



RAJAMME VARTIJAT

2 | 2021 RAJAVARTIOLAITOKSEN SIDOSRYHMÄLEHTI
TEEMANA MERELLISTEN YMPÄRISTÖVAHINKOJEN TORJUNTA

Varautuminen öljy- ja kemikaalionnettomuuksiin

Balex 2021 -harjoituksessa uudet merelliset opit testiin

CISE-tietojenvaihtoympäristö kansainväliseen merivalvontaan



SISÄLTÖ

- 5 Varautuminen ympäristöonnettomuuksiin
- 8 Merelliset kehityshankkeet
- 11 Kansainvälinen järjestelmä merialueiden valvontaan
- 13 Frontexin pysyvä joukko aloittanut toimintansa
- 15 Yhteistyötä maalla, merellä ja ilmassa
- 20 Henkilöliikenteen rajoitukset itärajan suurimmilla rajanylityspaikoilla
- 22 Komennuksella Kroatian rajanylityspaikalla
- 26 Viestintävarusmiehenä Rajajääkärikompaniassa
- 28 Sotilaskotiliitto – 100 vuotta Hymyllä ja Sydämellä
- 30 Kolumni: Muuttuva merivartioiden konsepti
- 32 Svenska resuméer
- 36 English summaries
- 40 Vuoden Rajamies – Årets Gränsman
- 41 Kuusamon entistä rajakasarmia muistettiin muistolaatalla
- 42 Tasavallan presidentin myöntämät kunniamerkit Rajavartiolaitoksen henkilöstölle



Uusia työkaluja merioperaatioiden suunnitteluun ja johtamiseen.



Frontex-komennuksella Kroatian ja Serbian rajalla.



Ikimuistoisia kokemuksia Rajajääkärikompaniasta.



Sotilaskotiliitto täyttää tänä vuonna 100 vuotta.

YMPÄRISTÖVAHINKOJEN TORJUNTA AVOMERELLÄ VAATII PITKÄJÄNTEISTÄ YHTEISTYÖN JA ASiantuntemuksen Kehittämistä

Erikan (1999) ja Prestigen (2002) öljykatastrofeissa kymmeniä tuhansia tonneja öljyä valui mereen ja sotki Espanjan, Ranskan ja Portugalin rantoja satojen kilometrien matkalta. Torjuntatyöt kestivät lopulta kuukausia ja korvauskäsittelyä jatkettiin vuosia tapausten jälkeen. Tapausten poliittinen jälkimaininki sai aikaan muutoksia eurooppalaisessa lainsäädännössä ja johti myös Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) perustamiseen.

Suomessa Antonio Gramscin (1987) onnettomuus puolestaan viitoitti tietä valtakunnallisen öljyntorjuntavalmiuden kehittämiseksi. Vuodesta 2019 alkaen sisäministeriö on jatkanut tien viitoittamista. Avomerellä tapahtuvan alusöljyvahingon yleisjohtovastuussa toimii Rajavartiolaitos ja pelastuslaitokset johtavat saaristossa ja lähellä rantaa tapahtuvat öljyvahingot.

Vaikka alusöljy- ja aluskemikaalionnettomuuksia ennaltaehkäisevää työtä on tehty pitkäjänteisesti, on suuren luokan onnettomuus merialueillamme silti mahdollinen. Vilkaasti liikennöidyllä Suomenlahdella kulkee joka päivä noin 120 öljysäiliöalusta.

Pelastustoiminnassa ihmishenkien pelastamisen ja lisävahinkojen estämisen jälkeen seuraavat torjuntatyöt. Vesialueillamme etäisyydet ovat lyhyitä, joten torjuntatoimet tulee toteuttaa nopeasti vahinkojen minimoimiseksi. Ensimmäisten päivien toimet ratkaisevat koko operaation onnistumisen. Siksi valmiuden ja varautumistason tulee olla hyvä koko Suomen rannikkoalueella.

Tuulen ja merivirtojen mukana ajautuvan öljyn rantautuminen tu-

lee pystyä estämään tai sen liikettä vähintäänkin hidastamaan. Itämerellä öljy pyritään keräämään mekaanisesti pois merestä. Torjuntatöihin tarvitaan tehtävään soveltuvaa kalustoa: torjunta-aluksia, valvontalentokoneita sekä avomeripuomia öljyn liikkeen hidastamiseksi.

Suuren luokan onnettomuudessa naapurimaat kutsutaan apuun matalalla kynnyksellä ja tilanteen kehittymistä ennakoitua. Johdettavia yksiköitä on kymmeniä eri organisaatioista ja työt voivat kestää viikkoja. Merioperaatio on suunniteltava siten, että eri yksiköille annetut tehtävät muodostavat operaation kokonaistavoitteet täyttävän toimintojen ketjun.

Onnistunut merioperaatio tarvitsee lisäksi logistiikkaa ja huoltoa, kerättävän öljyisen jätteen välivarastoinnin ja käsittelyn suunnittelua, juridista osaamista varmistamaan torjuntatöiden säädösten ja sopimusten mukaisuutta sekä taloudellista osaamista rahoituksen järjestämiseksi ja kustannusten dokumentoimiseksi.

Onnistunutta torjuntaoperaatiota tukee aloitteellinen ja huolellisesti suunniteltu viestintä. Suurta mediahuomiota herättävässä operaatiossa tarvitaan heti onnettomuuden vaikutusten arviointikykyä. On tunnettava mereen päässeeseen aineen ominaisuudet paitsi ekologisilta vaikutuksiltaan myös niiden aiheuttaman henkilöstön työturvallisuusrisikin näkökulmasta.

Tilannekuva- ja johtamisjärjestelmät auttavat operaation johtajaa muodostamaan yhdessä kansallisten ja kansainvälisten asiantuntijoiden kanssa tilanneymmärryksen ja suun-

nittelemaan operaation tulevia päiviä. Tietojärjestelmät eivät kuitenkaan voi, eikä niiden pidä, nousta päätöksentekoa automaattien rooliin kompleksisen tilanteen johtamisessa.

Torjuntaoperaatioon varautuminen ja pelastustoiminnan menestyksekkäas johtaminen vaativat pitkäjänteistä tekniikan, taktiikan ja suorituskykyjen kehittämistä Rajavartiolaitoksessa. Lisäksi tarvitaan prosessien, asiantuntemuksen ja osaamisen järjestelmällistä kehittämistä.

Ympäristövahinkojen torjunta on hyvä esimerkki montaa eri yhteiskunnan sektoria koskevasta kompleksisesta johtamistilanteesta, jossa haasteet on ratkaistava myös muiden toimijoiden asiantuntemusta hyödyntäen.

Kehittämistyö vaatii uteliasta asennetta, sekä avointa ja rohkeaa mieltä nähdä mitä jo osataan ja mitä vielä kannattaa parantaa.

Kati Tahvonen

Ympäristöasiantuntija, ylitarkastaja, DI
Rajavartiolaitoksen Meriturvallisuusyksikkö



BEKÄMPNINGEN AV MILJÖSKADOR PÅ ÖPPET HAV KRÄVER LÅNGSIKTIG UTVECKLING AV SAMARBETE OCH SAKKUNSKAP

Vid oljekatastroferna som involverade tankfartygen Erika (1999) och Prestige (2002) läckte tiotusentals ton olja ut i havet och smutsade ner flera hundra kilometer av de spanska, franska och portugisiska stränderna. Bekämpningsarbetena pågick slutligen i flera månader och ersättningshandläggningen fortsatte flera år efter händelserna. De politiska efterdyningarna gav upphov till ändringar i den europeiska lagstiftningen och ledde också till att Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) inrättades.

I Finland stakade olyckan med Antonio Gramsci (1987) ut vägen för att utveckla en riksomfattande oljebekämpningsberedskap. Sedan 2019 har inrikesministeriet fortsatt att visa vägen. Gränsbevakningsväsendet har det allmänna ledningsansvaret vid oljeskador som sker ute på öppet hav medan räddningsverken leder bekämpningen av oljeskador i skärgården och i närheten av stränder.

Även om det har gjorts ett långsiktigt arbete för att förebygga olje- och kemikalieolyckor till sjöss kan det ändå ske en stor olycka i våra havsområden. I den livligt trafikerade Finska viken framförs varje dag cirka 120 oljetankfartyg.

I räddningsverksamheten inleds bekämpningsarbetet efter åtgärderna för att rädda människoliv och förhindra ytterligare skador. Åtgärderna under de första dagarna är avgörande för hur hela operationen utfaller. Därför måste beredskapen och beredskapsnivån vara hög i Finlands hela kustområde.

Vid en storolycka kallas grannländerna till hjälp med låg tröskel och med framförhållning om hur situationen utvecklas.

Bekämpningen av miljöskador är ett bra exempel på en komplex ledningssituation som berör många olika samhällssektorer och där utmaningarna måste lösas genom att utnyttja också andra aktörers sakkunskap.

Kati Tahvonen

Miljöexpert, överinspektör, dipl.ing.

Gränsbevakningsväsendets Sjösäkerhetsenhet

PREVENTION OF ENVIRONMENTAL DAMAGE AT SEA CALLS FOR SYSTEMATIC DEVELOPMENT OF COLLABORATION AND EXPERTISE

In the Erika (1999) and Prestige (2002) oil tanker disasters, tens of thousands of tonnes of oil leaked into the sea and hundreds of kilometres of shoreline was spoilt in Spain, France and Portugal. The oil combating efforts lasted several months and the indemnity processes continued for years after the accidents. The political aftermath of these incidents resulted in amendments in the European legislation and also led to the establishment of the European Maritime Safety Agency (EMSA).

In Finland, the grounding of the oil tanker Antonio Gramsci (1987) marked the way for developing national oil spill response preparedness. Since 2019, the Ministry of the Interior has been in charge of drawing up a roadmap. The Finnish Border Guard has the overall command for operations concerning oil spills from vessels on the open sea, whereas the regional Rescue Services are responsible for leading oil spill response operations in the archipelago and near the shores.

Systematic work to prevent oil and chemical spills from vessels has been carried out for a long time, but nevertheless, the risk of a major accident within our sea areas is always present. The volumes of traffic in the Gulf of Finland are high with some 120 oil tankers operating in the area daily.

In a rescue operation, the first priority is to save human lives and prevent further damages, which is followed by efforts to manage the consequences of the spill. The measures taken during the first days are crucial for a successful operation. This is why we must maintain a good level of preparedness along all coastal areas in Finland.

In the event of a large-scale accident, the threshold for calling the neighbouring countries for help is low and immediate estimations are made about the potential development of the situations.

Operations to prevent environmental damage are a good example of complex leadership situations involving multiple sectors of society, where challenges must be resolved by drawing advantage from the special expertise of the various actors.

Kati Tahvonen

Environmental Specialist, Senior Officer, M.Sc.(Tech.)
Maritime Security Unit, Finnish Border Guard



Varautuminen ympäristöonnettomuuksiin

Suomenlahti on yksi vilkkaimmin liikennöidyistä merialueista maailmassa, joten suuren öljy- tai kemikaalivuodon riski on jatkuvasti läsnä.

Suomenlahden rannoilla on useita öljynjalostamoja, ja merialueella kuljetetaan vuosittain noin 180 miljoonaa tonnia öljyä.

– Öljytorjunnan kannalta vakavin onnettomuus olisi öljysäiliöaluksen lastin tyhjeneminen mereen. Vielä pahempi skenaario on monialaonnettomuus, joka aiheuttaisi mittavan meripelastustilanteen ja samanaikaisen ympäristön saastumisvaaran, sanoo ympäristöasiantuntija,

ylitarkastaja **Heli Haapasaari** Rajavartiolaitoksen Meriturvallisuusyksiköstä.

– Öljysäiliöaluksen onnettomuudessa öljyvuoto voi olla tuhansia tai jopa kymmeniätuhansia kuutiometrejä. Onneksi Suomen merialueella ei ole juurikaan sattunut isoja onnettomuuksia, jotka vaatisivat laivaluokan torjuntakalustoa. Kun 1980-luvulla sattuneissa alusonnettomuuksissa öljyä pääsi mereen noin 1350 m³, 1990-luvulla määrä oli noin 220 m³

ja 2000-luvulla reilut 100 m³. Vuosittain sen sijaan sattuu kymmeniä pieniä öljyvahinkoja, jotka johtuvat muun muassa ylitankkauksista ja laiterikoista.

Hyvä valmius öljytorjuntaan

Heli Haapasaari sanoo, että Suomella on hyvät valmiudet torjua öljyonnettomuuksia, mutta kehitettävääkin on.

– Öljytorjunnan valmius muodostuu monesta tekijästä. Öljytorjunnan

valmiuteen vaikuttavia tekijöitä ovat torjuntakaluston ja ajantasaisten valmiussuunnitelmien lisäksi muun muassa osaava henkilöstö, toimiva johtamisjärjestelmä, kattava lainsäädäntö, eri toimijoiden selkeät roolit sekä kansainvälinen yhteistyö.

– Uudet ulkovartiolaivamme sekä Dornierit korvaavat ilma-alukset parantavat jatkossa öljyntorjunnan toimintakykymme. Myös Merivoimien torjuntaluksia on tarkoitus korvata uusilla tämän vuosikymmenen aikana.

Suomella on pitkä rantaviiva, joten aluksia sekä puomi- ja muuta torjuntakalustoa on sijoitettu rannikolla hajautetusti niin, että tehokas torjuntatyö pystytään aloittamaan Itämeren suojelusopimuksen mukaisissa määrärajoissa.

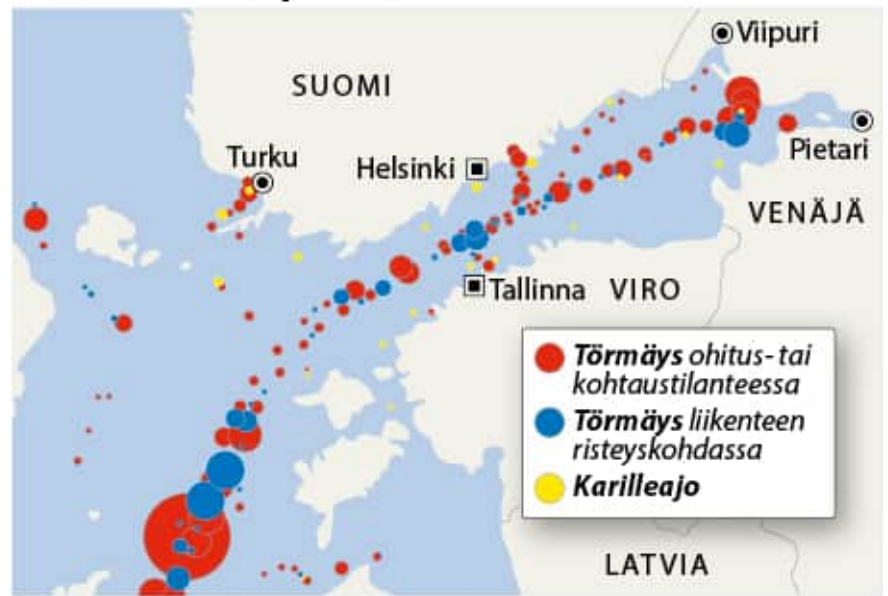
Erinomainen lähtövalmius

Ulkovartiovuorolla oleva Rajavartiolaituksen ulkovartiolaiva on välittömässä lähtövalmiudessa samoin kuin merivartioasemien yksiköt, joihin ollaan hankkimassa nopeasti käyttöön otettavaa öljyntorjuntakalustoa. Myös pelastuslaitosten venekaluston lähtövalmius on erinomainen. Merivoimilla on kolme öljyntorjuntaluksia, joista yksi on aina neljän tunnin lähtövalmiudessa öljyntorjuntatehtävään ja kahden muun lähtövalmius on tilanteen mukainen.

Lisäksi Rajavartiolaituksella on palvelusopimukset ympärivuorokautisesta avovesikauden öljyntorjuntapalvelusta viiden yksityisessä omistuksessa olevan aluksen osalta. Vuoden sisällä on solmittu sopimukset Aalto, Grisslan ja Linja -alusten öljyntorjuntavalmiudesta.

Suomen valtiolla on käytössään yhteensä 11 öljyntorjuntaluksia ja Ahvenanmaan maakuntahallinnolla yksi alus. Alukset ovat monikäyttöisiä eli ne osallistuvat öljyntorjuntatehtäviin päätehtävänsä lisäksi. Alukset on varustettu harjakeruujärjestelmillä, jotka on asennettu aluksiin kiinteästi. Lisäksi Rajavartiolaituksella, Puolustusvoimilla ja pelastuslaitoksilla on muuta aluskalustoa, jota

Pahimmat riskipaikat



STT, lähde: valtioneuvoston tarkastusvirasto

Suomenlahti on yksi maailman öljykuljetusten valtaväylyistä, joten suuren öljy- tai kemikaalivuodon riski on jatkuvasti läsnä. Suomenlahdella on pituutta yhteensä 428 kilometriä, ja leveimmillään se on 120 kilometriä.



– Suomella on hyvät valmiudet torjua öljyonnettomuuksia, mutta kehitettävääkin on, toteaa ympäristöasiantuntija Heli Haapasara.

voidaan hyödyntää öljyntorjuntatyössä.

Naapurimaista Ruotsilla on 15 torjunta-alusta, Virolla kaksi ja Venäjällä kolme alusta Suomenlahdella.

Ensiarvoisen tärkeitä öljyntorjuntatehtävissä ovat ilma-alukset. Rajavartiolaitoksen Dornier-valvontalentokoneet on varustettu öljyhavaintosensorein, joilla voidaan havaita vahinkoaineen levinneisyys ja lautan sijainti. Koulutettu miehistö pystyy arvioimaan meressä olevan öljyn määrää ja ohjeistamaan ke-ruualukset lautan paksuimpiin kohtiin. Öljyn rajaamiseksi on käytössä erilaisia puomeja. Raskaan avomeripuomin tuuliraja on noin 10–12 m/s, ja aitapuomeilla tätä alhaisempi.

