



RAJAMME VARTIJAT

2 | 2023 RAJAVARTIOLAITOKSEN SIDOSRYHMÄLEHTI

TEEMANA MERELLINEN YMPÄRISTÖVAHINKOJEN TORJUNTA

20 vuotta öljyntorjunnan tutkimusta ja kehitystä

Öljyntorjunta-alusten
määrää lisätty

Kansainvälinen yhteistyö
jälleen vilkasta

WWF:n öljyntorjuntajoukoissa
lähes 10 000 vapaaehtoista



SISÄLTÖ

- 3 Ajankohtaista
- 4 Pääkirjoitus
- 6 Ledare
- 7 Leading article
- 8 Hildegård-harjoitus
- 10 Öljyntorjuntakalusto ja torjuntatekniikka
- 11 Kansainvälinen yhteistyö jälleen tiivistä
- 12 Valvontalennot öljyntorjunnassa
- 14 Kemikaalien torjunnan kehittäminen
- 17 Öljyntorjuntaa teoriasta käytäntöön
- 21 WWF:n vapaaehtoiset öljyntorjuntajoukot
- 24 Kansainvälinen asiantuntijakokous ja skenaarioharjoitus
- 26 Pitkäjänteistä ja avointa henkilöstösuunnittelua
- 28 Konkarin kokemuksia Frontex-komennuksilta
- 30 Liettualaiset rajavartijaopiskelijat vierailulla
- 31 Vuoden Rajamme Vartija
- 32 Rajan varusmiespalvelus täyttää 100 vuotta
- 34 Rajaveteraani muistelee
- 36 Kolumni
- 38 Svenska resuméer
- 47 English summaries



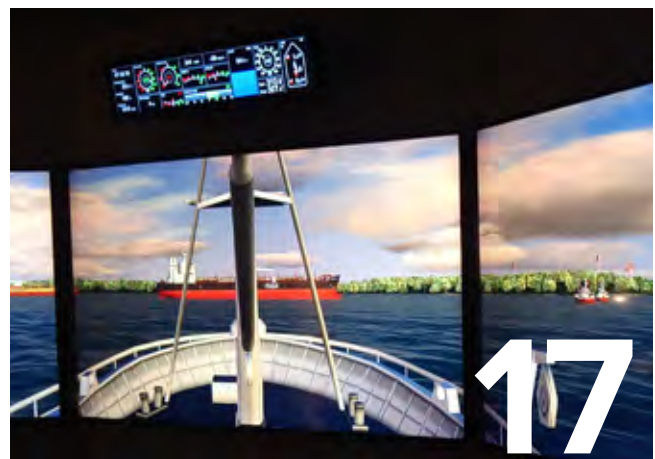
Öljyntorjunta-alusten määrää on lisätty.



Vaarallisten aluskemikaalien torjuntaa kehitetään.



WWF:n öljyntorjuntajoukkoihin kuuluu lähes 10 000 vapaaehtoista.



Simulaatiokoulutus tukee sekä öljyntorjunnan suunnittelua että johtamista.

ITÄRAJAN ESTEAIDAN PILOTTI VALMISTUMASSA

Kaakkois-Suomen rajavartioston Pelkolan rajavartioaseman toiminta-alueella on rakenteilla Itärajan esteaidan pilotti. Aita rakennetaan Imatran alueelle Vuokselta kolme kilometriä rajapohjoisen suuntaan. Pilottiaidan tarkoitus valmistua kesäkuun 2023 loppuun mennessä. Aidan rakentaa ulkopuolinen GRK Infra Oyj.

Pelkolan maasto tarjoaa pilottiaidalle hyvän koealustan. Alueelta löytyy savista pellowpohjaa, kallioisia mäkiä ja kuivempaa metsäpohjaa. Esteaidan avulla tuotetaan suorituskkyä torjua tehokkaasti laajamittaista laitonta maahantuloa. Valmistuessaan aita on kolme metriä korkea vankka metalliaita piikkilankoineen.

Aidan yhteyteen rakennetaan nykyaikainen tekninen valvontajärjestelmä helpottamaan tilannekuvan muodostamista. Pelkolan rajavartioaseman näkökulmasta pilottiaita tarjoaa jo rakennusvaiheessa mahdollisuuden kokeilla erilaisia valvon-

tamalleja, joita on tarkoitus hyödyntää myöhemmissä vaiheissa, kun varsinainen aita rakennetaan.

Lisätietoa esteaidan rakentamisesta on verkkosivuiltamme raja.fi/itarajan-esteaita.



KÖÖPENHAMINAN SOPIMUKSEN KOKOUS HELSINGISSÄ

Kööpenhaminan sopimuksen työryhmäkokous järjestettiin Helsingissä 7.–9.3.2023.

Kööpenhaminan sopimus on Pohjoismaiden välinen yhteistyösopimus, joka koskee öljyn ja muiden haitallisten aineiden aiheuttaman meren pilaantumisen torjuntaa. Kokousjärjestelyistä vastasi sopimuksen Suomen edustajana Rajavartiolaitos.

Työryhmäkokouksen yhteydessä osallistujamaiden edustajien oikeudellisilla asiantuntijoilla oli mahdollisuus pohtia Poh-

joismaiden yhteisiä merellisiä ympäristöasioita lain näkökulmasta ja löytää ratkaisuja yhteisiin haasteisiin.

Kööpenhaminan sopimus tunnetaan muun muassa merellisistä ympäristövahinkojen torjunnan CPH East -harjoituksista, joita Rajavartiolaitos järjestää yhdessä Ruotsin Kustbevakningenin kanssa.

Kööpenhaminan sopimukseen ja sen toimintaan voit tutustua sopimuksen verkkosivuilla <https://copenhagenagreement.org>.



ANNA VIHJE!

Vihjetietolomake on julkaistu verkkosivuiltamme raja.fi/anna-vihje. Lomakkeella voit ilmoittaa kiireettömiä havaintoja, jotka liittyvät rajat ylittävään rikollisuuteen.



Rajavartiolaitos tutkii monenlaisia rikoksia: ihmiskuljetusta ja laitonta maahantuloa, metsästys- ja kalastusrikoksia ja ympäristörikoksia merellä.

Jos epäilet rikosta, ilmoita havainnoitasi Rajalle vihjetietolomakkeella. Vihjeen voit antaa tarvittaessa myös nimettömästi.

VARTIOLAIVOJEN TUKIKOHTA LAPPOHJAAN

Rajavartiolaitoksen vartiolaivojen tukikohta siirtyi 1.5.2023 Turusta Hangon Lappohjan satamaan. Tukikohta oli sijainnut Turussa yli 90 vuotta. Länsi-Suomen merivartiosto järjesti Vartiolaivojen jäähyväiset Turulle -yleisötapahtuman 1. kesäkuuta, jolloin yksi vartiolaivoista oli kiinnitettynä Aurajoen rannassa, ja yleisö pääsi tutustumaan alukseen ja merivartioston toimintaan.



Kirjoittaja, komentaja Mikko Simola toimii Rajavartiolaitoksen meriturvallisuusjohtajana ja Rajavartiolaitoksen esikunnan meriturvallisuusyksikön päällikkönä.



YMPÄRISTÖVAHINKOJEN TORJUNTA ON KESKEINEN OSA RAJAVARTIOLAITOKSEN MERELLISIÄ TEHTÄVIÄ

Rajavartiolaitoksen merellinen toiminta on monialaista. Raja- ja meriturvallisuuden ylläpitoon kuuluvia tehtäviä on hoidettava kaikissa sääolosuhteissa vuoden jokaisena päivänä. Aluevalvontaviranomaisena Rajavartiolaitos toteuttaa aina rajojen valvonnan yhteydessä alueellisen koskemattomuuden valvontaa. Lisäksi Rajavartiolaitos osallistuu sotilaalliseen maanpuolustukseen myös merialueella. Osana merellisen turvallisuuden ylläpitoa Rajavartiolaitos vastaa kansainvälisten veloitteiden mukaisesti meripelastustoimen järjestämisestä Suomen meripelastusvastuualueella. Pelastuslain mukaisesti Rajavartiolaitos huolehtii pelastustoiminnasta Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä tapahtuneissa alusöljy- ja aluskemikaalivahingoissa ja sovittaa yhteen siihen varautumista. Jatkuva valmius kaikkien näiden tehtävien suorittamiseen on rakennettava pitkäjänteisellä suunnittelulla ja laadukkaalla harjoittelulla. Tämän monialaisen tehtäväkentän osa-alueiden välisiä painoituksia on säädeltävä toimintaympäristön mukaisesti.

Turvallisuus- ja toimintaympäristön muutoksesta johtuen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkoihin varautuminen on tällä hetkellä erityisen ajankohtaista ja tärkeää Rajavartiolaitoksen merellisessä toiminnassa. Länsimaiden asettamat venäläiseen raakaöljyn kohdistuvat pakotteet ovat vaikuttaneet öljykuljetuksiin Suomenlahdella ja koko Itämerellä. Tällä hetkellä vastaava määrä venäläistä öljyä kuin aiemmin kuljetetaan Itämeren halki vanhemmilla aluksilla ja heikommalla vakuutusosuudella kuin ennen. Öljyä kuljettavien alusten lippuvaltioissa on tapahtunut muutoksia. Alusten miehistöjen kokemuksesta Itämeren alueella

operoinnista erityisesti talviolosuhteissa ei ole varmuutta. Tämän voidaan perustellusti katsoa lisänneen ympäristövahinkojen riskejä Suomenlahdella ja Itämeren altaan avomerialueella. Rajavartiolaitos onkin seurannut ja seuraa alusliikenteen muutoksia erityisellä tarkkuudella. Toimintaympäristön muutoksen myötä myös Suomeen Porvoon Kilpilahteen vuosittain laivattava noin kymmenen miljoonaa tonnia raakaöljyä kulkee aiempaa huomattavasti pidemmän merimatkan säiliöaluksilla Norjasta ja Pohjanmereltä koko Itämeren halki.

Yhteistyö sekä viranomaisten että muiden tahojen välillä on keskeinen osa alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan varautumista. Eri tahojen toiminnan yhteensovittamiseksi ja varautumisen tukemiseksi valmisteltiin Rajavartiolaitoksen johdolla sisäministeriön asettamassa öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan valtakunnallisessa neuvottelukunnassa *Ympäristövahinkojen torjunnan kansallinen strategia vuoteen 2035* -asiakirja. Strategia vahvistettiin valtioneuvoston periaatepäätöksenä helmikuussa 2023. Tämä strategia tukee viranomaisia varautumisessa, asettaa vaatimuksia toiminnan suunnittelulle ja osoittaa kansallisen tahtotilan resurssien suunnittelun tueksi.

Kaikilla toimijoilla on omat vastuunsa toimeenpanna veloitteensa ja jalkauttaa strategia omaan varautumissuunnitteluunsa. Vastuuviranomaisten, kuten Rajavartiolaitos talousvyöhykkeellä ja aluevesillä aavalla selällä, tehtävänä on toiminnan yhteensovittaminen siten, että ympäristövahinkotilanteissa kaikki toiminta palvelee strategialla vahvistetun yhteisen tavoitteen saavuttamista. Ympäristövahinkojen torjunnan kan-

sallinen strategia vuoteen 2035 -asiakirjan mukainen visio on: ”Suomi on johtava Itämeren alueen ympäristövahinkojen torjuntaosaaja ja suunnannäyttäjä, joka panostaa pitkäjänteisesti ympäristövahinkojen ennaltaehkäisyyn sekä torjuntavalmiuden kehittämiseen ja ylläpitoon. Toimintaan osallistuvien tahojen resurssit ovat riittävät koko tapahtumaketjun hoitamiseen. Kokonaisuus on hyvin suunniteltu ja ohjeistettu sekä selkeästi vastuutettu.”

Tärkeä ympäristövahinkojen torjunnan strategian kirjaus koskee riskiarvioita. Ajantasaiset ja jatkuvasti päivitettävät riskiarviot luovat perustan onnistuneille torjuntatoimenpiteille. Ympäristövahinkojen torjunnan suorituskykyvaatimusten tulee perustua keskenään linjassa oleviin valtakunnallisiin, alueellisiin ja paikallisiin öljy- ja kemikaalivahinkojen riskiarvioihin. Ajantasainen yhteinen tilannekuva ja yhtenevät johtamismallit sekä riskiarvioihin perustuen rakennettu kalustovalmius ovat onnistuneiden ympäristövahinkojen torjuntatoimien perusedellytys.

Merialueen öljyntorjuntatoimenpiteisiin varautumisen ohella Rajavartiolaitos kehittää valmiuksiaan merialueella tapahtuvan vaarallisten ja haitallisten kemikaalien torjunnan varalle. Vuoden 2023 aikana Rajavartiolaitokselle laaditaan merialueen kemikaalitorjunnan perusprosessi sekä suorituskykyvaatimukset. Työssä huomioidaan lainsäädännöstä tulevat vaatimukset ja Itämerellä kuljettavat kemikaalit sekä niiden ominaisuudet ja volyymit. Suorituskykyvaatimusten laadinnassa keskitytään ensivaiheessa pelastustoiminnan suorituskyvyn rakentamiseen kemikaalivaarallisella alueella lyhytkestoisessa operaatiossa.

Ympäristövahinkojen torjunnan strategian toimeenpano on jo aloitettu osana öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan valtakunnallisen neuvottelukunnan toimintaa. Neuvottelukunnan tehtävänä on muun muassa laatia strategian toimintalinjausten pohjalta toimeenpanosuunnitelma ja vastata strategian toimeenpanon seurannasta. Strategiasta on koottu 27 kehittämiskohdetta strategiassa vahvistettujen tavoitteiden saavuttamisen tukemiseksi. Kullekin kehittämiskohteelle tullaan määrittelemään tavoitetilä, suunnitelma toimeenpanosta vuoteen 2035 asti, vastuutahot ja kunkin kehittämiskohteen käytännön toteuttajat. Lisäksi neuvottelukunnassa edistetään Rajavartiolaitoksen johdolla muun muassa valtakunnallisen ympäristövahinkojen torjunnan koulutuksen ja harjoitustoiminnan yhteensovittamista.

Ympäristövahinkojen torjunta merialueella edellyttää kansainvälistä yhteistyötä. Rajavartiolaitoksen merellisessä toiminnassa tämä on arkipäivää. Rajavartiolaitoksen esikunnan toimenpitein huomioidaan pitkän ja keskipitkän aikavälin kehitystarpeet. Tällä hetkellä näitä ovat muun muassa uusimuotoisten polttoainesten keräysedellytysten kartoittaminen ja keräyskyvyn rakentaminen. Rajavartiolaitoksen esikunnan asiantuntijat ovatkin mukana muun muassa IMAROS 2 hankkeessa (IMpacts And Response Options regarding low sulphur marine fuel oil Spills), jotta ympäristövahinkojen torjuntakaluston hankinnoissa ja kehittämisessä voidaan huomioida uusimuotoisten polttoainesten ominaisuudet. Rajavartiolaitoksen ja Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA:n (European Maritime Safety Agency) välistä yhteistyötä on tiivistetty. Rajavartiolaitos on tuonut EMSA:n suuntaan esille ympäristövahinkojen torjuntavastuussa olevan viranomaisen tarpeita ja huomioita EU-tasolta jäsenvaltioille tuotettavan tuen lisäarvon parantamiseksi. Osana tätä EMSA:n kanssa tiivistettyä yhteistyötä Rajavartiolaitos on lisännyt Suomessa Tolkkisissa sijaitsevan EMSA:n kalustovaraston (EAS, Equipment Assistant Service) käyttöä. Kaluston sovel-

tuvuudesta ja kehittämistarpeista on myös annettu rakentavaa palautetta EMSA:lle. Lisäksi naapurimaassamme Virossa vuoden vaihteessa tapahtuneen merialuetta koskevan ympäristövahinkojen torjunnan vastuunmuutoksen takia valmisteltiin alkukevällä ministeritasolla Suomen sisäministerin ja Viron puolustusministerin kesken allekirjoitettu yhteistoiminta-asiakirja. Tämä asiakirja muodostaa perustan Rajavartiolaitoksen ja Viron merivoimien väliselle yhteistyölle ympäristövahinkojen torjunnan saralla erityisesti Suomenlahden alueella. Merivartiostojen arkipäivää puolestaan ovat lähimerialueidemme ympäristövahinkojen torjuntavalmiuden parantamiseksi Ruotsin rannikkovartioston ja Viron merivoimien kanssa tehtävä operatiivisen tason yhteistoiminta. Tällä työllä edistetään torjuntatoimien sujuvuutta yhteisillä merialueillamme ympäristövahinkotapauksissa ja varmistetaan, että yhteistyö hoituu ilman kynnyksiä osana operatiivista päivittäistoimintaa.

Meren pinnalla kulkevien alusten lisäksi merellä tapahtuvassa ympäristövahinkojen torjunnassa on huomioitava Itämeren pohjassa sijaitsevat lukuisat hylät. Ympäristönsuojelulain mukaan Suomen ympäristökeskus vastaa ympäristövahingon vaaraa aiheuttavien hylkyjen seurannasta ja saneerauksesta. Rajavartiolaitos tukee tätä työtä monialaisen merellisen operatiivisen toimintansa sallimissa puitteissa. Rajavartiolaitoksen merellisellä suorituskyvyllä, kuten edelleen kehitettävillä vedenalaistoiminnoilla, on mahdollista toimia keskeisessä roolissa tässä tärkeässä ennaltaehkäisevässä työssä ennen kuin rakenteiltaan heikentyneistä hylyistä pääsee mereen öljyä tai muita haitallisia aineita, joiden keräämiseen joudutaan huomattavassa tapauksessa käyttämään huomattava määrä resursseja pitkäkestoisissa torjuntaoperaatioissa.

Rajavartiolaitoksessa on kehitetty ympäristövahinkojen torjunnan suorituskykyä määrätietoisesti alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntavastuun siirryttyä vuoden 2019 alussa ympäristöministeriöltä sisäministeriölle. Viime vuosien aikana on

esimerkiksi kehitetty ympäristövahinkojen torjuntakaluston varastointia ja niin sanottua ensilähdön valmiutta, jotta mahdollisen onnettomuuden yhteydessä mereen päässeet öljy saataisiin rajattua onnettomuusalueen välittömään läheisyyteen. Näin toimien kokonaisvahingot saadaan minimoitua. Tulevana kesänä merivartioasemien ensilähdön valmiutta parannetaan Rajavartiolaitoksessa operatiiviseen käyttöön otettavien ensilähdön koukkulavojen myötä. Näille lavoille sijoitettu öljypuomi- ja muu kalusto voidaan siirtää onnettomuusalueelle joko pinta-aluksilla tai ensin ajoneuvokuljetuksin lähemmäksi onnettomuuspaikkaa. Kolme nykyistä vartiolaivaa lähivuosina korvaavilla kahdella VL25-luokan vartiolaivalla on huomattavasti enemmän öljynkeräyskapasiteettia kuin käytöstä poistuneilla tai poistuvilla Rajavartiolaitoksen vartiolaivoilla tällä hetkellä on. Dornier-valvontalentokoneet korvaavan MVX-hankkeen myötä öljypäästöjen havainnointikykyä ja valvonnan suoritusvarmuutta saadaan parannettua.

Näiden pitkäaikaista kehitystyötä vaativien hankkeiden ohella merellisen ympäristövahinkojen torjunnan suorituskyvyn kehittämisessä merivartiostojen jokapäiväinen operatiivinen toiminta on avainasemassa. Harjoittelussa on tärkeää hyödyntää esimerkiksi ympäristövahinkojen torjuntatilanteita varten laadittujen valmiussopimusalueiden vuosittaiset harjoituspäivät vähintäänkin täysimääräisesti. Rajavartiolaitoksen monialainen merellinen toiminta edellyttää useita rannikkovartiostoimintojen osa-alueita käsittävää harjoitustoimintaa. Ympäristövahinkojen torjunnan harjoittelussa on huomioitava, että tilanteet saattavat vaatia pitkäkestoista resurssien käyttöä myös johtamisjärjestelmämme osalta. Myös mahdolliset hybridiuhkatilanteet on syytä pitää mielessä nykypäivänä.

Kansallisia ja kansainvälisiä harjoituksia hyödyntäen, yhteistyötä tehden ja jatkuvasti itseämme kehittäen olemme valmiimpia kohtaamaan toimintaympäristömme asettamat haasteet vilkkaasti liikennöidyillä ja meille ensiarvoisen tärkeällä Itämerellä.

