

Asia: VN/15033/2019-LVM-90

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LAUSUNTO LIIKENTEEN AUTOMAATION TOIMENPIDE- JA LAINSÄÄDÄNTÖSUUNNITELMASTA

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) pyysi lausuntoa otsikon asiasta kirjeellään (VN/15033/2019) 2.12.2020. Lausuntonaan Finnpiilot Pilotage Oy (Finnpiilot) toteaa seuraavaa.

Finnpiilot tarkastelee lausuttavana olevaa suunnitelmaa pääosin etäluotsauksen toteuttamisen näkökulmasta. Etäluotsaukseen liittyy automaatioelementtejä, ja se tulee olemaan alusautomaatiolle merkittävä kehitysaskel, vaikkei se kokonaisuutena automaatiota olekaan. Finnpiilot kokee vesiliikenteen automaation tavoitteet mielek-käiksi ja omalta osaltaan toteuttamiskelpoisiksi. Samoin myös vesiliikenteen automaation aikataulut (lyhyt-, keskipitkä- ja pitkätähtäin) on Finnpiilotin osalta realistinen, mikäli Finnpiilot tulee saamaan tarvitsemansa tuen (mm. tiedot, datan, infrastruktuurin ja lainsäädännön), joka etäluotsauksen toteuttamiseen tullaan tarvitse-maan.

Horisontaalisia tavoitteita käsitellään luvussa kolme, ja sivulla 16 esitetään tavoite numero kaksi ”Liikenteeseen liittyvän tiedon vaihtamista tehostetaan merkittävästi”. Tämä tavoite on erittäin tärkeä Finnpiilotin etäluotsaus-kehityksen kannalta. Meriväylien ulkopäät ovat tänä päivänä vaatimattomilla tietoliikenneyhteyksillä katetut. Finnpiilot tuntee tämän ongelman hyvin, koska sisäiset prosessimme on digitalisoitu jo useita vuosia sitten, ja ne edellyttävät suppeaa tiedonsiirtoa nykyisellään, mutta jo tuo suppeakin tieto on ajoittain vaikea saada mene-mään reaaliaikaisesti ”läpi”, koska kenttää ei tahdo olla ollenkaan käytettävissä. Tässä on suuria alueellisia eroja. On kuitenkin selvää, että hyvän ja redundantin tietoliikenneverkon tulee olla käytettävissä kaikilla niillä väylillä, joille halutaan lisää merenkulun automaatiota.

Tavoitetta kolme, ”Liikenteen automaation sääntelykehikkoa kehitetään kokonaisvaltaisesti”, käsitellään sivulta 17 alkaen. Sivulla 17 viidennessä kappaleessa todetaan tärkeä periaate, josta on syytä pitää kiinni. Liikenteen automaation on oltava teknologianeutraalia. Finnpilotin aikaisempien kokemusten perusteella juuri näin pitää toimia. Tällöin saadaan parhaat palvelut toteutettua kustannustehokkaasti.

Sivulla 24, kappaleessa 4.2 käsitellään meriliikenteen automaation tavoitteita, joista etäluotsauksen yhtenäisten käytäntöjen tavoite on erittäin kannatettava, ja samalla haastava. Luotsauspalvelun asiakkaan kannalta on selvää, että liikkueessa eri maissa on toivottavaa, että tarjottavat etäluotsauspalvelut ovat mahdollisimman samankaltaisia, tätä pitää meneillään olevassa kehitystyössä tavoitella. Samaan aikaan on Finnpilotille erittäin selvää, että eri maat tekevät etäluotsauksen kehitystyötä omista lähtökohdistaan ja omilla aikatauluillaan. Finnpilotilla on säännöllinen keskusteluyhteys Norjan, Ruotsin ja Tanskan luotsausjohtoon, ja näissä tapaamisissa keskustellaan myös etäluotsauksesta. Lisäksi Finnpilot käy epäsäännöllisempää keskustelua kaikkien niiden luotsaustoimijoiden kanssa, jotka ovat jollain tavoin ilmaisseet kiinnostuksensa etäluotsaukseen. Näistä kansainvälisistä kontakteista on Finnpilotille syntynyt näkemys siitä, että harmonisoinnin tarve etäluotsaukselle on selvä, mutta vielä mitään kokonaisvaltaista etäluotsausfoorumia tms., ei ole olemassa, jossa laajaa keskustelua voisi käydä. Finnpilot haluaa olla mukana, mikäli kansainvälisiä avauksia on suunnitteilla etäluotsauksen harmoni-soimiseksi. Todettakoon vielä se, että vesiliikenteen automaation keskipitkän tähtäimen (2022-2025) aikataulun toteutuessa, Finnpilot tulee olemaan joko maailman ensimmäinen, tai ainakin ensimmäisiä etäluotsauspalvelun tarjoajia. Edelläkävijä tulee väistämättä näyttämään tietä myös muille tässäkin asiassa, ja edelläkävijän koke-muksista, hyvässä ja pahassa, otetaan oppia muualla maailmassa.

