



RAJAMME VARTIJAT

1 | 2023 RAJAVARTIOLAITOKSEN SIDOSRYHMÄLEHTI

TEEMANA RAJOJEN VALVONTA MAALLA, MERELLÄ JA ILMASSA

Merivartijat valvovat Ahvenanmaalla

Rajavartijat turvana
itärajan asukkaille

Valvontalentoihin
lisää suorituskykyä

Rajatarkastukset kasvussa
Lapin lentoasemilla



SISÄLTÖ

- 3** Pääkirjoitus
- 4** Ledare
- 5** Leading article
- 6** Rajaturvallisuus Kaakkois-Suomen ja Pohjois-Karjalan saumassa
- 10** Valvontalennot merellä ja maarajoilla
- 12** Länsi-Suomen merivartiosto on aina valmis
- 14** Merivartijat osana ahvenanmaalaisten elämää
- 19** Rovaniemi on hyvän mielen lentoasema
- 22** PTR-yhteistyöllä torjutaan hybridiuhkia
- 24** Suomi ja Kroatia pilotoivat digitaalista matkustusasiakirjaa
- 26** Frontexin pysyvä joukko kasvaa ja kehittyy
- 28** Clapton palkittiin vuoden virkakoirona
- 29** Uusi henkilöstötutkimus valmistunut
- 32** EU-tuki Rajan hankkeisiin
- 34** Ensimmäinen täyssähköauto Rajan käyttöön
- 36** Svenska resuméer
- 50** English summaries
- 58** Ajankohtaista
- 62** Kolumni



Valvontalennolla luodaan tilannekuvaa maarajalta ja mereltä.



LSMV harjoittelee yhdessä Merivoimien kanssa.



Merivartijat partioivat Ahvenanmaalla ja hoitavat meripelastustehtäviä.



Sukeltajat harjoittelivat kaivoksessa.

RAJOJEN VALVONTA OSANA KOKONAISTURVALLISUUTTA

Rajojen valvonta on yksi Rajavartiolaitoksen ydintehtävistä ja sitä suoritetaan kaikissa olosuhteissa maalla, merellä ja ilmassa. Rajojen valvonnalla tuotetaan kattava ja ajantasainen tilannekuva, ylläpidetään riskianalyysiä vastaava valmius, ennalta ehkäistään ja paljastetaan rajaturvallisuutta uhkaavat ilmiöt ja tapahtumat sekä vaikutetaan niihin.

Valvonnalla pyritään estämään valtakunnanrajan ja ulkorajan ylittämisestä annettujen säännösten rikkominen. Jokainen Rajavartiolaitoksen partio valvoo tehtävissään myös Suomen alueellista koskemattomuutta. Toiminnan tavoitteena on lyhyesti todettuna rajaturvallisuuden ylläpitäminen Suomen rajoilla. Tätä tavoitetta tukevat rajojen valvonnan suorituskykyjen kehittämistä ohjaavat operatiiviset konseptit ja kehittämisohjelma, jotka kuvaavat rajojen valvonnan toteutustapaa siirryttäessä kohti 2030-lukua.

Rajojen valvonta elää ajan hengessä. Mobiiliin valvontatekniikan määrä on kasvanut ja erityisesti miehittämättömien ilma-alusten tarjoamat kyvykkyydet ovat jatkossa luonteva osa jokaisen partion työskentelyä. Myöskin autonomisten valvontajärjestelmien mahdollisuuksia tutkitaan. Parhaillaan on käynnissä itärajan teknisen valvontajärjestelmän kehittäminen. Myös rajojen valvonnan tietojärjestelmät ovat saamassa kokonaisuudistuksen. Teköälyn hyödyntäminen on väistämätöntä niin sensorikuvassa kuin päätöksenteon tukenakin.

Parhaillaan Rajavartiolaitoksessa ollaan suunnittelemassa ja pilotoimassa osan itärajan aitaamista. Kyseinen hanke on historiallisestikin merkittävä ja se tulee valmistuttuaan mahdollistamaan valvontaresurssien uudelleenlaisen käytön. Aidan yhteyteen liitettävä tekninen valvontajärjestelmä parantaa sensoripohjaista

valvontaa ja tilannekuvaa merkittävästi. Rakennushankkeen myötä paraneva tieverkosto myös mahdollistaa entistä nopeamman reagoinnin tilanteisiin puuttumiseksi.

Käynnissä on muitakin suuria suorituskykyhankkeita, kuten Rajavartiolaitoksen valvontalentokoneiden uudistaminen. Hankinnan yhtenä vaatimuksena on konseptien mukainen kehittyvä kyky tukea rajojen valvontaa. Maa-, meri- ja ilmasuorituskykyjen synteessä pyritään yhdenmennyyn tilannekuvaan, joka on entistä kattavampi ja yksityiskohtaisempi.

Rajavartiolaitoksen tehtävänä on varmistaa maahan tulevien ihmisten turvallisuus ja pitää tilanne hallinnassa valtakunnanrajoilla. Operatiivinen kenttätoiminta ja erilaisten tilanteiden hallinta on ollut kiinteä osa rajojen valvonnan henkilöstön suorituskykyä. Nämä kyvykkyydet säilyvät toiminnan runkona jatkossakin. Kyky tilanteiden hallinnassa vahvistuu Rajavartiolaitoksessa päivitettävän joukkojen hallinnan osaamisen ja varustuksen myötä.

Rajavartiolaitoksen koiratoiminta alkoi yli sata vuotta sitten, kun palvelukseen otettiin ensimmäinen koira. Rajavartiolaitoksen koiratoiminta ei ole perusajatukseltaan juurikaan muuttunut vuosien saatossa. Keskiössä on aina ollut ja tulee aina olemaan ammattitaitoinen ohjaaja ja hänen koiransa. Huolimatta siitä, että tekniikka kehittyi ja lisääntyi rajojen valvonnassa, ei koiratoiminnan suorituskykyä kyseenalaisteta. Rajavartiolaitoksen koiratoimintaa tutkitaan ja kehitetään vastaamaan eri käyttötilanteita unohtamatta koirien suojavarusteita ja tekniikkaa. Tekniikka paljastaa, mutta ei jäljestä ja ota kiinni.

Rajavartiolaitos on panostanut merkittävästi rajavartijoiden voimankäyttö- ja suojavälineisiin. Tämä mahdollistaa

entistä paremmat toimintaedellytykset niin normaalin päivittäistoiminnan tehtävien kuin vaativien ja erityistilanteiden hoitamiseksi työ- ja palvelusturvallisesti kaikissa tilanteissa, kaikkina vuorokauden aikoina.

Rajojen valvonta perustuu jatkossakin ammattitaitoiselle ja moniosaavalle henkilöstölle. Yksikään tekninen ratkaisu tai kaikki ratkaisut yhdessä eivät korvaa partioiden suorituskykyä. Valvontapartiot kohtaavat päivittäin ihmisiä rajavyöhykkeellä ja sen ulkopuolella sekä luovat turvallisuutta kaikissa eri tilannekehityksissä. Kehittyvä ja lisääntyvä tekniikka mahdollistaa sen, että partioiden toiminnalla saavutetaan entistä suurempaa vaikuttavuutta rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi. Tämä on keskeinen osa kokonaisturvallisuutta.

Heikki Ojala

Rajaturvallisuusasiantuntija
Raja- ja meriosasto
Rajavartiolaitoksen esikunta



GRÄNSÖVERVAKNING SOM EN DEL AV DEN ÖVERGRIPANDE SÄKERHETEN

Gränsövervakning är en del av Gränsbevakningsväsendets kärnuppgifter och utförs under alla förhållanden på land, till havs och i luften. Genom gränsövervakningen skapar Gränsbevakningsväsendet en heltäckande och aktuell lägesbild, upprätthåller en beredskap som motsvarar riskanalysen, förebygger och uppdagar fenomen och händelser som äventyrar gränssäkerheten samt ingriper i dessa.

Syftet med övervakningen är att förhindra brott mot bestämmelserna om passerande av riksgränsen och den yttre gränsen. Gränsbevakningsväsendets varje patrull har också till uppgift att övervaka Finlands territoriella integritet. Målet med verksamheten är kort sagt att upprätthålla gränssäkerheten vid Finlands gränser. Till detta mål bidrar de operativa koncept och det utvecklingsprogram som styr utvecklingen av gränsövervakningens kapaciteter och som beskriver hur gränsövervakningen ska genomföras fram till 2030-talet.

Gränsövervakningen följer med sin tid. Mängden mobil övervakningsteknik har ökat och i synnerhet den kapacitet som de obemannade luftfartygen tillför kommer framöver att vara en naturlig del av varje patrulls arbete. Man undersöker också möjligheterna med autonoma övervakningssystem. För närvarande utvecklas ett tekniskt övervakningssystem vid östgränsen. Även datasystemen för gränsövervakning kommer att genomgå en totalreform. Det är oundvikligt att använda artificiell intelligens i såväl sensorbilderna som till stöd för beslutsfattandet.

Gränsbevakningsväsendet håller för närvarande på att planera och genomföra ett pilotprojekt för att uppföra ett stängsel längs en del av östgränsen. Projektet i fråga är av historisk betydelse

och när det slutförts kommer det att möjliggöra ett nytt sätt att använda övervakningsresurserna. Det tekniska övervakningssystem som kopplas till stängslet kommer att avsevärt förbättra den sensorbaserade övervakningen och lägesbilden. I samband med detta är det också viktigt att det vägnät som förbättras inom ramen för byggprojektet möjliggör snabbare reaktionstid för att ingripa i situationer.

Ett annat stort kapacitetsprojekt som pågår är förnyandet av Gränsbevakningsväsendets spaningsplan. Ett krav som ställs på upphandlingen är att förmågan att stödja gränsövervakningen ska kunna utvecklas i enlighet med koncepten. Som syntes för kapaciteterna på land, till havs och i luften eftersträvas en samordnad lägesbild som är mer heltäckande och detaljerad än förut.

Gränsbevakningsväsendet har till uppgift att trygga inresandes säkerhet och hålla läget under kontroll vid riksgränserna. Den operativa fältverksamheten och hanteringen av olika typer av situationer har varit en ständig del av den gränsövervakande personalens kapacitet. Denna kapacitet kommer även i fortsättningen att utgöra stommen i verksamheten. Gränsbevakningsväsendets förmåga att hantera situationer förstärks i takt med uppdateringen av styrkornas kompetens och utrustning.

Gränsbevakningsväsendets hundverksamhet inleddes för över 100 år sedan, när den första hunden togs i tjänst. Grundtanken med hundverksamheten har knappt förändrats alls under årens lopp. Fokus har alltid legat och kommer att alltid ligga på den yrkeskunniga ledaren och ledarens hund. Trots att tekniken utvecklas och utökas i gränsövervakningen ifrågasätts inte den kapacitet som hundverksamheten utgör. Gräns-

bevakningsväsendets hundverksamhet granskas och utvecklas så att den kan tillämpas i olika situationer med hänsyn till hundarnas skyddsutrustning och teknik. Tekniken kan avslöja, men den kan inte spåra eller gripa någon.

Gränsbevakningsväsendet har satsat stort på gränsbevakarnas maktmedelsredskap och skyddsutrustning. Detta ger bättre förutsättningar att både sköta de normala dagliga uppgifterna och hantera krävande och speciella situationer på ett sätt som är säkert ur arbets- och tjänstgöringsperspektiv under alla förhållanden och dygnet runt.

Gränsövervakningen bygger också i fortsättningen på den yrkeskunniga och mångsidiga personalen. Patrullernas kapacitet kan inte ersättas av en teknisk lösning eller ens alla lösningar sammantaget. Övervakningspatrullerna träffar dagligen människor i och utanför gränazonen och skapar säkerhet i alla de olika situationer som kan uppstå. Avancerad och utökad teknik gör det möjligt för patrullerna att uppnå större verkningfullhet med sitt arbete för att upprätthålla gränssäkerheten. Detta utgör en central del av den övergripande säkerheten.

Heikki Ojala

Gränssäkerhetsexpert, major
Gräns- och sjöavdelningen
Staben för Gränsbevakningsväsendet



BORDER SURVEILLANCE CONTRIBUTES TO COMPREHENSIVE SECURITY

Border surveillance is one of the Finnish Border Guard's core functions and it is carried out in all circumstances on land, at sea and in the air. The purpose of border surveillance is to provide extensive and up-to-date situational awareness, to maintain preparedness based on risk analysis as well as to prevent, detect and manage phenomena and events that threaten our border security.

Surveillance aims at preventing the violation of the rules regarding the crossing of Finland's state border and the external border of the Schengen area. Each border guard patrol also contributes to safeguarding Finland's territorial integrity. In short, the aim of border surveillance is to keep Finland's borders safe and secure. This objective is supported by the operational concepts and development programme that steer and describe the evolution of border surveillance capabilities and implementation of border surveillance in the 2030s.

Border surveillance is evolving in time. The role of mobile surveillance technologies has increased and, in particular, the capabilities offered by unmanned aerial vehicles will be a natural part of patrolling in the future. Moreover, the potential of autonomous surveillance systems is being explored. The development of technical surveillance systems on the eastern land border is currently in progress. An overall reform of the border surveillance information systems is also in the planning. The utilisation of artificial intelligence is inevitable both in terms of sensor imaging and decision-making.

At present, the Finnish Border Guard is involved in the planning and piloting of a barrier fence to be built along a part of the eastern border. The barrier fence is of historical significance and, once

complete, it will facilitate a whole new way of using surveillance resources. The integrated technical surveillance system will improve sensor-based border surveillance and situational awareness. The upgrading of the road network as part of the project will facilitate more rapid response in order to address disruptions at the border.

Another major capability initiative currently underway concerns the renewal of the surveillance aircraft of the Finnish Border Guard. The future aircraft capacity to support border surveillance and develop in compliance with the concepts is an essential procurement criterion. The synthesis of land, sea and air capabilities will result in an integrated situational awareness that is ever more extensive and detailed.

The Finnish Border Guard's duty is to ensure the safety and security of people entering the country and to keep the situation on the state borders under control. Ability to operate in the field and manage different situations is an integral part of the competence of border surveillance personnel. These capabilities will constitute the foundation of activities in the future as well. The capacity for situational management will be strengthened along with the upgrading of force management competence and equipment within the Finnish Border Guard.

The Finnish Border Guard has had border guard dogs in service for over a hundred years. The fundamental idea has remained unchanged over the years: the collaboration between the professional instructor and the dog is the key to the activities. Despite the advancement and growing role of technologies in border surveillance, the border guard dog activities are not questioned. The Finnish Border Guard carries out research on

border dog activities to develop the use of dogs in different situations, without forgetting the protective devices and technical solutions. Technologies are useful for exposing, but not for tracking and catching.

The Finnish Border Guard has made major investments in the use-of-force and protective devices of border guard personnel. Thus, they are able to perform in all situations and at all times in a safe and healthy manner, both in routine tasks and more demanding special operations.

Multi-skilled professionals are the cornerstone of future border surveillance. No technical solution alone or all solutions together can replace the capabilities of the border guard patrols. The border guards patrolling on the borders meet people on a daily basis and contribute to safety and security in different situations. The advancing technologies and their expanding application improve the patrolling activities for enhanced border management. This is a central component of comprehensive security.

Heikki Ojala

Border Management Expert, Major Border and Coast Guard Department Finnish Border Guard Headquarters

Turvaa paikallisille ja kesäasukkaille

Kaakkois-Suomen ja Pohjois-Karjalan saumassa

Hyvien suhteiden merkitys molemmille osapuolille, Rajavartiolaitokselle ja rajan asukkaille korostuu tänä päivänä entisestään.

Rajavartiolaitoksen toiminta näkyy päivittäin konkreettisesti etenkin itärajan läheisyydessä asuville ihmisille sekä kesäasukkaille. Rajavartiolaitoksen ajoneuvot ovat tuttu näky tiestöllä, kamerakyltit ilmoittavat teknisestä valvonnasta ja talvisin pilkkijät saattavat kohdata jäällä Rajan kelkkapartion tai suksilla liikkuvan rajamiehen.

Tapana on, että kylillä ajellessa vastaan tulijoita tervehditään ja tilanteen

salliessa jäädään juttusille. Samalla siinä jutustellessa suoritetaan myös valvontaa tarkastamalla vaikkapa rajavyöhykeluvan voimassaolo. Kesäisin suoritetaan vesiliikennevalvontaa ja syksyllä metsästyksen valvontaa. Niissäkin yhteyksissä kohdataan luontevasti paikallisia asukkaita.

Rajavartiolaitoksen toiminta ja näkyvyys on rajan läheisyydessä asuville arkipäivää ja se luo paikallisille asukkaille turvallisuuden tunnetta. Vastavuoroisesti paikallisilta asukkailta saadaan arvokasta tietoa, mikäli alueella liikkuu vieraita kuljijoita. Pienellä kylällä kaikki tuntevat toisensa ja tuntemattomat liikkujat havaitaan

nopeasti. Heistä, kuten muistakin havainnoista, ilmoitetaan aktiivisesti ja matalalla kynnyksellä joko rajavartioasemalle tai johtokeskukseen. Moni luvaton rajanylitys onkin tullut ilmi juuri paikallisten asukkaiden ilmoituksen perusteella. Rajavartioviranomaisten ja rajan läheisyydessä asuvien ja lomailevien ihmisten yhteistyö onkin yleensä sujuvaa ja molempia osapuolia hyödyttävää.

Ennen poikettiin kylään

Kolmikannan rajavartioasema on Kaakkois-Suomen rajavartioston pohjoisin rajavartioasema. Kolmikannan rajavartio-

Rajan lähellä asuva Mirva Palmu ja hänen tyttärensä Iiris Palmu ulkoilevat usein lähimetsissä suomenvuohiensa kanssa.



aseman valvonta-alueen pohjoispuolelta Uukuniemen Pyhäjärveltä alkaa Pohjois-Karjalan rajavartioston vastuualue.

Yhteistoimintaa Kaakkois-Suomen rajavartioston ja Pohjois-Karjalan rajavartioston välisellä sauma-alueella on jonkin verran, esimerkiksi yhteisiä harjoituksia ja talvisin kelkkapartioita. Lisäksi Tohmajärven ja Kolmikannan rajavartioasemien johto-osa järjestää silloin tällöin ns. saumatapaamisia. Talvisaikaan sauma-alueella on suhteellisen hiljaista, mutta kesäaikana väkimäärä moninkertaistuu, sillä Uukuniemen seudulla on paljon kesäasukkaita.

Pysyvää asutusta Kolmikannan rajavartioaseman valvonta-alueella on rajan läheisyydessä käytännössä koko alueella. Nykypäivänä yhteydenpito paikallisiin ei ole enää kuitenkaan aivan niin tiivistä, kuin se oli entisaikaan, jolloin rajapartioilla oli tapana poiketa vierailulla paikallisten asukkaiden luona lähestulkoon päivittäin.

Rajavartiomestari, evp, **Jussi Marjakangas** muistelee, että hänen astuesaan Rajavartiolaitoksen palvelukseen lokakuussa 1982 Kangaskosken rajavartioasemalle, oli käytännössä ihan arkipäivää, että partion yhteydessä poikettiin paikallisiin taloihin tervehdyskäynnille. Ja useinpa sieltä ei ilman kahvikuppota tarvinnut partiota jatkaa. Aina, kun joku uusi työntekijä saapui Kangaskosken rajavartioasemalle, piti hänet ensimmäisenä viedä esittäytymään erään paikallisen talon asukkaalle. Talon isäntä oli hyvin rajamiesmyönteinen ja oli opastanut myös muutakin perhettä sanomalla, että ”rajamiehet ei sitten kahvitta lähde tästä talosta,” mikäli olisi sattunut käymään niin, että hän ei itse olisi ollut paikalla rajamiesten tullessa kylään.

Tuohon aikaan kaikki rajamiehet olivat pääsääntöisesti ”oman kylän poikia”, joten alueella asuvat ihmiset olivat muutenkin tuttuja ja näin ollen kylän taloissa poikkeaminen oli luonnollista. Vartioaseman vastuulla oleva alue oli suhteellisen pieni nykypäivään verrattuna



Kameravalvonnasta on lain mukaan ilmoitettava asianmukaisin merkein.

ja rajalle siirryttiin usein autojen sijaan polkupyörällä tai jalkaisin, joten partiot kohtasivat enemmän ihmisiä kylien läpi liikkuaan. Jos sitten vartiolle töihin tuli joku jostakin muualta kuin omalta kylältä, tulivat paikalliset asukkaat tutuksi, kun partiossa liikuttiin jonkun vanhemman rajavartijan seurassa. Vanhempi rajamies kierrätti uuden rajamiehen alueen taloissa, ja kohta uusikin mies uskalsi jo omatoimisesti poiketa vierailulle, kun kyläläiset olivat tulleet tutuksi. –Taloissa vierailu oli niin arkipäivää, että ihmiset osasivat jo odottaa, että jossakin vaiheessa päivää rajamiehet poikkeavat käymään, muistelee Marjakangas.

Nykyisin kohdataan tapahtumissa

Käytäntö alkoi kuitenkin muuttua 1990-luvun puolivälin tienoilla, kun palvelukseen astuvat rajavartijat eivät välttämättä olleetkaan enää omilta kyliltä. Osa tuli pidemmänkin matkan päästä kaupungeista, eivätkä he asuneet vartioaseman toimintapiirissä.

– Esimiehet havaitsivat, että paikallisissa taloissa ei enää vierailukaan niin aktiivisesti, joten sen seurauksena partioikäskyssä alettiin käskä, missä talossa milloinkin piti käydä. Tämä ei ollut ollenkaan hyvä asia ja toisinaan tilanteet olivat hyvinkin kiusallisia ja tuvassa saatettiin

istua suut kiinni seiniä tuijotellen, kun ei tunnettu puolin eikä toisin. Tilanne oli kaikkea muuta kuin luonnollinen, kertoo Marjakangas.

Nykypäivänä paikallista väestöä kohdataan partioinnin yhteydessä entisaikaa harvemmin, joten sen vuoksi osallistuminen erilaisiin tapahtumiin on tärkeää. Tällaisia tapahtumia Kolmikannan rajavartioaseman valvonta-alueella ovat esimerkiksi heinäkuinen Rantakalatapahtuma Saarella ja Uukuniemen vapaa-ajan asukkaiden, eli ”Vasukkaiden” järjestämät tilaisuudet, joissa on vierailtu kertomassa ajankohtaisia kuulumisia rajalta. Joulukuussa on perinteisesti järjestetty jouluhartaus Kolmikannan rajavartioasemalla yhteistyössä Parikkalan seurakunnan kanssa.

Tilaisuudet ovat olleet suosittuja ja paikalliset asukkaat ovat kokeneet Rajavartiolaitoksen edustuksen tilaisuuksissa tärkeäksi. Lisäksi kouluilla ja messuilla on käyty esittelemässä Rajavartiolaitoksen toimintaa ja paikallisten yritysten kanssa tehdään yhteistyötä.

Viime marraskuussa Kolmikannan rajavartioaseman edustajia kävi Suomen Punaisen Ristin Simpeleen osaston pyynnöstä kertomassa Rajavartiolaitoksen toiminnasta ja rajavyöhykkeellä liikkumisesta Kongosta Rautjärvelle muuttaneille kiintiöpakolaisille. Tilaisuus pidettiin entisellä Kangaskosken rajavartioasemalla, jossa nykyisin toimii Hiitolanjoki B&B -niminen matkailuyritys. Tilaisuus oli hyvin antoisa molemmiin puolin. Kongolaiset olivat erittäin kiinnostuneita rajavartijan työstä. Innokkaimmat kyselivät jo, miten rajavartijaksi voisi päästä. Vaikka Rajavartiolaitoksen toiminta kiinnostikin paljon, eniten ihmetystä kongolaisten keskuudessa taisi kuitenkin aiheuttaa tieto siitä, että järvet jäätyvät talvella ja että jään päällä voi kävellä tai vaikkapa pilkkia.