Öljypäästöjen mittavat vahingot

– Mineraaliöljyt ja monet kemikaalit ovat myrkyllisiä vesieliöstölle ja myös ihmisille. Öljyt voivat aiheuttaa syöpää, vaurioittaa keuhkoja, imeytyä ihon läpi verenkiertoon ja vaurioittaa silmiä ja sisäelimiä. Öljy voi myös vaikuttaa lisääntymiseen ja aiheuttaa mutaatioita. Kemikaalien vaikutusten kirjo on vielä mineraaliöljyjäkin tuhoisampi, Heli Haapasaari kuvaa.

– Ympäristövahinko vaikuttaa myös eri elinkeinoihin, kuten kalankasvatukseen, ammattikalastukseen, matkailuyrittäjien palveluihin, sekä merivettä prosesseissaan käyttäviin tuotantolaitoksiin.

Syksyllä 2002 sattui iso öljyonnettomuus, kun Pietarista lähtenyt öljysäiliöalus M/T Prestige joutui merihätään Espanjan edustalla ja lopulta katkesi ja upposi. Öljylastista pääsi vuotamaan mereen arviolta 63 000 tonnia öljyä. Rantaviivaa saastui 2 900 kilometriä, ja onnettomuuden seurauksena kuoli jopa 230 000 lintua.

Prestigen haverissa pääsi mereen valtava määrä öljyä, mutta silti se on maailmantilastoissa vasta 21. suurin öljysäiliöaluksen vuoto. Suurin Itämerellä sattunut öljyalusvahinko on 16 000 tonnin öljypäästö vuonna 1981 Liettuassa ja suurin Suomen vesialueilla sattunut alusöljy- vahinko Antonio Gramscin 650 tonnin päästö Porvoon edustalla vuonna 1987.



Öljyn rajaamiseksi on erilaisia puomeja. Raskaan avomeripuomin tuuliraja on noin 10–12 m/s.

Yhteistyötä tarvitaan

Heli Haapasaari sanoo, että öljysäiliöaluksen koko lastin vuotaminen mereen Suomen merialueella olisi niin suuri onnettomuus, ettei sellaiseen ole mahdollista varautua oman maan kalustolla. Suuressa meriympäristöonnettomuudessa tarvitaan torjunta-apua muilta Itämerenmailta ja mahdollisesti vielä tätäkin laajemmalta alueelta.

– Suomessa öljyntorjunnan tavoitetaso on laskettu sen mukaan, että suurimman kullakin merialueellamme kulkevan öljysäiliöaluksen kaksi lastitankkia tyhjenisi mereen haverin johdosta. Suomenlahdella se tarkoittaisi 30 000 tonnin, Saaristomerellä 20 000 tonnin ja Pohjanlahdella 5 000 tonnin öljyvahinkoa. Tällainen öljyvahinko eri merialueilla tulee saada hallintaan avovesikaudella kolmen vuorokauden ja jääolosuhteissa kymmenen vuorokauden kuluessa, Heli Haapasaari kertoo.

– Tammikuussa 2021 aloittaneen öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan valtakunnallisen neuvottelukunnan

tavoitteena on päivittää kansallinen öljy- ja aluskemikaalivahinkojen strategia. Samalla tarkistetaan, vastaako tämä niin sanottu varautumisen mitoitusvahinko yhä uhkakuvaa vai onko mitoitusvahinkojen kokoja syytä muuttaa.

Suomessa öljyntorjuntaan kouluttaminen tapahtuu Raja- ja merivartiokoulun kursseilla, Pelastusopiston kursseilla, EU-kursseilla ja kaupallisilla kursseilla. Harjoitukset ovat tärkeitä osaamisen kehittämiseksi, ja yksiköt harjoittelevat useita kertoja vuodessa öljyntorjunnan eri osa-alueilla.

Vuosittain järjestetään 3–4 kansainvälistä öljyntorjuntaharjoitusta, joihin osallistuu laivaluokan kalustoa Rajavartiolaiksesta ja Merivoimista. Lisäksi järjestetään aluskohtaisia harjoituksia, merivartioasemien ja torjunta-alusten välisiä harjoituksia, merivartioasemien omia harjoituksia ja yksittäisten yksiköiden omia harjoituksia. Pelastuslaitokset järjestävät omia harjoituksiaan sekä osallistuvat yhteisharjoituksiin valtion kaluston kanssa. ●

Kehityshankkeista työkaluja operaatioiden suunnitteluun ja johtamiseen

Rajavartiolaitoksen merellisten kehitysprojektien tuottamia toimintatapoja testataan harjoituksissa ja työpajoissa.

Elokuun lopulla järjestettävä Balex 2021 on suurin harjoitus, jonka toteuttamisessa hankkeet ovat olleet mukana.

Elokuun lopulla Kotkan kantasatamassa käy vilskettä. Laiturissa lepää viranomaisaluksia Itämeren kailkilta laidoilta. Käynnissä on suurin Rajavartiolaitoksen johtama meriharjoitus moneen vuoteen. Kahden päivän ajan harjoitteleme ulkomaisten kollegoidemme kanssa yhteistoimintaa merellisessä suuronnettomuudessa, jossa ympäristövahinkojen torjunta on suuressa roolissa. Tilanne ei ole helppo, kun kaksi öljyä ja vaarallisia kemikaaleja kuljettavaa

säiliöalusta törmää Suomenlahden meriväylällä. Tarvitaan älykästä johtamista, tehokkaaksi havaittuja toimintatapoja ja monialaista asiantuntemusta.

Näihin tarpeisiin pyrkivät vastaamaan Rajavartiolaitoksen kehityshankkeet. Meriturvallisuusyksikön OilArt- ja OilSarEx-projektien kehittämiä toimintaperiaatteita on testattu ja arvioitu eri hallintoyksiköiden kanssa useissa työpajoissa ja harjoituksissa viimeisen kahden vuoden aikana. Elokuinen Balex Delta on

ensimmäinen mittava kansainvälinen harjoitus, jonka suunnittelussa projektit ovat olleet mukana alusta saakka.

Rajavartiolaitoksen merelliset kehityshankkeet pyrkivät tuottamaan hyödyllisiä työkaluja merivartiostojen ja koko laitoksen käyttöön – sekä harjoitustoiminnan, että todellisten tilanteiden varalle. OilArt-projekti rakentaa pitkäkestoisen öljyntorjuntaoperaation johtamisohjetta. OilSarEx kehittää työkaluja merellisen harjoitustoiminnan suun-



Tänä vuonna Suomen järjestämässä Balex 2021 -öljyntorjuntaharjoituksessa päästään testaamaan merellisten kehitysprojektien tuottamia toimintatapoja.

nitteluun, toteutukseen ja evaluointiin. AlusKeto vuorostaan kartoittaa kemikaalionnettomuuksiin liittyviä suorituskykyjä, ja tunnistaa jatkokehityskohteita.

Testaamista ja vuorovaikutusta

Hankkeiden työskentelytapa on alusta saakka ollut vuorovaikutteinen ja korostanut testaamista sekä ennakoitua. Parhaita tuloksia ei saada aikaan työskentelemällä alusta loppuun Rajaesikunnan kammioissa, vaan kokeilemalla ja arvioimalla tuotoksia erilaisissa työpajoissa ja harjoituksissa, yhdessä hallintoyksikköjen ja yhteistyöviranomaisten kanssa.

Projektityön yhteydessä on kyetty tunnistamaan useita varautumiseen liittyviä kehittämistarpeita. Usein vasta testaamalla varmistutaan siitä mitkä ratkaisut vastaavat tarpeisiin parhaiten. Joskus voi olla jopa tarpeellista mokata, kerran tai pari.

– Kunkin harjoituksen tavoitteiden asettamisen yhteydessä määritellään mittarit, joiden toteutuessa harjoitustavoitteet voidaan katsoa saavutetuiksi, kertoo OilSarExin projektipäällikkö **Teemu Niemelä**.

– Harjoituksen aikana käytetään arviointikysymyksiä, joilla seurataan harjoituksen kulkua tavoitteiden kannalta. Mittareihin ja arviointikysymyksiin perustuvan evaluoinnin tuloksena löydetään ne kohdat, jotka vaativat edelleen kehittämistä tai harjoittelua. Toisaalta todennetaan myös mitä ollaan opittu ja havaittu toimivaksi.

Projektien tarkoituksena on tukea hallintoyksikköjä operatiivisten tehtäviensä toteuttamisessa parhaalla mahdollisella tavalla. OilArt, OilSarEx ja AlusKeto tähtäävät toiminnan kehittämiseen tulevaisuudessa tarve- ja suorituskykylähtöisesti.

Työkaluja johtamisen tueksi

Kaikki kolme hanketta keskittyvät joko osin tai kokonaan ympäristövahinkojen torjuntaan. YVT on verrattain uutena vastuutehtävänä ollut ymmärrettävästi



OilArt-projektissa kehitetään pitkäkestoisen öljyntorjuntaoperaation johtamisohjetta ja OilSarEx-projektissa rakennetaan työkaluja merellisen harjoitustoiminnan suunnitteluun, toteutukseen ja evaluointiin.

yksi kehitystoiminnan painopisteistä. Vuoteen 2027 ulottuvassa strategiassaan Rajavartiolaite on linjannut yhdeksi tavoitteeksi kehittää kykyä johtaa ympäristöonnettomuuksien torjuntaa. Tämä on ollut viisas päätös, sillä suuri alusöljy- tai aluskemikaalionnettomuus on kompleksinen tilanne, jonka hoitamiseen kunnialla tarvitaan yllättävänkin monipuolista asiantuntijuutta ja moniviranomaisyhteistyötä – kansallisen tason lisäksi usein myös kansainvälisellä tasolla. Tilanteita on kyettävä arvioimaan monelta kantilta, ja muiden viranomaisten osaamista on kyettävä hyödyntämään.

– Eräs konkreettinen asia johon harjoitustoiminnassa on havahduttu, on kuinka paljon aikaa YVT-tehtävän suunnittelu vaatii, Teemu Niemelä huomauttaa. – Myös harjoituksiin valmistautuminen vaatii aikaa ja perehtymistä, yhtä lailla järjestäjiltä ja osallistujilta.

– Oppimista tapahtuu ja kehitettävää löytyy, kun samoissa harjoituksissa on mukana useampia operaatiokokonaisuuden osa-alueita, sen sijaan että kukaan sektorista tai osiosta harjoiteltaisiin erikseen, kertoo oikeudellisen osaston

rajavartioylitarkastaja **Pertti Normia**.

– Eri osioiden harjoittelu samanaikaisesti on hyvä suunta. Osallistujien pitää tällöin harkita kuinka kokonaisuutta johdetaan ja hallitaan.

Suuri öljy- tai kemikaalionnettomuus asettaakin operaation johtamiselle erityisiä vaatimuksia. Valmiiksi pureskelluista toimintamalleista on vaativassa tositilanteessa hyötyä. Niiden synnyttäminen onkin erityisesti OilArt-hankkeen keskeinen tavoite.

– YVT-johtovastuu poikkeaa muista lakisäätöistä tehtävistämme siinä, kuinka paljon resurssien käyttöä ja kustannuksia täytyy operaation aikana arvioida, Normia muistuttaa. – Pelastustoimen johtajalla on velvollisuus ryhtyä hyvinkin laajoihin toimiin, joiden kustannusten tulee kuitenkin olla perusteltavissa jälkikäteen. Tämä on haastavaa, ja vaatii uudenlaista ajattelua verrattuna esimerkiksi meripelastukseen. Lisäksi se kuinka paljon tilanne vaatii resurssointia koko Rajavartiolaitekokonaisuuden osalta, voi onnettomuuden iskiessä tulla yllätyksenä.

Myös kansainvälisesti sovitut käytännöt ja säädökset tulee ottaa huomioon osana johtamisen kokonaisuutta. Ulko-

maisen laivaston kutsuminen apuun velvoittaa avunpyytäjältä esimerkiksi valmiutta tukea aluksia huolloissa ja kaluston palautumisessa takaisin normaaleihin tehtäviin. Jäte- ja huoltologistiikka on yksi esimerkki monimutkaisesta asiakokonaisuudesta, josta suuressa alusöljyonnettomuudessa on kyettävä suoriutumaan. – Ympäristövahinkojen torjunnan johtaminen on kaikkea tätä – ei vain merellä toimivien yksiköiden liikuttelua, kertoo OilArt-hankkeen projektipäällikkö **Kati Tahvonon**.

OilArt-projektin tärkein lopputuote on öljyntorjuntaoperaation johtamisohje, joka on määrä saattaa kansiin syksyn 2021 aikana. Tämän projektityön voi katsoa olevan jatkumoa meripelastusjärjestelmän kehittämiseksi, jota sitäkin on vuosikymmenten saatossa saatujen kokemusten perusteella paranneltu. Esimerkiksi Estonian onnettomuus toi esiin tarpeen meripelastuslohkon johtoryhmän perustamiselle. Ympäristöonnettomuuksien saralla olemme onneksi välttyneet yhtä ankarilta oppitunneilta, mutta maailmalta löytyy varoittavia esimerkkejä. OilArtin operatiivisen johtamisohjeen valmistuttua tarkoituksena on laatia myös öljyntorjunnan taktiikkaa käsittelevä ohje, joka kokoaa yhteen torjuntaoperaation peruserätykset.

Raja öljyn ja kemikaalien välillä hämärtyy

Elokuun Balex 2021 -harjoitus on projekteille suurin käytännön ponnistus tähän saakka. OilArt ja OilSarEx ovat tukeneet tiiviisti Suomenlahden merivartiostoa, jolla on ollut valtava työ harjoituksen suunnittelussa ja järjestämisessä. Harjoitus on erinomainen tilaisuus testata hankkeiden kehittämiä toimintatapoja paitsi Rajavartiolaitoksen omassa toiminnassa, myös kansainvälisissä ympäristöissä. Kerta on myös ensimmäinen, kun tämän kokoluokan suomalaisessa harjoituksessa harjoitellaan toimintaa kemikaalionnettomuudessa, yhdessä kansainvälisten alusyksiköiden kanssa.

Kiristyvien päästövähennysvaatimusten vuoksi laivaliikenteessä tullaan lähitulevaisuudessa ottamaan käyttöön monia uusia öljytyyppejä. Tämän kehityksen myötä jaottelu öljyyn ja ”muihin kemikaaleihin” hämärtyy. Liikenteessä tullaan näkemään lisääntyvä määrä erilaisia hybridiöljyjä. Erilaisten öljyjen ja kemikaalien ominaisuuksien ja käyttäytymisen ymmärtäminen kulloisissakin olosuhteissa edellyttää asiantuntemusta ja tutkittua tietoa. Öljy- ja kemikaalionnettomuuksin varautumista ei siis ole järkevää käsitellä erillään toisistaan.

Kemikaalionnettomuuksiin liittyvien suorituskykyjen kehittämiseen tähtäävä AlusKeto-hanke on edennyt vaiheeseen, jossa skenaariotyön avulla kartoitetaan kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia. Hanke on jälleen kerran osoittanut ennakoinnin suuren merkityksen.

– Kun puhutaan ennakoinnista, on laadittava erilaisia skenaarioita, joiden pohjalta toimintaa lähdetään suunnittelemaan. Ennakointityökalujen käyttö onkin eräs keskeinen osa tutkimus- ja kehittämisprojektejamme, sanoo AlusKeto-hanketta johtava Rajavartiolaitoksen tutkimuspäällikkö **Sari Lindblom**.

Myös AlusKeton yhteydessä yhteistyön merkitys korostuu – millään yksittäisellä viranomaisella ei ole riittäviä resursseja vaativimpien kemikaalionnettomuuksien hoitamiseen yksin. Hyvien yhteistyösuunnitelmien laatiminen erityisesti pelastuslaitosten kanssa on elintärkeää.

AlusKeto-hanke on täysin omaraioitteinen, kun taas OilArt ja OilSarEx -projektit saavat rahoituksensa Euroopan meri- ja kalatalousrahastosta, sekä ulkoministeriön hallinnoimista IBA-määrärahoista.

Täysi hyöty irti projektityöstä

Projektit ovat esimerkkejä siitä, kuinka Rajavartiolaitoksen on mahdollista hyödyntää ulkoista rahoitusta rakentavalla ja huomattavaa lisäarvoa tuottavalla tavalla. Tällaiset hankkeet ovat hyvinkin riskitön

ja turvallinen tapa kehittää toimintaamme, synnyttää tuoreita ajatuksia ja hankkii laitokseen uutta asiantuntijuutta.

Parhaassa tapauksessa hankkeen aikana syntyneistä ideoista on hyötyä muuhunkin kuin vain ennalta määrätyn tavoitteen saavuttamiseen.

– Työskentely OilArtin parissa avasi silmät sille, kuinka laajasta asiasta öljyntorjuntaoperaatioissa on kyse, kertoo Vartiolentolaivueen Rajojenvalvontausseeri **Jukka-Pekka Lumilahti**. – Ennen projektia tästä ei ollut vastaavaa käsitystä. Tietämyksen lisääminen on ollut tärkeää. Olemme Vartiolentolaivueen tuoreimmassa suuronnettomuussuunnitelmassa ottaneet huomioon, että aktiiviselle lentotoiminnalle voi suuronnettomuudessa olla tarvetta useamman viikon ajan. Tämä huomio tehtiin OilArtin yhteydessä, mutta pätee yhtä lailla muihinkin pitkäkestoisiin suuronnettomuuksiin, ei pelkästään öljyntorjuntaan.

Toinen esimerkki mahdollisuudesta soveltaa projektien oppeja laajemmin ovat OilArtissa rakennettavat tehostetun viestinnän ratkaisut, joita on mahdollista käyttää operatiivisen viestinnän keittämiseen laitoksen tasolla. Hallintoyksikköjen ja rajasikunnan viestintäresurssien yhteistoiminta ja koordinointi erilaisissa häiriötilanteissa on yksi kehityskohteista, joihin projektityössä on havahduttu.

