

Asia: VN/34090/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi laivaväkilain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Hallituksen esitys eduskunnalle laivaväkilain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

Suomen Sisävesiliitto ry pitää perusteltuna, että alusten teknistä turvallisuutta, miehitystä, pätevyyskiä, sähköisiä menettelyjä ja viranomaisprosesseja koskevaa sääntelyä selkeytetään sekä tarpeetonta hallinnollista taakkaa vähennetään. Liitto kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että esitys on valmisteltu pääosin merenkulun sääntelyn, kansainvälisen meriliikenteen velvoitteiden ja viranomaisen tuottavuuden näkökulmasta, vaikka muutettavat lait vaikuttavat myös kotimaan vesiliikenteeseen ja voivat ratkaisevasti vaikuttaa kaupallisen sisävesiliikenteen tuleviin toimintaedellytyksiin.

Esityksessä muutetaan muun muassa lakia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä, lakia laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta, lakia liikenteen palveluista, merilakia, vesiliikennelakia sekä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukykyyn parantamisesta annettua lakia. Näillä säädöksillä on yhteys siihen, millaisin teknisin, henkilöstöllisin, turvallisuuteen liittyvin ja hallinnollisin edellytyksin Suomessa voidaan tulevaisuudessa kehittää kaupallista sisävesirahtiliikennettä, vähäpäästöistä uutta aluskantaa sekä sähköisiä, automaatiota hyödyntäviä, etävalvottuja, etäohjattuja ja myöhemmin autonomisia kuljetusratkaisuja.

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että esityksen vaikutusarviointi on tältä osin puutteellinen. Lausunnonalla olevasta luonnoksesta ei ilmene, että valmistelussa olisi erikseen arvioitu kaupallisen sisävesiliikenteen toimintaympäristöä, uusien sisävesirahtialusten markkinoilletuloa, automaation ja etäoperoinnin sääntelytarpeita, sisävesikuljetusten mahdollisuutta korvata raskaan maantieliikenteen tavaravirtoja, EU:n ja UNECE:n sisävesiliikenteen digitalisaatio- ja automaatiokehystä tai sisävesiliikenteen huoltovarmuus- ja kaksikäyttöpotentiaalia.

Sisävesiliikenne on erotettava vaikutusarvioinnissa meriliikenteestä omana kaupallisena ja teknisenä toimintaympäristönään. Suomessa on Väyläviraston mukaan hieman alle 8 000 kilometriä sisävesiväyliä. Kaikki väyläkilometrit eivät sellaisenaan sovellu raskaan kaupallisen tavaraliikenteen runkoverkoksi, mutta verkoston laajuus osoittaa, että sisävesiliikenteen käyttöedellytykset, soveltuvat reitit, terminaalit, sulut, aluskanta, digitalisaatio ja investointijärjestys on selvitettyä järjestelmätasolla.

Liikenne- ja viestintäministeriö ilmoitti jo vuoden 2019 vesiliikennelain uudistuksen yhteydessä, että lain tavoitteena oli turvallisuuden lisäämisen lisäksi mahdollistaa vesiliikenteen automaatio. Nyt lausunnolla olevassa esityksessä muutetaan juuri vesiliikennelakia sekä alusten tekniseen turvallisuuteen, miehitykseen, pätevyysiin, sähköiseen dokumentointiin ja viranomaismenettelyihin vaikuttavaa sääntelyä. Ministeriön tulee siksi arvioida, miten vuonna 2019 ilmoitettu automaatiotavoite toteutuu kaupallisen sisävesiliikenteen ja sisävesirahtialusten osalta.

Vesiliikennelain muutoksissa Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään toimivaltaa puuttua turvalaitteiden puutteisiin, määrätä vesialue tilapäisesti suljettavaksi rakennustöiden vuoksi sekä keskeyttää tai rajoittaa vesiliikennettä erilaisten tapahtumien yhteydessä. Muutoksia arvioidaan luonnoksessa ensisijaisesti turvallisuuden ja viranomaismenettelyjen näkökulmasta. Vaikutusarvioinnissa tulee kuitenkin tarkastella myös sitä, miten turvalaitteet, valo-opasteet, liikenteen rajoitukset, vesialueiden sulkemiset ja tiedottamisjärjestelmät soveltuvat tulevaisuuden säännölliseen kaupalliseen sisävesirahtiliikenteeseen sekä automaatiota ja etävalvontaa hyödyntävien alusten turvalliseen käyttöön.

