



RAJAMME VARTIJAT

3 | 2022 RAJAVARTIOLAITOKSEN SIDOSRYHMÄLEHTI

TEEMANA TURVANA KAIKISSA OLOISSA JA OLOSUHTEISSA

Rajainfraa uudistettu

Merialueiden kansainvälinen valvonta tehostuu

Uusien ulkovartiolaivojen suunnittelu käynnistynyt



SISÄLTÖ

- 3** Pääkirjoitus
- 4** Ledare – Leading article
- 5** Rajavartiolaitoksen vastuullisuusraportti ilmestynyt
- 6** Kohti uusia ulkovartiolaivoja
- 10** Varautuminen monialaisiin merionnettomuuksiin
- 12** Miehitämättömät ilma-alukset parantavat tilannetietoisuutta
- 14** Uusi tietojärjestelmä ympäristövahinkojen torjuntaan
- 17** Merellisten valvontatietojen vaihtaminen kansallisesti ja kansainvälisesti
- 20** Rajainfraa kehitetään yhteistyöhankkeissa
- 22** Rajankäynti Suomen ja Norjan välillä alkanut
- 24** Helsingin rajatarkastustoiminta korona-aikana
- 26** Jukis70-juhlamarssilla lähes 700 marssijaa
- 30** Rajakoiraerot kilpailivat operatiivisissa tehtävissä
- 32** Rajan perinnepäivää vietettiin Kotkassa
- 35** Svenska resuméer
- 42** English summaries
- 50** Kolumni: Turvana kaikissa oloissa ja olosuhteissa
- 51** Ajankohtaista
- 59** Lukijakysely



Lentoaseman toimintaa pandemian aikana.



Jukajärven juhlamarssi kokosi yhteen satoja tuttuja vuosien varrelta.



Rajakoiramestaruuskisojen voittajakolmikko.



SLMV esitteli merivartioston toimintaa kesän yleisötapahtumissa.

TURVANA KAIKISSA OLOISSA

Otsikko on tavamerkkisuojuattu Rajan tunnuslause, joka julkaistiin 2000-luvun alussa. Haluttiin korostaa Rajan toimintakykyä toimintaympäristön muuttuvien tilanteiden vaatiessa niin normaalioloissa kuin eriasteisissa poikkeus- ja kriisitilanteissakin, maalla, merellä ja ilmassa.

Tuohon lauseeseen lisätään usein ”ja olosuhteissa” korostamaan toimintaamme 24/7 läpi koko vuoden, satoi tai paistoi, oli tyyntä tai myrskyä.

Tämän hetkisessä maailmantilanteessa Rajan ammattitaitoinen, yhteistyökykyinen ja luotettava toiminta luo osaltaan turvallisuuden tunnetta vahvistavaa vakautta suomalaiseen yhteiskuntaan ja Euroopan unioniin. Tässäkin lehdessä kerrotaan monista kehityshankkeista, joilla osaltaan kehitämme toimintaamme yhä tehokkaammaksi. Toimintaympäristön tapahtumien seuranta ja niihin reagointi tarvittaessa on Rajalla reaaliaikaista. Tämän tilannekuvan ylläpitämiseen meillä on

vankkaa ammattitaitoa, kehittyntä tekniikkaa ja monipuolista kokemusta Suomessa ja kansainvälisesti.

Painettuna ja digitaalisesti luettavissa oleva Rajamme Vartijat -lehti on seurannut toimintaa ja ihmisiä Rajalla kohta 90 vuotta. Haluamme välittää teille lukijoille tietoa meistä ja toiminnastamme monipuolisesti, kiinnostavasti ja selkeästi. Toivomme, että mahdollisimman moni ehtisi vastata tässä lehdessä olevaan lukijakyselyyn, jotta voimme tavoittaa teidät entistä paremmin ja tarjota aina parempaa sisältöä.

Päivi Kaasinen

Päätöimittäjä

Rajavartiolaitoksen viestintäpäällikkö



Päivi Kaasinen (toinen oikealta) itärajalla ensimmäisenä työvuotenaan Rajavartiolaitoksessa vuonna 2004.

SÄKERHET UNDER ALLA FÖRHÅLLANDEN

Rubriken ovan är Gränsbevakningsväsendets varumärkesskyddade motto som lanserades i början av 2000-talet. Syftet med mottot var att framhäva Gränsbevakningsväsendets förmåga att svara på förändringar i omvärlden under såväl normala förhållanden som i olika typer av undantags- och krissituationer – på land, till sjöss och i luften.

Orden ”och i alla väder” läggs ofta till för att betona att vi arbetar året runt 24/7 vare sig det är regn eller sol, storm eller stiltje.

I dagens världsläge skapar vår yrkeskunniga, samarbetsvilliga och tillförlitliga verksamhet en stabilitet som ökar trygghetskänslan i det finländska samhället och i Europeiska unionen. Den här tidningen innehåller artiklar om flera utvecklingsprojekt som gör vår verksamhet ännu mer effektiv. Vi följer ständigt händelserna i vår omvärld och vid behov kan vi reagera på dem i realtid. För att upprätthålla denna lägesbild har vi gedigen yrkeskunskap, avancerad teknik och mångsidig erfarenhet både i Finland och internationellt.

Tidningen Rajamme Vartijat, som kan läsas i både tryckt och digital form, har i snart 90 år följt Gränsbevakningsväsendets verksamhet och personal. Vårt mål är att informera läsarna om oss och vår verksamhet på ett mångsidigt, intressant och tydligt sätt. Vi hoppas därför att du, bästa läsare, hinner besvara läsarenkäten 2022 i det här numret. Det hjälper oss att göra en ännu bättre tidning som uppfyller dina förväntningar.

Päivi Kaasinen

Chefredaktör

Kommunikationschef vid Gränsbevakningsväsendet

I förra sidans foto står Päivi Kaasinen (andra från höger) vid östgränsen under sitt första arbetsår vid Gränsbevakningsväsendet 2004.

SAFETY AND SECURITY IN ALL CIRCUMSTANCES

The above title is the registered slogan of the Finnish Border Guard, introduced in the early 2000s. The idea was to underline the Finnish Border Guard's capacity to act and function in both normal circumstances and exceptional situations or crises, to meet the challenges of a changing operating environment and varying situations – on land, at sea and in the air.

The words “and in all conditions” are often added to further emphasise that we work 24/7, all year round, come rain or shine, calm or storm.

In the current world situation, our professional, cooperative and reliable operations contribute to stability that reinforces the sense of safety and security in Finnish society as well as within the European Union. This issue of the Rajamme Vartijat magazine includes several articles on development projects aimed at making our operations ever more efficient. We constantly monitor our operating environment and, if necessary, respond to events and changes without delay. Our solid competence, advanced technologies and experience of working in varying duties in Finland and internationally guarantee the maintenance of situational awareness in real time.

For nearly 90 years, the Rajamme Vartijat magazine has shared news and stories about the activities and people of the Finnish Border Guard. We endeavour to introduce our everyday work to our readers in a diversified, interesting and easy to read manner. We hope that you, dear reader, will take the time to respond to the Reader Survey 2022 published in this issue for the purpose of helping us develop the magazine and offer ever more interesting contents.

Päivi Kaasinen

Editor-in-chief

Communications Manager of the Finnish Border Guard

In the photo on the previous page, Päivi Kaasinen (second from the right) is standing on the eastern border in 2004, her first year of service in the Finnish Border Guard.

Rajavartiolaitoksen ensimmäinen vastuullisuusraportti on valmistunut

Rajavartiolaitos on sitoutunut hoitamaan lakisääteiset tehtävänsä taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävällä tavalla. Laaja tehtäväkenttä mahdollistaa vastuullisuuden ja kestävä kehityksen edistämisen useilla eri aloilla.

Rajavartiolaitoksen vastuullisuus-työ perustuu YK:n kestävä kehityksen tavoitteisiin (Agenda 2030). Rajavartiolaitos edistää jo nyt monien kestävä kehityksen tavoitteiden saavuttamista lakisääteisiä tehtäviä hoitaessaan, mutta tämän lisäksi Rajan työryhmä on tunnistanut vielä kehitysmahdollisuuksia.

Valitut kestävä kehityksen tavoitteet, joiden saavuttamista Rajavartiolaitoksen toimenpiteillä erityisesti tuetaan, ovat seuraavat:

Tavoite 3: Terveys ja hyvinvointi.

Lisätään henkilöstön työssä viihtyvyyttä, parannetaan terveyttä ja vähennetään poissaoloja, kehitetään toimitiloja.

Tavoite 12: Vastuullista kuluttamista.

Kehitetään Rajavartiolaitoksen ympäristönsuojelua ja vähennetään riskejä ympäristön saastumiseen.

Tavoite 13: Ilmastotekoja.

Vähennetään Rajavartiolaitoksen hiilidioksidipäästöjä.

Tavoite 14: Vedenalainen elämä.

Kehitetään ympäristövahinkojen torjuntaa ja vähennetään omasta toiminnasta johtuvaa ympäristön kuormitusta.

Tavoite 16: Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto.

Varmistetaan ja kehitetään Rajavartiolaitoksen hyvää hallintoa ja oikeusvarmuutta.

Vastuullisuusraportti esittelee tarkemmin jokaisen tavoitteen, niille määritetyt toimenpiteet sekä toimeenpanon ja vaikutavuuden mittarit.

Vastuullisuusraportti on luettavissa Rajan verkkosivuilla:

raja.fi/vuosikertomukset



**KESTÄVÄN
KEHITYKSEN**
tavoitteet

Vartiolaiva 2025 – kohti uusia laivoja

Vartiolaiva 2025 -hanke tähtää kahden uuden Turva-luokan aluksen hankintaan vuosien 2025 ja 2026 aikana.

Rajavartiolaitoksella on tällä hetkellä käytössään kolme ulkovartiolaivaa: vuonna 2014 valmistunut Turva sekä vuosina 1986 ja 1987 käyttöön otetut Tursas ja Uisko. Näiden kolmen laivan lisäksi käytössä oli vuoteen 2019 asti vuonna 1994 valmistunut vartiolaiva Merikarhu. Uusilla laivoilla on tarkoitus korvata jo vanhentuneet Tursas ja Uisko ja käytöstä poistettu Merikarhu, jolloin Rajavartiolaitoksella olisi käytössään kolme modernia ulkovartiolaivaa.

Rajavartiolaitoksen ulkovartiolaivat toimivat ympärivuotisesti kaikissa Itämeren sääolosuhteissa. Alukset suorittavat kaikkia Rajavartiolaitoksen merellisiä tehtäviä: rajojen valvontaa, vaativia meripelastustehtäviä, ympäristövahinkojen torjunnan tehtäviä, alueellisen koskemattomuuden valvontaa ja turvaamista, vesiliikenteen valvontaa, kalastuksen valvontaa sekä osallistuvat sotilaalliseen maanpuolustukseen ja kansainvälisiin operaatioihin. Aluksilla on myös johta-

mis- ja tukialusrooli monien merellisten yhteistyöviranomaisten operaatioissa.

Vartiolaiva 2025 -hankkeessa järjestettiin keväällä 2021 tarjouskilpailu, jonka voitti Meyer Turku Oy. Rajavartiolaitos solmi Meyer Turku Oy:n kanssa aiesopimuksen elokuussa 2021. Sopimusneuvottelut saatiin päätökseen viime kesänä, ja kesäkuun 2022 lopussa allekirjoitettiin hankintasopimus vartiolaiva Turvalla Helsingissä. Vartiolaiva 2025 -hankkeessa hankittavat uudet alukset on tarkoitus





Jo ensimmäisessä vaiheessa tehdään laivan rungolle jäämalli- ja avovesikokeita pienoismallin avulla. Kuva on Turvan pienoismallilla tehdystä jäämallikokeista. Kuva: Aker Arctic Oy.

saada operatiiviseen käyttöön vuosien 2025 ja 2026 aikana.

Entistä suorituskykyisemmät laivat

Uusien laivojen suorituskyvyn perusta syntyy erinomaisesta merikelpoisuudesta ja ohjailukyvyistä, riittävästä nopeudesta, yli 4000 mpk:n toimintamatkasta sekä itenäisestä jäissä kulkukyvyistä.

Uusilla aluksilla tulee olemaan kyky kahden yhtaikaisen operaation johtamiseen. Meripelastuksen osalta painopiste on kyvyssä vastata vaativiin monialaonnettomuuksiin, joita ovat esimerkiksi matkustaja-aluksen ja tankkerin yhteen-törmäys, jossa voi pahimmillaan olla samaan aikaan tehtävänä ihmisten etsintä merestä, massaevakuointi, ympäristövahingontorjunta (öljy- tai kemikaalivahinko) ja tulipalon sammutus.

Uusien alusten myötä Rajavartiolaikoksen kriittiset suorituskyvyt kehittyvät entisestään: massaevakuointikyky kasvaa merkittävästi sekä tankkerien ja isojen risteilyalusten hätähinauskyky kolminkertaistuu. Rajojen valvonta tehostuu monipuolisten ja tehokkaiden sensorien

myötä. Lisäksi aluksille on suunnitteilla vartiolaiva Turvaa suorituskykyisempi vaikuttamiskyky. Kohteet kyetään havaitsemaan, tunnistamaan sekä vaikuttamaan niihin kauempaa kuin aiemmin. Tämä kehitys tukee alueellisen koskemattomuuden valvontaa ja turvaamista sekä sotilaallisen maanpuolustuksen tehtäviä, joihin varautumista on kehitetty tiiviissä yhteistyössä Puolustusvoimien kanssa. Tältä osin Puolustusvoimat myös osallistuu aluksen varusteluun ja rahoitukseen. Lisäksi alusten kybersuoja nostetaan aivan uudelle tasolle. Tursaaseen ja Uiskoon verrattuna saapumisaika kohteelle lähes puolittuu.

Öljyntorjuntakapasiteetti arvioidaan Rajavartiolaikoksen laivaston kokonais-suorituskyvyn perusteella. Kapasiteetti tulee kummankin aluksen osalta jopa kymmenkertaistumaan edeltäjiinsä Tursaaseen ja Uiskoon nähden. Öljyä voidaan kerätä tyyneessä vedessä, aallokossa ja jäissä. Aluksilla on jatkuvasti mukana 800 metriä raskasta öljyvuomaa, jonka ne voivat laskea välittömästi öljyvahingon leviämisen estämiseksi. Aluksilla tulee olemaan myös kyky operoida kemikaalipilvessä.

Varustuksena kolme erilaista venettä

Alusten varustukseen kuuluu kolme erilaista venettä. Nopeaa reagointia varten on valmiusveneenä yhdeksän metriä pitkä avoin RIB-vene, joka ylittää yli 50 solmun nopeuteen ja joka voidaan laskea mereen kovassakin aallokossa. RIB-vene on varsinkin meripelastukseen erittäin hyvä, sillä siihen on helppo nostaa vedestä ihmisiä kyytiin. Lisäksi se toimii hyvin raja- ja vesiliikenteen valvonnan tehtävissä. RIB-veneellä täytetään myös Fast Rescue Boat -vaatimus: aluksessa tulee olla nopea pelastusvene esimerkiksi siltä varalta, että omalta alukselta putoaa henkilö mereen.

Pidempiäikäistä partiointia varten aluksella on katettu partiovene, joka toteutetaan itseoikaisevana ja on siten turvallinen myös ääriolosuhteissa. Partioveneellä suoritetaan samoja tehtäviä kuin RIB-veneellä, mutta partioveneessä on sääsuoja varsinkin kylmän vuodenajan varalle.

Öljyntorjuntaa, kelirikkoa, vedenalaisia työtehtäviä ja palonsammutustehtäviä varten aluksilla on uppoumarunkoinen työvene, johon harkitaan uutena ominaisuutena myös etäohjausmahdollisuutta. Se mahdollistaisi esimerkiksi kemikaalipilvessä toiminnan ilman ihmisten mukana oloa parantaen näin merkittävästi työntekijöiden työturvallisuutta.

Alusten koneisto pyritään toteuttamaan mahdollisimman energiatehokkaaksi ja ympäristöystävälliseksi. Polttoaineena voidaan käyttää nesteytettyä maakaasua, biokaasua tai dieseliä. Tulevaisuuden polttoaineisiin kuten metanoliin ja ammoniakkiin varaudutaan mahdollisuuksien rajoissa. Vartiolaivan operointiprofiili sisältää suuren määrän matalan kuorman tilanteita. Toisaalta suurta tehoa tarvitaan ajoittain. Päädieselmootoreiden ja akuston muodostama hybridikoneisto on katsottu parhaiten edellä mainittuja tekijöitä palvelevaksi vaihtoehdoksi. Akuston avulla voidaan tuottaa laivan tarvitsema sähkö yöaikana oltaessa ankkurissa tai laiturissa. Akusto



Uudet laivat tulevat olemaan 98 metriä pitkiä ja 17,6 metriä leveitä. Kuva: Meyer Turku Oy.

tasaa myös koneiston kuormitusta ja toimii niin sanottuna varavoimanlähteenä ajettaessa saaristossa yhdellä pääkoneella. Näiden tekijöiden myötä alusten kokonaisenergiatehokkuus paranee ja hiilijalanjälki pienenee.

Aluksilla tulee olemaan noin 20 hengen miehistö aina vuorossa. Miehistöön kuuluu jatkuvasti myös sukeltajia vedenalaisten pelastustehtävien suorittamiseksi. Alusten on tarkoitus olla merellä noin 330 vuorokautta vuodessa. Alusten toiminta-alueena on koko Suomen rannikko Virojoelta Tornioon, painottuen avomerelle.

Perussuunnittelu käynnissä

Alusten perussuunnittelu jakautuu kahteen vaiheeseen. Nyt meneillään oleva ensimmäinen vaihe kestää helmikuuhun 2023 saakka, ja toinen vaihe käynnistyy limittäin tämän vuoden marraskuussa ja kestää aina vuoden 2023 lokakuuhun saakka.

Ensimmäinen vaihe alkaa perussuureiden määrittelyllä, nämä lähtötiedot mahdollistavat ja luovat raamit myöhemmin käynnistyvälle tarkemmalle suunnittelulle. Ensimmäinen vaihe sisältää mallikokeita ja laskelmia esimerkiksi aluksen

merikelpoisuudesta, rungon vastuksista, hydrodynamiikan toimivuudesta ja aluksen vakavuudesta. Lisäksi tässä vaiheessa viimeistellään aluksen yleisjärjestelyt, joissa päätetään mitä toimintoja tulee minnekin. Jo perussuunnittelun ensimmäisessä vaiheessa tehdään pääkomponenttien laitevalinnat, koska ne vaikuttavat painoon ja sitä kautta esimerkiksi laivan vakauteen.

On hyvin tärkeää, että kaikille aluksen osa-alueille on tehty ensin kokonaishallinta, esimerkiksi sen kannalta, mihin laivan painopiste sijoitetaan. Näin taataan,

että tuleva alus ui tasapainossa eikä ole kallellaan suuntaan tai toiseen tai kulje esimerkiksi perä matalammalla kuin keula.

Meyer vastaa perussuunnittelusta tiiviissä yhteistyössä Rajavartiolaitoksen kanssa. Varsinkin ensimmäisessä vaiheessa Meyer tekee suunnittelua pitkälti itse, mutta he käyttävät hyödykseen myös alihankkijoiden osaamista. Kaikki suunnitelmat tulevat Vartiolaiva 2025 -hankkeelle hyväksyttäväksi.

Kun ensimmäisessä vaiheessa määritettävät perussuureet, painonhallinta, vakavuus, runko ja yleisjärjestelyt on sovittu ja lyöty lukkoon, alkaa tarkempi suunnittelu. Toisessa vaiheessa suunnitellaan esimerkiksi konehuone tarkemmin: miten putkistot kulkevat, mihin pienemmät koneet sijoitetaan ja tehdään pienempien koneiden laitevalinnat.

Kohti valmiita laivoja

Perussuunnittelun edetessä 2023 loppukesästä käynnistyy työkuva vaihe, jossa tehdään työkuvat asentajille siitä, miten laiva tulee rakentaa. Työkuviin merkitään esimerkiksi hitsausaumojen paksuudet, millä menetelmällä ne tulee hitsata tai mitä kaapelia vedetään, minne ja mitä materiaalia käytetään missäkin kohdassa. Työkuvat ovat ohjeita varsinaista työtä varten. Nyt jo on auki melkein 700 piirustusnimikettä, ja lopulta kuvia tulee olemaan tuhansia, sillä yksikään kuva ei tule valmiiksi kerralla, vaan vaatii useita eri versioita.