BEKÄMPNING AV MILJÖSKADOR ÄR EN CENTRAL DEL AV GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDETS MARINA UPPGIFTER

På grund av den förändrade säkerhets- och verksamhetsmiljön är beredskapen inför fartygsolyckor och fartygskemikalieolyckor för närvarande en särskilt aktuell och viktig del av Gränsbevakningsväsendets marina verksamhet. De sanktioner som västländerna infört mot rysk råolja har påverkat oljetransporterna i Finska viken och hela Östersjön. I nuläget transporteras lika mycket rysk olja som tidigare över Östersjön, men med äldre fartyg och sämre försäkringskydd än förut. Gränsbevakningsväsendet har därför följt och följer fortfarande särskilt noggrant förändringarna i fartygstrafiken.

Under 2023 kommer det att utarbetas en basprocess för bekämpning av kemikalier på havsområden samt formuleras kapacitetskrav för Gränsbevakningsväsendet. I detta arbete beaktas såväl de lagstadgade kraven som de kemikalier som transporteras över Östersjön och deras egenskaper och volymer. Vid formuleringen av kapacitetskraven ligger fokus i första hand på att bygga upp räddningsverksamhetens kapacitet för kortvariga operationer i områden med farliga kemikalier.

Bekämpningen av miljöskador till havs förutsätter internationellt samarbete. Utvecklingsbehoven på lång och medellång sikt är bland annat att kartlägga kraven på uppsamling av nya typer av bränslen och att bygga upp uppsamlingsförmågan. De sakkunniga vid staben för Gränsbevakningsväsendet deltar bland annat i projektet IMAROS 2 (IMpacts And Response Options regarding low sulphur marine fuel oil Spills) för att de nya bränsletypernas egenskaper ska beaktas vid upphandlingen och utvecklingen av materiel för bekämpning av miljöskador.

Samarbetet mellan Gränsbevakningsväsendet och Europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA (European Maritime Safety Agency) har intensifierats. Gränsbevakningsväsendet har bland annat ökat användningen av EMSA:s materiellager (EAS, Equipment Assistant Service) som ligger i Tolkis i Finland. Det har också lämnats konstruktiv respons till EMSA om materielens lämplighet och utvecklingsbehov.

På grund av den ändring i ansvaret för bekämpning av miljöskador på havsområden som genomfördes vid årsskiftet i Estland, bereddes i början av våren en samarbetsöverenskommelse som under-teknades av Finlands inrikesminister och Estlands försvarsminister. Överenskommelsen bildar en grund för samarbetet mellan Gränsbevakningsväsendet och estniska marinen kring bekämpningen av miljöskador i synnerhet i Finska viken. För sjöbevakningsstationerna hör det till vardagen att bedriva operativt samarbete med Kustbevakningen i Sverige och estniska marinen för att förbättra beredskapen för bekämpning av miljöskador på våra närmaste havsområden.

Utöver de fartyg som framförs ovanför vattenytan måste man vid bekämpningen av miljöskador till havs även ta hänsyn till de många vrak som ligger på Östersjöns botten. Enligt miljöskyddslagen ansvarar Finlands miljöcentral för uppföljningen och saneringen av vrak som medför risk för miljöskada. Gränsbevakningsväsendet stöder detta arbete inom ramen för vad den sektorsövergripande operativa verksamheten till havs tillåter.

Efter att ansvaret för bekämpning av fartygsolyckor och fartygskemikalieolyckor i början av 2019 flyttades från

miljöministeriet till inrikesministeriet har Gränsbevakningsväsendet målmedvetet utvecklat sin kapacitet för bekämpning av miljöskador. De två bevakningsfartyg i klassen VL25 som under de närmaste åren kommer att ersätta de tre befintliga bevakningsfartygen har avsevärt större oljeuppsamlingskapacitet än de bevakningsfartyg som har tagits eller som kommer att tas ur bruk. I och med MVX-projektet och ersättandet av de nuvarande Dornier-spaningsplanen kommer förmågan att upptäcka oljeutsläpp och övervakningens prestationssäkerhet att förbättras.

Genom att dra nytta av nationella och internationella övningar, samarbeta och ständigt utveckla oss själva är vi redo att anta de utmaningar som vår omvärld medför på den livligt trafikerade och för oss synnerligen viktiga Östersjön.

Kommandör Mikko Simola

Chef för sjösäkerhetsenheten vid staben för Gränsbevakningsväsendet, Gränsbevakningsväsendets chef för sjösäkerhet



ENVIRONMENTAL DAMAGE PREVENTION IS A CENTRAL PART OF THE FINNISH BORDER GUARD'S MARITIME TASKS

In the context of the changed security and operating environment, preparing for vessel oil and chemical incidents is extremely topical and an ever more essential aspect of the Finnish Border Guard's maritime activities. The Western sanctions on Russian crude oil have influenced the oil transports in the Gulf of Finland and across the entire Baltic Sea. Currently, Russian oil is being transported via the Baltic Sea in similar volumes as before, but on older vessels and with less insurance coverage. The Finnish Border Guard is constantly and closely monitoring any changes in vessel traffic.

During 2023, the main process and capacity requirements for maritime chemical spill response will be drawn up for the Finnish Border Guard. Legislative demands as well as the type, properties and volumes of chemicals transported across the Baltic Sea will be considered in the work. The drafting of capacity requirements will initially focus on building up SAR capabilities in short-term operations in case of an accident involving chemicals.

Environmental damage prevention at sea calls for international cooperation. The long and medium term development needs include, for example, surveying the conditions necessary for recovering new forms of fuels and building up recovery capabilities. We have experts from the Headquarters of the Finnish Border Guard involved in the IMAROS2 (IMpacts And Response Options regarding low sulphur marine fuel oil Spills) project. This will enable us to take the properties of new forms of fuels into consideration in the acquisition and development of equipment for environmental damage prevention.

The collaboration between the Finnish Border Guard and the European Maritime Safety Agency (EMSA) has been intensified. For example, the Finnish Border Guard has increasingly used the EMSA's Equipment Assistance Service (EAS) stockpile in Tolkkinen, Porvoo. Constructive feedback has also been given to EMSA regarding the suitability and development needs of the equipment.

In Estonia, the Navy assumed the responsibility for maritime environmental damage protection operations at the start of this year. As a result of the change, a memorandum of understanding was prepared at the ministerial level in the early spring and signed by the Minister of the Interior for Finland and the Minister of Defence for Estonia. The memorandum serves as the foundation for the cooperation of the Finnish Border Guard and the Estonian Navy in the field of environmental damage protection within the Gulf of Finland, in particular. Joint efforts at the operational level with the Swedish Coast Guard and the Estonian Navy in order to improve the preparedness for environmental damage prevention in the neighbouring sea areas are part of the routine work of the Coast Guard Districts.

In addition to the vessels sailing at sea, the numerous wrecks lying on the seabed of the Baltic Sea must be taken into account in terms of maritime environmental damage protection. According to the Environmental Protection Act, it is the responsibility of the Finnish Environment Institute SYKE to monitor and restore environmentally hazardous wrecks. The Finnish Border Guard supports this work within the limits of its multi-sectoral maritime operations.

The Finnish Border Guard has systematically developed its environmental damage prevention capacity since the start of 2019, when the operational responsibility in accidents involving oil and chemical spills from vessels was transferred from the Ministry of the Environment to the Ministry of the Interior. In the coming years, the three offshore patrol vessels currently in use will be replaced by two new offshore patrol vessels (class VL25), which will provide a significantly better oil recovery capacity. Along with the ongoing MVX project, the existing Dornier surveillance aircraft will be replaced by new airplanes with enhanced oil-spill detection capacity and surveillance reliability.

We take part in national and international exercises, cooperate actively and develop our activities continually in order to be better prepared for the challenges posed by the heavy traffic volumes in our operational environment. The Baltic Sea is precious to us.

Commander Mikko Simola

Chief of the Maritime Safety Unit at the Finnish Border Guard Headquarters, Head of Maritime Safety for the Finnish Border Guard

Hildegård-harjoitus Rauman edustalla syksyllä 2022.
Harjoituksen johti Länsi-Suomen merivartiosto ja siihen osallistui Rajavartiolaitoksen yksiköiden lisäksi alukset Merivoimista ja Ruotsin rannikkovartiostosta.





Öljyntorjuntakalusto ja torjuntatekniikka

Alati muuttuva toimintaympäristö on haastavaa merelliselle ympäristövahinkojen torjunnalle.

Yhteiskuntaa, tiedettä, työtä ja politiikkaa yhdistää muutos. Muutosta ei voi pysäyttää ja muutos ei vaadi sen ihmeellisempää tekijää kuin ajan etenemisen. Muutoksen huomaamme (tai aikaansaamme) olemalla uteliaita.

Meidän arkipäivässämme Rajavartiolaitsella muutokset yhteiskunnassa, tieteessä, työssä ja/tai politiikassa saavutavat nopeasti työpöytäme. Näiden muutosten keskellä meidän tulee kuitenkin pystyä suorittamaan meille asetetut tehtävät tavoitteiden mukaisesti.

Tästä pääsemme ketterää aasinsiltaa pitkin öljyntorjuntaan. Rajavartiolaitos johtaa pelastustoimintaa alusöljy- ja aluskemikaalionnettomuuksissa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä yhteensovittaa siihen varautumista (Pelastuslaki 379/2011). Tämä toiminta siirtyi Rajavartiolaitselle Suomen ympäristökeskukselta vuonna 2019. Tähän mennessä kerryttämämme kokemus öljyntorjunnasta on onneksi pienempi määrä käytännön työtä merellä verrattuna työhön, jota teemme muuttuvan toimintaympäristön takia.

Jääkö koukkulavakalusto meille?

Rajavartiolaitos on lisännyt öljyntorjuntakaluston määrää (mm. valmiusaluukset) ja vastaavasti vähentänyt varastojen määrää. Muutosta on myös ns. koukkulavakaluston tuominen merivartioasemien pihuille tai asemien läheisyyteen. Koukkulavakalustoon on asennettu ja pakattu varusteet,



Öljyntorjunta-alusten määrää on lisätty ja varastojen määrää vähennetty.

joiden avulla öljyntorjunta voidaan aloittaa nopeasti.

Olemme arvioineet uusien polttoaineiden (mm. vähärikkiset, biopolttoaineet) vaikutusta merelliseen ympäristövahinkojen torjuntaan ja sen vaatimaan kalustoon. Osallistumme tutkimustyöhön, jotka koskevat uusia polttoaineita ja niiden torjuntaa merellisissä ympäristövahingoissa ja muutamme sekä öljyntorjuntakalustoamme että torjuntatekniikkaamme voidaksemme paremmin vastata uusien polttoaineiden aiheuttamiin vaatimuksiin.

Viime vuosien muutoksista esimerkkinä on Naantalin öljynjalostamon toiminnan lopettamisen aiheuttama riskiarvioinnin muutos alusöljyvahingosta Saaristomerellä. Vastaavasti öljyn merikuljetusten muutokset, liittyen pakotteisiin Venäjän hyökkäyssotaa vastaan, ovat

muuttaneet riskien arviointia Suomenlahdella ja pohjoisella Itämerellä.

Muutamaan otteeseen olemme kuulleet kysymyksen ”jääkö koukkulavakalusto tänne?” Vastaus lienee aina se sama: ainakin nyt se tulee olemaan täällä. Emme tiedä tuleeko kalusto olemaan samoissa paikoissa ensi vuonna tai kymmenen vuoden päästä. Emme myöskään tiedä tuleeko öljyntorjuntakalusto olemaan samanlaista vai tuleeko sekin muuttumaan. Ainoa mitä tiedämme on että muutos on vakio ja olemalla valmis reagoimaan muutoksiin olemme myös valmiita toimimaan, jos tilanne niin vaatii. ●

Kirjoittajat Heli Haapasaari ja Petra Erkkola toimivat ympäristöasiantuntijoina Rajavartiolaitsoksen esikunnan meriturvallisuusyksikössä.

TEKSTI: Heli Haapasaari KUVA: Raja

Kansainvälinen yhteistyö

Koronapandemian jälkeen ympäristövahinkojen torjunnan yhteistyö on jälleen vilkastunut.

Niin koulutukset, harjoitukset kuin yhteistoimintakokouksetkin ovat jälleen agendalla.

Myös kehittämishankkeita on jälleen alettu suunnitella. Rajavartiolaitos on mukana IMAROS2:n hankehakemuskon-sortiossa. Mikäli hanke saa rahoituksen, roolimme tässä vähärikkisten öljyjen torjuntakykyä tutkivassa ja kehittävässä hankkeessa on mekaaninen öljyntorjunta jääolosuhteissa. Rahoituksen toteutuessa hanke alkaa vuoden 2024 alussa.

Itämeren alueen laivaliikenteen ympäristövahinkojen riskikartoitus on vanhentunut ja uusi riskikartoitus on selvästi tarpeen. Tälle hankkeelle on tarkoitus hakea rahoitus ja hanke käynnistyy näillä näkymin vuonna 2025.

Virossa merellinen ympäristövahinkojen torjunta siirtyi merivoimien vastuulle tämän vuoden alussa. Suomen sisäministeri ja Viron puolustusministeri allekirjoittivat merellisen ympäristövahinkojen torjunnan yhteistoimintapöytäkirjan huhtikuussa 2023. Seuraava Rajavartiolaitoksen ja Viron merivoimien YVT-yhteistoimintakokous järjestetään kesäkuussa. Vastaava yhteistoimintapöytäkirja on solmittu Ruotsin rannikkovartioston (KBV) ja Rajavartiolaitoksen välillä. Merivartiostot ja Vartiolentolai-vue keskittyvät operatiivisen tason käytännön toimiin, kun taas esikuntatason yhteistyön keskiössä on pitkän ja keskipitkän aikavälin suunnittelu.

Kalustoharjoituksia ja lähikoulutuksia

Kansainväliset ympäristövahinkojen torjunnan kalustoharjoitukset ovat myös käynnistyneet koronapandemian aiheut-



taman tauon jälkeen. Harjoituksia on ollut Suomen ja Ruotsin välillä jo viime syksynä ja myös tänä vuonna. Elokuussa järjestetään Latviassa suuri Itämerenmaiden yhteisharjoitus, jossa toteutetaan aluskemikaalivahingon torjunnan karttajarjoitus ja harjoitellaan alusöljyvahingon torjuntaa keruulaittein ja rantaöljyntorjuntana.

Kansainväliset YVT-koulutukset ovat käynnistyneet lähitilaisuuksina. Rajavartiolaitoksen henkilöstö on osallistunut kansainvälisiin koulutuksiin niin Euroopan meriturvallisuusvirastossa EMSA:ssa

kuin ranskalaisessa asiantuntijalaitoksessa CEDRE:ssä.

Rajavartiolaitos on lisäksi tilannut räätälöidyn öljy- ja kemikaalipäästöjen lentovalvontakoulutuksen CEDRE-tutkimuslaitokselta (Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution). CEDRE perustettiin noin 40 vuotta sitten Amoco Cadiz -aluksen öljypäästön seurauksena. Laitoksen päätehtävät ovat ympäristövahinkojen torjuntatehtävien asiantuntijatu-ki, valmiussuunnittelu, koulutus, analytiikka ja testaus sekä tutkimus. ●

Valvontalennoilla suuri merkitys öljypäästöjen vähentämiseksi Itämerellä

Itämeren tilaa on valvottu ilmasta käsin vuodesta 1989 lähtien Itämeren suojelukomission Helcomin puitteissa.

Öljyvuodot ovat vakava uhka merelliselle luonnolle. Itämeri on vilkkaasti liikennöity, joten riski öljyonnettomuudelle on suuri. Lisäksi öljyä ja muita vaarallisia aineita päästetään aluksista luvottomasti mereen.

Helcomin tavoite on suojella Itämeren kaikilta saastumisen lähteiltä. Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus eli Helsingin sopimus syntyi vuonna 1974. Sopimuksen soveltamista tarkkailee Itämeren suojelukomissio (Helsinki Commission, Helcom), jonka sihteeristö on Helsingissä.

Sopimuksen osapuolina on yhdeksän Itämeren alueen maata ja Euroopan unioni. Osapuolet ovat muun muassa sitoutuneet Itämeren kattavaan lentovalvontaan öljypäästöjen ja muiden haitallisten aineiden havaitsemiseksi.

Tilastot osoittavat lentovalvonnan tehokkuuden

Lentovalvonta on tilastojen valossa osoittautunut tehokkaaksi keinoksi vähentää ja ehkäistä luvattomia öljypäästöjä. Vaikka liikenteen määrä Itämerellä on lisääntynyt, on päästöjen määrä jatkuvasti laske-

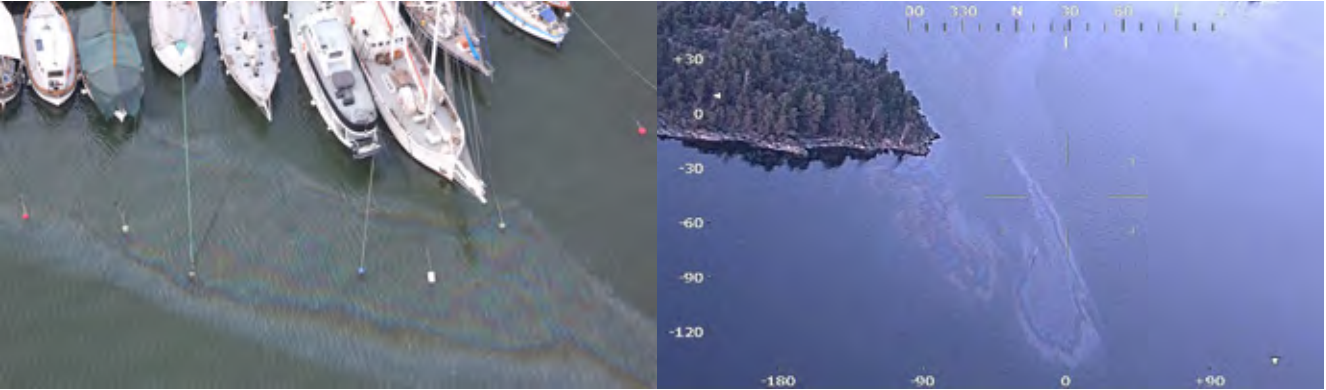
nut. Valvonnan voidaan sanoa toimivan eräänlaisena pelotteena, kun alukset tietävät, että aluetta tarkkaillaan.

Lentovalvonnan lisäksi hyödynnetään Euroopan Meriturvallisuusviraston (EMSA) CleanSeaNet-satelliittivalvontapalvelua luvattomien päästöjen havaitsemiseksi. Kun satelliiteista saadaan ensihavainto mahdollisesta öljypäästöstä, käydään se tarkistamassa lentokoneella.

Suomessa valvonta toteutetaan ensisijaisesti Rajavartiolaitoksen kahdella Dornier 228 -valvontalentokoneella.



Nykyisten Dornier 228 -koneiden tilalle ollaan hankkimassa tehokkaammat monitoimikoneet.



Lentokoneiden valvontalaitteiston avulla voidaan muodostaa reaaliaikaista kuvaa merialueesta ja havaita öljyn levinneisyys.

Suomi vastaa valvonnasta öljyntorjuntavastuualueellaan eli talousvyöhykkeemme rajalta rantaan saakka.

Reaaliaikaista kuvaa mereltä

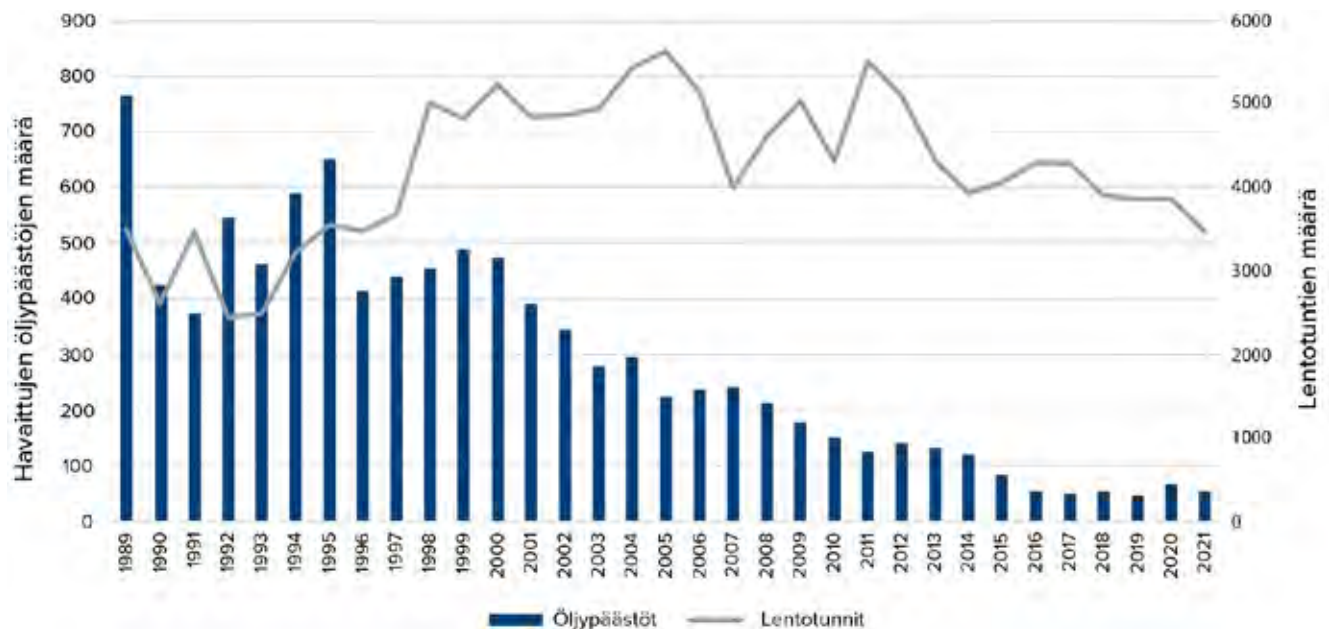
Lentokoneet on varustettu valvontalaitteistolla, jonka avulla koneen miehistö muodostaa reaaliaikaista kuvaa merialueestamme ja meressä mahdollisesti olevista vieraista aineista. Esimerkiksi öljyhavaintosensoreilla havaitaan vahinkoaineen levinneisyys ja lautan sijainti. Koulutettu miehistö puolestaan pystyy arvioimaan meressä olevan öljyn määrää ja ohjeistamaan öljyntorjunta-alukset lautan paksuimpiin kohtiin.

