

Asia: VN/15033/2019-LVM-90

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Arctia Meritaito kokee positiivisena että toimenpidesuunnitelmassa on tuotu esiin monipuolisesti asioita jotka vaikuttavat Arctia Meritaidon tuottamiin palveluihin ja tuotteisiin.

Nämä toimenpidesuunnitelmassa esitetyt asiat koskevat erityisesti Arctia Meritaito :

- Parantuneen merenkulun tilannekuvan tavoittelu, esim. digitaalista olosuhdetietoa & älykästä liikenteen ohjausta, ovat palveluita, joita Arctia jo nyt toteuttaa ja pitää strategisesti tärkeinä. Suunnitelmassa kiinnitetään huomiota mm. siihen miten liikenteen automaatiotason noustessa turvalaitteiden merkitys muuttuu ja turvalaitteiden monikäyttöisyys korostuu. Turvalaitteisiin liitetään jatkossa lisätoiminnallisuuksia tukemaan digitaalisia väyläratkaisuja ja turvalaitteita hyödynnetään tiedon keräämiseen ja tiedonsiirtoratkaisuihin. Toimijoita kannustetaan kehittämään edelläkävijyyttä älypöijuteknologiassa.

- Valaisemattomien kelluvien turvalaitteiden osalta tuodaan suunnitelmassa esiin, että tulevat tarpeet on huomioitava jo valmistusvaiheissa tarkkaan paikannustietoon liittyen. Jälkiasenteiset ratkaisut ovat vaikeita tai lähes mahdottomia. Lisäksi energiaratkaisut ovat rajattuja. Erilaisten sensoreiden ja lisävirtalähteiden asennus jälkikäteen on myös lähes mahdotonta ja kannattaisi huomioida etupainotteisesti turvalaitteita uusiessa. Tämä toivottavasti huomioidaan myös valtion väyläomaisuuden osalta jo väylä uudistuksia suunniteltaessa ja kilpailutettaessa. Valtaosa turvalaitteista on valtion omistuksessa.

- On hyvä että kannustetaan yritysvetoiseen kehitykseen ja sitä ollaan valmiita tukemaan sitä tutkimus-, kehitys- ja innovaatio –rahoituksella. Kun samalla kiinnitetään huomiota liiketoimintamalliin sekä toimijoiden rooleihin ja yhteistyöhön voidaan kannustaa kehitykseen, joka hyödyntää merenkulkua monipuolisesti ja on samalla markkinavetoista. Tällöin tulisi kuitenkin suhtautua varauksella esimerkiksi siihen että VTS Finland vastaa ainoana toimijana kansallisesti alusliikennepalvelujen ylläpidosta, älykkästä liikenneohjauksesta ja meritilannekuvan tuottamisesta.

- Tunnistamalla ja tukemalla kaukohallinnan yleistymistä ja lisäämistä navigoinnin apuvälineiden kunnossapidon helpottamiseksi lisätään merenkulun turvallisuutta ja tehokkuutta. Kaukohallintaa on

tulevaisuudessa suunnitteilla Saaristomeren, Selkämeren ja Ahvenanmaan väyläalueille, Pohjanlahdelle Kokkolaan, Tornioon ja Vaasaan, Suomenlahdella Kotkan ja Helsingin alueelle, Etelä- ja Pohjois-Saimaalle mikä on hyvä. Kaukohallinnalle pitäisi luoda selkeä ja tavoitteellinen strategia ja aikataulu jotta kehitys etenee johdonmukaisesti ja tehokkaasti koskemaan kattavasti kaikkia kauppamerenkulun väyliä.

- Kaukohallittavat väylät ovat saaneet erittäin suotuisan vastaanoton väylän käyttäjien taholta ja palvelua on kiiteltu kovasti, koska voidaan sääolosuhteiden muuttuessa lisätä turvalaitteiden valotehoja. Tällä hetkellä kaukohallittavilla väylillä valotehojen säätö tapahtuu VTS:n tai Luotsin toimesta. Tätä toimintoa tulisi ehdottomasti laajentaa, koska kokemukset ovat niin hyviä. Mikäli toimeksianto tulee, niin lisäksi Arctia/Meritaito on valmis tutkimaan tähän automatisaatiota, eli perustuen AIS dataan ja säätietoihin, tämä toiminto voisi tulevaisuudessa tapahtua automaattisesti.