Piirustusten hyväksyminen on raskas prosessi, kun jokainen kuva pitää katsoa läpi ja hyväksyä. Ensimmäiset työkuvat tulevat katsottaviksi 2023 alkusyksyllä, ja työkuvia valmistuu ja tulee katsottavaksi melkein valmistumiseen asti, sillä myös rakentamisen aikana tehdään koko ajan korjauksia ja tarkennuksia jo olemassa oleviin työkuviin. Rakentamisvaiheessa rakentajat voivat myös joutua tilanteisiin, joissa työkuvan suunnitelmaa ei ole mahdollista toteuttaa sellaisenaan, vaan paikalla joudutaan tekemään tilanteen

vaatimia muutoksia. Nämä muutokset on tärkeä päivittää työkuviin, jotta Rajavartiolaitokselle jää laivasta paikkansa pitävät työkuvat.

Piirustus- ja laitehyväksyntöjen saatuttua riittävän laajuuden käynnistyy varsinainen rakennusvaihe, joka kestää aina laivojen luovutuksiin asti, ensimmäisen laivan luovutus tulee olemaan vuoden 2025 lopulla ja toisen vuoden 2026 lopulla.

Testausta ja valvontaa monessa eri vaiheessa

Tärkeimpien komponenttien ja koneiden osalta tehdään tehdaskokeita jo valmistajan tiloissa laitteiden valmistuttua. Kokeissa testataan laitteiden toiminta ja että laite vastaa tilausta. Vasta sitten laitteet tuodaan laivalle. Kun laiva on tarpeeksi valmis, aloitetaan laiturikokeet. Laiturikokeissa varmistetaan järjestelmien toiminta laivaolosuhteissa yksi järjestelmä tai systeemi kerrallaan. Laiturikokeiden jälkeen ennen laivan valmistumista siirrytään tekemään merikokeita. Merikokeissa testataan koko laivan toimivuus meriolosuhteissa, miten kaikki järjestelmät toimivat yhtenä kokonaisuutena.

Hankkeen rakennusvalvonta käynnistyi heti hankintasopimuksen solmimisen jälkeen. Suunnitteluvaiheessa rakennusvalvonnan tehtävänä on varmistaa, että telakka suunnittelee sopimuksen mukaisen laivan. Fyysisessä rakennusvaiheessa rakennusvalvonta taas varmistaa, että telakka rakentaa suunnitelmien mukaisen laivan. Ja käyttöönotto vaiheessa, joka kestää laivojen luovutuksesta ainakin takuun ajan, varmistetaan, että alus toimii niin kuin on suunniteltu. Rakennusvalvonta kulkeekin hankkeen mukana sen eri vaiheissa ja varmistaa, että Rajavartiolaitoksella on lopulta käytössään sopimuksen mukaiset laivat.

Laivat otetaan vastaan, kun kaikki korjaukset ja huomautukset on tehty. Ennen laivan vastaanottoa varmistutaan myös, että laiva täyttää kaikki sopimuksen ja vaadittujen sertifiointien mukaiset

vaatimukset ja sillä on luokituslaitoksen hyväksyntä.

Rajan merellinen suorituskyky paranee

Rajavartiolaitos on huomionnut Vartiolaiva 2025 -hankkeessa tulevaisuuden mukaan tuomat haasteet ja muutokset mahdollisuuksien mukaan. Ulkovartiolaivojen tehtävät pysyvät samana mutta yhteensä kolmen nykyaikaisen aluksen myötä merellinen suorituskyky tulee nousemaan uudelle tasolle.

Rajavartiolaitoksella on jatkossa käytössään ajanmukainen kalusto kaikkein vaativimpienkin turvallisuustehtävien ympärivuotiseen suorittamiseen kaikissa Itämeren olosuhteissa. Uudet laivat varmistavat Rajavartiolaitoksen merellistä suorituskykyä aina 2050-luvulle saakka. ●



Varautuminen monialaisiin merionnettomuuksiin

Meripelastukseen osallistuu suuri määrä erilaisia toimijoita. Näiden toimijoiden rooleja ja yhteistyötä selkeytetään Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelmalla (MoMeVA) ja yhteisellä koulutuksella.

MoMeVa laadittiin vuonna 2013 selkeyttämään eri viranomaisen rooleja ja yhteistyötä merellisissä suur- ja monialaonnettomuuksissa. Suunnitelman laadintaan osallistuivat kaikki meripelastustoimeen osallistumaan velvolliset viranomaiset, valtion liikelaitokset sekä vapaaehtoiset.

Suunnitelman luomisen yhteydessä määriteltiin ylläpitovastuu Rajavartiolaituksen johtamalle valtakunnalliselle meripelastustoimen neuvottelukunnalle. Kansainvälisesti kyseisestä suunnitelmasta käytetään nimeä nimeä Mass Rescue Operations plan (MRO plan).

Vuosien saatossa viranomaiskentässä ja lainsäädännössä sekä toimintatavoissa

on tapahtunut muutoksia. Syksyllä 2020 todettiin yhteistoimintasuunnitelman olevan laajemman päivityksen tarpeessa. Päivitystyö toteutettiin Rajavartiolaituksen johdolla hyödyntäen meripelastustoimen neuvottelukunnassa edustettuja organisaatioita. Rajavartiolaituksessa päivitystyöhön osallistuivat merivartiostojen, Vartiolentolaiueen sekä Raja- ja merivartiokoulun asiantuntijat.

MoMeVa:n päivitys

MoMeVa:n päivitystyössä käytiin läpi kaikki yhteistoimintasuunnitelman osiot ja huomioitiin viranomaiskentässä tapahtuneet muutokset sekä lakimuutokset, joista oleellisimpina olivat pelastuslain

ja alusliikennepalvelulain muutokset.

Pelastuslain uudistuksen seurauksena Suomen talousvyöhykkeellä ja aluemerellä aavalla selällä tapahtuvien ympäristövahinkojen torjunta siirtyi Rajavartiolaituksen vastuulle vuoden 2019 alussa. Alusliikennepalvelulain uudistus on vuorostaan vaikuttanut suojapaikkaprosessiin.

Yhteistoimintasuunnitelmaan lisättiin seuraavat uudet osa-alueet:

- Alusöljy- ja aluskemikaalionnettomuudessa toimimisen perusteet
- Suomen Punaisen Ristin ja vapaaehtoisien pelastuspalvelun tuki merellisissä onnettomuuksissa
- Käsitteistö ja lyhenteet



Varustamon luento CO-kurssilla.

Ympäristövahinkojen torjuntaan liittyvien asioiden lisääminen yhteistoimintasuunnitelmaan katsottiin tarpeelliseksi, vaikka kyseiset toiminnot eivät kuulu meripelastustoimen neuvottelukunnan mandaatin alaisuuteen. Alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnan valtakunnallinen neuvottelukunta toimii myös Rajavartiolaitoksen johtamana. Ympäristövahinkojen torjunnalla on selkeä liittymäpinta merellisiin onnettomuuksiin mm. johtamisen, resurssien käytön ja toiminnan yhteensovittamisen kautta. Hyvin usein suurissa merellisissä onnettomuuksissa ihmishenkien pelastamisen lisäksi joudutaan torjumaan myös ympäristövahinkoja, jolloin näihin liittyvien toimintojen saumaton yhteensovittaminen on tärkeää, ihmishenkien pelastamisen ollessa kuitenkin ensisijainen tehtävä.

Valtakunnallinen yhteistoimintasuunnitelma toimii pohjana antaen raamit merivartiostojen yksityiskohtaisemmille operatiivisille suunnitelmille. Lisäksi päivitetty MoMeVa jalkautetaan käytäntöön kunkin toimijan sisäisillä varautumissuunnitelmilla ja yhteisissä harjoituksissa sekä Raja- ja merivartiokoulun kurseilla.

Päivitetty osiot on hyväksytty meripelastustoimen neuvottelukunnan toimesta. Yhteistoimintasuunnitelma on löydettävissä raja.fi-sivustolta.

Yhteistoimintakurssi CO-moduuli

Raja- ja merivartiokoulu järjesti ensimmäisen vaativan meripelastuksen yhteistoimintakurssin (CO-moduuli) toukokuussa 2022. Kurssin tavoitteena oli antaa tietoa meripelastustoimesta, Rajavartiolaitoksesta ja keskeisistä sidosryhmistä yhteistoimintaviranomaisille ja -organisaatioille sekä Rajavartiolaitoksen henkilöstölle.

Kurssin sisältö liittyi erityisesti vaativien merellisten onnettomuuksien johtamiseen ja yhteistoimintaan. Kurssi on myös osa päivitetyn MoMeVa:n käytäntöön jalkauttamista. Kurssin kohderyhmänä oli eri organisaatioiden merellisissä operatiivisissa johtotehtävissä toimivat henkilöt (kuten pelastustoimi: P2, P3; ensihoito: L3, L4 ja poliisi: KJ, YJ)

Vuonna 2022 toteutettu ensimmäinen ”pilottikurssi” oli suunnattu erityisesti Varsinais-Suomen alueella toimiville organisaatioille, mutta mukana oli myös osanottajia pääkaupunkiseudulta. Kurssille osallistui Rajavartiolaitoksen edustajien lisäksi pelastustoimen, poliisin, ensihoidon, sosiaalitoimen, ELY-keskuksen, kaupallisten salvage-yhtiöiden sekä vapaaehtoissektorin toimijoita.

Kurssi piti sisällään meripelastusjärjestelmän perusteita, johtamista vaativissa

meripelastustilanteissa, eri organisaatioiden varautumissuunnitelmien esittelyä, useamman case studyn läpikäymisen sekä tutustumisen matkustaja-aluksen massaevakuointijärjestelyihin ja pelastustoimintaan aluksella. Kurssi huipentui Emergo Train System -harjoituskonseptilla toteutettuun karttahaarjoitukseen. Ensihoito käyttää kyseistä harjoituskonseptia harjoitellessaan toimimista suuronnettomuuksissa. Kyseinen konsepti oli nyt ensimmäistä kertaa käytössä Rajavartiolaitoksessa.

Kurssin aikana keskustelu oli varsin vilkasta ja Rajavartiolaitoksen saama palaute positiivista. Kurssi nähtiin erittäin hyödylliseksi lisäykseksi Raja- ja merivartiokoulun kursstarjontaan. Yhteistoimintakurssi laajensi eri organisaatioiden tietämystä toistensa resursseista sekä toiminnasta suuronnettomuustilanteissa.

Seuraava kurssi on tarkoitus kohdentaa pääkaupunkiseudun toimijoille. ●

Kirjoittaja, komentajakapteeni Sami Järvenpää toimii meripelastusasiiantuntijana Rajavartiolaitoksen esikunnan meriturvallisuusyksikössä.

Miehittämättömät ilma-alukset rannikkovartiostojen tukena

Valtioiden rajat ylittävää yhteistyötä modernilla teknologialla.

Rajavartiolaitos tekee yhteistyötä tänä vuonna Euroopan meriturvallisuuksiviraston (EMSA) kanssa miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän (Remotely Piloted Aircraft System eli RPAS) operoinnissa.

Toiminnan tavoitteena on edistää Rajavartiolaitoksen rajaturvallisuuksien ylläpitokykyä ja rannikkovartiostotoimintojen yhteistyötä Suomen merialueella, ran-

nikolla ja saaristossa EMSA:n tarjoamia resursseja apuna käyttäen. Toukokuusta 2022 lähtien EMSA:n RPAS-järjestelmää on lennätetty pohjoisen Itämeren alueen yllä osana Rajavartiolaitoksen, Viron poliisi- ja rajavartiostojen sekä Latvian rannikkovartioston rajat ylittävää yhteistoimintaa.

Viisi kuukautta kestävästä yhteistyöstä aikana toimijat suunnittelevat ja seuraavat

sekä vastaanottavat tietoja lennoilta riippumatta siitä, mistä RPAS-järjestelmää käytetään. Yhteistoiminnan ansiosta miehittämättömä ilma-alusta voidaan lennättää yhdellä lennolla laajalla alueella pohjoisella Itämerellä.

Yhteistoiminnan oleellinen osa on reaaliaikaisen tiedonsiirron (live stream) välittäminen lennon aikana sekä lennoilta saatujen tietojen vaihtaminen valtioiden



välillä. Rajavartiolaitoksessa lennätyksiä tekevät vuoroviikoin Suomenlahden ja Länsi-Suomen merivartiostot. Toimijat suunnittelevat lennot osaksi omaa toimintaansa yhteistyössä Viron ja Latvian kanssa.

Miehittämätön ilma- alusjärjestelmä parantaa tilannetietoisuutta

Suomenlahden ja Länsi-Suomen merivartiostoilla on ollut hyviä kokemuksia miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän hyödyntämisestä. Järjestelmä soveltuu monipuolisesti tilannekuvan täydentämiseen rannikkovartiostotoiminnoissa, oli kyse rajavalvonnasta, meriturvallisuudesta, ympäristövahinkojen torjunnasta tai muista Rajavartiolaitoksen merellisistä tehtävistä. Suomenlahden merivartiostossa tämän miehittämättömän ilmailun yhteistyön painopisteenä on erityisesti tilannekuvan tuottaminen avomereltä.

Tyypillisiä miehittämättömälle ilma-alukselle annettavia tehtäviä ovat kohteiden paikantaminen sekä erilaiset valvonta- ja etsintätehtävät, joita toteutetaan kaikkina vuorokauden aikoina. Miehittämättömän ilma-aluksen etu on sen kustannustehokkuus, jolla se tehostaa koko merellisen valvontajärjestelmän suorituskykyä. Miehittämättömän ilma-aluksen avulla on mahdollista saada reaaliaikaista tilannekuvaa onnettomuus- ja etsintätehtävissä meripelastuskeskuksen johtamisen tueksi. Se on myös helppo ottaa käyttöön, ja valvontalaitteena se on verrattain huomaamaton. RPAS on suunniteltu toimimaan päivällä ja yöllä sekä monenlaisissa ympäristöolosuhteissa, kuten vaihtelevissa lämpötiloissa, korkeassa ilmankosteudessa ja sadesäässä.

Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmä täydentää merellistä rajojen valvontaa sekä miehitettyä ilmailua. EMSA:n toimesta on jo pitkään seurattu laajoja alueita EU:n rannikkoalueilla ja syrjäseuduilla kaukokartoitussatelliittien avulla. Tällainen seuranta toki tarjoaa arvokasta tietoa, mutta sitä on saatavilla

vain tiettyinä aikoina satelliitin kiertoradasta riippuen. Lisäksi viranomaiselta vaaditaan nopeaa reagointikykyä, tarvittaessa haastavissakin olosuhteissa kuten merellä, johon kaukokartoitussatelliitit eivät ole tehokkain valvontamuoto.

Käytössä on Textron Systems Aerosonde

Miehittämättömän ilma-aluksen tukikohta vaihtelee viiden kuukauden aikana. Suomessa tukikohta sijaitsee Hangon lentokentällä ja Virossa Lõmalassa. Käytettävä ilma-alusjärjestelmä on Textron Systems Aerosonde. Kyseessä on ensimmäinen kerta, kun Aerosonde-järjestelmä lentää Euroopan siviili-ilmatilassa LUC-lentotoimiluvan (Light UAS Operator Certificate) nojalla. Miehittämättömän ilma-aluksen ja lennätystoiminnan tuottaa EMSA:n sopimustuottaja Nordic Unmanned.

Miehittämätön ilma-alus laukaitaan ilmaan katapultin avulla ja lennon päätteeksi se laskeutuu sitä varten viritettyyn verkkoon, jota päin alus lennätetään. Lennokin lentoonlätöpaino on noin 36 kilogrammaa ja siipien kärkiväli on noin 3,6 metriä. Miehittämätön ilma-alus yltää noin 100 kilometrin marssituntinopeuteen, jonka aikana se kykenee lentämään sille suunnitellun tukiasemaverkon ulottuvissa useita satoja kilometrejä. Lennokki on varustettu AIS-vastaanottimella, elektro-optisella kameralla, tutkalla ja lämpökameralla. ●

Kirjoittajat ovat Suomenlahden merivartioston apulaiskomentaja Mikko Hirvi, viestintäharjoittelija Mikaela Jalanne ja EMSA-työryhmä.

EMSA TARJOAA ASIAANTUNTIJA- APUA JA OPERA- TIIVISTA TUKEA

Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) antaa merenkulun turvallisuuteen ja meriympäristön saastumisen torjuntaan liittyvää asiantuntija-apua ja operatiivista tukea. EMSA tarjoaa miehittämättömien ilma-alusten (RPAS) palveluja maksuttomasti EU:n jäsenvaltioille. Vuonna 2022 pohjoisella Itämerellä EMSA:n RPAS-yhteistoimintaan osallistuvat viiden kuukauden ajan Rajavartiolaitoksen lisäksi Viron poliisi- ja rajavartiiovirasto sekä Latvian rannikkovartiosto.



Ympäristövahinkojen torjuntaan uusi tietojärjestelmä – MERT

Järjestelmän ensimmäinen versio otettiin käyttöön 1.6.2022.

Vaikka MERT-järjestelmä (Marine Environment Response Tool) on jo operatiivisessa käytössä, jatkuu sen kehittäminen vuoden 2023 loppuun asti.

Järjestelmän määrittely ja käyttöliittymien suunnittelu alkoi vuonna 2020 Suomen ympäristökeskuksen, Rajavartiolaitoksen ja pelastustoimen edustajien välisenä yhteistyönä. Käyttöliittymien

suunnittelussa käytettiin apuna myös ulkopuolista konsulttiyhtiötä.

Varsinainen ohjelmiston kehittäminen, toisin sanoen ”koodaaminen”, alkoi vuoden 2021 alussa ja siitä vastaa Suomen ympäristökeskus. Kehitystyö kestää arviolta kolme vuotta, jonka aikana laaditaan useita MERT-järjestelmän päivitys- ja laajennusversioita. Päivitykset pyritään tuottamaan puolen vuoden päivityssyk-

lillä, ja niiden käyttöönotto ajoitamaan vuosittain loppukevääseen ja loppuvuoteen.

Mikä muuttuu?

Ympäristövahinkojen torjunnan (YTV) johtamistoimia tukeva MERT-tietojärjestelmä korvasi merialueella aiemmin käytössä poistuneen BORIS 2 -tietojärjestelmän. Sen käytöstä jouduttiin luo-

pumaan vanhentuneen tekniikan vuoksi. Uudet selaimet eivät tukeneet enää MS Silverlight -toiminnallisuutta, johon BORIS perustui.

MERT-järjestelmän omistaa Rajavartiolaitos, ja Suomen ympäristökeskus jatkaa järjestelmän kehittäjänä ja ylläpitäjänä. Järjestelmä on suunniteltu palvelamaan laajalti eri ympäristövahinkojen torjuntaan osallistuvia toimijoita, joskin järjestelmän ensimmäisten toimintojen kehittämisen painopiste on ollut pitkälti Rajavartiolaitoksen tarvitsemissa merellisissä toiminnoissa.

Vaikka MERT oli käyttöönotettaessa vielä keskeneräinen, helpottaa järjestelmää jo tällä hetkellä merelliseen YVT-toimintaan liittyvien asioiden keskitettyä kirjaamista ja tilannekuvan muodostamista. Järjestelmää kehitettäessä on huomioitu erityisesti merellisiin YVT-tehtäviin liittyvät toimintamallit, ”prosessit”, joita uusi järjestelmä luonnollisesti tukee. Järjestelmän kehittäminen jatkuu vielä vuonna 2023, jolloin järjestelmän pitäisi saavuttaa toimitussopimuksen mukainen laajuus.

Järjestelmän toiminnot

1.6.2022 käyttöönotetussa versiossa on erilaisten karttatoimintojen ja paikkatietoaineistojen lisäksi käytössä seuraavat toiminnallisuudet:

Yleisinä toimintoina

- käyttäjätunnistautuminen
- aiemmin luotujen tapahtumien tietojen tarkastelu
- resurssien syöttäminen järjestelmän tietokantaan
- paikkatietoaineiston hyödyntäminen (aineisto täydentyy hankkeen edetessä)
- yleiskartta, merikartta sekä piirto- ja mittaus työkalut
- erilliset järjestelmän pääkäyttäjän toiminnot (mm. käyttöoikeuksien ja roolien hallinta)
- mahdollisuus ladata omalle koneelle järjestelmän käyttöohje.

Yksittäiseen tapahtumaan liittyen

- perustietojen syöttäminen (alkutiedot)
- tilannearvion laatiminen ja johtovuuteen määrittäminen

- havaintojen kirjaaminen
- toimenpiteiden kirjaaminen
- liitedokumenttien lisääminen
- merkintöjen näkymisen hallinnointi (ketkä näkevät kirjaukset).

Järjestelmä on osoittautunut pilotoinnin ja ensimmäisten käyttökuukausien aikana BORIS-järjestelmää merkittävästi käyttäjätavallisemmaksi. Tähän on osittain syynä järjestelmän ensimmäisen version ”suppeus”. On kuitenkin selvää, että MERT-järjestelmän suunnittelussa hyödynnettyä ulkopuolisella palvelumuotoilulla on ollut suuri vaikutus nimenomaan käyttöliittymänäkymiin ja ohjattuun tiedon syöttämiseen ns. wizard-toiminnolla. Olemme luottavaisia, että helppokäyttöisyys ja selkeys säilyvät myös järjestelmän laajentuessa.