Myös merilain sähköistä päiväkirjaa koskeva muutos on tulevan automaation näkökulmasta laajempi kysymys kuin pelkkä hyväksymismenettelyn hallinnollinen keventäminen. Etäohjatuissa tai automaatiota laajasti hyödyntävissä aluksissa sähköinen päiväkirja voi muodostua osaksi järjestelmää, jossa tallennetaan reitti- ja liikennetietoa, turvallisuuspoikkeamia, etäohjauksen tapahtumia, sensoridataa, järjestelmävikoja, kyberturvallisuuteen liittyviä tapahtumia ja vastuukysymysten jälkikäteisessä selvittämisessä tarvittavaa aineistoa. Liitto esittää, että sähköisen dokumentoinnin vaikutusarviointia täydennetään tältä osin.

Suomen oma teknologiaennakointi osoittaa, ettei kysymys ole uudesta tai teoreettisesta aiheesta. Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan vuoden 2013 julkaisussa Suomen sata uutta mahdollisuutta tunnistettiin tavaraliikenteen automaatio, automaattisen kuormankäsittelyn mahdollistama intermodaalisuus ja tarve poistaa uusien teknologioiden käyttöönottoa estäviä sääntelyrakenteita.

Vuoden 2018 tulevaisuusvaliokunnan julkaisussa Suomen sata uutta mahdollisuutta 2018–2037 tarkastelu ulotettiin nimenomaisesti radikaaliin vesiliikenteeseen. Raportissa tavaraliikenteen haastajaregiimiksi määriteltiin kuljettajaton liikenne ja älykäs kuormausrobotiikka. Radikaali vesiliikenne sijoitettiin nopeasti kehittyvien teknologiakorien joukkoon. Raportissa todettiin nimenomaisesti, että sisävesiliikenteen taloudellisuus ja sen kehittäminen maantieliikenteen

korvaajaksi riippuvat lastaus- ja purkumahdollisuuksista, automaattisista kiinnityksistä laituriin ja sulkuihin, sisävesien syväys- ja jääajo-olosuhteista sekä logistiikkarakenteen kehittämistä. Raportin keskeinen johtopäätös oli, että sisävesiliikenteen avulla tapahtuva maantieliikenteen korvaaminen edellyttää konventionaalisten alusten tekniikan muuttamista ja logistiikkarakenteen kehittämistä.

Eriyksen merkittävää on, että vuoden 2018 raportin esipuheen mukaan sen tuloksia arvioitiin ja täydennettiin asiantuntijatyöpajoissa, joita järjestivät muun muassa liikenne- ja viestintäministeriö, valtioneuvoston kanslia, Sitra, työ- ja elinkeinoministeriö, VTT ja Suomen Akatemia. Liikenne- ja viestintäministeriön tulee nyt osoittaa, miten sen omassa asiantuntijayhteistyössä jo tunnistettu sisävesiliikenteen automaatio- ja liikennemuotosiirtymäpolku on huomioitu tässä säädöshankkeessa.

Tammikuussa 2026 valmistuneessa raportissa Suomeen sisävesirahtiliikenne aloittaen ja kehittämisen autonomista ja konventionaalista alusliikennettä sisävesillä kehityspolku on sovellettu Suomen sisävesien käytännön toimintaympäristöön. Raportissa tarkastellaan IMO:n MASS-autonomiatasoa, älyväylää, etäluotsausta, etäohjausta, kyberturvallisuutta, digitaalista väylä- ja liikennetietoa, Yara Birkeland -vertailutapausta, raakapuun ja hakkeen kuljetuksia sekä raskaan maantieliikenteen siirtämistä sisävesille. Raportin mukaan turvallinen ensimmäinen etenemisvaihe Suomessa voidaan rakentaa MASS 1–2 -tasojen varaan siten, että automaatio ja etäavustus tukevat miehistön toimintaa. Myöhemmässä vaiheessa etäohjattuja tai pidemmälle automatisoituja ratkaisuja voidaan arvioida valituilla reiteillä, kun sulut, väylädata, viestiyhteydet, vastuut, kyberturvallisuus ja vakuutettavuus on ratkaistu.

Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan 27.5.2026 julkistaman RTI-GPT-työkalun avulla tehdyssä Suomen Sisävesiliitto ry:n edustajan tarkastelussa logistiikan teknologinen murros ankkuroidaan GVN 2 Logistics -arvonluontiverkostoon. Tarkastelussa korostuvat älykäs robotisaatio, autonomiset ajoneuvot ja alukset, digitaaliset logistiikka-alustat, yhteinen tilannekuva ja ympäristökestävyyden parantaminen. Samalla tarkastelussa todetaan, ettei RTI-aineisto sellaisenaan ratkaise Suomen kuljetusmuotojen välistä työnjakoa eikä lähes 8 000 kilometrin sisävesiväylästä käyttöönnottoa tavaraliikenteeseen. Tätä varten tarvitaan erillinen liikennepoliittinen, alueellinen ja investointien priorisointiin perustuva arvio.

RTI-GPT-tarkastelussa esiin nostettu Traficomien vuoden 2024 valtakunnallinen liikenne-ennuste osoittaa arviointitarpeen. Traficomien perusennusteessa tiekuljetusten markkinaosuus kasvaa noin 71 prosentista noin 75 prosenttiin, rautatiekuljetusten osuus laskee noin 23 prosentista noin 20 prosenttiin ja vesitiekuljetusten osuus pysyy likimain 5 prosentin tasolla. Kyse on perusennusteesta, joka kuvaa kehitystä nykyisillä päätetyillä toimenpiteillä ilman uusia liikennepoliittisia ratkaisuja. Kehityssuunta on ristiriidassa Euroopan unionin tavoitesuunnan kanssa, jossa tavaraliikennettä pyritään siirtämään maanteiltä raiteille, sisävesille ja lyhyen matkan merikuljetuksiin.

Euroopan komission Sustainable and Smart Mobility Strategy -linjauksen mukaan rautateiden tavaraliikenteen tulisi kasvaa 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja kaksinkertaistua vuoteen

2050 mennessä. Sisävesi- ja lyhyen matkan merikuljetusten tulisi kasvaa 25 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. NAIADES III -toimintaohjelmassa sisävesiliikenteen kehittäminen yhdistyy liikennemuotosiirtymään, digitalisaatioon, päästöttömään aluskantaan, multimodaalisiin kuljetusketjuihin ja resilienssiin.

UNECE:n vuosien 2025–2028 tiekartta puolestaan koskee sisävesiliikenteen automaation ja etäohjauksen kansainvälisen oikeudellisen perustan kehittämistä. Tiekartassa käsitellään muun muassa automatisoitujen ja etäohjattujen sisävesialusten testaamista, digitaalista tiedonhallintaa, vastuuta, vakuuttamista, kyberturvallisuutta, miehitystä, koulutusta ja pätevyysvaatimuksia. Nämä ovat juuri niitä sääntelyalueita, joihin nyt lausunnolla oleva esitys liittyy.

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että vaikutusarvioinnin täydentämiselle ja tulevan sisävesiliikenteen sääntelytarpeiden tunnistamiselle on olemassa valmisteltu toteutusratkaisu. Suomen Sisävesiliitto ry:n, Luonnonvarakeskuksen ja LUT-yliopiston valmistelemalla JÄRVI-hankkeella voidaan kartoittaa Järvi-Suomen nykyiset ja tulevat tavaravolyymit, sisävesille siirrettävissä olevat raskaan maantieliikenteen kuljetukset, soveltuvat sisävesireitit, väylä- ja terminaalitarpeet, sulut, uusi aluskanta, automaation käyttöönottojärjestys, huoltovarmuusvaikutukset sekä TEN-T-, CEF-, RIS-, TKI- ja muiden EU-rahoitusmahdollisuuksien kannalta rahoituskelpoinen hankeputki. JÄRVI-hankeesitys toimitettiin eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 1.10.2024 valiokunnan pyynnöstä.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että ennen hallituksen esityksen antamista eduskunnalle ministeriö:

lisää vaikutusarviointiin erillisen arvioinnin kaupalliseen sisävesiliikenteeseen ja sisävesirahtialuksiin kohdistuvista vaikutuksista;

arvioi, miten ehdotettu sääntely soveltuu vähäpäästöisiin, sähköisiin, automaatiota hyödyntäviin, etävalvottuihin, etäohjattuihin ja myöhemmin autonomisiin sisävesirahtialuksiin;

arvioi, mahdollistaako sääntely sisävesikuljetusratkaisujen pilotoinnin ja käyttöönoton siten, että lyhyitä, keskipitkiä ja pitkän matkan raskaan maantieliikenteen tavaravirtoja voidaan siirtää vesille;