Sivulla 25 käsitellään vesiliikenteen keskipitkän tähtäimen tavoitteita, sivun kolmannessa kappaleessa on seu-raavat lauseet; ”eVäylää voidaan myös kuvata turvallisena putkena mereltä satamaan. Etäluotsaus toimii ensimmäisenä toteutettavana käyttötapauksena, joka hyödyntää turvallista putkea”. Finnpilot tulee etäluot-sauksessaan varmasti hyödyntämään eVäylään liittyviä palveluita. ”Turvallisen putken”-termi on tässä yhteydes-sä ongelmallinen, koska Finnpilot on kuvannut etäluotsauskehityksessään turvallisen luotsauksen määritelmää eräänlaiseksi ”putkeksi”.

Finnpilotin ”turvallinen putki” määritellään jokaiselle luotsaukselle erikseen, samallekin alukselle putki on erilainen, kun huomioidaan aluksen lastitilanne, vallitsevat olosuhteet, muu liikenne jne. Lisäksi Finnpilotin ”putki” sisältää tietoa, jota voidaan kerätä vain olemalla aluksen komentosillalla. eVäylän käsitteestä on vielä kohtuullisen rajallisesti tietoa. Web-sivuillaan (10.1.2021, <https://www.fintraffic.fi/fi/vts/evayla>) Fintraffic kuvaa eVäylän tietoja ja tilannekuvaa seuraavasti; ”eVäylä-palvelun kautta tarjotaan väylästä käytön digi-taaliset tietopalvelut ja väyläalueen tilannekuva rajapintojen kautta. Jaettava vahvistettu tilannekuva koos-tuu aluksien varmennetuista ja nykyistä tarkemmista paikka- ja liiketekijöistä, kohtaavasta ja risteävästä liikenteestä,

aikatiedoista, väyläalueen käyttöön liittyvistä poikkeamista ja reaaliaikaisista olosuhdetiedoista sekä turvalaitteiden tilannekuvasta. Tavoitteena on ennen kaikkea tiedon laadun, saatavuuden ja oikea-aikaisuuden edistäminen eri merenkulun toimijoille.”

Kaikki edellä mainittu huomioiden vaikuttaa siltä, että eVäylä tähtää liikenteenohjaamiseen, ja etäluotsaus aluksen käsittelyyn, ja siten myös eri tehtävien ”turvalliset putketkaan” eivät ole yhdenmukaisia tietosisällöltään. Finnpilot esittää, että sivun 25, kolmannen kappaleen viimeiset kaksi sanaa, ”turvallista putkea”, korvataan esimerkiksi sanoilla, ”eVäylän palveluita”.

Sivulla 128 käsitellään säätiedon merkitystä merenkululle. Finnpilotissa olisi välttömästi tarve kattavalle tuuli-tiedolle, johon sisältyisivät myös tuulenpuuskat. Kyseinen tieto voitaisiin integroida yhtiön tietokantoihin ja jär-jestelmiin ja sen avulla voitaisiin parantaa väylänavigoinnin ja satamaohjailun turvallisuutta. Siten Finnpilot kannattaa toimenpidesuunnitelmassa esitettyä kattavaa sääasemaverkkoa.

Kokonaisuutena Finnpilot pitää lausuttavana olevaa toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelmaa erittäin onnistuneena. Finnpilotin kannalta on kuitenkin selvää, että hyvää vuoropuhelua on jatkettava LVMn kanssa, koska etäluotsaukseen liittyvät tutkimushankkeet, kuten S4V, etenevät koko ajan, ja uutta tietoa syntyy. Hankkeiden tuottaman tiedon kautta täsmentyvät ajatukset siitä, miten nykyisiä säädöksiä tulisi muuttaa mahdollistaaksemme turvallisen ja tehokkaan etäluotsauksen.

toimitusjohtaja Kari Kosonen,

Finnpilot Pilotage Oy

Sonninen Sanna
Finnpilot Pilotage Oy

Kosonen Kari
Finnpilot Pilotage Oy