Rajan läheisyyden merkitys paikallisille asukkaalle

Rajan ja rajavyöhykkeen läheisyydessä on paljon asutusta ja viimeaikaiset tapahtu-



Ahma, ilves ja karhu tallentuivat Pentti Myllyksen riistakameraan.

mat maailmalla ovat saaneet paikallisetkin kuulostelemaan herkemällä korvalla mitä itänaapurissa tapahtuu.

– Asuminen näin lähellä rajaa on näinä aikoina välillä jännää, kun rajan takaa kuuluu jyskettä ja pauketta, kertoo rajan läheisyydessä asuva **Mirva Palmu**. Lisäksi Palmu mainitsee, että kun edellisenä kesänä hänen kotinsa lähellä liikkui luvaton rajanylittäjä, laittoi se miettimään omaa turvallisuutta. Luotto Rajavartiolaikokseen on kuitenkin suuri ja rajavartioiden liikkumisen alueella Palmu kokee erittäin positiiviseksi asiaksi. – Rajavartiolaikoksen ajoneuvon näkeminen tiestöllä luo turvallisuuden tunnetta. Syrjäkylillä poliisi on toisinaan kaukana, on hyvä ja turvallinen olo kun tietää että rajavartijat partioivat alueella, Palmu sanoo.

Rajan läheisyydessä, Kangaskosken entisellä rajavartioasemalla, toimiva B&B Hiitolanjoen yrittäjä **Anne Repo** on samoilla linjoilla. Hän kertoo asuneensa itärajan läheisyydessä koko ikänsä, joten rajan läheisyys on aina ollut arkipäivää. Rajavartiolaikoksen toiminnan ja partioiden näkyvyyden alueella hän kokee erittäin positiivisena asiana. – Olen huomannut, että Rajavartiolaitos reagoi nopeasti epäilyttävään toimintaan rajan läheisyydessä. Se tuo turvallisuuden tunnetta, kertoo Repo.

Ukrainan tilanne on saanut myös Revon mietteliääksi. – Venäjän hyökättyä Ukrainaankin tuli katseltua rajavyöhykkeen suuntaan erilaisella fiiliksellä. Hetken aikaa oli ikäviä ajatuksia siitä mahdollisuudesta, että Venäjä voisi hyökätä myös Suomeen.

– Järjestimme tavarakeräyksen Ukrainaan vietäväksi ja tuo tapahtuma toi ihmisiä yhteen jakamaan kollektiivisesti tuntemuksiaan. En voi sanoa pelkääväni, mutta mahdollisuus sodasta ja sodan jalkoihin jäämisestä lähellä rajaa on toisinaan mielessä. Jos aiemmin hieman naureskelin muualta tulleiden ihmetykselle, miten näin lähellä rajaa uskaltaa olla, enää ei ehkä niinkään naureskele vaan rauhoittelee asiaa pelkääviä ihmisiä. Haluan uskoa ja kertoa myös asiakkaille, että rajan pinnassa ei pääse tapahtumaan mitään sellaista, mikä uhkaisi meitä ilman että saamme siitä ennakkoon tiedon. Uutisia tulee seurattua aiempaa tarkemmin. Raja-aidan rakentaminen tuo myös lisää turvallisuuden tunnetta, Repo kertoo.

Rajan pinnassa ikänsä asunut myös **Pentti Mylly** ja sen takia hänellä onkin loistava aluetuntemus. Mylly seuraa aktiivisesti rajavyöhykkeellä liikkuvia kulkijoita, joilla useimmilla kuitenkin on neljä jalkaa ja sorkat tai tassut. Myllyksellä on maillaan paljon riistakameroita, joihin

on tallentunut hienoja otoksia eläimistä. Eläimiä ja niiden jälkiä havainnoidessa tulee samalla tietenkkin havaittua myös muut alueella liikkuvat, luvalliset tai luvattomat kulkijat.

– Rajan pinnassa on hyvä ja rauhallista asua. Kylällä puhutaan heti, jos jotakin erikoista ja normaalista poikkeavaa tapahtuu, mainitsee Mylly. Hän sanoo myös olevansa erittäin tyytyväinen Rajavartiolaikoksen toimintaan ja auttaa aina mielellään, jos apua tarvitaan, vaikka jonkin tien aurauksessa. Lisäksi hän ilmoittaa aktiivisesti, mikäli havaitsee outoja liikkuja alueella.

– Yhtenä kesänä riistakameran kuvassa oli saksalainen auto, jonka rekisterinumero näkyi selvästi. Ilmoitin siitä heti Rajalle, Mylly muistelee. Nykypäivänä hän kokee rajan valvonnan entistä tärkeämpänä. Edelleenkin rajan pinnassa on hänen mielestään erittäin turvallista asua.

Turistit rajan läheisyydessä

Rajavyöhyke Kaakkois-Suomen rajavartioston alueella on paikoin hyvin kapea. Kolmikannan rajavartioaseman vastuualueella valtatie 6:n ja ylipäättään teiden läheisyys rajan pinnassa saa aikaan sen, että valtakunnan rajan lähistöllä liikkuu etenkin kesäaikaan paljon sekä kotimaisia että ulkomaalaisia turisteja. Itäraja ja raja-

vyöhyke kiinnostavat ja Venäjän vastainen raja koetaan eksoottisena, etenkin kauempaa tulleiden ulkomaalaisten turistien keskuudessa.

Suuri kiinnostus itärajaa kohtaan sekä jännityksen ja elämysten haku tuntuvat olevan suurimmat syyt luvattomaan liikkumiseen rajalla tai rajavyöhykkeellä. Uskaliaimmat ovat rohjenneet ottaa itseltään selfien rajavyöhykkeellä tai jopa rajaukolla. Selfielle saattaa kuitenkin yllättäen tulla aika suuri hintalappu. Monelle elämysturistille on nimittäin tullut yllätyksenä, että jo rajavyöhykkeellä liikkuminen ilman asianmukaista rajavyöhykelupaa on rangaistava teko ja seurauksena saattaa olla suurikin sakko.

Ilman lupaa rajavyöhykkeellä liikkuva syyllistyy lievään valtionrajarikokseen, josta seuraamuksena yleensä on sakko-rangaistus, jonka suuruus on keskimäärin 14 päiväsakkoa. Mikäli henkilö on ylittänyt valtakunnan rajan ilman asianmukaisia matkustusasiakirjoja muualta kuin virallisen rajanylityspaikan kautta, eli esimerkiksi maastossa, on kyseessä valtionrajarikos, josta seuraamus on sakkoa tai vankeutta enintään yksi vuosi.

Lähes aina luvattomat rajanylittäjät sekä vyöhykkeellä luvatta liikkuvat jäävät kiinni. Hyvänä apuna tässä ovat teknisen valvonnan lisäksi paikallisten ihmisten tekemät havainnot ja ilmoitukset.

Kameravalvonnalla ylläpidetään rajaturvallisuutta

Ihmetystä rajan läheisyydessä asuvien ja lomailevien sekä turistien keskuudessa ovat toisinaan aiheuttaneet Rajavartiolaitoksen kameravalvonnasta kertovat kyltit. On jopa ihmetelty, valvooko Rajavartiolaitos liikennesopeuksia.

Kamerat eivät kuitenkaan liity liikenteen valvontaan, eikä tarkoituksena ole valvoa paikallisten asukkaiden liikkeitä, vaan tarkoituksena on ylläpitää rajaturvallisuutta. Rajavartiolaitoksella on rajavalvonnan suorittamiseksi oikeus rajan läheisyydessä, Suomen merialueella sekä rajanylityspaikalla ja sen välittömässä läheisyydessä kohdistaa teknistä valvontaa muualle kuin rikoslaisa tarkoitettuun kotirauhan piiriin kuuluvaan alueeseen.

Rajanylityspaikalla ja rajavyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvasta teknisestä valvonnasta on merialueita lukuun ottamatta

ilmoitettava sopivalla merkillä. Merkintä mahdollistaa siirrettävien tai kiinteiden valvontalaitteiden käytön siellä, missä se kulloinkin rajaturvallisuustehtävien suorittamiseksi on tarpeen.

Rajavyöhyke on monin paikoin erittäin kapea ja sijoittamalla kameroita myös vyöhykkeen ulkopuolelle, mahdollistetaan tehokkaampi rajavalvonta. Kenenkään yksityisyys ei ole vaarassa teknisen valvonnan takia, vaan kamerat sijoitetaan niin, etteivät ne loukkaa yksityisyyden suoja.

Vaikka työtehtävien määrä ja kiire lisääntyikin koko ajan, ei hyviä sosiaalisia suhteita paikallisen väestön kanssa tule unohtaa. Hyvien suhteiden merkitys molemmille osapuolille korostuu entisestään maailmantilanteen ollessa epävakaa ja ennalta arvaamaton. Tiettyjä perinteitä, kuten vaikkapa vartioaseman jouluhartauksia ja muita vastaavia tilaisuuksia, on syytä ylläpitää jatkossakin. Ja mikäli työtehtävät sen vain sallivat, mikseipä toisinaan olisi hyvä poiketa jossain kylän talossa kahvillakin, jos kutsu käy. ●



Rajavartiomestari Hanna Pulkkinen ja vanhempi rajavartija Tuomo Sikiö kävivät kertomassa Rajavartiolaitoksen toiminnasta ja rajavyöhykkeellä liikkumisesta kongolaisille kiintiöpakolaisille SPR:n Simpeleen osaston järjestämässä tilaisuudessa.

Valvontalennot ovat tehokas tapa katsoa mitä rajoilla tapahtuu

Turvallisuusympäristö on muuttunut merkittävästi, mikä heijastuu myös Rajavartiolaitoksen valvontalentoihin maa- ja merirajoilla. Uusi tekniikka tuo lisää suorituskykyä valvontaan.

Yksi Rajavartiolaitoksen ilma-alusten, helikopterien ja lentokoneiden, päätehtävistä on rajojen valvonta maalla ja merellä. Ilmasta tapahtuvalla valvonnalla on merkittävä rooli tilannekuvan luomisessa ja tiedonhankinnassa.

Ilma-alukset ovat yksi rajojen valvonnan menetelmä partioinnin ja teknisen valvonnan ohella. Lentotoiminta täydentää ja tukee maa- ja merivartiost-

toja. Ilma-aluksien tuoma lisäarvo on niiden monikäyttöisyys. Ilmassa ne voivat nopeasti ryhtyä etsimään luvaton rajanylittäjää tai siirtyä etsintätehtävään toisen viranomaisen avuksi. Ilma-aluksilla nähdään myös alueille, joita ei esimerkiksi koirapartioilla saada tarkastettua.

Jotta lennoilla olisi paras paikallistuntemus osallistuu valvontalennoille myös aluevastuussa olevien rajavartiostojen virkamiehiä.

Paitsi että ilmasta näkee alueen paljon laajemmin, voidaan helikoptereilla siirtää nopeasti partio paikalle, esimerkiksi takaa-ajotilanteessa takaa-ajettavan reitille. Eteläisessä Suomessa tiestö on kattavaa, mutta lentotoiminnan painopisteenä onkin pohjoisempi osa itärajasta.

Ilmasta näkee myös hyvin, missä kunnossa raja-aukko on. Tätä tietoa hyödynnetään paljon, sillä rajajärjestyssopimus velvoittaa pitämään rajan kunnossa



ja esimerkiksi kaatuneet puut pitää raivata pois.

Itärajan valvonnassa käytetään pääasiassa yksimoottorisia AW119 Koala-helikoptereita, ja jonkin verran myös Dornier-valvontalentokoneita.

Merivartiostojen tukena merialueiden valvonnassa

Rajaturvallisuuden häiriötilanteisiin on varauduttu myös merirajoilla, ja valvontalentoja tehdään säännöllisesti merivartiostojen tarpeen ja suunnitelmien mukaan. Merialueen valvontaa tekevät pääasiassa valvontalentokoneet.

Merialueen tilannekuva muodostuu monista eri lähteistä, ja valvontalennot osallistuvat osaltaan tilannekuvan tuottamiseen. Tietoa tuotetaan kaikkien viranomaisien tarpeisiin.

Valvontalentokoneiden tehtäviin kuuluu myös Itämerellä liikkuvien alusten tunnistaminen. Tunnistaminen on osa alueellisen koskemattomuuden valvontaa. Aluksilla tulee olla päällä AIS-järjestelmä (automatic identification system), jota käytetään alusten tunnistamiseen ja sijainnin määrittämiseen. Valvontalentoilla käydään tarkistamassa, että AIS-järjestelmän välittämä tieto pitää paikkansa.

Lentokoneilla valvotaan myös merellisen ympäristön tilaa ja paljastetaan mahdollisia ympäristövahinkoja, kuten öljypäästöjä. Merellisen ympäristövahtingon sattuessa lentokoneilla on tärkeä

rooli torjuntaoperaatioissa, sillä ilmasta voidaan havainnoida aluetta paremmin kuin meren pinnalta. Ilma-aluksesta käsin saatava tilannekuva mahdollistaa torjuntaoperaatioissa käytettävien alusten ohjailun esimerkiksi öljynkeräämisen kannalta parhaimpaan paikkaan.

Tekniikka mahdollistaa tilannekuvan kaikissa olosuhteissa

Tekniikan ansiosta tietoa saadaan laajoilta alueilta kaikissa valaistusolosuhteissa.

–Ilma-aluksella pystytään ”vilkaista maahan” nopeasti laajaa aluetta, ja sensorien avulla tilannekuvaa raja-alueesta saadaan myös pimeällä, kertoo Vartiolentolaivueen apulais komentaja **Pasi Marttinen**.

Ilma-alusten teknisiä ominaisuuksia ja valvontakykyä parannetaan modifikaatioilla. Esimerkiksi neljän Koala-helikopterin modifikaatiossa on asennettu nykyaikaisia kamerasurensoreita ja uudistettu avioniikkaa. Koalan kehittyntä valvontakykyä käytetään erityisesti maarajojen valvonnassa. Modifikaation on suunnitellut Patria, ja työt on tehty Vartiolentolaivueen ilma-aluskorjaamolla.

Ilma-alukset välittävät maahan ja merelle paljon tietoa, jota ei analysoida pelkästään ihmissilmin. Tulevaisuudessa tavoitteena on hyödyntää myös tekoälyä tiedon analysoinnissa. Se auttaa paljastamaan luvatomat rajanylittäjät ja muun laittoman toiminnan entistä tehokkaammin. ●

RAJAN ILMA-ALUKSET

Rajavartiolaitoksen lentotoiminnasta vastaa Vartiolentolaivue. Laivueella on käytössään 12 helikopteria ja kaksi valvontalentokonetta.

Helikopterityypit ovat AS332-H215 Super Puma, AW119 Koala ja AB/B 412. Valvontalentokoneet ovat tyypiltään DO228 Dornier.

Lisätietoa ilma-alusten teknisistä ominaisuuksista löytyy verkkosivujemme kalustokuvastosta: <https://raja.fi/kalusto>

Uudet monitoimilentokoneet tuovat lisää suorituskykyä rajojen valvontaan

Rajavartiolaitos on parhaillaan korvaamassa Dornier-valvontalentokoneet kahdella uudella monitoimilentokoneella, jotka on tarkoitus ottaa käyttöön vuosien 2026–2027 aikana.

Uudet suorituskykyisemmät monitoimilentokoneet parantavat merkittävästi

Suomen rajaturvallisuutta ja alueellisen koskemattomuuden valvontaa. Ne kykenevät jopa kahdeksan tunnin lentoihin, mikä kattaa yhdellä lennolla lähes koko valtakunnan. Lentokoneisiin tulee modernit järjestelmät ja uuden sukupolven valvontatekniikkaa.

Uudet koneet tulevat olemaan suihkumoottorilla varustettuja. Suihkukone on Rajavartiolaitoksen kannaltaärkevin, suorituskykyisin sekä kustannustehokain vaihtoehto.



Semper paratus – LSMV on aina valmis

Muuttunut sodankuva ja valtakunnan puolustamiseen vaadittavat uudet suorituskyvyt haastavat myös Länsi-Suomen merivartioston valmiudellisia suunnitelmia ja suoritusvaatimuksia.

Suunnitelmia tarkastellaan ja päivitetään säännöllisesti, jotta myös uusiin uhkakuviin kyetään vastaamaan tehokkaasti.

Venäjän laajamittainen hyökkäys Ukrainaan on konkretisoitunut myös Suomessa pitkään vallinneita uhkakuvia. Idässä pitkää talviunta nukkunut karhu on taas herännyt ja elämöi rajan takana. Onneksi karhun katse on ainakin toistaiseksi toisaalla ja elämöinnin suorat vaikutukset Suomeen ovat jääneet verrattain maltillisiksi. Rajavartiolaitos on yhdessä Puolustusvoimien kanssa jo pitkään varautunut idästä tulevaan uhkaan, joten turhaan huolissaan ei kannata olla, vaikka karhu tänne jossain myöhemmässä vaiheessa vilkuilisikin.

Teknologia kehittyä huimaa vauhtia ja sillä on aina suoria vaikutteita myös sodankäyntiin ja siinä käytettäviin menetelmiin, tekniikoihin ja taktiikoihin. Metsänreunasta esiin tuleva panssarivaunu, joka sankan savun saattelemana

ylittää viereisen pellon, on usealle meistä, se tyypillinen ”sodankuva”. Välillä on hyvä kysyä itseltään, kuinka hyvin totutut uhkakuvat vastaavat tätä aikaa.

Valtakunnan turvallisuutta voi horjuttaa monin eri tavoin

Panssarivaunuja ja savuja toki löytyä edelleen, mutta vaikuttamisen keinoja on nyt runsaasti enemmän. Lennokkien ja satelliittien myötä tiedustelun tai vaikuttamisen uhka ilmasta on aina läsnä. Matkapuhelimemme ja muiden päätelaitteiden myötä olemme jatkuvasti alttiina kyber- ja informaatiovaikuttamiselle. Rintama ei ole linja, vaan vähintäänkin vyöhyke. Kuten Ukrainassa olemme nähneet, kotirintamakin on jatkuvan vaikuttamisen kohteena.

Valtakunnan turvallisuutta voidaan toisen valtion toimesta horjuttaa vihamielisesti eri keinoja yhdistelemällä. Vaikutuksia pyritään kohdentamaan haavoittuvuuksiin. Vaikuttaminen pyritään

tekemään mahdollisimman peiteltyä ja jälkiä jättämättä. Puhutaan hybridi-, monimuoto- tai laaja-alaisesta vaikuttamisesta.

Muuttunut sodankuva ja valtakunnan puolustamiseen vaadittavat uudet suorituskyvyt haastavat myös Länsi-Suomen merivartioston (LSMV) valmiudellisia suunnitelmia sekä suoritusvaatimuksia. Suunnitelmia tarkastellaan ja päivitetään säännöllisesti, jotta myös uusiin uhkakuviin kyetään vastaamaan tehokkaasti. Suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä Puolustusvoimien joukko-osastojen kanssa. Yhteistyötä tehdään myös tilannekuvan muodostamisessa, harjoituksissa, koulutuksissa sekä muilla sotilaallisen valmiuden muodostamisen osa-alueilla.

Kertausharjoitukset suunnitellaan tarkasti

Kertausharjoitukset ovat merivartiostolle hyvä tilaisuus kouluttaa reserviläisten

lisäksi myös omaa henkilökuntaa. Kertausharjoitusten tavoitteet määritellään tarkoin jo harjoituksen suunnitteluvaiheessa. Koulutusympäristö valitaan koulutusaiheita silmällä pitäen siten, että myös merelliset tehtävät saadaan koulutettua. Koulutukset rakennetaan nousujohteisiksi, edeten yksilötaidosta joukkojen harjoituksiin. Koulutukset pitävät sisällään sekä teoriaopetusta että käytännönläheistä koulutusta ja harjoitteita todellisessa toimintaympäristössä.

Merivartioston kertausharjoitukset ovat harjoitusten loppukyselyissä poikkeuksetta saaneet erinomaiset arvosanat reserviläisiltä. Jokaisesta kertausharjoituksesta saadut palautteet huomioidaan ja hyödynnetään tulevien harjoitusten suunnittelussa sekä kehitystyössä.

Kertausharjoitusten järjestäminen on LSMV:n operatiiviseen työhön mitoitetuille resursseille aina iso ponnistus. Harjoituksia voidaan järjestää myös vapaaehtoisuuteen perustuen. Vapaaehtoisessa harjoituksessa reserviläinen saa normaaliin tapaan kutsun aluetoimistosta, mutta osallistuminen on täysin vapaaehtoista. Kouluttajat vapaaehtoisissa harjoituksissa voivat Rajavartiolaitoksen henkilökunnan lisäksi olla Rajavartiolaitoksen kouluttamia ja tarkoin valittuja reserviläisiä – eli reserviläinen kouluttaa reserviläistä. Reserviläiskouluttajia on hyödynnetty rajavartiostoissa jo pidempään. LSMV:ssa ensimmäiset reserviläiskouluttajat pääsevät koulutukseen vuoden 2023 aikana.

Harjoittelun ansiosta yhteistyö on lähes saumatonta

LSMV osallistuu vuosittain aktiivisesti vartioston alueella toteutettaviin paikallispuolustusharjoituksiin, omien reserviläisten ja paikallisten merivartioryksiköiden toimista.

Paikallispuolustusharjoitukset (PAPU) ovat Maavoimien järjestämiä harjoituksia, joita toteutetaan eri puolilla Suomea. Harjoitukset kehittävät paikallisjoukkojen ja viranomaisten valmiutta toimia yhdessä erilaisissa häiriö- ja poikkeusoloissa. Har-

joituksissa toimivat joukot ja viranomaiset ovat paikallisia. Paikallistuntemuksella ja paikallisilla verkostoilla saavutetaan monia etuja ja resurssit kyetään niiden turvin hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti.

Viranomaisten välinen yhteinen tilannekuva ja johtaminen ovat usein keskiössä PAPU-harjoituksissa. Jokainen viranomainen ja joukko osaa muodostaa oman tilannekuvansa ja johtaa omia joukkojaan, mutta viranomaisten ja joukkojen väliset

saumat aiheuttavat usein haasteita. Harjoittelulla saamaa saadaan hiottua aina vähän kerrallaan. Vuosia jatkuneen harjoittelun tuloksena, kuntien, viranomaisten ja joukkojen yhteistyöllä kyetään nykyisellään jo tehokkaaseen yhteistoimintaan alueellisen uhkakuvan mukaisesti. ●

Kirjoittaja on valmiusupseeri, kapteeniluutnantti Christian Lockmer Länsi-Suomen merivartiostosta.



LSMV osallistuu aktiivisesti Maavoimien järjestämiin paikallispuolustusharjoituksiin.

LSMV:n reservi tuotetaan pääsääntöisesti Merivoimien joukko-osastoissa

Valtakunnan puolustaminen on alusta alkaen ollut Rajavartiolaitoksen yksi keskeisimmistä tehtävistä. Rajavartiolaitos kouluttaa asevelvollisia rajavartiostoissa ja Raja- ja merivartiokoululla sekä osallistuu joukkotuotantoon yhteistyössä Puolustusvoimien eri joukko-osastojen kanssa. Länsi-Suomen merivartioston reservi tuotetaan pääsääntöisesti Merivoimien joukko-osastoissa.