Järjestelmän selkeys ja helppokäyttöisyys sujuvoittavat koulutusta

Uusi tietojärjestelmä edellyttää aina myös järjestelmän käyttökoulutuksen

The screenshot shows the 'Tapahtuma - Harjoitus Hildegård 2022' interface. On the left is a sidebar with navigation options: Tilannearvio, Tilannekuvat, Havainnot, Kirjeet ja viestit, Torjuntasuunnitelmat, Tietovarointien tilaus, Toimenpideuuttelo, Kerätty jäte, and Liitedokumentit. The main content area is titled 'Perustiedot' and contains the following information:

- Nimi:** Harjoitus Hildegård 2022
- Räus:** Öljypäästöhavainto Rauman edustalla. ENSA:n satelliitti ilmoitti öljyvuonosta Rauman länsipuolella. Saman aikaa Finnguard oli kerralla tehnyt havainnon öljystä samasta paikasta. Finnguard ilmoitti että alueella oli kaksi isompaa öljytilkkaa, noin 5 kuutiota yhteensä. Öljyä oli havaittavissa Rauman vöydellä britin hyllyn pohjoispuolella ja öljy liikkui tuulen mukaan etelään suuntaan. Alueella ei Finnguardin mukaan ollut muita laivallenneottoa mistä öljy voisi olla peräisin.
- Sijainti:** 61°7' N 21°14.2' E
- Päivämäärä:** 19.9.2022
- Kellonaika:** 12:08
- Ilmoittaja / Bodon alipäivä:** ENSA satelliitti ja Finnguard090
- Tapahtumatyyppi:** Vuoro hylystä
- Status:** Aktiivinen
- Käyttäjät:** Kaikki viranomaiset
- Johtovuusorganisaatio:** Länsi-Suomen merivartiosto
- Pelastustoiminnan johtaja:** YJ

Tapahtumat perustiedot -näkyä koulutusympäristön harjoitustilanteessa.

järjestämistä. Järjestelmän ensimmäisen version kehittämisen rinnalla on valmistunut käyttäjäkäsikirja, ”manuaali”. Käyttäjäkäsikirjan säännöllisesti päivitettävä viimeisin versio on selattavissa tai laadattavissa suoraan tietojärjestelmästä. Vuoden 2022 aikana on tarkoitus tehdä MERT-tietojärjestelmästä vielä erillinen verkkopohjainen itseopiskelukurssi, jonka avulla kukin MERT-järjestelmän käyttäjä voi itsenäisesti opiskella järjestelmän käytön perusteet.

Lähtökohtaisesti kukin käyttäjäorganisaatio vastaa oman henkilöstönsä koulutuksesta ja järjestää omien tarpeidensa pohjalta erillistä käyttäjäkoulutusta. Tarvittaessa Rajavartiolaitos voi tukea em. koulutusta, mutta kokonaisvaltaista koulutusvastuuta ei ole tarkoitus ottaa Rajavartiolaitoksen hoidettavaksi. Menneen kesän ja alkaneen syksyn aikana Rajavartiolaitos on järjestänyt, ja järjestää, yksittäisiä koulutustilaisuuksia eri sidosryhmien avainhenkilöille. Näin pyritään turvaamaan järjestelmän yhtenäinen käytötapa.

Rekisterin ylläpito ja käyttölaajuus

MERT-järjestelmän rekisterinpitäjänä toimii Rajavartiolaitos. Pelastuslaitosten

osalta täysimääräistä käyttöönottamista rajoittaa pelastuslainsäädännön tämänhetkiset puutteet sekä käytänteet, joissa jokainen pelastuslaitos toimii omien tietojensa osalta itsenäisesti rekisterinpitäjänä. Pelastustoimen lainsäädännön puutteiden vuoksi järjestelmän käyttö on jouduttu toistaiseksi rajaamaan vain merialueen YVT-toimintaan. Sisäministeriön pelastusosaston johdolla pohditaan parhaillaan, kuinka MERT-tietoja voitaisiin jatkossa hyödyntää pelastustoimen sisämaan ja -vesien tehtävissä.

Lisätietoja järjestelmästä ja sen käyttöoikeuksista löytyy Rajavartiolaitoksen Internet-sivuilta osoitteesta: raja.fi/ym-paristovahinkojen-torjunnan-tietojarjestelman-uusiminen-tietoa-sidosryhmille1

MERT-järjestelmän käyttö laajenee

Käyttöönottamisen osalta kukin toimiala tai käyttäjäorganisaatio tekee itsenäiset päätökset järjestelmän käyttöönottamisen aikataulusta ja käytön laajuudesta organisaationsa sisällä.

Rajavartiolaitoksessa MERT-tietojärjestelmään kirjataan kaikki YVT-tehtäviin liittyvät ilmoitukset, tilannearviot ja toimenpiteet. Tällaisia tapahtumia ovat mm. aluspäästöt, alusonnettomuudet ja

vuodot Itämerellä sijaitsevista lukuisista hyllyistä. Voidaan siis sanoa, että MERT on Rajavartiolaitoksessa itsenäinen ”YVT-tehtävien johtamisen tukena käytettävä tietojärjestelmä”.

Myös rannikon pelastuslaitokset ja useat muut toimijat ovat jo tehneet päätöksen järjestelmän käyttöönottamisesta merellisissä YVT-tehtävissä ja käyttöönoton laajentaminen etenee. Lisäksi useita uusia käyttäjäorganisaatioita tulee mukaan vielä loppuvuoden 2022 aikana.

Eri organisaatioiden käyttöönottopäätökset mahdollistavat jatkossa tehokkaan tilannekuvan välittämisen ympäristövahinkojen torjuntatoimiin osallistuvien viranomaisten kesken. ●



MERT-järjestelmä on käytettävissä koko Suomen rannikko- ja merialueilla.

Kirjoittaja, komentaja Mikko Simola toimii Meriturvallisuusyksikön päällikkönä Rajavartiolaitoksen esikunnassa.

CISE ja merellisen tietojenvaihdon tulevaisuus

Valvonta 4 -hankkeen aikana laadittiin kohdearkkitehtuurikuvaus kansallisen meritilannekuvan nykytilanteesta.

Viranomaistoimijoiden välinen tietojenvaihto on keskeistä laadukkaana merellisen tilannekuvan luomiseksi. Merellisiä valvontatietoja vaihdetaan niin kansallisten kuin kansainvälisten turvallisuusorganisaatioiden välillä. Kansainvälisen merialueiden valvonnan tietojenvaihdon kehittäminen on myös yksi EU:n yhdenmetyt meripoliitiikan ja EU:n meriturvallisuusstrategian keskeisistä tavoitteista.

EU:ssa tietojenvaihdon kehittämiseksi on vuosien ajan kehitetty EU:n yhteistä merialueiden valvonnan tietojenvaihtoympäristö CISE:ä. CISE (Common Information Sharing Environment) on vapaaehtoinen, yhteistyöhön perustuva aloite Euroopan unionissa, jolla pyritään edistämään valvontatietojen vaihtamista ja sitä kautta edistämään EU:n merialueiden valvontatoimien tehokkuutta, laatua, reagointikykyä ja yhteensovittamista.

CISE-tietojenvaihtoympäristön kautta on suunniteltu vaihdettavan sektorit ylittävästi erilaisia merellisiä tietoja: ympäristön tilaan, kalastuksenvalvontaan, merenkulun turvallisuuteen, rajavalvontaan, lainvalvontaan, tullitoimintoihin sekä puolustusyhteistyöhön liittyviä tietoja.

CISE:n transiiovaihetta on vuodesta 2019 alkaen johtanut Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA. Tavoitteena on,



että CISE:n kautta tapahtuva operatiivinen kansainvälinen tietojenvaihto alkaisi vuoden 2024 alussa.

CISE:n tekninen kehittäminen

Vuonna 2020 Rajavartiolaitokselle myönnettiin 500 000 euroa Euroopan meri- ja kalatalousrahastosta CISE:n kansallisen käyttöönottohankkeen toteutukseen. Hanke toteutettiin 1.9.2020–31.8.2022 ja sen tavoitteena oli liittyä teknisesti CISE-ympäristöön ja ottaa käyttöön CISE:n kautta tarjottavat tietopalvelut sekä tukea tietopalvelujen käyttöönotossa muita niitä käyttämään oikeutettuja viranomaisia.

CISE-ympäristön kautta tapahtuvassa tietojenvaihdossa jaettavaksi tarkoitettua tietoa on kuljettava erillisen CISE-palvelinympäristön (node) kautta, jotta toinen taho voi vastaanottaa tiedon ympäristön toisessa päässä.

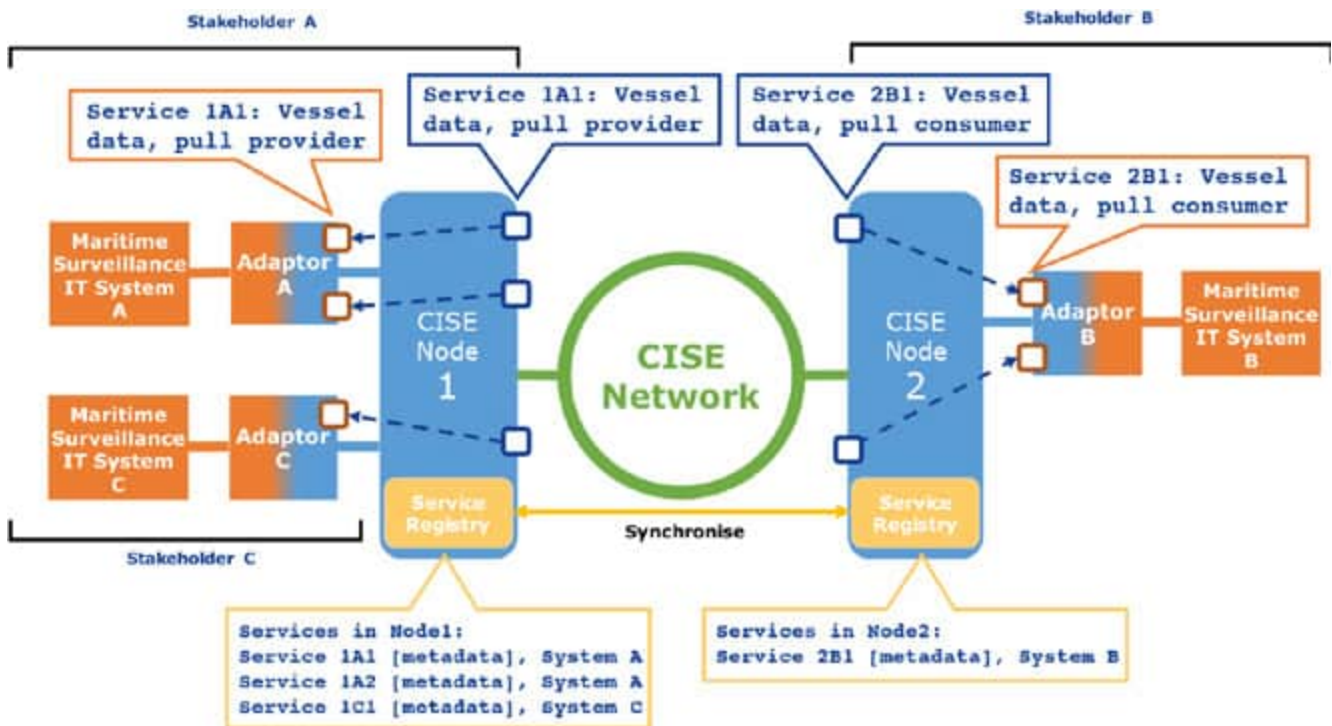
Suomessa CISE-palvelinympäristön ensimmäinen testiversio laadittiin Väyläviraston johdolla EUCISE2020-

hankkeessa, johon METO-viranomaiset (Merelliset toimijat, eli Merivoimat, Rajavartiolaitos, Traficom ja Väylävirasto) osallistuivat 2014–2018. Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA:n johdolla CISE-palvelinympäristön ohjelmistoa ja tietoliikenneyhteyksien arkkitehtuuria on kuitenkin kehitetty EUCISE2020-hankkeen päättymisen jälkeen, minkä vuoksi myös Suomen CISE-palvelinympäristö oli osittain tarpeen määrittellä ja rakentaa uudelleen. Tämä olikin yksi Valvonta 4-hankkeen keskeisistä toimista, nimittäin Suomen CISE-palvelinympäristön tietoliikenneyhteyksien ja ohjelmiston tekninen päivittäminen ja samalla ympäristön hallinnoinnin siirtäminen Väylävirastolta Rajavartiolaitokselle. Rajavartiolaitoksen, Väyläviraston ja Valtorin välillä allekirjoitettiin kesäkuussa 2022 siirtosopimus, joka koskee CISE-palvelinympäristön ja VPN-yhteyksien ylläpitoa. Siirtosopimuksen allekirjoittamisen myötä Suomen CISE-palvelinympäristöä koskevat oikeu-

det, vastuut ja velvollisuudet siirrettiin Väylävirastolta Rajavartiolaitokselle.

Toinen tekniikkaan liittyvä toimi Valvonta 4-hankkeessa oli CISE-rajapinnan ja CISE-toiminnallisuuden kehittäminen Rajavartiolaitoksen meritilannekuvajärjestelmään. Kyseinen rajapinta Rajavartiolaitoksen tietojärjestelmän ja Suomen kansallisen CISE-palvelinympäristön välille kehitetään ensi vaiheessa testiympäristöön ja siirretään vasta myöhemmässä vaiheessa operatiiviseen ympäristöön. Rakentamalla rajapinta aluksi testiympäristöön voidaan rajapinnan toiminnallisuuden ja käyttöliittymää kehittää ketterämmin.

Elokuussa 2022 tehtyjen tietojärjestelmätestien perusteella laadittiin Rajavartiolaitoksen ja järjestelmätoimittajan välillä pöytäkirja, johon kirjattiin testeissä havaitut meritilannekuvajärjestelmän CISE-toiminnallisuuden puutteet, jotka tullaan viimeistelemään Valvonta 4-hankkeen päättymisen jälkeen.



CISE:n tekninen toteutus yhdistää tietojenvaihtoympäristöön liittyneen viranomaisorganisaation operatiivisen tietojärjestelmän (Maritime Surveillance IT System) rajapinnan (Adaptor) kautta CISE-palvelinympäristöön (CISE Node), joka on edelleen yhdistetty CISE-ympäristöön (Network). Näin ennalta määriteltä tietoa voidaan vaihtaa turvallisesti kahden olemassa olevan tietojärjestelmän välillä.

Rajavartiolaitoksen tietojärjestelmän testiympäristöön kehitettävät CISE-toiminnallisuudet, joiden tietoja voidaan tulevaisuudessa jakaa muille CISE-tietojenvaihtoon osallistuville viranomaisille:

1. VOI List Service: toiminnallisuus, jonka avulla tietojärjestelmässä voidaan laatia lista erityisseurattavista aluksista.
2. Incident Reporting Service: toiminnallisuus, jonka avulla voidaan tietojärjestelmässä laatia raportti erityisestä merellisestä tapahtumasta, kuten onnettomuudesta.
3. Risk Profile Service: toiminnallisuus, jonka avulla voidaan tietojärjestelmässä määrittellä alue, johon liittyy jokin erityinen riski. Voidaan kuvata esim. riskin tyyppi, sijainti ja kesto.

Kansallisen meritilannekuvan kohdearkkitehtuurikuvaus

Valvonta 4 -hankkeen aikana laadittiin kohdearkkitehtuurikuvaus kansallisen meritilannekuvan nykytilanteesta. Kohdearkkitehtuurissa kuvattiin visuaalisesti kansalliseen meritilannekuvaan liittyvät toimijat, toiminnot, tietosisällöt ja tietojärjestelmät. Kuvauksessa keskityttiin erityisesti niin kutsutun informaatiokerroksen tietoihin, kuten eri rekistereissä tai portaaleissa sijaitseviin tietoihin, joita käytetään täydentämään sensori- ja kartakerroksen tietojen pohjalta rakentuvaa meritilannekuva.

Meritilannekuvan kohdearkkitehtuurikuvauksen laatimisen tavoitteena oli saada entistä parempi käsitys kaikista niistä tiedoista, joita Suomessa käytetään meritilannekuvaan liittyvissä eri viranomaistoimissa. Työhön osallistui Rajavartiolaitoksen asiantuntijoiden lisäksi Merivoimien, Traficom, Väyläviraston, Fintrafficin meriliikenteenohjaus VTS:n, Poliisin ja Tullin asiantuntijoita. Kuvauksen laatimisen tavoitteena oli tukea Suomen viranomaisten osallistumista tietojenvaihtoympäristö CISE:n kehittämiseen ja antaa parempi käsitys siitä, kuinka CISE:n tai muiden kansainvälisten

tietojenvaihtoympäristöjen tiedot suhteutuvat Suomen viranomaisten tuottaman meritilannekuvan tietoihin, toimijoihin ja näiden väliseen vuorovaikutukseen.

Kohdearkkitehtuurin avulla pyrittiin tukemaan CISE-tietopalvelujen käyttöönotossa muita niitä käyttämään oikeutettuja viranomaisia. Kun CISE-verkosto tulevaisuudessa laajenee uusien jäsenmaiden ja toimijoiden myötä ja ympäristön kautta suunnitellaan vaihdettavaksi uusia tietosisältöjä, voidaan hankkeessa laadittua kohdearkkitehtuurikuvausta hyödyntää kansallisten meritilannekuvaan liittyvien tietojenvaihtotarpeiden selvittämisessä.

Testauksesta operatiiviseen tietojenvaihtoon

CISE-tietojenvaihtoympäristön kehittäminen ja operatiiviseen tietojenvaihtoon valmistautuminen tulevat jatkumaan vielä Valvonta 4 -hankkeen päätyttyä. EMSA:n johtama CISE-siirtymävaihe jatkuu tämänhetkisen tiedon mukaan aina vuoden 2023 loppuun asti. Lisäksi Ranskan meriasioiden ministeriö SGMer on hakenut EU:n komissiolta EMKVR-rahoitusta uuden CISE Alert -hankkeen toimeenpanoa varten. Kahden vuoden pituisen hankkeen on määrä alkaa marraskuussa 2022 ja päättyä lokakuussa 2024.

Hankekonsortion täysipainoisia jäseniä tulisivat Ranskan lisäksi olemaan Kreikka, Italia, Bulgaria, Portugali ja Slovenia. Suomi (Rajavartiolaitos) ja Hollanti osallistuvat hankkeeseen Associated Partner -roolilla, mikä tarkoittaa, että voimme osallistua joustavasti haluamiimme hankkeen työpaketteihin, mutta emme kuitenkaan saa hankerahoituksen kautta korvauksia osallistumisestamme aiheutuneista kustannuksista.

Yhtenä CISE Alert -hankkeen tavoitteena on saada uusia EU-maiden merellisiä viranomaisia liittymään CISE:en ja kehittää näiden CISE:en liittyviä teknisiä valmiuksia. Lisäksi tavoitteena on kehittää uusia CISE-käyttötapauksia. Alustavan suunnitelman mukaan uudet käyttöta-

paukset tulisivat liittymään lento- ja meripelastukseen, laittomaan merelliseen toimintaan tai ympäristövahinkojen torjuntaan liittyvään tietojenvaihtoon.

Rajavartiolaitoksen kannalta käyttötapausten määrittelyyn ja mahdolliseen testaamiseen osallistuminen olisi CISE Alert -hankkeen tärkein osa. Onnistuessaan projekti voisi viedä CISE:n pitkään jatkuneesta testausvaiheesta varsinaiseen operatiiviseen tietojenvaihtoon vaiheeseen, mikä hyödyttäisi Rajavartiolaitoksen ja muiden METO-viranomaisten operatiivista merellistä toimintaa. ●



Skannaa QR-koodi puhelimesi, niin näet esittelyvideon CISE-tietojenvaihtoympäristöstä.



Kirjoittaja Heikki Kontro toimii CISE-hankkeen projektipäällikkönä.



Raja-Joosepin uusi rajatarkastusasema.

Rajainfrastruktuuria kehitetään yhteistyöhankkeissa

Rajat ylittävä yhteistyö tukee raja-alueiden kehitystä monin tavoin. Se sujuvoittaa ihmisten, tavaroiden ja pääoman liikkuvuutta sekä auttaa löytämään yhteisiä ratkaisuja esimerkiksi ympäristöön, terveyteen ja rikollisuuteen liittyviin haasteisiin.

Suomen ja Venäjän välisellä rajalla on toteutettu vuosina 2014–2022 yhteistyöhankkeita kolmella maantieteellisellä ohjelma-alueella: Kolarctic, Karelia ja Kaakkois-Suomi. Rajavartiolaitos on osallistunut hankkeisiin, joilla on tuettu sujuvia ja turvallisia rajanylityksiä sekä helposti saavutettavia ja yhteyksiltään hyviä alueita.

