

Asia: VN/5748/2019

Luonnos meripolitiikan toimenpideohjelmaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Yleiset huomiot

Liikenne- ja viestintävirasto (jäljempänä myös Traficom) kiittää valtioneuvoston kansliaa mahdollisuudesta lausua luonnoksesta meripolitiikan toimenpideohjelmaksi. Virasto kannattaa toimenpideohjelmassa mainittuja toimia ja toimenpiteitä sekä katsoo niiden tukevan valtioneuvoston periaatepäätöstä Suomen meripolitiikan linjauksista. Suomi on vahvasti merestä ja merenkulusta riippuvainen ja siksi vaikuttavan meripolitiikan tärkeys korostuu yhteiskunnan menestymisen ja toimivuuden kannalta. Merien vaikutus maapallon ilmastoon ja ympäristöön on erityisen merkittävä ja siksi meripolitiikan toimenpideohjelmassa on tärkeää huomioida sekä Itämeren tilaan että maailmanlaajuisesti ympäristöön vaikuttavat tekijät. Merellisen toimintaympäristön turvallisuuden edistäminen on yhteiskuntamme toiminnan kannalta myös tärkeää. Tässä työssä myös Liikenne- ja viestintävirastolla on vahva lakisääteinen mandaatti. Meripolitiikan toimenpideohjelman luonnoksessa edellä mainitut asiat on Traficomien näkemyksen mukaan huomioitu riittävän hyvällä tasolla.

Jotta toimenpideohjelmaa voidaan suunnitellusti toteuttaa, on erityisen tärkeää, että varmistetaan riittävät taloudelliset edellytykset eri toimenpidevastuullisten tahojen toiminnalle. Tämä tarkoittaa että, toimenpideohjelman toteuttamisen resurssitarpeet arvioidaan ja vastuutahoille osoitetaan tarvittaessa riittävät lisäresurssit. Virasto ei voi laiminlyödä lakisääteisiä tehtäviään, joten riittämättömien resurssien tilanteessa joudutaan ensisijaisesti tinkimään kehittämis- ja vaikuttamistehtävistä.

Yleisenä huomiona virasto pyytää valtioneuvoston kansliaa johdonmukaistamaan ja yhdenmukaistamaan eri toimenpiteiden toimijajoukkoja. Osassa toimenpiteistä mainittuna on ainoastaan vastuuhallinnonalan ministeriö, osassa myös hallinnonalan alaisia virastoja tai laitoksia. Viime kädessä kunkin hallinnonalan vastuuministeriö yhdessä hallinnonalan toimijoiden kanssa

sekä voimassa oleva lainsäädäntö määrittää kunkin organisaation panoksen yksittäisen toimenpiteen toimeenpanemisessa.

Yksityiskohtaiset huomiot

Traficom saattaa tiedoksi valtioneuvoston kanslialle alla olevat yksityiskohtaiset huomiot ja toivoo valtioneuvoston kanslian huomioivan kommentit toimenpideohjelmaa viimeisteltäessä:

Toimenpide 12: Vähennetään merten rehevöitymistä globaalisti

Toimenpiteen keinona todetaan "Levitetään tietoa HELCOM:n ravinnekuormituksen vähentämisen järjestelmästä (sopimus kuormituskatoista yhdistettynä toimenpideohjelmaan) sekä edistetään vastaavan kaltaisten mallien käyttöönottoa maailman muilla aluemerillä." Traficom:n näkemyksen mukaan termi aluemerit on tässä yhteydessä liian suppea kuvaamaan keinoa. Käytetyt keinot vaikuttavat myös muihin kuin valtioiden aluemerisiin. Oikeampi ilmaisu voisi olla "maailman muilla merialueilla" tai "maailman muiden alueellisten merensuojelusopimusten tai -ohjelmien piirissä".

Toimenpide 15: Öljy- ja kemikaalionnettomuuksien ehkäiseminen ja vahinkojen torjuntavalmiuksien kehittäminen

Toimenpiteen toimijoiksi on luonnoksessa listattu sisäministeriön hallinnonalalta Rajavartiolaitos ja alueellinen pelastustoimi, ympäristöministeriön hallinnonalalta Suomen ympäristökeskus sekä Puolustusvoimista Merivoimat. Traficom:n näkemyksen mukaan myös liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoilla on merkittävä rooli toimenpide-ehdotuksen toteutumisessa. Toimenpiteen toteutuminen edellyttää pitkäjänteistä ja tiivistä yhteistyötä eri merellisten toimijoiden kanssa. Tässä työssä Traficomilla on liikenteen turvallisuusviranomaisena keskeinen proaktiivinen rooli alusturvallisuuden kehittämisen sekä merenkulun valvonnan ja Väylävirastolla liikenteen infrastruktuurista vastaavana viranomaisena väyläturvallisuuden kehittämisen kautta. Alus- ja väyläturvallisuuden kehittäminen ovat keskeisimpiä tekijöitä ehkäistäessä öljy- ja kemikaalionnettomuuksia, jotta tarve varsinaisiin torjuntatoimiin voidaan minimoida. Ao. onnettomuuksien ehkäisemiseen tähtäävät toimet voisi tuoda nykyistä selvemmin esiin myös toimenpiteen tavoitteessa ja keinovalikoimassa.