Toiminnan kehittämisen hankkeiden kautta voi nähdä sopivan hyvin Rajavartiolaitoksen arvoihin; ammattitaitoon, luotettavuuteen ja yhteistyökykyyn. Ulkoisen rahoituksen projekteille voi olla käyttöä jatkossakin, nykyisten hankkeiden päätyttyä. Tätä toimivaksi havaittua työkalua ei tule unohtaa. ●



Tietojenvaihtoympäristö CISE

Apu merialueiden valvonnan informaatiotulvaan

Merialueiden valvonta on tietointensiivistä työtä. Se sisältää alusten sijaintitiedot, tunnistetiedot, lastitiedot, matkustaja- ja miehistöluettelot, keliolosuhteisiin liittyvät tiedot, merialueiden tutkakuvat, satelliittikuvat, reitti- ja satamakäyntitiedot ja niin edelleen. Lista käytössä olevista tiedoista on lähes loputon. Kaikki nämä tiedot ovat merivartiostojen johtokeskustyöskentelyn ja riskianalysitoiminnan kannalta keskeisiä, kun seurataan mitä merellä tapahtuu.

Merialueiden valvontaan liittyvät tiedot eivät kuitenkaan valitettavasti

löydy helposti yhdestä ja samasta paikasta. Päinvastoin tiedot ovat hajallaan usean eri operatiivisen tietojärjestelmän syövereissä. Tietoja löytyy myös eri palveluntarjoajien ylläpitämistä yksittäisistä portaaleista ja rekistereistä. Lisäksi monet meritilannekuvan rikastamisen kannalta tärkeät tiedot liikkuvat eri toimijoiden välillä vanhanaikaisesti sähköpostin välityksellä tai puhelimitse.

Merialueiden valvontaan liittyy myös kansainvälinen ulottuvuus. Tietoja vaihdetaan niin kansallisesti Suomen viranomaisten kesken, kuin myös muiden maiden merellisten viranomaisten

kanssa. On selvää, että tietojärjestelmien, portaalien ja useiden eri toimijoiden välisen sähköpostiviestittelyn muodostaman informaatiotulvan keskellä voi olla vaikea pysyä kärryllä siitä, mikä tieto on milloinkin tärkeää.

Tietojenvaihtoympäristö CISE

Vastaukseksi tähän valvontatiedon määrän ja tiedon hajanaisuuden ongelmaan ollaan EU:ssa kehittämässä yhteistä merialueiden valvonnan tietojenvaihtoympäristö CISE:ä (Common Information Sharing Environment). CISE:n tavoitteena on luoda EU- ja ETA-maiden merellisten



viranomaistoimijoiden tietojenvaihtoympäristö, joka yhdistää jo olemassa olevat tietojärjestelmät yhdeksi kattavaksi merialueiden valvontaan liittyväksi verkostoksi.

CISE:n ytimessä on niin kutsuttu system of systems -ajattelu, mikä tarkoittaa olemassa olevien tietojärjestelmien kytkemistä rajapintojen avulla yhteen ja samaan ympäristöön. Tämä on huomattavasti kevyempi, joustavampi ja kustannustehokkaampi tapa toteuttaa tietojenvaihtoa Euroopan eri maiden viranomaisten ja EU:n erillisvirastojen kesken verrattuna vaikkapa uuden valtavan merellisen tietojärjestelmän kehittämiseen ja käyttöön-ottoon.



CISE KÄYTTÖÖN VIIMEISTÄÄN VUONNA 2023.

CISE:n kehityksen myötä merialueiden valvontaan liittyviä tietoja on mahdollista saada tietoturvallisesti datamuodossa suoraan valvontaviranomaisen omaan operatiivisessa käytössä olevaan

tietojärjestelmään. Tämä tarkoittaa sitä, että johtokeskusoperaattorin tarvitsemaa yksittäistä valvontatietoa ei tarvitsisi erikseen lähteä etsimään esimerkiksi jonkin palveluntarjoajan ylläpitämästä erillisestä portaalista, vaan tarvittava tieto tulisi automaattisesti ilmoituksena operaattorin omaan, jatkuvassa käytössä olevaan tietojärjestelmään. Tieto tulisi siis lähettäjän "putkelta" suoraan vastaanottajan "putkelle". Tämä pienentää riskiä, että tärkeä tieto jäisi syystä tai toisesta huomaamatta.

Eurooppalaisten merellisten viranomaisten tietojärjestelmien yhdistäminen yhteen ja samaan verkostoon ei käy käden käänteessä. CISE:ä on nimittäin kehitetty EU:ssa jo yli kymmenen vuoden ajan. Nyt on kuitenkin päästy tilanteeseen, jossa CISE:n kautta tapahtuvan operatiivisen tietojenvaihdon on määrä alkaa viimeistään vuonna 2023. Euroopan meriturvallisuusvirasto johtaa CISE:n niin kutsutun transiivaiheen työskentelyä vuosina 2019–2023. Eri maiden viranomaistoimijoiden ja EU:n erillisvirastojen CISE:en osallistuvia tietojärjestelmiä on tällä hetkellä jo 25 kappaletta, ja osallistujia tulee jatkuvasti lisää.

Rajavartiolaitoksen CISE:n kansallinen käyttöönottoprojekti

Rajavartiolaitokselle on myönnetty 500 000 euron suuruinen Euroopan meri- ja kalatalousrahaston rahoitus CISE:n kansallisen käyttöönottoprojektin toteutukseen. Projekti toteutetaan 1.9.2020–31.8.2022 ja sen tavoitteena on, että Rajavartiolaitos liittyy teknisesti

CISE:een ja ottaa käyttöön järjestelmän tarjoamat tietopalvelut sekä tukee tietopalvelujen käyttöönotossa muita järjestelmän käyttöön oikeutettuja viranomaisia.

Suomen meritilannekuva on METO-viranomaisten (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos ja Väylävirasto) yhteisesti omistama, minkä vuoksi Suomen CISE-osallistumista on vuosien varrella koordinoitu nimenomaan METO-viranomaisten välillä. METO-viranomaisten edustajat muodostavat myös viime syksynä käynnistyneen projektin ohjausryhmän.

Projektissa toteutetaan muun muassa tietojenvaihtoympäristön operatiiviseen käyttöönottoon tarvittavat tietojärjestelmät ja Suomen CISE-liityntäpalvelinta koskevat tekniset muutostyöt. Lisäksi projektissa osallistutaan Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA:n johtamaan CISE:n transiivaiheen työskentelyyn ja koordinoidaan tähän liittyvä yhteistyö Suomessa, sekä selvitetään muiden valvontaviranomaisten merialueiden valvonnan tilannekuva koskevat tarpeet. ●

Kirjoittaja Heikki Kontro toimii projektipäällikkönä Raja- ja meriosastolla Rajavartiolaitoksen esikunnassa.



EUROOPAN MERI- JA KALATALOUSRAHASTO
SUOMEN TOIMINTAOHJELMA
2014-2020



Eurooppalaisen rajaturvallisuuksyhteistyön tulevaisuudesta

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/1896 perustettiin yhteinen Euroopan raja- ja merivartioston (EuRMV) pysyvä joukko. Sen keskeinen tehtävä on tukea jäsenvaltioidensa pyrkimyksiä ylläpitää Schengen-ulkorajojen turvallisuutta yhteisvastuun keinoin.

Ylitarkastaja **Pietari Vuorensola** Rajavartiolaitoksen esikunnasta kirjoitti *Rajamme Vartijat* -lehdessä 2/2020, että pysyvän joukon ansiosta Euroopan rajaturvallisuuksyhteistyö astuu uudelle aikakaudelle, erityisesti raja- ja merivartioiden uusien uramahdollisuuksien takia. Tämä uusi aikakausi käynnistyi tammi-kuussa 2021 pysyvän joukon ensimmäisten operatiivisten tehtävien alkaessa.

Asetuksen selkeimmät muutokset aikaisempaan EU:n lainsäädäntöön verrattuna liittyvät rajaturvallisuuksyhteistyön laajentamiseen sekä Frontexin toimivaltaisten virkamiesten ja teknisen välineistön tulon resurssipooliin. Pysyvän joukon asteittainen laajeneminen 10 000 henkilön maksimivahvuuteen teknisine välineineen on jo hyvässä vauhdissa ja tämä muutos jatkuu ainakin säädettyyn vuoteen 2027 asti.

On todennäköistä, että yhteistoiminnan ja resurssipoolin suuruus säilyvät vähintään tällä tasolla tavoitevuoden jälkeenkin. Se merkitsee sitä, että Rajavartiolaitoksesta on vuonna 2027 siirtynyt 60 henkilötyövuotta yhteisvastuun merkeissä eurooppalaiselle rajaturvalli-

suudelle. Suomi siis antaa resurssiaan yhteiseen käyttöön selkeästi enemmän kuin saa niitä, siinä toivottavassa tilanteessa, että meillä on edelleen Euroopan turvallisimmat rajat. Tosin meillekin voi syntyä samanlainen tilanne kuin oli vuonna 2015 siirtolaiskriisin aikana, jolloin olisi ajoittainen tarve pyytää resurssipoolista tukea.

Isännöintisuorituskyvyn rakentaminen

Uusi lainsäädösmuutos johdattaa ajatukset isännöintisuorituskyvyn rakentamiseen. Virkatehtävienne kautta meille Rajavartiolaitoksessa on iskostunut tunnuslauseemme: turvana kaikissa oloissa. Omassa työssäni se tarkoittaa muun mu-



Euroopan raja- ja merivartioston rajavalvojan uusi univormu, jonka hihamerkissä on EU:n tähdistö.

assa varautumista suorittaa tehtävät kaikissa toimintaympäristöissä ja tilanteissa. Tämä tarkoittaa järjestelmällistä valmiuden rakentamista myös epätodennäköisten, mutta vakavien riskien varalle. On viisasta rakentaa tämä valmius todetun rauhallisen tilanteen aikana vähitellen ja harkiten, koska tilanteen uhatessa tai ollessa jo päällä se voi olla vaikeaa tai mahdotonta.

Samanlainen tilanne korostuu kaikissa jäsenmaissa nyt, kun pysyvää joukkoa rakennetaan vaiheittain täyteen mittakaavaan. Pohjimmiltaan, niin tavanomaisissa kuin haastavissa tilanteissa, isännöintitilanteissa on kyse yhteisen toiminnan mahdollistamisesta ja toteuttamisesta isäntävaltion rajaturvallisuustarpeita varten.

Kansainvälisessä toimintaympäristössä kielikysymykset, toiminta- ja organisaatiokulttuurit, toimivaltuusasiat ja johtaminen ovat muutamia aivan keskeisiä seikkoja, jotka kansallisessa toiminnassa ovat itsestään selviä. Mielestäni meidän on tunnustettava, että Suomi ei ole isännöinnissä eurooppalainen suurvalta. Kuitenkin tilanteemme mahdollistaa nyt uuden pysyvän joukon myötä sen, että voimme luoda omiin tarpeisiimme tarkoituksenmukaisen kansallisen järjestelmän, joka tukee sen tehokasta käyttöä Suomessa.

Suunnitelmista ja järjestelmistä huolimatta isännöinti ei ole vain esimiesasemassa olevien vastuulla. Kaikki me maalla, merellä, ilmassa ja tukitehtävissä olemme ainakin hetkittäin isäntiä ja emäntiä pysyvän joukon edustajille.

Komennuskokemusta eurooppalaisista rajaturvallisuustehtävistä

Joukossamme on lukuisia ihmisiä, joilla on komennuskokemusta eurooppalaisista rajaturvallisuustehtävistä. Nämä opit ovat ensiarvoisen tärkeitä siinä, miten suunnitelmiamme ja järjestelmiämme kehitetään kansallisesti. Niistä on myös suurta hyötyä myös siinä, miten me valmistaudumme kohtaamaan ulkomaalaisen virkaveljen tai -sisaren Suomessa. Vaikka perustilanne onkin, että emme jaa äidinkieltä tai ymmärrä heti toistemme toimintatapoja, niin se seikka, että valmistamme pysyvän joukon edustajia kollegoiksemme Suomen rajaturvallisuustarpeisiin, todennäköisesti motivoi meitä suomalaisia rajamiehiä ja - naisia tekemään parhaamme tässä asiassa.

Tietynlaisia yhtäläisyyksiä voi olla siinä, miten me perehdytämme uusia työntekijöitämme. Rohkaisen kaikkia tuomaan näkemyksensä esiin tässä pitkän aikavälin isännöintisuorituskyvyn kehittämisessä. Minusta meillä kaikilla on oppi-

misen mahdollisuus. Tällä rakennamme rajavartiolaituksen työ- ja toimintaympäristöä ja tämä kehitystyö antaa todennäköisesti myös synergiaetuja ulkomaille komennettaville. Tämä kivijalka, jonka myötä pysyvä joukko kehitetään vuoden 2027 tasolle ja siitä eteenpäin rakennetaan nyt, joka päivä.

Tilanne tämän vuosikymmenen loppupuolella ja 2030-luvun alussa tulee poikkeamaan nykypäivästä selvästi. Vaikka pysyvän joukon tulo oli senhetkisen poliittisen päätöksenteon tulos, voimassa olevan EU-asetuksen kumoaminen tai muuttaminen vähemmän yhteistyön suuntaan on epätodennäköistä.

Mikäli Euroopan komission julkaisema uusi muuttoliike- ja turvapaikkasopimus ja sitä seuraava poliittinen päätöksenteko onnistuvat tarjoamaan kaikkia osapuolia tyydyttävän lopputuloksen lainsäädännön muodossa, voi se ohjata toimintaamme yhä tiiviimpään yhteistyöhön Migrin ja Poliisin kanssa kansallisesti. Tässä asiassa voimme myös huomata Euroopan tasolla kehitystä kohti kokonaisvaltaista siirtolaisuus- ja turvapaikkatehtävävastuuta jo olemassa olevan yhdenmisen rajaturvallisuusjärjestelmän yhteyteen pitkällä aikavälillä. Joka tapauksessa, tulemme edelleen vastaamaan nykyisistä päätehtävistä Suomessa. Kansainvälisen yhteistyön merkitys myös



näissä perinteisissä tehtävissä tulee asetumaan normaaliksi osaksi toimintaamme ja suunnittelua.

Eurooppalainen täydennyskoulutusohjelma

Frontexin koordinoimassa European Joint Master's in Strategic Border Management (EJMSBM)-täydennyskoulutusohjelman opinnäytetyössäni syvennyin pysyvään joukkoon, jonka haasteeksi näyttää muodostuneen tarvittavan operatiivisen konseptin puute. Pysyvän joukon operatiivisella konseptilla tarkoitetaan lyhyesti sitä, että tulisi ratkaista yhteiset periaatteet yhteisen resurssin käytölle, niin että se täyttää tehokkaasti sille annetun tehtävnsä: tukea jäsenmaita rajaturvallisuus- ja siirtolaishallintatehtävissä.

Esimerkiksi 10 000 henkilön ja teknisen välineistön yksittäinen suunnittelu, johtaminen, toimeenpano ja raportointi ei ole kestävä tapa toteuttaa pysyvän joukon perusajatusta. Vaihtoehtoinen suorituskykylähtöinen ajatusmalli olisi todennäköisesti parempi tapa hallita tätä kokonaisuutta.

Tutkimukseni tuloksena esittelin kolme suositusta EuRMV:lle, jotka ovat siirrettävissä lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteiksi.

Lyhyen aikavälin tavoitteeksi osana strategian muodostusta kannattaisi pysy-

vän joukon kehittämistä ja siihen liittyvää epävarmuutta lähestyä oppimisen näkökulmasta. Keskipitkällä aikavälillä tulisi keskeisten eurooppalaisten toimijoiden yhdessä kehittää operatiivinen konsepti, jolloin periaatteellinen lähestymistapa olisi todennäköisesti kestävin. Pitkällä aikavälillä EuRMV:n jäsenmaiden tulisi kohdistaa yhteisesti olemassa olevat operatiiviset lähestymistavat, jotta yhteisen, eurooppalaisen operaatiotaidon kehittäminen rajaturvallisuus- ja siirtolaishallintatehtävissä olisi tosiasiallisesti mahdollista.

Kahdessa jälkimmäisessä suosituksessa meillä jokaisella on annettavaa, kuten jo aiemmin rohkaisin. Vaikka EuRMV:n yhteisössä jaetaan aktiivisesti eri tehtäväkenttiin liittyviä parhaita käytänteitä, tulisi tätä prosessia vahvistaa ja vakiinnuttaa se osaksi yhteisiä koulutusstandardeja meidän yhteisen resurssimme, pysyvän joukon hyväksi.

Opiskelen viimeistä kuukautta EJMSBM-täydennyskoulutusohjelmassa. Ylemmän korkeakoulututkinnon tasoinen akateeminen ohjelma on edennyt sen kolmanteen iteraatioon ja talvella varmistuneen hyväksytyyn akkreditoititulosken myötä ohjelmalla on tulevaisuus. Kokeumukseni perusteella tämä on ainutlaatuinen eurooppalainen koulutusohjelma niille rajamiehille ja -naisille, jotka jakavat

kiinnostukseni kansainvälisestä rajaturvallisuusyhteistyöstä ja jotka eivät kaihda raskasta työtä tavoitteiden saavuttamisen eteen.

Työn ohessa tehtävän täydennyskoulutusohjelman tuloksena olen saanut asiantuntevaa ja perusteellista opetusta EU:n strategisen tason rajaturvallisuuskentästä niin teorian kuin käytännön soveltamisen alueilta. Verkostoituminen noin 30 opiskelutoverin, useiden eri alan luennoitsijoiden ja akateemisten professoreiden kanssa jää hyväksi muistoksi ja koituu virkatehtävien sujuvuuden hyödyksi pitkälle tulevaisuuteen.

EJMSBM-täydennyskoulutusohjelma mahdollisti uuden oivaltamisen osana elinikäistä oppimista tarjoamalla paljon uutta tietoa, joka avarsi EuRMV:n yhteisön kenttää ja sen kokonaisvaltaisuutta mielekkäällä tavalla.

Kiitän työnantajaani tästä mahdollisuudesta ja esimiehiäni kärsivällisyydestä tämän lähes kaksivuotisen ohjelman aikana. Keskustelen mielelläni opinnoista tarkemmin siitä kiinnostuneiden kanssa. ●

Kirjoittaja yliluutnantti Timo Marquis toimistoupseerina Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunnassa.