Venäjän hyökättyä Ukrainaan EU:n rahoitusohjelmat on jäädytetty, millä on

vaikutusta raja-alueiden kehittämiseen tulevina vuosina.

Raja-Joosepin ja Vartiuksen rajatarkastusasemat

Kolartic-ohjelmassa rakennettiin käyttökänsä päähän tulleen sisäilmaongelman tilalle kokonaan uusi rajatarkastusasema. Hankkeeseen sisältyi rajanylityspaikan liikennejärjestelyt, rajatarkastustekniikan ja teknisen valvontajärjestelmän kehittäminen sekä rajanylityspaikan aitaaminen.

Karelia-ohjelmassa lisättiin Vartiuksen rajatarkastusaseman tarkastuskapasiteettia ja parannettiin tilojen käyttöä asiakastiloissa. Liikennevirtojen sujuvuutta rajanylityspaikan alueella kehi-

tettiin liikennejärjestelyin. Hankkeessa parannettiin alueen teknistä valvontaa ja alueen aitausta.

Kaakkois-Suomen rajanylityspaikat ja satamat

Imatran rajanylityspaikat kehitettiin liikenteen sujuvuutta rata- ja tax-free-alueen liikennejärjestelyin ja varauduttiin rautateitse tapahtuvaan tavaraliikenteen kehittämiseen rakentamalla tarkastuslaituri juniin nousua varten. Samalla parannettiin alueen teknistä valvontaa.

Vainikkalassa rakennettiin uusi rajatarkastusasema käyttökänsä päähän tulleen rajavartioaseman tilalle. Uusi rajatarkastusasema sijaitsee rautatieaseman välittömässä läheisyydessä, mikä tarjoaa



Vainikkalan rajatarkastusaseman henkilöstö on tyytyväinen uusiin toimitiloihinsa.



Uusi kaistantarkastuskoppi Kotkan satamassa.

hyvät puitteet operatiivisten tehtävien toteuttamiseen. Hankkeessa parannettiin myös alueen valvontatekniikkaa ja aidattiin rata-alue rajan ja rajantarkastusaseman väliltä.

Kotkan satamassa luotiin valmius operoida säännöllistä, ympärivuotista laivaliikennettä Kotkan ja Pietarin välillä ja tarjota täyden palveluvalikoiman risteily- ja matkustajaläiivoille ja niiden matkustajille uudessa matkustajaterminaalissa. Rajavartiolaitys osallistui rajatarkastustilojen tarvemäärittelyyn ja suunnitteluun sekä hankki rajatarkastusten edellyttämät laitteet.

Rahoitusohjelmat helpottavat suurten hankkeiden toteutusta

Rajavartiolaitys osallistui edellä mainituihin hankkeisiin kumppanin roolissa. Kotkan sataman kehitystyöt toteutettiin Kotkan Sataman johdolla. Muissa hankkeissa johtovastuu oli Väylävirastolla. Kumppaneina hankkeissa ovat olleet Rajavartiolaituksen lisäksi muun muassa Elykeskukset, Senaatti-kiinteistöt, Suomen tulli, Säteilyturvakeskus ja liikenteenohjausyhtiö Fintraffic.

Rajavartiolaituksen näkökulmasta ulkorajayhteistyöohjelmien keskeisenä etuna on mahdollisuus toteuttaa laajoja investointihankkeita, joita olisi huomattavasti vaikeampi toteuttaa osapuolien omien budjettien puitteissa. Kokemuksen myötä myös hankkeiden johtaminen ja hankehallinta ovat saaneet vakiintuneen ja ennakoitavan muodon. ●

European Neighbourhood Instrument Cross Border Cooperation (ENI-CBC) 2014–2020 on ulkorajoja koskeva Euroopan unionin yhteistyöohjelma, joka on jatkanut vuosina 2007–2013 toteutetun European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI) -ohjelman tavoitteita.



Euroopan unionin osarahoittama

Kirjoittaja, eversti Tuomas Laosmaa toimii Rajatarkastusosaston päällikkönä Rajavartiolaituksen esikunnassa.

RAHOITUS-OHJELMAT JÄÄDYTETTIIN VENÄJÄN HYÖKÄTTYÄ UKRAINAAN

Venäjän hyökättyä Ukraina Euroopan komissio jädtytti nykyisten ohjelmien rahoitussopimukset ja näin keskeytti toimeenpanon Venäjän kanssa. Rajavartiolaituksen osalta hankkeet ehdittiin toteuttaa suunnitellusti ennen ohjelman toimeenpanon keskeytymistä. Myös kauden 2021–2027 ohjelmien valmistelu on keskeytetty. Ohjelmien keskeyttämisellä on alustavan tarkastelun perusteella vaikutuksia tulevien vuosien raja-infrastruktuurin kehittämismahdollisuuksiin. Myös tällä saralla olemme uuden ajan edessä.

Rajankäynti Suomen ja Norjan valtakunnanrajalla

Rajankäyntiin nimetty valtuuskunta on aloittanut työnsä.

Työ painottuu vuonna 2022 valtakunnanrajan kunnan tarkastamiseen, ja raja-alue myös ilmakuvaan. Rajankäynti valmistuu vuoteen 2025 mennessä.

Rajavartiolaitos vastaa Suomen hoitovastuulla olevien rajamerkkien ja rajan kunnosta ja ylläpidosta. Työ ajoittuu 25-vuotiselle hoitajaksolle. Työstä vastaa Lapin rajavartiosto ja sitä tuetaan Vartiolentolaivueen lentosuorituksilla.

Maanmittauslaitos puolestaan osallistuu rajankäyntiin operatiivisessa roolissa. Käytännössä henkilöstöä on mukana

mittauksissa ja muissa maastotöissä sekä dokumentoinnissa ja viestinnässä.

Rajavartiolaitoksesta rajankäyntivaltuuskuntaan on nimetty prikaatikenraali **Matti Sarasmaa**. Hän toimii myös rajankäyntivaltuuskunnan varapuheenjohtajana.

Virallinen alkutarkastus

Suomen ja Norjan välisen valtakunnanrajan rajankäynnin 2025 alkutarkastus pidettiin 18.–19.8.2022, jolloin rajankäyntivaltuuskunnat tapasivat Kilpisjärvellä. Maanmittauslaitoksen pääjohtaja

Arvo Kokkonen oli estynyt saapumasta tilaisuuteen, joten Suomen delegaatiota johti rajankäyntivaltuuskunnan varapuheenjohtaja Matti Sarasmaa.

Alkutarkastukseen sisältyi Kilpisjärvellä Kolmen valtakunnan rajapyykin juhllinen tarkastus ja tarkastuspöytäkirjan allekirjoittaminen Norjan ja Ruotsin delegaatioiden kanssa. Muuten rajankäynti oli kahdenvälinen Norjan kanssa.

Norjan delegaation kanssa tarkastettiin lähes koko Suomen ja Norjan välinen valtakunnanraja Lapin rajavartioston ja Vartiolentolaivueen tuella.



Kolmen valtakunnan rajapyykki Kilpisjärvellä.



Valtakunnanrajan rajapyykin 294A sydänkivi Suomen puolelta kuvattuna. Vuosiluku on rajapyykin rakentamisvuosi.

Delegaatiot saivat tarkan ja kattavan käsityksen hoitovastuullaan olevan rajan ja rajamerkkien tilasta ja tarvittavista kunnostustöistä. Yhteistyö on erinomaista ja Suomi sai norjalaisilta välitöntä kiitosta.

– Rajavartiolaitoksen ja Maanmittauslaitoksen yhteistyö rajankäynnissä

on sujunut hyvin. Rajavartiolaitoksen tehtävänä on raja-alueeseen kuuluvien rakennelmien huoltotyöt ja tukea valtuuskunnan työtä esimerkiksi hoitamalla kuljetuksia tiettömällä raja-alueella. Työ on merkityksellistä kansainvälistä yhteistyötä, Matti Sarasmaa kertoo.

Rajankäyntivaltuuskunta kokoontuu toiseen viralliseen kokoukseen loppuvuodesta 2022. Kokous järjestetään vastavuoroisesti Norjassa.

Kunnostustyöt päätökseen vuoteen 2025 mennessä

Rajan kunnostamista jatketaan työsuunnitelman mukaisesti, kumpikin valtio omalla hoitovastuullaan olevalla alueella. Suomen hoitovastuulla on viimeisen 25 vuoden ajan ollut raja-alue rajamerkillä 343 Muotkavaaraan, kun taas Norjan hoitovastuulla on ollut raja-alue Kolmen valtakunnan rajapyykiltä Kilpisjärveltä rajamerkillä 342. Suomi ja Norja vastaavat yhteisesti töistä Tenon vesistöllä rajapyykiltä 342 A rajapyykille 343.

Kunnostustyöt saatetaan loppuun vuoteen 2025 mennessä. Hoitovastuu vaihtuu Norjalle vuonna 2025 suoritettavan rajankäynnin jälkeen. ●

RAJANKÄYNTI OSA HYVÄÄ RAJANAAPURUUTTA

25 vuoden välein tehtävä rajankäynti on oleellinen osa hyvää rajanaapuruutta. Siinä raja-alue ja rajapyykkien kunto tarkistetaan, eikä rajaa siirretä suuntaan tai toiseen. Alueella asuville ja oleskeleville ihmisille työ näkyy maastossa ja esimerkiksi helikopterilentoina raja-alueella. Rajankäyntivaltuuskunnat Suomesta ja Norjasta tekevät työn ulkoministeriöiden johdolla, ja tulokset dokumentoidaan ulkoministeriöiden yhteiseen käyttöön.



Norjan, Ruotsin ja Suomen delegaatioiden edustajat Kolmen valtakunnan rajapyykillä Kilpisjärvellä.

Toimintaa ennenkokemattomassa tilanteessa

Katsaus Helsingin rajatarkastusosaston toimintaan korona-aikana.

Kevästä 2020 alkaen Helsingin rajatarkastusosasto joutui toimimaan koronapandemian ytimessä.

Suomenlahden merivartiostoon kuuluva osasto sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja sen ydintehtäviin lukeutuvat rajatarkastukset, rajat ylittävän rikollisuuden paljastaminen sekä laittoman maahantulon torjuminen. Kun pandemian takia lentoliikenteen määrä

romahti äkillisesti ja maaliskuussa 2020 käyttöön otettiin sisärajalvonta, vaati tilanne pikaista sopeutumista.

Etenkin ensimmäisinä kuukausina rajatarkastusosaston toimintaa hankaloitti sekä sisä- että ulkorajojen ylitystä koskevien säädösten jatkuva muuttuminen. Osaston päivitykseen tulvi yhteydenottoja kansalaisilta ja medialta, eikä jokaiseen välttämättä ollut antaa tarkkaa vastausta. Ennenkokematon tilanne

ei kuitenkaan estänyt Helsingin rajatarkastusosastoa suorittamasta tehtäviään rajoitusten aikana.

Rokote- ja testitodistusten tarkastaminen uutena työtehtävänä

Rajatarkastajille muuttunut tilanne merkitsi tavanomaisen rajatarkastuksen lisäksi maahantulon rajoitusten tarkastusta sekä rajojen terveysturvallisuuteen





Rajoitusten johdosta käännytyksiä ja pääsyn epäämisiä tehtiin huomattavasti tavallista enemmän.

liittyviä toimenpiteitä eli testi- ja rokotustodistuksien tarkastusta. Matkustajien vähäisen määrän vuoksi rajatarkastajia pystyttiin tarvittaessa komentamaan muiden vartiostojen tukemiseen.

Osaston varapäälikkö **Petter Stauffer** kertoo, että esimerkiksi hallinnollisen tutkinnan ryhmä oli uuden edessä poikkeuksellisen työllistetty. Rajoitusten johdosta käännytyksiä ja pääsyn epäämisiä tehtiin huomattavasti tavallista enemmän, ja normaalien lentoreittien puutteessa jokainen tapaus vaati erityisiä matkajärjestelyjä. Lisäksi eri maat vaativat matkustajilta erinäisiä todistuksia koronaan liittyen. Siinä missä käännytyksiä ja pääsyn epäämisiä on normaalilla liikennemäärällä tehty vuosittain joitakin satoja, vuosina 2020 ja 2021 niitä tehtiin muutamia tuhansia.

Päivystysryhmä puolestaan toimi rajatarkastusosaston julkisena yhteyspisteinä ja vastasi niin kansalaisten, liikenteenharjoittajien kuin viranomaistenkin tiedusteluihin. Kyselyitä tuli runsain mitoin sekä yksityishenkilöiltä että lentoyhtiöiltä, jolle useat päällekkäiset rajoitukset ja niiden jatkuva muuttuminen loivat sekavan tilanteen. Usein yhteydenottoja

tuli saman tien uusien säädösten julkaisun myötä ennen kuin Raja oli ehtinyt ohjeistaa niistä omaa henkilöstöään.

Epäiltyjä asiakirjaväärennöksiä oli lentomatkustamisen seisahtuttua vain vähänlaisesti asiakirjatutkintaryhmän syyneissä. Sen sijaan korona-aikana korostui tekaistujen testi- ja rokotustodistusten havaitseminen. Kyseinen väärennöstoiminta ei ollut erityisen kehittynyttä, mutta joitakin yrityksiä onnistuttiin paljastamaan.

Työturvallisuuden varmistamisessa onnistuttiin

Pandemian vaikutukset työturvallisuuden koskettivat kaikkia rajavartijoita, mutta erityisesti valvontaryhmää, jonka virkamiesten työnkuvaan kuuluu muita ryhmiä enemmän lähikontakteja. Esimerkiksi henkilötarkastuksissa ja turvapaikkahakemusten rekisteröinnissä valvontaryhmän on pakko työskennellä lähellä toista henkilöä. Heidän taakkaansa helpotti kuitenkin se, ettei korona-aikana maahan saapuvien kiintiöpakolaisten rekisteröintejä tehty.

Piristystä haastaviin olosuhteisiin toi rajavartiokoiran Spn **Pimun** toivottaminen tervetulleeksi valvontaryhmään. Pimu on

nyt ehtinyt harjoitella lentoaseman ympäristössä jo muutaman vuoden ajan.

Suurena yksikkönä rajatarkastusosastokaan ei ole välttynyt koronan vaikutuksilta, ja varsinkin Omikron-variantin pahimmassa vaiheessa sairastumismäärät olivat muun yhteiskunnan tavoin huomattavasti normaaliaikoja korkeampia. Koronan vaikutuksia saatiin kuitenkin jokaisessa vaiheessa rajattua niin, että osaston toiminta ja sen henkilöstön työturvallisuus pystyttiin turvaamaan.

Kiitosta vuoropäälliköiden työpanokselle haastavassa tilanteessa

Stauffer nostaa esille vuoropäälliköiden korvaamattoman työpanoksen, joka mahdollisti ohjeistuksiltaan usein vajavaisten säädösten soveltamisen tapauskohtaisesti. Tyypillisesti rajavartija saa muutamalla tarkkaan valikoidulla kysymyksellä hyvän yleiskuvan henkilön maahantulon edellytyksistä, mutta uudessa tilanteessa vuoropäälliköt joutuivat käyttämään omaa harkintaa poikkeuksellisen usein.

Edellä kuvatun paketin kasassa pitämistä Stauffer kiittelee myös tuki-osan suorittamaa työvuorosunnittelua, jonka täytyi sovittaa osaston työvuorot sopimaan alati muuttuviin vaatimuksiin. Usein muutokset olivat merkittäviä ja astuivat voimaan viime tingassa ennen jakson vaihtumista, jolloin seuraavan kolmen viikon vuorot sekä sitä seuraavan kolmen viikon alustavat työvuorot oli suunniteltava uusiksi pahimmillaan yhden viikonlopun aikana.

Maahantulon rajoitukset ovat nyt poistuneet ja Suomeen matkustaminen on palannut pandemiaa edeltäneeseen tilanteeseen. Koronan ja ajoittain äärimmäisen tiuhaan tahtiin muuttuneen toimintaympäristön aiheuttamista haasteista huolimatta voidaan silti todeta, että rajatarkastusosasto suoriutui tehtävistään koko poikkeuksellisen tilanteen ajan. ●

Jukajärven juhلامarssi kokosi yhteen satoja tuttuja vuosien varrelta

Vanhat inttikaverit ja evp-kouluttajat tapasivat jälleen.

Ensimmäisestä Jukajärven marssista on tänä vuonna kulunut 70 vuotta. Juhlavuoden kunniaksi Raja- ja merivartiokoulu järjesti lauantaina 3.9. kaikille avoimen Jukis70-juhلامarssitahtuman.

Mannerheim-ristin ritari **Leo Kojo** viitoitti 46 kilometrin pituisen marssireitin Ruokolahden Jukajärveltä Imatran Immolaan vuonna 1952. Tähän mennessä

reitin on marssinut yhteensä noin 50 000 henkilöä, pääasiassa Immolan varuskunnan varusmiehiä kouluttajineen. Jukis-marssi taittuu kesällä juosten, hölkäten ja kävellen ja talvella hiihtäen. Vuodenajasta riippumatta varustuksena on 20 kilon rinkat ja rynnäkkökiväärit.

– Idea kaikille avoimen ja sukupolvia yhdistävän marssitapahtuman järjestämisestä syntyi sosiaalisen median viesteistä.

Varusmiestemme some-viestit marssikokemuksista ovat saaneet reserviläiset muistelevaan somessa omia Jukajärven marssejaan. Ajatuksena oli tarjota heille mahdollisuus kokea marssi uudelleen ja tavata vanhoja tuttuja, kertoo Raja- ja merivartiokoulun johtaja, eversti **Jaakko Hamunen**.

– Vuosi sitten julkaisimme ennakkoilmoituksen marssista, jotta osallistujilla oli



Antti Matula sijoittui täyspitkällä marssilla kuudenneksi.



Evp-kouluttajat Juhani Suutarinen, Martti Räsänen, Pentti Aatsinki ja Tapio Peippo Raja- ja merivartiokoulun johtaja Jaakko Hamusen seurassa.

mahdollisuus kerätä kokoon porukoita, kohottaa kuntoaan ja valmistautua marssille.

Viestintävälineinä olivat Rajan verkkosivut ja some-kanavat. Viestit oli huomattu, sillä tapahtumaan ilmoittautui lähes 700 henkilöä. Marssiin osallistui Immolan varuskunnassa varusmiespalveluksensa suorittaneita reserviläisiä, Rajavartiolaitoksen evp-henkilöstöä, kilpaurheilijoita ja kuntoliikkuja.

Täyspitkän 46 kilometrin pituisen reitin lisäksi valittavana oli 22 kilomet-

rin puolimatka. Tapahtumaan saattoi osallistua myös 7,5 kilometrin historia-kävelykierroksella Immolan lentokentän tuntumassa tai 3 kilometrin Niemilammen kävelykierroksella.

Kunniavieraina marssiin osallistuivat Leo Kojon tytär **Ulpu Lappi** ja poika **Juha Kojo**.

– Juhlamarssitapahtuma onnistui yli odotuksiemme. Kiitos siitä kuuluu myös monille yhteistyötaidoille, kuten sotilaskodille ja killoille sekä eri yhdistyksille ja

yrittäjille, jotka ovat osallistuneet ison tapahtuman järjestelyihin, Jaakko Hamunen sanoo.

Immolasta oli järjestetty kuljetus lähtöpaikoille, täyspitkän matkan startti oli Jukajärvellä ja puolimatkan Laamalassa. Jukajärvelle oli yöpyjiä varten pystytetty teltat ja nuotiopaikat. Matkan varrella huoltopisteistä sai vesitäydennystä ja kaikkien marssimatkojen maalissa Niemilammella oli tarjolla keittoruoka, makkarapaistoa ja sotilaskodin palvelut.



Evp-kouluttajat Tero Puumalainen, Veijo Immonen ja Jarmo Leino.



Raja- ja merivartiokoulun entinen johtaja Arto Niemenkari saapumassa maaliin.

Tuloksia ja tunnelmia

Juhlamarssin täyspitkän 46 kilometrin juhlamarssin voittaja oli **Konsta Lyytinen** ajalla 3:47, toiseksi tuli **Kirsi Putila** (4:20) ja kolmanneksi **Fredrik Kuokkanen** (4:21).

Puolimatkan eli 22 kilometrin marssin voittaja oli **Toni Koppanen** ajalla 2:01, toiseksi tuli **Timo Nykänen** (3:04) ja kolmanneksi **Niilo Määttä** ajalla (3:30).

Reserviläinen **Antti Matulalle** Jukajärven marssi on tuttu vuoden 1996 varus-

miesajoilta. Tällä kertaa täyspitkän marssin sijoitus oli kuudes ajalla 4:27. Hän osallistui tapahtumaan yhdessä vanhojen armeijakavereidensa kanssa. – Meistä muodostui aikanaan kiinteä kymmenen hengen tiimi. Nykyisin ollaan perhetuttuja ja kummeja toinen toistemme lapsille. Tavataan säännöllisesti, vaikka asutaankin eri puolilla Suomea ja ulkomailla, Matula kertoo.