Merivartiosto kouluttaa vuosittain reserviään kertausharjoituksissa, vapaaehtoisissa harjoituksissa (VEH) sekä

paikallispuolustusharjoituksissa (PAPU). Reservin koulutusta on vallitsevan tilanteen johdosta lisätty. Rajavartiolaitoksen reservi voidaan tarvittaessa kutsua palvelukseen myös sisäisen turvallisuuden uhkien sitä edellyttäessä.

Länsi-Suomen merivartioston toimialueeseen kuuluu aluevesirajaa 1080 kilometriä ja maarajaa 48 kilometriä Ruotsin vastaista maarajaa. Tehtävät merivartiostolla ovat monipuoliset ja mielenkiintoiset niin sisäisen kuin ulkoisenkin turvallisuuden saralla.

Merivartijat osana ahvenanmaalaista elämää

Ahvenanmaan meri-, maa- ja ilma-alueiden valvonnasta vastaa Länsi-Suomen merivartioston Ahvenanmaan merivartioasema.

Merivartioaseman päätoimipaikka on Maarianhaminan sataman läheisyydessä korkean mäen laella. Toinen tukikohta sijaitsee Kökarin saarella Ahvenanmaan eteläosassa.

Ahvenanmaa tuhansine saarineen on veneilijöiden ja muiden matkailijoi-

den paratiisi. Ahvenanmaalla vierailee kesä kautena noin 15 000 huvivenettä ja matkustaja- ja saaristolautat tuovat vuosittain pari miljoonaa matkailijaa.

Maarianhaminan valvontakeskuk sen tornissa on työvuorossa valvontakeskusoperaattori, vanhempi merivartija

Michael Jakobsson. Isoilla näytöillä näkyy tutka- ja kamerajärjestelmien välittämää tilannekuvaa kaikkialta Ahvenanmaalta ja sen merialueilta. Erilaisten radiojärjestelmien avulla voidaan olla yhteydessä sekä merellä liikkuviin aluksiin että viranomaisiin Manner-Suomessa ja Ruotsissa.



- Teknistä seurantaä täydennetään partioilla ja lisäksi tukenamme ovat Länsi-Suomen ja Suomenlahden merivartiostojen vartiolaivat Uisko, Tursas ja Turva sekä Vartiolentolaivueen helikopterit ja lentokoneet, kertoo Ahvenanmaan merivartiostaseman varapääällikkö **Juri Jalava**.

Rauhan saaret

Ahvenanmaansaarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskevien sopimusten vuoksi Ahvenanmaata kuulee nimitettävän "Rauhan saariksi". Ovatko ahvenanmaalaisten asenteet muuttuneet tämän osalta?

- Kyllä vaan, viime vuosien poikkeusolot, kuten vuonna 2019 riehunut Alfrida-myrsky, koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, ovat saaneet ihmiset miettimään, että erilaiset tapahtumat voivat vaikuttaa elämään myös täällä. Maantieteellinen sijainti on

sinänsä saaristolaisille monella tapaa haaste. Ihmiset ovat nykyisin paremmin varautuneita erilaisiin häiriötilanteisiin. Yhtenä esimerkkinä varautumisesta on oman reserviläisyhdistyksen perustamisen Ahvenanmaalle, Jalava kuvaa.

– Kansalaisten yhteydenotot ovat lisääntyneet merkittävästi Venäjän hyökkäystä Kirimille ja etenkin nyt viimeksi Ukrainaan. On tärkeää, että ihmiset ottavat yhteyttä, jos huomaavat jotakin poikkeavaa. Se on meidän kannaltamme vain hyvä asia.

– Huolestuneisuutta ja turhautuneisuutta maailman nykytilanteeseen nousee esille myös normaaleissa keskusteluissa sekä työssämme kentällä että vapaa-ajan tapaamisissa. Ahvenanmaalla asukkaat voivat kuitenkin elää turvallisina mielin. Kyllä viranomaiset valvovat ja suojelevat yhteiskuntajärjestystä ja väestöä, Jalava vakuuttaa.

Merivartioaseman toimintaa arvostetaan

Ahvenanmaan merivartioaseman yhteydenpito maakuntahallituksen ja muiden viranomaisten kanssa on tiivistä.

– Työhömmme kuuluu päätehtäviemme, eli rajavalvonnan, rajaturvalli-



– Merivartioaseman työtehtävät Ahvenanmaalla ovat hyvin vaihtelevat ja mielenkiintoiset, kertoo merivartioaseman varapäällikkö Juri Jalava.

suuden ylläpitämisen ja meripelastuksen lisäksi muun muassa veneilyn ja kalastuksen valvonta sekä luvattomien alusöljypäästöjen valvonta ja tutkiminen. Partioitehtäviä suorittavien on tiedettävä kunkin tapauksen osalta, sovelletaanko Suomen valtion vai Ahvenanmaan maakunnan lakia.

Tuoreessa asukastutkimuksessa, jossa oli vertailtavana kahdeksantoista eri viranomaistahoa ja organisaatiota, Rajavartiolaitys sijoittui neljänneksi.

– Yritämme olla mahdollisimman paljon esillä, jotta kansalaiset oppivat tuntemaan meidät ja toimintaamme. Keväisin käymme peruskouluissa opastamassa nuoria turvalliseen vesillä liikkumiseen. Kevään Sinivilkkupäivänä kaikki viranomaiset esittelevät toimintaansa, ja Maarianhaminassa on silloin useita rasti-kohteita ja ihmiset voivat käydä tutustumassa aluksiimme. Meillä käy myös useita vierailijaryhmiä vuosittain.

– Partiomme ovat liikkeellä isoissa tapahtumissa, kuten elokuun lopulla järjestettävillä Rockoff-festivaaleilla. Tähän yhdeksän päivän musiikkitapahtumaan tulee valtavasti yleisöä myös mantereelta ja Ruotsista.

Oikeaan aikaan oikeassa paikassa oikeilla välineillä

Meripelastustehtävät työllistävät merivartioasemaa koko vuoden. Rauhallisinta on talvikaudella joulukuusta maaliskuuhun. Partioinnissa haasteena on olla kaikkina vuodenaikoina oikeassa paikassa, oikeaan



Merivartija Robert Karlsson pitämässä meripelastuksen teoriakoulutusta, jonka jälkeen merivartioaseman henkilöstö harjoittelee yhdessä Ahvenanmaan pelastuslaitoksen kanssa jäihin pudonneen pelastamista.





Ahvenanmaalla on yhteensä 22 vierassatamaa ja tuhansia luonnonkauniita poukamia.

aikaan ja oikeiden välineiden kanssa. Se edellyttää toimivaa partiointistrategiaa sekä asianmukaista valmius- ja työaikajärjestelmää. Partiointia pyritään tekemään siellä, missä todennäköisesti jotain voi sattu. Mitään paikkaa ei kuitenkaan jätetä kokonaan huomiotta.

Kesällä vesillä liikkujien määrä on suuri, mutta silti Ahvenanmaalla tapahtuu suhteellisen vähän onnettomuuksia. Ahvenanmaan vesille suuntaavat veneilijät ovat yleensä jo kokeneita merenkulkijoita ja paikalliset asukkaat puolestaan tuntevat merireitit hyvin.

– Aina joskus kuitenkin kova keli yllättää, tulee konevika tai ajetaan merimerkin väärältä puolelta. Vakavimmat onnettomuuden tapahtuvat yleensä myö-

häissyksyn ja alkukevään aikana, kun on pimeää ja kylmää. Vuosittain osallistumme noin 40 pelastustehtävään. Eniten onnettomuuksia tapahtuu akselilla Maarianhamina-Föglö-Kökar, jossa on eniten liikennettä, Jalava kertoo.

Ahvenanmaalla viranomaisyhteistyö on tiivistä. Yhteistyötä tehdään poliisin, tullin, pelastuslaitoksen ja terveydenhuollon kanssa. Merivartioasema hoitaa muun muassa vuosittain 20–30 sairaankuljetusta saarilta Maarianhaminaan.

– Teemme myös tiivistä yhteistyötä Ruotsin rannikkovartioston kanssa. Suunnittelemme ja toteutamme yhteisiä valvontaoperaatioita esimerkiksi rajat ylittävän huviveneliikenteen ja öljyvahinkojen torjunnan osalta ja vaihdamme merival-

vonnan seurantatietoja. Keskenämme on myös virkamiesvaihtoa ja yksikkötapaamisia.

Ahvenanmaalla on kolme vilkasta autolauttasatamaa: Maarianhaminan satama, Långnäsin terminaali Lumparlandissa ja Berghamnin terminaali Eckerössä.

– Säännöllinen lauttaliikenne on Schengen-alueen sisäistä liikennettä, joten normaalitilanteessa emme tee rajatarkastuksia. Kohdennettua valvontaa teemme kuitenkin, jos on syytä epäillä rajat ylittävää rikollisuutta. Tarkastukset tehdään usein yhteistyössä Ahvenanmaan Poliisin ja Maarianhaminan Tullin kanssa. Ulkoraajan ylittävät yksittäiset huviveneet, kauppa-alukset, risteilyalukset ja charterlennot käydään aina tarkastamassa, Jalava kertoo.

Vaihtelevat työtehtävät

Ahvenanmaan merivarti asema toimii Länsi-Suomen merivartioston alaisuudessa. Merivartioston johtokeskus vastaa Ahvenanmaalla tapahtuvan operatiivisen kenttätöön johtamisesta. Maarianhaminan merivarti asema puolestaan tukee merivartioston johtokeskusta välittämällä tilannekuvaa Ahvenanmaalta. Länsi-Suomen merivartioston esikunta huolehtii merivarti aseman hallinto- ja henkilöstöpalveluista ja Rajavartiolaitoksen esikunta puolestaan huolehtii merivarti aseman kalusto- ja varustehankinnoista.

Ahvenanmaan merivarti aseman palveluksessa on 32 merivartijaa, tek-

nikko ja kokki. Kolmasosa merivartijoista työskentelee Kökarista käsin. Merivarti aseman työtehtävät Ahvenanmaalla ovat monipuoliset ja vaihtelevat, kun valvottavana on sekä meri-, maa- että ilma-alueet.

– Meripartiointi on päätehtävämme ja partiointia jatketaan myös talviaikaan mutta vähemmässä määrin. Talvisin meillä on enemmän aikaa valvoa mm. ulkomaisen työvoiman käyttöä paikallisissa yrityksissä yhteistyössä työsuojelutarkastajien kanssa sekä kiinnittää enemmän huomiota lauttojen rajavalvontaan. Talvisin järjestetään myös henkilöstön koulutuksia ja harjoituksia ja, mikä tär-

keää, huolletaan partioveneet ja varusteet kesäkautta varten.

– Tänä talvena erityisenä tehtävänä on uuden RV-20 rannikkovarti oveneen käyttökoulutus. Vene on aiempiin veneisiin verrattuna aivan omaa luokkaansa, iso ja monipuolinen kokonaisuus. Laaja koulutus järjestetään koko henkilöstölle, Juri Jalava kertoo. ●

Ahvenanmaa

Suomen pienin maakunta Ahvenanmaa on pinta-alaltaan noin 40 x 50 kilometriä. Ahvenanmaa koostuu pääsaaresta ja sen ympärillä sijaitsevista saarista. Saaria on kaikkiaan 6700, ja niistä noin 60 saarta on ympärivuotisesti asuttuja. Asukkaita saarimaakunnassa on noin 30 000.

Ahvenanmaa on ollut viimeiset sata vuotta itsehallinnollinen osa Suomea, joten ahvenanmaalaiset ovat voineet muodostaa yhteiskunnan omien tarpeidensa ja lähtökohtiensa mukaan. Ahvenanmaalla on oma lippu ja postimerkki, omat vaalit ja poliittiset puolueet. Ahvenanmaa on demilitarisoitu ja neutralisoitu, mikä tarkoittaa, että sotilaallinen läsnäolo ei ole maakunnassa sallittua. Suomi vastaa tarvittaessa alueen puolustuksesta.

Ahvenanmaan väestöstä noin 90 prosenttia puhuu äidinkielenään ruotsia. Suuri osa ihmisistä katsoo päivittäin Ruotsin televisiota, joten Ahvenanmaalla ollaan yhtä lailla selvillä niin Ruotsin kuin Suomenkin asioista ja tapahtumista.

Maakunta elää merestä. Merenkulku on luonut pohjan nykyiselle hyvinvoinnille ja vienyt ahvenanmaalaisia ympäri maailmaa jo 1800-luvulta lähtien.

Sanotaan, että ahvenanmaalaisilla on tapana purra hammasta yhteen, uskoa omiin kykyihin ja käyttää omia resurssejaan. Tuloksena on syntynyt yrittäjähenkisyys, ja nykyään Ahvenanmaalla on noin 2800 rekisteröityä yritystä.

Ahvenanmaa on tärkeä paitsi ahvenanmaalaisille myös koko Suomelle. Ahvenanmaan läpi kulkevat merikuljetukset ovat maamme hyvinvoinnin kannalta elintärkeitä. Lisäksi iso osa ulkomaille suuntautuvasta dataliikenteestä kulkee Ahvenanmaan kautta.



Rovaniemi – hyvän mielen lentoasema

Lapin talvimatkailu on tänä talvikautena jo ylittänyt koronavuosi- edeltäneen tason. Uudet monipuoliset lentoyhteydet tuovat matkailijoita eri puolilta maailmaa tutustumaan Lapin eksotiikkaan.

Lapin rajavartioston operoimilla neljällä lentoasemalla Rovaniemellä, Kittilässä, Enontekiöllä ja Ivalossa on ollut kiireistä aikaa. Rovaniemelle tulee eniten lentoja. Vilkkaimpina lentopäivinä marras-joulukuussa kentälle laskeutui 30 konetta ja saman verran nousi ilmaan.

– Noin puolet lennoista oli Schengen-alueen ulkorajat ylittäviä lentoja, kertoo lentoaseman rajatarkastuksista vastaava rajavartiomestari **Juho Heikkilä** Lapin rajavartioston johtokeskuksesta.

Ulkorajalentoilla maahan tulevien matkustajien osalta tarkastetaan matkus-

tusasiakirjat sekä varmistetaan, että kaikki maahantuloedellytykset ovat kunnossa. Lähtötarkastuksessa puolestaan tarkistetaan muun muassa, että viisumi on edelleen voimassa.

– Meiltä on rajatarkastajia lentoasemalla aina sen mukaan, kuinka paljon



Lapin talvimatkailu on jälleen kovassa kasvussa.

ulkorajat ylittäviä lentoja on odotettavissa. Finavia toimittaa meille aikataulut lennoista, ja yleensä jo syksyllä tiedämme talven reitti- ja charterlennot. Yhteistyö Finavian kanssa toimii erinomaisesti. Rajatarkastukset ovat sujuneet suurista matkustajamääristä huolimatta hyvin, eikä isompia jonoja ole päässyt muodostumaan.

– Kiireisimpään aikaan Rovaniemen kentällä on noin 15 rajatarkastajaa töissä. Venäläisten matkustusrajoituksista johtuen itärajalla on nyt hiljaista, ja olemme saaneet lisävahvistusta Sallan ja Rajajoosepin rajavartioasemilta. Ilman heitä emme pärjäisi johtokeskuksen omalla henkilöstöllä. Rovaniemen lentoasemalla on tänä talvena ollut työkomennuksella myös Frontexin kautta rajatarkastajia Norjasta, Liettuasta ja Hollannista, Heikkilä kuvaa.

Juho Heikkilä toimii sekä johtokeskusupseerina että vuoropäällikkönä ja välillä myös rajatarkastajana kentällä.

Matkailijoita ympäri maailman

Visit Rovaniemen tilastojen mukaan joulukuussa Rovaniemen seudulla kansainvälisten matkailuvuorokausien kärjessä olivat Englanti, Ranska, Italia, Espanja, Irlanti, Singapore, Yhdysvallat, Saksa, Kiina ja Intia.

– Jouluaikaan eniten tarkastettavia chartermatkustajia tuli Englannista ja Irlannista. Kun Kiina alkoi purkaa koronarajoituksia tammikuun puolivälissä, se toi heti kiinalaisia matkajia myös Lappiin. Aasiasta matkustajat tulevat joko reittilentoilla Istanbulista tai Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Lapin talvisesonki on vuosi vuodelta pidentynyt ja jatkuu loppuun puolelta huhtikuun puolivä-



– Reittilentojen lisääntyessä alkavat isojen asemien kielteiset ilmiöt näkyä Lapin lentoasemillakin ja niiden kanssa pitää olla tarkkana, sanoo rajavartiomestari Juho Heikkilä.

liin. Kevättalvella tulee paljon charterlentoja Israelista, Heikkilä kertoo.

– Charterlentoilla tulevilla matkustusasiakirjat ovat pääsääntöisesti kunnossa. Reittilentoilla sen sijaan saapuu välillä matkustajia, joiden maahantulo joudutaan epäämään. Yleensä viisumiasiat eivät ole kunnossa. Nämä henkilöt pyritään palauttamaan samalla lennolla tai lentoyhtiön kanssa sovittavalla myöhemmällä lennolla.

– Reittilentojen lisääntyessä alkavat isojen asemien ilmiöt näkyä täälläkin ja niiden kanssa pitää olla tarkkana. Suoranaista ihmiskalukuljetusta ei ole havaittu, mutta kyllä niiden riskit tunnustetaan.

Charter- ja reittilentojen lisäksi Lapin kentille tulee jonkin verran ihmisiä yksityiskoneilla. Jos he tulevat Schengen-alueen ulkopuolelta, on myös heille tehtävä maahantulotarkastus. Lentoja voitulla hyvinkin lyhyellä varoitusajalla, jolloin rajatarkastajat täytyy saada nopeasti paikalle.

Rovaniemen lentokenttä poikkeaa muista Suomen kentistä siinä, että se toimii myös sotilaslentokenttänä. Myös

Schengen-alueen ulkopuoliset sotilaslennot käydään tarkastamassa. Viimeksi helmikuun puolivälissä Rovaniemen lentokentälle saapui lähes 300 yhdysvaltalaisista sotilasta, jotka osallistuivat Jääkäririkraatin järjestämään arktisten olojen koulutukseen ja sen päätteeksi paikallisuolustusharjoitukseen yhdessä suomalaisten reserviläisten kanssa. Sotilaskoneet lensivät Lappiin suoraan Atlantin takaa.

Lapin matkailu jatkaa kasvuaan

Rovaniemen lentoasemalle saapuvat ihmiset ovat pääsääntöisesti turisteja. Etenkin Britteinsaarilta tulee paljon lapsiperheitä ihastelemaan lunta ja tapaamaan Joulupukkia.

– On aina sykähdyttävää nähdä kuinka paljon iloa lumi tuottaa lapsille. Parin kilometrin päässä lentoasemalta sijaitsee Joulupukin Pajakylä, jonne perheet ensimmäiseksi suuntaavat. Voi sanoa, että Rovaniemi on sellainen hyvän mielen lentosasema ja oikein mukava työympäristö, Juho Heikkilä summaa.

Juho Heikkilä on tullut Rajavartiolaitoksen palvelukseen vuonna 1998 Kai-

nuun rajavartiostoon Kortesalmen rajavartioasemalle. Siirron Helsinkiin hän sai 2000-luvun alussa, jolloin satamissa tarvittiin lisää rajatarkastajia. Myöhemmin hän toimi Helsinki-Vantaan lentoasemalla vuoropäällikkönä.

– Olen Kuusamosta kotoisin ja kahdenkymmenen pääkaupunkivuoden jälkeen muutto Rovaniemelle vuonna 2018 tuntui kuin olisi palannut takaisin kotiin. Tehtäväkenttä Lapin rajavartiostossa on laaja ja mielenkiintoinen.

Visit Rovaniemen mukaan talvikauden 2023–2024 näkymä on ennakkovarausten osalta positiivinen. Lapissa tehdään myös kovasti töitä ympärivuotisen matkailun kehittämiseksi.

– Tulevaisuutta ajatellen mietityttää se, miten Lapin rajavartioston henkilöstö riittää suorittamaan kaikkia tehtäviä, sekä rajatarkastuksia että rajavalvontaa, mikäli lentojen määrä kasvaa ja lentosesonki pitenee, Juho Heikkilä pohtii. ●



Lapsiperheiden ehdoton suosikkikohte on Joulupukin Pajakylä Rovaniemen lentoaseman läheisyydessä.

Poliisin, Tullin ja Rajan yhteistyöllä torjutaan hybridiuhkia

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen hyvästä yhteistoiminnasta on kehittynyt vuosien kuluessa kansallisesti ja kansainvälisesti arvostettu yhteistyömuoto, jolla voidaan torjua tehokkaasti myös uusia rikollisuuden muotoja. Toimiva tiedonvaihto ja jaettu tilannekuva lisäävät yhteiskunnan kestävyyttä ja auttavat vastustamaan erilaisia vaikutusyrityksiä.

Hybridivaikuttamisella horjutetaan yhteiskuntien vakautta. Rajaloukkaukset.

Infrastruktuurin sabotaasi. Kyberhyökkäys. Turvallisuusympäristön muutos ja jännitteinen maailmantilanne heijastuvat myös sisäiseen turvallisuuteen. Vaikka turvallisuutta ei horjutettaisi aseellisesti, yhteiskuntien järjestystä voidaan häiritä ja heikentää monin eri keinoin, joita ei ole aina helppo tunnistaa vihamieliseksi vaikuttamiseksi.

Erityisesti teknologian kehittyminen on mahdollistanut yhä moninaisempia

keinoja vaikuttamiseen ja muokannut myös rikollisten toimintaa. Rikollisuus siirtyy yhä enemmän verkkoon ja tämä näkyy esimerkiksi tietomurtoina ja tietojen kalasteluna. Lisäksi tutuiksi ovat tulleet erilaiset palvelunestohyökkäykset, joita suomalaisiin viranomaisiin on kohdistunut viime aikoina.

Rikollinen toiminta itsessään häiritsee yhteiskunnan järjestystä, mutta hybridivaikuttamisella voidaan vielä



PÄIVITETTY PTR-YHTEISTOIMINTA-SOPIMUS KEHITTÄÄ RIKOS-TIEDUSTELURAKENTEITA

Päivitetty PTR-yhteistoimintasopimus astui voimaan 11.2023. Päivitetty sopimus kehittää muun muassa rikostiedustelurakenteita. Valtakunnallisen PTR-rikostiedustelurakenteen muodostavat nyt kaksi rikostiedusteluyksikköä: PTR-keskus ja PTR-matkustajatietokeskus.

Ptr-keskus ylläpitää rikostilannekuva ja tukee ptr-viranomaisten rikostorjuntaa

Ptr-matkustajatietokeskus puolestaan vastaa rajat ylittävän liikenteen matkustajatietojen liikennemuotoneutraalista käsittelystä rikostorjunnallisessa tarkoituksessa.

Ptr-keskus ja ptr-matkustajatietokeskus toimivat keskusrikospoliisin päivittäisjohdossa. Jokainen ptr-viranomainen on asettanut keskuksiin tehtävien edellyttämän määrän henkilöstöä.

entisestään lisätä epävakautta, ruokkia sisäisiä jännitteitä ja aiheuttaa erilaisia häiriötilanteita. Hybridivaikuttamista voi valtiollisten ja ei-valtiollisten toimijoiden lisäksi hyödyntää myös järjestäytynyt rikollisuus.