Yhteistyötä maalla, merellä ja ilmassa

Torstaina 18. helmikuuta 15-vuotias poika katosi Hämeen Asikkalassa. Viimeinen havainto hänestä tehtiin puolen päivän aikaan. Parin tunnin etsintöjen jälkeen läheiseltä rannalta löytyi pojalle kuuluvia vaatteita. Vaatteiden löytyminen nostatti etsijöiden mielialaa. Pian heidän huoli kuitenkin kasvoi entisestään, poikaa ei rannalta löytnyt ja nyt hänen tiedettiin olevan viidentoista asteen pakkasessa ja paksussa lumihan-gessa vähissä vaatteissa.

Illan hämärttyessä apuun hälytettiin vartiolentolaivueen RajaHeko200 Vantaalta. Koneen päällikkönä toiminut **Pyry Friström** ja perämies **Juho Tähtinen** ryhtyivät selvittämään alueen säätilaa ja kartoittivat lisätietoja tehtävästä. Samaan aikaan lentomekaanikkona toiminut **Mikko Ketonen** lähti valmistelemaan

helikopterin siirtämistä ulos hallista yhdessä ensihoitaja **Ilkka Huhtakallion** ja pintapelastajana toimineen merivartijan kanssa.

Miehistön ollessa koneella Friström käynnisti Airbus H215 Super Puman moottorit. Ison meripelastushelikopterin lavat alkoivat hiljalleen pyöriä, kunnes hetken päästä vauhti oli niin kova, ettei lapoja voinut enää erottaa toisistaan. Seuraavaksi Friström vapautti koneen jarrut ja rullasi koneen FATO:lle eli helikoptereiden omalle kiitotielle. Kaikki oli valmista lentoonlähtöön, helikopteri nousi muutaman metrin korkeuteen ja koneen nokka laski alaspäin samalla kun sen vauhti kiihtyi. Niin RajaHeko200 nousi ilmaan. Matkalla Ketonen valmisteli koneen etsintäjärjestelmät valmiuteen. Helikopterin lähestyessä etsintäaluetta,

miehistö sai radiolla huojentavan tiedon: poika on löytynyt. Hänen tilansa on kuitenkin heikko.

Taustalla koulutusta

Pelastus- ja valvontatehtävät ovat näkyvin osa Vartiolentolaivueen toimintaa. Ennen hälytystä on kuitenkin tapahtunut paljon. Ilmailussa panostetaan paljon turvallisuuteen ja se näkyy myös Vartiolentolaivueen arjessa. Koulutus on yksi keskeinen osa turvallisuutta. Koska meripelastushelikopterin miehistöön ei ole valmista urapolkua, vartiolentolaivue järjestää koulutuksen pääosin itse.

Koulutus jakaantuu peruslentokoulutukseen, Rajavartiolaitoksen erikoislentokoulutukseen, ylläpitävään koulutukseen ja päivystysharjoitteluun. Koulutuksesta osa annetaan teoriassa ja osa käytännössä.

Myös simulaattoreita hyödynnetään, koska niissä voidaan harjoitella ja toistaa sellaisia asioita, joiden toteuttaminen oikealla koneella sisältäisi liian paljon riskejä.

Vuosittain vartiolentolaivueen kaikista lentotunneista kolmasosa menee koulutuksiin.

Vartiolentolaivueella on oma sisäinen lentokoulutusorganisaatio ATO, jonka avulla laivue antaa virallista lentokoulutusta. Koulutuksesta saadut pätevyudet ovat Vartiolentolaivueen lisäksi voimassa myös siviili-ilmailussa.

Ilma-alus pura ja kokoa

Turvallisuuteen liittyy keskeisesti myös helikoptereista ja lentokoneista huolehtiminen. Vartiolentolaivueen CAMO eli jatkuvan lentokelpoisuudenhallintaorganisaatio tuntee ilma-alukset niiden jokaista laitetta ja komponenttia myöten. Kaikilla näillä on oma käyttöaikansa, jonka jälkeen ne on tarkastettava, huollettava tai poistettava käytöstä. Käyttöaika voi riippua lentotunneista, laitteen todellisesta iästä tai sitten molemmista.

Jotta lentokoneet ja helikopterit eivät olisi jatkuvasti huollossa CAMO yhdistää laitteiden ja komponenttien tarkastukset, vaihdot ja poistot tehtäväksi suurempina kokonaisuuksina eli huoltopaketteina. Pääsääntöisesti helikoptereiden huollot toteutetaan 50 lentotunnin välein, kun taas lentokoneilla huollot keskitetään kahden kuukauden välein tehtäviin huoltoihin. Kalustosta ja tehtävien töiden määrästä riippuen, yksittäinen huolto voi kestää puolesta päivästä useaan kuukauteen.

Kuka tahansa ei lentokoneita tai helikoptereita saa huoltaa ja korjata, vaan siihen tarvitaan liikenteen turvallisuusvirasto Traficomien hyväksymä organisaatio. Vartiolentolaivueessa se on korjaamo, jolla on PART-145 mukaiset toimiluvat. Eli kun CAMO suunnittelee, PART-145 toteuttaa. Korjaamalla työskentelevillä henkilöillä on tyyppikelpoisuudet eli pätevyudet tiettyjen ilma-alusten huoltamiseen. Koko korjaamon henkilöstö ei siis



RajaHekon monipuolinen suorituskyky on kansainvälisestäikin harvinaista.

itsenäisesti voi huoltaa ja korjata kaikkia käytössä olevia konetyyppejä. Lisäksi korjaamalla toimii erikoisaloihin, kuten sähkötekniikkaan erikoistuneita henkilöitä.

Kaikki työt, jotka korjaamalla tehdään, suoritetaan voimassa olevien huolto-ohjeiden mukaisesti. Ohjeet ovat valmistajien laatimia ja niitä myös jatkuvasti päivitetään. Ohjeita seuraamalla varmistetaan siitä, että lentokone ja helikopteri toimii varmasti valmistajan suunnittelemana ja viranomaisten hyväksymällä tavalla. Toisinaan eteen tulee sel-

laisia ongelmia, joihin valmistajalla ei ole ennakolta tehtyä ohjetta. Omin neuvoin asiaa ei voi ratkaista, vaan aina odotetaan valmistajan ohjetta. Poikkeuksellista ei myöskään ole, että Vartiolentolaivueesta esitetään ratkaisumallia valmistajalle.

Kolmas tekniikan tärkeä lenkki on logistiikka. Kaikkien komponenttien huoltoja tai korjauksia ei kannata tehdä itse. Esimerkiksi helikopterin päävaihteistot ovat niin monimutkaisia, että niiden korjaamiseen ja huoltamiseen on maailmalla erikoistunut vain muutamia



Helikopterissa riittää paljon yksityiskohtia, joiden jokaisen elinkaari on Vartiolentolaivueen hallinnassa.

yrityksiä. Nämä useiden satojen kilojen painoiset, mutta äärimmäisen herkäät osat lähettää ja vastaanottaa maailmalta logistiikkajaos. He myös varmistavat, että korjaamon henkilöstöllä on käytettävissä juuri oikeanlaiset öljyt, tiivisteet, lavat, moottorit ja muut pienet tai isot osat. Turvallisuuteen kuuluu tärkeänä osana myös käytettyjen osien hävittäminen. Yksikään ilma-aluksesta lentokelvottomana poistettu osa ei saa jäädä maailmalle pyörimään. Tästä syystä hävittäminen tehdään tarkasti määräysten mukaisesti.

Hallinto kaikenko pahan alku ja juuri

Hallintoa pidetään usein turhana ja toiminnan hidastajana. Vartiolentolaivueessa hallintoa tehdään sekä yksiköissä että esikunnassa. Esikunnan tehtävänä on varmistaa jatkuvuus turvaamalla rahoitus sekä määrittelemällä toiminnan

reunaehdot. Esikunta antaa myös paljon erilaisia lentotoimintaan liittyviä lausuntoja ja ohjeistuksia. Tärkeää on myös pitkän tähtäimen visiointi. Historiasta pystyy helposti katsomaan, millaista toiminta on aiemmin ollut. Huomattavasti vaikeampaa on visioida ilmailua viidentoista–kahdenkymmen vuoden päähän ja rakentaa vartiolentolaivueen konekalustoa ja toimintaa siihen peilaten.

Jos esikunnan työ ei aina olekaan näkyvää, niin lentotoiminta- ja lentoteknisen yksikön johdossa hallinto onkin sitten varsin konkreettista. Lennätys- ja huoltosuunnitelman laadinnassa yhdistyvät kirjaimellisesti miehistö, konekalusto ja lentotehtävät toisiinsa. CAMOn suunnitelmien ja PART 145:n suorittamien huoltojen tulee toteutua juuri tiettyinä aikoina, mutta myös huollettavalla ilma-aluksella tulee silloin olla tietty lentotuntimäärä lennettyinä. Lisäksi koneen tulee

luonnollisesti olla oikeassa paikassa mekaanikoiden käydessä koneen kimppuun. Tärkeää on myös, että jokaisella päivystys- ja partiomiehistöllä on vuorona alussa toimintakuntoinen kone käytettävissä. Koneen pitää myös olla sellainen, että sillä voidaan tehtävä suorittaa. Kun toimintalue on koko valtakunta ja toisinaan osa koneista on myös toisella puolen Eurooppaa, ennakointi on äärimmäisen tärkeää.

Takaisin Hämeeseen

RajaHeko200:n miehistölle pojan löytymisen muutti tehtävän luonteen toisenlaiseksi. Etsinnästä tulikin ensihoitotehtävä. Samalla myös ensihoitaja Ilkka Huhtakallion ajatukset siirtyivät tähyttämisestä kohti nuorukaisen tilan arviointia.

Pimeänäkölaitteiden avulla Pyry Friström laskee lähes kahdeksan tonnia painavan helikopterin eteläisen Päijänteen jäälle. Jään kantavuudesta ei ollut



Lapin hyytävät olosuhteet ovat tuttuja RajaHekojen miehistöille.

tietoakaan, joten Friström kosketti helikopterin pyörillä vain varovasti jään pintaa. Helikopterin painoa hän ei juurikaan asettanut jään päälle.

Huhtakallio ja pintapelastaja ottivat koneen ensihoitovaruksineen mukaansa ja kävelivät jään kautta rannalle. Poika oli löydetty pienen mökin saunan pukuhuoneesta mattojen alle kääriytyneenä. Tutkimisen jälkeen hänet päätettiin siirtää helikopterilla lasten sairaalaan Helsinkiin. Pukuhuone oli ahdas, mutta siitä huolimatta poika saatiin aseteltua tyhjiöpatjalle. Patjan hyvänä puolena oli myös se, että siinä oli paljon tartuntakahvoja. Niihin tarttumalla, nuorukainen saatiin paikalla olevien toimista kannettua helikopteriin.

Friström nosti helikopterin jälleen ilmaan ja Tähtisen antamien suuntatietojen perusteella Friström käänsi koneen nokan kohti Helsinkiä. Laskupaikka Meilahden

sairaalan katolla oli Friströmille tuttu. Silti pimeässä laskeutuminen talon katolle täytyi tehdä huolella. Vielä moottoreiden sammutus ja poika voitiin luovuttaa sairaalan hoitohenkilöstölle jatkohoitoon. ●

*Kirjoittaja Jukka-Pekka Lumilahti toimii rajojenvalvontaupseerina Vartiolentolai-
vuen esikunnassa.*

VARTIOLENTOLAIVUEEN ILMA-ALUKSET

Vartiolentolaiivueen ilma-alusten tehtäväkenttä on varsin laaja. Valvontalentojen lisäksi niillä suoritetaan muun muassa meripelastustehtäviä, ensihoitotehtäviä saaristosta ja erämaa-alueilta, kadonneiden ihmisten etsintätehtäviä, maastopalojen sammutuksia, poliisijohtoisia tehtäviä sekä ympäristövahinkojen torjuntatehtäviä.

Vartiolentolaiivueella on 12 helikopteria ja kaksi lentokonetta. Tukikohdat sijaitsevat Helsinki-Vantaalla, Turussa ja Rovaniemellä.

Henkilöliikenteen rajoitukset itärajan suurimmilla rajanylityspaikoilla

Imatran rajanylityspaikan henkilöliikenne keskeytettiin 31.tammikuuta 2021 alkaen ja Nuijamaan sekä Vaalimaan rajanylityspaikkojen henkilöliikenteen aukioloaikoja rajoitettiin 19. helmikuuta alkaen niin, että rajan voi ylittää vain kello 7.00–21.30 välisenä aikana.

Miten nämä muutokset ovat vaikuttaneet asemien toimintaan?

– Käytännössä henkilöliikenteen keskeyttäminen ei ole Imatralla vaikuttanut juuri mitenkään, sillä Imatran rajatarkastusaseman kautta kulkee pääasiassa raskasta liikennettä, kertoo Imatran

rajatarkastusaseman päällikkö kapteeni **Antti Vahe**.

Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoista Vaalimaalla on taas henkilöliikennettä ollut koronarajoitusten aikana eniten, joten rajoitukset vaikuttivat täällä enemmän kuin Imatralla ja Nuijamaalla.

– Sunnuntai-iltana ennen puoli kymmentä asemalla saattaa olla autoja odottamassa. Vaalimaan suurempaan henkilöliikennemäärään vaikuttaa ennen kaikkea Helsingin ja Pietarin läheisyys, kertoo Vaalimaan rajatarkastusaseman päällikkö kapteeni **Jani Liikola**.

Rajoitusten alettua henkilöliikenne Vaalimaalla ja Nuijamaalla on käytännössä siirtynyt päiväsaikaan.

Rajoitukset eivät asemilla hetkauta

Raskas liikenne kulkee kaikkien kolmen rajanylityspaikan kautta edelleen normaalisti ympäri vuorokauden, ja raskaan liikenteen tarkastuksia suoritetaan koko ajan.

Liikenne ei siis ole nollassa Imatralla, eikä Nuijamaalla tai Vaalimaalla öisin, joten asemilla täytyy olla tietty vahvuus



Maaliskuun lopulla 2021 Nuijamaan rajatarkastusasemalla oli näin hiljaista.



Imatran rajanylityspaikalla henkilöliikenne keskeytettiin kokonaan 31.1.2021 alkaen.

koko ajan. Henkilöstöä on kuitenkin voitu henkilöliikenteen rajoituksien takia suunnata muihin tehtäviin.

Alkuvuodesta voimaan tulleet uudet rajoitukset eivät asemilla juuri hetkauta, sillä ne ovat vain pieni lisä aiempiin jo lähes vuoden voimassa olleisiin koronarajoituksiin.

Ennen korona-aikaa Nuijamaalla oli noin kolme miljoonaa rajanylitystä vuodessa ja nyt liikenne on tippunut murtoosaan. Vaalimaalla puolestaan oli öisin paljon muun muassa linja-autoliikennettä ja tällä hetkellä linja-autoja ei liiku ollenkaan.

Iso sopeutuminen on tehty jo viime vuonna, nyt vain jatketaan uusilla rajoituksilla. Normaalioloissa rajatarkastaja kohtaa työvuoronsa aikana suuren määrän rajanylittäjiä, ja tilanteet ovat aika samanlaisia. Korona-aikana jokainen tilanne ja tapaus on erilainen. Jokainen asiakas pitää kohdata eri tavalla kuin ennen, ja jokaisen kohdalla täytyy harkita matkustuksen välttämättömyysperiaatteita ja muita voimassa olevia rajoituksia.

Nuijamaan rajatarkastusaseman päällikkö kapteeni **Ilkka Tuomikko** kertoo, että henkilöstö on suhtautunut tilanteeseen hyvin. Yövuorot eivät ole kaikille muutenkaan niin mieleisiä ja nyt niitä on vähemmän.

– Henkilöstön keskuudesta ei uusista rajoituksista ole tullut juurikaan palautetta ja niihin on suhtauduttu neutraalisti. Kaikki tietävät, mistä on kysymys ja mihin tällä pyritään, Antti Vahe summaa.

Palautetta ja yrittäjiä vähäisesti

Ennen koronaviruspandemiaa Imatralla, Nuijamaalla ja Vaalimaalla ei oltu rajoitettu rajaliikennettä sen jälkeen, kun kukin asema sai kansainvälisen rajanylityspaikan statuksen ja siirtyi ympärivuorokautiseen aukioloon. Tilanne on nyt siis poikkeuksellinen. Rajoitustoimia tehdään terveys- ja turvallisuuden takia, mutta ymmärretään, että rajanylittäjälle tämä tilanne on haastava.

Asemille on tullut uusista rajoituksista kuitenkin vain vähän palautetta. Imatralta on tiedusteltu mahdollisuutta päästä kulkemaan rajan yli, ja rajanylittäjien on pitänyt kiertää esimerkiksi Nuijamaan kautta, mikä vie enemmän aikaa.

–Yllättävää, että palautetta on tullut niin vähän. Tiedotus on varmaankin onnistunut ja ihmiset ymmärtävät mistä on kysymys, toteaa Antti Vahe.

– Tilanteeseen varauduttiin ja valmistauduttiin hyvin. Rajoitukset eivät ole aiheuttaneet asiakaspalautteita tai vihasia soittoja. Hyvin on ymmärretty tilanne, kommentoi puolestaan Ilkka Tuomikko.

Rajanylityksen yrittäjiä asemilla on ollut todella vähän. Imatralla ja Nuijamaalla vain muutamia yksittäisiä henkilöitä.

Vaalimaalla yrittäjiä on ollut enemmän, ei kuitenkaan joka yö. Pääasiassa kaikki matkustajat ovat olleet tietoisia henkilöliikenteen rajoituksista, mutta ovat silti tulleet yrittämään rajanylitystä myös henkilöliikenteen aukioloaikojen ulkopuolella. Inhimillisiäkin virheitä sattuu. Matkaan on lähdetty liian myöhään ja asemalle saavutaan vasta rajoitusten alettua, eikä rajanylitys sitten enää onnistu. Jos henkilöliikenteen rajanylittäjä saapuu rajanylityspaikalle sen ollessa kiinni henkilöliikenteeltä, voi hän jäädä odottamaan aseman aukeamista henkilöliikenteelle tai luopua rajanylitysaikastaan.