Marssin vanhempaa ikäluokkaa edustivat Kaakkois-Suomen rajavartioston evp-kouluttajat **Juhani Suutarinen**,

Martti Räisänen ja **Pentti Aatsinki**. – Meillä on takanamme yhteensä satoja Jukajärven marsseja. Tällä kertaa mentiin omaan tahtiimme ja vain puolikas, kertovat jo vuosikymmeniä eläkepäivistä nauttineet kouluttajat. Miehet ovat edelleen kovakuntoisia, vaikka ikää on mittarissa jo 80 molemmin puolin. Joukosta Juhani Suutarinen on ampumahiihdon maailmanmestari ja olympiamitalisti, joka voitti 1960–70-luvulla olympia- ja MM-tasolla kaikkiaan kuusi mitalia.



Kutsuvieraana marssiin osallistunut kenttäpiispa Pekka Särkiö.



Janne Väänänen osallistui marssiin "kaveria ei jätetä" -hengessä.



Imatralaiset Jari Hoikkala ja Taina Kalinainen.





Rajavartijakurssin nykyinen oppilas Aki Kuittinen juoksi kahtena peräkkäisenä päivänä täyspitkän matkan.

– Tämä on minulle kymmenes Jukajärven marssi. Ensimmäisen kerran juoksin reitin vuonna 1981 alipuseerioppilaana, kertoo Raja- ja merivartiokoulun entinen johtaja eversti **Arto Niemenkari**.

– Täyspitkä matka sujui yllättävän hyvin ja suunnitelman mukaan. Tämä oli hieno haaste pitää itsensä kunnossa, ja tapahtuma on erinomainen rajasukupolvia yhdistävä kokemus. Pääsi moikkaamaan monia tuttuja ja vaihtamaan muutaman sanan entisten työkaverien kanssa, kertoo Niemenkari maaliviivalla.

– Hieno kokoontuminen, hehkuttavat evp-kouluttajat **Tero Puumalainen**, **Veijo Immonen** ja **Jarmo Leino** saapessaan maaliin. – On tavattu paljon tuttuja evp-henkilöitä ja kouluttamiamme varusmiehiä sekä kuultu mukavia tarinoita matkan varrella.

– Ihastelin reitin kauniita maisemia ja rajamiesten kovaa kuntoa ikään katsomatta. Tämän parempaa maanpuolustushenkistä tapahtumaa ei olekaan, toteaa kutsuvieraana tapahtumaan osallistunut Puolustusvoimien kenttäpiispa **Pekka Särkiö**.

Reserviläinen **Janne Väänänen** oli tullut paikalle neljän armeijakaverin porukalla. – Ensin ajatuksenani oli osallistua täyspitkään matkaan, mutta ”kaveria ei jätetä” -hengessä juoksimmekin kaikki yhdessä puolimatkan.

Imatralaiset **Jari Hoikkala** ja **Taina Kalinainen** olivat lukeneet paikallislehdessä marssista ja lähtivät innolla mukaan. – Mukava tapahtuma ja puolimatka sujui hyvin. Pyöräilijöiltä saatiin vielä tsempejä reitin varrella.

Rajavartijakurssin nykyinen oppilas **Aki Kuittinen** juoksi kahtena peräkkäisenä päivänä täyspitkän matkan. Edellisenä päivänä oli nimittäin ollut koulun ja varusmiesten oma Jukajärven marssi. – Aamulla vähän jumitti paikkoja, mutta ei auttanut kuin lähteä uudelleen. Reitti oli hyvässä kunnossa juosta ja molempina päivinä alittui kuusi tuntia. Pitkälle matkalle kannattaa olla hyvät lenkkarit, kevyet vaatteet ja pientä evästä kuten energiageelejä, Kuittinen vinkkaa. ●



Rajakoirakot kilpailivat operatiivisissa tehtävissä Kainuussa

Kahden koronavuoden jälkeen Kainuun rajavartiosto pääsi vihdoin järjestämään 56. rajakoiramestaruuskilpailut Hossan kauniissa maisemissa Jatkonsalmella.

Kilpailuja ehdittiin suunnitella kaikkiaan kolme vuotta ja toteutus sujui sen ansiosta mallikkaasti. Apua järjestämiseen saatiin myös Raja- ja merivartiokoululta, josta kilpailuiden ratatuomariksi saapui luutnantti **Janne Rapo**. Kilpailussa edustavat koirakot tulivat Kaakkois-Suomen, Pohjois-Karjalan, Kainuun ja Lapin rajavartiostoista.

Ensimmäinen kilpailupäivä alkoi varhain aamulla. Puolet koirakoista lähti suorittamaan tapahtumapaikkatutinnan rastia ja puolet jäi Suomussalmen Jatkonsalmen pihapiiriin suorittamaan tottelevaisuuskoetta. Tottelevaisuuskokeessa tehtävinä olivat seuraaminen, istu-maahan ja paikalla olo ohjaajan näkyvistä poistuessa sekä liikkeestä pysäytys.

Kaikki koirakot suoriutuivat kokeen tehtävistä mallikkaasti, mutta eritoten Pohjois-Karjalan rajavartioston **Timo Könö-**

nen ja spn **Hilma** (Fluss-Strand Naroda) saivat kokeen katsojat haukkomaan henkeään täydellisellä suorituksellaan. Könönen ja Hilma saivatkin kokeesta täydet pisteet ja heidät palkittiin kilpailuiden lopuksi tottelevaisuuskokeen parhaana koirakkona.

Karhun kaatopaikan ja marjastajien etsintää

Rajakoiramestaruuskilpailuiden tehtävien tarkoitus on jäljitellä järjestävän vartioston alueelle kuuluvia työtehtäviä. Ensimmäisen päivän maastokoe, tapahtumapaikkatutkinta, jäljittelikin tätä vahvasti. Rastilla kilpailijoiden tehtävänä oli suorittaa kuvitteellisen ilmoituksen pohjalta karhun kaatopaikan tutkinta.

Koirakoiden tehtävänä olisi ollut löytää useita tapahtumapaikalle piilotettuja esineitä sekä aidon karhun suolet, mutta tehtävä osoittautui useimmille haasteel-

liseksi. Tehtävää vaikeutti se, että rastin ohjeistus ohjasi koirakot suorittamaan tehtävää väärälle paikalle, jolloin koiran merkkaukset jäivät usealta huomioimatta. Vaikka rasti ei ollut tehtävänannoltaan onnistunein kilpailutilanteeseen, osoitti se, että ilmoitettu ja todellinen paikka voivat poiketa toisistaan myös todellisissa työtehtävissä. Kaikki tieto, mitä emme voi silmillämme nähdä on koiran nenässä – koiraan on siis luotettava ja sen merkittävät huomiot on muistettava tarkistaa.

Ensimmäisen kilpailupäivän toisena maastokokeena oli eksyneiden marjastajien etsintä. Tehtävässä täydet pisteet tulivat kahden maalimiehen sekä jäljelle tiputetun esineen löytämisestä. Marjastajien etsintä oli koirakoille selvästi karhun kaatopaikkatutkintaa verrattuna tutumpaa, ja kilpailevat koirakot suoriutuivatkin tehtävästä mallikkaasti.



Tottelevaisuuskoe.



Karhun kaatopaikan etsintää.



Sovellettu hallintakoe, jossa testataan koiran hallintaa ja kuuntelevuutta.

Erityisen hienon suorituksen rastilla tekivät **Ville Koivisto** ja spn **Aava** (Aufgewecht Napsu). Koirakko palasi juosten suoritusajan puitteissa lähtöpaikalle ajettuaan jäljen ensimmäisen kerran ja lähti ajamaan marjastajien jättämää jälkeä toistamiseen. Koiviston ja Aavan perässä lähtöpaikalle juokisivat rastin tuomarit ja jo löytynyt maalimies. Jäljen ajaminen uudelleen oli kannattavaa ja tuotti tulosta, sillä myös toinen marjastajaa esittäneistä maalimiehistä löytyi lopulta!

Ensimmäisen kilpailupäivän jälkeiset tunnelmat olivat kilpailijoiden keskuudessa vaihtelevia. Saunailtaa viettämään siirtyessään osa kilpailijoista oli innoissaan päivän onnistumisistaan, kun taas toiset kokosivat ajatuksiaan seuraavaa päivää varten.

Vaikka rajakoiramestaruuskilpailuissa koirakot ottavat hyvässä hengessä mittaa toisistaan, on kilpailu ennen kaikkea mahdollisuus oppimiselle niin kilpailijoiden kuin kouluttajienkin kesken. Rajakoiramestaruuskilpailujen tehtävät osoittivat rajakoirien ja ohjaajien raudanlujan ammattitaidon tehtävässä kuin tehtävässä, mutta toivat ilmi myös osa-alueet, joihin koulutuksessa on keskeytettävä nykyistäkin enemmän.

Jälkiosaaminen hyvällä mallilla

Toisena kilpailupäivänä auringon nousussa koirakot suuntasivat kolmannelle ja

samalla viimeiselle maastokokeelle, vanhalle jäljelle. Jokainen maastoon poljettu jälki oli muodoltaan Rajavartiolaitoksen lyhenne ”RVL”. Jäljet kunnioittivat Rajavartiolaitoksen juhlavuotta, jolloin Rajavartiolaitos täytti 100 vuotta ja jolloin 56. rajakoiramestaruuskilpailut oli tarkoitus alun perin järjestää.

Vanhan jäljen parhaana palkittiin **Jussi-Pekka Paavola** ja spn **Kia** (Tuntemattoman Cantell). Hienoja suorituksia vanhalla jäljellä oli paljon, ja jälkiosaamisen voidaan todeta olevan Rajavartiolaitoksen virkakoirilla hyvällä mallilla.

Lämmittelyjen ja ruokatankkausten jälkeen kilpailut lähestyivät loppuaan, ja jäljellä oli enää sovelletun hallinnan koe. Sovellettu hallinta jäljitteli tottelevaisuuskokeen tehtäviä, mutta koiran hallinta oli yhdistetty työtehtävää mukailevaan tilanteeseen. Tehtävä alkoi koiran haltuun otolla partioautosta ulos noustaessa, josta ohjaaja seurusti koiran jättäen sen paikalleen partioparin ja ohjaajan etualalle. Kun ohjaaja oli poistunut koiran takalalle partioparinsa luokse, piilossa ollut maalimies lähti äänekkäästi liikkeelle. Tehtävässä testattiin paitsi koiran hallintaa, myös sen kuuntelevuutta, sillä koiran tuli reagoida maalimiehen äänekkäästi juostessa ainoastaan ohjaajansa luoksetulo-käskyyn. Kaikki kilpailevat koirakot suoriutuivat kokeesta ongelmitta.

Aidosti iloisia toisten onnistumisista

Kaksi pitkää kilpailupäivää huipentuivat lopulta palkintojen jakoon ja kakkukahveihin. Yksilöpisteiden yhteistuloksella joukkuekilpailussa voiton vei Kainuun rajavartiosto, jossa edustajana olivat **Tuomo Heikkinen** ja spn **Elli** (Bacteroides Matilda), **Piia Määttä** ja spn **Iiris** (Tuntemattoman Jansson) ja **Jussi-Pekka Paavola** ja spn **Kia** (Tuntemattoman Cantell).

Yksilökilpailun voiton vei Kaakkois-Suomen rajavartioston **Kalle Kokkonen** ja spu **Manu** (Tuntemattoman Immelmann), toiseksi sijoittui Tuomo Heikkinen ja spn Elli Kainuun rajavartiostosta ja kolmannelle sijalle sijoittuivat Kainuun rajavartioston Jussi-Pekka Paavola ja spn Kia.

Kokkonen osoitti koiraohjaajana ja nuoren koiransa kanssa sen, että onnistumiseen ei tarvita aina usean vuosikymmenen kokemusta, vaan laadukkaalla koulutuksella on mahdollista päästä pitkälle lyhyessäkin ajassa. Vaikka koiraohjaajan työ vaatii sitoutumista, tarjoaa se unohtumattomia kokemuksia sekä yhteisön, jossa ollaan aidosti iloisia toisten onnistumisista sekä muistellaan koiran kanssa eteen tulleita työtehtäviä vielä evp-aikoinakin. ●



Rajan perinnepäivä

Ensimmäinen nykymuotoinen Rajan perinnepäivä järjestettiin Kotkassa 19.8.2022.

Rajan perinnepäivän tarkoituksena on Rajavartiolaitoksen toimintaan ja tehtäviin liittyvien perinteiden säilyttäminen sekä jatkaminen tuleville sukupolville. Samalla juhlustetaan Raja- ja merivartioujoukkojen perinneyhdistyksen sekä Rajavartiolaitoksen toimintaan liittyvien kiltojen tekemää ansiokasta perinnetyötä. Tänä vuonna juhlittiin lisäksi Rajavartiolaitoksen valmiusjoukkueiden 30-vuotista taivalta.

Pandemian takia perinnepäivää oli jouduttu siirtämään kahtena edellisenä vuonna. Toisaalta pitkäkestoinen ja huolellinen suunnittelu niin Suomenlahden Merivartiokillan kuin Suomenlahden merivartioston osalta takasivat onnistuneen tilaisuuden. Vieraita oli lähes 130 henkilöä ympäri Suomen.

Kotkan merivartioasema esitteli aseman toimintaa juhlatilaisuutta edeltävänä päivänä saapuneille vieraille. Aurinko

paistoi ja asema näytti merenrannalla parhaat puolensa. Vieraat pääsivät tutustumaan kalustoon ja keskustelemaan aseman henkilöstön kanssa. Tilaisuuden tarjoiluista huolehtivat perinteisesti sotilaskotisaret.

Tapahtumapaikkana Merikeskus Vellamo

Perjantaina 19.8. päivätillaisuuden ohjelma alkoi Perinnepäivän avauksella Merikes-



Valmiusjoukkue esitti toiminnallisen näytöksen ulkovartiolaiva Turvalla.

kus Vellamon auditoriossa. Päivän avasi Rajavartiolaitoksen päällikkö **Pasi Kostamovaara**. Tervehdyksensä tilaisuuteen toivat myös Rajan perinneyhdistyksen ja järjestäjien edustajat.

Suomenlahden merivartioston komentaja **Risto Jääskeläinen** esitteli merivartioston toimintaa laaja-alaisena turvallisuusviranomaisena. Rajavartiolaitoksen valmiusjoukkueen 30-vuotisesta historiasta kertoi SLMV:n valmiusjoukkueen killan puheenjohtaja **Ville Puustinen**. Hän kuvasi muun muassa valmiusjoukkueen kansainvälisen toiminnan kehittymistä.

Lounaan jälkeen oli vuorossa tutustuminen Merikeskus Vellamoon sekä Merivartiomuseoon. Iltpäivän päätteeksi

siirryttiin Merikeskus Vellamon laiturille, jossa valmiusjoukkue esitti toiminnallisen näytöksen. Tämän jälkeen vieraat pääsivät tutustumaan ulkovartiolaiva Turvaan.

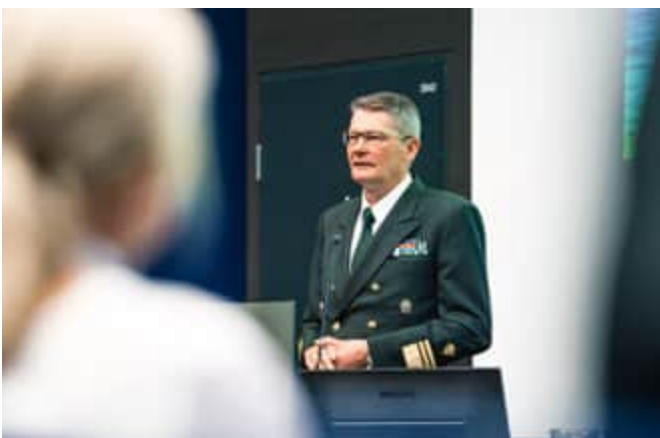
Illalla oli vuorossa juhlatilaisuus. Rajan perinneyhdistyksen puheenjohtaja **Tero Kaakinen** toivotti vieraat tervetulleeksi. Rajan perinneyhdistyksen tervehdyksen tilaisuuteen toi oltermanni, kenraaliluutnantti evp. **Jaakko Kaukanen**. Puheessaan hän liitti vertauskuvasiksi yhteen perinnetyön ja nykypäivän haasteissa menestymisen vartiolaivan miehistöä esimerkkinä käyttäen.

Valmiusjoukkueiden 30-vuotisjuhlapuheen piti lippueamiraali **Tom Hanén**. Hän kuvasi muun muassa valmiusjouk-

kueiden perustamista ja siihen johtaneita syitä sekä joukkueiden kehityskaarta nykyisiksi erikoisjoukoiksi.

Ilta jatkui ansioituneiden henkilöiden palkitsemisilla.

Tilaisuuden järjestelyistä vastasi Suomenlahden merivartiosto yhdessä Suomenlahden merivartiokillan ja Merivartioston valmiusjoukkueen killan sekä Raja- ja Merivartioujoukkojen Perinneyhdistyksen kanssa. ●



Rajavartiolaitoksen päällikkö Pasi Kostamovaara nosti puheenvuorossaan esille Rajan turvallisuusviranomaisen roolin nykyisessä, monimutkaisessa maailmantilanteessa.



Rajan perinneyhdistyksen puheenjohtaja, eversti (evp) Tero Kaakinen toivotti vieraat tervetulleiksi iltatilaisuuteen.



MERT – nytt informationssystem för bekämpning av miljöskador

Den första versionen av systemet togs i bruk 1.6.2022.

Även om MERT (Marine Environment Response Tool) redan är i operativ drift, fortsätter utvecklingen av systemet till slutet av 2023.

Systemspecifikationen och gränssnittsplaneringen inleddes 2020 som ett samarbete mellan Finlands miljöcentral, Gränsbevakningsväsendet och räddningsväsendet. För planeringen av gräns-

snitten anlitas också externa konsultbolag. Utvecklingen av själva programvaran, dvs. "kodningen", inleddes i början av 2021 och för den ansvarar Finlands miljöcentral. Under utvecklingsarbetet, som beräknas ta tre år, kommer det att göras flera uppdaterade och utökade versioner.

Informationssystemet MERT, som stöder ledningsåtgärderna vid bekämp-

ning av miljöskador, ersätter det utvecklade informationssystemet BORIS 2 som tidigare användes på havsområden. MERT ägs av Gränsbevakningsväsendet, och Finlands miljöcentral fortsätter i sin roll som systemets utvecklare och administratör. Systemet har planerats så att det på bred front betjänar de olika aktörer som deltar i bekämpningen av



MERT-systemets startsida. Systemet kan användas i alla kust- och havsområden i Finland.

miljöskador, även om systemutvecklingen i början har fokuserat på de marina funktioner som Gränsbevakningsväsendets behov.

Även om MERT ännu var ofullständigt när det togs i bruk, kan man i systemet redan nu centraliserat registrera uppgifter om bekämpningen av miljöskador på havsområden och skapa en lägesbild. De sakkunniga inom tjänstedesign som anlätades vid planeringen av MERT-systemet har haft stor inverkan på gränssnittslösningarna, vilka nu bland annat inbegriper en wizard-funktion för assisterad datainmatning. Vi är övertygade om att systemet fortsätter att vara användarvänligt och tydligt även om det byggs ut i framtiden.

Systemets funktioner

I den version som införts finns förutom olika kartfunktioner och geografisk information också följande funktioner:

Allmänna funktioner

- användaridentifiering
- kontroll av uppgifter i tidigare händelser
- inmatning av resurser i systemets databas
- användning av geografisk information (materialet kompletteras under projektets gång)
- översiktskarta, sjökort samt rit- och mätverktyg
- olika funktioner för systemadministratören (bl.a. hantering av användarrättigheter och roller).
- möjlighet att ladda ner systemmanualen på den egna datorn.

Funktioner i fråga om enskilda händelser

- inmatning av grundläggande uppgifter (basuppgifter)
- uppgörande av en lägesbedömning och fastställande av ledningsansvaret
- registrering av observationer
- registrering av åtgärder
- bifogande av dokument
- hantering av anteckningars synlighet (vem som ser noteringarna).

Ett tydligt och användarvänligt system underlättar utbildningen

Vid sidan av utvecklingen av den första versionen av MERT-systemet har det också skrivits en manual. Manualen uppdateras regelbundet och den senaste versionen kan tas fram eller laddas ner direkt från informationssystemet. Under 2022 är syftet att skapa en webbaserad kurs för självstudier i systemets grunder.

I regel svarar varje myndighet eller organisation för den egna personalens utbildning och ordnar separat användarutbildning utifrån sina egna behov. Vid behov kan Gränsbevakningsväsendet stödja denna utbildning men det är inte meningen att Gränsbevakningsväsendet ska ta ett övergripande ansvar för den.

