



Liikenne- ja viestintäministeriö

Diariinumero: VN/15033/2019

ASIA: LIIKENTEEEN AUTOMAATION TOIMENPIDE- JA LAINSÄÄDÄNTÖSUUNNITELMAN VALMISTELUA KOSKEVA ARVIOMUISTIO - OSAT TIEDON HYÖDYNTÄMINEN JA LIIKENTEEEN AUTOMAATION TARVITSEMA DIGITAALINEN JA FYYSINEN INFRASTRUKTUURI

Suomen Varustamot ry (SV) näkee merenkulun automaation kehittämisen ja hallitun käyttöön-oton edistykseenä, jonka avulla voidaan parantaa merikuljetusten ympäristötehokkuutta, lisätä merenkulun turvallisuutta ja edistää koko kuljetusketjun toimivuutta.

Hallittu eteneminen, jolla varmistetaan turvallisuuden säilyminen, on tärkeää. Arviomuistiossa esitetyt linjaukset rakentavat hyvää pohjaa jatkokehittämiselle ja näin ollen pidämme niitä tarpeellisina.

On positiivista, että linjaukset lähtevät liikkeelle ihmisen olemassa olost. Teknologia ja automaatio kehittyvät kiihtyvällä vauhdilla, mutta on silti perusteltua uskoa ihmisen olevan merkityksellisessä roolissa vielä pitkän aikaa. Ihmiskeskeisyyden esiin nostaminen luo arvopohjaa, mutta myös muistuttaa ihmisen ja koneen -vuorovaikutusrajan huomioimisesta järjestelmien kehittämisessä.

Automaation kehittäminen edellyttää panostuksia tutkimukseen ja kokeiluihin ja käyttöönotto vaatii usein merkittäviäkin investointeja. Arviomuistion osoittaa, että tämä on huomioitu lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelman valmistelutyössä. Jossain määrin tuntuu kuitenkin siltä, että suunnitelmassa lähdetään liikkeelle oletuksesta, että tiedonvaihto ja toimivat tietoliikenneyhteydet ovat automaation edistymisen ainoat merkittäviä investointeja tarvitsevat kehityskohteet. Merenkulussa automaation lisääntyminen ja siitä saatavan hyödyn kotiuttaminen edellyttävät väistämättä panostuksia myös fyysiseen ympäristöön ja laitteisiin. Esimerkkeinä voidaan todeta aluksiin asennettavat erilaiset sensorit ja laitteistot sekä satamien laituri-, terminaali- ja jopa mahdollisesti maaliikenneinfraan tarvittavat muutokset.

Meriliikenteen automaatiota käsitellään suunnitelmassa laajasti, joka sinällään on positiivista ja alan aktiivisuudesta monella automaation ja digitalisaation osa-alueella. Hieman tiiviimpi ja johdonmukaisempi käsittely helpottaisi kokonaisuuden hahmottamista. Merenkulkua käsittelevissä osioissa on myös mukana sellaisia lauseita, joiden sisältöä on hankala ymmärtää.

Meriliikenteelle kirjatut alustavat automaatio tavoitteet sisältävät tärkeitä elementtejä. Erityisen hyvänä pidämme kirjausta siitä, että kokeiluja toteutetaan myös liikennejärjestelmätasolla hyödyntäen kansallista- ja EU-rahoitusta. Automaation isoin hyötypotentiaali on nimenomaan sen mahdollistamassa systeemissä kehityksessä. Kunkin kuljetus- ja väylämuodon tulee toteuttaa tarpeellisia toimenpiteitä, mutta vaikuttavuudeltaan merkityksellisintä ovat logistisen verkoston tasolla tapahtuvat kokeilut, innovaatiot ja niiden aikaansaamat muutokset.

Useassa kohtaa suunnitelmaa todetaan, että tarvittaessa lainsäädännön keinoin määrätään yksityisen toimijan velvollisuuksista ja vastuista, jotta ne tukevat tavoitteiden toteutumista. Ymmärtäen tiedon jakamisen ja siihen liittyvän infran merkityksen automaatiolle, haluamme kuitenkin painottaa yrityksen oikeutta tuottamansa tiedon omistajuuteen ja yksinomaiseen

käyttöön. Lainsäädännön avulla ei siis tule velvoittaa toimijoita jakamaan tietoa, joka on olennaista yrityksen kilpailukyvyyn ylläpitämisen tai parantamisen kannalta. Tiedonjakovelvoitetta tulee arvioida huolellisesti huomioiden tiedon merkitys tuottavalle yritykselle, tietosisällön avoimuuden tarjoama potentiaali ja tiedon jakamisen sekä siirtämisen kustannukset.

