamt är lösningen på transportsystemets utmaningar. Rörelse i hela systemet (intermodalitet) är viktigast – fordon/fartyg ska inte stå stilla om de ska vara lönsamma. Och då krävs bl.a. säkerhet (mot tex. piracy, it-brottslighet) fungerande sjöräddning och internationellt samarbete avseende tex. regler.

Affe Norgren (Skärgårdsredarna) pratade om de viktigaste utmaningarna idag för deras medlemmar nämligen implementeringen av regelverket för nationell sjöfart, där funktionsbaserad och riskbaserad är bärande principer. Han menade också att autonoma system har kommit för att stanna, kanske inte för all trafik och förhållanden, men att det finns många möjliga vinnare såsom miljö, effektivitet, tillgänglighet. Dock inte ekonomi då autonomitet kräver annan hänsyn som kan vara kostnadsdrivande.

Cajsa Jersler Fransson (Sjöfartsverket) presenterade STM-projektet och vilka möjliga användningsområden dess applikationer kan få såsom ruttdelning och övervakning för att förhindra tillbud och olyckor, samt ruttplanering och optimering för att spara bunker och miljö. Man har för närvarande 300 fartyg, 18 hamnar och 7 landcentraler i testfasen. STM kan även leverera tjänster inom väder (tillsammans med SMHI), sjöräddning, lotsning och mer anpassade navigationsvarningar.

Robert Rylander (Rise Viktoria) gav en nutidsspaning i pågående projekt som bla. Rise arbetar med och menade samtidigt att autonom sjöfart inte nått den hajp som vi kanske tror. Han menade också att Sverige inte ska stirra sig blint på Norge utan arbeta med projekt som fungerar för svenska förhållanden och behov.

Linda Lingsten (Hav och Vatten) och **Charlotte Billgren** (Transportstyrelsen) pratade om uppföljningen av den Maritima strategin. Första rapporten skickades in till regeringen den 9 februari 2018 och vi fick en genomgång av strategins uppbyggnad samt vad (vilka perspektiv) som ska följas upp och hur. Strategin ska följas upp både årligen och på treårsbasis, där den senare ska innebära en fördjupning.

Transportstyrelsen vill tacka samtliga deltagare och talare för två väldigt givande dagar, det är för oss ett väldigt trevligt sätt att mötas kring vårt gemensamma intresse som den svenska och internationella sjöfarten är, dels för oss alla som aktörer inom klustret, men också för den betydelse som sjöfarten har för Sverige och dess invånare.