Luvattomat päästöt ovat todennäköisimpiä pimeällä. Tämä asettaa vaatimuksia valvontalentokoneiden teknisille ominaisuuksille, jotta öljypäästöjä voidaan havaita myös yöaikaan tai kun näkyvyys on huono.

Rajavartiolaitos on uusimassa lentokoneitaan ja uudet, korvaavat monitoimikoneet parantavat myös öljyntorjuntakykyä. Uusien koneiden pidempi toiminta-aika tarkoittaa pidempiä aikaista toimintakykyä ympäristövahinkojen torjuntatehtävissä. Uusissa koneissa on uusinta teknologiaa, muun muassa entistä suorituskykyisempiä teknisiä valvontasensoreita ja järjestelmiä. ●

SUOMESSA MERIALUEEN VALVONTAA TEHDÄÄN DORNIER 228 -VALVONTALENTOKONEILLA

- Nopeus: 400 km/h
- Toiminta-aika: 3,5 h
- Valvontatunteja vuodessa/lentokone: 350 h
- Varustus: Lämpökamera, päiväkamera, UV/IR-skanneri, säätutka, merivalvontatutka, SLAR-sivukulmatutka ja AIS-järjestelmä (Automatic Identification System)





Rajan vartiolaiva Turva on varustettu soveltuvaksi öljytorjunnan lisäksi aluskemikaalivahingon torjuntaan.

Kemikaalien torjunnan kehittäminen merialueella

Fokuksena aluskemikaalionnettomuudet.

Valtioneuvoston vahvistaman *Ympäristövahinkojen torjunnan kansallisen strategian vuoteen 2035* vision mukaan Suomi on johtava Itämeren alueen ympäristövahinkojen torjuntaosaaja ja suunnannäyttäjä, joka panostaa pitkäjänteisesti ympäristövahinkojen ennaltaehkäisyyn sekä torjuntavalmiuden kehittämiseen ja ylläpitoon.

Öljyn tai muun vaarallisen ja haitallisen aineen (HNS: hazardous and noxious substance) pääsy ympäristöön voi aiheuttaa vaaraa ihmisille ja haittaa luonnolle sekä johtaa suuriin taloudellisiin kus-

tannuksiin. Kansallinen tavoite on, että viranomaisilla on kyky torjua yleisimpiä Itämeren alueella käytettäviä ja kuljetettavia vaarallisia ja haitallisia aineita, joista suurin osa on erilaisia kivennäisöljypohjaisia öljytuotteita. Strategian mukaisesti varautumisessa tulee huomioida erityisesti suorituskyvyn kehittäminen aluskemikaalionnettomuuksien varalta.

Rajavartiolaitos johtaa pelastustointintaa alusöljy- ja aluskemikaalionnettomuuksissa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä yhteen sovittaa siihen varautumista. Suomella on jo varsin hyvät

valmiudet öljyvahinkojen torjuntaan merellä, mutta erityisesti muiden kemikaalivahinkojen torjunnassa on vielä paljon kehitettävää.

Rajavartiolaituksen ja Merivoimien monitoimialuksista osa on varusteltu soveltuviksi öljyvahingon torjunnan lisäksi aluskemikaalivahinkojen torjuntaan, kuten vartiolaiva Turva, mutta monitoimialusten hyödyntäminen ja vahingon torjunta aluskemikaalionnettomuustilanteissa vaatii vielä toimintatapojen kehittämistä, varustelua laadittavana olevien suorituskykyvaatimusten perusteella,

koulutusta ja harjoittelua, jotta tilanteen niin edellyttäessä kyetään toimimaan tehokkaasti ja turvallisesti.

Haasteena kemikaalien moninaisuus

Vaarallisia ja haitallisia aineita voi päästä mereen joko laittoman päästön tai merikuljetusonnettomuuden seurauksena. Erityisesti suurempia onnettomuuksia, johon liittyy vaarallisia ja haitallisia aineita, tapahtuu onneksi hyvin harvoin. Tällainen onnettomuus voi olla vaikutuksiltaan laaja-alainen (ihmisten terveys, ympäristö ja taloudelliset seuraukset) ja pelastustoiminta haastavaa. Suurimmat haasteet pelastustoiminnalle ja vahingon torjunnalle aiheutuvat näiden aineiden moninaisuudesta. Kemikaaleilla on erilaisia vaaraominaisuuksia (fysikaaliset, terveydelliset ja ympäristövaarat) ja ne eroavat käyttäytymiseltään meriolosuhteissa (kaasu/haihuvat, kelluvat, liukenevat, uppoavat). Tilanteessa vaaditaan erityistä tuntemusta osallisina olevista aineista, niiden käyttäytymisestä sekä vaaraominaisuuksista ja erityistä torjuntakykyä näiden kemikaalien aiheuttamien haittojen minimoimiseksi.

Kemikaalien eri ominaisuuksista johtuen ei ole mahdollista laatia vain yhtä torjuntasuunnitelmaa kemikaalivahingon varalle. Suomen vesillä täytyykin varautua kemikaalivahinkojen torjuntaan riskien perusteella, riippuen kuljetettavista kemikaaleista, niiden ominaisuuksista ja määrästä sekä kuljetusreiteistä. Jokainen onnettomuus joudutaan käsittelemään yksilönä ja yksityiskohtaiset pelastus- ja torjuntasuunnitelmat voidaan tehdä vasta, kun onnettomuus on jo tapahtunut nojaten vankkaan ennalta varautumiseen ja yleisemmän tason suunnitelmiin ja toimintamalleihin sekä käytettävissä oleviin menetelmiin.

Kokonaisvaltaista torjunnan kehittämistä

Rajavartiolaitoksessa onkin tehostettu työtä haitallisten ja vaarallisten kemikaalien torjunnan järjestelmälliseksi kehittämiseksi. Ensi vaiheessa laaditaan suorituskykyvaatimukset pelastustoiminnalle ja vahingon torjunnalle kemikaalisonnettomuuden yhteydessä painottuen lyhytkestoiseen tilanteeseen. Samaan aikaan tuotetaan lisätietoa johtamisjärjestelmässä tapahtuvaa päätöksentekoa

varten, kehitetään yleistä kemikaalivahinkojen torjuntaprosessia ja eri tilanteisiin soveltuvia toimintamalleja sekä tarkastellaan koulutuksen täydennystarpeita.

Pidempänä jatkuvana kehitystyönä tulee olemaan teknologian mahdollisuuksien hyödyntämisen kytkeminen haitallisten ja vaarallisten kemikaalien torjuntaan sekä lainsäädännön mahdollisten kehitystarpeiden kartoittaminen ja päivittytyö.

Suurten kemikaalivahinkojen torjunta ei kuitenkaan ole mahdollista vain yhden viranomaisen voimin, vaan yhteistyö sekä kansallisten että kansainvälisten viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa on tärkeää. Yhteistyötä tehdäänkin jo laajasti, mutta työn aikana sitä on syytä tarkastella ja kehittää edelleen. Parhaillaan esimerkiksi kehitetään ja suunnitellaan koulutusta kemikaalivahinkojen torjuntaan Euroopan meriturvallisuusviraston EMSA:n ja Euroopan maiden viranomaisten kanssa. ●

Kirjoittaja Minna Valtavaara toimii ympäristöasiantuntijana Rajavartiolaitoksen esikunnan meriturvallisuusyksikössä.



Kemikaalivahinkojen torjunnassa on vielä paljon kehitettävää.



Teoriasta käytäntöön 20 vuotta öljyntorjunnan tutkimus- ja kehitystyötä

Marraskuussa 2002 säiliöalus Prestige upposi Espanjan rannikolla aiheuttaen yhden Euroopan suurimmista öljyvahingoista. Muutamaa kuukautta myöhemmin kevättalvella 2003 Suomenlahden jääolosuhteissa liikkuneet öljysäiliöalukset Stennitsa ja Minerva Nounou herättivät huolen öljykuljetusten turvallisuudesta.

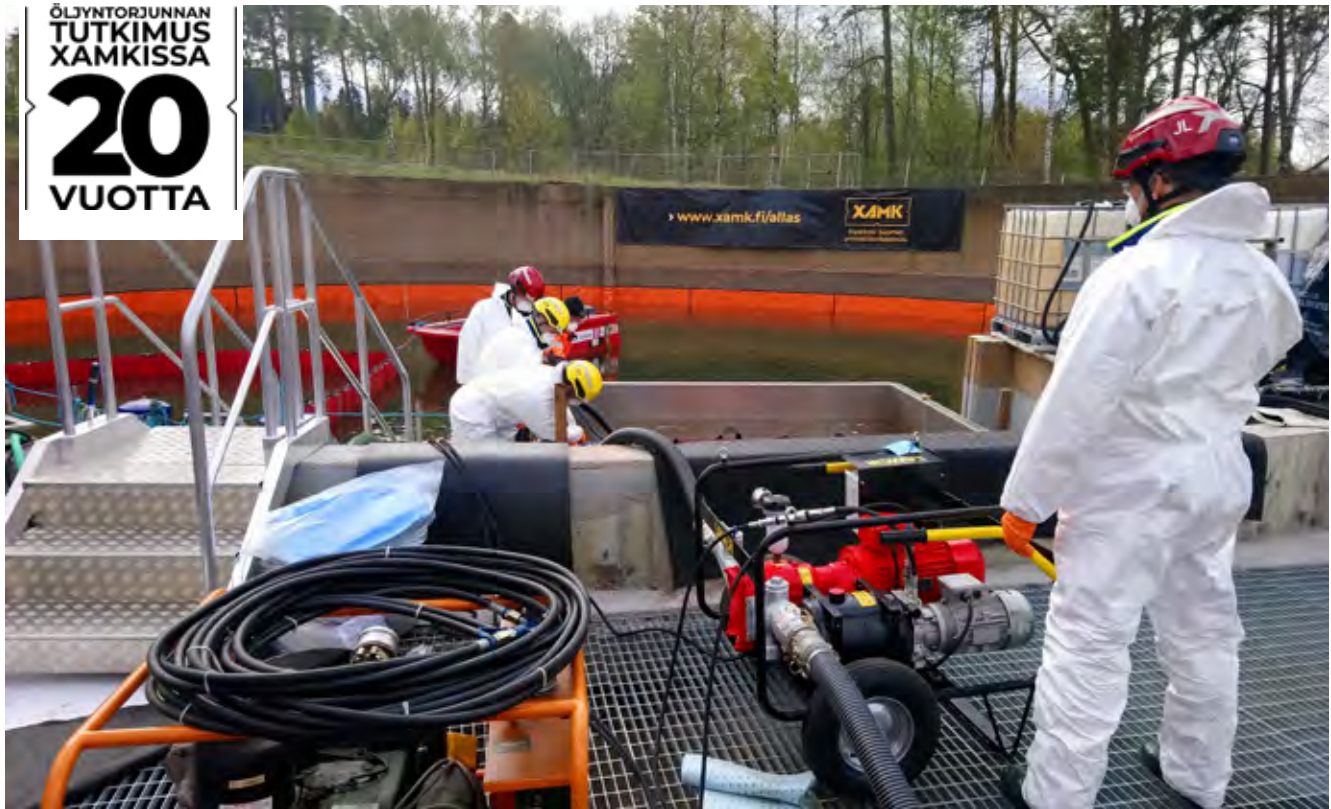
Samoihin aikoihin Venäjän uusien öljysatamien ennakoitiin moninkertaistavan öljykuljetusten määrän. Nämä tapahtumat havahduttivat monet pohtimaan öljyvahinkojen torjuntavalmiuden tilaa.

Näin kävi myös Kymenlaaksossa, joka on alttina itäisellä Suomenlahdella tapahtuvan öljyvahingon vaikutuksille. Meriliikenteen riskialueeksi arvioidulla

Somerin alueella tapahtunut öljyvahinko saavuttaisi Kymenlaakson rannikon pahimmillaan muutamassa vuorokaudessa.

Pelastuslaitos oli varautunut torjuntavastuuseensa öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmalla, mutta näki kuitenkin tarpeelliseksi lisätä torjuntavalmiuttaan suunnitelmaa laajemmalla ohjeella.

ÖLJYNTORJUNNAN
TUTKIMUS
XAMKISSA
20
VUOTTA



Tästä käynnistyi ammattikorkeakoulun ja pelastuslaitosten yhteistyö öljyntorjunnan kehittämiseksi. Yhteistyö on jatkunut yhtäjaksoisesti nyt kaksikymmentä vuotta. Fokus on pysynyt alusöljyvahinkojen torjunnassa vaikkakin tiimi, teemat ja pelastuslaitoskumppani ovat vaihdelleet. Myös ammattikorkeakoulun nimi on välissä muuttunut Kymenlaakson ammattikorkeakoulusta (Kyamk) Kaakkois-Suomen ammattikorkeakouluksi (Xamk).

Öljyntorjunnan toimintamalli

Ensimmäinen öljyntorjunnan kehittämishanke sai rahoituspäätöksensä 2002 ja käynnistyi täydellä teholla 2003. SÖKÖksi nimetyn hankkeen tavoitteeksi asetettiin selvittää öljyvahingossa muodostuvien öljyisten jätteiden kuljetusketju saaristosta mantereelle. Pian tavoite kuitenkin laajeni koskemaan laajan ja pitkäkestoisen torjuntatyön käytännön organisointia, rahoituksen turvaamista sekä öljyisen jätteen logistiikkaa, välivarastointia ja loppukäsittelyä. Hanke kohdistui Kymenlaakson

pelastuslaitoksen alueelle ja sen tulokset julkaistiin 2007.

Laadittu toimintamalli sai hyvän vastaanoton ja se laajennettiin kattamaan koko Suomenlahden rannikkoalue. Jatkohankkeessa SÖKÖ II -malliin sisällytettiin muun muassa öljyntorjuntaoperaation työterveysuunnitelma (TerveSÖKÖ), sisäinen ja ulkoinen viestintä sekä harjoitustoiminnan suunnittelu. Lisäksi rantakeräystoiminnan osuutta täydennettiin toimintaohjekorteilla ja logistiikkasuunnitelmaa täydennettiin kenttäkartoituksiin pohjautuvilla paikkatietoaineistoilla. Merikuljetusten osuudessa tarkasteltiin myös öljyntyneen kaluston huoltoa ja alusten jäähdytysjärjestelmien soveltuvuutta öljyisessä vedessä operointiin.

Räätälöinti talviolosuhteisiin ja sisävesille

Luotu toimintamalli koski alusöljyvahingon torjuntaa rannikolla avovesiolosuhteissa. Siten oli tarpeen selvittää, miten jää- ja pakkasolosuhteet muuttavat öljyn

vuotokäyttäytymistä ja kerättävyyttä sekä menetelmien käyttökelpoisuutta. Nämä tulokset julkaistiin TalviSÖKÖ-manuaalissa 2014, jonka laadintaan osallistuivat Suomenlahden rannikon pelastuslaitokset Kymenlaaksosta Länsi-Uudellemaalle.

Seuraavaksi toimintamalli räätälöitiin Saimaan syväväylälle yhdessä Pohjois-Karjalan, Pohjois-Savon, Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon pelastuslaitosten kanssa. Sisävesien öljyntorjuntaa kehitettiin kahdessa vaiheessa.

Ensin ÄLYKÖ-hankkeessa laadittiin vaarallisten aineiden varastoinnin sekä vesi-, raide- ja maakuljetusten riskikartoitus, jonka pohjalta SÖKÖSaimaa-hanke keskittyi öljyntorjuntavalmiuden kehittämiseen. Toimintamalli sopeutettiin pienempään vahinkokokoluokkaan. Lisäksi huomioitiin virtaavat vesistöt. Mallia täydennettiin myös uusilla työkaluilla, kuten öljyn haihtumis- ja leviämistaulukoilla, keräystyömaan turvallisuussuunnitelmapohjilla, torjuntatyön priorisointia helpottavilla ensisijaisesti suojattavien

kohteiden kartastolla ja RPAS-tiedusteluohjeella.

Simulaatiot avuksi

Ympäristövahinkojen torjunnan tilannekuvajärjestelmän valmistuttua järjestettiin useita siihen tukeutuvia karttajarjoituksia. Torjuntaan osallistuvien viranomaisien pohtiessa yhdessä tehtävän läpivientiä alusta loppuun selkiytyy kokonaisuuden ja vastualueiden rajapintojen hahmottaminen ja laajojakin asiakokonaisuuksia voidaan käsitellä vaivattomasti. Vaivattomuus on samaan aikaan sekä karttajarjoitusten suurin etu että riski. Osa toimenpiteistä sujuu kartalla liiankin helposti: ajalliset siirtymät ovat nopeita, pitkiäkin puomivetoja syntyy kädenkäänteessä ja eri toiminnoissa saatetaan tahattomasti tukeutua samoihin resursseihin.

Karttajarjoituksia täydentämään luotiin öljyntorjunnan simulaatiokoulutus, joka mahdollistaa realistisemmän harjoittelun ilman kaluston mobilisointia. Harjoittelussa hyödynnetään merenkulun komentosiltasimulaattoreihin asennettua öljyntorjunnan lisäosaa ja erillistä keräin-simulaattoria. Öljyntorjunnan simulaatiokoulutus luotiin SCAROIL-hankkeessa ja kansainvälistettiin myöhemmin SIMREC-hankkeen avulla.

Simulaatioharjoituksella voidaan testata viranomaisen torjuntakykyä erilaisiin vahinkoskenaarioihin, kuten jonkin erityiskohteen, riskialueen tai tietyn kokoluokan ympäristövahingon torjuntaan, luomalla vastaava tilanne ja sijoittamalla käytettävissä olevat resurssit virtuaalimaailmaan. Simulaatio tukee sekä torjunnan suunnittelua että johtamista. Ohjelmaan sisältyvä öljymallinnus havainnollistaa öljyn leviämisen, kulkeutumisen ja reagoinnin sitä puomitettaessa tai nuotattaessa. Mallinnus antaa palautteen tehdyistä toimenpiteistä ja harjoitteen helppo toistettavuus mahdollistaa erilaisten torjuntataktiikoiden kokeilun niiden vertailemiseksi.

Boostia pelastuslaitosten merelliseen torjuntaan

Kymmenen vuotta Suomenlahden pelastuslaitosten yhteisen SÖKÖ II -manuaalin valmistumisesta oli aika sen päivittämiselle. Suurimmat päivitystarpeet koskivat paikkatietoaineistoa, torjuntatekniikoiden kehittymistä sekä torjuntavastuissa ja -toimijoissa tapahtuneita muutoksia. Päivitystyö tehtiin öljysuojarahaston rahoittamana SÖKÖSuomenlahti-hankkeena, jonka ohjausryhmätyöskentelyyn myös Rajavartiolaitoksen esikunta osallistui.

SÖKÖSuomenlahti-manuaalissa pelastustoimen merelliset toiminnot ovat aiempaa vahvemmin esillä. Manuaaliin laadittiin muun muassa puomiselvitykseen ja ankkurointiin sekä aluksen kiinteän keräinjärjestelmän käyttöönottoon liittyvät toimintaohjekortit.

