



Yttrande gällande remiss En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige

I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att svara på de remisser som berör ärenden som kan ha påverkan på sjöfartens framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet.

Generell synpunkt på En konkurrenskraftig drönarbransch

Transportstyrelsens rapport syftar till att identifiera hur användandet av drönare ska kunna förenklas och utvecklas i Sverige för samtliga aktörer. För offentlig och samhällsnyttig verksamhet bedöms att det finns en mycket stor potential i användandet av drönare (se exempelvis 8.3.1), med behov som omfattar både enkla och avancerade operationer.

Utifrån rapportens lägesbild är det uppenbart att kraven på en operatör av avancerade drönaroperationer kommer vara höga under en överskådlig framtid, med tillgång till omfattande resurser och kompetens. Det kommer även finnas behov av kompetenta samverkanspartner till de ansvariga myndigheterna för att kunna utforma och anpassa regelverk till de behov som finns. I nuläget finns inom offentlig verksamhet flera initiativ till drönaroperationer, men få aktörer har kapaciteten att bedriva och utveckla komplexa eller avancerade operationer. Det är rimligt att anta att det, precis som för annat samhällsviktigt flyg, finns stora skalfördelar ju mer komplex och avancerad verksamhet som bedrivs. Å ena sidan riskerar mindre aktörer att inte kunna bygga upp en lämplig förmåga till försvarbara kostnader, å andra sidan riskerar offentliga medel förbrukas mindre effektivt genom att parallella operatörsorganisationer uppstår i olika myndigheter. Det går att dra erfarenheter från utvecklingen av samhällsviktig helikopterverksamhet, där en tidig samordning runt millennieskiftet hade kunnat leda till en betydligt effektivare verksamhet idag (se t.ex. *Helikoptern i samhällets tjänst* (SOU 2008:129)). Sjöfartsverket ser positivt på förslag 1 och 2, kap 9, gällande fastställande av en nationell ambition samt etablering av en samverkansplattform.

Baserat på ovan anförda argument och problembeskrivning anser Sjöfartsverket att regeringen utöver föreslagna åtgärder bör överväga att peka ut en ansvarig aktör som huvudman för civil operativ offentlig drönarverksamhet. Denne aktör bör ges uppdrag att tillhandahålla avancerade drönartjänster till annan offentlig verksamhet. En sådan aktör kan både minska den totala kostnaden för samhället,

Datum
2025-01-27Vår beteckning
24-05644

och samtidigt bidra till en effektivare och snabbare utveckling av drönarförmågan i landet.

Den primära risk Sjöfartsverket ser kopplat till en utökad drönarbransch i Sverige är flygsäkerheten för bemannat flyg som obemannat kan utgöra. Risker för konflikter mellan bemannat och obemannat flyg tas upp i rapporten och Sjöfartsverket vill särskilt trycka på att hantering av denna risk ges en central roll i det fortsatta arbetet. Sjöfartsverkets SAR-helikoptrar opererar till väsentlig del visuellt i det undre luftrummet på samma sätt som HEMS-operatörer och risken för kollision mellan bemannat och obemannat flyg ligger högt på EASA's risklista för HEMS-verksamhet.

Sjöfartsverket föreslår att transportstyrelsen snarast ges förutsättningar för att registrera UAS-system samt tilldela ICAO-adresser så att UAS kan göras synliga genom ADS-B out på ACAS/TCAS-system i bemannad luftfart. Det skulle avsevärt höja säkerheten i D-områden där samhällsnyttigt flyg (SAR, HEMS, Polis, Kustbevakning) kan behöva tillträda luftrummet på kort varsel.

Sjöfartsverket nyttjar idag drönare främst i två olika kontexter; sjö och flygräddning samt från isbrytare för is-rekognosering. Inom Sjö och Flygräddning kan Sjöfartsverket nyttja andra organisationers (kommunal och statlig räddningstjänst samt frivilligaktörer) drönare vid insatser. För SAR-ändamål sker flygning med kort varsel givet operationens art. Det är därför viktigt att snabbt kunna börja använda drönare i pågående räddningsinsatser som sker i geografiska områden man på förhand inte kunnat känna till. Detta medför att Sjöfartsverket/SAR-aktörerna har behov av att bland annat; flyga UAS över hela Sveriges landyta samt över våra havsterritorier utan att upprätta U-space-luftrum, att räddningstjänst behöver kunna flyga in i geografiska UAS zoner samt kunna starta och landa i nationalparker med kort varsel. Här spelar även annan lagstiftning som nämns i rapporten in såsom integritetshinder samt möjlighet att få spridningstillstånd vilket idag är en utmaning i användandet av UAS vid pågående räddningsinsatser. Här ser Sjöfartsverket positivt på förslag 13, kap 9.

Den andra kontexten, när Sjöfartsverket själva operera UAS från isbrytare för att kontrollera isläget ser vi ett behov av en snabbare och mer flexibel tillståndspröcess för att kunna flyga BVLOS i Bottenviken/ Bottenhavet under vintersäsong.

Datum
2025-01-27

Vår beteckning
24-05644

Sjöfartsverket instämmer även i rapportens slutsats gällande att ökat samarbete mellan berörda tillståndsgivande myndigheter vore fördelaktigt. Sjöfartsverket ser positivt på förslag 8 i kapitel 9. Sjöfartsverket önskar veta mer om hur Transportstyrelsen avser att stegvis minska storleken på buffertzonerna mellan bemannat och obemannat flyg. Kap 9.4

I handläggningen av detta ärende, som beslutas av enhetschef för SAR systemledning, Carina Eriksson, har projektledare Forskning och Innovation Emelie Tingström, Flygchef Carl-Johan Malmberg samt avdelningschef SAR Mattias Hyllert deltagit.

2025-01-27

Carina Eriksson
Enhetschef
SAR systemledning