- Traficon määrittää, että kaikille kelloville turvalaitteille tulee tehdä keväisin sijaintitarkistus. Nyt se tapahtuu niin, että veneellä mennään turvalaitteelle, mitataan sijainti ja tallennetaan tieto, jossa näkyy ero VATU- ja asennuspaikkaan. Tämän jälkeen on noin 360 päivää jolloin emme tiedä turvalaitteen sijaintia. Arctia/Meritaito yhdessä väyläviranomaisen kanssa on testannut turvalaitteissa tarkkaa paikannusta, joka kertoo päivittäin sijainnin järjestelmään. Tästä on erittäin hyviä kokemuksia ja sijainnin tarkkuus on erittäin korkeaa luokkaa. Tämä tulisi ottaa käyttöön tehokkaasti maanlaajuisesti, koska tällä saavutetaan merenkulun turvallisuuden parantamista, sekä vähennetään huomattavasti hiilijalanjälkeä, koska ei tarvitsisi käydä veneellä tai aluksella tekemässä sijaintitarkistusta.

- Turvalaitteiden kaukovalvonnalla voidaan huomattavasti tehostaa toimintaa ja ennakoita mm vikoja, jolloin voidaan reagoida ennakkoon mm energian vähyyteen ja sitä kautta valoviat pienenevät. Tämä pitäisi laajentaa koskettamaan kaikkia valaistuja turvalaitteita ja tehdä tästä jokin pitkän tähtäyksen strategia, millä aikavälillä nämä uusittaisiin, koskettaen ainakin kaikkia kauppamerenkulunväyliä.

- Selvittämällä mahdollisuuksia edellyttää elektronisen merikartan pakollisuuden laajentamista ja pyrkimyksellä vaikuttamaan kansainvälisissä järjestöissä IHO:ssa ja IMO:ssa siten, että IHO S-100 standardeihin pohjautuvat uudet tietotuotteet ml. elektroniset merikartat ja syvyysmallit saadaan hyväksytyä merenkulun käyttöön tuetaan vahvasti tulevaisuuden navigointia ja operointia. Reaaliaikaisesti muuttuvan dynaamisen merikartan (esim. syvyystiedon osalta) toteuttaminen, mahdollistaisi vesialueen hyödyntämisen olosuhdetiedot huomioiden eli dynaamisen väylän. Olosuhdetietoa tuottavat poijut voisivat olla osa dynaamisen väylän toteutusta koska ovat osa väylän infrastruktuuria. Myös satamia tulee kannustaa päivittämään merialuetietonsa ja siirtymään tarkkoihin elektronisiin, syvyysmallit sisältäviin, karttatuotteisiin ja niitä tukevien olosuhdetietojä välittävien poijujen käyttäjiksi.

- Merikarttojen kehityksestä (S100) ja miehittämättömien alusten vaatimasta paremmasta merenmittaustiedosta pitäisi tehdä kunnon strategia, jotta kaikki alueet saataisiin uudelleen mitattua ja sitä kautta saataisiin S100 karttamateriaalit, jotka tulevaisuudessa voitaisiin lähettää aluksen Ecdis laitteille. Suomi voisi myös tässä tavoitella edelläkävijyyttä ottaen huomioon Suomen matalat, saaristorikkaat ja karikkoiset merialueet sekä haasteelliset talviolosuhteet. Suomessa kehitetyt palvelut ja toiminnot soveltuisi lähes varmasti suurimman osan muun maailman olosuhteisiin monistettavaksi.

- Jäänmurtajalaivastoa ollaan uudistamassa ja seuraavan sukupolven jäänmurtajan suunnittelu on jo aloitettu. Murtajien suunnittelun lähtökohtana on operointiominaisuuksiltaan mahdollisimman

tehokas ja ympäristöystävällinen lopputulos. Jäänmurtoavustukset voisivat olla tulevaisuudessa mahdollisuus tukea korkean tason automaation alusten yleistymistä, kunhan turvallisuutta koskevat erityishaasteet on ensin ratkaistu.

- Lainsäädännön kautta, joka sallii poikkeukset miehistön määrästä ja vahdinpidosta pienimuotoisissa kokeiluissa, tuetaan kaupallisten toimijoiden edellytyksiä etsiä kustannustehokkaita tapoja operoida toimintojaan jatkossa.

Tuominen Tero
Meritaito Oy