Myös toimintamallin muita osa-alueita täydennettiin ja päivitettiin. Esimerkkeinä mainittakoon isäntävallion tukeen (HNS), työterveyteen, RFID-tekniikan hyödyntämiseen jäteologiikassa ja vahinkojätteen koepolttoihin liittyvät selvitykset.

Öljyntorjunta-allas mahdollistaa käytännön kokeilut

Öljyntorjunnan testausaltaan käyttöönotto oli merkittävä askel öljyntorjunnan tutkimuksessa ja osaamisen kehittämisessä. Nyt torjunta- ja keräysmenetelmien toimivuus (tai toimimattomuus) voidaan konkreettisesti todentaa eri öljyillä. Samalla mahdollistuu uusien polttoaineiden vuotokäyttäytymisen ja kerättävyyden tutkimus. Parhaillaan käynnissä on kehittämishanke uusiutuvista ja biopohjaisista raaka-aineista valmistettujen polttoaineiden torjunnan selvittämiseksi. Hankkeen tulosten on tavoite valmistua syksyllä 2023.



Öljyntorjunnan tutkimus- ja kehitystyön virstanpylväät Xamkissa ja sen edeltäjässä Kyamkissa. Tutkimustieto on kumuloitunut aikaisemman öljyntorjuntaosaamisen päälle ja sitä täydentäen. Parhaillaan selvitetään biopohjaisista ja uusiutuvista raaka-aineista valmistettujen polttoaineiden torjuntaa.

Öljyntorjunta-allas koostuu vesisyydydeltään noin kolme metriä ja halkaisijaltaan 30 metriä olevasta pääaltaasta, pienemmistä testausaltaista ja virtaavan veden ojasta. Kalusto edustaa pääasiassa pelastuslaitosten öljyntorjuntakalustoa, mutta valikoima tulee täydentymään muun muassa aluskokoluokan keräinjärjestelmillä.

Öljyntorjunta-allas otettiin virallisesti käyttöön keväällä 2022 ja sen käyttöaste on ollut korkea. Harjoiteltavaa ja testattavaa riittää, sillä aikaisemmin oikeiden vahinkoaineiden käyttö on ollut hyvin rajoitettua. Myöskään kaluston käyttöaidon ei ole ollut mahdollista kehittyä parhaalle mahdolliselle tasolle 'pelkkää vettä' pyörittäessä. Esimerkiksi keräimen operointi öljy/vesi-keräyssuhteen optimoimiseksi

sekä tarvittavat suojaus- ja huoltotoimet eivät konkretisoidu muilla maaliaineilla harjoiteltaessa. Altaalla järjestetyt harjoitukset sekä laite- ja tuotetestaukset ovatkin nostaneet esille useita aiemmin pimentoon jääneitä kehittämiskohteita.

Työ varautumisen eteen jatkuu

Vaikka öljyntorjunnan tutkimusta ja kehitystä on tehty Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa ja sen edeltäjässä kaksikymmentä vuotta, ei se kuitenkaan ole tullut valmiiksi eikä tiedontarve ole hiipunut, päinvastoin. Mitä enemmän esimerkiksi polttoaineet monipuolistuvat, sitä enemmän tarvitaan niiden torjuttavuuden tutkimusta ja tulosten siirtämistä harjoittelun kautta käytännön torjuntaosaamiseksi tukemaan varautumista ja

tilanteenaikaista pelastustoiminnan johtamista.

Konkreettisen allasympäristön käyttö ei myöskään vähennä muiden tiedon esittämistapojen tai harjoitusmuotojen tarvetta. Teoria, karttahaarjoitukset, simulaatiot ja käytännön harjoittelu ovat toisiaan täydentäviä, ja niiden monipuolinen hyödyntäminen on tehokas kombinaatio torjuntavalmiuden ylläpitoon ja kehittämiseen. ●

Lisätietoja: xamk.fi/oljyntorjunta.

Kirjoittaja Justiina Halonen toimii tutkimuspäällikkönä Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun Logistiikan ja merenkulun painoalalla.

SÖKÖSuomenlahti-manuaali laajan ja pitkäkestoisen öljyvahingon torjuntaan

SÖKÖSuomenlahti-manuaali on uusin laadituista öljyntorjuntamanuaaleista. Se valmistui 2021 Kymenlaakson Itä-Uudenmaan, Helsingin kaupungin ja Länsi-Uudenmaan pelastuslaitosten ja ympäristöviranomaisten yhteistyönä. Manuaali on laadittu pelastustoimen vastuualueelle rannikolle ja saaristoon, ja sen mitoitusperustana on 30 000 tonnin alusöljyvahinko.

Manuaali kuvaa alusöljyvahingon torjuntatehtävän kokonaisuutena merellisestä torjunnasta öljyn leviämisen estämiseksi, öljyn keräämiseksi vedestä ja rantaviivan suojaamiseksi rannalta tapahtuvaan öljynkeräykseen ja kerätyn jätteen toimittamiseen asianmukaiseen käsittelyyn. Mallissa kuvataan lisäksi näihin työvaiheisiin liittyvää logistiikkaa sekä öljyntorjuntaoperaation koordinoitua ja torjuntaorganisaation johtamiseen liittyviä osa-alueita, kuten työturvallisuutta, viestintää sekä henkilöstö-, talous- ja korvaushallintoa.

Manuaali koostuu 23 vihkosta, joista jokainen kuvaa öljyntorjuntaoperaation ajallista vaihetta tai sisällöllistä kokonaisuutta. Kunkin vihkon lopusta löytyy sen sisällön tiivistävä, yksi tai useampi toimintaohjekortti (TOK). Manuaali on tarkoitettu toimintaohjeeksi mutta myös öljyntorjunnan oppikirjaksi – siihen on sisällytetty ehdotus koulutus-suunnitelmasta ja vinkkejä harjoitustoiminnan järjestämiseen.

Manuaalin lisäksi SÖKÖ-toimintamalliin sisältyy paikkatietoaineistoa, joka on viranomaisten käytettävissä ympäristövahinkojen torjunnan tilannekuvajärjestelmässä sekä pelastuslaitosten johtokeskuksiin jaettuina kartastoina. Karttatuotteet koskevat rantalohkojakoa ja logistisia pisteitä, jotka on esitetty operatiivisissa kartoissa. Operatiiviset kartat toimivat pohjana öljyntyymisen tiedustelulle, johon on luotu myös erilli-



set tiedustelulomakkeet. Operatiiviset kartat toimivat lisäksi toiminta-alueiden nimeämisen, torjuntatoimenpiteiden kohdentamisen ja siten myös kustannuslaskennan tukena. Kartoissa esitetyt logistiset pisteet muodostavat torjuntaja jätelogistiikan rungon. Logistiset pisteet on tiedusteltu paikan päällä ja niistä on laadittu kohdekortit. Toisessa toimintamalliin sisältyvässä kartastossa kuvataan Suomenlahden ensisijaisesti suojattavat luontokohteet.

TEKSTI: Hanna Lehto KUVAT: Pinja Silvonon / WWF

Pienikin onnettomuus voi aiheuttaa suuret vahingot

Ympäristöjärjestö WWF:n vapaaehtoiset öljyntorjuntajoukot ovat olleet viranomaisten tukena 20 vuotta.

”**M**ustan öljyn tahraamat linnut ja likaamat rannat.” Kun tällaiset uutiset öljyonnettomuudesta alkavat levitä, herättävät ne monissa inhimillisen halun auttaa. Vapaaehtoisilla onkin suuri merkitys

viranomaisten tukena, mutta auttaminen kääntyy helposti itseään vastaan, jos se ei ole hyvin ja turvallisesti organisoitua.

– Haluamme tarjota viranomaisille resurssin, joka on hyvin koulutettu ja josta on todellista hyötyä viranomaisille

rantojen puhdistamisessa, kertoo ympäristöjärjestö WWF:n suojeleasiantuntija **Teemu Niinimäki**.

Suomen WWF:n vapaaehtoiset öljyntorjuntajoukot ovat maailman ensimmäiset. Ne perustettiin vuonna 2003.





Syynä oli Itämeren lisääntynyt öljytankkeriliikenne, joka oli kasvattanut öljyonnettomuuden riskiä.

Öljyntorjuntajoukot kuuluvat vapaaehtoiseen pelastuspalveluun (Vapepa) ja ne toimivat viranomaisten apuna öljyvuohingon jälkien korjaamisessa. Öljyntorjuntajoukot herättivät heti alusta lähtien suurta kiinnostusta ja nykyisin vapaaehtoisia on jo lähes 10 000.

Hidasta käsityötä

Itämeri on pieni ja suljettu merialue, jossa öljy ajautuu nopeasti rantaan. Rantojen puhdistaminen vie paljon aikaa, jopa viikkoja, ja siihen tarvitaan lukuisia käsipareja. Isossa onnettomuudessa viranomaisten omat resurssit eivät riittäisi, vaan apuun tarvitaan vapaaehtoisia. Puidustustyötä johtavat kuitenkin aina viranomaiset. Rannikolla ja sisämaassa tapahtuvan öljyntorjunnan päävastuu on alueellisilla pelastuslaitoksilla.

Tavoitteena on, että luonto palautuisi onnettomuutta edeltävään tilaan, vaikka kaikkea öljyä on mahdoton saada puhdistettua rannoilta. Toistaiseksi olemme olleet onnekkaita, sillä Itämerellä ei ole tapahtunut todella tuhoisia onnettomuuksia.

Maa-ilmalaajuisesti tarkasteltuna saamme kuitenkin käsityksen siitä, mitä vakava öljyonnettomuus luonnon kannalta tarkoittaa. Esimerkiksi vuonna 1989 Alaskassa sattui Exxon Valdez -öljytankkerin vuoto, jonka jäljiltä luonto ei ole täysin palautunut vielääkään yli 30 vuotta onnettomuuden jälkeen. Arvioiden mukaan jopa 250 000 vesilintua kuoli onnettomuuden seurauksena. Koska öljystä kyettiin poistamaan vain noin 10 prosenttia, ovat sen haitalliset vaikutukset pitkäaikaisia ja näkyvät lintujen lisäksi myös esimerkiksi saukoissa, kaloissa ja simpukoissa.

Vesilinnut erityisen herkkiä
Öljyntyneen veden pinta näyttää tynnyä, mikä houkuttelee vesilintuja laskeutumaan petollisiin seurauksiin. Niinimäen mukaan erityisesti vesilinnut kärsivät öljyonnettomuudesta, sillä pienikin määrä öljyä tahrii lintujen höyhenpeitteen. Tahriintunut höyhenpeite menettää vedeltä hylkivyytensä eikä enää suojaa kylmältä, jolloin lintua uhkaa paleltuminen. Muut lajit, kuten kalat, pystyvät helpommin väistämään öljyntyneitä alueita.

Vuodenajalla on suuri merkitys siihen, millaisia vaikutuksia onnettomuudella on luonnolle.

Vesilinnut erityisen herkkiä

– Pahin skenaario on, että öljyonnettomuus tapahtuisi keväällä tai syksyllä

vesilintujen massiivisen muuttotapahtuman eli arktikan aikana lintujen levähdysalueella, joita löytyy useita Suomenlahden rannikolta, Niinimäki kuvaa.

Onnettomuus voi myös tuhota lintujen pesimisalueita. Esimerkiksi jos öljy tahrii arvokkaita kosteikkoalueita pesimisaikaan, huonoimmassa tapauksessa menetetään koko vuoden lisääntymis-potentiaali.

WWF kouluttaakin vapaaehtoisia viranomaisten tueksi myös lintujen käsittelyyn, pesemiseen ja hoitoon.

– Lintujen hoitolinja perustettiin vuonna 2007. Rantojen puhdistamiseen verrattuna lintujen hoito on vaativampaa ja siinä tarvitaan erityistä osaamista ja koulutusta. Toiminta perustuu kansainvälisiin standardeihin ja kansainvälistä yhteistyötä tehdään säännöllisesti, Niinimäki kertoo.

Suomen ympäristökeskus Syke johdattaa toimia öljyntyneiden eläinten hoitamiseksi ja vastaa esimerkiksi lintujen priorisoinnista. Etenkin isossa onnettomuudessa kaikkia lintuja ei voida pelastaa, vaan etusija annetaan vanhemmille, jo lisääntyneille naaraille.

Tehokas torjunta on luonnonsuojelua

Valmiudet öljyonnettomuuksien torjuntaan ja ennaltaehkäisyyn ovat vuosien aikana parantuneet ja kehittyvät jatkuvasti. Esimerkiksi puomittamisella pystytään vähentämään rannoille ajautuvan öljyn määrää.

Niinimäen mukaan etenkin suurissa onnettomuuksissa kaikkea öljyä ei silti saada kerättyä ja puhdistettua rannoilta, vaan sitä jää aina ravintoketjuihin. Tämä vaikuttaa eliöiden lisääntymiseen, jolloin

onnettomuuden vaikutukset näkyvät vuosikymmeniä.

Seuraukset voisivat heijastua joidenkin lajien koko populaatioon ja aiheuttaa jopa uhanalaisten lajien katoamisen.

– Öljyonnettomuuden ehkäiseminen ja tehokas torjunta on siis myös luonnonsuojelukysymys, Niinimäki summaa. ●

Artikkelin lähteenä on käytetty Öljyntorjuntaopas – ohjeita öljyntyneiden rantojen puhdistamiseen (WWF Suomi 2015).



WWF:n öljyntorjuntajoukoissa on jo lähes 10 000 vapaaehtoista.

Kansainvälinen asiantuntijakokous ja skenaarioharjoitus

Miten kyberhyökkäys vaikuttaisi
rannikkovartiostoviranomaisten toimintoihin?

Rajavartiolaitos järjesti kansainvälisen rannikkovartiostotoimintojen asiantuntijakokouksen Turussa 17.-20.4. Kokouksessa käsiteltiin muun muassa autonomisten järjestelmien ja kyberuhkien vaikutuksia merelliselle toiminnalle. Kokous oli osa Rajavartiolaitoksen Pohjois-Atlantin rannikkovartiostofoorumin (NACGF) puheenjohtajuuskautta.

Kokoukseen osallistui yhteensä lähes sata rannikkovartiostotoimintojen asiantuntijaa Euroopasta ja Pohjois-Amerikasta. Nelipäiväisen kokousviikon aikana asiantuntijat käsitelivät työryhmissä rannikkovartiostotoimintoihin liittyviä ajankohtaisia asioita. Työryhmien aiheina olivat merellinen turvallisuus, huumeiden salakuljetus, laitton maahantulo, kalastuksenvilvonta,

ympäristövahinkojen torjunta, lento- ja meripelastus sekä rannikkovartiostotoimintoihin liittyvät teknologiset kysymykset.

Kokousviikon avauspuheenvuoron piti Kongsberg Maritime Oy:n etäkäytötöratkaisuista vastaava johtaja **Anton Westerlund**. Hän käsiteli puheessaan autonomisia ratkaisuja ja niiden vaikutuksia merenkululle.





Harjoituksessa simuloitiin mm. aluksiin kohdistuvien kyberhyökkäysten vaikutuksia.

Suomen puheenjohtajuuskauden teema, autonomiset ja miehittämättömät järjestelmät, oli vahvasti esillä kokousviikon keskusteluissa. Pohdintaa herätti muun muassa teknologioiden tuomat haasteet ja mahdollisuudet rannikkovartiostoviranomaisten toiminnalle. Etäohjattavien ja itseohjautuvien alusten lukumäärän arvioidaan kasvavan huomattavasti tulevien vuosikymmenten aikana.

”Järjestelmiämme alettiin hakkeroida”

Osana kokousta asiantuntijat osallistui-
vat Rajavartiolaitoksen suunnittelemaan
ja johtamaan simulaattoriharjoitukseen
Turun Aboa Mare -koulutuskeskuksessa.

Harjoituksen skenaario rakentui autonominen merenkulun ympärille. Harjoituksessa simuloitiin muun muassa aluksiin kohdistuvien kyberhyökkäysten vaikutuksia rannikkovartiostoviranomaisten toiminnalle. Harjoituksessa keskityttiin esimerkiksi siihen, kuinka viranomaiset voivat hyödyntää autonomista ja miehittämätöntä teknologiaa sekä simuloituja harjoituksia omassa toiminnassaan.

Harjoitus tarjosi osallistujille hyödyllisiä oppeja muun muassa kyberuhkien vaikutuksista merelliselle toiminnalle.

– Harjoitus onnistui mielestäni erinomaisesti. Koko ajan piti odottaa odottamatonta. Uusia ja yllättäviä asioita tapah-

tui useasti harjoituksen aikana. Mukana oli paljon eri alojen asiantuntijoita, mutta yhteistyö toimi oikein hyvin. Harjoitus todisti, että eri taustaisten asiantuntijoiden taitojen yhdistämien on hyvin hedelmällistä, kuvasi eräs kanadalainen osallistuja.

Autonomisuuden yhdistäminen simulaattoriharjoituksen skenaarioon oli monelle uusi asia.

– En ole toistaiseksi nähnyt kotimaassani skenaarioita, joihin kuuluisi autonomisia aluksia kuten täällä. Oli hieno nähdä modernia teknologiaa käytettävän toimivasti. Myös kommunikaatio ja vuorovaikutus toteutettiin hyvin.

Tiedon ja taidon jakamista

Rajavartiolaitoksen isännöimä kokous onnistui järjestäjän näkökulmasta erinomaisesti. Kokouksen palautteen siivittämänä Rajavartiolaitoksella on hyvät edellytykset jatkaa Pohjois-Atlantin rannikkovartiostoviranomaisten välisen yhteistyön kehittämistä. Kansainvälisellä yhteistyöllä on tärkeä rooli merellisissä viranomais-toiminnoissa.

Osallistumalla Pohjois-Atlantin rannikkovartiostofoorumin toimintaan Rajavartiolaitos pystyy jakamaan parhaita käytänteitä, seuraamaan rannikkovartiostotoimintojen kansainvälistä kehitystä ja kehittämään sitä kautta tehokkaasti omaa toimintaansa.

Myös osallistajat olivat tyytyväisiä kokousviikon antiin.

– On hienoa, että pääsemme jakamaan parhaita taitojamme ja oppimaan toisiltamme. Sen takia delegaatiomme osallistuu vuosittain NACGF:n kokouksiin. Yhtä tärkeää on myös verkostoituminen kollegoiden kanssa ja uusien ystävyys-suhteiden luominen työn ulkopuolella, kertoi yksi osallistujista.

Pohjois-Atlantin rannikkovartiostofoorumi (NACGF) on perustettu vuonna 2007. Sen tavoitteena on kehittää rannikkovartiostoviranomaisten välistä yhteistyötä ja tietojenvaihto/tiedonvaihtoa merelliseen turvallisuuteen ja rannikkovartiostotoimintoihin liittyvissä asioissa. ●



Rajavartiolaitos on saanut rannikkovartiostoyhteistyön kehittämiseksi ja puheenjohtajuuskauden läpiviemiseksi rahoitusta Euroopan meri- kala- ja vesiviljelyrahastosta.

Pitkäjänteistä ja avointa henkilöstösuunnittelua

Rajavartiolaitoksen henkilöstöalan tuoreessa uudistuksessa painotetaan pitkäjänteistä henkilöstövoimavarojen suunnittelua, osaamisen johtamista sekä työ- ja toimintakykyä.

Rajavartiolaitoksen toiminnan kannalta erityisen tärkeää on, että henkilöstövoimavarojen hallinta ja suunnittelu on järkevää, avointa ja tulevaisuuteen luotaavaa, sanoo henkilöstöosaston osastopäällikkö, lippueamiraali **Tom Hanén**.

Tänä vuonna henkilöstösuunnitelmaan päivitetään kaikkien henkilöstöryhmien urapolut. Henkilöstösuunnitelmasta itsekin voi nähdä, millaisiin tehtäviin Rajavartiolaitoksessa voi edetä.

– Hallittu osaamisen johtaminen on olennaista, jotta jokaisen Rajalla työskentelevän tietotaidot vastaisivat tavoitteidemme saavuttamista pitkällä aikavälillä. Tätä varten henkilöstöosasto kehittää parhaillaan yhteistyössä Raja- ja

merivartiokoulun kanssa Rajavartiolaitoksen uutta osaamisen johtamisen mallia. Samassa yhteydessä kehitetään toiminnanohjausjärjestelmä, johon henkilöstön osaaminen kirjataan ja josta voidaan esimerkiksi seurata pätevyysiä, kertoo Hanén.