Kaiken kaikkiaan pandemian aikaisesta poikkeustilanteesta on tullut normaalitilanne myös itärajalla. Uudet rajoitukset ja toiminnanmuutokset eivät aiheuta asemilla suuria reaktioita. Kaikki ymmärtävät, miksi toimenpiteitä tehdään. Rajoitukset ovat myös toimineet ja henkilöliikenteen määrät vähentyneet. ●



Komennuskokemusta Kroatian rajaturvallisuustehtävistä

Vanhempi rajatarkastaja Mari Huovinen Kaakkois-Suomen rajavartiostosta oli Frontex-komennuksella Kroatiassa Bajakovon rajanylityspaikalla.

Bajakovo sijaitsee Kroatian itärajan kaakkoisosassa keskellä ei mitään, mutta liikennettä on paljon. Rajanylityspaikan ympäristö muistuttaa vähän Mari Huovisen työpaikkaa Vaalimaalla Kaakkois-Suomessa: lähistöllä on vain pikkukyliä ja peltoja. Kulkuyhteydet ovat kuitenkin hyvät koko maan läpi ja Zagrebista Bajakovoon ajaa moottoritietä kolmessa tunnissa.

– Työskentelin Bajakovossa ensimmäisen linjan profiililla eli tein asiakir-

jojen ja ajoneuvojen sekä raskaan liikenteen tarkastuksia, esimerkiksi laittoman maahantulon paljastamiseksi. Varsinaisia rajatarkastuksia en päässyt tekemään, sillä minulta puuttuivat siihen vaadittavat oikeudet ja tarvittava kielitaito, kertoo Mari Huovinen.

– Rajanylityskulttuuri Bajakovossa on hyvin erilainen kuin Suomessa. Rajalla on paljon kauttakulkuliikennettä muihin maihin ja paine laittomaan maahantuloon on ihan erilainen kuin meillä. Ihmisiä voi löytyä

piiloutuneena rekkojen lisäksi myös henkilöautoista. Rajan saa ylittää myös jalan.

Komennushenkilöistä apua resurssipulaan

Bajakovon asemalla on resurssipulaa, minkä takia sinne haetaan Frontexin kautta komennushenkilöstöä. Asemalla oli samaan aikaan Huovisen kanssa kymmenkunta komennuslaista, joista noin puolet oli kategoria kolmosen eli lyhyiden komennusten henkilöitä.



Korona-aikanakin Bajakovossa on ollut yli 200 000 rajanylitystä kuukaudessa.

Resursseja haetaan varsinkin ajoneuvotutkintaan ja identifiointiin sekä koiratoimintaan. Koiratoiminta eroaa jonkin verran Suomen mallista, jossa rajatarkastuskoirilla on monta ns. tuotetta, joita ne ilmaisevat ihmisten lisäksi kuten huumeita tai asiakirjoja. Kroatiaassa koirat ilmaisevat vain yhtä tuotetta, eli esimerkiksi vain ihmisiä tai huumeita. Koirat eivät ole myöskään jatkuvasti töissä, vaikka tarve niille olisi vuorokauden ympäri.

Korona-aikana Bajakovossa on ollut yli 200 000 rajanylitystä kuukaudessa, kun ennen korona-aikaa vuosittainen rajanylittäjien määrä vuodessa oli kahdeksan miljoonaa.

– Raskasliikennettä oli paljon, noin 500 rekkaa vuorokaudessa. Siinä riittää rajavartijoille tekemistä, sillä joka ikinen rekka tarkastetaan käsin. Apuna on tietenkin sydämenlyöntiskanneri sekä koirat. Jos rajatarkastaja ei itse tarkasta VIN-numeroa ja identifioi ajoneuvoa, voi ohitse mennä paljonkin varastettuja ajoneuvoja, kuvaa Mari Huovinen.

– Bajakovossa asiakirjatutkinta ei ole ihan samalla tasolla kuin Suomessa. Meillä on jo rajavartijan peruskurssilla aika kattava koulutus asiakirjatutkintaan. Kosovossa peruskoulutuksessa ei ole samanlaista tasoa ja siksi resursseja haetaan Frontexista. Myöskään asiakirjatutkinnan välineistö ei ole yhtä hyvin integroitua työntekoon kuin Suomessa.

Esimerkiksi asiakirjatutkintahuone sijaitsee päärakennuksessa, joten joka kerta pitää kävellä kentältä päärakennukseen voidakseen tutkia asiakirjaa tarkemmin.

– Halusin kunnioittaa paikallista henkilöstöä, joten täytyi katsoa tilannetta tarkkaan, voiko mennä kohteliaasti kysymään, miksi jokin asia hoidetaan noin. Ihmiset olivat hyvin motivoituneita ja halusivat oppia uusia työtapoja, ja jotkut saivat minulta uusia ideoita työskentelytapoihinsa. Minun piti kuitenkin sopeutua tilanteeseen ja ymmärtää paikallista työkuultuuria, jotta pystyin työskentelemään siellä, Huovinen kuvailee.

Maailmankuvaa avartava työkomennus

Bajakovossa Huovinen pääsi kokemaan ja näkemään asioita, joihin ei Vaalimaalla törmää. Reissu avasi silmiä, ja se mitä uutisissa näkee ja kuulee tuli konkreettisemmaksi. Laittomaan maahantuloon liittyvät asiat olivat ammatillisesti parhaita kokemuksia.

– Nyt pystyn ymmärtämään asioita laajemmin ja tiedän, millä tavalla asiat oikeasti ovat esimerkiksi Kroatian ja Serbian välisellä rajalla. Se laajensi työasioissa maailmankuvaani todella paljon, Huovinen kertoo.

– Vastaan tuli muun muassa erilaisia asiakirjoja kuin Vaalimaalla, ja väärennettyjä asiakirjoja. Opin myös, kuinka tar-

kastetaan rekka kunnolla käsin. Meillä Suomessa ei välttämättä ole samanlaista tarvetta tarkastaa jokaista rekkaa käsin, sillä laittoman maahantulon paine ei ole yhtä kova.

Hurjinta Huovisen mukaan on se, että kaikki tämä on arkipäivää paikallisille rajatarkastajille. – Reissu sai tajuamaan, että kyllä me Suomessa eletään lintukodossa ja että meillä Rajavartiolaitoksessa asiat ovat tosi hyvin, Huovinen pohtii.

– Vapaa-ajalla pyrin tekemään ja kokemaan mahdollisimman paljon. Pääsin näkemään lähikaupunkeja, arkkitehtuuria ja kulttuuria. Paikalliset ihmiset olivat hyvin avuliaita ja kertoivat missä kannattaa käydä. Monet halusivat myös näyttää paikkoja. Muun muassa viinitilalla ja parissa museossa tuli käytyä. Ravintolat olivat koronan takia kiinni, kaupoissa sai käydä, mutta asiakasmääriä oli rajoitettu.

– Komennus ei tuntunut lomalta, mutta oli mukavaa, kun töiden lisäksi pääsi näkemään paikallista elämää ja paljon syvemmin kuin jos olisi ollut vain turistimatalla. Nyt tiedän millaisia ihmisiä kroatialaiset ovat ja miten he elävät. Parasta oli balkanilainen elämäntyyli ja ruoka.

Pitkäaikainen haave toteutui

Kroatian komennus oli Mari Huovisen ensimmäinen Frontex-reissu. Hän oli miettinyt komennuksille hakemista jo muutaman vuoden, ja viime keväänä haun avautuessa elämäntilanne oli sellainen, että pystyisi lähtemään. Loppusyksystä hänelle sitten tarjottiin komennusreissua.

– Hieman mietitytti olla kaksi kuukautta poissa, mutta korona-aikana työ Suomessakin on koostunut komennuksista ympäri maata ja Frontex-komennukselta saa vielä enemmän vaihtelua perustyöhön ja pystyy kehittymään työssään. Olen myös aina ollut kiinnostunut työskentelemään ulkomailla, Mari Huovinen kertoo.

Frontex-työkomennukselle hakeminen oli helppoa ja selkeää. Hausta tuli ilmoitus Intraan, ja sitten vain lähetti ha-

kemuksen liitteineen. Tärkeää haussa oli perustella, miksi haluaa lähteä. Huovinen uskoo englannin kielen ja työkokemuksen auttaneen.

– Kun työtä on jo takana muutama vuosi, niin omassa virassa on jo jotain, mitä voi antaa, kun lähtee työskentelemään toisella asemalla. Ihan uutena työntekijänä ei olisi ollut välttämättä niin paljon osaamista ja annettavaa.

Frontex-komennuksille haetaan omalla työprofiililla esimerkiksi asiakirjatutkijana, ensimmäisen linjan tarkastajana tai koiranohjaajana. Frontexissa arvioidaan, millaisia tekijöitä he tarvitsevat minnekin. Maarajan työntekijät menevät maarajan tehtäviin ja meripuolen työntekijät meripuolen tehtäviin. Frontex tarjoaa paikkaa hakijalle, ja hakija päättää kiinnostaaako häntä kyseinen komennus.

Mari Huovinen ei ollut etukäteen miettinyt, mihin haluaisi lähteä tai mikä maa erityisesti kiinnostaisi. – En ollut aiemmin käynyt Kroatiassa, ja maa yllätti todella positiivisesti. Maan itäpuoli on todella Balkan-tyyppistä verrattuna eurooppalaistyyppiseen rannikkoon. Ihan kuin siellä olisi kaksi maata yhden sisällä.

Koronan vaikutukset

Huovisen komennuksen aikana korona vaikutti eniten matkustamiseen. Lentoja ei ollut samalla tavalla saatavilla kuin ennen. Ennen lähtöä häneltä otettiin koronatesti Suomessa, ja antigeenitesti juuri ennen lentoa johtuen lennonvaihdosta Amsterdamissa. Kroatian päässä ei ollut karanteenia, mutta rajatarkastuksessa kysyttiin puhelinnumero ja osoite, jotta Huovinen saataisiin kiinni mahdollisen altistuksen varalta. Palattuaan Suomeen hän oli 14 vuorokautta karanteenissa.

Kroatiassa työpaikalla suojaustoimet eivät olleet yhtä tiukkoja kuin Suomessa ja esimerkiksi maskeja ja turvavälejä ei pidetty samalla tavalla.

– Frontex-toimistossa saattoi olla 6–8 ihmistä samaan aikaan, ja turvavälejä oli hankalaa pitää. Oli paljon väkeä ja kaikki



Puolalainen ja suomalainen kollega tarkastamassa rekkaa. Joka ikinen rekka tarkastetaan käsin.



Frontex-komennuksellaan Mari Huovinen pääsi kokemaan ja näkemään asioita, joihin ei Vaalimaalla törmää.

olivat paljon tekemisissä asiakkaiden kanssa. Komennukseni aikana kenelläkään aseman väestä ei kuitenkaan todettu koronaa.

Mari Huovisen matkustamiseen liittyi pieniä haasteita. Suomeen paluu tapahtui yhden päivän myöhässä. Matkalaukkua lentoyhtiö ei saanut kummallakaan lennolla suoraan perille, vaan se jäi sekä mennessä että tullessa Amsterdamiin. – Olin ottanut myös liian paljon varusteita mukaan. Ensi reissulle pakkaan vähän vähemmän.

– Suosittelem komennukselle lähtöä, jos on yhtään paloa nähdä vähän muutakin kuin omaa normaalia työarkea. Tärkeintä on kuitenkin, että on kiinnostunut ja motivoitunut työstään ja haluaa kehittää itseään. Englannin kielen taitoa vaaditaan, ja tietynlainen avarakatseisuus auttaa myös. Reissusta saa paljon irti, kun on itse aktiivinen ja juttelee paikallisten ihmisten kanssa.

Olen iloinen, että minulle tarjoutui tällainen mahdollisuus työn puolesta, Mari Huovinen kiittelee. ●



Kroatiassa koirat koulutetaan ilmaisemaan vain yhtä tuotetta. Tämä koira löytää huumausaineet.

TYÖSKENTELY FRONTEXISSA

Jäsenmaiden henkilöstön työt Frontexissa jakaantuvat kolmeen kategoriaan:

- **Kategoria 1:** Henkilöt kuuluvat Frontexin omaan operatiiviseen henkilöstöön. Pestien pituus on noin viisi vuotta.
- **Kategoria 2:** Komennukset kestävät noin 2 vuotta. Kategorioihin 1 ja 2 hakeudutaan avoimen haun kautta. Rajavartiolaitoksen esikunta vastaa rekrytoinnista.
- **Kategoria 3:** Komennukset ovat muutaman kuukauden mittaisia. Rajavartiolaitoksen hallintoyksiköt vastaavat rekrytoinnista. Rajavartiolaitoksen esikunta julkaisee vuoden vaihteessa operaatiosuunnitelmaakäskyn, jossa on tieto, milloin ja kuinka paljon mistäkin hallintoyksiköstä tarvitaan komennukselle henkilöstöä. Syksyisin kartoitetaan, milloin halukkailla henkilöillä on mahdollista irtautua omasta työstään. Lopuksi hallintoyksikkö nimeää henkilöt komennuksille virkamiesten halukkuuden mukaan.

Kaakkois-Suomen rajavartiostossa on vuosittain noin 25 paikkaa kategorian 3 komennukselle. Hakemuksia tulee yleensä enemmän kuin paikkoja on. Haussa vaikuttavat virkaikä, kokemus ja aikaisemmat operaatiot.

Kolmen kategorian järjestelmä tuli käyttöön vuoden 2021 alussa, ja järjestelmä hakee vielä muotoaan.

Ikimuistoisia kokemuksia Rajajääkärikomppaniasta

Lapin rajavartioston Rajajääkärikomppaniassa Ivalossa voi palvella myös viestintävarusmiehenä.

Mikäli olet ulkoilmaihminen ja sinua kiinnostavat erätaidot sekä Rajan toiminta, suosittelten suuresti!, sanoo viestintävarusmies **Veeti Ollila**.

Rovaniemeläinen Veeti Ollila aloitti varusmiespalveluksensa tammikuussa 2021. Erityistehtävähaun kautta hän sai paikan viestintävarusmiehenä Ivalossa toimivasta Rajajääkärikomppaniasta. Haastattelimme Ollilaa, millaista varusmiespalvelus Ivalossa viestintävarusmiehen silmin on.

Millaista on olla viestintävarusmiehenä Rajajääkärikomppaniassa?

Viestintävarusmiehenä olo Rajajääkärikomppaniassa on ollut mieluista. Kuljen mukana Ivalon Rajajääkärikomppanian päiväkoulutuksessa, joten ulkoilua tulee paljon ja sen ohella erätoimintaa ja maastossa selviytymistä.

Rajajääkärikomppania on melko pieni ja tiivis yhteisö, joten kaikki komppaniassa tuntevat toisensa. Pienestä koostaan huolimatta kuvattavaa ja muita siihen

liittyviä tehtäviä, kuten kuvien käsittelyä ja editointia, löytyy aina. Vaikka tehtäväni on erilainen kuin muilla varusmiehillä, olen ja kuljen maastossa osana ryhmää, enkä tunne olevani eristetty muista. Olen saanut uusia kavereita ja tuttavuuksia palvelustovereista.

Millaisia keikkoja olet päässyt kuvaamaan rajajääkäreiden kanssa?

Olen yleensä päiväharjoituksilla mukana kuvaamassa tiedustelukoulutuksen



Veeti Ollin yksi mieleen painuneista tehtävistä oli kuvata rajajääkärien nousu helikoptereihin.



– Rajajääkärikomppaniassa viestintävarusmies on osa ryhmää, vaikka hänen tehtävänsä onkin erilainen kuin muilla varusmiehillä, kertoo Veeti Olli.

aiheita, jotka ovat mielestäni hyvin monipuolisia. Olen kuvannut monenlaista aina maastossa selviytymisestä helikoptereihin.

Hajautetussa toiminnassa kuvasin telakuorma-auton pysäytyksen räjähteellä ja vaikuttaneen osaston irtautumista. Olen myös ollut kuvaustehtävissä taisteluampumarjoituksen maastoammunnan kovapanosvaiheessa. Siellä riitti paljon tapahtumia.

Kohteen tiedustelun päiväharjoituksissa olen ollut maalimiehenä kuvaamassa ryhmien irtautumisia, ja olen päässyt ryhmän mukana hiihtämään ja kuvaamaan, kun suunnistimme paikasta toiseen. Päiväharjoitusten lisäksi tuotan opetusmateriaalia ja mikroelokuvia Rajavartiolaitoksen käyttöön. Olen myös saanut tilaisuuden kuvata rajakoiria.

Mikä on ollut paras kuvaustehtäväsi tähän mennessä tai muuten parasta komppaniassa?

Mielestäni paras kokemus on ollut se, kun hiihdin ryhmän mukana. Siitä tuli hyviä

kuvia ja pääsi tuntemaan itsensä ryhmän jäseneksi. Toimintaakin riitti.

Toinen mieleen painunut tapahtuma oli rajajääkäreiden helikoptereihin nousu. Tämä oli ikimuistoinen kokemus, vaikka en itse kyytiin päässytäkään. Helikoptereista tuli paljon hyvää kuvamateriaalia, ja oli hienoa päästä niinkin lähelle helikopteria kuvaamaan.

Muuten parasta komppaniassa on mielestäni jo mainitsemani sen pieni koko ja tiivis henki. Täällä kaikki tukevat ja kannustavat toisiaan ja tulee uusia kavereita.

Ruoka on myös maistuvaa ja vaihtelevaa. Maastossa ollessa tosin makuuistilla on ollut välillä tottumista sissimuoniin.

Suosittelisitko muillekin hakeutumaan viestintävarusmieheksi Rajajääkärikomppaniiaan?

Mikäli olet ulkoilmaihminen ja erätaidot sekä Rajan toiminta kiinnostavat, suosittelen suuresti. Veikkaisin, että viestintävarusmiehenä Rajajääkärikomppaniassa tulet olemaan enemmän ulkona ja osana toimintaa kuin Puolustusvoimissa. Mikäli

haluat myös toimintaa valokuvauksen ja mediatuotannon lomassa, on Rajajääkärikomppania omiaan sinulle.

Millaisia kuvaustehtäviä vielä odotat palvelusajaltasi?

Tarkoituksena olisi lähteä rajavalvontapartion mukaan valtakunnan rajalle ja kuvaamaan rajanylityspaikkoja jossain vaiheessa palvelustani. Pääsen myös tekemään saapumiserävideon muistoksi tälle saapumiserälle. Lisäksi odotan, mitä seuraavan saapumiserän kanssa kuvaamme. ●

Sata vuotta samalla asenteella – hymyllä ja sydämellä

Maamme vanhin yhtäjaksoisesti vapaaehtoista maanpuolustustyötä tehnyt järjestö Sotilaskotiliitto täyttää tänä vuonna 100 vuotta.