Toimenpide 16: Kehitetään uusia ja tehokkaampia valvontamuotoja ja sanktio-järjestelmää merenkulun rikkipäästöjen valvontaan

Toimenpide koskee otsikon mukaan vain rikkipäästöjä, mutta tekstissä mainitaan myös öljypäästöt. Pyydämme tarkentamaan toimenpidettä tältä osin. Mikäli kyse on vain rikkipäästöjä koskevasta toimenpiteestä, ei niiden ilmavalvonta ole mahdollista, vaan Traficom:n suorittama valvonta tapahtuu aina satamassa alukselta käsin. Tästä syystä myöskään olosuhteilla ei ole merkitystä rikkivalvonnan suorittamisen kannalta.

Toimenpide 17: Digitalisaation edistäminen logistisessa ketjussa

Traficom esittää harkittavaksi, olisiko tämän toimenpiteen osalta tarkoituksenmukaista lisätä keinosarakkeeseen maininta EFTI-asetuksen (sähköisistä kuljetustiedoista annetun asetuksen (EU) 2020/1056 (eFTI-asetus) täytäntöönpanosta.

Toimenpide 18: Satamatiedon vaihdon kehittäminen

Liikenne- ja viestintävirastolla on keskeinen rooli toimenpiteen toteuttamisessa. Toimenpiteen keinoja ja kuvausta ehdotetaan täsmennettävän soveltuvin osin seuraavilla tiedoilla: Lakisääteistä meriliikenteen ilmoituspalvelua (EMSW) laajennetaan Fintraffic Meriliikenteenohjauksen toimesta vapaaehtoiseen käyttöön perustuvilla lisäpalveluilla. Lisäpalveluiden pohjana ovat avoimet liikennetiedot sekä lisäpalveluiden käyttöön valtuutetut merilogistiikan tiedot. Lisäpalvelut laajentavat mahdollista palveluvalikoimaa satamalogistiikan alueella. Laivojen satamakäynteihin liittyvä nykyistä tarkempi aikatieto tulee olemaan yksi tällainen palvelu. Merilogistiikan toimijoista koostuva aikatietyöryhmä tukee hankkeen toteuttamista EMSW sidosryhmätyössä.

Toimenpide 19: Laaditaan liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelma

Toimenpiteessä puhutaan vanhentuneesti liikenteenohjausyhtiöstä Traffic Management Finland Group -nimellä. Yhtiön uusi nimi on Fintraffic.

Toimenpide 25: Huoltovarmuuden sekä turvallisen ja sujuvan logistiikan takaaminen kaikissa olosuhteissa

Toimenpiteen keinona mainittu merilain 1 luvun muutos, jolla mahdollistetaan kaksoisrekisteröinti tietyissä tapauksissa, on vahvistettu 18.6.2021 ja tullut voimaan 1.7.2021 lailla 544/2021. Traficom esittää, että keinovalikoimassa mainittaisiin lisäksi erikseen, että Suomen merenkulkuelinkeino merkitystä ulkomaankaupan ja huoltovarmuuden kannalta ja sen kilpailukykyisyyttä pidetään esillä elinkeinopoliittisessa päätöksenteossa. Traficom esittää, että tässä toimenpiteessä tunnistettaisiin keinoksi osallistuminen kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä annettavan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (nk. CER-direktiivi) valmisteluun.