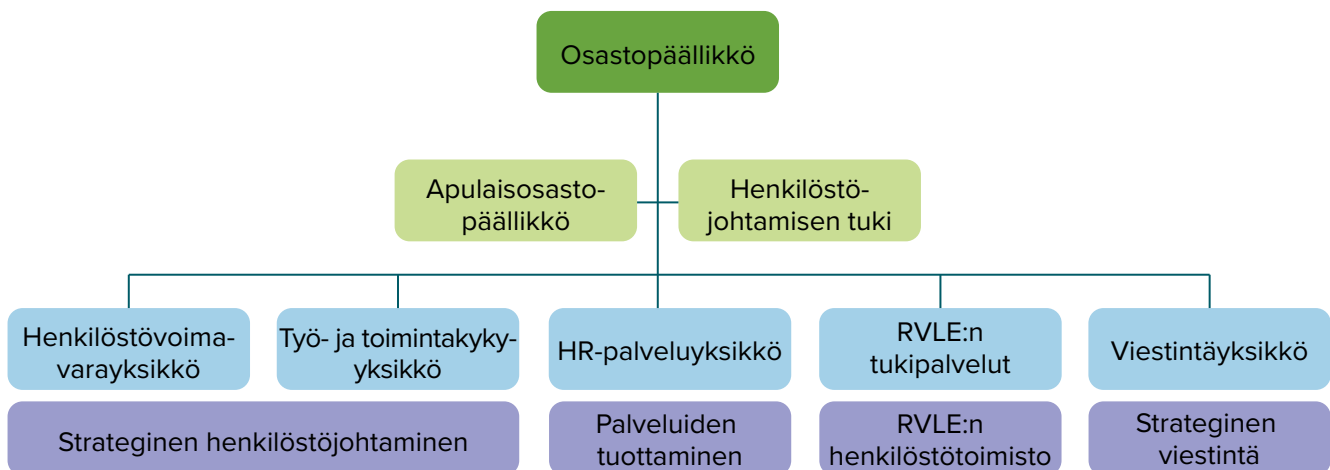
Osaaminen näkyväksi

– Rajavartiolaitoksen henkilöstöllä on valtavasti osaamista. Se täytyy saada paremmin näkyväksi, ja samalla meidän tulee tuoda esiin, millä eri työkaluilla osaamista voidaan lisätä tarpeiden mukaisesti. Uudet tilanteet ja esimerkiksi uudet järjestelmät tai välineet vaativat uutta osaamista yksilöiltä, ryhmiltä tai koko henkilöstöltä. Osaamistarve voi olla hyvinkin nopeaa tai



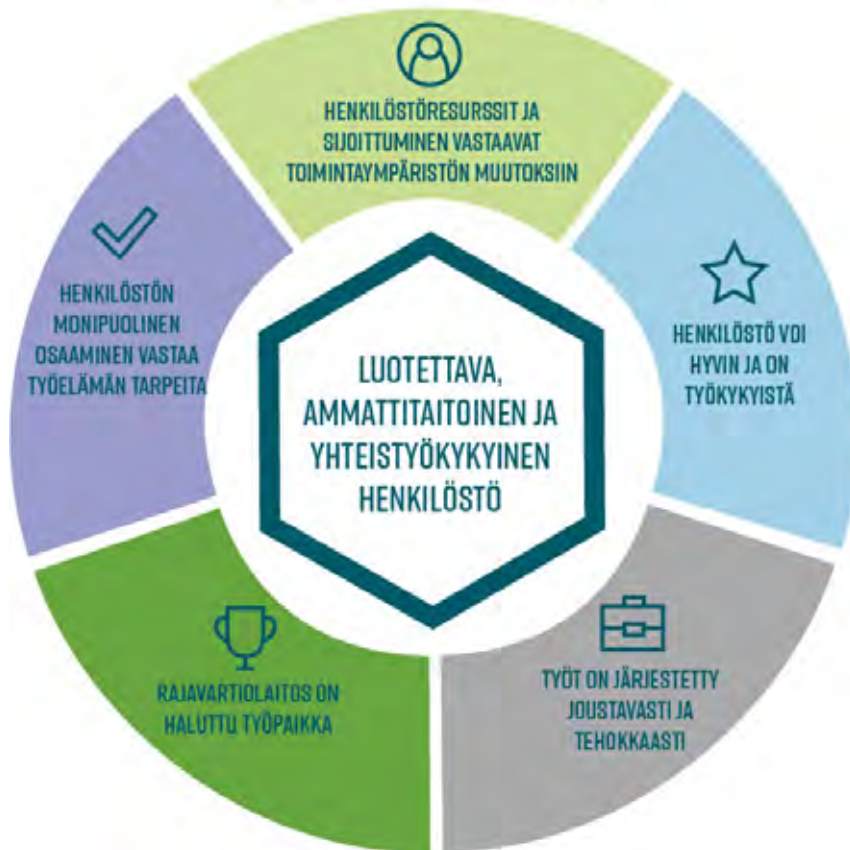
– Tärkeä tapa edistää henkilöstön työkykyä on huolehtia siitä, että työ on sujuvaa, korostaa Tom Hanén.

HENKILÖSTÖOSASTON ORGANISAATIO



Henkilöstöstrategian mukainen uusi organisaatio 1.6.2023 alkaen. (RVLE = Rajavartiolaitoksen esikunta)

HENKILÖSTÖSTRATEGIA 2027



sitten osaamista muodostetaan tulevaisuutta ennakkoiden pitkäjänteisemmin ja hallitusti, Hanén sanoo.

Rajavartiolaitoksen osaamisen kehittämisessä on useita vaihtoehtoja: koulutus Raja- ja merivartiokoulussa tai eNalle-verkkokoulutuslustoilla, harjoitukset ja kouluttautuminen omassa hallintoyksikössä, ulkopuolinen koulutus, rekrytointi, työkierrot, verkostoituminen muiden osaajien kanssa tai osallistuminen kehitys- ja tutkimushankkeisiin. Osaamista voi siis kerryttää monella eri tavalla. Tunnistettu osaamistarve ja kohderyhmä määrittävät aina käytettävät keinot.

Uuden osaamisen johtamisen mallin yhteydessä mietitään myös työajankäytön mahdollisuuksia omaehtoisessa perehtymisessä ja opiskelussa.

– Osaamisen kolikossa on kaksi puolta. Toisaalta henkilöstön osaamisen kehittäminen mahdollistaa Rajavartiolaitoksen tavoitteiden saavuttamisen, toi-

saalta oman osaamisen kehittyminen on eduksi henkilölle itselleen. Joka tapauksessa väkemme osaaminen on tärkein voimavaramme nyt ja tulevaisuudessa.

Työ on sujuvaa ja järjestetty tehokkaasti

– Tärkeä tapa edistää henkilöstön työkykyä on huolehtia siitä, että työ on kaikin puolin sujuvaa, korostaa Hanén.

– Työ on sujuvaa, kun työyhteisössä voidaan hyvin, yhteistoiminta on reilua, esihenkilötyö on laadukasta, prosessit ja työkalut toimivat, työskentely on turvallista, työyhteisössä keskustellaan avoimesti, tavoite- ja kehityskeskustelut toimivat, perehdytys on hyvällä tasolla ja hallinto on virtaviivaista ja kun itse työtehtävät tuntuvat mielenkiintoisilta ja haastavilta.

Työn sujuvuuden edistämiseksi henkilöstöosasto tuottaa hallintoyksiköille erilaisia työkaluja ja kehittää osaamista.

Henkilöstöosaston uudessa organisaatiossa on nyt työ- ja toimintakykyyn liittyviä asioita varten oma yksikkönsä.

Henkilöstöjohtamisen yksi tehtävä on huolehtia siitä, että kaikilla on riittävästi töitä ja että niitä tehdään valtakunnallisesti järkevästi ja tehokkaasti. Tämä vaatii henkilöstöresurssien oikean määrän, laadun ja sijoittumisen jatkuvaa suunnittelua. Valmiusorganisaatiossa on myös pystyttävä luomaan nopeasti uusia painopisteitä. Henkilöstöjohtamisen ketteryys ja työn joustavuus korostuivat erityisesti koronapandemian aikana, jolloin henkilöstöä komennettiin pitkäaikaisesti itärajan ulkorajatarkastuksista länsirajan ja pohjoisen sisärajavallontaan.

– Perinteinen rajahenki on sitä, että toimitaan aina yhdessä yhteisen tavoitteen hyväksi eikä ketään jätetä yksin. Rajahenki on aina ollut tärkeä voimavaramme ja sitä on vaalittava jatkuvasti. Rajahengen läsnäolon aisti hyvin erityisesti korona-aikana, Hanén toteaa.

Maailma muuttuu

– Maailma muuttuu kiihtyvällä nopeudella ja meidän pitää myös henkilöstöosastolla olla koko ajan kartalla siitä, mitä ympärillämme tapahtuu. Henkilöstöjärjestelmän pitää pystyä vastaamaan muutoksiin ja esimerkiksi koko väen osaamista pitää pystyä päivittämään aiempaa nopeammin.

– Juuri nyt ajankohtaisia aiheita ovat vastuullisuus, tasa-arvo ja yhdenvertaisuus, saavutettavuus ja tekoälyn voimakas tuleminen. Asiat kuuluvat nykyisin maailmassa laajemmin kaikille ja tässä on suuri haaste esimerkiksi viestinnällemme. Vanhoja rakenteita ja toimintatapoja pitää koko ajan arvioida: kannattaako esimerkiksi nykyisiä prosesseja digitalisoida vai ajatella vanha asia kokonaan uusiksi, Hanén pohtii.

Lippueamiraali Tom Hanén on toiminut Rajavartiolaitoksen henkilöstöosaston osastopäällikkönä vuoden 2020 alusta lähtien. Henkilöstöosastolla työskentelee 96 henkilöä. ●

Terveisiä Suomesta!

Konkarin kokemuksia Frontex-komennuksilta

Vanhempi rajavartija **Minna Trygg** on kuulunut Frontexin pysyviin joukkoihin kategori-an kolme virkamiehenä vuodesta 2018 lähtien. Kategorian kolme virkamiehet tekevät lyhyitä, alle neljän kuukauden operaatioita.

Millaisia tehtäviä olet komennuksilla tehnyt?

Hakeuduin Frontexin pysyviin joukkoihin, kun virkauraa oli takana nelisen vuotta. Halusin haastaa itseäni ammatillisesti ja toisaalta olin utelias näkemään kuinka rajavartijat työskentelevät muualla Euroopan unionin alueella.

Ensimmäisellä komennuksella olin vuonna 2019 Liettuassa, ja sen jälkeen

EU:n itäistä rajaa on tullut nähtyä ja koettua useamman kerran. Ensimmäisellä komennuksella työskentelin first-line officerina eli ensilinjan-tarkastajana, jolloin tehtävänimikkeen mukaisesti osallistuin pääosin ensilinjan tarkastuksiin paikallisten tukena.

Virkavuosien ja kokemuksen karttumisen myötä tehtäväkenttä myös kansainvälisillä komennuksilla on laajentunut. Esimerkiksi viime vuonna olin keväällä Latviassa ja alkutalven Bulgariassa tehtävänimikkeellä cross-border crime detection officer, jolloin tehtäviini kuului paikallisten viranomaisten tukeminen vakavan kansainvälisen, rajat ylittävän rikollisuuden havaitsemisessa. Tehtävänä oli tukea paikallisia virkamiehiä siinä,

missä he katsoivat tarvitsevansa apuani ja tietotaitoani.

Vinkkejä komennukselle lähtevälle?

Hyvin valmisteltu on puoliksi tehty – tämä pätee myös kansainvälisillä komennuksilla. Valmistautuminen kannattaa aloittaa ajoissa ja tehdä se ajatuksen kanssa. Näin varsinainen komennuksen aloitus operaatioalueella on miellyttävämpi. Viralliset käskyt ja ohjeet luovat niin sanotusti rajat, joiden sisällä tulee toimia. Kun ne on käyty läpi, oma vinkkini on, että selvitä onko joku toinen suomalainen rajavartija ollut kyseisellä operaatioalueella. Useimmiten heitä löytyy, ja muiden kokemuksia kannattaa ehdottomasti hyödyntää. Heiltä saa



– Frontex-komennukselle kannattaa lähteä vasta sitten kun rajavartijan perustyö on hallussa, neuvoo vanhempi rajavartija Minna Trygg.

vinkkejä mm. siitä, miltä alueelta on hyvä hankkia majoitus, millainen tieverkosto alueella on, kuinka paljon työmatkaan menee aikaa, onko rajanylityspaikalla jotain erityispiirteitä ja niin edelleen. Useimmiten kansainväliset komennukset suuntautuvat alueille, joista et juurikaan saa käytännön tietoa esimerkiksi rantapallo.fi:stä. Itse olen saanut hyviä arkielämän vinkkejä esimerkiksi siitä, miltä alueelta ei missään nimessä kannata hankkia majoitusta tai että tietulli on käteväntä maksaa paikallisella valuutalla, jota taas kannattaa vaihtaa jo Suomesta mukaan.

Omat komennuskokemukseni rajoittuvat Baltian ja Balkanin maihin, mutta ainakin siellä suunnalla olen huomannut, että ensivaikutelma ja oma aktiivisuus ovat äärettömän tärkeitä työkaluja. Niillä on vaikutusta koko komennuksen kulkuun. Useimmilla komennuksilla olen työskennellyt pääosin saman ”putken” eli samojen henkilöiden kanssa koko komennuksen ajan.

Olen kokenut hyväksi viedä ensimmäiseen työvuoroon paikallisille jotain pieniä tuliaisia Suomesta, esimerkiksi suklaata, salmiakkia ja Rajavartiolaituksen heijastimia, joita voit ennen komennukselle lähtöä pyytää mukaan vartios-tosi viestintäsihteeriltä. Tämä on pieni ele, mutta ainakin itäisessä Euroopassa tämä toimii hyvin jäänrikkojana. Lisäksi näin saat ”hyvän syyntä” mennä kahvihuooneeseen, jossa on aina ne parhaat jutut ja helpompi tutustua paikallisiin kollegoihin.

Kokemusteni mukaan itäeuroopalaiset ovat hieman arkoja puhumaan englantia. Lisäksi osa heistä ajattelee, että Frontexin virkamiehet ovat komennuksilla etsimässä ainoastaan virheitä heidän toiminnastaan. Jos jää odottelemaan, että joku paikallinen tulee Frontex-toimistosta hakemaan mukaan operatiiviseen toimintaan, saa toimistossa istua luultavasti koko komennuksen ajan. Kannattaakin mennä rohkeasti mukaan tarkastuksiin, muistaen kuitenkin antaa paikallisille heidän tarvitsemansa työrauhan sekä korostaa,



Minna Trygg on ehtinyt nähdä ja kokea EU:n itäistä rajaa jo usealla komennuksella. Kuvassa on Kroatian vuoristoa.

että olemme paikalla tukemassa, emme etsimässä puutteita tai virheitä.

Milloin ja miksi komennuksille kannattaa lähteä?

Vaikka heti valmistumisen jälkeen olisi kova polte päästä maailmalle, kannattaa kuitenkin ensin saada työkokemusta Suomessa. Yleensä Frontex-operaatioissa rajanylityspaikalla työskentelee kerrallaan vain yksi Frontexin virkamies, ja paikalliset kaipaavat useimmiten neuvoja normaaleista poikkeavissa ja jollain tavalla haastavissa tilanteissa. Itseltäni on esimerkiksi tiedusteltu: mikä on hätäpassi, millaisissa tilanteissa se myönnetään, onko se matkustukseen kelpaava asiakirja rajoituksetta tai onko jokin leima aito ja mikä puoltaa sen aitoutta ja mikä ei.

Toisaalta operaatioissa tulisi pystyä myös omatoimisesti tekemään profilointia eli pohtia esimerkiksi onko matkustajan matkareitti normaalista poikkeava tai onko hänen kertomassaan tarinassa

jotain epäjohtonmukaisuuksia. Näillä omilla havainnoilla pitäisi pystyä tuottamaan paikallisille virkamiehille havainnotoja matkustajista, joille olisi syytä tehdä esimerkiksi tarkempi tarkastus. Ammatitaito ja teorian soveltaminen käytäntöön kehittyy vain työkokemuksen myötä, joten on kaikkien kannalta tarkoituksenmukaista, että operaatioihin lähdetään vasta kun perustyö on hallussa. Ei kuitenkaan pidä olla liian kriittinen omaa osaamista kohtaan, sillä meillä Rajavartiolaituksella saa erittäin laadukasta opetusta rajavartijan peruskurssilta lähtien!

Kun työkokemusta on valmistumisen jälkeen kertynyt muutamia vuosia, kannattaa rohkeasti hakeutua osaksi Frontexin pysyviä joukkoja mikäli kansainväliset tehtävät kiinnostavat. Jos jokin asia askarruttaa hakeutumisprosessissa tai komennuksella toimimisesta, kannattaa kysyä neuvoja ja vinkkejä kokeneemilta virkamiehiltä matalalla kynnyksellä. ●



Liettualaiset rajavartija- opiskelijat Pohjois-Karjalan rajavartiostossa

Liettuan rajavartiokoulun opiskelijat olivat tutustumassa suomalaisiin rajojen valvonnan ja rajatarkastuksen toimintoihin.

Kevään vielä antaessa odottaa itseään Pohjois-Karjalan rajavartiostossa päästiin poikkeamaan arjesta ainakin muutamaksi päiväksi kun vartiosto isännöi kansainvälisiä vieraita. Liettuan rajavartiokoulun opiskelijat olivat tulleet osana Erasmus+-opintomatkaa hakemaan oppeja Suomen runsaiden hankien ja jäisten järvien keskeltä.

Vierailijoita kiehtoi erityisesti pitkä itäraja, sillä Liettualla ei ole lainkaan rajaviivaa manner-Venäjän kanssa, vaan ainoastaan Kaliningradin alueen kanssa. Lisäksi Rajavartiolaitoksen kulkuneuvot herättivät kiinnostusta, kun vieraat pääsivät tutustumaan raja-alueeseen niin

partioautojen kuin moottorikelkkojen kyydissä.

Toimintamallien vertailua

Yliluutnantti **Riku Heinonen** vartioston rajatoimistosta on tyytyväinen vierailun antiin. Hän uskoo, että vierailulla oli positiivinen vaikutus paitsi liettualaisiin opiskelijoihin myös suomalaisiin rajavartijoihin. Omien toimintamallien vertailu liettualaisiin toimintamalleihin on hedelmällistä, ja englannin kielitaidon kertaamisen on aina tervetullutta.

– Vierailu sujui hyvin. Opiskelijat olivat vaikuttuneita näkemästään ja oppivat kertomansa mukaan paljon.

Vartioston henkilöstö oli tyytyväinen opiskelijoiden asenteeseen ja yhteistyöhön. Lisäksi oma väki pääsi taas kerran kielikylpyyn, mikä ei liene koskaan pahitteeksi. Opiskelijat tutustuivat rajojen valvonnan ja rajatarkastusten toimintoihin, ja he saivat varmasti myös ikimuistoisia kokemuksia päästessään helikopterin, Arctic Ant -hydrokopterin ja moottorikelkan kyytiin.

Myös vieraiden omat tuntemukset matkasta olivat vahvasti plussalla.

– Olemme tehneet paljon hauskoja juttuja ja pidän paljon olostani täällä Suomessa, kertoo yksi liettualaisista opiskelijoista.



Vierailijoita kiinnosti erityisesti Suomen pitkä itäraja.

– Olen pitänyt erityisesti hiihtämisestä ja mukavista ihmisistä. Toivon, että tulevaisuudessa näen vielä enemmän suomalaista kulttuuria sekä suomalaisia metsiä ja kansallispuistoja, lisää toinen opiskelija.

Miksi Pohjois-Karjalan rajavartiosto sitten on niin hyvä kansainvälinen vierailukohde?

– Pohjois-Karjalan rajavartioston toiminta-alueella on kaunista ja koskematonta luontoa sekä rajojen valvonnan taktiikan kannalta mielenkiintoisia ja keskenään erilaisia paikkoja Niiralan rajan ylittävästä maantiestä Pyhäjärven laajoihin selkiin ja Lieksan korpimaisemiin. Suhteellisen lyhyet etäisyydet toiminta-alueella mahdollistavat päivämatkat eri

kohteisiin esimerkiksi Onttolasta käsin, Riku Heinonen kuvailee.

Pohjois-Karjalan rajavartiosto on isännöinyt vastaavanlaisia vierailuja ennenkin. Myös Frontexin pysyvän joukon rajavartioita on työskennellyt vartiostossa komennuksilla, joten kansainvälistä osaamista on vartiostoon ehtinyt kertyä. ●

Vuoden Rajamme Vartija

Vuoden 2022 Rajamme Vartijana on palkittu ylijaravartija **Tomi Ahokas**. Hän toimii johtokeskusvalvojan tehtävässä Pohjois-Karjalan rajavartiostossa.