Vakaidenkin yhteiskuntien tulee olla varautuneita vaikuttamisyrityksiin ja tunnistaa ajoissa mahdolliset merkit ja signaalit siitä, että jokin toimija pyrkii aiheuttamaan epäjärjestystä.

Hybridiuhkien toteutuminen näkyy sisäisen turvallisuuden kentällä

Vaikka hybridiuhat asettuvatkin sisäisen ja ulkoisen turvallisuuden rajapintaan, näkyy uhkien toteutuminen konkreettisesti sisäisen turvallisuuden toimijoiden kentällä. Sisäisen turvallisuuden viranomaiset, kuten poliisi sekä raja- ja pelastusviranomaiset olisivatkin keskeisiä vastaamaan tilanteessa, jossa esimerkiksi suuri määrä siirtolaisia tulee rajoille tai jos tapahtuu merelliseksi onnettomuudeksi naamioitu sabotaasi tai laajaa häiriötä aiheuttava terroriteko.

Koska hybridivaikuttamisen tunnistaminen on haastavaa, on viranomaisyhteistyö, toimiva tiedonvaihto ja jaettu tilannekuva välttämätöntä varautumisessa.

Ptr-yhteistoimintaa voidaan pitää erityisen hyvänä työkaluna hybridivaikuttamisen tunnistamisessa ja torjumisessa, sillä sen perustana on yhteinen tilannekuva ja analyysiin perustuva arvio toimintaympäristön muutoksista.

Ptr-viranomaisten päivittäinen yhteistyö mahdollistaa turvallisuushkien ennakoimisen ja tunnistamisen. Yhteistoinnassa huomioidaan rikostorjunnassa ilmi tulevat viitteet laajemmista hybridiuhista ja viranomaisiin liittyvistä uhista.

Varautuminen turvallisuushkiin on yhteen sovitettua, ja kaikilla tasoilla kyetään nopeaan ja joustavaan päätöksentekoon ja toimeenpanoon sisäisen turvallisuuteen kohdistuvissa häiriötilanteissa, joita hybridiuhkien toteutuminen voi aiheuttaa.

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen lakisäätöiset tehtävät on tarkoituksellisesti säädetty osittain päällekkäisiksi, jolloin eri viranomaisten toimivaltuuksien liitoksiin

ei jää ns. harmaita alueita, joita häiriötä aiheuttavat toimijat voisivat yrittää käyttää hyväksi vaikuttamisyrityksissään.

Tärkeää on myös tiedostaa, että hybridivaikuttamisella pyritään rapauttamaan kansalaisten luottamusta viranomaisiin. Luottamusta kuitenkin voidaan vahvistaa tehokkaalla, ammattitaitoisella ja tuloksellisella viranomaisyhteistyöllä, josta ptr-toiminta on erinomainen esimerkki. ●



Suomi ja Kroatia pilotoivat digitaalista matkustusasiakirjaa

Digitaalinen matkustusasiakirja helpottaisi matkustamista ja nopeuttaisi rajatarkastuksia.

Suomen ja Kroatian viranomaiset ovat käynnistäneet Rajavartiolaityksen johdolla vuoden pituisen DTC (Digital Travel Credentials) Pilot -projektin, jossa molemmat maat testaavat rajatarkastuksissa digitaalista matkustusasiakirjaa ulkorajat ylittävässä lentoliikenteessä.

– Testauksella saamme tietoa, toimiiko digitaalinen matkustusasiakirja oikeassa rajatarkastusympäristössä, nopeuttaako se rajatarkastusprosessia ja voidaanko DTC-asiakirjaa pitää turvallisena matkustusasiakirjana tulevaisuuden rajatarkastuksissa”, kertoo **Mikko Väisänen**

Rajavartiolaityksen esikunnan rajatarkastusyksiköstä.

Lisäksi pilotin aikana pyritään selvittämään, miten DTC soveltuu matkustajien ohjaamiseen lentokenttäympäristössä muun muassa lentokoneeseen nousuun (boarding) liittyen.

– Pilotti antaa meille arvokasta tietoa siitä, millainen tulevaisuuden rajatarkastusprosessi voi olla ja mitä teknisiä haasteita siihen liittyy. Lisäksi pilotti auttaa hahmottamaan kansallisen lainsäädännön muutostarpeita, Väisänen sanoo.

– Yhteistyöltä Kroatian kanssa odotamme aktiivista osallistumista DTC-

projektiin ja toivomme, että Kroatia saa testattua riittävän määrän DTC-rajatarkastuksia Kroatian kansalaisten osalta. Lisäksi odotamme mielenkiinnolla Kroatian kokemuksia kansallisen eID-kortin eli henkilökortin mobiilisovelluksen käytöstä DTC-projektissa.

Vapaaehtoiset matkustajat testajiksi

Pilottihankkeessa Helsinki-Vantaan lentoaseman sekä Zagrebin kansainvälisen lentoaseman rajatarkastuspisteille rakennetaan tekniset valmiudet testata digitaalista matkustusasiakirjaa.



DTC Pilot -projektin aloituskokous järjestettiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla.



Projektin aloituskokouksen ohjelmaan sisältyi muun muassa tutustuminen saapuvan ja lähtevän liikenteen rajatarkastuksiin ja automaattisiin rajatarkastusportteihin.

Molemmissa maissa viranomaiset pyytävät yhdessä yhteistyökumppaneidensa kanssa valikoitujen lentoreittien matkustajia vapaaehtoisiksi testaamaan digitaalista matkustusasiakirjaa lähtevässä ja saapuvassa liikenteessä. Helsinki-Vantaalla matkustajien on tarkoitus päästä testaamaan DTC:tä tämän kevään aikana.

Vapaaehtoiset testaajat saavat käyttöönsä mobiilisovelluksen, jonne digitaalinen matkustusasiakirja talletetaan. Ennen matkalle lähtöä testaajat lähettävät sovelluksesta matkustusasiakirjansa tiedot rajatarkastusviranomaisille, jotka tarkastavat ne etukäteen. Rajatarkastuksessa testihenkilöstä otetaan kasvokuva,

jonka avulla hänet yhdistetään oikeaan digitaaliseen matkustusasiakirjaan. Testihenkilöillä täytyy kuitenkin olla mukana voimassa oleva passi.

Pilottiprojektista tietoa EU-komissiolle

Projektissa ovat mukana kumppaneina Suomesta Finnair sekä Kroatiasta Kroatian sisäministeriö ja kroatialainen yritys AKD d.o.o. Lisäksi Suomesta projektiin osallistuvat liitännäiskumppaneina Poliisihallitus, Maahanmuuttovirasto ja Finavia.

Suomen pilotissa Poliisihallitus vastaa testaaajien rekisteröinnistä sekä varsinaisen

rajatarkastustestin ulkopuolella tapahtuvasta matkustusasiakirjojen sirujen virheiden hallintaan liittyvästä kehitystehtävästä. Tämä tulee auttamaan myös digitaalisten matkustusasiakirjojen toimivuudessa tulevaisuudessa. Maahanmuuttovirasto vastaa pilotissa digitaalisen oleskeluluvan kehittämistä, joka perustuu digitaalisesti allekirjoitettuun viivakoodiin.

Suomen ja Kroatian DTC-pilotti-projektin ohella meneillään on vastaava digitaalisen matkustusasiakirjan pilotointi Alankomaiden ja Kanadan välisessä lentoliikenteessä. Molemmat projektit tuottavat vuoden 2023 aikana testattua tietoa EU-komissiolle lainsäädäntötarpeita varten osana EU-komission laajaa digitaalisen identiteetin politiikkakokonaisuutta.

Euroopan komissio on asettanut syksyllä 2021 Travel Facilitation -työryhmän, jonka tavoitteena on laatia asetusehdotus digitaalisesta matkustusasiakirjasta. Euroopan komissio haluaa testata DTC-konseptia pilotilla, josta saatuja kokemuksia hyödynnetään asetusehdotuksen laadinnassa. ●



EU-komission muuttoliike- ja sisäasioiden pääosasto rahoittaa DTC Pilot -projektia 2,3 miljoonalla eurolla.

Frontexin pysyvä joukko kasvaa ja kehittyy

Suomen lähettämät ensimmäiset virkamiehet ovat palanneet parin vuoden Frontex-komennukseltaan.

Suomi lähetti kahdeksan henkilöä kahden vuoden kansainväliselle komennukselle vuonna 2021. Toiminta perustui Euroopan unionin asetukseen eurooppalaisesta raja- ja merivartiostosta, jonka henkilöstö on koottu eri EU-jäsenmaiden rajaturvallisuusviranomaisista.

Asetuksen mukainen eurooppalaisen raja- ja merivartioston Frontexin pysyvä joukko koostuu neljään eri luokkaan perustuvista virkamiehistä. Nämä kahdeksan Rajavartiolaitoksen virkamiestä olivat osa pysyvän joukon luokkaa 2 eli

EU-jäsenmaiden pitkäaikaisesti (2 - 4 vuodeksi) Frontexin käyttöön komentamaa henkilöstöä.

Komennuskohteet olivat eri puolilla Eurooppaa, kuten Albaniassa, Bulgariassa, Espanjassa sekä suurten kaupunkien lentokentillä. Suomeen palanneet ovat tuoneet mukanaan paljon uusia kokemuksia, perspektiiviä ja osaamista, jota he voivat hyödyntää tulevissa työtehtävissään.

Halukkuus jatkaa kansainvälisissä tehtävissä oli suuri ja moni komennuksen päättäneistä onkin jo löytänyt tiensä

uudelleen ulkomaille lyhyemmällä komennuksilla. Vaikka pysyvän joukon perustamisessa on ollut paljon haasteita, ovat kokemukset kansainvälisistä tehtävistä olleet positiivisia.

Tukea komennuksen kaikissa vaiheissa

Osallistumisella Frontexin toimintaan tuetaan EU:n rajaturvallisuuden vahvistamista ja osoitetaan yhteisvastuuta suurimpien maahanmuuttopaineiden kohteina oleville jäsenmaille. Samalla



myös Rajavartiolaitos saa ainutlaatuista kokemusta ja osaamista sekä vahvistaa kykyään vastaanottaa tarvittaessa eurooppalaista tukea.

Jokaisella EU-jäsenmaalla on väestömäärään suhteutettu velvoite lähettää tietty määrä virkamiehiä Frontex-komennuksille. Tällä hetkellä luokassa 2 on Suomesta kymmenen Rajavartiolaitoksen virkamiestä, joiden kohdepaikkoina ovat Albania, Kreikka, Montenegro, Puola, Ranska ja Romania. Suomessa puolestaan on tällä hetkellä yksi luokkaan 2 kuuluva virkamies Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Komennuspaikat määräytyvät Frontexin ohjaamana jäsenmaiden tukipyyntöjen sekä lähetystoiveiden perusteella.

Henkilöstömäärät Frontex-komennuksille kasvavat joka vuosi. Luokan 2

osalta Suomen velvoite vuonna 2024 kasvaa 15 virkamieheen ja vuoteen 2027 mennessä 30 virkamieheen. Velvoitteiden kasvaessa on Rajavartiolaitokselle tärkeää ylläpitää virkamiesten halua lähteä komennuksille ja löytää sopivimmat sekä motivoituneimmat virkamiehet oikeisiin tehtäviin.

Rajavartiolaitoksen esikunnan kansainvälisen yhteistyön yksikössä tehdään paljon töitä, jotta komennuksen jokaisessa vaiheessa henkilö saa tukea ja mahdollisia ongelmia ennakoidaan ja ratkotaan yhdessä. Velvoitteiden kasvaessa vuosittain asettaa se toimintamalleihin jatkuvasti uusia vaatimuksia ja prosessien kehittyessä tunnistetaan koko ajan uusia kehitystarpeita. Palautetta kuunnellaan herkällä korvalla ja toimintaa kehitetään palautteen perusteella jatkuvasti. Tärkeintä on,

että virkamiehet voivat keskittyä työhönsä kentällä. ●

*Juttua varten on haastateltu Frontexin pysyvän joukon luokan 2 esihenkilöä **Sampo Loukusaa**.*

TEKSTI: Elias Juuti KUVA: JP Saavimäki

Koulutusviikolla harjoiteltiin etälamauttimen käyttöä

Viime vuoden loppupuolella järjestettiin koulutusviikko, jossa luokkaan 2 kuuluvat virkamiehet harjoittelivat muun muassa voimankäyttöä ja päivittivät toimivaltuuksiaan. Osana koulutusta oli myös Euroopassa yleistyvän etälamauttimen käytön harjoittelu.

Yhtenä harjoituksen painopisteistä oli virkamiesten toimivaltuuksien päivittäminen. Monissa Euroopan maissa kielletty etälamautin on kovaa vauhtia tulossa virkamiesten käyttöön. Yksi harjoituspäivä keskittyi etälamauttimen käytön harjoitteluun ja tasokokeen suorittamiseen. Käytössä harjoituksessa oli Taser X2 -etälamautin.

– Nyt kun mahdollisuus käyttää etälamautinta laajenee, haluamme, että kaikki kategorian kaksi virkamiehet saavat valtuudet kantaa sitä, koulutusviikon



johtajana toiminut luutnantti Sampo Loukusa sanoo.

Koulutusviikon harjoitusten ajatusmallina oli se, että työparina ei ole suomalainen virkamies. Työpari ei siis välttämättä

aivan tiedä, miten suomalaiset toimivat eikä välttämättä ole samalla aaltopituudella työparinsa kanssa. Harjoituksia tehtiinkin englanniksi.

Clapton on vuoden virkakoira

Suomen Kennelliitto palkitsi spu Claptonin vuoden 2022 virkakoirana Helsingin Koiramessuilla.

Saksanpaimenkoirauros Clapton on Suomenlahden merivartioston merivartiokoira, jonka virkapaikka on Porkkalan merivartioasema.

– Clapton on luonteeltaan iloinen ja vilkas. Se nauttii työnteosta, mikä on sille leikkiä. Clapton on tehnyt uransa aikana useita merkittäviä löytöjä, esimerkiksi merkannut rekan akselin päälle kätkeytyneet salamatkustajat satamassa, kertoo Claptonin ohjaaja **Hannu Könönen**.

Clapton tuli neljä vuotta sitten vuoden ikäisenä Suomenlahden merivartiostoon. Aluksi koira työskenteli koeajalla, jolloin selvitettiin sen toimintakykyä merellisissä olosuhteissa, kuten venekaluston kyydissä, rahtialuksissa tai vinnattavana. Oli jo tiedossa, että muilta ominaisuuksiltaan se täytti rajakoiran vaatimukset.

– Koira oli saanut jo hyvän alkukoulutuksen, mutta ihan muutta mutkitta ei meillä alku sujunut. Tutustuttuamme pääsin jyvälle, millainen koira Clapton on, ja niin päästiin ihan hyvään lopputulokseen,

kertoo Könönen, jolle Clapton on kolmas virkakoira.

– Kollegoiden apu oli korvaamaton, sillä rajakoiran koulutus on tiimityötä. Esimerkiksi henkilöetsintää ja ilmaisua on mahdotonta kouluttaa yksin. Siihen tarvitaan maalihenkilöitä, jotka ovat avainasemassa myös kouluttajina.

Monipuolinen koulutus

Koiran koulutukseen sisältyy henkilöetsintä, jäljestys ja esine-etsintä (rikospaikkatutkinta). Lisäksi Suomenlahden merivartioston koirille koulutetaan huumausaineiden ja matkustusasiakirjojen (passi) etsintä ja ilmaisu. Lisäkoulutuksen määrittelee kukin vartiosto tarpeidensa mukaan. Koiralle voidaan kouluttaa myös voimankäyttö.

Esine-etsinnällä tarkoitetaan esineiden etsintää maastosta esim. rikospaikalla. Koira etsii vapaana tai kytkettynä ohjaajan lähetyvillä ihmisenhajuisia esineitä. – Edellinen virkakoirani ilmaisi maastossa

metsästysrikospaikalta haulikon hylsyt jopa pilkkopimeässä, Könönen muistelee.

Koira voidaan kouluttaa tunnistamaan lukuisia eri huumausaineita ja muita hajuja. Passien ilmaisu on vain yksi haju kuva koiralle.

Henkilöetsintää voi olla monenlaista. Koira ilmaisee haukkumalla esimerkiksi rekan perävaunun sisään tai rahtialuksen syövereihin piiloutuneen ihmisen. Merivartiokoirille koulutetaan myös veneestä etsintä, jossa veneellä ajetaan tuulen alapuolella etsintäkuviota. Saadessaan tuulesta ihmisen hajun koira aloittaa ilmaisemisen haukkumalla.

Tyypillisimpiä tehtäviä merivartiokoiralle ovat rajanylityspaikoilla tapahtuvat ajoneuvojen tarkastukset. Hurpun ja Haapasaaren merivartioasemilla tehtävinä ovat yleensä veneiden rajatarkastukset. Koirat otetaan myös mukaan merellisille etsinnoille. Yksi merivartioston koirista työskentelee pääsääntöisesti Helsinki-Vantaan lentoasemalla. ●



Vuoden virkakoira spu Clapton.



Clapton ohjaajansa Hannu Könösen kanssa.

Henkilöstön ajatuksilla on painoarvoa

Uusi henkilöstötutkimus on valmistunut.
Tutkimustuloksia hyödynnetään laajasti.

Rajavartiolaitos seuraa työympäristön kehitystä ja henkilöstön hyvinvointia järjestelmällisesti. Kahden vuoden välein toteutettava laaja henkilöstötutkimus muodostaa hyvän kuvan siitä, mitä henkilöstölle kuuluu ja miten työyhteisöämme tulee kehittää tulevaisuudessa.

Henkilöstötutkimuksen toteutus on iso ponnistus meille kaikille, mutta oikein hyödynnettynä se antaa eväitä moneen. Voimme olla tyytyväisiä siihen, että 71,5 % henkilöstöstämme vastasi tutkimukseen. Saimme kokoon yli 2000 työntekijämme mielipiteet ja kokemukset tehtäviin ja työyhteisöön vaikuttavista tekijöistä.

On selvää, että Rajavartiolaitoksen toimintaan vaikuttava maailmanlaajuinen poikkeusaika kuormitti henkilöstöä ja vaikutti osaltaan mahdollisuuksiin vastata kyselyyn. Henkilöstötutkimus on kuitenkin tärkeä väline työyhteisöme kehittämiseksi. Henkilöstöä kannustetaan vastaamaan jatkossa entistä aktiivisemmin tutkimukseen.

Kysymykset kattavat laajan kokonaisuuden

Henkilöstötutkimuksen kysymykset perustuvat valtionhallinnossa yleisesti käytössä olevan VMBaro-mallin. VMBaro-henkilöstötutkimuksella valtion organisaatiot voivat mitata ja seurata henkilöstönsä työtyytyväisyyttä, lähiesiemiensä johtamistyön onnistumista sekä valtion palkkausjärjestelmän toimi-



vuotta käytännössä. Kysymykset toistuvat perusrakenteeltaan samoina ja tämä mahdollistaa pitkäjänteisen kehittämisen tutkimuksen kautta saatavilla tiedoilla. Tutkimukseen osallistuvilla virastoilla on myös mahdollista täydentää kyselyä omilla kysymyksillä.

Vuoden 2022 henkilöstötutkimuksessa osa kysymyksistä oli uusia, joiden avulla Rajavartiolaitos halusi selvittää entistä tarkemmin henkilöstön kokemuksia korona-ajan myötä lisääntyneestä etätyöstä sekä tasa-arvosta ja yhdenvertaisuudesta työyhteisössämme. On tärkeää

tunnistaa ympäristössämme tapahtuvat muutokset ja mitata sekä nostaa tutkimukseen mukaan uusia asioita, vaikka niille ei löytyisikään aiempaa vertailukoh-
 taa. Henkilöstötutkimuksessa oli mukana myös paljon avoimia kysymyksiä, joihin vastaajat pystyivät tuomaan esiin omia ajatuksiaan vakiokysymyksiä laajemmin.

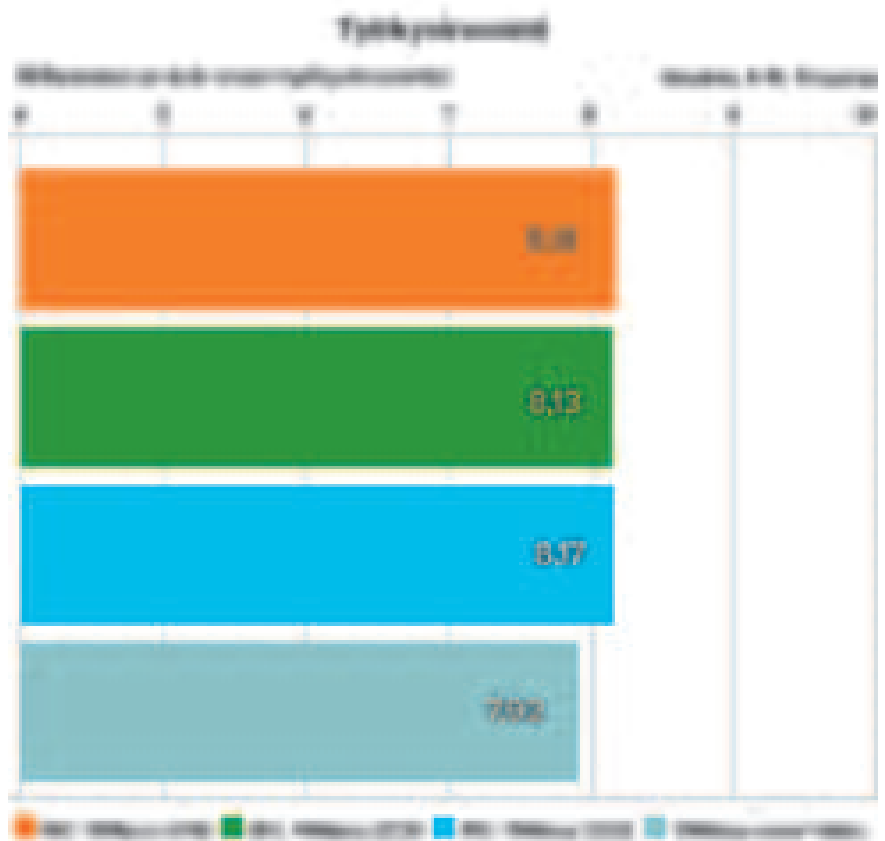
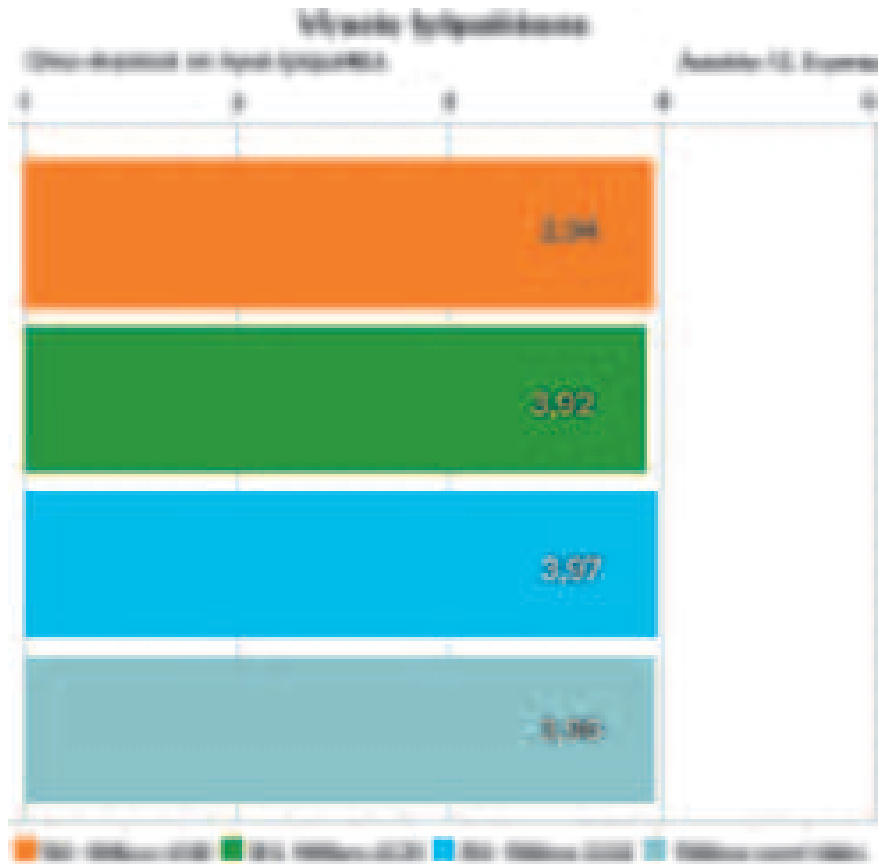
Tutkimuksen perusteella voidaan to-
 deta, että Rajavartiolaitoksen henkilöstö voi hyvin. Arvio työhyvinvoinnista nousi aikaisempaan verrattuna, mitä voidaan pitää vallitsevaan maailmantilanteeseen nähden hyvänä tuloksena. Henkilöstö kokee Rajavartiolaitoksen myös hyvänä työpaikkana, positiivinen kokemus on vahvistunut säännönmukaisesti vuodesta 2016.