Toimenpide 26: Vähennetään merionnettomuuksien määrää

Liikenne- ja viestintäviraston mielestä osuvampi nimi toimenpiteelle olisi "Parannetaan merenkulun turvallisuutta". Onnettomuuksien määrän väheneminen on enemmänkin seuraus toimenpiteistä kuin itse toimenpide. Liikenteenohjauksen (VTS) roolin turvallisuutta ylläpitävänä ja onnettomuuksia ennaltaehkäisevänä toimintona voisi toimenpiteessä mainita. Myös kattavien merenmittausten toteuttaminen nopeutetusti sekä tarkkojen merikarttojen ja muiden navigointiin tarpeellisten digitaalisten tietojen kehittäminen ja saatavuuden edistäminen ovat keskeisiä keinoja meriturvallisuuden lisäämiseksi. Näillä keinoilla voidaan vähentää myös meriliikenteen

ympäristökuormitusta. Keinovalikoimassa voisi tunnistaa sen, että meriturvallisuuden parantamiseksi 2020-luvun jälkipuoliskolla otetaan käyttöön häiriöiltä, häirinnältä ja harhautukselta suojattu Galileon PRS-palvelu (Public Regulated Service), jolla turvataan sijainti- ja aikatiedon saatavuus ja luotettavuus kuin myös kyberturvallisuuden huomioinnin yleisemmin. Tässä toimenpiteessä on yhtymäkohtia uudistettavana olevan EU:n verkko- ja tietoturvadirektiivin eli nk. NIS2-direktiivin valmisteluun sekä edellä mainitun CER-direktiivien valmisteluun.

Toimenpide 32: Parannetaan laivateollisuuden materiaali kiertoa

Toimenpiteen kuvauksessa mainitaan alusten elinkaaren pidentäminen. Tämä ei kuitenkaan ole välttämättä tavoiteltavaa etenkin alusten energiatehokkuuden ja kyberturvallisuuden näkökulmasta. Uusin tekniikka toimii aina tehokkaimmin uudisrakenteessa, mikä puoltaisi enemmän aluskierrätyksen ja kiertotalouden edistämistä ja itse asiassa aluskannan nykyistä nopeampaa uusiutumista. Aluksiin voidaan niiden elinkaaren aikana toki asentaa uusia, ympäristöystävällisempiä laitteita ja koneistoja, mutta näiden energiatehokkuus häviää aina uudisrakenteelle optimoidusta. Esimerkiksi aluksen rungon tai muiden rakenteiden parantaminen jälkikäteen on hyvin hankalaa ja kallista. Vanhojen alusten vähäinen arvo usein myös hillitsee investointihalukkuutta. Tehokkaalla aluskierrätyksellä aluksista saadaan uusiokäytettyä jo nykyisin valtaosa aluksen rakentamiseen käytetyistä materiaaleista. Vanhojen alusten operatiiviset järjestelmät (OT-järjestelmät) kuten moottoreiden ja niihin liittyvien järjestelmien hallinnointiin, lastinkäsittelyyn ja navigointiin liittyvät järjestelmät on suunniteltu aikana, jolloin kyberturvallisuutta ei ole huomioitu. Vanhojen alusten OT-järjestelmiin ei välttämättä ole enää tietoturvaturvavaavoittuvuuksia korjaavia päivityksiä saatavilla. Kun näitä vanhojen aluksien perinteisesti eriytettyinä olevia OT-järjestelmiä integroidaan toisiinsa ja ulkoisiin järjestelmiin, alukset tulevat haavoittuvammiksi kyberhyökkäyksille. Aluksen elinkaarta pidennettäessä tulisi kyberturvallisuus huomioida ja mm. pyrkiä varmistamaan, että aluksen OT-järjestelmät sekä informaatiojärjestelmät (IT-järjestelmät) saatetaan ajan tasalle ja pidetään ajantasaisina koko aluksen fyysisen elinkaaren ajan.

Toimenpide 34: Houkutellaan osaajia meriteollisuuteen

Traficom esittää, että meriteollisuuden osaamisen lisäksi toimenpideohjelmassa otettaisiin esille merenkulun ja merenkulkuelinkeinoalan osaaminen.

Toimenpide 40: Edistetään merellisen energiatuotannon rakentamisen edellytyksiä ja yhteensovitetaan se aluevalvonnan kanssa

Aluevalvonnan lisäksi merialueiden tuulivoimahankkeissa on huomioitava väylien käyttö ja liikenteen hallinta (alusliikennepalvelu, VTS), joiden tarpeet ovat Suomelle keskeisiä ulkomaankaupan ja ympäristöturvallisuuden varmistamiseksi. Suomen ulkomaankaupasta 80 prosenttia kulkee meritse. Suomen väyläverkko mereltä satamiin kulkee karikkoisen saariston kautta, jossa VTS avustaa aluksia. VTS:n käyttämä tutkaverkko voi häiriintyä liian lähelle kauppamerenkulun väyliä rakennettavista tuulivoimaloista ja on siksi huomioitava meri- tai rannikotuulivoimaa rakennettaessa.

Jarkko Saarimäki

Ylijohtaja

Ville Rinkineva

Erityisasiantuntija

Rinkineva Ville
Liikenne- ja viestintävirasto