Palkitsemisperusteissa todetaan Ahokkaan osoittavan työssään poikkeuksellisen hienoa oma-aloitteisuutta, aktiivisuutta ja vastuuntuntoa myös oman tehtävänsä ulkopuolella.

Tomi Ahokas on niin omassa kuin muissa vartioston työyksiköissä tunnettu ammattitaidostaan ja työmoraalistaan. Hän nauttii koko rajavartiostossa työtovereidensa ja esihenkilöidensä laajaa luotamusta. Tomi Ahokkaalla on ansiokas ja pitkä kokemus toimimisesta rajavartioston kenttäjohtajana ja erityisesti johtokeskuksen toiminnan kehittämisessä. Ahokkaan päivittäisessä työskentelyssä tulevat hyvin esille Rajavartiolaitoksen arvot: ammattitaito, luotettavuus ja yhteistyökyky.

Rajavartiolaitoksen päällikkö on palkinnut jo vuodesta 1959 alkaen Rajavartiolaitoksen vuosipäivänä henkilöstöstä yhden erityisesti ansioituneen henkilön. Vuoden Rajamme Vartija saa haltuunsa kiertopalkinnon, kuvanveistäjä **E. Porilan** Mannerheim-patsaan pronssisen pienenveistoksen, jonka kunniarajajäkärit lahjoittivat rajavartiostojen päällikön kenraaliluutnantti **K.O.E Vaalan** 60-vuotispäivänä 15.1.1959. Vuoden Rajamme Vartijalle myönnetään myös Rajavartiolaitoksen ansioristi.

Kiertopalkinnon saa haltuunsa vuodeksi se henkilö, jonka Rajavartiolaitoksen päällikkö komentajiston esittämistä ehdokkaista nimeää Vuoden Rajamme Vartijaksi. Vuonna 2022 uudistettujen sääntöjen mukaan nimettävä voi olla kuka tahansa Rajavartiolaitoksen sotilas- tai siviilivirassa palveleva henkilö, joka täyttää kiertopalkinnon säännöissä luetellut nimeämisperusteet. ●



Rajan varusmiespalvelus täyttää 100 vuotta

Rajavartiolaitoksen varusmiespalveluksen satavuotinen historia kaipaa vertaistaan.

Varusmieskoulutuksen sisältö ja teemat ovat vaihdelleet, mutta tärkein tehtävä on säilynyt muuttumattomana. Varusmiespalvelus Rajalla ei kuitenkaan viime vuosisadan alkupuoliskolla ollut yhtä itsestään selvä asia kuin me sen tänä päivänä tunnemme.

Rajavartiolaitoksen toiminta on koko itsenäisen Suomen historian ajan nivoutunut tiukasti yhteen Puolustusvoimien kanssa kuten varusmiespalveluksen suorittaminen Rajalla antaa ymmärtää.

Varusmiehet alusta asti mukana rajavalvonnassa

Kun Suomi itsenäistyi 1917, rajavalvonnasta nousi monia uusia haasteita nuorelle kansakunnalle. Vaikka Suomella oli jo Venäjän keisarikunnan provinsina ollut pitkä rajaviiva muun Venäjän kanssa, oli valtiollisen itärajan vartiointi varsin uusi velvoite. Tämän velvoitteen suorittamista ei voitu tehdä puolivillaisesti, joten Rajavartiolaitos perustettiin vuonna 1919.

Itsenäistymisen jälkeisten ongelmien vuoksi rajavalvontaan ei olisi saatu riittävästi miehitystä nykyisin menetelmin, vaan rajavartioiden käytettiin tuolloin myös asevelvollisia. Tämä kuitenkin muuttui vuonna 1923, kun Puolustusvoimat halusi kaikille varusmiehille samankaltaisen asepalveluksen ja valmiuden maanpuolustukseen. Lyhyehkön kädenväännön jälkeen varusmiehistä päätettiin luovuttaa Rajalle ns. taktinen reservi, jota ei käytettäisi enää suoraan rajavalvontaan.





Tällaisia välineitä käytettiin Rajan varusmieskoulutuksessa sata vuotta sitten. Alla varusmiehen veistämä puinen käsikranaatti ja yllä puinen harjoituskivääri, jolla vänkäriä pyörittämällä stimuloitiin laukausten ääniä.



Varusmiehiä tutustumassa olosuhteisiin ja maastoon valtakunnan rajalla Pohjois-Karjalassa 1990-luvun lopulla.

Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että tietty määrä asevelvollisia sai koulutuksensa Rajavartiolaitoksen toimipaikoissa, mutta koulutus sinällään ei sisältänyt paljoakaan tavallisesta asepalveluksesta poikkeavaa toimintaa.

Vuonna 1923 aloittikin siis ensimmäinen erä nykymuotoisessa Rajavartiolaitoksen varusmiespalveluksessa. Näihin aikoihin varusmiehiä koulutettiin neljässä rajavartiostossa: Lapin rajavartiostossa Rovaniemellä, Kainuun rajavartiostossa Kajaanissa, Salmin rajavartiostossa Pit-

kärännassa ja Joensuun rajavartiostossa Onttolassa. Myös Karjalan Kannaksella oli oma Kannaksen rajavartiosto, mutta siellä ei haluttu kouluttaa varusmiehiä, sillä alue nähtiin liian vilkkaana ja varusmiesten pelättiin joutuvan niin sanotun "punaisen kiihotuksen" alaisiksi.

Koulutuksen sisältö muutoksen kohteena

Vaikka Rajalla koulutettiinkin varusmiehiä siinä missä muissakin varuskunnissa, olivat koulutuksen teemat huomattavasti

erilaisia. Varusmiesten koulutus 1920–30-luvuilla sisälsi ylipäänsä nykyistä enemmän teoriaopintoja muun muassa isänmaan historiasta ja uskonnosta. Tästä linjasta ei Rajavartiolaitoskaan merkittävästi poikennut, vaan varusmiehet saivat sodankäyntikoulutuksen lisäksi täydennystä yleisesti heikkoon koulutustasoonsa armeijan kautta.

On kuitenkin huomattava, että 1920- ja 30-luvuilla vastuu koulutuksen järjestämisestä oli varsin suurilta osin rajavartioston päälliköllä eli koulutuksen sisällössä saattoi olla merkittäväkin vaihtelua varuskunnittain, vaikka periaatteessa säädökset olivat samoja ympäri maan. Kuitenkin eritoten sotien jälkeen Rajan varusmieskoulutuksessa alettiin keskittymään huomattavasti sissipainotteisempaan koulutusmuotoon. Tähän syynä oli varsinkin Rajalla kouluttautuneiden sotilaiden sekä rajajoukkojen hyvä menestys sissi- ja kaukopartioitehtävissä sodan aikana. Esimerkiksi Immolassa Mannerheim-ristin ritari **Leo Kojo** oli merkittävä edesauttaja Rajan varusmieskoulutuksen sissikehityksessä. Sama kehityskulku jatkui vahvana 1950-luvulta eteenpäin ja sissityyppisestä koulutuksesta voidaan sanoa tulleen jonkinlainen tavamerkki Rajavartiolaitoksen varusmiehille.

Sadan vuoden perinnöllä eteenpäin

Enää ei varusmiesten tarvitse turvautua puukivääreihin ja -kranaatteihin, vaan taisteluharjoituksiin saadaan aivan oikeat sodanajan välineet. Lisäksi teoriakoulutuksia suoritetaan yhä enemmän netissä paperisten kokeiden ja ohjevihkojen jäädessä historiaan.

Kuitenkin huolimatta kaluston ja menetelmien uudistumisesta sissitaidot ovat edelleen isossa osassa esimerkiksi erikoisrajajääkäreiden koulutusta. Rajan varusmiespalvelus on edellisen vuosisadan aikana vakiinnuttanut paikkansa kovana, mutta palkitsevana varusmieskoulutuksena, joka myös antaa mahdolliset ensiaskeleet rajavartijan urapolulle. ●

Rajaveteraani muistelee

– Otin teidät vastaan, kun olette Rajavartiolaitoksen väkeä, sanoo 98-vuotias raja-alikersantti Fazlulla Fethulla ja tarjoaa vieraille jäätelöä.

Fazlulla Fethulla on yksi tataareista, jotka tulivat aikanaan Venäjältä Suomeen bolshevismia pakoon. Rajajääkäripataljoona viidessä isänmaataan Suomea puolustanut alikersantti kertoo sodastaan, joka kesti runsaat kaksi ja puoli vuotta. – Partiomatkoilla kävimme lähellä Muurmanskia, hän muistelee.

Tampereen seudun Raja- ja merivartiokillan puheenjohtaja **Jorma Karvinen** ja jutun kirjoittaja tuntevat itsensä kovin pieniksi lähes satavuotiaan veteraanin rinnalla. Tarjotun jäätelön nauttiminen säästää jutun kertomista.

– Partiomatkoilla johtajamme oli silloinen luutnantti **Yrjö Kärkkäinen**, myöhemmin kapteeni ja pataljoonan toisen komppanian päällikkö. Siviilielämässä tunsimme hänet kahden Rajavartioston komentajana ja lopulta kenraaliluutnanttina, Rajavartiolaitoksen päällikkönä vuosina 1976–1978, muistelee Fethulla.

Veteraani keskittyy hetkeksi muistoihinsa sota-ajan partiomatkoilta. – Ne olivat väkivaltaisia tiedusteluretkiä. Yrjö Kärkkäinen oli hieno mies. Hän oli aina mukana myös sodan jälkeen RjP 5:n tapaamisissa. Aluksi meitä oli 370 miestä,

viimeisessä tapaamisessa oli enää kaksi, veteraani päivittelee.

Suojeluskunnasta juoksuhautoihin

Lappeenrannassa vuonna 1924 syntyneen tulevan ryhmänjohtajan isänmaallisuus versoi suojeluskunnassa Kotkassa, jossa hän oli talvisodan aikana ensiapuaseman lähettinä.

Fethullan järkähtämätön mielipide myötäilee kenraali **Adolf Ehrnroothin** ajatusta ”Suomi on hyvä maa, jota kannattaa puolustaa”.



Veteraani Fethulla tutkii RjP 5:n muistoja kotialbumistaan.



Immolan veteraanitapaamisissa Fethullan kunniatehtävänä on ollut useana vuonna seppelleenlasku Rajamies-patsaalle yhdessä rajajääkärien kanssa.

– Sodassa on tehtävä velvollisuutensa, vaikka tappaminen onkin hirveää, veteraani sanoo. Läheltä piti -tilanne tuli hänellekin. – Olimme kesällä 1944 piirittämässä vihollista mottiin Ilomantsin suunnalla. Minulle kävi niin, että luoti jäi konepistoolin piippuun. Sain rassin ja yritin poistaa sitä, mutta silloin vihollisen luoti osui käteeni. Tuli sairaalareissu.

Fethulla oli jonkin aikaa Jämsän sotatasairaalassa ja palasi omasta halustaan yksikköön. Jossakin vaiheessa meni oikeasta korvasta kuulo, mutta muilta menetyksiltä välttyttiin.

– Sodan jälkeen monilla oli todella vaikeata. Alkoholi ja sen lieveilmiöt tekivät jälleenrakennusajan Suomessa pahaa jälkeä. Ei ole ihme, että sodan kauheet kokenut menee henkisesti rikki. Sota on järkyttävä asia, jokainen päivä voi olla viimeinen. Silloin kun oltiin juoksuhaudoissa, taisteltiin Suomen vapauden ja demokratian puolesta vaikka tappaminen olikin vaikeata.

– Olen sitä mieltä, että meistä jokainen on tullut siviiliin jonkinlaisena

henkisenä invalidina, ensi vuonna täydet sata vuotta täyttävä isänmaan puolustaja painottaa.

Veteraanien kunnianpalautus

– Emme me Suomen itsenäisyyttä puolustaneet olleet millään tavalla sotahulluja. Me puolustimme kotejamme ja perheitämme julmalta viholliselta. Puolustimme myös niiden ihmisten vapautta, jotka sodan jälkeen huutelivat ”mitäs menitte sinne”. Ikävää, että joku saattoikin sanoa niin.

Joka tapauksessa meni kauan sotien jälkeen ennen kuin maata puolustaneiden ansiot tunnustettiin. Eräs merkittävä asenteiden muuttaja oli kenraali Adolf Ehrnrooth, ”Aatu”, joka toi asiaa esille voimakkaasti. Vielä 1940-luvulla niin RjP 5:n komentaja, eversti **Kivikko** kuin kenraali Kärkkäinenkin puhuivat vaarallisista ajoista.

Veteraanien kunnianpalautus tuli melkein liian myöhään. Onneksi nykyinen presidentti ja yleinen mielipide ovat ymmärtäneet itsenäisyyden ja sen yhä

uudelleen saavuttamisen merkityksen. Fethulla oli vuonna 2022 mukana veteraanien harvenevassa joukossa presidentti **Sauli Niinistön** ja rouva **Haukion** vastaanotolla itsenäisyyspäivän kunniaksi.

Jäätelökulhot alkavat tyhjentyä. Puhe kääntyy sodan loppumiseen. – Stalin vaati ehdotonta antautumista, Fethulla muistaa. – Lopulta kuitenkin päädyttiin raskaisiin sotakorvauksiin, jotka kääntyivät lopulta Suomen voitoksi: maahamme tuli perustetuksi vahva metalli- ja muu teollisuus. Teollinen toiminta sai näin alkunsa ja kehittyi, ja nykyisin Suomi on eräs maailman parhaita ja kehittyneimpiä maita.

Alikersantti Fazlulla Fethulla on ylpeä rajajoukoista. Ryhmä Kivikosta seurannut RjP 5 on hänelle tärkeä. Perinteitä vaalakseeseen hän on myös Tampereen Seudun Raja- ja Merivartiokillan jäsen. Ei tarvinne sanoa, että alikersantti on killan kunnioitettu nestori. ●



Kirjoittaja Ilja Iljin toimii Länsi-Suomen merivartioston apulaiskomentajana.

Vartiolaivahanke mennä turnuaa eteenpäin ja monen meistä mieltä jo kutkuttaa kysymys: mitkä Turvan sisarille nimiksi? Harvoin on laivoja nimetessä tarve keksiä uutta; ennemmin on tapana ollut suosia perinteikkäitä, vanhojen laivarovien kunnialla jo kantamia nimiä. Ja valinnanvaraahan riittää sekä Rajavartiolaitoksen että Merivartiolaitoksen aikakirjoissa, joten katse historiaan – päin!

Nykyinen VL Turva peri nimensä ”vanhalta Turvalta”, eli vuonna 1977 Turun telakalta valmistuneelta kaimaltaan, joka nykyään palvelee uutta yksityistä omista- jaansa, merikuljetus- ja hinausyhtiö Idäntietä - nyt tosin uudella nimellä ”Varma”. Nimi oli tarpeen vaihtaa uuden Turvan valmistuessa, koska yhtäikaa seilaa- vat samannimiset laivat tuovat huonoa onnea ja merenkulkuhan tunnetusti perustuu vähintään puoliksi taikaus- koon. Vanhan Turvan sisaria olivat VL Uisko (1959), VL Silmä (1963) ja VL Valpas (1971). Näistä nimistä Silmä oli käytössä tuolloin jo neljättä kertaa, kolmannen pal- veltua vuosivälin 1909–1955 ja kahden aiemman tullivartiolaivoina 1800-luvulla. Löytyisikö tuosta joukosta nimet myös uuden Turvan sisarille? Veikeä kepponen toki olisi nimetä seuraava Turva-luokan alus ”Varmaksi”, jolloin uuden nimen kek- siminen ulkoistettaisiin jälleen Idäntielle.

Uiskohan on nimenä käytössä nyky- äänkin toisella Tursas-luokan vartiolai-

Nimet rakkaille lapsille

voista. Nyky-Uisko edustaa jo kolmatta polvea. Ensimmäinen nimen kantaja ostettiin yhdessä sisaraluksensa Tursaan kanssa Merivartiolaitokselle vartiolaivaksi vuonna 1939. Laivat, alkuperäisiltä nimiltään Celtic ja Baltic, olivat vuotta aiem- min valmistuneet Jos. Boel & Zonen:in telakalta Belgian Temschessä ulkome- ritroolareiksi. Tuon Uiskon taru loppui jo neljä vuotta myöhemmin sen ollessa partiomatalla sisaraluksensa kanssa Viron rannikon läheisyydessä Kerin majakan pohjoispuolella 16.9.1943, kun vihollislentokoneen pudottama torpedo tapasi laivan kyljen. Uisko upposi nope- asti vieden kahdeksantoista miehistön jäsentä mukanaan, yhden onnistuessa pelastautumaan Tursaalle. Surullisesta päivästä tulee tänä vuonna kuluneeksi 80 vuotta ja haveristin perinteitä kantava kaimalaiva tuleekin syksyllä muistamaan tapahtumaa asianmukaisesti seppeleen- laskulla.



INNOITTAJINA KALEVALAISET RUNOT, JUMALUUDET JA LINNUT

Uisko ja Tursas niminä edustavat kansallisromanttista suuntausta. Tursas on kalevalaisessa runoudessa esiintyvä vedenhaltija tai merihirviö, jumala ja alku- olento. Muita muotoja samasta sanasta ovat sukellusveneenäkin aiemmin tun- nettu Iku-Turso, kuin ovat myös Turso, Turisas, Iku Turilas ja Meritursas. Sana lienee lainaa muinaisgermaanisesta burisaz-sanasta, joka tarkoitti hirviötä tai jättiläistä. Uisko taas on muinaiset juuret omaava itämerensuomalainen soudettava pursi. Uiskojen rakenteessa oli huomioitu rikkonaisten vesistöjemme

erityispiirteet: keveytensä ja pohjansa muotoilun ansiosta ne voitiin tarvitta- essa vetää kannasten yli. Ensimmäiset kirjalliset maininnat uiskoista löytyvät 1300-luvulla kirjoitetusta ruotsalaisesta Eerikinkronikasta, jossa venetyyppi mainitaan karjalaisille ominaisena. Kan- sallisromantiikkaa edustaa kalevalaisena nimenä myös Turja, joka palveli vartio- laivana Jäämerellä ja Itämerellä vuodet 1927–1977. Samasta nimiaiheesta kum- puaviksi voidaan lisäksi lukea Tullilta Merivartiolaitokselle vuonna 1930 siirty- neet Aallotar ja Vipunen (ent. Wikingen).

Myös ulkomaalaisperäisiä juma- luuksia on vartiolaivojen niminä nähty. Mahdollisesti nyökkäyksenä Tullin ja sittemmin myös Merivartiolaitoksen tun- nuskuvassa esiintyneille Merkuriuksen sauvoille palveli vartiolaiva Merkurius edellä mainittuja viranomaisia vuodesta 1908 alkaen, kunnes kohtasi loppunsa ilmahyökkäyksessä Porkkalan Träskössä 25.7.1944. Parikymmentä vuotta Merku- riusta vanhempi Vesta taas palveli alkuun Laatokalla ja sotien jälkeen Pohjanlah- den merivartiostossa, jossa se poistettiin käytöstä vuonna 1957. Maantieteellisten paikkojen nimet ovat viranomaiskäy- tössä oleville laivoille aina helppo ja turvallinen valinta, joskin ehkä hieman mielikuvitukseton. Ratkaisuun on turvau- duttu verrattain usein: Aura (1907–1975), Eckerö (I/1903–1981, II/2015-), Kvarken (1909–1950), Mäntyluoto (1903–1956), Pori (1908–1950), Tornio (1908–1958) ja kruununa isänmaallinen Suomi (1886–1935).

Kaikkein yleisimmät nimiaiheet vartiolaivoille ovat kuitenkin löytyneet luonnosta; erityisesti eläinkunnasta ja vielä tarkemmin linnustosta. Näin esi- merkiksi kulttimaineen omaavat var- tiomoottoriveneet (VMV:t eli vemat) korvannut, 1950-luvun puolivälistä osit- tain 90-luvulle saakka palvellut Koskelo- luokka: Koskelo, Kuikka, Kiisla, Kuovi,

Kurki, Kaakkuri sekä K:lla alkavien vesilintujen uhkaavasti vähennyttyä myös Telkkä ja Tavi. Edellä mainituista Kaakkuri, Kuikka ja Telkkä jatkoivat Virossa palvelustaan nimillä PVL 100-102. Lähellä oli, ettei Suomessakin olisi koskeloista käytetty veneluokille ominaisesti pelkkiä kirjain- ja numerotunnuksia. Lopulta kuitenkin vartiomoottoriveneitä hieman suuremman kokonsa ja ennen kaikkea kolme kertaa suuremman uppoumansa vuoksi päätettiin kyseessä olevan laivaluokka, jolloin varsinaiset nimet tulivat aiheellisiksi. Samat nimet tulivat osittain uusiokäyttöön 80-luvun lopulla Kiisla-luokalla (Kiisla ja Kurki) sekä vuosituhanen taitteessa Telkkä-luokalla (Telkkä, Tavi ja Tiira). Tiirakaan ei ollut nimenä uusi, ensimmäisen laatuaan palveltua vuodet 1886–1962 ja toisen 1985–1997. Eivätkä linnut suinkaan siihen loppu. Merivartiohistoria tuntee myös Merikotkan (ent. Nordvakten, 1878–1959), Haukan (ent. Falken, 1885–1958) ja Lokin (ent. Wanda, 1909–1955). Näistä viimeksi mainittu koki uuden tulemisen 1980-luvulla, kun Lokki-luokkaan valmistuivat alukset Lokki, Kajava, Kihu ja Tiira, joista kahta ensin mainittua vuosituhanenvaihteen molemmin puolin palvelleet merikadetit lämmöllä, mutta myös kauhulla muistelevat. Arvatenkin samanlaisin tuntein muistellaan Kihua ja Tiiraa Liettuan sekä Latvian rajavartiopalveluissa, jonne alukset vuonna 1997 luovutettiin.