Johtaminen ja esihenkilötyö vahvuuksina, osaamisen kehittämisessä parannettavaa

Rajavartiolaitoksen vahvuuksina ovat ai-
 kaisemmin olleet johtaminen ja esihen-
 kilötyö, jotka saivat nytkin hyvät arviot. Erityisesti lähiesihenkilötyön nähtiin kehittyneen aikaisemmasta. Rajavartio-
 laitoksessa on kehitetty viime aikoina voimakkaasti työskentelytiloja ja -välinei-
 tä sekä kehitetty henkilöstön osaamista tasa-arvo- ja yhdenvertaisuusasioissa. Kehitystyö on onnistunut ja henkilöstö näki näiden asioiden kehittyneen positiiviseen suuntaan.

Henkilöstötutkimuksen tulokset vahvistavat sen, että osaamisen kehittämisessä Rajavartiolaitoksessa on vielä parannettavaa. Rajavartiolaitos on käynnistänyt osaamisen johtamisen kokonais-
 valtaisen kehittämisen. Kehittämistyössä otetaan huomioon tutkimuksen tulokset, joissa kehittämistarpeiksi nousivat esille työnantajan tuen ja uusien toimintatapojen hyödynnettävyys.

Työn ja yksityiselämän sovittami-
 nen koetaan haasteelliseksi. Kokemuk-
 seen vaikuttavat varmasti viimeisimmän vuoden aikana lisääntynyt työmäärä sekä Rajavartiolaitoksen organisaation ja toimipaikkojen sijoittuminen koko

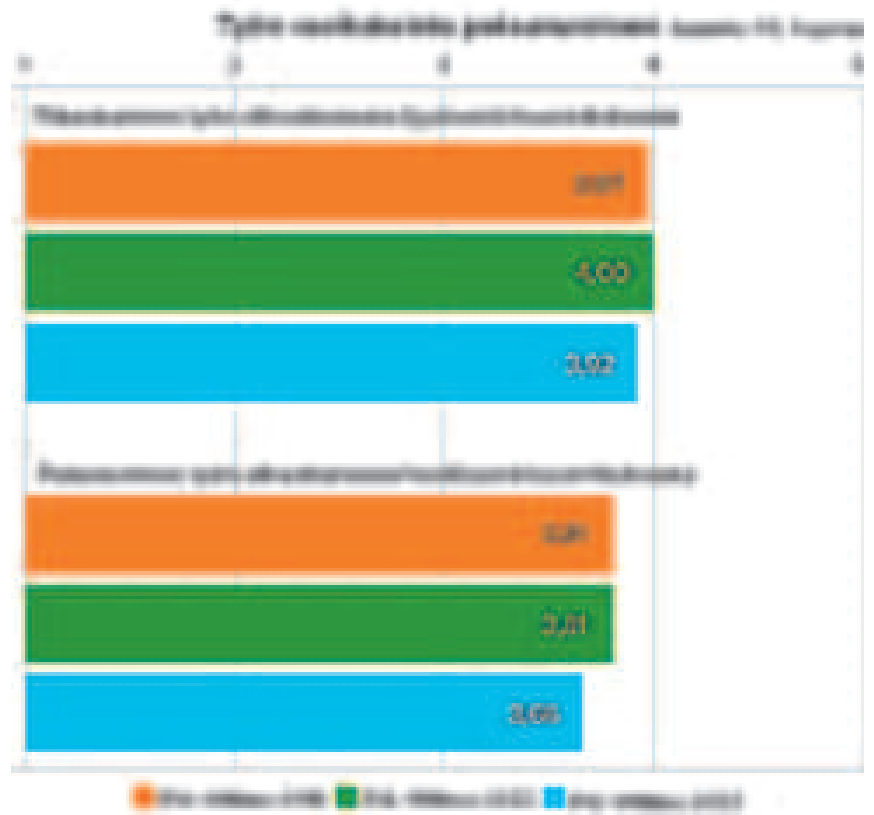


valtakunnan alueelle. Rajavartiolaitoksen päällystötilanne on juuri tällä hetkellä heikoimmillaan, mutta lähivuodet tulevat helpottamaan tilannetta. Työ- ja yksityiselämän yhteensovittamiseksi on Rajavartiolaitoksessa mahdollistettu etätyön tekeminen aikaisempaa laajempaan. Henkilöstötutkimuksen yhteydessä saadut kokemukset itse etätyöstä olivat positiivisia niin esihenkilöiden kuin työntekijöidenkin näkökulmasta.

Tulosten hyödyntäminen arjessa on tärkeää

Rajavartiolaitos hyödyntää tuloksia kaikilla organisaatiotasoilla. Strategisella tasolla tulokset tukevat valtakunnallista henkilöstöjohtamista ja niitä hyödynnetään laaja-alaisesti päätöksenteon tukena seuraavan kahden vuoden ajan. Hallintoyksiköissä tuloksia hyödynnetään hallintoyksiköiden erityispiirteet huomioiden. Konkreettisimmillaan tuloksia voidaan hyödyntää työyksiköissä, jossa työyhteisön jäsenet pääsevät pureutumaan niin hyväksi koettuihin ja ylläpidettäviin kuin kehitettäviinkin aiheisiin. Oleellisen tärkeää on löytää jokaiselle työyhteisölle oikea tapa käsitellä tulokset ja päästä yhdessä määrittämään jatkotoimenpiteet työyhteisön kehittämiseksi.

On hyvä muistaa, että itse kysely on vasta ensimmäinen askel. Hyödyt saadaan irti analysoinnin, keskustelun ja kehitystyön kautta. Tulokset käsitellään yhteisesti kaikissa työyksiköissä. Yhdessä sovitaan asiat, joita vaalitaan ja vahvistetaan sekä ne asiat, jotka kaipaavat parannusta. Sovitut toimenpiteet kirjataan muistiin ja niiden kehitystä arvioidaan myöhemmin yhdessä. ●



EU:n sisäasioiden rahastojen uusi ohjelmakausi 2021–2027 käynnistynyt

Päätyneellä ohjelmakaudella toteutettiin EU-tuella yli 50 Rajan hanketta.

Euroopan unionin sisäasioiden rahastojen (EUSA) ohjelmakauden 2014–2020 viimeinen hakukierros ja uuden ohjelmakauden 2021–2027 ensimmäinen hakukierros järjestettiin keväällä 2022. Rajavartiolaitoksen hankkeisiin myönnettiin vuonna 2022 EU-tukea EUSA-rahastoista yhteensä 23,6 miljoonaa euroa.

Päätyneellä ohjelmakaudella 2014–2020 Rajavartiolaitos on hyödynnänyt sisäasioiden rahastoista sisäisen turvallisuuden rahastoa (Internal Security Fund, ISF), joka on tarkoitettu mm. ulkorajavalvonnan turvaamiseen ja kehittämiseen liittyvien toimien rahoittamiseen. Rajavartiolaitoksen hankkeisiin on EU-tukea rahastosta myönnetty noin 50 miljoonaa euroa ja olemme toteuttaneet yli 50 hanketta. Rahoitusta on käytetty mm. Älykkäät rajat-toimeenpanoon, teknisen rajavalvonnan kehittämiseen, partioajoneuvokalustohankintoihin, yhdyshenkilötoimintaan sekä rajatarkastusvälinehankintoihin. Rahoituksen avulla on hankittu myös kolme uutta rannikkovartioverettä.

Vuonna 2022 Rajavartiolaitokselle myönnettiin rahoitusta ISF-rahastosta vielä neljän hankkeen toteuttamiseksi yhteensä noin 1,5 miljoonaa euroa. Suurin osa uusista rahoitetuista hankkeista liittyy Entry Exit System-rajanylitystietojärjestelmän (EES) käyttöönottoon, jonka on määrä tapahtua vuoden 2023 kuluessa.

Hankkeessa *Automaattisten rajatarkastuslaitteistojen uudistaminen II* on jatkettu jo aiemmin ohjelmakaudella aloitettua rajatarkastusten automatisointia. Tässä hankkeessa on hankittu itsepalvelulaitteita Helsinki-Vantaan lentokentälle, joiden avulla matkustajat voivat toteuttaa rajatarkastukseen ja rajanylitykseen liittyviä esivalmisteluja itsenäisesti. Laitehankinnoilla valmistaudutaan erityisesti matkustajaliikenteen sujuvuuden turvaamiseen EES-rajanylitystietojärjestelmän tullessa käyttöön. EU-tuki hankkeessa on 600 000 €.

Mobiili-RATAS 2022-hankkeessa on uudistettu sovellus, jota käytetään kannettavissa rajatarkastuslaitteissa. Liikkuvia rajatarkastuksia tehdään mm. junissa ja satamissa sekä rajanylityspaikoilla. Uudistuksen yhteydessä sovellukseen on lisätty EES-rajanylitystietojärjestelmän edellyttämiä toimintoja ja ominaisuuksia. EU-tuki hankkeessa on 580 000 €.

Myös *EES Testaus*-hanke liittyy EES-rajanylitystietojärjestelmän käyttöönottoon. Hankkeen puitteissa toteutetaan välttämättömiä testauksia kansallisten tietojärjestelmien sekä EES-keskusjärjestelmän välillä. Testaustoimilla varmistetaan näin kansallisten toteutusten yhdenmukaisuus ja toimivuus EES-keskusjärjestelmän kanssa. EU-tuki hankkeessa on 240 000 €.

Ohjelmakaudella 2014–2020 tärkeä tukimuoto Rajavartiolaitokselle on ollut

ISF-rahaston *operatiivinen tuki*, joka on tarkoitettu rajavalvontatehtävien suorittamisesta aiheutuviin juokseviin kuluihin. Viimeisillä hakukierroksilla operatiivista tukea myönnettiin valvontakaluston ylläpidon tarpeisiin noin 80 000 €.

Uusi rahoitustukiväline BMVI

Uuden ohjelmakauden myötä EUSA-rahastojen rakenne on hieman muuttunut ja tästä eteenpäin Rajavartiolaitokselle keskeisin rahoituksen lähde on yhdenmukainen rajaturvallisuuden ja viisumipolitiikan rahoitustukiväline (Border Management & Visa Instrument, BMVI). Ohjelmakaudella 2021–2027 yhdenmukainen rajaturvallisuuden toimiin ulkorajoilla on BMVI-rahoitusta haettavissa noin 62 miljoonaa euroa, joten Rajavartiolaitoksellakin on mahdollisuus kasvattaa ulkopuolisen rahoituksen käyttöä merkittävästi.

Ensimmäisellä BMVI-hakukierroksella Rajavartiolaitokselle myönnettiin rahoitusta kuuteen hankkeeseen, joissa EU-tuen määrä on yhteensä noin 22,1 miljoonaa euroa.

Hankkeen *Yhdyshenkilötoiminta kolmansissa maissa* tavoitteena on rajat ylittävän monialarikollisuuden estäminen, keskeisimpinä laitton maahanmuutto ja ihmiskauppa, mutta toisaalta myös laillisen maahantulon edistäminen. Hankkeella tuetaan Pekingin, Moskovan ja kiertävän yhdyshenkilön toiminnan



EU-tukea on käytetty muun muassa partioajoneuvojen ja kolmen uuden rannikkovartioveneen hankintaan.

kehittämistä. EU-tuki hankkeessa on 250 000 €.

Partioajoneuvokaluston uudistaminen -hankkeen avustuksella parannetaan ja turvataan partioiden suorituskykyä ja liikkuvuutta maastorajoilla. Määrällisenä tavoitteena on hankkia 43 partioajoneuvoa, 129 moottorikelkkaa sekä 40 mönkijää. EU-tuki hankkeessa on 6,4 miljoonaa euroa.

Rajavartijan suojavälinehankinnat -hankkeen päämääränä on turvata rajaturvallisuustehtävissä työskentelevien turvallisuus ja toimintakyky väkivalta- ja aseuhkatilanteissa. Tässä keskeisenä tekijänä ovat asianmukaiset henkilökohtaiset varusteet, joita hankkeessa hankitaan. EU-tuki hankkeessa on 4,7 miljoonaa euroa.

Hankkeessa *Toimitilaturvallisuuden kehittäminen* parannetaan Rajavartiolaitoksen varautumista sähkönjakelun häiriöihin ja sähkökatkoksiin sekä mahdollistetaan rajavalvontajärjestelmien toiminta myös paikoissa, jotka ovat sähköverkkojen ulkopuolella. Käytännössä tämä toteute-

taan varavoimالاitehankinnoilla. EU-tuki hankkeessa on 440 000 €.

Rajanylityspaikkojen uudistaminen -hankkeessa valmistaudutaan EES-rajanylitystietojärjestelmän käyttöönottoon muokkaamalla Kaakkois-Suomen rajavartiostossa Imatran, Vaalimaan ja Nuijamaan rajanylityspaikkojen kaistatarkastusrakenteita. EES-käyttöönoton myötä rajanylittäjistä otetaan kasvokuvat sekä sormenjäljet ja laitteet tarvitsevat toimakseen puolilämpimät tilat ja asianmukaiset valaistusolosuhteet. Vaatimukset täyttävät lisäosat rakennetaan hankkeen tuella olemassa oleviin kaistatarkastusrakennelmiin. EU-tuki hankkeessa on 1,3 miljoonaa euroa.

Rajavartiolaitokselle myönnettiin operatiivista tukea *Valvontajärjestelmät*

ja -kalusto-kuluihin, jotka syntyvät lakisääteisten rajavalvontatehtävien suorittamisesta. Hankkeessa rahoitus käytetään rajavartiotoiminnan tietojärjestelmän ja merivalvonnan operatiivisen tietojärjestelmän ylläpitokuluihin sekä vartiolaiva Turvan polttoainekuluihin. EU-tuki hankkeessa on 9 miljoonaa euroa. ●



SISÄISEN TURVALLISUUDEN RAHASTO
– ULKORAJAT JA VIISUMIPOLITIIKKA

European Unionin luoja

Ensimmäinen täyssähköauto Rajavartiolaitokselle

Auto sijoitetaan Vaalimaan rajatarkastusasemalle.
Nyt haetaan kokemuksia siitä, miten täyssähköauto
soveltuu Rajan käyttöön.

Uuden partioauton moottori käynnistyy, mutta ei hurahda totutulla tavalla. Kun auto lipuu hiljalleen eteenpäin, kuuluu ääntä vain renkaiden alla rapisevista pikkukivistä.

Rajavartiolaitoksen kuljetusvälinepäällikkö, kapteeni **Lauri Saukko** on iloinen uudeltaisesta autosta. Kaikki Rajan aikaisemmat autot ovat käyneet dieselmoottorilla.

Aivan puhdasverinen partioauto uusi tulokas ei ole, vaan se on henkilöpakettiauto kahdeksalle ihmiselle. Auto on kuitenkin varustettu hälytyslaitteilla, vilkuilla ja sireeneillä. Tarvittaessa autoon voidaan kytkeä tietokone, joten autoa voidaan käyttää operatiivisissa tehtävissä.

– Autoa voidaan käyttää kaikissa olosuhteissa, mutta sää vaikuttaa esimerkiksi kantamaan. Hyvissä olosuhteissa kantama

on yli 400 kilometriä yhdellä latauksella. Huonoissakin keleissä se on yli 200 kilometriä, joten pakkaset eivät tule ongelmaksi. Vaalimaan asemalla on autoa varten latauspiste.

– Rajatarkastusasemalla siirtymiset eivät ole kovin pitkiä, joten sähköauto soveltuu vallan mainiosti operatiiviseen käyttöön asemalla. Myös lentokentillä, Helsingin alueella ja rajatarkastusasemilla



Rajan ensimmäinen täyssähköauto hankittiin Vaalimaan rajatarkastusasemalle.



Vuodesta 2026 alkaen EU-direktiivin vaatimus auton puhtaudelle on nolla grammaa hiilidioksidipäästöjä kilometriä kohti, joten todennäköisesti täyssähköautoja hankitaan lisää, toteaa Rajavartiolaitoksen kuljetusvälinepäällikkö Lauri Saukko.

sähköauto voisi toimia erittäin hyvin. En kuitenkaan välttämättä veisi sähköautoja vielä rajanvalvontapuolelle, missä välimatkat ovat pitkiä eikä partiomatkojen pituuksia aina tiedä etukäteen, Saukko kommentoi.

EU-direktiivi ohjaa myös Rajan hankintoja

EU:n direktiivi ”puhtaiden” autojen hankinnasta ohjaa myös Rajan hankintoja. Direktiivi ja sen pohjalta tehty laki eivät sinänsä velvoita Rajavartiolaitosta, mutta yhdessä sisäministeriön kanssa on tehty periaatepäätös, että Rajavartiolaitos pyr-

kii hallinnollisissa autoissaan täyttämään tämän direktiivin vaatimukset.

Direktiivi edellyttää, että 38,5 % ajoneuvohankinnoista on puhtaita. Ensimmäisen viisivuotiskauden aikana eli vuoden 2025 loppuun asti katsotaan, että ajoneuvo on puhdas, kun sen hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 grammaa kilometriä kohti. Käytännössä auton tulee tällöin olla plug-in-hybridi. Vuonna 2022 Raja hankki neljä plug-in-hybridiautoa ja pääsi tavoitteeseen.

Vuodesta 2026 lähtien vaatimus puhtaudelle on nolla grammaa hiilidioksidipäästöjä. Lauri Saukon mukaan on

siis luultavaa, että Rajalle hankitaan lisää täyssähköautoja tulevaisuudessa.

– Nyt haemme kokemuksia Vaalimaalta siitä, miten tämä pilottiauto soveltuu Rajan käyttöön, Saukko summaa. ●



TEXT: Kirsti Helin BILDER: Kirsti Helin, Ålands sjöbevakningsstation och Visit Åland

Sjöbevakarna är en del av livet på Åland

Ålands sjöbevakningsstation vid Västra Finlands sjöbevakningssektion svarar för övervakningen av Ålands havs-, land- och luftområden.

Sjöbevakningsstationen ligger på toppen av en hög kulle i närheten av Mariehamns hamn. Den andra basen ligger på Kōkar i södra Åland.

Åland med sina tusentals öar är ett paradiset för båtfolk och andra turister. Under sommarsäsongen besöker cirka 15 000 fritidsbåtar Åland och passagerar- och skärgårdsfärjorna hämtar varje år ett par miljoner turister till landskapet.

I tornet till övervakningscentralen i Mariehamn arbetar övervakningscen-

traloperatör, äldre sjöbevakningsman **Michael Jakobsson**. På stora skärmar syns den lägesbild som radar- och kameran systemen förmedlar från hela Åland och dess havsområden. Med hjälp av olika radiosystem kan man vara i kontakt med både fartygen till havs och myndigheterna på det finländska fastlandet och i Sverige.

– Den tekniska bevakningen kompletteras med patruller och dessutom bistår Västra Finlands och Finska vikens sjöbevakningssektioner med bevaknings-

fartygen Uisko, Tursas och Turva och Bevakningsflygdivisionen med helikoptrar och flygplan, berättar **Juri Jalava**, biträdande chef för Ålands sjöbevakningsstation.

Fredens öar

På grund av konventionen om Ålandsöarnas icke-befästade och neutralisering kallas Åland ibland för "Fredens öar". Har ålänningarnas attityder förändrats i det här avseendet?



De allvarligaste olyckorna inträffar i regel på senhösten eller vårvintern när det är mörkt och kallt.



Sjöbevakare Robert Karlsson håller teoriutbildning i sjöräddning varefter sjöbevakningsstationens personal tillsammans med Mariehamns räddningsverk övar räddning av någon som gått ner sig i isen.

– Ja, de exceptionella händelserna under de senaste åren såsom stormen Alfrida som härjade 2019, coronapandemin och Rysslands anfallskrig mot Ukraina har nog fått folk att inse att olika händelser kan påverka livet också här hos oss. Det geografiska läget i sig utgör på olika sätt en utmaning för öborna. Man är nog bättre förberedd på olika störningstillstånd nu. Ett exempel i nuläget är att det inrättats en egen reservistförening på Åland, säger Jalava.

– Allmänheten har kontaktat oss i betydligt större utsträckning efter Rysslands anfall mot Krim och i synnerhet nu senast efter invasionen av Ukraina. Det är viktigt att man tar kontakt om man märker något avvikande, det ser vi bara som en positiv sak.

– Att folk är oroliga och frustrerade över världsläget kommer förstås upp också i normala diskussioner, i vårt arbete ute på fältet och under fritiden. Invånarna på Åland kan ändå känna sig trygga. Myndigheterna övervakar och skyddar nog samhällsordningen och befolkningen, försäkrar Jalava.

Sjöbevakningsstationens verksamhet uppskattas

Ålands sjöbevakningsstation har nära samarbete med landskapsregeringen och övriga myndigheter.

– Till vårt arbete hör utöver våra huvuduppgifter, dvs. gränsövervakning, upprätthållande av gränssäkerheten och sjöräddning, bland annat att övervaka båtlivet och fisket samt att spana efter och utreda otillåtna oljeutsläpp från fartygen. När vi patrullerar måste vi veta om det är rikslagen eller landskapslagen som ska tillämpas i varje enskilt fall, berättar Jalava.

I en färsk invånarundersökning där arton olika myndighetsaktörer och organisationer jämfördes, kom Gränsbevakningsväsendet på fjärde plats.

– Vi försöker vara så synliga som möjligt så att allmänheten ska lära känna oss och vår verksamhet. På vårarna besöker vi grundskolorna för att lära ungdomarna hur man rör sig säkert till sjöss. På Blåljusdagen som ordnas varje vår förevisar alla myndigheter sin verksamhet och i Mariehamn kan man bland annat besöka

våra båtar. Varje år tar vi emot många besöksgrupper.

– Vi patrullerar under stora evenemang såsom Rockoff-festivalen som ordnas i slutet av augusti. Det nio dagar långa musikevenemanget drar enormt med publik från både fastlandet och Sverige.