selvittää, miten vuoden 2019 vesiliikennelain automaatiotavoite on toimeenpantu kaupallisen sisävesiliikenteen osalta;

ottaa huomioon eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan vuosien 2013 ja 2018 teknologiaennakkoinnin sekä vuonna 2026 julkistetun RTI-GPT-työkalun avulla esiin nostetun logistiikan murros- ja arviointitarpeen;

ottaa jatkovalmistelussa huomioon tammikuussa 2026 valmistuneen sisävesirahtiliikenteen automaatio- ja soveltamisraportin;

käynnistää tai saattaa viranomaisarviointiin Suomen Sisävesiliitto ry:n, Luonnonvarakeskuksen ja LUT-yliopiston valmisteleman JÄRVI-hankkeen;

arvioi EU:n NAIADES III -toimintaohjelman ja UNECE:n sisävesiliikenteen automaatiota sekä etäohjausta koskevan tiekartan merkityksen kansalliselle sääntelylle;

arvioi sisävesiliikenteen uuden aluskapasiteetin, digitaalisen liikenteenohjauksen ja etäoperoinnin merkityksen huoltovarmuudelle sekä kaksikäyttöiselle kuljetuskapasiteetille;

kuulee sisävesiliikenteen, sisävesialusten teknologisen kehittämisen, sisävesisatamien sekä Järvi-Suomen kuljetusjärjestelmän toimijoita erikseen jatkovalmistelussa.

Suomen Sisävesiliitto ry toimittaa lausuntoaan täydentävänä aineistona liikenne- ja viestintäministeriölle erillisellä viestillä tammikuussa 2026 valmistuneen sisävesirahtiliikenteen raportin, JÄRVI-hanke-esityksen, eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan teknologiaennakointiin liittyvän aineiston sekä RTI-GPT-työkalulla tuotetun täydentävän tarkastelun.

Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetun asetuksen muuttamisesta

Suomen Sisävesiliitto ry ei vastusta asetuksessa esitettyjä turvallisuutta, sääntelyn selkeyttä ja nykyisen kotimaanliikenteen operatiivista joustavuutta parantavia muutoksia.

Liitto kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että asetusluonnoksen vaikutusarviointi jää nykyisen miehitetyn alusliikenteen toimintamalliin. Asetusluonnoksessa ehdotetaan muun muassa, että kotimaanliikenteen liikennealueilla I ja II liikennöivässä, bruttovetoisuudeltaan alle 500 olevassa aluksessa konepäällikkö voisi toimia myös kansimiehenä, jos konehuone täyttää miehittämättömän tai ajoittain miehittämättömän konehuoneen vaatimukset ja aluksen koneteho on alle 750 kilowattia.

Suomen Sisävesiliitto ry pitää tärkeänä erottaa toisistaan miehittämätön konehuone ja miehittämätön tai etäohjattu alus. Miehittämätön konehuone on miehitetyn aluksen sisäinen tekninen ratkaisu. Se ei ratkaise tulevaisuuden kaupallisen sisävesirahtiliikenteen kysymyksiä, jotka liittyvät aluksen etävalvontaan, etäohjaukseen, autonomian eri tasoihin, digitaaliseen tilannekuvaan, kyberturvallisuuteen, vastuisiin, hätätilanteisiin, etäoperaattorien pätevyyksiin ja liikenteenohjauksen yhteentoimivuuteen.

Sisävesiliikenteen näkökulmasta tämä puute on merkittävä. Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan vuoden 2018 julkaisussa Suomen sata uutta mahdollisuutta 2018–2037 tunnistettiin radikaali vesiliikenne nopeasti kehittyvänä teknologiakokonaisuutena. Raportissa todettiin, että sisävesiliikenteen kehittäminen maantieliikenteen korvaajaksi edellyttää alusten teknistä kehittämistä, automaattisia lastaus-, purku-, kiinnitys- ja sulkutoimintoja sekä uuden logistiikkarakenteen muodostamista. Raportissa todettiin myös, että vesiliikenteen robotisointi lisää kauko-ohjauksen ja etävalvonnan tehtäviä.