Hieman aiemmin palvelleet merikadetit taas muistelevat legendaarista

R-luokkaa, joista vuonna 1964 Rajavartiolaitokselle hankittiin yksi kappale: VL Viima. Merellä vallitsevaa olosuhdetta kuvaavana voidaan sitäkin pitää luontoaiheisena nimenä. Luontoaihetta ja ehkä samalla miehistölleen toivottua ominaisuutta tavoitteleva on myös uutena nimenä vuonna 1994 käyttöön otettu Merikarhu, josta laivasta muutama vuosi sitten luovuttiin Kotkan-Haminan seudun koulutuskuntayhtymän hyväksi.

Tekoälyn nimivinkit

Jo on lueteltu nimiä sikäli runsaasti, että valitsijaa kohtaa runsauden pula. Ajan hengen mukaisesti otin apuun tekoälyn ja kysyin ChatGPT:lta, mitkä kahdelle seuraavalle Rajavartiolaitoksen vartiolaivalle nimiksi. Sain seuraavan vastauksen:

Vartiolaiva 2025 -hankkeen myötä valmistuvien kahden uuden vartiolaivan nimien valintaan vaikuttaa monia tekijöitä, kuten laivojen käyttötarkoitus, perinteet ja suomalainen merenkulkuhistoria. Tässä muutamia ehdotuksia:

1. Merikarhu ja Merisusi: Nämä nimet heijastavat rajavartiolaitoksen merellistä tehtävää ja sen tarjoamaa suojelua Suomen vesialueilla.

2. Tursas ja Hylje: Nämä nimet edustavat suomalaista merieläimistöä ja ovat sopivia vartiolaivoille, jotka valvovat Suomen merialueita.

3. Turva ja Vahti: Nämä nimet heijastavat rajavartiolaitoksen tehtävää suojella Suomen rajoja ja turvata sen alueellista koskemattomuutta.

4. Turmio ja Turvaaja: Nämä nimet heijastavat rajavartiolaitoksen merellistä tehtävää ja sen tarjoamaa suojelua Suomen vesialueilla.

5. Sinikka ja Saara: Nämä nimet edustavat suomalaista merenkulkuhistoriaa ja ovat sopivia naisnimiä vartiolaivoille, jotka edustavat suomalaista merenkulkuosaamista ja turvallisuutta.

Nimien valintaan liittyy aina subjektiivisuutta ja henkilökohtaisia mieltymyksiä, joten nämä ovat vain ehdotuksia. Lopullinen päätös nimistä tehdään rajavartiolaitoksessa ottaen huomioon organisaation tarpeet ja perinteet.

Ehkemme aivan vielä luota tätä kysymystä tekoälyn ratkaistavaksi.

Turva on komea nimi ja ansaitsee vertaisensa sisaret. Kalevalaista alkusointua tapaillen ja perinteitä kunnioittaen ehkäpä kyseeseen tulisivat: Turva, Tursas ja Turja. Kuitenkin, tekoälyä lainatakseni, nimien valintaan liittyy aina subjektiivisuutta ja henkilökohtaisia mieltymyksiä, joten nämä ovat vain ehdotuksia.





Aktivt internationellt samarbete

Samarbetet kring bekämpningen av miljöskador har kommit igång efter coronapandemin.

Nu finns det åter utbildningar, övningar och samarbetsmöten på agendan.

Man har också börjat planera nya utvecklingsprojekt. Gränsbevakningsväsendet ingår i ansökningskonsortiet för projektet IMAROS2. Projektet undersöker och utvecklar bekämpningsförmågan när det gäller oljor med låg svavelhalt. Vår roll i projektet gäller den mekaniska oljebekämpningen i isförhållanden. Om projektet får finansiering, inleds det i början av 2024.

Kartläggningen av riskerna för miljöskador orsakade av fartygstrafiken i Östersjöområdet är föråldrad och det finns ett klart behov av en ny riskkartläggning. Avsikten är att ansöka om finansiering för detta projekt, och som det nu ser ut kan projektet inledas 2025.

I Estland övertog marinen i början av året ansvaret för att bekämpa miljöskador till havs. I april 2023 undertecknade Finlands inrikesminister och Estlands försvarsminister en samarbetsöverenskommelse om bekämpningen av miljöskador i havsområden. Gränsbevakningsväsendet och estniska marinen håller sitt nästa möte kring bekämpningen av miljöskador i juni. En motsvarande samarbetsöverenskommelse har upprättats mellan Kustbevakningen i Sverige (KBV) och Gränsbevakningsväsendet. Sjöbevakningssektionerna och Bevakningsflygdivisionen koncentrerar sig på de praktiska åtgärderna på operativ nivå, medan samarbetet på stabsnivå fokuserar på planering på lång och medellång sikt.



Materielövningar och närutbildning

Även de internationella materielövningarna för bekämpning av miljöskador har inletts efter den paus som coronapandemin orsakade. Finland och Sverige har redan ordnat gemensamma övningar i höstas och i år. I augusti ordnas det en stor gemensam övning för Östersjöländerna i Lettland där det genomförs en kartövning i bekämpningen av en fartygskemikalieolycka och övas bekämpning av en fartygsoljeskada med hjälp av uppsamlingsutrustning och i form av strandbekämpning.

De internationella utbildningarna för bekämpning av miljöskador har inletts igen i form av närutbildning. Gränsbevakningsväsendets personal har deltagit

i internationella utbildningar både vid Europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA och vid den franska sakkunniginrättningen CEDRE.

Dessutom har Gränsbevakningsväsendet beställt en skräddarsydd utbildning för flygövervakning av olje- och kemikalieutsläpp från forskningsinstitutet CEDRE (Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution). CEDRE grundades för cirka 40 år sedan till följd av oljeutsläppet från oljetankern Amoco Cadiz. Institutets huvuduppgifter är att tillhandahålla expertstöd vid uppdrag för bekämpning av miljöskador, beredskapsplanering, utbildning, analyser och testning samt forskning. ●

Spaningsflygningarna har stor betydelse för att minska oljeutsläppen i Östersjön

Östersjöns tillstånd har övervakats från luften sedan 1989 inom ramen för Helcom, kommissionen för skydd av Östersjön.

Konventionen om skydd av Östersjöområdet marina miljö, dvs. Helsingforskonventionen, upprättades 1974. Kommissionen för skydd av Östersjön (Helsinki Commission, Helcom), vars sekretariat ligger i Helsingfors, övervakar tillämpningen av konventionen.

Konventionsparterna är nio länder i Östersjöområdet och Europeiska unionen. Parterna har bland annat förbundit sig vid flygövervakning för att upptäcka oljeutsläpp och andra skadliga ämnen i Östersjön.

Statistiken visar att flygövervakning är ett effektivt sätt att minska och förebygga otillåtna oljeutsläpp. Trots att trafikvolymen på Östersjön har ökat har mängden utsläpp hela tiden minskat. Övervakningen kan sägas ha en avskräckande verkan, eftersom fartygen vet att området övervakas.

Vid sidan av flygövervakning används också Europeiska sjösäkerhetsbyråns (EMSA) satellitbaserade övervakningstjänst CleanSeaNet för att upptäcka otillåtna utsläpp. När man via satelliter får en första observation av ett eventuellt oljeutsläpp, kontrollerar man sedan platsen med flygplan.

Realtidsbild av havet

I Finland utförs övervakningen i första hand med Gränsbevakningsväsendets

två Dornier 228-spaningsplan. Finland ansvarar för övervakningen inom sitt ansvarsområde för oljebekämpning, dvs. från gränsen av vår ekonomiska zon till stranden.

Spaningsplanen är försedda med övervakningsutrustning med hjälp av vilken flygbesättningen kan bilda en realtidsbild av vårt havsområde och eventuella främmande föremål i havet. Sensorer för upptäckt av oljeutsläpp används till exempel för att konstatera det skadliga ämnets utbredning och bältets position. Den utbildade besättningen kan uppskatta mängden olja i havet och leda oljebekämpningsfartygen till oljebältets tjockaste ställen.

Otillåtna utsläpp görs sannolikt när det är mörkt. Det här ställer krav på spaningsplanens tekniska egenskaper för att oljeutsläppen ska kunna upptäckas också nattetid eller i dålig sikt.

Gränsbevakningsväsendet håller på att förnya sina flygplan och de nya ersättande kombinationsplanen ökar också oljebekämpningsförmågan. De nya flygplanen har betydligt längre drifttid, vilket innebär längre driftskapacitet i uppdragen för att bekämpa miljöskador. De nya flygplanen är utrustade med den senaste tekniken, bland annat tekniska övervakningssensorer och system med högre prestanda än tidigare.





TEXT: Otto Haikola BILDER: Gränsmuseet och Kristian Karppinen

Gränsbevakningsväsendets beväringstjänst fyller 100 år

Den hundra år gamla beväringstjänsten vid Gränsbevakningsväsendet saknar like.

Beväringsutbildningen har haft varierande innehåll och teman, men den viktigaste uppgiften kvarstår oförändrad. Under första hälften av förra århundradet var Gränsbevakningsväsendets beväringstjänst inte lika självklar som den är i dag.

Gränsbevakningsväsendets verksamhet har under Finlands hela självständighet varit tätt sammankopplad med Försvarsmakten och ett bevis på detta är

möjligheten att genomföra beväringstjänsten vid Gränsbevakningsväsendet.

Beväringarna deltog redan i början i gränsövervakningen

När Finland blev självständigt 1917 medförde gränsövervakningen många nya utmaningar för den unga nationen. Trots att Finland redan som provins i ryska kejsardömet hade haft en lång gränslinje med det övriga Ryssland innebar det en helt ny

skyldighet att bevaka östgränsen mellan två stater. Denna skyldighet kunde inte fullgöras halvdant och därför grundades Gränsbevakningsväsendet 1919.

På grund av de problem som uppstod efter självständigheten fick man inte ihop tillräcklig stor bemanning med de befintliga metoderna, utan man var tvungen att använda också värnpliktiga för gränsövervakningen. År 1923 skedde dock en förändring i och med att Försvarsmakten



Beväringarna lär sig använda handgranater som de själva snidat av trä på 1930-talet.

ville att alla beväringar skulle genomgå en liknande militärtjänstgöring och ha samma beredskap för att försvara landet. Efter en smärre dragkamp beslutades det att en del av beväringarna skulle överlätas som en s.k. taktisk reserv till Gränsbevakningsväsendet och att denna reserv inte längre skulle användas direkt för gränsövervakning. I praktiken innebar detta att ett visst antal värnpliktiga fick sin utbildning vid Gränsbevakningsväsendets enheter, men utbildningen i sig avvek inte särskilt mycket från den ordinarie värnplikten.

År 1923 inledde alltså den första gruppen sin beväringstjänst i sin nuvarande form vid Gränsbevakningsväsendet. Vid den tiden utbildades beväringar vid fyra gränsbevakningssektioner: Lapplands gränsbevakningssektion i Rovaniemi, Kajanalands gränsbevakningssektion i Kajana, Salmis gränsbevakningssektion i Pitkäranta och Joensuu gränsbevakningssektion i Onttola. På Karelska näset fanns också en egen gränsbevakningssektion, men där ville man inte utbilda beväringar eftersom området ansågs vara för livligt och man var rädd för att beväringarna skulle utsättas för den så kallade "röda agitationen."

Förändringar i utbildningsinnehållet

Även om beväringutbildningen vid Gränsbevakningsväsendets var likställd med den i andra garnisoner, fanns det avsevärda skillnader i utbildningens innehåll. På 1920-talet och 1930-talet ingick det överlag mera teoriundervisning i beväringarnas utbildning, bland annat om fosterlandets historia och religion. Gränsbevakningsväsendet avvek inte nämnvärt från den här linjen, utan beväringarna fick förutom utbildningen i krigföring även komplettera sin i allmänhet låga utbildningsnivå i armén.

Det är dock anmärkningsvärt att det var cheferna för gränsbevakningssektionerna som på 1920-talet och 1930-talet till rätt stor del ansvarade för att anordna



Bland annat dessa krigsredskap användes i Gränsbevakningsväsendets beväringutbildning för 100 år sedan. Nedan en handgranat som en beväring snidat av trä. Ovan ett övningsgevär av trä. Genom att snurra på veven kunde man simulera ljudet av skott.

utbildningen. Detta innebar att utbildningens innehåll kunde variera stort mellan garnisonerna trots att bestämmelserna i princip var desamma i hela landet. Särskilt efter kriget övergick man i Gränsbevakningsväsendets beväringutbildning till en utbildningsform som inriktade sig allt mer på partigångarverksamhet (så kallad sissiverksamhet). Orsaken till detta var att i synnerhet de soldater och gränstrupper som utbildats vid Gränsbevakningsväsendet framgångsrikt hade utfört partigångar- och fjärrpatrulluppdrag under kriget. Till exempel i Immola spelade riddare av Mannerheimkorset **Leo Kojo** en viktig främjande roll i utvecklandet av partigångarverksamheten i Gränsbevakningsväsendets beväringutbildning. Samma utveckling fortsatte stadigt från och med 1950-talet och man kan säga att den partigångarinriktade utbildningen blev ett slags varumärke för Gränsbevakningsväsendets beväringar.

Framåt med 100 år på nacken

Beväringarna behöver inte längre ta till gevär och granater av trä, utan för stridsövningarna får de använda riktiga

krigsredskap. Dessutom genomförs teoriutbildningarna allt oftare på nätet medan pappersprov och anvisningshäften har gått till historien.

Trots att materielen och metoderna har förnyats spelar partigångarfärdigheterna fortfarande en stor roll exempelvis i utbildningen för specialgränssjägare. Under förra århundradet etablerade Gränsbevakningsväsendets beväringstjänst sin plats som en hård men givande beväringutbildning som också ger de eventuella första stegen på karriärvägen till gränsbevakare. ●



Internationellt expertmöte och scenarioövning

Hur skulle en cyberattack påverka kustbevakningsmyndigheternas funktioner?

Gränsbevakningsväsendet ordnade ett internationellt möte för experter inom olika kustbevakningsfunktioner i Åbo 17–20.4. På mötet behandlades bland annat hur autonoma system och cyberhot påverkar den marina verksamheten. Mötet ordnades under Gränsbevakningsväsendets ordförandeskap för forumet för kustbevakning i Nordatlanten (NACGF) och i det deltog nästan hundra experter inom kustbevakningsfunktioner från Europa och Nordamerika.

Under den fyra dagar långa mötesveckan behandlade experterna i arbetsgrupper aktuella ärenden i anslutning till

kustbevakningsfunktionerna. Arbetsgruppernas teman var sjöfartsskydd, drogsmuggling, illegala inresor, fiskeövervakning, bekämpning av miljöskador, flyg- och sjöräddning samt tekniska frågor kring kustbevakningsfunktionerna.

Mötesveckans öppningsanförande hölls av **Anton Westerlund**, ansvarig chef för Kongsberg Maritime Oy:s fjärrstyrningslösningar. I sitt anförande tog han upp autonoma lösningar och hur de påverkar sjöfarten.

Temat under Finlands ordförandeperiod, autonoma och obemannade system, lyftes tydligt fram i diskussionerna under mötesveckan. Man diskuterade

bland annat den tekniska utvecklingens utmaningar och möjligheter för kustbevakningsmyndigheternas verksamhet. Antalet fjärrstyrda och självstyrande fartyg förväntas öka avsevärt under de kommande decennierna.

”Våra system började hackas”

Under mötet deltog experterna i en simulatorövning som hade planerats av och leddes av Gränsbevakningsväsendet i utbildningscentret Aboa Mare i Åbo.

Övningsscenariot baserade sig på autonom sjöfart. Under övningen simulerades bland annat hur cyberattacker mot fartyg påverkar kustbevaknings-





Under övningen simulerades bland annat hur cyberattacker mot fartyg påverkar kustbevakningsmyndigheternas verksamhet.

myndigheternas verksamhet. I övningen fokuserade man exempelvis på hur kustbevakningsmyndigheterna kan utnyttja autonom och obemannad teknik och simulerade övningar i sin egen verksamhet.

Övningen gav deltagarna nyttiga kunskaper om bland annat cyberhotens konsekvenser för den marina verksamheten.

– Enligt min åsikt gick övningen utmärkt. Det gällde att hela tiden vänta sig det oväntade. Under övningen hände det flera gånger något nytt och överraskande. Trots att det deltog många experter inom olika områden löpte samarbetet riktigt bra. Övningen visade att det är mycket produktivt att sammanföra kunskaperna hos experter med olika bakgrund, sade en kanadensisk deltagare.

För många var det en ny upplevelse att införliva autonomi i ett övningsscenario i simulator.

– I mitt hemland har jag hittills inte sett några scenarion där det skulle ingå autonoma fartyg som här. Det var fint

att se att modern teknik användes på ett fungerande sätt. Också kommunikationen och interaktionen fungerade bra.

Delade kunskaper och färdigheter

Enligt Gränsbevakningsväsendet, som var både anordnare och värd, blev mötet synnerligen lyckat. Responsen från mötet visade att Gränsbevakningsväsendet har goda förutsättningar att fortsätta utvecklingen av samarbetet mellan kustbevakningsmyndigheterna i Nordatlanten. Det internationella samarbetet spelar en viktig roll i de marina myndighetsfunktionerna.

Genom att delta i den verksamhet som ordnas av forumet för kustbevakning i Nordatlanten kan Gränsbevakningsväsendet dela med sig av sin bästa praxis, följa kustbevakningsfunktionernas internationella utveckling och därigenom effektivt utveckla sin egen verksamhet.

Även deltagarna var nöjda med behållningen av mötesveckan.

– Det är fint att vi får dela med oss av vår bästa praxis och lära oss av varandra. Därför deltar vi varje år med en egen delegation i NACGF:s möten. Lika viktigt är det också att nätverka med sina kollegor och skapa nya vänskapsrelationer utanför arbetet, sade en av deltagarna.

Forumet för kustbevakning i Nordatlanten (NACGF) grundades 2007 i syfte att utveckla samarbetet och informationsutbytet mellan kustbevakningsmyndigheterna i frågor som gäller sjöfartsskydd och kustbevakningsfunktioner. ●



Gränsbevakningsväsendet har fått finansiering ur Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden för att utveckla kustbevakningssamarbetet och genomföra ordförandeskapsperioden.



Långsiktig och öppen personalplanering

I den färska reformen av Gränsbevakningsväsendets personalsektor betonas långsiktig planering av personalresurser, kompetensledning och arbets- och funktionsförmåga.

För Gränsbevakningsväsendets verksamhet är det särskilt viktigt att hanteringen och planeringen av personalresurserna är ändamålsenlig, öppen och pejar framtiden, säger chefen för personalavdelningen, flottiljamaral **Tom Hanén**.

I år ska alla personalgruppers karriärvägar uppdateras i personalplanen. I personalplanen kan var och en själv se till vilka uppgifter man kan avancera vid Gränsbevakningsväsendet.

– En kontrollerad kompetensledning är väsentlig för att varje anställd vid Gränsbevakningsväsendet ska ha ett kunnande som uppnår våra mål på lång sikt. Därför utvecklar personalavdelningen för närvarande Gränsbevakningsväsendets

nya modell för kompetensledning i samarbete med Gräns- och sjöbevakningsskolan. I samband med detta utvecklas systemet för verksamhetsstyrning i vilket personalens kompetens antecknas och där man exempelvis kan kontrollera behörigheter, berättar Hanén.

