Liikenne- ja viestintävaliokunnalle,

alla vastauksia eilisiin kysymyksiin, joihin ei pystynyt vastaamaan aikapulan vuoksi eilen. Varmaankin joihinkin kysymyksiin jää edelleen vastaamatta, koska vastaaminen on nyt ainoastaan muistinvaraista. Mikäli valiokunta katsoo tarvitsevansa lisää tietoa, olen tänäänkin käytettävissä joustavasti (puhelu, videokokous, tarvittaessa pääsen paikalle noin 20minuutissa, koska konttorimme on Kampissa).

Kysymykset jotka muistan eiliseltä:

- L**ausuiko Finnpilot (tai muut lausujat) nyt ongelmaksi muodostuneesta Puolustusvoimien roolista luotsausvapautusten päättäjänä.**
    - Vastaus: Finnpilot lausui tästä(kin) asiasta 23.9.2018 lausunnossaan. Tämä ei johtanut mihinkään muutoksiin kyseiseen 5§:ään. Finnpilotin lausunto sisälsi jo tuolloin ehdotuksen siitä, miten ongelma voitaisiin ratkaista turvallisuuden siitä oleellisesti vaarantumatta, eli annetaan Puolustusvoimien päättää vapautuksista alle luotsinkäyttörajan (pituus max 70m tai leveys max 14m) ja yli noiden rajojen päättäköön Liikenne- ja viestintävirasto, koska siellä on osaamista kaikista alustyypeistä ja kaiken kokoisista aluksista. Tällä ratkaisulla Liikenne- ja viestintävirastolta vähenee käsiteltävien hakemusten määrä noin 90%lla.
- **Miten AIS:ää tulisi käyttää näiden harjoitusten yhteydessä?**
    - Tässä vastauksessa Finnpilot on samaa mieltä Luotsiliiton kanssa ja vastaus on täsmälleen sama kuin Luotsiliiton valiokunnalle lähettämässä lausunnossa eli: Ulkomaisen valtionaluksen on käytettävä ammattikäyttöön tarkoitettua A-luokan automaattista tunnistusjärjestelmää (AIS), ellei Puolustusvoimat anna lupaa olla sitä käyttämättä. Puolustusvoimien on ilmoitettava välittömästi vapautuksesta Liikenne- ja viestintävirastolle sekä alusliikennepalvelulaissa tarkoitetun VTS-alueen VTS-keskukselle *sekä luotsausyhtiö Finnpilot Pilotage Oy:lle*.
- **Aiemmin on joissakin Euroopan maissa (Hollanti ja Saksa) kokeiltu maista tapahtuvaa luotsausta (Shore Based Pilotage, SBP) ja sitä toimintaa ei ole jatkettu, miksi siis nyt Suomessa halutaan kokeilla etäluotsausta?**
    - Kokeilut joihin kysymyksessä viitataan ovat tapahtuneet noin 20-30 vuotta sitten ja perustuivat sen aikaiseen tekniikkaan. Tällöin luotsi neuvoi alusta VHF-puhelimen (kommunikaatioväline) ja tutkan (tilannekuva) avulla. Nyt suunniteltu kokeilu toteutettaisiin nykyteknologiaa hyödyntäen. Ero aikaisempiin kokeiluihin on erittäin suuri, koska nyt alusta ja sen ympäristöä paikannetaan tutkien lisäksi esimerkiksi seuraavilla uudemmilla välineillä; LIDAR-tutka, AIS, kamerat, infrapunakamerat ja lämpökamerat. Lisäksi kommunikaatio tulee tapahtumaan VHF:n lisäksi aluksen navigaatiojärjestelmän (connected) kanssa. Paikanmääritys tulee olemaan suhteellista eli ei GPS:ään perustuvaa (helposti häirittävissä). Suhteellisessa paikanmäärityksessä esimerkiksi väylän varrella oleva turvalaite (poiju tms.) tuntee oman paikkansa ja pystyy havainnoimaan ympäristöään ja esimerkiksi LIDAR-tutkalla mittaamaan ohiajavan laivan sijainnin suhteessa omaan paikkaansa, näin saadaan tarkka paikka alukselle turvallisesti. Kaikkien järjestelmien tulee olla redundantteja. Lisäksi nyt ollaan säätämässä kokeilusta ja lopullisemmat päätökset tehdään, kun kokeilun tulokset ovat kaikkien käytössä.
- **Mitä vaikutuksia kokeilulla on?**
    - Kokeilun vaikutuksena saadaan välttämättömiä tietoja siitä mitkä teknologiat toimivat haastavissa suomalaisissa olosuhteissa ja minkälaisia kustannuksia syntyy eri asioista joita

uusi toimintatapa tulee vaatimaan. Meidän tulee voida testata paikanmääritystä, tietoliikenneverkkoja (5G?), tiedonvaihtoa aluksen ja eLuotsaajan välillä, osaamisvaatimuksia laivalla ja eLuotsaajalla, tiedon/datan tarve tarjotaksemme eLuotsausta, riskiarviointia, bisnesmallia, jne.

Nämä olivat kysymykset jotka itse muistan.

Terveisin,

Kari Kosonen
toimitusjohtaja

Finnpilot Pilotage Oy
Kansakoulukuja 3, 4.krs, PL 520
00101 Helsinki
gsm 040 741 4625

kari.kosonen@finnpilot.fi

www.finnpilot.fi