Sotilaskotiaate tuli Suomeen jääkäreiden mukana sekä NMKY:n kautta Tanskasta. Vuoden 1918 aikana avattiin ensimmäiset 16 sotilaskotia eri puolille maata. Ensimmäinen sotilaskoti avasi ovensa Helsingissä 7.5.2018 Helsingin NMKY:n tiloissa Vuorikadulla. Saman vuoden syksyllä ilmestyi sanomalehdissä jääkäreiden ”Sotilaskoteja perustamaan” kirjoituksia, joissa kannustettiin perustamaan sotilaskoteja Suomeen. Jääkärit olivat tutustuneet saksalaisiin sotilaskoteihin ja toivoivat vastaavanlaista toimintaa suomalaisille sotilaille.

Itsenäisten sotilaskotien kattojärjestöksi perustettiin vuonna 1921 Sotilaskotiliitto–Soldathemsförbundet ry (vuonna 1952 nimi lyhennettiin muotoon Sotilaskotiliitto). Liiton ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin Helsingin sotilaskotiyhdistyksen puheenjohtaja **Katri Bergholm**, joka oli aikansa arvostettu naisjohtaja ja yhteiskunnallinen vaikuttaja.

Sotilaskotiliitto neuvotteli Suomen puolustusvoimien kanssa yhteistyöstä ja sotilaskotityön käytännöistä sekä jakoi tietoa sotilaskotiyhdistyksille. Tavoitteena oli nuorten varusmiesten vapaa-ajanvieton ohjaaminen kristillis-isänmaallisessa hengessä. Liitolla oli julkinen asema, ja se sai taloudellista tukea puolustus- ja



Suomen pohjoisin sotilaskoti on Ivalon varuskunnassa. Myyntitiskin takana ovat sotilaskotisisar Satu Airola ja kodinhoitaja Mirja Karjalainen. Kuva on vuodelta 2004.

sisäministeriöltä. Lahjoituksia tuli myös yksityisiltä henkilöiltä ja yrityksiltä. Liitto jakoi muun muassa kahvin ja sokerin ostolupia sotilaskotiyhdistyksille anomusten perusteella.

Rajaseututyön edistäjä

Raja-alueen ensimmäinen sotilaskoti avattiin 1918 Kajaanin Leirimäen kasarmialueella. Laajamittainen rajaseututyön kehittäminen alkoi 1925, kun Sotilaskotiliitto pyrki kohentamaan itärajan sosiaalisia

oloja ja lähentämään rajamiehiä paikalliseen väestöön. Liiton palkkaamien määrärajojen rajavalistusneuvojen tehtävänä oli edistää isänmaallisuutta niin rajamiesten kuin siviiliväestön keskuudessa sekä järjestää henkisesti kehittävää ajanvietettä ja kannustaa urheiluun. Rajaseututyö lisäsi myös Sotilaskotiliiton valtiolta saamaa taloudellista tukea.

Rajaseututyön päätoimiseksi valistusohjaajaksi palkattiin vuonna 1934 maisteri **Uuno Peltoniemi**, joka oli toiminut ai-



Uusien alokkaiden tulojuhla Ivalon sotilaskodissa 8.1.2021.

emmin Akateemisen Karjalaseuran sihteerinä. Peltoniemen työkentäksi tuli koko itäraja ja toimipisteeksi Joensuu. Hänestä tuli myös samana vuonna perustetun Rajamme Vartija -lehden päätoimittaja.

Lehden ensimmäisen numeron (1/1934) pääkirjoituksessa tohtorinna Katri Bergholm kirjoittaa: "Rajasotilas, sinun tarkkaan katseesi, valppaan silmäsi ja rohkean suomalaisen mielesi varassa me elämme turvallista elämääme kodeissamme ja työssämme tietäen, että vartijamme valvoo. [...] Raja selvemmäksi – isänmaa rakkaammaksi, se on ollut Suomen Sotilaskotiliiton tunnuksena sen rajatyössä."

Rajamme Vartija -lehti kehittyi ennen talvisodan syttymistä laajalevikkiseksi aikakauslehdiksi. Sotien jälkeen lehti siirtyi vastaperustetun Rajasotilaskotiyhdistyksen julkaisuksi, ja myöhemmin nimenmuutoksen jälkeen Rajavartiolaitoksen esikunnan julkaisemaksi Rajamme Vartijat -lehdeksi.

Sotilaskotityö tänään

Vuosikymmenten kuluessa Suomeen on muodostunut omaleimainen suomalainen sotilaskotiaate, joka perustuu vapaaehtoistyöhön ja kiinteään yhteistyöhön

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kanssa.

Sotilaskotitoiminnan perustehtävä on ollut alusta saakka huolehtia sotilaiden vapaa-ajan viihtyvyydestä ja edistää heidän maanpuolustustahtoaan. Sotilaskodit mahdollistavat pienen lepopohjan ja virkistytymisen palvelusarjen keskellä niin joukko-osastoissa kuin leirialueilla ja maastoharjoituksissa. Lisäksi sotilaskodit tukevat varusmiesten viihtymistä järjestämällä konsertteja, hankkimalla urheiluvälineitä ja ylläpitämällä sotilaskotien kirjastoja.

Sotilaskotijärjestö muodostuu Sotilaskotiliitosta sekä 30 sotilaskodista ja 36 sotilaskotiyhdistyksestä ympäri maan. Järjestön palveluksessa on 157 työntekijää ja yli 4 500 vapaaehtoista. Vaikka sotilaskodeilla on palkattua henkilöstöä, on toiminnan kivajalkana aina ollut sotilaskotisisarten ja tänä päivänä yhä useammin myös sotilaskotiveljien vapaaehtoinen työpanos. Sotilaskotityötä voi tehdä jokainen 16 vuotta täyttänyt Suomen kansalainen, jonka jokin sotilaskotiyhdistys hyväksyy jäsenekseen. Liiton arvot ovat vapaaehtoisuus, osaaminen ja itsensä kehittäminen sekä luotettavuus, iloisuus ja palvelualltius.

Vuonna 1946 perustetulla Rajasotilaskotiyhdistyksellä on kolme sotilaskotia Rajavartiolaitoksen varuskunnissa Ivalossa, Onttolassa ja Imatralla. Lisäksi yhdistyksellä on kymmenen paikallisosastoa, jotka toimivat Helsingissä, Ilomantsissa, Imatralla, Kuhmossa, Kuusamossa, Lieksassa, Onttolassa, Parikkalassa, Rovaniemellä ja Suomussalmella. Merivartiostojen alueella Rajasotilaskotiyhdistys tekee tiivistä yhteistyötä Rannikkosotilaskotiyhdistyksen kanssa.



Vaikka varuskuntien lakkauttamisten myötä kaikilla sotilaskotiyhdistyksillä ei enää ole omaa sotilaskotia hoidettavanaan, vihreät sisaret ja veljet jatkavat toimintaa aktiivisesti. Sotkun munkkikahveista voivat myös muut kuin varusmiehet ja kantahenkilöstö nauttia erilaisissa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen yleisötapahtumissa.

Kevääksi 2021 suunniteltu Sotilaskotiliiton 100-vuotisjuhla jouduttiin siirtämään koronarajoitusten takia myöhemmään ajankohtaan. Sotilaskotitoiminnan perinnepäivänä toukokuun 7. päivänä muutamalla paikkakunnalla oli pop up -myymälä. ●

Lähteenä on käytetty mm. prikaatikenraali evp Pentti Airion kirjoittamaa historiikkia Sotilaskotityötä 100 vuotta 1918–2018.



Muuttuva merivartioinnin konsepti

Merivartiointi elää ajassa. Se mikä oli oleellista merivartiolaituksen synnyn aikaan, ei ollut oleellista enää kymmenisen vuotta myöhemmin talvisodan alla. Vastaavasti, se mikä oli oleellista sotien aikana, ei ollut oleellista enää kymmenen vuotta myöhemmin. Myös kylmän sodan aikana merivartiotehtävien painotukset muuttuivat toimintaympäristön muutoksen myötä. Eikä toimintaympäristön muutos toki pysähtynyt kylmän sodan päättymiseen, vaan ehkäpä päinvastoin.

Nyt 2020 -luvulla merivartiointin käsitteeseen sisältyy valtion merellisiä tehtäviä laaja-alaisesti ja nämä tehtävät vaikuttavat edelleen lisääntyvän. Siitä ei ole epäilystä, etteivätkö merivartiostot vastaisi toimintaympäristön huutoon myös 2030-luvulla. Mutta mikä on se huuto ja millaisella toiminnan perusajatuksella, eli konseptilla, siihen vastataan?

Rajavartiolaitys on aloittamassa työtä merivartiointin konseptin kehittämiseksi 2030-luvulle. Konseptin on määrä täydentää hiljattain laadittua rajojenvalvonnan operatiivista konseptia, vaikkakin merivartiointin tehtäväkentässä on tunnetusti vahvoja liittymäpintoja myös rajojenvalvontatoimialan ulkopuolelle.

Merivartiointilla on vaikuttavuutta kaikkiin Rajavartiolaituksen strategiassa määritettyihin strategisiin päämääriin: rajaturvallisuuteen, turvallisuuteen merialueilla sekä alueelliseen koskemattomuuteen ja puolustusvalmiuteen. Merkittävimpänä merivartiointin toimialana rajojenvalvonnan ohella nykyisellään näyttäytyy meripelastus, mutta myös merellinen rikostorjunta ja osallistuminen sotilaalliseen maanpuolustukseen ovat kiinteä osa merivartiointia.

Oman keskustelunsa vaatisi ympäristövahinkojen torjunta ja siihen liittyvä ympäristöpäästöjen valvonta, joilla jo nykyisellään on vahvoja itsenäisen toimialan piirteitä. Merivartiointin tehtäväkenttä myös vaikuttaa kasvavan nimenomaan tuohon suuntaan. Toki suunta voi muuttua poliittisen ohjauksen muuttuessa. Mainittakoon, että allekirjoittaneella ei ole mitään tekemistä Rajavartiolaituksen merivartiokonseptin kehittämistyön kanssa, joten tässä esitetyt ajatukset ovat yksittäisen merivartioupseerin tuuleen huutamista.

Laajeneva tehtäväkenttä vaatii erikoistumista

Kuljettaessa 2030-lukua kohti merivartiointin tehtäväkenttä siis mah-

dollisesti edelleen laajenee. Laajentumisen suunnasta tarkastelujaksolla esitin edellä yhden arvauksen. Pidemmällä aikavälillä arvelen kansallisen merivartiointin tehtäväkenttämme hiljalleen lähestyvän eurooppalaisten rannikkovartiotoimintojen viitekehystä.¹ Vaikuttaa siltä, että samanaikaisesti tehtäväkentän laajenemisen kanssa resursoinnin taso ei ainakaan kasva.

Käsillä on ikiaikainen pulma enemmän saamisesta aikaan vähemmällä. Pulmaan on erinäisissä organisaatioissa perinteisesti vastattu muun muassa ottamalla käyttöön uutta teknologiaa, lisäämällä automaatiota ja säätelemällä valmiutta (tuotantoa) tehokkaasti tarpeen (kysynnän) mukaan. ”Ylimääräinen” valmius on tehottomuutta. Toimintaa tulisi voida kohdentaa aina sinne missä sitä kulloinkin tarvitaan. Tähän viitataan tietojohtoisuuden tai tiedustelulähtöisyyden käsitteillä. Puhkikuluneina iskusanoina: staattisesta tulee siirtyä dynaamiseen.

Tehtäväkentän laajuus ei tulevaisuudessa, jos nykyäänkään, mahdollista yksittäiselle merivartiomiehelle kaiken substanssin hallintaa. Erikoistumisen astetta lienee nykyisestäään nostettava ja urapolkuja on sitä myötä eriytettävä. Keskitettyjä operatiivisen

¹ 1. meriturvallisuus (safety), mukaan lukien alusliikennepalvelut; 2. meri-, alus- ja satamaturvallisuus (security); 3. merelliset tullitoiminnot; 4. ihmiskaupan ja salakuljetuksen ehkäisy ja torjunta sekä niihin liittyvä merellinen lainvalvonta; 5. merellinen rajavalvonta; 6. merivalvonta; 7. merellisten ympäristövahinkojen ehkäisy ja torjunta; 8. meripelastus; 9. haaksirikkoisten alusten avustaminen ja muut merelliset avustustehtävät; 10. merellisten onnettomuuksien torjunta; 11. kalastuksen valvonta sekä 12. edellä mainittuihin liittyvät oheistoiminnot.

toiminnan etätukipalveluita on mahdollisesti edelleen kehitettävä. Näihin asioihin otettaneen kantaa tulevassa merivartioiden konseptissa.

Järjestelmästä joustava

Auki pitänee kirjoittaa myös se, että valtakunnan kaikilla merialueilla ei voida odottaa samaa palvelutasoa. Palvelutasoalueiden määrittelyn suhteen tulee kuitenkin olla tarkkana, sillä palvelutasovaatimukset vaihtelevat vahvasti tehtävätyypeittäin. Esimerkiksi meripelastuksen korkeimman palvelutasovaatimuksen alue ei välttämättä ole ympäristövahinkojen torjunnan tai rajojenvalvonnan näkökulmasta merkittävä ja päinvastoin. Palvelutasovaatimus vaihdellee myös vähintäänkin vuodenajoittain. Järjestelmästä tulee siis rakentaa joustava. Joustavuus asettaa kohonneen vaatimuksen säädellä valmiutta tehokkaasti.

Käytännössä tehokkaampi merivartioiden valmiuden säätely voisi tarkoittaa tukikohtaverkon kehittämistä palvelutasovaatimuksia vastaavaksi. Rauhallisemman tehtävätaajuuden, ja siten oletettavasti alemman palvelutasovaatimuksen, alueilla voitaneen ”lämpimistä” asemista osittain siirtyä ”puolilämpimiin”, eli vain painopisteaikana miehitettyihin tukikohtiin. Viimeksi mainitut voitaneen toteuttaa kustannustehokkaasti joko kelluvina tai rannalle sijoitettavina modulaarisina ratkaisuin. Osittain riittänevät ”kylmät” partiotukikohdat, jotka mahdollistavat partion tukeutumisen ja rajoitetun huollon. Alemman palvelutason alueille voidaan suunnata

ns. pitkiä partioita silloin, kun siihen riskianalyysin perusteella on tarvetta.

Vartiolaivat ovat kuningattaria jatkossakin

Käynnissä oleva tilannekuvahanke luo edellytykset merellisenkin riskianalyysin tehostumiselle ja sitä kautta partioinnin tehokkaalle suunnauttamiselle, siis tietojohdoiselle toimintatavalle. Valvonnan painopiste voidaan tulevaisuudessa enenevässä määrin luoda ilmasta tai avaruudesta omiin tai yhteistyökumppaneiden suorituskykyihin tukeutuen. Painopisteenmuodostuksessa toki vartiolaivat säilyttävät asemansa pelikentän kuningattarina myös näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa.

Käytännön tasolla uusi RV-kalusto kokonsa ja ominaisuuksiensa puolesta mahdollistaa edellä mainitut pitkät partiot. Suomenlahden merivartiostossa, muun muassa sisärajojenvalvonnan palauttamiseen liittyen, on toimeenpantu kuluvana vuonna koko vartioston toiminta-alueella joustavasti ja pitkäkestoisesti partioivaa ”rajojenvalvonnan projektipartiota” (RVPRO). Saadut kokemukset ovat olleet myönteisiä, joskin pitkät partiot aiheuttavat painetta partiotaktisille muutoksille.

Yhteispartiointia (RV+X) on varmasti syytä edelleen kehittää. Myös partioiden vahvuus tulee optimoida siten, että kaluston suorituskyky saadaan ulosmitattua ja että riskianalyysin mukaisiin tehtävätyyppisiin voidaan kulloinkin luoda tehokas vaste. Joustavuuteen liittyy myös kaluston sijoittelu. Kaluston sitomista

tiettyihin aseisiin tai tukikohtiin voitaneen tarkastella kriittisesti. Olisiko esimerkiksi ilmatyynyaluksia mahdollista säilyttää valtakunnallisesti keskitetysti ja luovuttaa operatiiviselle käyttäjälle silloin kun tarvetta on?

Maailman parasta merivartiointia

Konseptitohinasta huolimatta on syytä korostaa, että merivartioiden jama ei nyky-Suomessa ole missään nimessä huono. Päinvastoin – suomalaiset nauttivat vahvasti puolueellisen arvioni mukaan maailman parhaasta merivartioiden palvelutasosta. Saattaa vain olla, että uudet ajat ja uusi resursoinnin taso vaativat uutta tapaa tehdä asioita.

Kaikki edellytykset merivartiokonseptin kehittämiseksi ovat olemassa jo nykyisellä tai suunnitellusti hankittavalla kalustolla. Jääkäämme mielenkiinnolla odottamaan konseptityön hedelmiä ja olkaamme valmiina vastaamaan huutoon.

Kirjoittaja, komentajakapteeni Ilja Iljina toimii operaatiopäällikkönä Suomenlahden merivartiostossa.



Marina utvecklingsprojekt ger verktyg för att leda operationer

Under den internationella oljebekämpningsövningen Balex 2021, som ordnas i slutet av augusti i Kotka, testas verksamhets sätt som Gränsbevakningsväsendet utvecklat inom olika marina utvecklingsprojekt.

Under två dagar övar Gränsbevakningsväsendet samarbetet kring en stor sjöolycka tillsammans med sina kolleger i Östersjöländerna. Scenariot är en kollision mellan två tankfartyg som transporterar olja och farliga kemikalier i en farled i Finska viken. Det krävs smart ledarskap, bästa praxis och branschövergripande kunnande.