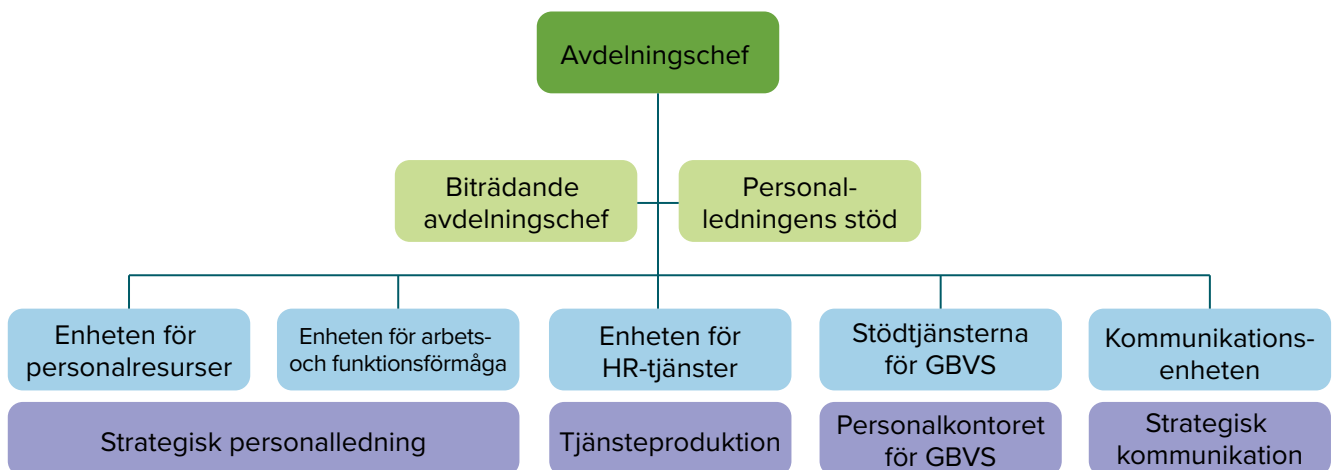
Kompetensen synliggörs

– Gränsbevakningsväsendets personal har ett enormt kunnande. Det måste få bättre synlighet och samtidigt måste vi lyfta fram med vilka olika verktyg kunnandet kan ökas ytterligare enligt behov. Nya situationer och exempelvis nya system eller verktyg kräver nytt kunnande av individer, grupper eller hela personalen. Kunnandet kan behövas mycket snabbt



– Ett viktigt sätt för att främja personalens arbetsförmåga är att se till att arbetet löper smidigt, betonar Tom Hanén.

PERSONALAVDELNINGENS ORGANISATION



Den nya organisationen enligt personalstrategin gäller fr.o.m. 1.6.2023. (GBVS = Staben för Gränsbevakningsväsendet)

PERSONALSTRATEGIN 2027



eller så förvärfvas det mera långsiktigt och kontrollerat med tanke på framtiden, säger Hansén.

Det finns flera alternativ för kompetensutveckling vid Gränsbevakningsväsendet: utbildning i Gräns- och sjöbevakningsskolan eller på den digitala utbildningsplattformen eNalle, övningar och utbildning inom den egna förvaltningensheten, extern utbildning, rekrytering, arbetsrotation, nätverkande med andra experter eller deltagande i forsknings- och utvecklingsprojekt. Kunskandet kan alltså förvärfvas på många olika sätt. Vilka sätt som används beror på det identifierade kompetensbehovet och målgruppen.

I samband med den nya modellen för kompetensledning funderar vi också på möjligheterna att använda arbetstid för frivillig utbildning och studier.

– Kompetensmyntet har två sidor. Dels gör personalens kompetensutveckling det möjligt för Gränsbevakningsväsendet att uppnå sina mål, dels gagnar

det personen själv att utveckla sitt eget kunnande. I vilket fall som helst är våra anställdas kompetens vår viktigaste resurs både nu och i framtiden.

Arbetet är smidigt och effektivt organiserat

– Ett viktigt sätt att främja personalens arbetsförmåga är att se till att arbetet på alla sätt löper smidigt, betonar Hanén.

– Arbetet löper smidigt när de anställda mår bra, samarbetet är rättvist, chefsarbetet håller hög standard, processerna och verktygen fungerar, arbetet är säkert, de anställda kan diskutera öppet, mål- och utvecklingssamtalen fungerar, inskolningen ligger på en god nivå, förvaltningen är strömlinjeformad och när de egentliga arbetsuppgifterna känns intressanta och utmanande.

För att göra arbetet smidigare tar personalavdelningen fram olika verktyg för förvaltningensheten och utvecklar kompetensen. I personalavdelningens nya organisation finns nu en egen enhet för

ärenden som gäller arbets- och funktionsförmågan.

En av personalledningens uppgifter är att se till att alla har tillräckligt med arbete och att arbetet utförs ändamålsenligt och effektivt i hela landet. Det här kräver ständig planering av personalresursernas dimensionering, karaktär och placering. I beredskapsorganisationen ska man också snabbt kunna göra omprioriteringar. Personalledningens smidighet och arbetets flexibilitet framhövdes särskilt under coronapandemin när personal skickades på långvariga kommanderingar från de yttre gränskontrollerna vid östgränsen till inre gränskontroller vid den västra gränsen och i norr.

– Traditionellt arbetar Gränsbevakningsväsendet så att alla strävar tillsammans mot ett gemensamt mål och att ingen ska lämnas ensam. Den här andan har alltid varit vår viktigaste resurs och vi måste ständigt värna om den. Andan framträdde särskilt tydligt under coronatiden, konstaterar Hanén.

Världen förändras

– Världen förändras allt snabbare och vi på personalavdelningen måste också hela tiden hålla oss ajour med vad som händer omkring oss. Personalsystemet måste kunna anpassas efter förändringar och exempelvis hela personalens kompetens måste kunna uppdateras snabbare.

– Aktuella teman just nu är ansvarsfullhet, jämställdhet och likabehandling, tillgänglighet och den artificiella intelligensens kraftiga framfart. Numera sprids information mera utbrett till alla i världen och detta är en stor utmaning för exempelvis vår kommunikation. Gamla strukturer och rutiner måste hela tiden ses över: är det till exempel värt att digitalisera de nuvarande processerna eller borde man helt och hållet tänka om de gamla, undrar Hanén.

Flottiljamaral Tom Hanén har arbetat som chef för Gränsbevakningsväsendets personalavdelning sedan början av 2020. Personalavdelningen har 96 anställda. ●



PILOTVERSIONEN AV STÄNGSLET VID ÖSTGRÄNSEN SNART KLAR

En pilotversion av stängslet vid östgränsen håller på att uppföras på Pelkola gränsbevakningsstations område i Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion. Stängslet byggs i Imatraregionen från Vuoksen tre kilometer norrut längs gränsen. Syftet är att pilotversionen av stängslet ska stå klar före utgången av juni 2023. Stängslet byggs av den utomstående aktören GRK Infra Oyj.

Terrängen i Pelkola erbjuder en bra försöksplattform för pilotversionen. I området finns det lerig åkermark, steniga backar och torrare skogsmark. Med hjälp av stängslet skapas kapacitet för effektiv bekämpning av illegal massinvandring.

När stängslet är klart är det ett tre meter högt stabilt metallstängsel försett med taggtråd.

I samband med stängslet byggs det ett modernt tekniskt övervakningssystem som gör det lättare att skapa en lägesbild. Ur Pelkola gränsbevakningsstations synvinkel ger pilotversionen av stängslet redan i byggfasen en möjlighet att testa olika övervakningsmodeller som kan användas i senare skeden, när det egentliga stängslet byggs.

Mer information om byggandet av stängslet finns på vår webbplats raja.fi/sv/ostgransens-hinderstangsel.



ARBETSGRUPPEN FÖR KÖPENHAMNAVTALET SAMMANTRÄDDE I HELSINGFORS



Arbetsgruppen för Köpenhamnavtalet höll ett möte i Helsingfors 7–9.3.2023.

Köpenhamnavtalet är ett samarbetsavtal mellan de nordiska länderna om bekämpningen av föroreningar i havet som orsakats av olja och andra skadliga ämnen. Gränsbevakningsväsendet ansvarade i egenskap av avtalets finländska representant för mötesarrangemangen.

I samband med arbetsgruppens möte hade de juridiska experter som deltagarländernas representanter anlitat möjlighet att diskutera de nordiska

ländernas gemensamma frågor kring den marina miljön ur lagens synvinkel och hitta lösningar på gemensamma utmaningar.

Köpenhamnavtalet är bland annat känt för övningarna i bekämpning av miljöskador till havs, CPH East, som Gränsbevakningsväsendet ordnar tillsammans med Kustbevakningen i Sverige.

Läs mer om Köpenhamnavtalet och dess verksamhet på avtalets webbplats <https://copenhagenagreement.org>.

BEVAKNINGSFARTYGENS BAS TILL LAPPVIK

Basen för Gränsbevakningsväsendets bevakningsfartyg flyttades 1.5.2023 från Åbo till Lappvik hamn i Hangö. Basen låg i Åbo i över 90 år. Västra Finlands sjöbevakningssektion ordnade det publika evenemanget Bevakningsfartygens farväl till Åbo den 1 juni, då ett av bevakningsfartygen låg förtöjt vid stranden av Aura å och allmänheten gavs möjlighet att bekanta sig med fartyget och sjöbevakningssektionens verksamhet.





Active international cooperation

Cooperation for environmental damage prevention has restarted after the coronavirus pandemic.

Trainings, exercises and meetings for collaboration are again on the agenda.

New development initiatives are also in planning. The Finnish Border Guard is engaged in the IMAROS2 project consortium. In this research and development project, aimed at improving response capabilities related to low-sulphur fuel oil spills, our role covers mechanical oil-spill response in icy conditions. Provided that funding is granted, the project will begin in early 2024.

The risk survey concerning environmental pollution related to maritime traffic within the Baltic Sea region is outdated and a new risk survey is clearly needed. The intention is to apply for granting for this project to begin in 2025.

In Estonia, the Navy has been responsible for the prevention of maritime environmental damage as of 1 January 2023. In April 2023, the Minister of the Interior for Finland and the Minister of Defence for Estonia signed a memorandum of understanding on the prevention of and response to maritime environmental incidents. The next meeting concerning cooperation in environmental damage prevention (EDP) between the Finnish Border Guard and the Estonian Navy will be held in June.

A corresponding EDP cooperation protocol has also been signed between the Swedish Coast Guard (KBV) and the Finnish Border Guard. In Finland, the Coast Guard Districts and the Air Patrol



Squadron focus on practical-level activities and operations whereas cooperation at the Headquarter level primarily focuses on long and medium term planning.

Equipment deployment exercises and classroom training

Equipment deployment exercises for international EDP have restarted after the pause due to the corona pandemic. Finland and Sweden have already arranged joint exercises last autumn and earlier this year. In August, a major joint exercise of the Baltic Sea countries will take place in Latvia, including a tabletop exercise in vessel chemical spill response operations and hands-on training using oil recovery equipment and shoreline clean-up methods.

International EDP training sessions are once again held face-to-face. Finnish Border Guard personnel have participated in international training offered by the European Maritime Safety Agency (EMSA) and the French expert organisation CEDRE.

Moreover, the Finnish Border Guard has agreed with CEDRE on a tailored training in the aerial surveillance of oil and chemical spills. CEDRE (Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution) was established about 40 years ago in response to the average of the oil tanker Amoco Cadiz in 1978. The main tasks of CEDRE include provision of expertise in environmental spill response, contingency planning, training, analysis and testing, and research. ●



TEXT: Hanna Lehto PHOTOS: Kristian Karppinen

An international expert conference and simulator exercise

How would a cyber attack impact coast guard functions?

The Finnish Border Guard hosted an international expert conference in Turku on 17–20 April to discuss the implications of autonomous systems and hybrid threats on maritime activities and coast guard functions. The event was part of the Finnish Border Guard's chairmanship of the North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF) in 2023.

Nearly 100 experts from Europe and North America participated in the

event. During four days, they worked on a wide range of current issues related to coast guard functions. The topics of the workshops covered maritime security, prevention of drug smuggling and illegal entry, fisheries control, environmental damage prevention, air and sea rescue, and technological issues pertaining to coast guard functions.

The keynote speaker was **Anton Westerlund**, Vice President, Remote

Operations Solutions, Kongsberg Maritime Finland. In his speech, he addressed the role of autonomous solutions in the maritime domain.

Autonomous and unmanned systems are the overall theme for the Finnish NACGF chairmanship, and they were subject to intense deliberation during the week. The discussions concerned, among other things, the challenges and opportunities created by the autonomous





During the exercise, cyber attacks targeted at vessels and their impacts on the activities of coast guard authorities were simulated.

solutions for coast guard authorities. The number of remotely operated and autonomous vessels is expected to increase significantly over the coming decades.

“Our systems are being hacked”

As part of the expert conference, a simulator exercise was arranged at the Turku-based Aboa Mare Maritime Academy and Training Center.

Planned and led by the Finnish Border Guard, the exercise involved a scenario related to autonomous navigation. During the exercise, cyber attacks targeted at vessels and their impacts on the activities of coast guard authorities were simulated. The focus was on the potential use of autonomous and unmanned technologies or simulated training by the authorities.

The exercise provided the participants with useful knowledge of hybrid threats and their impacts on maritime activities.

“In my opinion, the exercise was successful. It required you to be constantly prepared for the unexpected. New and surprising things happened frequently during the exercise. The participants had expertise in a number of different

fields but the collaboration worked well. The exercise proved that it is fruitful to combine the skills of experts with different backgrounds”, describes a participant from Canada.

The inclusion of autonomous solutions in the scenario for a simulated exercise was new for many.

“In my country, I’ve never before seen autonomous vessels included in a scenario like this. It was great to see the use of modern technology in such a functional way. Communication and interaction also worked well.”

Sharing information and knowhow

The Finnish Border Guard received positive feedback on the conference arrangements. This encourages the Finnish Border Guard to continue developing the collaboration between the North Atlantic coast guard authorities. International cooperation plays an essential role in the functions of maritime authorities.

By contributing to the NACGF activities, the Finnish Border Guard is able to share best practices and follow the international development of coast guard functions, thus developing its own activities in the most efficient manner.

The participants also expressed their satisfaction.

“It’s great to have an opportunity to share our best skills and learn from each other. This is why our delegation takes part in the NACGF meetings every year. Equally important is networking with colleagues and establishing new friendships outside work”, said one of the participants.

The North Atlantic Coast Guard Forum was established in 2007, with an objective to develop cooperation and the exchange of information between the coast guard authorities in matters related to maritime security and coast guard functions. ●



The Finnish Border Guard has received support from the European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund to carry out the chairmanship and to develop cooperation in coast guard functions.



THE PILOT FENCE WILL SOON BE COMPLETED

A pilot of the Eastern border barrier fence is under construction within the Southeast Border Guard District. The 3-kilometre-long pilot fence is being built at the border crossing point in Pelkola, Imatra. Located north of the river Vuoksi, the pilot fence is expected to be completed by the end of June 2023. The contractor is GRK Infra Plc.

The terrain in Pelkola varies from clay-based fields to rocky hills and forests, so it offers an optimal test environment for the pilot fence. The barrier fence will enhance our capability to effectively control extensive illegal entry. The physical fence will be three metres high with barbed wire on top.

The fence will be accompanied by an advanced technical surveillance system to maintain situational awareness. The pilot phase provides the Pelkola Border Control Station with an opportunity to test various surveillance systems to be utilised during the construction of the actual border barrier fence later on.

Read more about the Eastern border barrier fence at raja.fi/en/the-eastern-border-barrier-fence.



COPENHAGEN AGREEMENT WORKING GROUP MEETING IN HELSINKI



The Copenhagen Agreement Working Group meeting took place in Helsinki on 7–9 March 2023.

The Copenhagen Agreement is an agreement between the Nordic countries concerning cooperative measures to combat pollution of the sea by oil or other harmful substances. The Finnish Border Guard was responsible for the meeting arrangements.

Alongside the working group meeting, legal experts from the participating countries had a chance to discuss maritime environmental issues from the legislative point of view and to find solutions to shared challenges.

The maritime environmental response exercises known as CPH East, which are jointly arranged by the Finnish Border Guard and the Swedish Coast Guard, are part of the Copenhagen Agreement.

Read more about the Copenhagen Agreement at <https://copenhagenagreement.org>.

LAPPOHJA IS THE NEW BASE FOR OPVS

The Lappohja harbour in Hanko is the new base for the Finnish Border Guard's offshore patrol vessels (OPVs) as of 1 May 2023. For over 90 years, the OPVs were based in Turku. To say farewell to Turku, the West Finland Coast Guard District arranged a public event in Turku on 1 June. The public had the chance to visit a patrol vessel moored in River Aurajoki and learn more about coast guard functions.



- RAJAVARTIOLAITOKSEN ESIKUNTA
PL 3, 00131 Helsinki
puh. 0295 421 000
rajavartiolaivos(at)raja.fi
etunimi.sukunimi(at)raja.fi
- KAAKKOIS-SUOMEN RAJAVARTIOSTO
Niskapietiläntie 32 E, 55910 Imatra
puh. 0295 422 000
kaakkoissuomenrajavartiosto(at)raja.fi
- POHJOIS-KARJALAN RAJAVARTIOSTO
PL 5, 80511 Onttola
puh. 0295 423 000
pohjoiskarjalanrajavartiosto(at)raja.fi
- KAINUUN RAJAVARTIOSTO
PL 60, 87101 Kajaani
puh. 0295 424 000
kainuunrajavartiosto(at)raja.fi
- LAPIN RAJAVARTIOSTO
PL 8212, 96101 Rovaniemi
puh. 0295 425 000
lapinrajavartiosto(at)raja.fi
- SUOMENLAHDEN MERIVARTIOSTO
PL 150, 00161 Helsinki
puh. 0295 426 000
suomenlahdenmerivartiosto(at)raja.fi
- LÄNSI-SUOMEN MERIVARTIOSTO
PL 16, 20101 Turku
puh. 0295 427 000
lansisuomenmerivartiosto(at)raja.fi
- VARTIOLENTOLAIVUE
PL 48, 01531 Vantaa
puh. 0295 428 000
vartiolentolaivue(at)raja.fi
- RAJA- JA MERIVARTIOKOULU
Niskapietiläntie 32 D, 55910 Imatra
puh. 0295 429 000
rajajamerivartiokoulu(at)raja.fi

WWW.RAJA.FI



@RAJAVARTIOLAITOS



@RAJAVARTIJAT

RAJAMME VARTIJAT kesäkuu 2023
Rajavartiolaituksen sidosryhmälehti
on ilmestynyt vuodesta 1934 lähtien.
ISSN 0483-9080

Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa:
maaliskuussa, kesäkuussa, lokakuussa
ja joulukuussa.

Lehti on luettavissa
sähköisesti osoitteessa
http://www.raja.fi/tietoa/rajamme_vartijat

JULKAISIJA
Rajavartiolaivos
Rajamme Vartijat, PL 3, 00130 Helsinki
Vilhonvuorenkatu 6, 00500 Helsinki
rajammevartijat(at)raja.fi

PÄÄTOIMITTAJA
Viestintäpäällikkö Päivi Kaasinen
paivi.kaasinen(at)raja.fi
puh. 0295 421 331

TOIMITUSSIHTEERI
Kirsti Helin, Princeps Oy
kirsti.helin(at)princeps.fi

TAITTO
Sanna Purho, Princeps Oy

KÄÄNNÖKSET
Integra Oy
Scandix översättning AB

PAINO
Grano Oy

ETUKANNEN KUVA
Jonas Riska

Tilaukset ja osoitteenmuutokset

Grano Oy
Tilauskeskus, Rajamme Vartijat
Vehkakatu 1, 40700 Jyväskylä
rajammevartijat@grano.fi

Rajamme Vartijat -lehden tilaajarekisteri

Tilaajarekisteriä ylläpitää kirjapaino,
joka painaa ja postittaa lehden,
tällä hetkellä Grano Oy.
Rekisterissä on tilaajan nimi ja
lehden postitusosoite. Tietoja
käytetään vain lehden postitusta
varten ja ne poistetaan, kun tilaaja
ilmoittaa tilauksen peruutuksesta.

Rajan pinnassa, nyt.



Rajamedia

Rajamedia-sivustolla voit tutustua Rajavartiolaitoksen toimintaan, tehtäviin ja arjen työhön. Rajamedia taustoittaa sekä historiaa että ajankohtaisia aiheita. Maailmalla tapahtuu – tule seuraamaan työtämme, ihmisiä ja tapahtumia Rajalla!

MAALLA



Vastavalmistuneena rajavartijana kaakon kulmalla.

MERELLÄ



Vartiolaivat osana merikadettien koulutusta.

ILMASSA



Uudet lentokoneet tuovat lentäjän työhön uusia ulottuvuuksia.

Katso mitä uutta Rajamediassa:

rajamedia.fi