Vid rätt tid på rätt plats med rätt utrustning

Sjöräddningsuppdragen sysselsätter sjöbevakningsstationen året om. Den lugnaste tiden infaller på vintern från december till mars. Vid patrulleringarna är utmaningen att vara på rätt plats, vid rätt tid och med rätt utrustning under alla årstider. Detta förutsätter en fungerande patrulleringsstrategi och ett ändamålsenligt system för beredskap och arbetstid. Målet är att patrullera där det sannolikt kan inträffa något. Ingen plats lämnas ändå helt utan bevakning.

På sommaren rör sig många människor till sjöss, men det inträffar ändå förhållandevis få olyckor på Åland. De som styr stäven mot åländska vatten är i allmänhet redan erfarna sjöfarare och

lokalbefolkningen är väl förtrogen med rutterna.

– Ändå kan man alltid överraskas av dåligt väder, få motorfel eller passera ett sjömärke på fel sida. De allvarligaste olyckorna inträffar i regel på senhösten eller vårvintern när det är mörkt och kallt. Vi deltar i cirka 40 räddningsuppdrag per år. Flest olyckor inträffar det på axeln Mariehamn–Föglö–Kökar där det är mest trafik, säger Jalava.

På Åland är myndighetssamarbetet intensivt. Sjöbevakningsstationen samarbetar med polisen, tullen, räddningsverket och hälso- och sjukvården. Sjöbevakningsstationen sköter bland annat varje år 20–30 sjuktransporter från öarna in till Mariehamn.

– Vi har också nära samarbete med Kustbevakningen i Sverige. Vi planerar och utför gemensamma övervaknings-

operationer kring till exempel fritidsbåttrafiken över gränserna och bekämpningen av miljöskador och vi utbyter övervakningsdata från sjöbevakningen. I samarbetet ingår även tjänstemanna-utbyten och möten mellan enheter.

På Åland finns det tre hamnar för bilfärjor som alla har livlig trafik: Mariehamns hamn, Långnäs terminal i Lumparland och Berghamns terminal i Eckerö.

– Den reguljära färjetrafiken är trafik inom Schengenområdet så normalt gör vi inga gränskontroller. Vi utför ändå riktad övervakning om det finns anledning att misstänka gränsöverskridande kriminell verksamhet. Kontrollerna utförs ofta i samarbete med Ålands polis och tullen i Mariehamn. Enskilda fritidsbåtar, handelsfartyg, kryssningsfartyg och charterflyg som passerar den yttre gränsen kontrolleras alltid, berättar Jalava.

Varierande arbetsuppgifter

Ålands sjöbevakningsstation är underställd Västra Finlands sjöbevakningssektion. Sjöbevakningssektionens ledningscentral svarar för ledningen av det operativa fältarbete som utförs på Åland. Sjöbevakningsstationen i Mariehamn i sin tur förser ledningscentralen med en lägesbild från Åland. Staben för Västra Finlands sjöbevakningssektion sköter sjöbevakningsstationens administrativa tjänster och personaltjänster medan staben för Gränsbevakningsväsendet tar hand om upphandlingen av materiel och utrustning.

Vid Ålands sjöbevakningsstation tjänstgör 32 sjöbevakare, en tekniker och en kock. En tredjedel av sjöbevakarna är stationerade på Kökar. Arbetsuppgifterna är varierande eftersom övervakningen omfattar havs-, land- och luftområden.



På Åland finns det totalt 22 gästhamnar och tusentals natursköna vikar.

– Vår huvudsakliga uppgift är sjöpatrullering och den fortsätter också vintertid, men i mindre utsträckning. Vintertid har vi mer tid att övervaka användningen av bland annat utländsk arbetskraft i lokala företag i samarbete med arbetarskyddsinspektörerna och hinner ägna större uppmärksamhet åt gränsövervakning av färjetrafiken. På vintrarna ordnas också utbildningar och övningar för personalen och, inte att förglömma, patrullbåtarna och utrustningen underhålls inför sommarsäsongen.

– I vinter har vi som speciell uppgift att lära oss använda den nya RV-20 kustbevakningsbåten. Jämfört med tidigare båtar är den här i en klass för sig, en stor och mångsidig helhet. En omfattande utbildning ordnas för hela enhetens personal, berättar Juri Jalava. ●



Juri Jalava väntar ivrigt på att ta i bruk den nya båten av klassen RV-20 för sommarens patrulleringar.



Åland

Finlands minsta landskap Åland har en areal på cirka 40 x 50 kilometer. Åland består av huvudön och öarna kring den. Det finns totalt 6 700 öar varav cirka 60 öar är bebodda året om. Ölandskapet har cirka 30 000 invånare.

Under de senaste 100 åren har Åland varit en självstyrande del av Finland och därför har ålänningarna kunnat forma ett samhälle enligt sina egna behov och förutsättningar. Åland har egen flagga och egna frimärken, egna val och politiska partier. Åland är demilitariserat och neutraliserat, vilket betyder att ingen militär närvaro får förekomma i landskapet. Finland svarar vid behov för att försvara området.

Av Ålands befolkning har cirka 90 procent svenska som modersmål. En stor del av dem ser dagligen på Sveriges tv,

vilket betyder att man på Åland vet lika mycket om vad som händer i Sverige som i Finland.

Landskapet livnär sig på havet. Sjöfarten har skapat grunden för den nuvarande välfärden och fört ålänningarna ut i världen allt sedan 1800-talet.

Det sägs att ålänningarna brukar bita ihop, tro på sin egen förmåga och använda sina egna resurser. Detta har lett till företagarganda och numera finns det cirka 2 800 registrerade företag på Åland.

Åland är viktigt för såväl ålänningarna som för hela Finland. De sjötransporter som går via Åland är livsviktiga för vårt lands välfärd. Dessutom går en stor del av vår datatrafik till utlandet via Åland.



Spaningsflygningar är ett effektivt sätt att kontrollera vad som händer vid gränserna

Säkerhetsmiljön har genomgått betydande förändringar, vilket också återspeglar sig i Gränsbevakningsväsendets spaningsflygningar vid land- och havsgränserna. Ny teknik ökar övervakningskapaciteten.

En av de huvudsakliga uppgifterna för Gränsbevakningsväsendets luftfartyg, helikoptrar och flygplan, är att övervaka gränsen på land och till havs. Övervakningen i luften spelar en betydande roll när det gäller att skapa en lägesbild och samla in data.

Vid sidan av patrulleringen och den tekniska övervakningen är luftfartygen ytterligare en metod för gränsövervakning. Flygverksamheten kompletterar och stöder land- och kustbevakningen. Det mervärde som luftfartygen tillför är deras mångsidighet. I luften kan de snabbt börja söka någon som olagligt tar sig över gränsen eller övergå till ett spaningsuppdrag för att assistera en annan myndighet. Med luftfartyg har man också översikt över områden som inte kan kontrolleras med exempelvis hundpatruller.

För att ha bästa möjliga lokalkännedom på flygningarna deltar också gränsbevakningssektionernas regionalt ansvariga tjänstemän i spaningsflygningarna.

Förutom att sikten är så mycket bättre från luften kan man med hjälp av

helikoptrar snabbt förflytta en patrull, till exempel för att följa efter en flyende person. I södra Finland är vägnätet hel-täckande och därför är flygverksamheten fokuserad till den nordligare delen av östgränsen.

Från luften ser man också bra i vilket skick en gränsöppning är. Den här informationen är till stor nytta eftersom gränsordningsöverenskommelsen förpliktar till att hålla gränsen i gott skick och till exempel röja nedfallna träd.

Vid övervakningen av östgränsen används i huvudsak enmotoriga helikoptrar av modellen AW119 Koala och i viss mån även Dornier-spaningsplan.

Stöder sjöbevakningssektionernas övervakning av havsområden

Också vid havsgränserna har man beredskap för störningar i gränssäkerheten och utför regelbundet spaningsflygningar enligt sjöbevakningssektionernas behov och planer. Övervakningen av havsområden utförs huvudsakligen av spaningsplan.

GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDETS LUFTFARTYG

Bevakningsflygdivisionen ansvarar för Gränsbevakningsväsendets flygverksamhet. Divisionen har 12 helikoptrar och två spaningsplan.

Helikoptertyperna är AS332-H215 Super Puma, AW119 Koala och AB/B 412. Spaningsplanen är av typen DO228 Dornier.

Mer information om luftfartygens tekniska egenskaper finns i materielpresentationen: <https://raja.fi/sv/materiel>



Lägesbilden till havs bildas av flera olika källor och spaningsflygningarna bidrar till att skapa den. Information produceras för alla myndigheters behov.

Till spaningsplanens uppgifter hör också att identifiera de fartyg som rör sig på Östersjön. Identifieringen är en del av övervakningen av Finlands territoriella integritet. Fartygen ska ha aktiverat sina AIS-system (Automatic Identification System) som används för att identifiera fartyg och fastställa deras position. Under spaningsflygningarna kontrolleras

att den information som förmedlas via AIS-systemet är korrekt.

Med planen kontrolleras också statusen på den marina miljön och uppdagas eventuella miljöskador, såsom oljeutsläpp. I händelse av en marin miljöskada har flygplanen en viktig roll vid bekämpningsåtgärderna eftersom man får en bättre översikt över området från luften än från havsytan. Den lägesbild som fås från ett luftfartyg gör det möjligt att styra de fartyg som används vid bekämpningsåtgärder till den optimala platsen med tanke på exempelvis oljeinsamling.

Tekniken möjliggör en lägesbild under alla förhållanden

Tack vare tekniken får man information från vidsträckta områden under alla ljusförhållanden.

– Från ett luftfartyg får man snabbt en överblick över ett vidsträckt område och med hjälp av sensorer en lägesbild av gränsområdet även i mörker, säger **Pasi Marttinen**, biträdande kommandör för Bevakningsflygdivisionen.

Luftfartygens tekniska egenskaper och övervakningsförmåga förbättras med hjälp av modifikationer. Till exempel installerades moderna kameran sensorer och ny avionik i samband med modifikationen av fyra Koala-helikoptrar. Koala-helikoptrarnas avancerade övervakningsförmåga används i synnerhet vid övervakningen av landgränserna. Modifikationen planerades av Patria och arbetet utfördes vid Bevakningsflygdivisionens luftfartygsverkstad.

Luftfartygen förmedlar mycket information till land och hav som inte analyseras endast med människoögon. I framtiden är målet att använda också artificiell intelligens för att analysera informationen. AI är ett mer effektivt verktyg för att avslöja olagliga gränsövergångar och annan olaglig verksamhet. ●

Nya kombinationsflygplan ökar gränsövervakningskapaciteten

Gränsbevakningsväsendet håller för närvarande på att ersätta Dornier-spaningsplanen med två nya kombinationsplan. Avsikten är att ta i bruk de nya planen 2026–2027.

De nya kombinationsflygplanen med högre prestanda förbättrar avsevärt Finlands gränssäkerhet och övervakningen

av den territoriella integriteten. De klarar rentav åtta timmars flygningar, vilket med en flygning täcker nästan hela landet. Flygplanen utrustas med moderna system och den nya generationens övervakningsteknik.

De nya flygplanen kommer att utrustas med jetmotorer. För Gränsbe-

vakningsväsendet är jetmotorn det mest förnuftiga och kostnadseffektiva alternativet och det alternativ som har den bästa prestandan.



Rovaniemi – en flygplats som sprider glädje

Denna säsong har vinterturismen i Lappland redan överstigit nivån före coronaåren. Nya mångsidiga flygförbindelser hämtar resenärer från olika delar av världen till exotiska Lappland.

Det har varit bråda tider på de fyra flygplatser, Rovaniemi, Kittilä, Enontekis och Ivalo, där Lapplands gränsbevakningssektion bedriver verksamhet. Flest flyg kommer det till Rovaniemi. Under de livligaste flygdagarna i november–december landade 30 flygplan på flygfältet och antalet avgångar var ungefär detsamma.

– Ungefär hälften av flygen passerade Schengenområdets yttre gränser, berättar gränsbevakningsmästare **Juho Heikkilä** vid Lapplands gränsbevakningssektions ledningscentral, som ansvarar för gränskontrollerna på flygplatsen.

På flygen över de yttre gränserna kontrolleras inresandes resehandlingar och det säkerställs att alla inresevillkor uppfylls. Vid incheckningen kontrolleras bland annat att visumet fortfarande är giltigt.

– Antalet gränsbevakare på flygplatsen beror på hur många flyg över de yttre gränserna som är att vänta. Finavia ger oss tidtabellerna för flygen och vanligtvis får vi redan på hösten kännedom om vinterns reguljär- och charterflyg. Samarbetet med Finavia fungerar utmärkt. Trots de stora passagerarmängderna har gränskontrollerna löpt smidigt och det har inte varit någon större köbildning.

– När rusningen är som värst är cirka 15 gränsbevakare på jobb på Rovaniemi flygfält. På grund av Rysslands reserestriktioner är det nu lugnt vid östgränsen och vi har fått extra förstärkning från Salla och Raja-Jooseppi gränsbevakningsstationer. Utan dem skulle vi inte klara oss med endast ledningscentralens egen personal. På Rovaniemi flygplats har det i vinter också funnits gränsbevakare från Norge, Litauen och Holland som utstationerats via Frontex, berättar Heikkilä.

Juho Heikkilä är både ledningscentralofficer och skiftchef och ibland arbetar han också som gränsbevakare ute på fältet.

Resenärer från hela världen

Enligt Visit Rovaniemi toppade England, Frankrike, Italien, Spanien, Irland, Singapore, USA, Tyskland, Kina och Indien besöksstatistiken i Rovaniemitrakten i december.

– Kring julen kom de flesta charterturister som kontrollerades från England och Irland. Genast när Kina började lätta på sina coronarestriktioner i mitten av januari började det komma kinesiska turister också till Lappland. Från Asien kommer resenärerna antingen med reguljärflyg från Istanbul eller via Helsing-

fors-Vanda flygplats. Vintersäsongen i Lappland blir längre för varje år och pågår från slutet av oktober till mitten av april. Under vårvintern kommer många charterflyg från Israel, säger Heikkilä.

– I regel har de som kommer med charterflyg sina resehandlingar i ordning. Däremot kan resenärer som anländer med reguljärflyg ibland förvägras inresa. I sådana fall är det vanligen problem med viseringen. Målet är att återsända dessa personer med samma flyg eller med ett senare flyg enligt överenskommelse med flygbolaget.

– I takt med att antalet reguljärflyg ökar, börjar fenomenen på de stora flygplatserna synas också hos oss och det gäller att vara uppmärksam på dessa. Vi har inte lagt märke till någon direkt människosmuggling, men är nog medvetna om riskerna.

Utöver charterflygen och reguljärflygen kommer även en del människor med privatplan till flygfälten i Lappland. Om de har startat från en plats utanför Schengenområdet måste också de genomgå en inresekontroll. Det kan komma flyg med mycket kort varsel och då måste gränsbevakarna snabbt ta sig till fältet.

Flygfältet i Rovaniemi skiljer sig från de övriga flygfälten i Finland genom att



Vinterturismen i Lappland ökar åter kraftigt.

det samtidigt fungerar som militärflygfält. Även militärflyg från platser utanför Schengenområdet kontrolleras. Senast i mitten av februari anlände nästan 300 amerikanska soldater till Rovaniemi flygfält. De deltog i Jägarbrigadens arktiska utbildning och, som avslutning på den, i en lokal försvarsövning tillsammans med finländska reservister. Militärflygplanen flög till Lappland rakt över Atlanten.

Turismen i Lappland fortsätter att växa

De personer som anländer till Rovaniemi flygplats är i regel turister. Särskilt från de brittiska öarna kommer det många barnfamiljer för att njuta av snön och träffa Jultomten.

– Det är alltid gripande att se hur mycket barnen gläds över snön. Några kilometer från flygplatsen ligger Jultomtens verkstadsby dit familjerna tar sig allra

först. Man kan säga att Rovaniemi är en flygplats som sprider glädje och det är en riktigt trevlig arbetsmiljö, summerar Juho Heikkilä.

Juho Heikkilä har tjänstgjort vid Gränsbevakningsväsendet sedan 1998 då han kom till Kortessalmi gränsbevakningsstation i Kajanalands gränsbevakningssektion. I början av 2000-talet fick han förflyttning till Helsingfors där det behövdes fler gränsbevakare i hamnarna. Senare arbetade han som skiftchef på Helsingfors-Vanda flygplats.

– Jag kommer från Kuusamo och efter tjugo år i huvudstaden kändes flytten till Rovaniemi 2018 som att komma hem igen. Arbetsuppgifterna vid Lapplands gränsbevakningssektion är varierande och intressanta.

Enligt Visit Rovaniemi är utsikterna för vintersäsongen 2023–2024 på basis av förhandsbokningarna positiva. I Lappland

arbetar man hårt året om för att utveckla turismen.

– Med tanke på framtiden är jag betänksam över hur personalen vid Lapplands gränsbevakningssektion ska räcka till för att utföra alla uppgifter, både gränskontroller och gränsövervakning, om antalet flyg ökar och flygsäsongen blir allt längre, säger Juho Heikkilä. ●



TEXT: Anna-Liisa Aunala BILDER: Shutterstock och Gränsbevakningsväsendet

Finland och Kroatien genomför pilotprojekt kring digitalt resedokument

Ett digitalt resedokument skulle underlätta resandet och göra gränskontrollerna snabbare.

Myndigheterna i Finland och Kroatien har inlett ett årlångt pilotprojekt, DTC (Digital Travel Credentials) Pilot, under ledning av Gränsbevakningsväsendet. Inom ramen för projektet testas de båda länderna det digitala resedokumentet vid gränskontroller i flygtrafik över de yttre gränserna.

Gränsbevakningsväsendet ordnade ett inledande möte för projektet DTC Pilot på Helsingfors-Vanda flygplats 25–26.1.2023.

– Testerna ger oss information om huruvida DTC fungerar i en autentisk gränskontrollmiljö, gör gränskontrollprocessen snabbare och kan anses vara en säker resehandling vid framtida

gränskontroller, säger **Mikko Väisänen** från gränskontrollenheten vid staben för Gränsbevakningsväsendet.

Syftet med pilotprojektet är också att ta reda på hur DTC lämpar sig för att dirigera resenärer i en flygfältsmiljö bland annat i samband med ombordstigningen.

– Pilotprojektet ger oss värdefull information om hur den framtida processen





Gränsbevakningsväsendet ordnade ett inledande möte för projektet DTC Pilot på Helsingfors-Vanda flygplats 25–26.1.2023.

för gränskontroller kan se ut och vilka tekniska utmaningar det finns. Vidare hjälper projektet oss att fastställa behoven av att ändra den nationella lagstiftningen, säger Väisänen.

– Vi ser fram emot ett aktivt samarbete med Kroatien inom detta projekt och hoppas att ett tillräckligt antal kroatiska medborgare ska anmäla sig som frivilliga för att använda DTC vid gränskontroller. Vi väntar också med intresse på att få ta del av Kroatiens erfarenheter av hur den nationella mobilappen för ID-kort har använts i DTC-projektet.

DTC testas av frivilliga resenärer

För att testa det digitala resedokumentet byggs det upp en teknisk beredskap på gränskontrollplatserna på Helsingfors-Vanda flygplats och på Zagrebs internationella flygplats.

Myndigheterna och deras samarbetspartner frågar resenärer på utvalda flygrutter om de är villiga att testa det digitala resedokumentet på ankommande eller avgående flyg. Avsikten är att resenärer på Helsingfors-Vanda flygplats får testa DTC under våren 2023.

De frivilliga testpersonerna får tillgång till en mobilapplikation där det digitala resedokumentet lagras. Före avresan skickar testpersonerna med hjälp av ap-

pen sina DTC-uppgifter till gränskontrollmyndigheterna för förhandskontroll. Vid själva gränskontrollen tas det en ansiktsbild av testpersonen för att koppla samman personen med rätt DTC-dokument. Testpersonerna måste ändå ha med sig ett giltigt pass.

Värdefull information för EU-kommissionen

Projektparterna är Finnair i Finland och från Kroatien deltar Kroatiens inrikesministerium och företaget AKD d.o.o. Från Finland deltar också Polisstyrelsen, Migrationsverket och Finavia i egenskap av associerade partner.

I Finland ansvarar Polisstyrelsen för registreringen av testpersonerna. Polisstyrelsen har också i uppgift att utveckla en kontrollmekanism för att hantera eventuella fel i de chip som finns i resedokumentet. Detta utvecklingsarbete sker utanför det egentliga gränskontrolltestet och kommer att stödja de digitala resedokumentens funktion också i framtiden. Migrationsverket svarar för att utveckla ett digitalt uppehållstillstånd som bygger på en digitalt undertecknad streckkod.

Utöver Finlands och Kroatiens DTC-pilotprojekt pågår också ett motsvarande pilotprojekt för ett digitalt resedokument i flygtrafiken mellan Nederländerna och Kanada. Under

2023 kommer bägge projekten att förse EU-kommissionen med testad information för lagstiftningsändamål som en del av EU-kommissionens omfattande policy för digital identitet.

Europeiska kommissionen tillsatte hösten 2021 arbetsgruppen Travel Facilitation som har som mål att lägga fram ett förslag till förordning om det digitala resedokumentet. Syftet är att testa DTC-konceptet genom ett pilotprojekt för att kunna använda erfarenheterna av testen vid beredningen av kommissionens förslag till förordning. ●



EU-kommissionens generaldirektorat för migration och inrikes frågor finansierar projektet DTC Pilot med 2,3 miljoner euro.



Frontex stående styrka växer och utvecklas

De första tjänstemännen som Finland sänt ut har återvänt från sin två år långa Frontex-utstationering.

Ar 2021 skickade Finland åtta personer på en två år lång internationell utstationering. Verksamheten grundade sig på Europeiska unionens förordning om den europeiska gräns- och kustbevakningen vars personal rekryteras från de olika

EU-medlemsstaternas gränssäkerhetsmyndigheter.

Enligt förordningen består den stående styrkan vid europeiska gräns- och kustbevakningen Frontex av fyra olika kategorier av tjänstemän. Alla åtta tjänstemän från Gränsbevakningsväsendet

ingick i den stående styrkans kategori 2, dvs. personal som utstationeras från EU-medlemsstaterna via Frontex för en längre period (2–4 år).

Stationeringsorterna fanns runt om i Europa, till exempel i Albanien, Bulgarien, Spanien och de stora städernas flygplatser.



De finländska tjänstemännen fick med sig många nya erfarenheter, perspektiv och kunskaper som de kan dra nytta av i sina kommande arbetsuppgifter.

De har ett stort intresse för att fortsätta i internationella uppdrag och många av dem har redan varit på nya kortare utplaceringar i utlandet. Även om inrättandet av den stående styrkan har fört med sig många utmaningar, har erfarenheterna av de internationella uppdragen varit positiva.

Stöd i alla faser av utstationeringen

Genom att bidra till Frontex verksamhet stärker Finland EU:s gränssäkerhet och bär ett gemensamt ansvar för de medlemsstater som utsätts för det största invandringstrycket. Samtidigt får också Gränsbevakningsväsendet en unik erfarenhet och kompetens och stärker sin förmåga att vid behov ta emot europeiskt stöd.

Varje EU-medlemsstat är skyldig att i förhållande till sin befolkningens mängd stationera ut ett visst antal tjänstemän via Frontex. För närvarande är tio av Gräns-

bevakningsväsendets tjänstemän utstationerade inom kategori 2 i Albanien, Frankrike, Grekland, Montenegro, Polen och Rumänien. I Finland är samtidigt en utländsk tjänsteman i kategori 2 utstationerad på Helsingfors-Vanda flygplats. Stationeringsorterna fastställs av Frontex utgående från medlemsstaternas begäranden om stöd och utplaceringsönskemål.