Registrets administration och omfattning

Gränsbevakningsväsendet har rollen som MERTs personuppgiftsansvariga. Räddningsverkens möjlighet att fullt ut införa systemet begränsas av de brister som för närvarande finns i räddningslagstiftningen samt praxisen enligt vilken varje räddningsverk självständigt är personuppgiftsansvarig för de egna uppgifterna. På grund av bristerna i lagstiftningen om räddningsväsendet har man tills vidare varit tvungen att avgränsa användningen av systemet till bekämpningen av miljöskador på havsområden. Under ledning av inrikesministeriets räddningsavdelning dryftar man för närvarande hur uppgifterna i MERT i fortsättningen kan användas i räddningsväsendets uppdrag i inlandet och på de inre vattenvägarna.

Mer information om systemet och användarrättigheterna finns på Gränsbevakningsväsendets webbplats (på finska).

Användningen av MERT utökas

Varje bransch eller användarorganisation fattar självständigt beslut om tidsplanen för när systemet ska införas och i vilken omfattning.

Vid Gränsbevakningsväsendet registreras alla anmälningar, lägesbedömningar

och åtgärder i fråga om bekämpning av miljöskador på havsområden i MERT. De kan gälla t.ex. fartygsutsläpp, fartygsolyckor och läckor från det flertal vrak som ligger i Östersjön. För Gränsbevakningsväsendet kan det alltså sägas att MERT utgör ett självständigt informationssystem som används till stöd för ledningen vid bekämpning av miljöskador.

Också räddningsverken längs kusten och flera andra aktörer har redan fattat beslut om att införa systemet för uppdrag kring bekämpning av miljöskador på havsområden och användningen utökas allt mer. Flera nya användarorganisationer kommer också att ansluta sig under slutet av 2022.

De olika organisationernas beslut om att införa systemet gör det möjligt att i fortsättningen förmedla en effektiv lägesbild till de myndigheter som deltar i bekämpningen av miljöskador. ●

Skribenten, kommandör Mikko Simola, är chef för sjösäkerhetsenheten vid staben för Gränsbevakningsväsendet.



Kustbevakningen får stöd av obemannade luftfartyg

Samarbete över statsgränserna med modern teknik.

I år samarbetar Gränsbevakningsväsendet med Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) kring ett system för användning av obemannade luftfartyg (Remotely Piloted Aircraft System, RPAS).

Syftet med verksamheten är att främja Gränsbevakningsväsendets förmåga att upprätthålla gränssäkerheten samt kustbevakningsfunktionernas samarbete i Finlands territorialhav, längs kusten och i skärgården med hjälp av de

resurser som EMSA tillhandahåller. Sedan maj 2002 har EMSA:s RPAS-system flugits över norra Östersjön som en del av det gränsoverskridande samarbetet mellan Gränsbevakningsväsendet, Estlands polis- och gränsbevakningsmyndighet och Lettlands kustbevakning.

Aktörerna planerar, följer upp och tar emot flygdata under det fem månader långa samarbetet oavsett varifrån RPAS-systemet används. Tack vare samarbetet kan man flyga det obemannade

luftfartyget med en flygning över ett vidsträckt område i norra Östersjön.

Den viktigaste delen av samarbetet är den dataöverföring (live stream) som görs i realtid under flygningen samt det mellanstatliga utbytet av flygdata. Vid Gränsbevakningsväsendet turas Finska vikens och Västra Finlands sjöbevakningssektioner om att göra flygningarna varannan vecka. De planerar in flygningarna i sin egen verksamhet i samarbete med Estland och Lettland.



Systemet för obemannade luftfartyg förbättrar situationsmedvetenheten

Finska vikens och Västra Finlands sjöbevakningssektioner har haft goda erfarenheter av system för obemannade luftfartyg. Systemet lämpar sig för att på ett mångsidigt sätt komplettera lägesbilderna i kustbevakningsfunktionerna, vare sig det är fråga om gränskontroll, sjösäkerhet, bekämpning av miljöskador eller någon annan av Gränsbevakningsväsendets marina uppgifter. Vid Finska vikens sjöbevakningssektion fokuserar samarbetet kring den obemannade luftfarten särskilt på att skapa en lägesbild över det öppna havet.

Till de obemannade luftfartygens typiska uppdrag hör att lokalisera objekt samt olika övervaknings- och spaningsuppdrag som utförs under alla tider på dygnet. Fördelen med det obemannade luftfartyget är dess kostnadseffektivitet som ökar hela det marina övervakningssystemets prestanda. Med hjälp av det obemannade luftfartyget är det möjligt att få en lägesbild i realtid som stöder sjöräddningscentralens ledning vid olyckor och spaningsuppdrag. Det är också lätt att ta i bruk fartyget, och som övervakningsanordning är det jämförelsevis osynligt. RPAS är planerat för användning dag- och nattetid i många olika förhållanden, såsom växlande temperaturer, hög luftfuktighet och regnväder.

Systemet för obemannade luftfartyg kompletterar både gränsövervakningen till havs och den bemannade luftfarten. EMSA har redan länge kartlagt vidsträckta områden i EU:s kustområden och glesbygder med hjälp av satellitbaserade fjärranalyser. En sådan analys ger visserligen värdefull information, men den finns bara tillgänglig under vissa tidpunkter beroende på satellitens omloppsbana. Dessutom krävs det att myndigheten har snabb reaktionsförmåga, vid behov även i svåra förhållanden till havs där satellitbaserade fjärranalyser inte är den mest effektiva övervakningsformen.

RPAS som används är Textron Systems Aerosonde

Basen för det obemannade luftfartyget kommer att variera under de fem månaderna. I Finland ligger luftfartygets bas på Hangö flygfält och i Estland i Lömala. Systemet för obemannade luftfartyg är Textron Systems Aerosonde. Det är första gången ett Aerosonde-system flyger i Europas civila luftrum med stöd av ett LUC-drifftillstånd (Light UAS Operator Certificate). Det obemannade luftfartyget och flygverksamheten tillhandahålls av EMSA:s avtalsleverantör Nordic Unmanned.

Det obemannade luftfartyget skjuts upp i luften med hjälp av en katapult och efter avslutad flygning landar det i ett uppfällt nät mot vilket fartyget flygs. Fartygets startvikt är cirka 36 kilogram och avståndet mellan vingpetsarna är cirka 3,6 meter. Det obemannade luftfartyget har en marschhastighet på cirka 100 kilometer per timme och kan flyga hundratals kilometer inom det nätverk av basstationer som planerats för det. Luftfartyget är utrustat med AIS-mottagare, elektrooptisk kamera, radar och värmekamera. ●

Författarna är biträdande kommandör Mikko Hirvi, kommunikationspraktikant Mikaela Jalanne och EMSA-arbetsgruppen vid Finska vikens sjöbevakningssektion.

EMSA TILLHANDAHÅLLER SAKKUNNIGHJÄLP OCH OPERATIVT STÖD

Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) ger sakkunnighjälp och operativt stöd i fråga om sjösäkerhet och bekämpning av nedsmutsningen av den marina miljön. EMSA tillhandahåller avgiftsfria tjänster med obemannade luftfartyg (RPAS) för EU:s medlemsstater. År 2022 deltar utöver Gränsbevakningsväsendet även Estlands polis- och gränsbevakningsmyndighet och Lettlands kustbevakning i EMSA:s RPAS-samarbete i norra Östersjön.



CISE och framtiden för maritimt informationsutbyte

Inom ramen för projektet FINCISE2.0 (Övervakning 4) har det tagits fram en beskrivning av målarkitekturen för den nuvarande nationella maritima lägesbilden.

För att förbättra det maritima informationsutbytet har man inom EU redan i flera år utvecklat CISE, en gemensam miljö för informationsutbyte för EU:s sjöbevakningsområde. CISE (Common Information Sharing Environment) är ett frivilligt samarbetsbaserat initiativ med målet att främja utbytet av övervakningsdata inom EU och därigenom förbättra effektiviteten, kvaliteten, reaktionsförmågan och samordningen av övervakningsåtgärderna i EU:s havsområden.

Syftet med CISE är att underlätta sektorsövergripande utbyte av marin information om bl.a. miljöns tillstånd, övervakning av fiske, sjösäkerhet, gränskontroll, lagtillsyn, tullfunktioner och försvarssamarbete.

Sedan 2019 är CISE i en övergångsperiod som leds av Europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA. Målet för CISE är att det operativa internationella informationsutbytet ska inledas i början av 2024.

Den tekniska utvecklingen av CISE

År 2020 beviljades Gränsbevakningsväsendet 500 000 euro ur Europeiska havs- och fiskerifonden för det nationella införandeprojektet FINCISE2.0 (Övervakning 4) för tiden 1.9.2020–31.8.2022. Syftet med projektet var att Gränsbevakningsväsendet skulle utveckla den tekniska anslutningen till CISE-miljön, införa

de informationstjänster som tillhandahålls via CISE och hjälpa andra behöriga myndigheter att använda informationstjänsterna.

Den information som ska delas via CISE-miljön måste överföras via en separat CISE-servermiljö (Node) för att den andra parten i samma miljö ska kunna ta emot informationen.

Gränsbevakningsväsendet utvecklar följande CISE-funktioner i informations-systemets testmiljö för att informationen i framtiden ska kunna delas också till andra myndigheter som deltar i informationsutbytet:

1. VOI List Service: en funktion för att göra upp en lista över fartyg av intresse.
2. Incident Reporting Service: en funktion för att upprätta en rapport över särskilda tillbud till havs, t.ex. olyckor.
3. Risk Profile Service: en funktion för att fastställa ett område som är förknippat med en viss risk. Funktionen beskriver t.ex. riskens typ, position och varaktighet.

Beskrivning av målarkitekturen för den nationella maritima lägesbilden

Inom ramen för projektet FINCISE2.0 (Övervakning 4) har det tagits fram en beskrivning av målarkitekturen för den nuvarande nationella maritima lägesbilden. Målarkitekturen ger en visuell be-

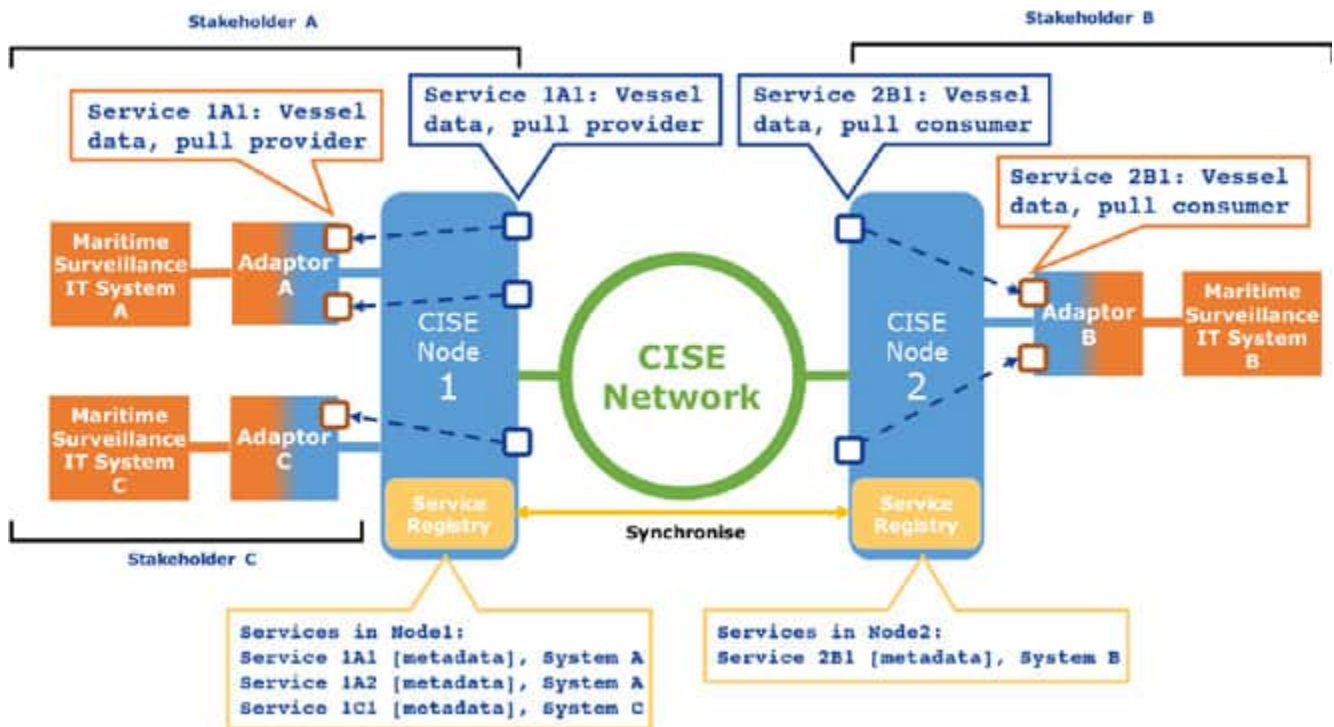
skrivning av aktörerna, funktionerna, datainnehållen och informationssystemen i anslutning till den nationella maritima lägesbilden. Beskrivningen fokuserade särskilt på data i det så kallade informationsskiktet, t.ex. data i olika register eller portaler som används för att komplettera den maritima lägesbilden utifrån data i sensor- och kartsiktet.

Målet för beskrivningen av målarkitekturen var att få en bättre uppfattning av all den datamängd som i Finland används för olika myndighetsåtgärder i anknytning till den maritima lägesbilden.

Syftet med målarkitekturen var att hjälpa andra behöriga myndigheter att ta i bruk CISEs informationstjänster. När CISE-nätverket i framtiden utvidgas till nya medlemsstater och aktörer och det planeras nya informationsutbyten via miljön, kommer beskrivningen av målarkitekturen att kunna utnyttjas för att utreda de nationella behoven av informationsutbyte i fråga om den maritima lägesbilden.

Från testning till operativt informationsutbyte

Efter att projektet FINCISE2.0 (Övervakning 4) slutförts, kommer utvecklingen av CISE-miljön och förberedelserna för det operativa informationsutbytet att fortsätta. CISE-övergångsperioden kommer enligt de nuvarande planerna att fortsätta under ledning av EMSA åt-



Det tekniska genomförandet av CISE kopplar det operativa informationssystemet (Maritime Surveillance IT System) hos den till informationsutbytesmiljön anslutna myndighetsorganisationen via ett gränssnitt (Adaptor) till CISE-servermiljön (CISE Node), som i sin tur är kopplad till CISE-miljön (Network). På så sätt kan i förväg specificerad information delas säkert mellan två befintliga informationssystem.

minstone till slutet av 2023. Dessutom har franska ministeriet för havsfrågor SGMer ansökt om finansiering ur Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden (EHFVF) av EU-kommissionen för att verkställa det nya projektet CISE Alert. Avsikten är att det två år långa projektet ska inledas i november 2022 och avslutas i oktober 2024.

Utöver Frankrike blir också Grekland, Italien, Bulgarien, Portugal och Slovenien fullvärdiga medlemmar i projektkonsortiet. Finland (Gränsbevakningsväsendet) och Holland deltar i projektet i egenskap av Associated Partner.

Ett av målen med projektet CISE Alert är att uppmantra nya maritima myndigheter i EU-länderna att ansluta sig till CISE samt att utveckla ländernas tekniska beredskap för CISE-miljön. Ytterligare ett mål är att utveckla nya CISE-användningsfall i anslutning till informationsutbytet vid flyg- och sjörädd-

ning, olaglig maritim verksamhet eller bekämpning av miljökador.

För Gränsbevakningsväsendet är den viktigaste delen av projektet CISE Alert att delta i specifikationen och det eventuella testandet av användningsfall. Om projektet visar sig vara lyckat, kan CISE övergå från det långvariga testningsskedet till det egentliga operativa informationsutbytet, vilket skulle gagna den maritima verksamheten för Gränsbevakningsväsendet och de övriga METO-myndigheterna i Finland (Marinen, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket). ●



Författaren, Heikki Kontro, är chef för CISE-projektet.





TEXT: Tuomas Laosmaa BILD: Gränsbevakningsväsendet

Gränsinfrastrukturen utvecklas i samarbetsprojekt

Det gränsöverskridande samarbetet stöder utvecklingen av gränsområdena på flera olika sätt. Det leder till smidigare gränspassager för människor, varor och kapital och bidrar till att hitta gemensamma lösningar för utmaningar i fråga om miljö, hälsa och kriminalitet.

Vid gränsen mellan Finland och Ryssland har det 2014–2022 genomförts EU-finansierade samarbetsprojekt inom tre geografiska programområden: Kolarctic, Karelia och Sydöstra Finland. Gränsbevakningsväsendet har deltagit i dessa projekt med målet att gränspassagera ska vara smidiga och säkra och

ligga i lättillgängliga områden med goda förbindelser.

Efter Rysslands attack mot Ukraina har EU:s finansieringsprogram frysts, vilket också kommer att påverka utvecklingen av gränsområdena under de kommande åren.



Vid Raja-Jooseppi gränsbevakningsstation tillämpas moderna lösningar såsom EES-teknik.

Raja-Jooseppi och Vartius gränsbevakningsstationer

Inom ramen för programmet Kolarctic har en helt nybyggd gränsbevakningsstation ersatt Raja-Jooseppi gränsbevakningsstation som haft problem med inomhusluften och nått slutet av sin livscykel. Projektet omfattade trafikarrangemang vid gränsövergångsstället, utveckling av gränsbevakningstekniken och det tekniska övervakningssystemet samt inhägnad av gränsövergångsstället.

Programmet Karelia ledde till ökad kontrollkapacitet och bättre användning av kundlokaler vid Vartius gränsbevakningsstation. Trafikflödet på gränsövergångsstället förbättrades genom nya trafikarrangemang. Under projektet förbättrades också den tekniska övervakningen i området och inhägnaden av området.

Gränsövergångsställen och hamnar i Sydöstra Finland

Vid Imatra gränsövergångsställe förbättrades trafikflödet i ban- och taxfreeområdet med hjälp av trafikarrangemang. Som ett led i utvecklingen av godstrafiken på järnväg byggdes en plattform för kontroller vid påstigning. Samtidigt förbättrades den tekniska övervakningen i området.

I Vainikkala ersatte en nybyggd gränsbevakningsstation den gamla som nått slutet av sin livscykel. Den nya gränsbevakningsstationen ligger i omedelbar närhet av järnvägsstationen, vilket skapar goda förutsättningar för operativa uppdrag. Inom ramen för projektet förbättrades också övervakningstekniken i området och det byggdes stängsel mellan banområdesgränsen och gränsbevakningsstationen.

I Kotka hamn skapades beredskap för att året runt bedriva reguljär färjetrafik mellan Kotka och S:t Petersburg och tillhandahålla ett komplett tjänsteutbud för kryssnings- och passagerarfartyg och i den nya passagerarterminalen som byggts för deras passagerare. Gränsbevakningsväsendet deltog i arbetet med att planera

och fastställa behovet av lokaler för gränsbevakningen och skaffade den utrustning som behövs för gränskontrollerna.

Finansieringsprogram underlättar genomförandet av stora projekt

Gränsbevakningsväsendet deltog i ovan nämnda projekt i egenskap av projektpartner. Utvecklingsarbetet i Kotka hamn genomfördes under ledning av Kotka Hamn. De övriga projekten leddes av Trafikledsverket. Utöver Gränsbevakningsväsendet deltog också bland annat NTM-centralerna, Senatfastigheter, Finlands tull, Strålsäkerhetscentralen och trafikstyrningsbolaget Fintraffic i projektet.

Ur Gränsbevakningsväsendets synvinkel är den största nyttan av de EU-finansierade programmen för samarbete kring de yttre gränserna möjligheten att genomföra stora investeringsprojekt som det vore betydligt svårare att genomföra inom ramen för parternas egna budgetar. I takt med större erfarenhet har också projektledningen och projekthanteringen fått en vedertagen och förutsebar roll.

European Neighbourhood Instrument Cross Border Cooperation (ENI-CBC) 2014–2020 är ett program för samarbete vid EU:s yttre gränser. Det är en fortsättning på programmet European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI) som genomfördes 2007–2013. ●



Medfinansieras av
Europeiska unionen

Skribenten, överste Tuomas Laosmaa, är chef för gränskontrollenheten vid staben för Gränsbevakningsväsendet.

FINANSIERINGS- PROGRAMMEN FRYSTA EFTER RYSSLANDS ATTACK MOT UKRAINA

Efter Rysslands attack mot Ukraina fryste Europeiska kommissionen finansieringsavtalen för de pågående programmen och avbröt därigenom genomförandet med Ryssland. Gränsbevakningsväsendet hann genomföra sin del av projekten enligt planerna innan genomförandet avbröts. Förberedelserna för programmen 2021–2027 har också avbrutits. På basis av en preliminär granskning kommer avbrottet i programmen att inverka på möjligheterna att utveckla gränsinfrastrukturen under de kommande åren. Också på den här fronten står vi inför nya tider.



MERT – A new information system to support environmental damage prevention operations

The initial version of the system was launched on 1 June 2022.

The MERT (Marine Environment Response Tool) system has already been taken into operational use, but its development will continue until the end of 2023.

