



**Måns Jacobsson**

## **Obemannade fartyg – juridiska problem**

**Nationell konferens för oljeskadeskydd 2019**

## Två huvudkategorier av obemannade fartyg

- **Fjärrstyrda obemannade fartyg**

- Fartyg som fjärrstyrs med elektronisk datorutrustning av någon som antingen befinner sig till lands eller på ett moderfartyg. Styrenheten använder antingen siktlinjekommunikation eller ett globalt positioneringssystem för att styra fartyget med stöd av kameror och sensorer installerade ombord.

- **Autonoma obemannade fartyg**

- Fartyg som är förprogrammerade och använder en kombination av sonar-radar, avancerad datorprogramvara och mycket snabba algoritmer som gör det möjligt för fartyget att följa en förprogrammerad navigeringskurs utan något mänskligt ingripande. Sådana fartyg kan antingen vara utan övervakning eller övervakade av en landbaserad kontrollant.

# Obemannade fartyg i dag och i morgon

- Användning idag
- Framtida möjligheter
- Fördelar med obemannade fartyg
  - Lägre driftskostnader
  - Fördelar från miljösynpunkt
  - Minskning av antalet olyckor?

# Fartygsbegreppet

- Kan en farkost utan besättning ombord anses vara ett fartyg (“ship” eller “vessel”) enligt internationella konventioner?
- Om inte, vilka är konsekvenserna?
- Varför bör sådana farkoster anses omfattas av konventionernas fartygsbegrepp?
  - de har i huvudsak samma konstruktion som bemannade fartyg
  - de har samma syfte som bemannade fartyg, dvs transport av gods eller passagerare
  - det befintliga internationella regelverket blir då i huvudsak tillämpligt på dem

## Pågående studier av rättsliga problem

- Comité Maritime International (CMI) identifierade tre kategorier av reglering
  - Staters rättigheter och skyldigheter, FN:s havsrättskonvention (UNCLOS)
  - Tekniska regler rörande t.ex. säkerhet, miljöskydd, fartygskonstruktion, utbildning av sjömän och kompetenskrav, krav på befälhavarens kvalifikationer
  - Privaträttsliga regler om t.ex. skadeståndsansvar, ansvarsbegränsning, kollisionansvar, bärgning, förlust av last
- IMO kommittéer utför *regulatory scoping exercises* av olika konventioner för att fastställa behov av ändringar
  - Sverige och de andra nordiska länderna deltar aktivt i detta arbete
  - Sverige (Transportstyrelsen) leder arbetsgrupp inom IMO:s kommitté för sjösäkerhet (Maritime Safety Committee, MSC)

## Konstaterade problem

- I de flesta konventioner anges inte uttryckligen att besättning ska finnas ombord
  - men de utgår från att detta är fallet
- Många bestämmelser blir meningslösa eller svårtillämpade när det gäller obemannade fartyg
  - FN:s havsrättskonvention
    - t.ex. krav på befälhavare med viss kompetens
  - IMO-konventioner, t.ex. SOLAS, MARPOL, Collision Regulations, Convention on Load Lines, STCW
    - t.ex. beträffande konstruktion, utrustning, förebyggande av kollisioner, signalering, gott sjömanskap
- Särskilda problem när besättningens roll att ta beslut rörande fartygets navigering tas över av tekniska hjälpmedel

## Skadeståndsansvar; exempel

- I många IMO-konventioner är den registrerade fartygsägaren skadeståndsansvarig; bör det vara så för obemannade fartyg?
- Vem bör vara ansvarig för en kollision till följd av problem med programvara orsakat av dess tillverkare? Fartygets ägare? Programvarans tillverkare?
- Bör den som styr ett fartyg från landbaserad central vara skadeståndsansvarig?
  - Ansvarsgrunden; strikt ansvar eller vållande?
  - Rätt till ansvarsbegränsning?
- Bör den som tillverkat en komponent eller programvara bli ansvarig för en olycka orsakad av bristfälligheter i produkten?
  - även om olyckan beror på störning av radiokommunikationen mellan centralen och fartyget?

## Vilka konventionsändringar behövs?

- De juridiska problemen beror på graden av fartygens autonomi
- Fjärrstyrda obemannade fartyg
  - mindre ändringar eller förtydliganden ofta tillräckligt
- Autonoma obemannade fartyg
  - mera omfattande ändringar kan visa sig nödvändiga



# Anpassning av den internationella regleringen till obemannade fartyg

- Ändring av varje relevant bestämmelse i existerande konventioner
  - Förenklat ändringsförfarande (“tacit acceptance procedure”)
  - Ändringar antas av diplomatisk konferens, följt av ratifikation av staterna
  - Nya bestämmelser kan bli nödvändiga
- En ny särskild konvention om obemannade fartyg
- Försiktighet påkallad med att anta formella konventionsändringar mot bakgrund av begränsade erfarenheter;
  - interimslösningar kanske tillrädliga
- Resolutioner antagna av IMO:s församling om tolkning av konventionsbestämmelser (interimslösning)
- Guidelines (Riktlinjer) antagna av IMO (interimslösning)

# Obemannade fartyg – juridiska utmaningar