Antalet personer som utstationeras via Frontex ökar varje år. Inom kategori 2 ökar Finlands skyldighet till 15 tjänstemän år 2024 och till 30 tjänstemän år 2027. Med tanke på de ökade skyldigheterna är det viktigt för Gränsbevakningsväsendet att tjänstemännen också i fortsättningen är villiga att bli utstationerade. Målet är också att hitta de lämpligaste och mest motiverade tjänstemännen för varje uppdrag.

Vid den internationella enheten vid staben för Gränsbevakningsväsendet görs en stor insats för att personen ska få stöd under varje skede av utstationeringen och man förutser och löser eventuella problem tillsammans. Det faktum att skyldigheterna ökar varje år ställer ständigt nya krav på verksamhetsmodellerna och i takt

med att processerna utvecklas uppdragas hela tiden nya utvecklingsbehov. Man lyssnar lyhört på all respons och utvecklar ständigt verksamheten utgående från den. Det viktigaste är att tjänstemännen kan fokusera på sitt arbete ute på fältet. ●

*I artikeln intervjuades löjtnant **Sampo Loukusa**, chef för kategori 2 i den stående styrkan.*

TEXT: Elias Juuti

Användningen av elpistoler övades under utbildningsvecka

I slutet av förra året ordnades en utbildningsvecka där tjänstemännen i kategori 2 bland annat fick öva användningen av maktmedel och uppdatera sina befogenheter. I utbildningen ingick också att öva användningen av elpistol, som blir allt vanligare i Europa.

Övningen inkluderade också en uppdatering av tjänstemännens befogenheter. Elpistolen används i allt större utsträckning bland tjänstemän trots att den är förbjuden i flera länder i

Europa. En övningsdag avsattes för att öva användningen av elpistol och på att avlägga ett nivåtest. Vid övningen användes elpistolen Taser X2.

– Nu när det finns större möjligheter att använda elpistoler, vill vi att alla tjänstemän i kategori 2 ska få befogenheter att bära en sådan, säger löjtnant Sampo Loukusa, som ledde utbildningsveckan.

Utgångsläget för övningarna under utbildningsveckan var att deltagarnas kollega i arbetsparet inte är en finländsk

tjänsteman. Kollegan vet alltså inte alltid hur finländarna agerar och är inte nödvändigtvis på samma våglängd som den finländska kollegan. Övningarna genomfördes på engelska.



Ny programperiod för EU-stöder

Våren 2022 ordnades den sista ansökningsomgången för programperioden 2014–2020 för Europeiska unionens fonder för inrikes frågor (EUSA-fonder) och den första för programperioden 2021–2027. Totalt 23,6 miljoner euro beviljades för Gränsbevakningsväsendets projekt.

Av olika EUSA-fonderna har Gränsbevakningsväsendet under den avslutade programperioden 2014–2020 fått medel ur fonden för inre säkerhet (Internal Security Fund, ISF) som bland annat finansierar åtgärder för att trygga och utveckla övervakningen av den yttre gränsen. Ur fonden har det beviljats cirka 50 miljoner euro för Gränsbevakningsväsendets projekt och vi har genomfört över 50 projekt.

År 2022 beviljades Gränsbevakningsväsendet 1,5 miljoner euro i finansiering ur ISF-fonden för att genomföra ytterligare fyra projekt. Av projekten hänför sig tre till in- och utresesystemet Entry Exist System (EES) som enligt planerna ska tas i bruk under 2023.

Projektet *Förnyande av automatisk gränskontrollutrustning II* är en fortsättning på projektet för att automatisera gränskontrollerna på Helsingfors-Vanda flygplats. Utrustningen ska trygga smidig passagerartrafik när EES-systemet införs. Projektets EU-stöd är 600 000 €.

I projektet *Mobil-RATAS 2022* har mobila anordningar för gränskontroll kompletterats med funktioner som krävs i EES-systemet. Projektets EU-stöd är 580 000 €.

Inom projektet *EES Testning* görs nödvändiga testningar mellan de nationella informationssystemen och EES-centralsystemet. Projektets EU-stöd är 240 000 €.

En för Gränsbevakningsväsendet viktig stödform har varit ISF-fondens *operativa stöd* som är avsett för utgifterna för att utföra gränsövervakningsuppdrag.

Under de sista ansökningsomgångarna beviljades cirka 80 000 € i operativt stöd för underhållet av övervakningsmateriel.

BMVI – ett nytt finansieringsinstrument

EUSA-fondernas struktur har justerats en aning inför den nya programperioden. I fortsättningen kommer Gränsbevakningsväsendets viktigaste finansieringskälla att vara finansieringsinstrumentet för integrerad gränsförvaltning och visering (Border Management & Visa Instrument, BMVI). Under programperioden 2021–2027 kan det ansökas om cirka 62 miljoner euro i BMVI-finansiering för åtgärder inom integrerad gränsförvaltning vid de yttre gränserna. Även Gränsbevakningsväsendet har därför möjlighet att avsevärt utöka användningen av extern finansiering.

Under den första BMVI-ansökningsomgången fick Gränsbevakningsväsendet finansiering för sex projekt, där EU-stödets belopp sammanlagt uppgår till cirka 22,1 miljoner euro.

Målen med projektet *Kontaktpersons verksamhet i tredje länder* är att dels förhindra gränsöverskridande flerbranschbrottslighet, dels främja lagliga inresor. Projektet stöder utvecklingen av kontaktpersons verksamheten i Peking, Moskva och i de länder där den ambulerande kontaktpersonen är verksam. Projektets EU-stöd är 250 000 €.

Projektet *Förnyelse av patrullfordon* förbättrar patrullernas kapacitet och operativa rörlighet vid landgränserna. Målet är att skaffa 43 patrullfordon, 129 snöskotrar

och 40 terränghjulingar. Projektets EU-stöd är 6,4 miljoner €.

I projektet *Upphandling av gränsbevakarens skyddsutrustning* är syftet att trygga säkerheten och funktionsförmågan för dem som arbetar i gränssäkerhetsuppdrag i situationer där det förekommer våld och vapenhot. Projektets EU-stöd är 4,7 miljoner €.

Inom ramen för projektet *Ökad lokalsäkerhet* förbättras Gränsbevakningsväsendets beredskap för störningar i eldistributionen och skaffas reservkraftverk som säkerställer fungerande gränsövervakningssystem även utanför elnäten. Projektets EU-stöd är 440 000 €.

I projektet *Förnyelse av gränsövergångsställena* förbereder sig Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion på införandet av EES-systemet på gränsövergångsställena i Imatra, Vaalimaa och Nuijamaa. Avsikten är att bygga ändamålsenliga lokaler för att ta de ansiktsbilder och fingeravtryck som EES-systemet förutsätter. Projektets EU-stöd är 1,3 miljoner €.

Gränsbevakningsväsendet beviljades operativt stöd för projektet *Övervakningssystem och övervakningsmateriel*. Projektfinansieringen används för underhållskostnaderna för gränsbevakningsverksamhetens informationssystem och havsövervakningens operativa informationssystem samt för bevakningsfartyget Turvas bränslekostnader. Projektets EU-stöd är 9 miljoner €. ●



FONDEN FÖR INRE SÄKERHET
– YTTRE GRÄNSER OCH VISERING

Med stöd från Europeiska unionen



The new programme period of EU Home Affairs Funds has started

The final application round for funding from EU Home Affairs Funds in programme period 2014–2020 and the first round for the new period 2021–2027 took place in spring 2022. The total value of EU support granted to the Finnish Border Guard's projects was 23.6 million euro.

Of the various EU Home Affairs Funds ('EUSA funds'), the Internal Security Fund (ISF) has provided the Finnish Border Guard (FBG) with funding for activities related to securing and developing external border control during the 2014–2020 programme period. The ISF has granted a total of approx. 50 million euro in EU funding for the FBG's projects and more than 50 projects have been implemented. Funding has been used, for example, for the implementation of Smart Borders, development of technical border control, liaison network activities and acquisition of patrol vehicles and vessels.

In 2022, the FBG received approx. 1.5 million euro from the ISF for the implementation of four projects. Three of them concern the launch of the EU Entry Exit System (EES), which is planned to take place during 2023.

Renewal of Automated Border Check system II continues the development of automated border control systems at Helsinki Airport. The acquisitions are intended to ensure smooth passenger flows when the EES is launched. The EU support for the project is €600,000.

Mobile RATAS 2022 involves the upgrading of the application used in mobile border control devices by adding functions required by the EES. The EU support for the project is €580,000.

EES Testing is a project for the implementation of the necessary testing between the national IT systems and the EES central system. The EU support for the project is €240,000.

One important form of ISF funding has been the *Operational Support* to cover costs accrued as the result of carrying out border control tasks. In the final rounds, operational support totalling approx. €80,000 was granted for the maintenance of the border surveillance fleet and equipment.

BMVI is a new funding instrument

For the new programme period, the structure of EU Home Affairs Funds has changed slightly. In the future, the Border Management & Visa Instrument (BMVI) will be the primary source of funding for the Finnish Border Guard. During the programme period 2021–2027, the available BMVI funding for activities related to integrated border management on the external borders will amount to 62 million euro. Thus, the FBG has an opportunity to increase the role of external funding significantly.

In the first BMVI application round, the FBG received funding for six projects, with the total value of EU support being approx. 22.1 million euro.

The *liaison activities in third countries* project is intended to prevent multicriminalistic border-crossing operations as well as to promote legal immigration. The project supports the development of the activities of liaison officers, those in Beijing and Moscow and one who rotates between stations. The EU support for the project is €250,000.

The *Renewing patrol vehicles* project aims at improved patrolling capacity and

mobility along land borders. The objective is to procure 43 patrol vehicles, 129 snowmobiles and 40 ATVs. The EU support for the project is €6.4 million.

The aim of the *Protective equipment for border guards* project is to ensure the safety and functioning of border management personnel in situations involving violence and armed threat. The EU support for the project is €4.7 million.

The *Improving safety in premises* project aims to enhance the Finnish Border Guard's preparedness for disruptions in power distribution, including the procurement of generators to enable the operation of border surveillance systems also outside of power networks. The EU support for the project is €440,000.

Renewal of Border Crossing Points project involves preparations for the launch of the EES at the border crossing points of Imatra, Vaalimaa and Nuijamaa within the Southeast Finland Border Guard District. The intention is to build appropriate premises to enable the scanning of facial images and fingerprints for EES. The EU support for the project is €1.3 million.

The FBG was granted operational support for the *Surveillance systems and equipment* project. The funding will be used to cover costs for the maintenance of the border guard IT system and the operative IT system for maritime surveillance as well as the fuel costs of the offshore patrol vessel Turva. The EU support for the project is €9 million.



INTERNAL SECURITY FUND
- BORDERS AND VISA

Supported by the European Union



Surveillance flights are an effective way to monitor the borders

The dramatic changes in our security environment are reflected in the Finnish Border Guard's air surveillance of the land and sea borders. New technologies improve the surveillance capabilities.

The surveillance of land and sea borders is one of the main tasks of the Finnish Border Guard's helicopters and surveillance aircraft. Airborne surveillance plays a key role in the maintenance of situational awareness and acquisition of data.

Aircraft provide one method of border surveillance alongside patrolling and technical surveillance. Flight operations supplement and support the activities of the border and coast guard districts. Added value is generated through applicability for multiple purposes. Helicopters and surveillance aircraft can be rapidly deployed in the air to detect a suspected trespasser or to assist another authority on a search mission. They may also reach areas that cannot be checked by, for example, dog patrols.

To ensure the best possible local knowledge onboard, officials from the relevant border or coast guard district also participate in surveillance flights.

Not only is the perspective from the air much wider, but helicopters can also be used to rapidly transfer a patrol to the site, for example, in a chase situation. In southern Finland, the road network is extensive, so the flight activities focus



on the more northern part of Finland's eastern border.

The condition of the border zone can be easily viewed from the air. This information is necessary for the purposes of the border regime agreement according to which the border zone must be kept in proper condition, for example, cleared of any fallen trees.

Aerial surveillance of the eastern border is mostly carried out by means of the single-engine AW119 Koala helicopters, and to some extent, Dornier DO-228 surveillance aircraft.

Supporting the Coast Guard Districts in maritime surveillance

The Finnish Border Guard is prepared for border security disruptions at sea borders as well. Surveillance flights are made on a regular basis as required and planned by the Coast Guard Districts. The Dornier aircraft are primarily used for maritime surveillance.

The situational picture at sea is formed on the basis of data obtained from several different sources, including footage from surveillance flights. Information

is produced for the needs of all relevant authorities.

Another task of the surveillance aircraft concerns the identification of vessels sailing in the Baltic Sea, which is part of the surveillance of territorial integrity. For the purposes of identifying and locating vessels at sea, they must have their AIS system (Automatic Identification System) on at all times. Surveillance flights are used to check the accuracy of the information transmitted by the AIS.

Moreover, the aircraft also monitor the state of maritime environment, detecting possible oil spills or other sources of environmental damage. In the prevention of environmental damage in marine areas, the aircraft play an important role as they provide a better overview of the situation than any observations at sea level. On the basis of the situational picture acquired from the air, the vessels involved in the damage prevention operation can be moved to optimal locations, for example, for the recovery of oil from the sea.

Technology facilitates situational awareness in all circumstances

Advanced technologies are used to collect information from extensive areas in

varying light conditions.

“The use of an aircraft facilitates a quick glance over large areas, and the onboard sensors provide us with situational data from the border even when it’s dark”, explains Deputy Commander **Pasi Marttinen** from the Air Patrol Squadron.

The technical properties and surveillance capabilities of the aircraft are improved through modifications. For example, modern sensor cameras have been installed and avionics renewed as part of the modification of a total of four Koala helicopters. The advanced capabilities of the Koala helicopters are useful for the surveillance of land borders in particular. The modification was designed by Patria and the actual installation work was carried out at the Air Patrol Squadron’s aircraft workshop.

The aircraft transmit to the ground or vessels at sea so much data that it cannot be analysed with the human eye alone. In the future, artificial intelligence will be increasingly applied for data analysis. It helps to detect illegal border crossings and other illegal activities even more efficiently. ●

THE FINNISH BORDER GUARD’S AIRCRAFT FLEET

The Air Patrol Squadron is responsible for the flight operations of the Finnish Border Guard. The Squadron has a fleet of 12 helicopters and two surveillance aircraft.

The helicopter types are AS332-H215 Super Puma, AW119 Koala and AB/B 412. The surveillance aircraft are of type DO228 Dornier.

More information about the technical features of the aircraft is available online (in Finnish and Swedish) <https://raja.fi/kalusto>

New multi-purpose aircraft with improved border surveillance capabilities

The Finnish Border Guard has a project underway to replace the current Dornier surveillance aircraft. The two new multi-purpose aircraft are intended to enter service in 2026–2027.

The new multi-purpose and high-performance aircraft will significantly

improve Finland’s border security and surveillance of territorial integrity. They have a flight capacity of up to 8 hours, enabling them to cover almost all of Finland during a single flight. They will be equipped with advanced systems and new-generation surveillance technology.

The new aircraft will have jet engines. Jet aircraft is the most reasonable, high-performance and cost-efficient option for the purposes of the Finnish Border Guard.



TEXT: Kirsti Helin PHOTO: Lapland Border Guard District

Good feelings at Rovaniemi Airport

This winter, tourism in Lapland has already exceeded the volumes seen before the COVID-19 pandemic. New flight connections bring travellers from all over the world to experience the exotic Lapland.

The Lapland Border Guard District operates at four airports – Rovaniemi, Kittilä, Enontekiö and Ivalo – all of which have been busy this season. The traffic is heaviest at Rovaniemi Airport, with 30 arrivals and an equal number of departures on the busiest days in November and December.

“About one half of the flights cross the external borders of the Schengen area”, says **Juho Heikkilä**, Border Guard Master Sergeant at the Command Centre of the Lapland Border Guard District, who is in charge of border checks at the airport.

Passengers arriving on external border-crossing flights are subject to a border check for the purposes of verifying their travel documents and controlling that they may legally enter the country. When leaving the country, the passengers undergo another check to ensure, for example, that their visas are still valid.

“The number of border control officers on duty at the airport depends on the anticipated volume of external border-crossing flights. Finavia provides us with flight information and we usually have knowledge of the winter season’s scheduled and charter flights well in advance in the autumn. Collaboration with Finavia works excellently. Despite the increasing passenger volumes, the border checks have proceeded smoothly without

any major delays or queuing”, Heikkilä describes.

“During the busiest times we have around 15 border control officers working at Rovaniemi Airport. Due to the travel restrictions concerning Russian citizens, there is less traffic on the eastern border, so we have gained some extra workforce from the border control stations in Salla and Raja-Jooseppi. Our own personnel would not cope alone without them. This winter, border guards from Norway, Lithuania and the Netherlands have also been posted through Frontex to work at Rovaniemi Airport.”

In addition to his roles as a command centre officer and shift supervisor, Juho Heikkilä also serves as a border control officer at the airport.

Travellers from all over the world

According to the statistics compiled by Visit Rovaniemi on international tourism in the Rovaniemi region, the TOP-10 countries in December 2022 were England, France, Italy, Spain, Ireland, Singapore, the United States, Germany, China and India.

“During the Christmas season, the majority of passengers subject to border checks arrived on charter flights from England or Ireland. In mid-January, the

cancellation of COVID-19 restrictions by China resulted in an immediate increase in the number of Chinese tourists in Lapland. Travellers from Asia arrive either on scheduled flights from Istanbul or via Helsinki Airport. Over the past years, the season for winter tourism in Lapland has extended and nowadays it continues from late October to mid-April. In early spring, we have plenty of charter flights arriving from Israel”, Heikkilä explains.

“Those arriving on charter flights rarely have any problems with their travel documents. On scheduled flights, on the other hand, there are occasional cases when passengers are denied entry to the country. Usually, they lack a valid visa. These persons will be returned on the same flight or on a later flight as agreed on with the airline.”

“Along with the increase of scheduled flights, the negative phenomena occurring at larger airports are appearing here as well and we need to remain on top of these developments. Actual human trafficking has not been observed yet, but the risks have been identified.”

In addition to charter and route flights, people also fly on private planes to the airports in Lapland. If they arrive from outside the Schengen area, they are subject to border control at entry to the country. These private flights may come



Winter tourism in Lapland is again growing fast.

at a very short notice, and border control officers are called to work at an equally short notice.

Rovaniemi Airport differs from other airports in Finland by being a military airport as well. Any military flights from outside the Schengen area are subject to border checks. Recently, in mid-February, nearly 300 US soldiers landed at Rovaniemi Airport on a direct flight across the Atlantic. They participated in arctic training led by the Jaeger Brigade of the Finnish Defence Forces, followed by a local defence training exercise together with Finnish reservists.

Tourism in Lapland continues to grow

The majority of people arriving at Rovaniemi Airport are tourists on holiday. Plenty of families with children, particularly from the British Isles, fly to Lapland

to experience the snowy winter and visit Santa Claus.

“It’s heart-warming to see how excited children are about all the snow here. The Santa Claus Village just a couple of kilometres from the airport is the first destination for families. With a host of happy faces and good feelings, Rovaniemi Airport is really a very pleasant workplace”, Juho Heikkilä sums up.

Juho Heikkilä began his career in the service of the Finnish Border Guard in 1998 at the Korttesalmi border guard station in the Kainuu Border Guard District. At the start of 2000s, he was transferred to Helsinki, where border guard officers were increasingly needed at the ports. Later on, he served as a shift supervisor at Helsinki Airport.

“I originally come from the town of Kuusamo in Northern Finland, and when I moved to Rovaniemi in 2018 after living

in Helsinki for nearly two decades it was like coming home. The Lapland Border Guard District offers a broad field of interesting opportunities.”

According to the local tourism organisation, Visit Rovaniemi, the outlooks for winter season 2023–2024 are positive on the basis of preliminary bookings. The tourism sector in Lapland is actively working to advance year-round business.

“When I think of future development, I wonder whether the personnel in the Lapland Border Guard District will be sufficient to carry out all the required duties, both border checks and border surveillance, if the volume of flight traffic increases and the season lasts longer”, states Juho Heikkilä. ●



TEXT: Anna-Liisa Aunala PHOTOS: Shutterstock and Finnish Border Guard

Finland and Croatia are piloting the Digital Travel Credential

A digital travel document would make international travel easier and speed up border checks.

Led by the Finnish Border Guard, the Finnish and Croatian authorities have launched a one-year Digital Travel Credentials (DTC) pilot project in which the two countries will test the use of a digital travel document for border control in air traffic at the external borders.

The Finnish Border Guard arranged the kickoff of the DTC Pilot project at Helsinki Airport on 25–26 January 2023.

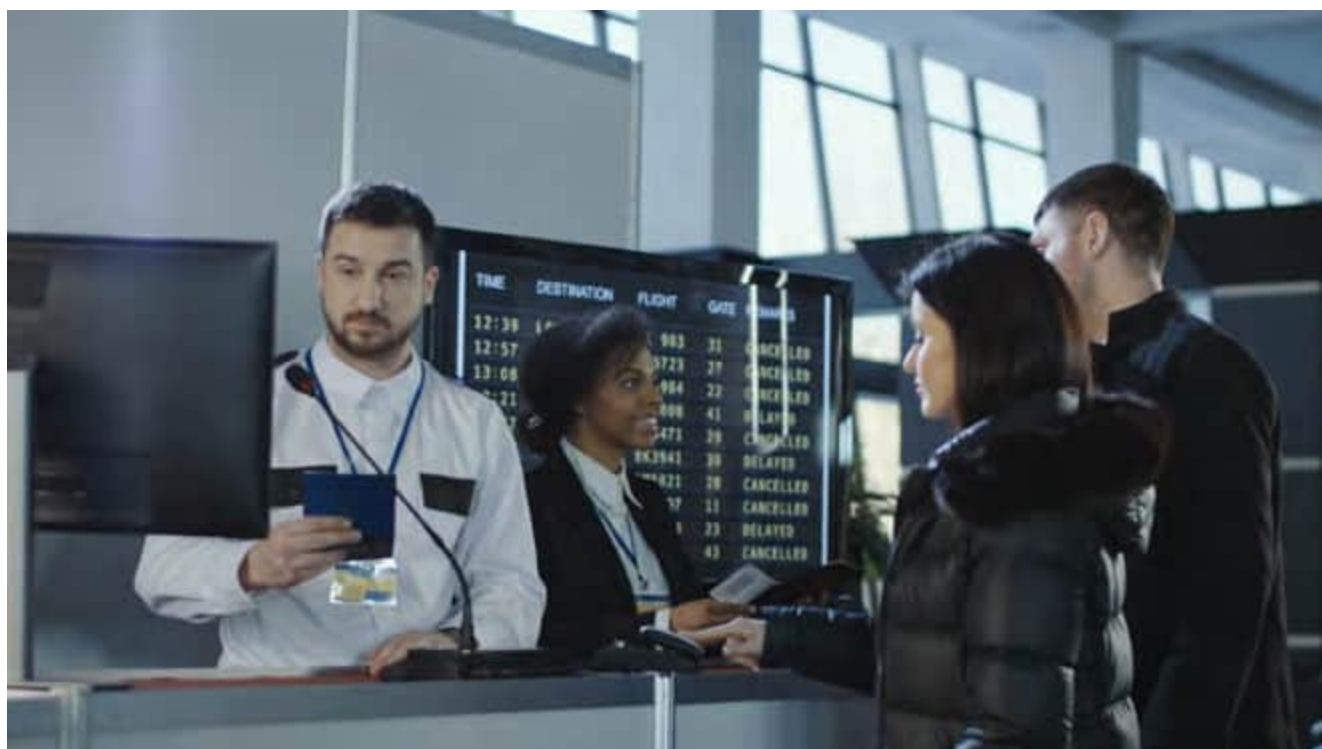
“By testing the DTC in real-life border control situations, we will gain information about its functioning to see if it actually speeds up the border control process and to evaluate its safety as a travel document in terms of border checks in the future”, explains Inspector **Mikko Väisänen** at the Border Control Unit of Finnish Border Guard Headquarters.