The work with system specification and user interface planning started in 2020 as a joint project by the Finnish Environment Institute SYKE, the Finnish Border Guard, and emergency and rescue services. An external consultancy firm was relied on for assistance in the user interface design. The actual software development, the “coding”, began in early 2021, with SYKE in charge. It is estimated that the system development work, including several update and extension versions, will take about three years.

The MERT information system is intended to support the operational command in the prevention of environmental damage. It replaces the technically outdated system, BORIS 2, which was previously in use in maritime areas. The Finnish Border Guard is the owner of the MERT system, while SYKE will have the role of system developer and administrator in the future. The system will serve a wide range of operators involved in the prevention of environmental damage, but the development of the initial system functionalities has focused on the mari-

time functions required by the Finnish Border Guard.

Although still incomplete when taken into use, MERT already offers tools for centralised documenting and situational awareness in maritime operations involving environmental damage prevention. The use of service design professionals in the planning phase had a great influence on the user interface solutions featuring, for example, a wizard for assisted data entry. We are confident that the system will remain explicit and easy to use, even if it may be expanded in the future.

System functionalities

In addition to various map and chart functions as well as GIS data, the system version currently in use includes various functionalities.

The general functionalities include

- user authentication
- review of previously generated events and data
- entry of resources to the system database
- utilisation of GIS data (data material will be supplemented along with the progress of the project)
- general maps, nautical charts, and draw-

- ing and measuring tools
- system administrator functions (e.g., management of access rights and roles)
- possibility to download the System Manual on one’s own computer.

The functionalities related to individual events include

- entry of basic information (baseline data)
- initial evaluation of the situation and assigning of operational command
- recording of observations
- recording of actions
- attaching of additional documents
- administration of viewing rights (who will see the recorded data).

Clarity and ease-of-use ensure flexible training

Along with the initial development of the system, a user guide, or System Manual, has been drawn up. The manual is regularly updated and the latest version is always available within the system itself, or the users can download it on their own computers. During 2022, a web-based course will be prepared to facilitate independent learning of the basics of the MERT system.

In principle, each authority or organisation using the MERT system will



be responsible for the provision of user training for their own personnel and tailoring it to meet the organisation's specific demands. If necessary, the Finnish Border Guard will provide support for training, but the idea is not for the Finnish Border Guard to assume overall responsibility for such training.

Maintenance of registers and access to data

The Finnish Border Guard is the data controller for the MERT system and related personal data registers. The full-blown utilisation of the MERT system by emergency and rescue services is currently restricted by the relevant legislation and the fact that regional emergency services are independent data controllers in terms of their own registers. Due to the limitations in the legislation governing emergency and rescue services, the MERT system can, for the time being, only be used in the context of maritime operations involving environmental damage prevention. Led by the Department

for Rescue Services of the Ministry of the Interior, investigation is currently underway to determine if and how the MERT system's data could be used for the benefit of inland regions and waters as well.

Additional information about the MERT system and access rights is available on the website of the Finnish Border Guard (in Finnish).

Expanding the use of the MERT system

In terms of taking the MERT system into use, each authority or potential user organisation will independently decide on the schedule of introduction and extent of application for their own organisation.

Within the Finnish Border Guard, the MERT information system is already used for recording all incident reports, situational evaluations and actions taken in operations involving environmental damage prevention. Incidents include, among others, spills from vessels, vessel accidents and leaks from the numerous wrecks lying on the seabed of the Baltic

Sea. Thus, we can say that, for the Finnish Border Guard, MERT is an independent information system that supports the operational command in environmental damage prevention.

The wider application of the system is progressing: the emergency and rescue services in the coastal regions as well as many other actors have already decided to take the MERT system into use for maritime operations involving environmental damage prevention. Also, several new organisations will be joining by the end of 2022.

In the future, the increasing number of organisations taking the MERT system into use will improve situational awareness and effective communications between the various authorities contributing to the prevention of environmental damage. ●

The author, Commander Mikko Simola, serves as Head of Maritime Safety at the Finnish Border Guard Headquarters.



TEXT: Mikko Hirvi, Mikaela Jalanne and EMSA team PHOTO: Textron Systems Aerosonde

Coast Guard functions are supported by Remotely Piloted Aircraft Systems

Modern technology is being employed for cross-border joint operations.

The Finnish Border Guard is working in collaboration with the European Maritime Safety Agency (EMSA) to operate a Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) in 2022. The objective is to improve, by using the resources provided by EMSA, the Finnish Border

Guard's ability to maintain border security and to strengthen the cooperation of its Coast Guard functions in Finnish sea, coast and archipelago areas. Since May 2022, EMSA's RPAS has been flown over the northern Baltic Sea region as part of the cross-border cooperation involving

the Finnish Border Guard, the Estonian Police and Border Guard Board, and the Latvian Coast Guard Service.

During the five-month period of joint operations, the authorities design the flights and monitor and receive data from flights regardless of where the RPAS



is being used. The remotely piloted aircraft can be flown over a large area of the northern Baltic Sea during a single flight. The most essential part of the joint operations are the live streaming of data during flights and the exchange of data received from flights between the states involved. Within the Finnish Border Guard, flights are carried out by the Coast Guard Districts of West Finland and the Gulf of Finland in alternate weeks. They plan the flights as part of their own operations in cooperation with Estonia and Latvia.

RPAS improves situational awareness

The West Finland and Gulf of Finland Coast Guard Districts have had good experiences of using remotely piloted aircraft systems. The system is well suited for complementing the situational picture in terms of border control, maritime safety, the prevention of environmental damage or other maritime tasks of the Finnish Border Guard. For the Gulf of Finland Coast Guard District, the particular focus in remotely piloted aviation is on producing situational picture at open sea.

Typical tasks assigned to a remotely piloted aircraft include locating targets and various surveillance and search tasks carried out at all times of the day. The advantage of a remotely piloted aircraft is its cost-effectiveness, which improves the performance of the overall maritime surveillance system. By using a remotely piloted aircraft, it is possible to obtain real-time situational picture in accident and search operations to support the operational management of the Maritime Rescue Centre. The RPAS is easy to deploy and relatively discreet for a surveillance device. It is designed to operate during the day and the night and in a wide range of environmental conditions, such as varying temperatures, high humidity and rain.

The benefit of the RPAS for the Coast Guard Districts is that it complements other surveillance methods. For a long

time, EMSA has carried out surveillance of large areas within the EU's coastal and remote regions by means of Earth Observation satellites. Such surveillance, of course, provides valuable information, but it is only available at certain times, depending on the orbit of the satellite. The authorities are, however, required to be able to react quickly even in challenging circumstances, such as at sea, for which Earth Observation satellites are not the most effective form of surveillance.

The RPAS in use is Textron Systems Aerosonde

The remotely piloted aircraft has several bases during the five-month period of operation, including Hanko Airfield in Finland and Lõmala in Estonia. The RPAS in use is Textron Systems Aerosonde. This is the first time an Aerosonde system is flying in European civil airspace under a Light UAS Operator Certificate (LUC). The remotely piloted aircraft is supplied and operated by EMSA's contractor Nordic Unmanned.

The remotely piloted aircraft is launched into the air with a catapult and, at the end of the flight, it is flown toward a net for landing. The aircraft's take-off weight is approximately 36 kg, and its wingspan is approximately 3.6 m. The aircraft reaches the cruising speed of approximately 100 km per hour and is able to fly several hundred kilometres within the range of the specific base station network. The aircraft is equipped with an AIS receiver, an electro-optic camera, a radar and an infra-red camera. ●

The authors include Deputy Commander Mikko Hirvi, Communications trainee Mikaela Jalanne and members of the EMSA team from the Gulf of Finland Coast Guard District.

EMSA PROVIDES TECHNICAL EXPERTISE AND OPERATIONAL ASSISTANCE

The European Maritime Safety Agency (EMSA) provides technical expertise and operational assistance to improve maritime safety, pollution prevention and response, and maritime security. EMSA offers RPAS services free of charge to EU Member States. In addition to the Finnish Border Guard, the Estonian Police and Border Guard Board and the Latvian Coast Guard Service participate in EMSA's RPAS joint operations within the northern Baltic Sea during the period of five months in 2022.



CISE and the future of maritime information sharing

During the FINCISE2.0 project, a target architecture description was drawn up based on the current state of national maritime situational awareness.

For years, Finland has been actively involved in the development of the EU's Common Information Sharing Environment (CISE), a voluntary collaborative initiative aimed at improving the exchange of maritime surveillance data within the EU. The ultimate objective is to enhance the effectiveness, quality, responsiveness and harmonisation of EU maritime surveillance activities.

CISE is intended to facilitate the cross-sector and cross-border exchange of maritime surveillance information, including data related to areas such as marine environment, fisheries control, maritime safety and security, border control, law enforcement, customs and defence.

Since 2019, CISE has been in a transitional phase, led by the European Maritime Safety Agency (EMSA). The goal is set for CISE to reach its operational status for international data exchange at the beginning of the year 2024.

Technical development of CISE

In 2020, the Finnish Border Guard received EUR 500,000 from the European Maritime and Fisheries Fund (EMFF) for a national deployment project, FINCISE2.0 (Valvonta 4), for the period of 1 September 2020 to 31 August 2022. The aim of the project was to develop the technical

integration to CISE and deployment of data services provided via CISE while also supporting other relevant authorities in the deployment of CISE data services.

Any data to be shared within the CISE Network is exchanged point-to-point through a specific CISE Node.

A test environment for integrating the national CISE Node with the Finnish Border Guard's information system was built to enable the development of particular CISE functionalities for sharing information in the future. These functionalities include the following services:

1. VOI List Service for the generation of a list of Vessels of Interest within the information system;
2. Incident Reporting Service for the generation of a report on a particular maritime incident, such as an accident;
3. Risk Profile Service for the definition of a particular risk, describing, for example, the type, location and duration of the risk.

Target architecture for the national maritime situational picture

During the FINCISE2.0 project, a target architecture description was drawn up based on the current state of national

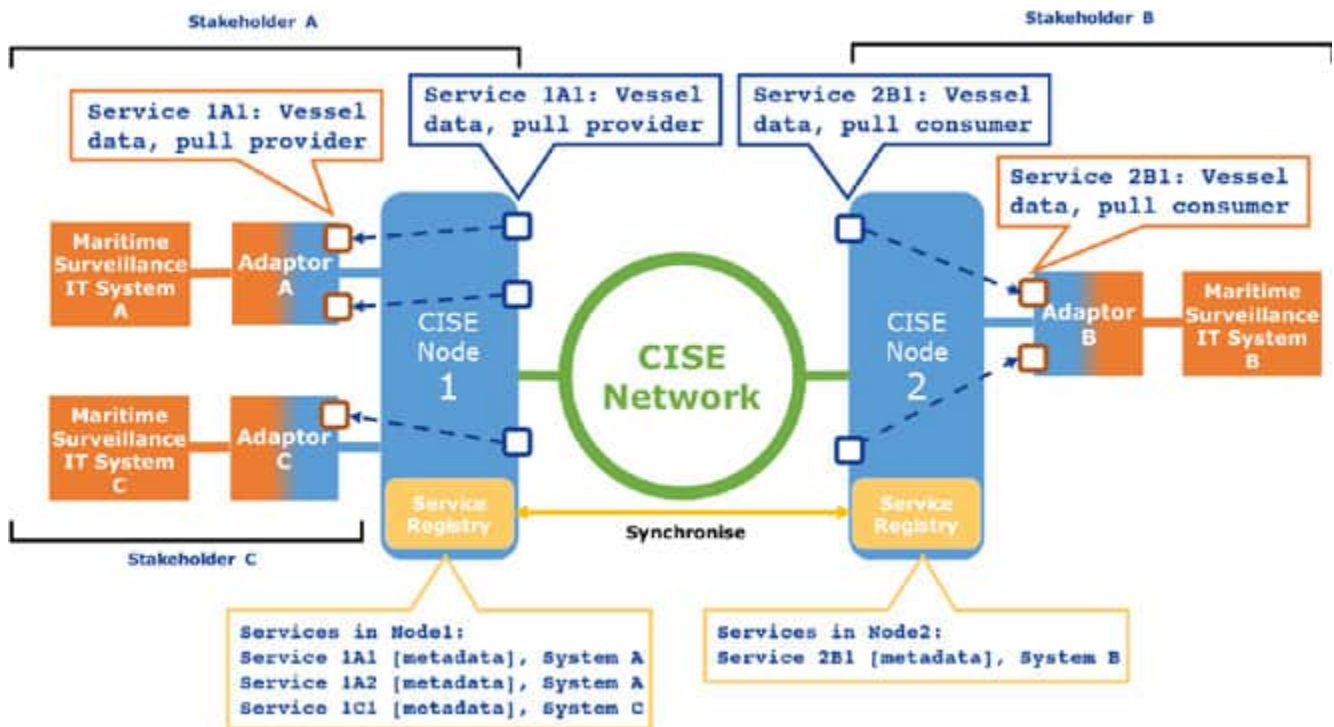
maritime situational awareness. The target architecture provides a visual description of the stakeholders, functions, data contents and IT systems related to the national maritime situational picture. The focus was on the data layer, including, for example, various registry or portal data to supplement the maritime situational picture acquired on the basis of the sensor and map/chart layers.

The idea of the target architecture description was to gain a better understanding of all those datasets that are used by different authorities in Finland in relation to maritime situational awareness.

The target architecture was created to support other authorities in the deployment of CISE data services. In the future, as the CISE Network widens with new member states and stakeholders joining it and new data contents to be exchanged via CISE, the target architecture description will be useful for the identification of national demands for information exchange related to the maritime situational awareness.

From testing to an operational status

The FINCISE 2.0 project is being followed by further development of CISE and preparation towards operational data



Technically, CISE links the operational information systems (Maritime Surveillance IT System) of the member authorities (Stakeholder) via an interface (Adaptor) to the national service environment (CISE Node) and further to the common CISE Network. This allows for the safe and secure exchange of pre-defined data between two existing IT systems.

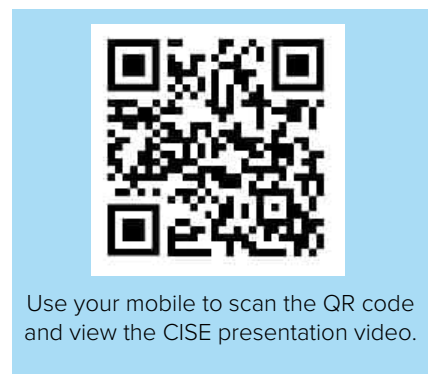
exchange. According to current knowledge, the CISE transition phase will continue under the leadership of EMSA until the end of 2023. Moreover, the French Ministry of Marine Affairs (SGMer) has applied for EU funding from the European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF) for the implementation of a new CISE Alert project. The two-year project is planned to begin in November 2022 and end in October 2024.

In addition to France, the full members of the project consortium would be Greece, Italy, Bulgaria, Portugal and Slovenia. Finland (Finnish Border Guard) and the Netherlands would contribute as Associated Partners.

One objective of the CISE Alert project is to encourage new maritime authorities from the EU member states to join CISE and to develop their technical preparedness for CISE. Another aim is to develop new CISE use cases for data exchange linked with air and sea rescue,

illegal activities at sea or environmental damage prevention.

For the Finnish Border Guard, the priorities in the CISE Alert project would be participation in the use case specification and possible testing. If successful, the project would lead CISE from a prolonged testing phase to the actual operational exchange of data, which would be beneficial for the maritime activities of the Finnish Border Guard and other maritime authorities in Finland, including the Navy, Traficom and the Finnish Transport Infrastructure Agency. ●



The author, Heikko Kontro, serves as CISE Project Manager.



Developing the border infrastructure through cross-border cooperation

Cross-border cooperation supports the development of border regions in many ways. It streamlines the movement of people, goods and capital, and helps find solutions to common challenges related to, for example, the environment, health and crime.

In Finland, the EU-funded cross-border cooperation (CBC) projects implemented in 2014–2022 involved three geographical regions along the border

with Russia: the Kolarctic region, Karelia and Southeast Finland. The Finnish Border Guard participated in projects aimed at supporting smooth and safe border crossings and promoting easy-to-access regions with good connections.

As a result of the Russian attack on Ukraine, the EU CBC funding programmes have been frozen. This will have an impact on the future development of the border regions.

Border control stations at Raja-Jooseppi and Vartius

With funding from the Kolarctic CBC programme, a completely new border control station was built at Raja-Jooseppi to replace the old premises that had come to the end of their service life and suffered from indoor air problems. The project also included new on-site traffic arrangements, installation of modern border control technologies and devel-



A new traffic lane and border check point awaiting customers at the Port of Kotka.

opment of technical surveillance systems as well as construction of fences in the border-crossing area.

Within the Karelia CBC project, the border control station at Vartius was renovated for increased border check capacity and enhanced customer facilities. Traffic arrangements were renewed to promote smooth traffic within the area. Improvements were also made to technical surveillance and fencing.

Border-crossing points and ports in Southeast Finland

At the Imatra border crossing point, traffic arrangements were improved in the rail and tax-free areas to make traffic more fluent. Also, anticipating the future development of transportation of goods by rail, a platform was built for border guards to embark the trains. Technical surveillance of the area was upgraded as well.

At Vainikkala, a new border control station was built to replace the old building that had reached the end of its service life. The premises are next to the railway station, thus providing an excellent setting for carrying out operational tasks. Surveillance technologies were also improved and a fence was built in the area between the border zone and the border control station.

In the Port of Kotka, a new passenger terminal was completed to provide a full range of services for international cruise and passenger ships and travellers, while also facilitating regular, year-round passenger ship traffic between Kotka and St. Petersburg. The Finnish Border Guard contributed to the specification and planning of border control facilities and procurement of the required equipment.

The EU's funding programmes make large-scale projects possible

The Finnish Border Guard participated in the above projects in a partner role. The port development project in Kotka was led

by the Port of Kotka. The other projects were carried out under the leadership of the Finnish Transport Infrastructure Agency. In addition to the Finnish Border Guard, the partners in different projects included the ELY Centres (Centres for Economic Development, Transport and the Environment), Senate Properties, Finnish Customs, STUK Radiation and Nuclear Safety Authority, and Fintraffic.

From the viewpoint of the Finnish Border Guard, a key advantage of the EU's cross-border cooperation programmes is the possibility to implement large-scale investments that would be much more difficult to carry out within the budgetary framework of each individual party. Along with accumulated experience, the project management and leadership have gained more established and predictable forms.

The European Neighbourhood Instrument Cross Border Cooperation (ENI-CBC) 2014–2020 is a collaborative programme of the European Union, which furthers the objectives of the European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI) implemented in 2007–2013. ●



The author, Colonel Tuomas Laosmaa serves as Head of Unit in the Border Control Division at the Headquarters of the Finnish Border Guard.

THE CBC FUNDING PROGRAMMES WERE FROZEN AFTER THE RUSSIAN ATTACK ON UKRAINE

Following the Russian attack on Ukraine, the European Commission decided to freeze the payments within the current CBC funding programmes, thus suspending the cooperation with Russia. The projects involving the Finnish Border Guard had already been implemented as planned before the suspension of the programmes. The preparation for programmes under the new programming period 2021–2027 has also been suspended. Based on preliminary analyses, the suspension will have consequences in terms of the future development of border infrastructure. We are facing a new era even in this field.

Turvana kaikissa oloissa ja olosuhteissa

Äidin lämpöiseen syliin on lapsen turvallista käpertyä. Äiti suojelee möröiltä ja ruokahuolto on turvattu ympäri vuorokauden. Uteliaina lähemme kuitenkin seikkailemaan äidin helmasta yhä kauemmas kylmään maailmaan turvallisuudentunteista tinkien.

Rajavartiolaitoksen slogan *Turvana kaikissa oloissa ja olosuhteissa* on suuri lupaus, joka haastaa laitoksen sekä viranomaisena että työnantajana. Mitä kaikkea tuo lupaus lopulta pitää sisälleen?

Turvallisuus ja turvallisuudentunne on luottamista. Tutun ja tunnetun asian muuttuminen vieraaksi koetaan pelottavana, jopa vaarallisena. Turvallisuuden tunnetta uhkaa tapahtuma tai asia, jonka uskomme aiheuttavan vaaraa omalle tai läheistemme terveydelle. Luottamus siihen, että tästäkin selvittää, jostain syystä horjuu.

Viranomaisen tulee osoittaa luotettavuutensa ennakoimalla tapahtumia ja varautumalla mahdollisiin poikkeustilanteisiin. Luottamus lisääntyy, kun huomataan, että henkilöstöä kouluttamalla ja aitoja rakentamalla on valmistauduttu

eri tilanteisiin ja suoriudutaan ammattitaidolla hankalistakin tehtävistä sen sijaan, että hädän hetkellä tultaisiin yllätetyiksi virkahuosut kintuissa.