Suunnitelmassa mainitaan yhdeksi Suomen vahvuudeksi viranomaisten laaja tiedon avaaminen. Tässä Suomi on onnistunut hyvin ja tätä suuntausta on tarpeen jatkaa. Lisäksi todetaan, että vuonna 2019 tapahtunut liikenteenohjauksen uusi organisoituminen tukee automaatiota edistämällä tiedon jakamista ja mahdollistamalla alusliikennepalveluille uuden roolin. Pidämme tehokkaasti toteutettua liikenteenohjausta tärkeänä toimintona ja on tervettä, että tuore yhtiö ideoi tai sille kaavailaan uusia lisäarvopalveluita. On kuitenkin tarpeen huolehtia siitä, että yhtiölle mahdollistuva rooli tiedonjakajana ei synnytä ei-toivottavaa tilannetta, jossa lainsäädännön kautta veloitetaan yrityksiä toimittamaan liikenteenohjausyhtiölle tietoja, joita se sitten asettaa saataville rajapintapalveluista maksua vastaan.

Merenkulussa automaatiota on ollut käytössä jo usean vuosikymmenen ajan eri muodoissa. Viime vuosien aikana keskustelussa on ollut toistuvasti esillä visioita aluksista, joissa automaatio on viety niin pitkälle, että alukset liikennöivät täysin ilman miehistöä. Täysin autonomisesti toimivaan ja ilman ihmisen osallisuutta toteutuvaan merenkulkuun on vielä pitkä matka, mutta kehityskulun tukemiseksi olisi mahdollisimman pian laadittava olennaiset määrittelyt. Suunnitelma nostaa esille merenkulun automaation taksonomian ja mainitsee esimerkinomaisesti yhden aiheita selkeästi käsittelevän tutkimuksen. Pidämme terminologian ja luokittelun huomiointista yhtenä kriittisimmistä toimenpiteistä. Tämä tehtävä kuuluu mielestämme kansainvälisen merenkulujärjestön (IMO) toteutettavaksi ja Suomi voi aktiivisella osallistumisella ajaa asiaa siellä eteenpäin. SV osallistuu mielellään kehitystyöhön.

Merenkulun automaatio tulee lisääntymään vaiheittain teknologian kehityksen edetessä. Kuten suunnitelmassa todetaan, tulee tämä kehitys oletettavasti luomaan uusia uhkia turvallisuudelle. Oletamme, että muistiossa turvallisuusuhilla viitataan sekä *safety* että *security* -näkökulmat sisältäviin uhkiin. Asian selkeyttämiseksi suosittelisimme termin avaamista ja tarpeen mukaan kuvaamista muutaman esimerkin avulla. Suomalaiset varustamot suhtautuvat näihin turvallisuuden molempiin ulottuvuuksiin vakavasti. Riskejä voidaan vähentää tarvittaessa tiukemmillä alusten turvallisuusvaatimuksilla, kuten suunnitelmassa todetaan. Uuden mahdollisesti syntyvän sääntelyn on kuitenkin vaikuttavuuden varmistamiseksi oltava globaalia ja huolellisesti arvioitua, jotta riskienhallinta kohdentuu oikeisiin toimijoihin ja toimintaan.

Suomessa on meneillään useita automaation kehittämisprojekteja. Näiden ja tulevien kokeilujen havaintoja tulisi hyödyntää lainsäädännön kehittämisessä. Hallinnon ei pääsääntöisesti tulisi ensi vaiheessa luoda uutta lainsäädäntöä vaan rakentaa menettelyjä, jotka mahdollistavat sujuvan säädösten ja määräysten uudistamisen kokeilujen annin pohjalta. SV:n jäsenvarustamoiden aluksia on käytetty kokeilussa eli ne tarjoavat alan yrityksille mahdollisuuksia innovaatioiden ja kehityspolkujen kokeilemiseen todellisessa ympäristössä.

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelman valmistelun voi arviomuistion antaman vaikutelman perusteella todeta olevan hyvässä vauhdissa ja merkittävimpiä kokonaisuuksia on tunnustettu kiitettävästi. Heikkoutena ja jonkintasoisena riskinä pidämme sitä, että aiheen käsittelyyn on näyttänyt päätyvän ainakin merenkulun osalta mukaan niin laaja kirjo asioita, että punainen lanka on vaarassa kadota. Uskomme jatkotyön hyötyvän jäsennellymästä käsittelystä.

Sinikka Hartonen
Johtava asiantuntija, Suomen Varustamot ry