Another aim of the pilot project is to examine the suitability of the DTC for

guiding passengers at airports, for example, in connection with boarding.

“The DTC Pilot will provide us with valuable insight into the future border control processes and the related technical challenges. In addition, it will assist in determining the needs of legislative changes at the national level”, Väisänen points out.

“We look forward to active collaboration with Croatia in this project and





The Finnish Border Guard arranged the kickoff of the DTC Pilot project at Helsinki Airport on 25–26 January 2023. The presentation of automated border control gates for arrivals and departures was part of the programme.

hope there will be a sufficient number of Croatian citizens volunteering for border checks using the DTC. Also, it will be interesting to learn about Croatia's experiences concerning the use of a national mobile ID card application (eID) as part of the DTC Pilot project."

DTC testing by volunteer passengers

The technical capacity required for testing the DTC will be built at the border control points of Helsinki Airport and Zagreb Airport.

The relevant authorities, together with their partners, will ask passengers on selected routes to volunteer for testing the DTC on arriving and departing flights. At Helsinki Airport, passengers are expected to be able to test the DTC during spring 2023.

The volunteering test subjects will have access to a dedicated mobile application in which their DTC is stored. Before their flight, the passengers will use the application to send their DTC information to the border control authorities for a pre-clearance. During the actual border

check, a facial image will be taken to connect the passenger to the correct DTC. The test subjects must, however, carry a valid passport during travel as well.

Valuable information for the EU Commission

Partners in the project include Finnair from Finland and, from Croatia, the Ministry of the Interior and the company AKD d.o.o. The National Police Board of Finland, the Finnish Immigration Service and Finavia are also involved in the project as associated partners.

In Finland, the National Police Board is responsible for the registration of the volunteer participants. Another task of the National Police Board is to seek to develop a control mechanism for handling possible errors on the RFID chips of the travel documents. This development work will take place outside of the actual border check testing and it will support the functioning of the DTC in the future. The Finnish Immigration Service is engaged in developing a digital residence permit based on a digitally signed barcode.

In addition to the DTC Pilot of Finland and Croatia, a similar DTC pilot project is underway for the air traffic between the Netherlands and Canada. In 2023, both of these projects will provide the European Commission with tested information for legislative purposes in support of the Commission's extensive digital identity policy package.

In 2021, the Commission appointed a Travel Facilitation working group for the purpose of drawing up a proposal for an EU regulation on digital travel credentials. The idea is to have the DTC concept tested in a pilot project and utilise the experiences from the testing in the preparation of the Commission's proposal for a regulation. ●



The European Commission's Directorate-General for Migration and Home Affairs (DG HOME) is funding the DTC Pilot project with EUR 2.3 million.



TEXT: Hanna Lehto PHOTO: Frontex

Frontex standing corps is growing and developing

The first standing corps officers seconded by Finland have returned from their two-year Frontex mission.

In 2021, Finland seconded a total of eight persons to serve on a two-year international standing corps mission coordinated by Frontex. The secondment was based on the EU Regulation on the European Border and Coast Guard (EBCG) standing corps with the personnel recruited from the border se-

curity authorities of the EU Member States.

The standing corps is comprised of four categories of officers as specified in the EU regulation. All of the eight officials from the Finnish Border Guard were in category 2, in other words, personnel seconded by the member states for de-

ployment by Frontex on long-term (2–4 years) missions.

The Frontex operations took place in different European countries, including Albania, Bulgaria and Spain, and at the airports of major cities. The Finnish border guard officials participating in the operations gained new perspectives and



competence as resources for their future tasks.

Willing to continue in international duties, many of them have already travelled abroad on new, shorter secondments. Even though the establishment of the standing corps came with challenges, the experiences accrued from international missions have been positive.

Support in all phases of the mission

By contributing to the Frontex operations, Finland supports the strengthening of EU border management and solidarity for those member states that are under the greatest pressures from immigration. At the same time, the Finnish Border Guard will gain unique experience and competence while also reinforcing its capacity to receive support from the European counterparts if necessary.

Each EU member state is obligated to provide a certain number of border guard officials for the standing corps. The number of officials depends on the population of the country in question. Currently, a

total of 10 officials from the Finnish Border Guard serve as category 2 personnel on Frontex missions in Albania, Greece, Montenegro, Poland, France and Romania. On the other hand, Helsinki Airport is currently hosting one category 2 official from another state. The locations for secondments are determined by Frontex on the basis of requests for support and desired destinations.

By virtue of the EU regulation, the number of the standing corps increases gradually each year. For category 2, Finland's obligation will increase to 15 officials in 2024 and to 30 officials by the year 2027. Along with growing obligations, it is important for the Finnish Border Guard to maintain interest in Frontex missions among the personnel and to recruit the most motivated and suitable individuals for each task.

At the Finnish Border Guard Headquarters, the unit for international cooperation provides support for the individual officers throughout their secondment, endeavouring to anticipate and solve possible problems

together. The annually increasing obligations place new requirements on the operating models and, as the process is evolving, new areas of development are recognised all the time. Any feedback is considered carefully and the activities are continually developed on the basis of the feedback. The key aspect is to enable the border guard officials to fully focus on their work in the field. ●

Lieutenant Sampo Loukusa, who serves as the supervisor for category 2 officials, was interviewed for the article.

Practising the use of a stun gun during the training week

Toward the end of 2022, a training week was arranged for category 2 officials. The programme included, among other things, practical use-of-force training and the updating of authorisations. Stun guns are increasingly applied in Europe, so practising their use was part of the training.

The training also involved the updating of the officers' executive powers. The stun gun is forbidden in many European countries but, nevertheless, its

application for official use is expanding. One training day focused on the use of stun guns and the relevant exam. The stun gun used in the training was the Taser X2.

"As the possible use of stun guns is expanding, we want all category 2 officials to acquire the authority to carry one", says the leader of the training week, Lieutenant Sampo Loukusa.

The practical exercises during the training week were based on the idea of

the trainees working with a partner who is not a Finnish official. Those partners may not always know how people in Finland act and may not necessarily be on the same wavelength with their Finnish colleagues. Exercises were carried out in English.

RAJAN SUKELTAJAT HARJOITTELVAT KAIVOKSESSA

Vaativan meripelastuksen sukellusryhmä harjoitteli vedessä täyttyneessä kaivoksessa.

Suljettuun tilaan sukeltamista harjoitellaan simulaattoreissa, laivan hyllyissä sekä vedellä täyttyneissä kaivoksissa. Tällä kertaa harjoiteltiin vedellä täyttyneessä kaivoksessa Kuortaneella

Rajavartiolaitoksen suljetun kierron sukellusryhmä on perustettu vaativan meripelastuksen tarpeisiin, jossa yhtenä tehtävänä voi olla pelastussukellus suljettuun tilaan.



Sukeltajat lähdössä sukeltamaan.



Mennäkö vai eikö mennä?



Sukeltamassa oikeaan osoitteeseen.



Sukellusetsintä tuotti tulosta.



Lämmin juoma maistuu sukellusten välissä.

IVALON RAJAJÄÄKÄRIKOMPPANIAN VALATILAISUUS

Lapin rajavartioston Rajajääkärikomppania järjesti saapumiserän I/2023 sotilasvalatilaisuuden perjantaina 3.2.2023 Ivalon kirkossa. Sotilasvalan vannoi 113 alokasta.

Valan otti vastaan Lapin rajavartioston komentaja eversti **Jarkko Alén** ja va-

lan esilukijana toimi Inarin kunnanjohtaja **Tommi Kasurinen**.

Ennen valatilaisuutta varusmiehet osallistuivat valamarssille eli *Luton miesten marssille*. Lapin rajavartioston perinnejoukko-osasto Luton miehet eli Petsamon erillisosasto taisteli jatko-

sodassa Petsamon Luttojoella ja Lapin sodassa. Luton miesten muistoa ja perin-teitä kunnioittaen vuoden ensimmäisen saapumiserän varusmiehet suorittavat valamarssin hiihtämällä samoilla alueilla, joilla Petsamon erillisosasto taisteli.



POHJOIS-KARJALAN RAJAJÄÄKÄRIKOMPPANIAN SOTILASVALA

Pohjois-Karjalan rajavartioston rajajääkärikomppanian varusmiehet vannoiivat sotilasvalan Liperissä 9.2.2023. Valan vannonia oli yhteensä 127 alokasta.

Valakaavan esilukijana toimi Karjalan Poikien Kilta ry:n puheenjohtaja **Antti**

Eteläpää. Sotilasvalan vastaanotti Pohjois-Karjalan rajavartioston komentaja eversti **Marko Turunen**, joka nimitti alokkaat rajajääkäreiksi.

Varusmiehet suorittivat valapäivää edeltävänä päivänä noin 22 kilometrin

mittaisen valamarssin hiihtäen Tohmajärven rajavartioaseman vastuualueella valtakunnan rajalla.



RAJAVARTIOLAITOS VENE 23 BÅT -MESSUILLA

Venemessut järjestettiin 10.–19.2.2023 Helsingin Messukeskuksessa kolmen vuoden tauon jälkeen. Ne tarjosivat keskellä talvea kymmenen päivän ajan mahdollisuuden valmistautua vesille.

Rajavartiolaitos osallistui messuille viranomaisten yhteisosastolla yhdessä Poliisin, Väyläviraston ja Traficommin kanssa. Yleisölle esiteltiin veneilyturvallisuutta niin ammattilaisten, viranomaisten kuin kansalaistenkin näkökulmasta. Samalla jaettiin tietoa Rajan toiminnasta, kalustosta ja koulutuksesta.

Osastolla oli esittelyssä Rajan uusi ilmatyynyalus. Vastavalmistunut alus oli tuotu suoraan tehtaalta Ruotsista, ja messujen jälkeen se siirrettiin Turkuun palvelemaan Länsi-Suomen merivartiostoa.

Merivartiokoirana palveleva labradorinnoutaja **Nikke** vieraili osastolla useampana päivänä. Se veti tapansa mukaan rapsuttelijoita puoleensa. Messuväki oli kiinnostunut virkakoiran koulutuksesta ja elämästä ohjaajan kanssa.

Messukeskuksen piha-alueella järjestettiin kahtena päivänä perinteinen hätämerkinantovälineiden keräys. Keräykselle oli selvä tarve, sillä keräykseen tuotiin lähes tuhat vanhentunutta välinettä: hätäraketteja, käsisoituja ja merkisavuja.

Raja osallistui yhdessä muiden viranomaisten kanssa myös esimerkiksi nuorille suunnatun kilpailun järjestämiseen sekä lavaohjelmiin. Ylimerivartija **Ville Johansson** oli haastateltavana Seniorit kalaan -teemapäivänä.

Venemessuilla kävi noin 64 000 henkilöä, ja kyselyn mukaan ihmiset olivat oikein tyytyväisiä tapahtumaan. Rajan osastolla vierailut **Annika Ahvenlammi** halusi tutustua Rajan toimintaan, koska hänen 13-vuotias poikansa on hyvin kiinnostunut viranomaistoiminnasta. Aktiivisesti veneilyä harrastavan **Kimmo Inkisen** mielestä kevät alkaa venemessuilta. Ulkomailakin venemessuja kiertävä Inkinen kertoi käyvänsä aina myös viranomaisten osastoilla. – Veneilyturval-



Rajan uusi ilmatyynyalus kiinnosti messuyleisöä.



Venemessut on hyvä tilaisuus jakaa vinkkejä turvalliseen veneilyyn.



Keräykseen tuotiin lähes tuhat vanhentunutta hätämerkinantovälinettä.

lisuuteen tulee panostaa. Veneessä pitää olla päällä pelastusliivit, nopeusrajoituksia tulee noudattaa ja väistämissäännöt täytyy tuntea, Inkinen muistutti.

Venepoliisissa ryhmänjohtajana työskentelevä ylikonstaapeli **Jarmo Niininen** toteaa, että venemessuilla näkee aina uutuuksia, tapaa tuttuja ja pysyy alan hermolla. Viranomaisten hyvä yhteis-

henki korostuu yhteisellä messuosastolla. – Täällä tapaa paljon veneilijöitä ja voi jakaa veneilyvinkkejä kuten esimerkiksi, että veneilemään kannattaa lähteä hyvällä fiiliksellä, jätetään turha kiire pois ja otetaan muut vesillä liikkujat huomioon.

Suomenlahden merivartioston johtokeskuksessa työskentelevä johtokeskusoperaattori **Ville Kukkonen** nostaa

veneilyvinkkeinä esille ennakoinnin ja varautumisen sekä päällikön vastuiden kertaamisen. Hänen mielestään venemessuilla mielenkiintoisinta on kansalaisten kohtaaminen. – Täällä on mahdollisuus keskustella kansalaisten kanssa ja vastata heitä askarruttaviin kysymyksiin. Aina siinä saa itsekin jotain uutta.

TEKSTI JA KUVAT: Kirsti Helin

VALTAKUNNALLINEN 112-KAMPANJA

Valtakunnallista turvallisuuskampanjaa vietettiin jälleen hätänumeroviikolla 6.–12. helmikuuta. Kampanja huipentui 112-päivään lauantaina 11.2., jolloin järjestettiin yleisötapahtumia eri puolilla Suomea.

Hätäkeskuslaitoksen koordinoiman viikon teemana oli *Varautuminen on arjen pieniä tekoja*. Kampanjalla opastettiin ihmisiä varautumaan erilaisiin häiriö- ja poikkeustilanteisiin ja ennaltaehkäisemään vaaratilanteita. Ihmisiä myös kannustettiin lataamaan 112-sovellus kännykkäänsä ja opettamaan lapsille, miten hätänumeroon soimitaan.

112-päivä on suomalainen keksintö ja sitä on vietetty Suomessa vuodesta 1997 lähtien. Muualla Euroopassa päivää on vietetty vuodesta 2008 alkaen ja siitä on muodostunut koko EU:n laajuinen ja näkyvä turvallisuuskampanja.

Turun kävelykadun yleisötapahtumassa luutnantti **Tatu Pohjola** Nauvon merivartioasemalta oli kertomassa meripelastajien työstä ja välineistä. Aurinkoinen lauantapäivä oli houkuttellut Turun keskustaan joukoittain eri ikäistä väkeä.

Toimi näin, jos joudut merihätään

1. Merellä meripelastuksen hälytysnumero on 0294 1000. Voit soittaa myös hätänumeroon 112. Hätäkeskukset välittävät ja vastaanottavat ilmoituksia.
2. Kun soitat meripelastuksen hälytysnu-



- meroon, puhelusi yhdistyy heti lähimpään meripelastuksen johtokeskukseen.
3. Ilmoita oma nimesi, aluksesi nimi ja kerro, miten sinut tavoittaa.
4. Kerro rauhallisesti, mitä on tapahtunut, mitä apua tarvitaan, kuinka monta henkilöä veneessä on ja anna veneen tarkka sijainti.
5. Kerro onko veneessä loukkaantuneita tai onko ihmishenkiä vaarassa.
6. Yritä kuvailla venettä.
7. Älä katkaise yhteyttä, ennen kuin saat luvan.
8. Ilmoita heti, jos tilanne muuttuu.

Ota yhteyttä meripelastuksen hälytysnumeroon myös, jos havaitset muita vaaratilanteita merellä. Muista, että Suomen merialueella on hypotermiavaara ympäri vuoden.



Tatu Pohjola



Kirjoittaja Ilja Iljin toimii Länsi-Suomen merivartioston apulaiskomentajana.

Kansainvälinen yhteistyö kotimaan tehtävien tukena

Nyt niitä saa! Nimittäin kansainvälisestä yhteistyöstä kumpuavia operatiivisia hyötyjä kotimaassa.

Kesän korvalla Suomeen ja muihin pohjoisimman Itämeren rantavaltioihin (-1) rantautuu Euroopan raja- ja merivartiostoviraston (Frontex), Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) ja Euroopan kalastuksenvalvontaviraston (EFCA) yhteistyössä koordinoima MMO, eli Multipurpose Maritime Operation tai suomeksi monialainen merellinen operaatio.

Kyseessä on ensimmäinen tapaus laatuun näillä leveyksillä sekä samalla mittasuhteiltaan laajin MMO koskaan ja missään. Operaation puitteissa tullaan kansainvälisessä yhteistyössä, yhteiseurooppalaisilla suorituskyvyillä tuettuna, hoitamaan samoja merellisiä tehtäviä, joista merivartiostot joka tapauksessa lain velvoittamina toimialueillaan vastaavat: merellistä rajojenvalvontaa, yleistä merivalvontaa, meripelastusta ja merellisiä avustustehtäviä, ympäristövahinkojen torjuntaa sekä kalastuksen valvontaa.

Tätä kirjoitettaessa, helmikuussa 2023, on tarkempi suunnittelu vielä kesken, mutta todennäköisesti operaation siipien suojassa toimeenpannaan ainakin jo aiemmilta kesiltä tutut EMSA:n lennokin käyttö rajojenvalvonnan tukena sekä EFCA:n koordinoima JDP-kalastuksenvalvonta. Lisäksi Frontex

koordinoinee yhteisen merellisen rajojenvalvontaoperaation. Operaation teemoihin liittyviä koulutustapahtumia myös järjestettäneen.



LISÄRESURSSIT HYÖDYLLINEN BONUS

Odotukset kannattaa pitää maltillisina. MMO:lta ei varmastikaan tässä vaiheessa ja tällä yhteistoiminnan kypsyyssasteella kannata odottaa merkittävää operatiivista lisäarvoa. Kansalliset resurssimme on mitoitettu vastaamaan vallitsevan toimintaympäristön vaatimuksia, joten yhteistyön kautta käyttöön saatavat lisäresurssit ovat parhaimmillaankin hyödyllinen bonus. Eri asia olisi tilanne, jossa oma kykyimme olisi puutteellinen suhteessa vaatimuksiin, kuten on asian laita eräissä eteläisemmissä jäsenvaltioissa. Hyvä on kuitenkin muistaa, että toimintaympäristö voi koska vain kääntyä myrskysisempään suuntaan ja yhteistyötä on syytä harjoitella nimenomaan suoja-

sään aikana. Voi myös olla, että resurssintiamme haastetaan tulevissa valtion säästötalkoissa, jolloin myöhemmässä vaiheessa voivat ulkopuolelta saatavat suorituskyvyt nousta arvoon arvaamattomaan.

Kaikki lisäarvo ei myöskään ole mitattavissa pelkin operatiivisen hyödyn mittarein. Etumme on kansainvälisen huomion kiinnittäminen Itämeren operaatiosuuntaan jo normaalioloissa, mutta erityisesti erinäisissä häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. MMO osaltaan kampeaa valokeilaa tänne. Valokeilassa paljastuu kansainvälisilläkin mittapuilla poikkeuksellisen laadukas ammattitaitomme, luotettavuutemme ja yhteistyökykymme. Tuolla aineettomalla valuutalla lunastamme maailman areenoilla goodwilliä eli suopeutta, joka voi kantaa lyhytaikaista operatiivista hyötyä huomattavasti pidemmälle. Toisaalta MMO:n kautta muodostamme niin yksilöiden kuin organisaatioiden välillä uusia yhteyksiä, joihin voimme turvautua pahan ja hyvän päivän tullen, kun asioita pitää saada liikkeelle.

Onhan niitä operatiivisia hyötyjä kv-yhteistyöstä toki saatu ennen MMO:takin. Erityisesti kahdenvälinen yhteistyö naapurivaltioiden kanssa suoltaa timantteja säännöllisesti niin raja- kuin meriturvallisuudenkin saralla. Monenvälisessä yhteistyössä taas olemme lähettäneet

satoja virkamiehiä Frontexin koordinoimiin yhteisoperaatioihin ja vastaanotta-neetkin kymmeniä. Parhaita käytänteitä sekä osaamista on operaatioissa jaettu ja varmasti myös vastaanotettu kotimaan toiminnassa sovellettavaksi.



YHTEIS- OPERAATIOISTA PARHAITA KÄYTÄNTEITÄ

Lisäksi operatiivinen tuki toisen jäsenvaltion ulkorajasuudella tunnetusti palvelee suoraan kotimaan rajaturvalli-suustilannetta sisärajojen ollessa avoi-met. Olemme koulututtaneet muutamia virkamiehiä jopa yhdennetyn strategisen rajaturvallisuuden maistereiksi Frontexin koulutusohjelmassa, vaikkakin tuon sinällään arvokkaan koulutuksen anti on osoittautunut haastavaksi kotimaan tehtävissä ulosmitata. Ehkä eurooppa-laiseen maisterikoulutusohjelmaan tulisi

komentaa vasta yleisesikunta- tai esiup-seerikurssin jälkeen, jolloin ollaan kurs-sin oppeihin nähden heti oikeammalla tehtävätasolla.

Mitä vielä voisimme tehdä kansain-välisen tukipotentiaalimme pönkittämi-seksi? Alueellinen koskemattomuus ja puolustusvalmius on yksi strategiamme mukaisista ydintehtäväalueista. Sillä suunnalla Nato-jäsenyys verkalleen jol-kottelee kohti. Olisiko Nato-yhteistyössä myös Rajavartiolaitokselle itsenäistä roo-lia Puolustusvoimien kyljessä? Natolla ainakin on valtavat koulutusresurssit, joista meillekin voisi olla ammennetta-vissa. Muutamissa Nato-maissa asevoi-milla on vahva rooli merellisessä rajojen-valvonnassa ja Norjassa maarajallakin. Sieltäkin voisi luonnollista yhteistyötä löytyä.

Eräs mahdollinen yhteistyöformaatti on myös eurooppalainen santarmistoyh-teistyö. Velsenin sopimuksen puitteissa kahdeksan eurooppalaista sotilaalli-sesti järjestettyä poliisiviranomaista (eli santarmistoa) toimeenpanee verrattain laajamittaista operatiivista yhteistyötä. Raja eittämättä hyvinkin täyttäisi mai-nitun sopimuksen jäsenyyskriteerit ja voisi yhteistyöhön halutessaan osallis-tua. Poliittinen siunaus toki tarvittaisiin ja kustannus-hyötypunninta olisi syytä tehdä huolella.

Rajamedia,

LISÄÄ LUETTAVAA VERKOSSA!

Rajamedia-sivustolla julkaisemme viikoittain uutta luettavaa Rajavartio-laitoksen tehtävistä, ajankohtaisista aiheista, työntekijöiden arjesta sekä Rajan historiasta. Löydät Rajamedian osoitteesta www.rajamedia.fi

RAJAMME VARTIJAT maaliskuu 2023
Rajavartiolaitoksen 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 översättning AB

PAINO
Grano Oy

ETU- JA TAKAKANNEN KUVAT
Etukannen kuva: Ahvenanmaan
merivartioasema. Takakannen kuva:
Lapin rajavartiosto.

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.

● 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 vuorokau-
dessa kaikkina vuodenaikoina

PÅ LAND, TILL HAVS, I LUFTEN
Gränsbevakningsväsendet väkar
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