Eri viranomaisia vertailevissa tutkimuksissa Rajavartiolaitos on menestynyt varsin hyvin. Luottamus ja arvostus on ansaittua, sillä annetut tehtävät on hoidettu lakien asettamat vaatimukset ja kansalaisten odotukset täyttäen. Pidetään huolta siitä, että näin on myös tulevaisuudessa – etenkin, jos ”peli” maailmalla kovenee.

Koti on turvasatama, pesä jonka suojaan hakeudutaan vaaran uhatessa. Kotona ei uhkaa Hallin hammas eikä metsämiehen ansa. Rajavartiolaitoksen on siten myös työnantajana oltava turvana kaikissa oloissa ja olosuhteissa. Työpaikan on oltava työntekijöille luotettava ja turvallinen paikka, jossa henkinen ja fyysinen terveys ei vaarannu.

Työnantaja saavuttaa luottamuksen luomalla työntekijöille turvalliset työskentelyolosuhteet. Terveyttä uhkaavat riskit on pyrittävä kaikilta osin minimoimaan, eikä työstä saa aiheutua tekijälleen terveydellistä haittaa. Kattava työterveys-

huolto ja työsuojelutoimenpitein tapahtuva riskien eliminointi ovat tärkeässä asemassa, kun Rajavartiolaitoksesta rakennetaan kuvaa luotettavana työnantajana.

Turvakenkiä ja puhdasta sisäilmaa voidaan pitää vähimmäisvaatimuksina, mutta terveysturvallisuuteen sisältyy paljon muutakin. Muun muassa tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyöryhmät sekä työhyvinvointineuvottelut ovat niitä työkaluja, joilla työnantaja toteuttaa lupaus- ta turvallisuudesta. Työntekijän tehtävä on aktiivisesti osallistumalla hyödyntää näitä käytössä olevia mahdollisuuksia.

Lupauksen pitäminen vaatii meiltä kaikilta jatkuvaa ponnistelua. Olemme kansalaisille turvallisuusviranomainen, joka suojelee ”möröiltä” ja jonka toimintaan he poikkeusoloissakin voivat luottaa. Se turvallinen ja luotettava ”äidin syli” Rajavartiolaitos on myös työnantajana – turvana kaikissa oloissa ja olosuhteissa.

Mikko Terho

Pintapelustus- ja ensihoitoryhmän johtaja



TEKSTI: Marjo Peni KUVAT: Marjo Peni ja Anssi Kerttula

NUORI RAJAKOIRA KALMA MERIPÄIVIEN VETONAULA

Suomenlahden merivartiosto osallistui jälleen Kotkan meripäiville, jotka järjestettiin 27.–30. heinäkuuta. Parin vuoden tauon jälkeen järjestetyt Meripäivät houkuttelivat runsaasti väkeä Kotkansaarelle.

Merivartiosto esitteli Kotkan Kantasatamassa uutta rannikkovartiovenettä ja infoteltassa kerrottiin Rajan toiminnasta ja kalustosta. Nuorempia vierailijoita kiinnosti erityisesti tutustua rannikkovartioveneeseen ja sen kyydissä olevaan vesijettiin.

Rajavartiolaitoksen toimintaan kävivät tutustumassa myös vuoden 2022 meripäiväneuvos **Seppo Vanhanen** ja meripäiväneuvoksetar **Tiina Mertanen**. He ihastelivat Rajan toiminnan laajuutta ja henkilöstön monipuolista osaamista.

Infoteltalla oli myös 9-vuotias merivartiokoira, belgianpaimenkoira malinois (bpmu) **Kooma**. Hänelle nämä taisivat

olla virkatehtävässään viimeiset Kotkan meripäivät, sillä vuoden vaihteen tienoilla Kooma jäänee viettämään hyvin ansaittuja eläkepäiviään.

Kooman kanssa infoteltalla vieraili ”pikkuveli”, SLMV:n uusin koira, merivartiokoiraksi koulutettava 19-viikkoinen bpmu **Kalma**. Kalma oli totuttautumassa ihmispaljouteen ja olikin varsinainen vetonaula, joka keimaili itselleen eniten ihailijoita. Meripäivien aikana Kalma kävi tutustumassa myös Merivartiomuseo Vellamon näyttelytiloihin ja materiaaleihin. Kalman mielestä näyttely oli erinomainen.



Kalma lähdössä museoretkelle.



Kalma tutustumassa Merivartiomuseo Vellamon materiaaleihin.



Rajavartiolaitoksen toimintaan kävivät tutustumassa myös meripäiväneuvos Seppo Vanhanen ja meripäiväneuvoksetar Tiina Mertanen.

OPISKELIJATAPAHTUMA PORVOON MERIVARTIOASEMALLA

Suomenlahden merivartiosto järjesti Porvoon merivartioasemalla 24. elokuuta Havsnära yrken -tapahtuman yhteistyössä Nylands Brigads Gille rf:n kanssa.

Tavoitteena oli tarjota Uudenmaan alueen toisen asteen opiskelijoille ja heidän opettajilleen mahdollisuus tutustua merelliseen viranomaistoimintaan. Tapahtumassa toimintaansa esittelivät myös Uudenmaan prikaati, Vartiolentolaivue, Itä-Uudenmaan pelastuslaitos, Finnipilot, Tolkkisten VPK, Porvoon meripelastusyhdistys ja Helsingin venepoliisi

Opiskelijoita opettajineen saapui paikalle bussilasteittain. Nuoret olivat hyvin kiinnostuneita paikalla olevista toimijoista. Heiltä tuli paljon hyviä kysymyksiä Rajan toiminnasta ja kalustosta. Suurta mielenkiintoa herätti Vartiolentolaivueen ja Suomenlahden merivartioston järjestämä pintapelastusnäytös, jossa partioveneestä pudonneet henkilöt vinsattiin meripelastushelikopteriin ja meripelastushelikopterista takaisin partioveneeseen.



Pintapelastaja laskeutumassa meripelastushelikopterista partioveneeseen kyytiin.



Merivartija kertomassa merivartioston toiminnasta opiskelijoille ja opettajille.



Opiskelijoita tutustumassa uuteen rannikkovartioveneeseen.

VISIT VUOSAARI WEEKEND

Suomenlahden merivartiosto osallistui elokuun viimeisenä viikonloppuna Vuosaaren Satamapäivään, joka oli osa Visit Vuosaari Weekend -tapahtumaa. Helsingin kauneimmaksi äänestetty kansainvälinen kaupunginosa täyttyi runsaasta kävijämäärästä.

Koko perheen tapahtumassa yleisöllä oli mahdollisuus tutustua maamme tärkeimmän vientisataman toimintoihin, normaalisti suljetulla satama-alueella. Tapahtumassa oli alusvierailuiden lisäksi mahdollisuus tutustua alueen yrityksiin ja toimintoihin.

Suomenlahden merivartioston infopisteessä esiteltiin Rajan toimintaa. Monia kävijöitä hämmästytti Rajan laaja toimintakenttä ja moniosaaminen. Nuoret olivat kiinnostuneita, kuinka voisi päästä merivartijaksi.

Esillä ollut RV92-rannikkovene houkutteli runsaasti kävijöitä. Erityisesti aluksen uusi tekniikka kiinnosti ja kysymyksiä tuli paljon. Iltapäivällä rannikkovartioveneen kylkeen kiinnittyivät Tulli ja poliisi esittelemään aluksiaan.

Nuoret media-alasta kiinnostuneet opiskelijat haastattelivat partiossa mukana ollutta merivartijaa. Videolle tallentui kuvaus merivartijan työn sisällöstä ja työvälineistä.



Nuoret media-alasta kiinnostuneet opiskelijat haastattelemassa merivartijaa.



Rannikkovartioveneen kylkeen kiinnittyivät Rajan yhteistyöviranomaiset Tulli ja poliisi.



Vierailijoita rannikkovartioveneen keulakannella.

HELSINGIN UIVA VENENÄYTTELY

Suomen suurin uiva venenäyttely järjestettiin jälleen parin vuoden tauon jälkeen 18.–21. elokuuta Helsingin Lauttasaarssa.

Ulkoilmassa yli kahden hehtaarin kokoisella merenranta-alueella oli esillä lähes 300 venettä ja lukuisia muita toimijoita.

Uiva 2022 Venenäyttely tarjosi hyvän tilaisuuden Suomenlahden merivartiostolle esitellä veneilyn harrastajille merivartioston toimintaa ja kalustoa. Rajan infoteltalta sai tietoa merivartioston toiminnasta ja koulutuksesta. Lisäksi halukkaat pääsivät merivartioston nopealla veneellä tutustumaan vauhdikkaaseen kalustoon.



Tapahtumavieraita tutustumassa merivartioston nopeaan veneeseen ja Rajan toimintaan.

UUTTA RAJAN VERKKOSIVUILLA

Rajamuseo on julkaissut jo kaksi virtuaalinäyttelyä, jotka löytyvät Rajavartiolaitoksen verkkosivuilta.



Hengenpelastajia ja salakuljettajajahteja: Ilmojen rajamiesten tie 1930-luvulta nykypäivään -verkkonäyttely keskittyy Rajan lentotoiminnan historiaan.



Mellakantorjujista kansainväliseksi erikoisjoukoiksi: Rajavartiolaitoksen valmiusjoukkueet 1992–2022 -verkkonäyttely puolestaan esittelee Rajavartiolaitoksen valmiusjoukkueiden 30-vuotista historiaa. raja.fi/rajamuseon-verkkonayttelyt.

Rajavartiolaitoksen verkkosivuilla on nyt myös kattava kalustokuvasto, jonka avulla voit tutustua tarkemmin kalustoomme maalla, merellä ja ilmassa.

Rajavartiolaitoksen ajoneuvokalusto, ilma-alukset sekä laiva- ja venekalusto on esitelty kuvina, minkä lisäksi sivustolta löytyvät niiden tekniset tiedot ja ominaisuudet. raja.fi/kalusto

RAJAJÄÄKÄRIKOMPPANIAN VALATILAIUUS RANUALLA

Ivalon rajajääkärikomppanian saapumiserän II/22 varusmiehet vanhoivat sotilasvalan sekä ylennettiin rajajääkäreiksi Ranualla perjantaina 12. elokuuta. Vala-kaavan esilukijana toimi Kemijoki Oy:n toimitusjohtaja **Tuomas Timonen** ja valan otti vastaan Lapin rajavartioston komentaja, eversti **Jarkko Alén**. Valan

hartaushetken toimitti sotilaspastori **Mauno Hepola**. Valatilaisuuden muusiikista vastasi Lapin Sotilassoittokunta.

Ennen valatilaisuutta saapumiserän varusmiehet suorittivat noin 45 kilometrin mittaisen valamarssin perinteisissä Luttojoen maisemissa Raja-Joosepissa ja liittyivät näin aiempien sukupolvien jatku-

moon. Varusmiehet yöpyivät maastossa, ja marssi huipentui Luttojoen kasteeseen eli Luttojoen ylittämiseen uimalla.

Valatilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua Rajajääkärikomppanian koulutusvälineisiin ja kalustoon sekä Rajavartiolaitoksen toimintaan.



Ivalon rajajääkärikomppanian saapumiserän II/22 varusmiehet vanhoivat sotilasvalansa Ranualla.



Ennen valatilaisuutta varusmiehillä oli edessään noin 45 kilometrin mittainen valamarssi, joka alkoi Raja-Joosepista.



Valamarssin aluksi varusmiehet ylittivät Luttojoen riippusillan, myöhemmin joki ylitettiin uiden.



Marssireittiin kuului nousu Kiertämäpään huipulle.



Valamarssin aikana pidetään useita huoltotaukoja.

KOKEMUKSIA ONTTOLAN RAJAJÄÄKÄRIKOMPPANIASTA JA RESERVIUPSEERIKOULUSTA

Upseerikokelas Eetu Sillanpää, millainen kokemus on ollut suorittaa varusmiespalvelus Pohjois-Karjalan rajavartioston Onttolan rajajääkärikomppaniassa?

Minua kiinnosti itseni haastaminen ja omien rajojeni kokeilu niin fyysisesti kuin henkisesti. Myös monet sukulaiset ovat suorittaneet varusmiespalveluksen täällä ja saaneet johtajakoulutuksen.

Onko sinulla harrastuksia, joista on ollut hyötyä palveluksessa?

Liikunnasta ja crossfitista on ollut hyötyä palvelusaikana. Myös lukeminen ja kuvataide ovat auttaneet oppimaan ja hahmottamaan opeteltavia asioita.

Millainen kokemus RUK oli ja mikä siitä jäi erityisesti mieleesi?

Lähdin kurssille isoin odotuksin, mutta tietämättömänä tulevasta. Aluksi sopeutuminen oli hieman haasteellista, kun oli tottunut kotijoukko-osaston toimintaan. Lisäksi omien suorituskykyjen rajat johtamissuorituksissa joutuivat koetukselle. Yhteishenki ryhmän ja yksikön sisällä jäivät hyvänä muistona mieleen.

Mitä johtajakoulutus on antanut sinulle, opitko jotain itsestäsi?

RUK opetti vastuunottoa ja itsensä haastamista ja että kehitettävät asiat oppii kantapään kautta. Vaikka tietää, ettei ole täysin valmis, kannattaa rohkeasti yrittää. Johtajakoulutus on antanut eväät suorittua johtamistehtävistä sekä opettanut omien johtamissuoritusten analysointia.

Sinut valittiin kurssin priimukseksi, onnitellut! Oliko se sinulla tavoitteena vai tuliko yllätyksenä?

Ei ollut tavoitteena, tosin väliarvioinnissa joitain viitteitä oli tiedossa. Kunnianhimo, korkeat vaatimukset omaan tekemiseen sekä täysin omana itsenä toimiminen



auttoivat. Tein asiat täysillä, mutta otin rennosti, kun siihen oli tilaisuus.

Millaisia odotuksia sinulla on koke-laskouluttajana toimimisesta?

Paljon suunnittelua koulutuksiin ja harjoituksiin sekä neuvontaa ja tukemista. Vastuun rinnalla tulee olla totta kai myös hieman vapautta.

Mitä odotat palveluksesi loppuajalta?

Odotan, että pääsen laittamaan koetukselle johtajuuden perusteita ja kehittämään niitä, niin vertaisieni kuin myös alaisteni kanssa.

Tulevaisuuden suunnitelmat?

Sopimussotilaana joko omassa kotijouk-

ko-osastossa tai Haminassa ja syksyllä alkavat opinnot Helsingissä.

Vinkkejä johtajakoulutukseen halua-ville?

Olkaa valmiita tekemään paljon töitä ja vaatikka itseltänne paljon. Opiskeltavaa tulee paljon ja opiskelun laatuun suosittelemme panostamaan. Monesti tuvissa on häiriötekijöitä, joten jos mahdollista, niin pyrkikää ottamaan itsellenne rauhallista tilaa opiskelua varten. Heikoimmilla hetkillä periksiantamattomuus korostuu, luottakaa itseenne! Pitää myös muistaa ottaa iisisti. Johtajana päätöksiä pitää kyetä tekemään, vaikka ne eivät olisi helppoja päätöksiä. Kohdelkaa alaisianne ihmisinä.

TEKSTI JA KUVAT: Marjo Peni

RAJAMME VARTIJAT lokakuu 2022
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)

TAITTO

Sanna Purho, Princeps Oy

KÄÄNNÖKSET

Integra Oy
Scandix översättningar Ab

PAINO

Grano Oy

ETU- JA TAKAKANNEN KUVAT

Etukansi: Suomenlahden merivartiosto
Takakansi: Raja / Jorma Komulainen

ÖLJYNTORJUNTAHARJOITUS ITÄISELLÄ SUOMENLAHDELLA

Suomenlahden merivartiosto järjesti öljyntorjuntaharjoituksen Itäisellä Suomenlahdella 8.- 9. elokuuta.

SLMV:ssa harjoitellaan ympäristövahinkojen torjuntaa säännöllisesti. Tällä kertaa Haapasaaren merivartiostaseman partio harjoitteli öljyntorjuntaa suunnitelman mukaisesti sopimuskumppani Meritie Oy:n öljyntorjunta-alus Grisslanin kanssa.

Yhteistyö toimi tälläkin kertaa moitteettomasti ja päästiin harjoituksen tavoitteisiin.



Tilaukset ja osoitteenmuutokset

Grano Oy

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

Rajamme Vartijat -lehden tilaajarekisteri

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

RAJAMME VARTIJAT LUKIJAKYSELY 2022

Rajamme Vartijat -lehti on ilmestynyt vuodesta 1934 lähtien ilman taukoja. Lehteä on kehitetty lukijapalautteiden ja Rajavartiolaitoksen toimintaympäristön vaatimusten, muutosten ja toimintamme kehittymisen mukaan. Nyt lehden toimitus toivoo teiltä, hyvät lukijat, palautetta tästä lehden numerosta 3/2022 sekä kommentteja ja toiveita sisällön ja julkaisumuodon suhteen jatkossa.

Kyselyyn voi vastata Webropol-linkin kautta
webropol.com/s/RVmagFIN

tai sähköpostilla osoitteeseen paivi.kaasinen@raja.fi

tai kirjeitse osoitteella Rajavartiolaitoksen esikunta / Viestintä / Kaasinen
PL 3, 00131 Helsinki

Kyselyyn voi vastata 1.12.2022 saakka.

RAJAMME VARTIJAT LÄSARENKÄT 2022

Tidningen Rajamme Vartijat har getts ut utan avbrott sedan 1934. Under åren har Rajamme Vartijat utvecklats utifrån läsarnas respons, kraven från vår omvärld och förändringarna i verksamheten. Nu önskar tidningens redaktion att ni, bästa läsare, ger respons om detta nummer av tidningen 3/2022 samt kommentarer och önskemål angående tidningens innehåll och utgivningsform framöver.

Du kan besvara enkäten via Webropol-länken

webropol.com/s/RVmagSWE

eller per e-post till paivi.kaasinen@raja.fi

eller per post till Staben för Gränsbevakningsväsendet / Kommunikationen
/ Kaasinen, PB 3, 00131 Helsingfors

Enkäten kan besvaras fram till 1.12.2022.

RAJAMME VARTIJAT READER SURVEY 2022

The Rajamme Vartijat magazine has been published since 1934 without interruptions. Over the years, Rajamme Vartijat has evolved in response to feedback from readers as well as changes and developments in our activities and operating environment. Now, we would like to have feedback from you, dear reader! Please share your comments on this issue, Rajamme Vartijat 3/2022, as well as your ideas and wishes for the future contents and forms of publication.

You can respond to the survey via the Webropol link

webropol.com/s/RVmagENG

or by sending an e-mail to paivi.kaasinen@raja.fi

or by mailing to the address Rajavartiolaitoksen esikunta / Viestintä /
Kaasinen, PL 3, FI-00131 Helsinki.

The survey is open until 1 December 2022.

Kyllä/Ja/Yes Ei/Nej/No

Olen lehden tilaaja
Jag prenumererar på tidningen
I'm a subscriber to Rajamme Vartijat

Olen satunnainen lukija
Jag läser tidningen sporadiskt
I'm an occasional reader of Rajamme Vartijat

Luen painettua lehteä
Jag läser den tryckta tidningen
I read the printed magazine

Luen digilehteä
Jag läser den digitala tidningen
I read the digital version

Luen molempia
Jag läser båda versionerna
I read both versions

Saan lehdestä tietoa Rajavartiolaitoksen toiminnasta
Tidningen ger mig information om
Gränsbevakningsväsendets verksamhet
Rajamme Vartijat gives me information about the
Finnish Border Guard

Lehden jutut ovat kiinnostavia
Tidningsartiklarna är intressanta
The articles in Rajamme Vartijat are interesting

Tämän lehden (3/2022) kiinnostavin juttu tai kiinnostavimmat jutut:
Den mest intressanta artikeln eller de mest intressanta artiklarna i det
här numret (3/2022):
The most interesting article(s) of this issue of Rajamme Vartijat (3/2022):

Haluaisin jatkossa lukea enemmän näistä aiheista:
I fortsättningen skulle jag vilja läsa mer om:
In the future, I would like to read more about these topics:

Luen mieluummin painettua lehteä
Jag läser helst den tryckta tidningen
I prefer to read the printed magazine

Luen mieluummin digilehteä
Jag läser helst den digitala tidningen
I prefer to read the digital version

Luen mielelläni molempia
Jag läser gärna båda versionerna
I like to read both the printed and digital versions

Kiitoksia ja kehitysehdotuksia:
Beröm och utvecklingsförslag:
Expressions of appreciation and Ideas for development:

SUURI KIITOS VASTAUKSISTA!
STORT TACK FÖR DINA SVAR!
THANK YOU FOR YOUR RESPONSES!



- 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 48, 01531 Vantaa
puh. 0295 428 000
vartiolentolaivue(at)raja.fi
- RAJA- JA MERIVARTIOKOULU
Niskapietiläntie 32 D, 55910 Imatra
puh. 0295 429 000
rajajamerivartiokoulu(at)raja.fi

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

ON LAND, AT SEA AND IN THE AIR

The Finnish Border Guard works for
safety and security 24/7 all year round