Inom de marina utvecklingsprojekten skapas verktyg för sjöbevakningssektionernas och hela Gränsbevakningsväsendets bruk, både för övningsverksamhet och för verkliga situationer. Projektet OilArt tar fram anvisningar för ledning av en långvarig oljebekämpningsoperation och i projektet OilSarEx byggs verktyg för planering, genomförande och evaluering av marin övningsverksamhet. Projektet AlusKeto kartlägger kapaciteten för fartygskemikalieolyckor och identifierar framtida utvecklingsobjekt.

Sjösäkerhetsenhetens verksamhetsprinciper som utvecklats i projekten OilArt och OilSarEx har testats och utvärderats vid flera workshoppar och övningar under de senaste två åren. Övningen Balex 2021, som ordnas i augusti, är den största

praktiska satsningen hittills. Det är också första gången som man i en finländsk övning av den här storleksklassen övar åtgärderna vid en kemikalieolycka tillsammans med internationella fartygsenheter.

– Här finns många chanser till inlärning och man ser också bättre olika utvecklingsbehov när samma övning inkluderar flera av operationens delområden, i stället för att varje sektor eller del övas separat. Samtidigt måste deltagarna fundera på hur helheten ska ledas och kontrolleras, konstaterar gränsbevakningsöverinspektör **Pertti Normia** vid Gränsbevakningsväsendets Juridiska avdelning.

Ledning och växelverkan

En stor olje- eller kemikalieolycka ställer särskilda krav på operationsledningen. I en krävande verklig situation har man nytta av färdiga verksamhetsmodeller.

Internationellt överenskomna förfaranden och författningar ska också tas i beaktande i den övergripande ledningen. När man kallar en utländsk flotta till hjälp är den som begärt hjälp skyldig att bistå med fartygsunderhåll och återställa flot-

tan så att den kan återgå till sina normala uppgifter. Avfalls- och servicelogistiken är ett exempel på den komplicerade helhet som man måste klara av vid en stor oljeolycka till sjöss.

– Allt detta ingår i ledningen av bekämpningen av miljöskador, det är inte bara fråga om att leda enheterna till sjöss, berättar **Kati Tahvonen**, chef för projektet OilArt.

Bevakningsflygdivisionens gränsbevakningsofficer **Jukka-Pekka Lumilahti** konstaterar också att arbetet med projektet OilArt har öppnat hans ögon för hur omfattande en oljebekämpningsoperation egentligen är. – I Bevakningsflygdivisionens plan för storolyckor har det nu beaktats att det vid en storolycka kan behövas aktiv flygverksamhet i flera veckors tid.

Den viktigaste slutprodukten i projektet OilArt är de anvisningar för ledning av oljebekämpningsoperationer som färdigställs hösten 2021. Härnäst är avsikten att utarbeta anvisningar om taktiken för oljebekämpning och samla grundprinciperna för bekämpningsoperationer på ett och samma ställe.



Under oljebekämpningsövningen Balex 2021 testas de verksamhetssätt som Gränsbevakningsväsendet utvecklat inom olika marina utvecklingsprojekt.

Indikatorer och framförhållning

Arbetsättet inom utvecklingsprojekten har från början varit interaktivt samt betonat testande och framförhållning. På så sätt har man kunnat identifiera flera utvecklingsbehov i fråga om beredskapen.

– För målen som uppställts för varje övning fastställer vi indikatorer, som sedan visar om målen med övningen har uppnåtts, säger **Teemu Niemelä**, chef för projektet OilSarEx.

Projektet AlusKeto, som siktar på att utveckla kapaciteten för kemikalieolyckor, har visat den stora vikten av framförhållning. Projektet har nu kom-

mit till ett skede när man med hjälp av olika scenarier kartlägger behoven av och möjligheterna till utveckling.

– För oss innebär framförhållningen att vi skissar upp olika scenarier och sedan planerar verksamheten utgående från dem. Användningen av prognostiseringsverktyg är också en central del av våra forsknings- och utvecklingsprojekt, säger Gränsbevakningsväsendets forskningschef **Sari Lindblom** som leder projektet AlusKeto.

I AlusKeto-projektet betonas också vikten av samarbete. Ingen enskild myndighet har tillräckliga resurser för att på

egen hand bekämpa mer krävande kemikalieolyckor. Det är viktigt att göra upp bra samarbetsplaner med i synnerhet räddningsverken.

Alla tre projekt fokuserar antingen helt eller delvis på bekämpningen av miljöskador. I strategin som sträcker sig fram till 2027 är ett av Gränsbevakningsväsendets mål att utveckla sin förmåga att leda bekämpningen av miljöolyckor. ●



TEXT: Timo Marquis BILDER: Frontex och Schutterstock



Om det europeiska gränssäkerhetssamarbetets framtid

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1896 har det inrättats en gemensam stående styrka inom den europeiska gräns- och kustbevakningen. Styrkans centrala uppgift är att stödja medlemsstaterna i deras arbete för att bevara säkerheten vid Schengen-områdets yttre gränser med hjälp av gemensamma insatser.

I nummer 2/2020 av tidningen *Rajamme Vartijat* skrev överinspektör **Pietari Vuorensola** vid staben för Gränsbevakningsväsendet att inrättandet av den stående styrkan innebär en ny era för det europeiska gränssäkerhetssamarbetet, särskilt med tanke på gräns- och sjöbevakarnas nya karriärmöjligheter. Den nya eran inleddes i januari 2021 i och med den stående styrkans första operativa uppdrag.

Jämfört med den tidigare EU-lagstiftningen är de tydligaste ändringarna i för-

ordningen det utvidgade gränssäkerhetssamarbetet och inkludering av Frontex ordinarie personal med verkställande befogenheter och teknisk utrustning i resurspoolen. Den gradvisa utökningen av den stående styrkan till den maximala kapaciteten på 10 000 medlemmar och den tekniska utrustningen är redan i full gång och fortsätter åtminstone fram till det föreskrivna året 2027.

Dimensionen på samarbetet och resurspoolen bevaras sannolikt på åtminstone denna nivå också efter det målsatta året. År 2027 ska det alltså från Gränsbevakningsväsendet ha utstationerats eller utplacerats 60 årsverken till den europeiska gränssäkerhetsstyrkan i solidarisk anda. Med förhoppningen om att Finland också i fortsättningen har Europas säkraste gränser ger vi alltså betydligt mer av våra resurser för gemensamt bruk än vi tar emot. Förvisso kan det också här uppstå en liknande situation som under

invandringskrisen 2015, när det kan finnas ett tillfälligt behov av att be om stöd ur resurspoolen.

Uppbyggnad av värdmedlemsstaternas förmåga att hysa stödenheter

Den nya lagändringen leder tankarna till arbetet med att öka medlemsstaternas förmåga att hysa stödenheter. Gränsbevakningens motto – säkerhet under alla förhållanden – har inpräntats i oss alla genom våra tjänsteuppdrag. Det här innebär att vi bygger upp en systematisk beredskap för allvarliga risker, även om de är osannolika. Det är klokt att bygga upp den här beredskapen stegvis och med eftertanke under en lugnare period, eftersom detta kan vara svårt eller till och med omöjligt när risken är överhängande eller redan har realiserats.

En likadan situation betonas nu i alla medlemsstater när den stående styrkan



Den nya uniformen för gränsbevakarna inom den europeiska gräns- och kustbevakningen.

gradvis byggs upp till sin fulla skala. I såväl normala som utmanande situationer där det placeras ut en stödenhet i en värdmedlemsstat är det fråga om att möjliggöra och vidta gemensamma åtgärder som svarar mot värdlandets gränssäkerhetsbehov.

I en internationell verksamhetsmiljö är språkfrågor, verksamhets- och organisationskulturer, befogenhetsfrågor och ledarskap några av de centrala aspekter som är självklara i nationell verksamhet. Vi måste erkänna att Finland inte är någon europeisk stormakt när det handlar om att fungera som värdmedlemsstat. Trots det har vi nu, tack vare den nya stående styrkan, möjlighet att skapa ett ändamålsenligt nationellt system som uppfyller våra egna behov och som stöder en effektiv användning av styrkan också i Finland.

Planerna och systemen till trots är det inte bara de i chefsställning som ansvarar för värdskapet. Alla vi på land, till sjöss, i luften och i stöduppgifter är åtminstone tidvis värdar och värdinnor för företrädarna för den stående styrkan.

Erfarenhet av utstationering för europeiska gränssäkerhetsuppdrag

Flera av oss har redan erfarenhet av utstationering eller utplacering för europeiska

gränssäkerhetsuppdrag. Dessa lärdomar är mycket viktiga för hur vi utvecklar våra nationella planer och system. De är också till stor nytta när vi förbereder oss för att möta våra utländska kolleger i Finland.

Jag uppmuntrar alla att ge sin åsikt om hur vi skulle kunna utveckla värdmedlemsstaternas förmåga att hysa stödenheter. Jag anser att vi alla har en möjlighet att lära oss något. På så sätt kan vi bygga upp Gränsbevakningsväsendets arbets- och verksamhetsmiljö och detta utvecklingsarbete ger sannolikt också synergieffekter för dem som utstationeras utomlands.

Situationen i slutet av det här årtiondet och i början av 2030-talet kommer att skilja sig avsevärt från den nuvarande. Även om den stående styrkan inrättades till följd av ett politiskt beslutsfattande av sin tid är det osannolikt att den gällande EU-förordningen skulle upphävas eller ändras så att samarbetet minskas.

Om den nya migrations- och asylpakten som Europeiska kommissionen lagt fram och det därpå följande politiska beslutsfattandet lyckas ge ett för samtliga parter tillfredsställande slutresultat i form av lagstiftning kan detta leda till ännu tätare nationellt samarbete med Migri och polisen. I det här sammanhanget kan vi också notera en utveckling mot ett över-

gripande ansvar för uppdrag kring migration och asyl på europeisk nivå som en del av det redan befintliga integrerade gränssäkerhetssystemet på lång sikt. ●

Författaren överlöjtnant Timo Marquis är byråofficer vid staben för Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion.



Maritime development projects provide tools for operational leadership

The BALEX 2021 oil spill response exercise will be arranged in Kotka, Finland in late August. The exercise provides an international setting to test those operational methods that have been developed within the Finnish Border Guard's maritime development projects.

The two-day exercise involves training with colleagues from different Baltic Sea states with the intention of preparing for cooperation in the event of a large-scale maritime accident. In the exercise scenario, two tankers collide in the Gulf of Finland, resulting in the leakage of oil and hazardous chemicals into the sea. This situation calls for intelligent leadership, proven operational methods and multi-disciplinary expertise.

The maritime development projects of the Finnish Border Guard provide tools for the use of the Coast Guard Districts and the Finnish Border Guard as a whole, thus preparing them for exercises as well as actual situations. The OilArt project is developing an operational art concept for a long-lasting oil spill response operation, while the OilSarEx project focuses on developing tools for the planning, implementation and evaluation of maritime exercise operations. The aim of the Alus-Keto project is to investigate and develop capabilities related to accidents involving hazardous and noxious substances transported at sea.

The operating principles established within the OilArt and OilSarEx projects of the Maritime Safety Unit have already been tested and evaluated in a number of workshops and exercises over the past two years. The BALEX 2021 exercise in August will be the largest practical effort so far. It is also the first time when Finland is in charge of hosting an exercise of this scale in which a chemical accident operation will be trained jointly with international units.

"Learning takes place and areas for development are identified when several operational sectors are included in the exercise, instead of training separately for each individual sector or area. The participants are thus forced to consider the overall command and control of an operation", explains **Pertti Normia**, Border Guard Chief Superintendent, Legal Division of the Finnish Border Guard.

Leadership and interaction

A large-scale oil or chemical accident at sea sets special requirements for the operational command and leadership.

Having feasible operating models available is an asset in an actual situation.

Moreover, the internationally agreed procedures and regulations shall be taken into consideration. If foreign vessels are called for assistance, the requesting party is obliged to support them in terms of maintenance services and return to normal duties. Logistics related to waste and maintenance services are just one example of the complex entities that must be managed in the event of a major oil spill accident.

"Leading an environmental damage prevention operation is about all these elements, not just moving around those units that operate at sea", **Kati Tahvonen**, OilArt Project Manager says.

Working within the OilArt project opened the eyes of Border Control Officer **Jukka-Pekka Lumilahti** at the Air Patrol Squadron to realise how extensive an oil combating operation can be. "The Air Patrol Squadron's planning for major accidents now takes into account the possibility that a major accident may require active flight operations for a period of several weeks", he explains.



The BALEX 2021 exercise provides an international setting to test those operational methods that have been developed within the Finnish Border Guard's maritime development projects.

The most important outcome of the OilArt project is the operational art concept for oil spill response operations, which will be completed during autumn 2021. The next step involves the drawing up of a tactical guideline for oil spill response to summarise the basic principles of a damage prevention operation.

Measures and a proactive approach

Right from the start, the approach within these development projects has been not only interactive but also proactive and focused on testing. Thus, it has been possible to identify several areas for further development in relation to preparedness.

“For each exercise, we set targets and define measures that must be met in order for the exercise to achieve its targets”, explains **Teemu Niemelä**, OilSarEx Project Manager.

The significance of a proactive approach has been demonstrated in the AlusKeto project, which is aimed at developing capabilities related to chemical accidents at sea. The project has advanced to the stage in which development needs and possibilities are being surveyed by means of scenario work.

“In terms of anticipation, various scenarios are defined that will serve as the basis for planning the operations. The provision of anticipatory tools is among the key aspects of our research and development projects”, says **Sari Lindholm**, Head of Research at the Finnish Border Guard, who is leading the AlusKeto project.

The role of collaboration is emphasised in connection with the AlusKeto project as well. No individual authority has sufficient resources to manage the most demanding chemical accidents

single-handedly. In particular, it is vital to draw up proper plans for collaboration with the regional Rescue Services.

All three development projects are focused, partly or entirely, on the prevention of environmental damage. In its strategy up to 2027, the Finnish Border Guard has identified the development of its capability to lead environmental accident prevention operations as one of its strategic goals. ●



TEXT: Timo Marquis PHOTOS: Frontex and Juergen Nowak / Shutterstock.com



On the future of European border security cooperation

The European Border and Coast Guard Standing Corps was established by virtue of Regulation (EU) 2019/1896 of the European Parliament and of the Council. The key task of the standing corps is to support, through collaboration, the Member States in maintaining border security on the Schengen Area external borders.

In his article in *Rajamme Vartijat* 2/2020, Senior Officer at the Headquarters of the Finnish Border Guard Pietari Vuorensola stated that the setting up of the standing corps would take the European border management cooperation into a new era, while also offering new career opportunities for Finnish border and coast guards. This new era started in January 2021 with the launch of the first operational tasks of the standing corps.

In comparison to the previous EU legislation, the most obvious changes are related to the expansion of border

security cooperation and the inclusion of Frontex statutory staff with executive powers as well as technical equipment into the resource pool. The incremental scaling up of the standing corps to its maximum strength of 10,000 persons, together with the technical equipment, is currently underway and will continue to, at least, the year 2027, as stated in the EU Regulation.

It is likely that the scale of collaboration and resource pool will remain at this level beyond the target year. For the Finnish Border Guard in 2027, this means that the input of approximately 60 person-years will have been allocated to European border security in the spirit of solidarity. In the hope that Europe's best secured borders remain in Finland, this will mean that Finland is providing clearly more resources for common use than it receives. However, a situation similar to the migration crisis in 2015 may occur in

Finland as well, and thus, an occasional need may rise to request support from the resource pool.

Building up hosting capacity

The legislative reform leads thoughts to the construction of hosting capacity. Through our daily duties, we, at the Finnish Border Guard, have adopted our motto: Security in all circumstances. Accordingly, we are building our preparedness systematically in order to be able to respond to severe risks, even the unlikely ones. It is wise to build this preparedness during a peaceful situation in an incremental and considerate manner, because it may be difficult or impossible to do so when the situation is threatening or already escalated.

This is currently emphasised in all Member States as the standing corps is incrementally being built to its full scale. Fundamentally, both in normal and chal-



The sleeve patch of the new Standing Corps uniform.

lenging situations, hosting is about facilitating and implementing shared activities for the specific border security needs of the hosting Member State.

In international operational environments, key aspects include language issues, operating and organisational cultures, jurisdiction and leadership, all of which may be self-evident within the national context. We should admit that Finland is not a European superpower in terms of hosting. Nevertheless, along with the new standing corps, we will be able to create a national system that is suited to meet our needs and supports the effective use of the standing corps resources in Finland.

Notwithstanding the plans and systems in place, hosting is not only the responsibility of those in superior positions. Anyone of us engaged in duties on land, at sea or in the air, or in support tasks within the Finnish Border Guard will occasionally be hosting representatives from the standing corps.

Experience from European border security secondments

There are numerous individuals among us who have experience from secondments within the European border security or-

ganisations. Their lessons learnt are valuable for the development of our national plans and systems. They are also of benefit when we prepare for meeting and interacting with foreign colleagues in Finland.

I encourage everyone to share their views for the purposes of developing our long-term hosting capacity. I feel that we all have an opportunity for learning. This is how we can advance the working and operational environment of the Finnish Border Guard and create synergic benefits for those who will be seconded abroad in the future.

The scenario for the end of the decade and the early 2030s is clearly different from the contemporary situation. Although the establishment of the standing corps was a political decision of the time, revoking the EU Regulation or amending it in a less collaborative direction is unlikely.

If the New Pact on Migration and Asylum, as proposed by the European Commission, and the subsequent political decision-making process succeed in providing an outcome in the form of legislation that is satisfactory for all parties, it may lead to intensifying our collaboration with the Finnish Immigration Service and the Police on the national level. In

this context, we can also observe a move towards more comprehensive European-level migration and asylum task responsibility as part of the existing Integrated Border Management system in the long term. ●

The author, First Lieutenant Timo Marquis serves as Staff Officer at the Southeast Finland Border Guard District Headquarters.



VUODEN RAJAMIES 2020: KAPTEENILUUTNANTTI JANNE ISOMETSÄ

Vuoden 2020 Rajamieheksi nimettiin 21.3.2021 kapteeniluutnantti **Janne Johannes Isometsä** Länsi-Suomen merivartiostosta.