Tammikuussa 2026 valmistuneessa raportissa Suomeen sisävesirahtiliikenne aloittaa ja kehittää autonomista ja konventionaalista alusliikennettä sisävesillä tätä kehityspolkuja tarkastellaan Suomen sisävesien käytännön olosuhteissa. Raportin mukaan turvallinen ensimmäinen käyttöönoton vaihe voidaan rakentaa MASS 1–2 -tasojen varaan. Näissä ratkaisussa automaatio ja etäavustus tukevat miehistön toimintaa, mutta eivät vielä poista miehistöä alukselta. MASS 3–4 -tasot voivat myöhemmin tulla kyseeseen valituilla ja standardoiduilla reiteillä, kun väylädata, sulut, etäluotsaus, viestiyhteydet, turvallisuusvastuut, kyberturvallisuus ja vakuutettavuus on ratkaistu.

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että tämä vaiheittainen etenemispolku tulisi ottaa huomioon asetuksen vaikutusarvioinnissa. Nyt käsiteltävä asetusta on keskeinen sen kannalta, millaista osaamista, miehitystä ja vastuujärjestelmää sisävesillä tulevaisuudessa toimiva uusi aluskalusto edellyttää.

Liitto pyytää ministeriötä arvioimaan jatkovalmistelussa ainakin seuraavat kysymykset:

Millä tavalla miehitys- ja pätevyysvaatimukset soveltuvat sisävesillä toimiviin aluksiin, joissa automaatio ja etäavustus tukevat aluksella olevaa miehistöä?

Millä tavalla sääntely mahdollistaa valituilla sisävesireiteillä toteutettavat etäohjauksen ja digitaalisen liikenteenohjauksen pilotit?

Tarvitaanko etävalvomon operaattoreille, etäluotsaukseen osallistuville henkilöille tai automaatiota valvovalle henkilöstölle uusia pätevyys-, koulutus- tai vastuujärjestelyjä?

Miten aluksen päällikön, aluksella olevan miehistön, etäoperaattorin ja liikenteenohjauksen vastuut määritellään automaation eri tasoilla?

Miten sisävesien erityiset olosuhteet, kuten sulut, kapeat väylät, jääliikenne, sillat, vaihtelevat vedenkorkeudet ja muu vesiliikenne, huomioidaan miehitys- ja pätevyysvaatimuksissa?

Miten kyberturvallisuus, viestiyhteyksien toimintavarmuus, järjestelmäviat ja poikkeustilanteet otetaan huomioon tulevien sisävesialusten osaamisvaatimuksissa?

Tarvitaanko kaupallisen sisävesiliikenteen automaatiota ja etäohjausta varten erillinen kokeilu-, pätevyys- tai sääntelypolku?

Liitto ei esitä, että asetuksessa tulisi nyt välittömästi mahdollistaa täysin miehittämätön sisävesiliikenne. Liitto esittää, että asetuksen jatkovalmistelussa tunnistetaan turvallinen ja vaiheittainen polku, jolla kotimaan kaupallinen sisävesiliikenne voi hyödyntää automaatiota, etävalvontaa ja myöhemmin etäohjausta Euroopan unionin liikennemuotosiirtymä-, digitalisaatio- ja päästövähennystavoitteiden mukaisesti.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää lisäksi, että ministeriö kytkee miehitys- ja pätevyysääntelyn arvioinnin JÄRVI-hankkeen valmisteluun. JÄRVI-hankkeella voidaan selvittää, millaisilla sisävesireiteillä, tavaravirroilla, alustyypeillä ja automaatiotasolla uutta kaupallista sisävesiliikennettä olisi Suomessa tarkoituksenmukaista käynnistää sekä millaisia miehitys- ja pätevyysratkaisuja tämä edellyttää.

Valtioneuvoston asetus nimetyiltä katsastajalta, aluksenmittaajalta, tarkastajalta ja lippuvaltiotarkastajalta edellytetystä kokemuksesta ja osaamisesta

Suomen Sisävesiliitto ry pitää lähtökohtaisesti kannatettavana sitä, että nimetyiltä katsastajilta, aluksenmittaajilta, tarkastajilta ja lippuvaltiotarkastajilta edellytettäviä kokemus- ja osaamisvaatimuksia päivitetään vastaamaan nykyisiä tehtävä- ja osaamistarpeita.