Kapteeniluutnantti Isometsä on palvellut Rajavartiolaitoksessa vuodesta 1998 lähtien. Hän aloitti palvelusuransa Kalajoen merivartiostasemalla nuoremman rajavartijan tehtävässä partio- ja vartiomiehenä. Opistoupseerin tutkinnon Isometsä suoritti vuonna 2002, opistoupseerin täydennyskurssin vuonna 2009 ja opistoupseerin jatkokurssin vuonna 2010. Isometsä on palvellut vartioupseerina Kalajoen sekä Kemin merivartiostasemilla, varapäällikkönä Vallgrundin merivartiostasemalla sekä päällikkönä Virpiniemen merivartiostasemalla vuodesta 2019 alkaen. Kapteeniluutnantiksi Isometsä ylennettiin 21.3.2019.

Kun valtioneuvoston päätti keväällä 2020 rajavalvonnan väliaikaisesta palauttamisesta sisärajoille covid-19-tartuntatietiepidemian Suomen sisäiseen turvallisuuteen kohdistaman vakavan uhan edellyttämien toimien vuoksi, Virpiniemen merivartiostasema käynnisti kapteeniluutnantti Janne Isometsän johdolla sisärajalvalvonnan ensimmäiset toimenpiteet Torniossa viipymättä ja ammattitaitoisesti poikkeuksellisissa olosuhteissa.

Tehtäväkokonaisuus on ollut varsin poikkeuksellinen Rajavartiolaitoksen historiassa. Isometsä on onnistunut yh-



Vuoden Rajamies saa haltuunsa vuodeksi kenraali Mannerheimia esittävän pienoispatsaan. Årets gränsman får ta emot och i ett år framåt förvalta vandringsstatyeten som föreställer general Mannerheim.

distämään sisärajalvalvonnan palauttamiseen liittyvät käytännön vaatimukset sekä Virpiniemen merivartiostaseman päällikön tehtävät, vaikka sisärajalvalvonnan pitkäkestoisuus on aiheuttanut henkilöstön jaksamiselle haasteita. Isometsän toiminta on ollut omiaan lisäämään Rajavartiolaitoksen arvostusta kansalaisten ja muiden viranomaisten keskuudessa.

Kapteeniluutnantti Janne Isometsä toimii yksikössään esimerkillisenä ja vastuuntuntoisena päällikkönä. Isometsällä on esimiesten, työtovereiden ja alaisten laaja luottamus, jonka hän on ansainnut huolellisen ja määrätietoisen tehtävien täyttämisen kautta. Merivartiostaseman poikkeuksellisen laajalla toimialueella

Isometsä on vahvalla sitoutumisellaan ja vuorovaikutuskyvyillään luonut erinomaiset yhteistyösuhteet Rajavartiolaitoksen moniin yhteistoimintaosapuoliin.

Vuoden rajamieheksi nimeäminen on kunniamaininta, joka annetaan vuosittain yhdelle rajamiehelle erityistä tunnustusta ansaitsevan teon tai toiminnan perusteella. Rajavartiolaitoksessa on valittu Vuoden Rajamies vuodesta 1959 lähtien. Vuoden Rajamiehen nimeää Rajavartiolaitoksen päällikkö **Pasi Kostamovaara**.

Vuoden Rajamiehen nimitys tapahtui tänä vuonna Länsi-Suomen merivartiostasemalla esikunnassa poikkeusaikojen mukaisin järjestelyin.

ÅRETS GRÄNSMAN 2020: KAPTENLÖJTNANT JANNE ISOMETSÄ

Till Årets Gränsman 2020 utsågs den 21 mars 2021 kaptenlöjtnant **Janne Johannes Isometsä** från Västra Finlands sjöbevakningssektion.

Kaptenlöjtnant Isometsä har tjänstgjort vid Gränsbevakningsväsendet sedan

1998. Han började sin tjänstgöring som vakt- och patrullman i uppgiften som yngre gränsbevakare vid Kalajoki sjöbevakningsstation. Isometsä avlade en institutsofficersexamen 2002, en kompletteringskurs för institutsofficerare 2009 och

en fortsättningskurs för institutsofficerare 2010. Isometsä har sedan 2019 tjänstgjort i flera uppgifter: som vaktofficer vid Kalajoki och Kemi sjöbevakningsstationer, som vice chef vid Vallgrundssjöbevakningsstation och som chef för Virpiniemi

sjöbevakningsstation. Han blev befördrad till kaptenlöjtnant den 21 mars 2019.

Efter att statsrådet våren 2020 beslutade att tillfälligt återinföra gränskontrollen vid de inre gränserna med anledning av de åtgärder som krävdes på grund av det allvarliga hotet mot Finlands inre säkerhet som den smittsamma sjukdomsepidemin covid-19 utgjorde, inledde Virpiniemi sjöbevakningsstation under ledning av kaptenlöjtnant Janne Isometsä omedelbart de första åtgärderna för att återinföra den inre gränskontrollen i Torneå på ett yrkeskunnigt sätt under exceptionella förhållanden.

Uppgiftshelheten har varit mycket exceptionell i Gränsbevakningsväsendets historia. Isometsä har lyckats kombinera de praktiska kraven som återinförandet

av gränskontrollen vid de inre gränserna ställer med uppgifterna som chef för Virpiniemi sjöbevakningsstation, även om det har varit krävande då personalen har belastats av att situationen med den inre gränskontrollen har dragit ut på tiden. Isometsä har ägnat sin verksamhet åt att öka Gränsbevakningsväsendets uppskattning hos medborgare och myndigheter.

Kaptenlöjtnant Janne Isometsä är en exemplarisk och ansvarsfull chef vid sin enhet. Förmännen, arbetskompisarna och de underordnade visar honom stort förtroende, vilket han har förtjänat genom en noggrann och målmedveten skötsel av uppgifterna. Inom sjöbevakningsstationens exceptionellt omfattande verksamhetsområde har Isometsä genom sitt starka engagemang och förmåga till inter-

aktion skapat utmärkta samarbetsrelationer mellan Gränsbevakningsväsendet och flera samarbetsparter.

Att utses till Årets Gränsman är ett hedersomnämmande som ges till en gränsbevakningsman varje år med anledning av en gärning eller verksamhet som förtjänar ett särskilt erkännande. Gränsbevakningsväsendet har beviljat hedersomnämmandet Årets gränsman sedan 1959. Årets Gränsman utsågs av chefen för Gränsbevakningsväsendet **Pasi Kostamovaara**.

I år ordnades festligheterna vid staben för Västra Finlands sjöbevakningssektion med anledning av utnämningen till Årets Gränsman med arrangemang som var förenliga med undantagsförhållandena.

TEKSTI: Tapani Lintula KUVAT: Kuusamon rajavartioasema

KUUSAMON ENTISTÄ RAJAKASARMIA MUISTETTIIN MUISTOLAATALLA

Kainuun rajavartioston killan Kuusamon osasto ja Kainuun rajavartiosto kiinnittivät Kuusamon entisen kasarmin seinään muistolaatan muistoksi rakennuksen menneistä vuosista Rajavartiolaitoksen käytössä.

Vuoden vaihteessa tuli kuluneeksi 10 vuotta siitä, kun rajavartiosto luopui rakennuksen käytöstä.

Kuusamon kirkonkylän pohjoisreunalla Nilonkankaalla sijaitseva Rajavartiolaitoksen kasarmialueen entinen päärakennus, niin kutsuttu Kasarmi 1, valmistui vuonna 1976 ja palveli Kainuun rajavartioston eri organisaatioiden käytössä vuoden 2010 loppuun saakka.

Nilonkankaalle Rajavartiolaitos muutti jatkosodan päätyttyä juhannuksena vuonna 1945.

Nykyisin Kainuun rajavartioston Kuusamon rajavartioasema toimii Nilonkankaalla, kasarmirakennus 1:n naapurissa ja kasarmirakennus 1:ssä toimii majoitusliike.



Muistolaatan julkistaminen tapahtui Rajavartiolaitoksen vuosipäivänä 21.3.2021. Tilaisuudessa olivat mukana kasarmirakennuksessa toimivan hotellin yrittäjät, Kuusamon rajavartioaseman päällikkö sekä KR Kilta Kuusamon osaston edustajat.



MYÖNNETYT KUNNIAMERKIT

Tasavallan presidentti on antanut Rajavartiolaitoksen henkilöstölle seuraavat Suomen Valkoisen Ruusun ja Suomen Leijonan ritarikuntien kunniamerkit 4. kesäkuuta 2021

Suomen Leijonan komentajamerkki

Eversti Jarkko Juhani Alén
Kommodori Ari Kalevi Laaksonen
Eversti Jukka Tuomas Laosmaa
Eversti Marko Petteri Saareks

Suomen Valkoisen Ruusun I luokan ritarimerkki

Komentaja Kimmo Sakari Ahvonen
Komentaja Petri Juhana Roland Härmä
Everstiluuennantti Kaarlo Tapani Suoniemi

Suomen Leijona I luokan ritarimerkki

Majuri Eero Heikki Sakari Ahtiainen
Majuri Pasi Marko Iittiläinen
Komentajakapteeni Ilja Juho Aleksii Iljin
Majuri Mikko Petteri Kallinen
Majuri Timo Väinö Juhani Keinonen
Majuri Jari Ensio Tapani Kotala
Majuri Samuli Markus Mikael Murtonen
Majuri Simo Pekka Purmonen
Majuri Pekka Olavi Ravela
Komentajakapteeni Lauri Valtteri Viitala

Suomen Valkoisen Ruusun ritarimerkki

Majuri Antti Ilmari Saarinen

Suomen Leijonan ritarimerkki

Kapteeniluunnantti Tommi Antero Karppi
Kapteeni Kari Juhani Mäntynenä
Kapteeni Mauri Uolevi Nygård
Kapteeniluunnantti Jukka Kalevi Tekokoski

Suomen Valkoisen Ruusun ansioristi

Yliiluunnantti Vesa Sakari Arffman
Insinööriyliluunnantti Mats Anders Järf
Yliiluunnantti (evp) Kai Mikael Koskela
Yliiluunnantti Petri Matias Kurkinen
Yliiluunnantti (evp) Ari Sakari Laatikainen
Yliiluunnantti Vesa Tuomas Lavikainen
Yliiluunnantti Aki Tero Kalevi Piiipponen
Yliiluunnantti Tapani Erkki Kalevi Pulikka
Yliiluunnantti Jouni Tapio Remes
Yliiluunnantti Antti Tapani Salo
Insinööriyliluunnantti Jussi Petteri Sarjanen
Yliiluunnantti Jukka Eemeli Tarkiaainen
Yliiluunnantti Joona Eerikki Timperi
Yliiluunnantti Antti Eino Ilmari Yläjääsäski

Suomen Leijonan ansioristi

Luuennantti Mika Anders Kristian Kuure
Luuennantti Tommi Tapani Lehtonen
Luuennantti Lars Anders Saarinen

Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali kultaristein

Hankintasuunnittelija Ilse Erika Edfelt
Rajavartiomestari Hannu Kalervo Havu
Merivartiomestari Frank Kenneth Holmström
Rajavartiomestari Juha Matias Hotakainen
Rajavartiomestari Aki Juhani Kankkunen
Rajavartiomestari Petri Tapio Kempainen
Kiinteistömeestari Simo Sakari Kieksi
Rajavartiomestari Teemu Heikki Kokki
Merivartiomestari Aki Sakari Kylänpää
Merivartiomestari Inka Marika Laukkanen
Rajavartiomestari Juha Pekka Okkonen
Merivartiomestari Tuomo Olavi Pajula
Rajavartiomestari Vesa Mikael Pansar
Merivartiomestari Jarmo Juhani Pätsi
Rajavartiomestari Kimmo Tero Petteri Wessman

Suomen Valkoisen Ruusun I luokan mitali

Ylirajavartija Tomi Olavi Aalto
Ylimerivartija Timo Sakari Aho
Vanhempi rajavartija Toni Antero Anttila
Ylirajavartija Joni Esko Jukanpoika Hakulinen
Vanhempi rajavartija Simo Juhana Halko
Ylimerivartija Patrick Ove Mikael Hassel
Vanhempi rajavartija Tero Juha Mikael Hassinen
Vanhempi rajavartija Mikko Tapani Heikkinen
Vanhempi rajavartija Juha Ilmari Heikkonen
Ylimerivartija Kim Mikael Henriksson
Vanhempi rajavartija Antti Henrik Hietämäki
Vanhempi rajavartija Pekka Jussi Ilmari Hiltunen
Vanhempi rajavartija Jaakko Juhani Honkaniemi
Ylirajavartija Pasi Antero Hämäläinen
Vanhempi rajavartija Petja Mikael Härkönen
Vanhempi merivartija Maria Helena Ilus
Vanhempi rajavartija Hannu Johannes Juuma
Ylimerivartija Juho Pekka Jääskeläinen
Ylirajavartija Mika Antero Kaljunen
Vanhempi rajavartija Jouni Heikki Taneli Kalsta
Vanhempi rajavartija Asmo Ensio Karppinen
Ylirajavartija Ville Pekka Juhani Katila
Vanhempi merivartija Mikko August Olavi Kivelä
Ylirajavartija Tero Olavi Koivisto
Vanhempi rajavartija Ari Marko Kokkonen
Vanhempi rajavartija Hannu Kalervo Kortelainen
Vanhempi rajavartija Pauli Olavi Koso
Ylirajavartija Mikko Olavi Kosonen
Vanhempi rajavartija Heikki Johannes Kotilainen
Vanhempi rajavartija Mika Viljo Kyllönen

Vanhempi rajavartija Jorma Heikki Antero Kähkönen
Vanhempi rajavartija Mika Kristian Laapas
Vanhempi rajavartija Ari-Matti Laitinen
Vanhempi merivartija Jan-Micael Lax
Vanhempi rajavartija Jarmo Antti Mikael Lehto
Yliimerivartija Miikka Jussi Tapani Lievonen
Vanhempi rajavartija Jari Ilmari Liimatainen
Vanhempi merivartija Stefan Sigfrid Lindholm
Yliirajavartija Petri Tapio Liukko
Yliimerivartija Juha Kalevi Martiskainen
Vanhempi merivartija Robert Tage Mattsson
Vanhempi merivartija Petri Antero Meriläinen
Yliimerivartija Tuomo Einari Mikkola
Vanhempi rajavartija Henri Juhani Moliis
Yliirajavartija Pekka Juhani Niiranen
Vanhempi rajavartija Jouni Tapani Niskanen
Tutkintasihteeri Satu Maarit Partanen
Vanhempi rajavartija Toni Tapani Peippo
Yliimerivartija Jukka Tapio Peltomaa
Vanhempi rajavartija Vesa Antero Piirainen
Yliimerivartija Jenny Anna Elina Piironen
Vanhempi rajavartija Jyrki Aleksanteri Piitulainen
Vanhempi rajavartija Keijo Henrik Pintamo-Kenttälä
Yliirajavartija Tommi Petteri Pitkänen
Vanhempi rajavartija Petri Hannu Tapani Pohjonen
Vanhempi rajavartija Matti Juhani Pulkkinen
Vanhempi merivartija Mia-Maria Pyöli
Vanhempi rajavartija Heidi Maria Rantakare
Vanhempi rajavartija Outi Marjut Katriina Ruokolainen
Vanhempi rajavartija Tuomas Kalevi Rämä
Yliirajavartija Ari Petteri Räsänen
Vanhempi merivartija Ulf Tomas Rönn
Vanhempi rajavartija Otto August Soininen
Yliirajavartija Jouni Sakari Suhonen
Vanhempi merivartija Helena Marjukka Valtonen
Vanhempi merivartija Jarkko Sakari Vuollet
Ravitsemistyönjohtaja Satu Sinikka Väisänen
Yliirajavartija Joonas Aleksander Henrik Värri
Vanhempi rajavartija Miika Tuomas Sakari Värri

Suomen Valkoisen Ruusun mitali

Varastonhoitaja Kimmo Tapio Akkanen
Emäntä Linda Maria Fagerlund-Lindholm
Varastonhoitaja Eero Juhani Hakkarainen
Emäntä Michaela Susanna Henriksson
Laitossiivoaja Sari Helena Hirvonen
Suurtalouskokki Minna Marjut Koskela
Suurtalouskokki Katri Krista Johanna Mäkinen
Varastonhoitaja Minna Maria Paakkinen
Varastonhoitaja Teija Maarit Pietilä
Kuljettaja Tomi Olavi Talonpoika

Rajavartiolaituksen johto onnittelee lämpimästi kaikkia kunniamerkin saaneita.

RAJAMME VARTIJAT kesäkuu 2021
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

Rajavartiolaitos
Rajamme Vartijat, PL 3, 00130 Helsinki
Vilhonvuorenkatu 6, 00500 Helsinki
[rajammevartijat\(at\)raja.fi](mailto:rajammevartijat(at)raja.fi)

PÄÄTOIMITTAJA

Viestintäpäällikkö Päivi Kaasinen
[paivi.kaasinen\(at\)raja.fi](mailto:paivi.kaasinen(at)raja.fi)
puh. 0295 421 331

TOIMITUSSIHTEERI

Kirsti Helin, Princeps Oy
[kirsti.helin\(at\)princeps.fi](mailto:kirsti.helin(at)princeps.fi)
puh. 0400 447 382

TAITTO

Sanna Purho, Princeps Oy

KÄÄNNÖKSET

Integra Oy
Scandix översättning AB

PAINO

Grano Oy

ETU- JA TAKAKANNEN KUVAT
Rajavartiolaitos

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. Tietoa
käytetään vain lehden postitusta
varten ja ne poistetaan, kun tilaaja
ilmoittaa tilauksen peruutuksesta.

● RAJAVARTIOLAITOKSEN ESIKUNTA
PL 3, 00131 Helsinki
puh. 0295 421 000
rajavartiolaitos(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 3, 00131 Helsinki
puh. 0295 428 000
vartiolentolaivue(at)raja.fi

● RAJA- JA MERIVARTIOKOULU
Niskapietiläntie 32 D, 55910 Imatra
puh. 0295 429 000
rajamerivartiokoulu(at)raja.fi

MAALLA, MERELLÄ JA ILMASSA

Rajavartiolaitos valvoo 24 tuntia
vuorokaudessa kaikkina vuodenaikoina

PÅ LAND, TILL HAVS, I LUFTEN

Gränsbevakningsväsendet vakar
24 timmar i dygnet under årets alla tider