Liitto pitää erityisen myönteisenä asetuksen perustelumuiustiossa esitettyä lähtökohtaa, jonka mukaan nimityksiä voidaan kohdentaa nykyistä tarkoituksenmukaisemmin sellaisille alustyypeille, joihin henkilön koulutus, pätevyys ja työkokemus parhaiten soveltuvat. Perustelumuiustiossa todetaan lisäksi, että muutosten arvioidaan lisäävän sellaisten nimettyjen katsastajien, aluksenmittaajien ja tarkastajien määrää, joilla on hyvä kokonaisvaltainen ymmärrys kotimaanliikenteen aluksista.

Tämä on sisävesiliikenteen näkökulmasta tärkeä lähtökohta. Kotimaan sisävesillä tulevaisuudessa käytettävä rahtialuskalusto voi poiketa olennaisesti sekä kansainvälisen meriliikenteen aluksista että nykyisestä kotimaanliikenteen kalustosta. Sisävesirahtiliikenteen kehittäminen voi edellyttää matalakulkuisia ja jääolosuhteisiin sovitettuja aluksia, sähköisiä tai hybridisiä voimansiirtojärjestelmiä, omakuormausratkaisuja, automaattista lastinkäsittelyä, digitaalista väylätietoa, etävalvontaa, automaattista kiinnittymistä laituriin ja sulkuun sekä myöhemmin etäohjattuja tai pitkälle automatisoituja toimintoja.

Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan vuoden 2018 teknologiaennakkoinnissa todettiin, että sisävesiliikenteen kehittäminen maantieliikenteen korvaajaksi edellyttää konventionaalisten alusten tekniikan muuttamista ja logistiikkarakenteen kehittämistä. Tammikuussa 2026 valmistuneessa sisävesirahtiliikenteen raportissa tätä kehitystä on tarkasteltu Suomen olosuhteissa suhteessa MASS-autonomiatasoihin, älyväylään, etäluotsaukseen, kyberturvallisuuteen, raakapuun ja hakkeen kuljetuksiin sekä raskaan maantieliikenteen korvaamiseen sisävesikuljetuksilla.

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että asetuksen osaamisvaatimuksissa ja niiden myöhemmässä toimeenpanossa tulee varmistaa osaamisperusta myös tällaisen uuden sisävesialuskannan arviointiin.

Liitto esittää, että jatkovalmistelussa arvioidaan, miten nimettyjen katsastajien, aluksenmittaajien ja tarkastajien osaamisesta voidaan ottaa huomioon:

kaupalliset sisävesirahtialukset ja niiden erityinen toimintaympäristö;
matalakulkuiset, sisävesi- ja jääolosuhteisiin suunnitellut runkoratkaisut;
sähköiset, hybridi- ja muut vähäpäästöiset voimansiirtojärjestelmät sekä akkujärjestelmien turvallisuus;
omakuormaus-, automaattiset lastaus- ja purkujärjestelmät;
automaattiset kiinnitys- ja sulkuoperaatiot;
sensorifuusioon, digitaaliseen väylätietoon, etävalvontaan ja etäohjaukseen perustuvat järjestelmät;
viestiyhteyksien toimintavarmuus, tietojärjestelmien eheys ja kyberturvallisuus osana alusturvallisuutta;
automaatiota hyödyntävien alusten pilotoinnin, testauksen ja turvallisen kaupallisen käyttöönoton arviointimenettelyt.

Liitto esittää lisäksi, että ministeriö arvioi JÄRVI-hankkeen yhteydessä, millaisia alustyyppisiä ja pilotointireittejä Suomessa tulisi ensimmäiseksi kehittää ja millaista katsastus-, mittaus- ja teknisen hyväksynnän osaamista tällainen hankeputki edellyttää. Ilman tätä arviointia on olemassa riski, että katsastus- ja osaamisjärjestelmää kehitetään vain nykyisen kaluston tarpeisiin, vaikka samanaikaisesti Euroopan unionin ja UNECE:n kehityskehys suuntautuu sisävesiliikenteen digitalisaatioon, vähäpäästöisiin aluksiin, etäohjaukseen ja automaatioon.

Suomen Sisävesiliitto ry pitää tärkeänä, että asetuksen jatkovalmistelussa kotimaanliikenteen alusten erityisluonteen tunnistaminen viedään käytännön tasolle myös uuden kaupallisen sisävesirahtiliikenteen osalta. Näin asetuksella voidaan tukea turvallista teknologista uudistumista, liikennemuotosiirtymää maanteiltä vesille, Järvi-Suomen teollisuuden kilpailukykyä sekä Suomen huoltovarmuutta.

Veikko Hintsanen
Suomen Sisävesiliitto ry