

RAJAMME VARTIJAT

2/2024

Rajan
toimintakyvyn
takaaminen

RAJAMME VARTIJAT

90



Tässä lehdessä

- 3 Ajankohtaista
- 4 Henkilöstöjohtamisen suunta
- 5 Riktningen för personalledningen
- 6 Turvallisuuden tuottaminen merellä ja saaristossa
- 10 Öljyntorjunta Ahvenanmaalla
- 12 Vartiolaivojen rakentamisen valvonta
- 14 Rajatarkastukset Helsinki-Vantaalla
- 18 Digipassin pilotointi
- 22 Digipassin hyödyt
- 23 EU-rahoitusta Rajan hankkeille
- 26 Arjen turvallisuus harva-alueella
- 28 Kylmien olojen osaaminen vaatii opiskelua, kalustoa ja uteliaisuutta
- 32 Virpiniemen merivartioaseman peruskivi muurattiin
- 34 Vuoden 2023 Rajamme Vartija
- 35 Vieraskynä: Maanpuolustusmedia luo pelotetta
- 36 Rajan uusi ylläkäri
- 37 Kolumni: Sinus nostrum – Nato-lahtemme
- 38 Svenska resuméer
- 47 English summaries
- 52 Lyhyesti



Vastuu ympäristövahinkojen torjunnasta Ahvenanmaan avomerialueella siirtyi 1.6.2024 alkaen Rajavartiolaitokselle.



Helsinki-Vantaan lentoaseman rajatarkastusosasto on henkilövahvuudeltaan Rajan suurin toimintayksikkö. – Kansainvälisessä ympäristössä jokainen päivä on erilainen ja mielenkiintoinen, kertoo rajatarkastuksia johtava Petri Mellin.

RAJAMME VARTIJAT kesäkuu 2024

Rajavartiolaitoksen sidosryhmälehti on ilmestynyt vuodesta 1934 lähtien.

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

Lehti on luettavissa sähköisesti osoitteessa <https://rajamedia.raja.fi/rajamme-vartijat>

JULKAISIJA

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

PÄÄTOIMITTAJA

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

TOIMITUSIHTERI

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

TAITTO

Princeps Oy

KÄÄNNÖKSET

Integra Oy
Scandix översättningar Ab

PAINO

Grano Oy
ISSN 0483-9080

KANNEN KUVAT

Etukansi: Maisa Salo
Takakansi: Elias Torppa

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.



Painotuote
4041 0955

Välineellistetyin maahantulon torjuminen

Hallitus antoi 21.5.2024 eduskunnalle esityksen laiksi väliaikaisista toimenpiteistä välineellistetyin maahantulon torjumiseksi. Rajaturvallisuutta vahvistavan lain tavoite on varmistaa, että Suomessa on tehokkaat keinot torjua tilanteet, joissa välineellistettyä maahantuloa käytetään Suomen painostamiseen, sekä varautua välineellistetyin maahantulon vakavimpiin tilanteisiin. Syksyllä 2023 ilmennyt välineellistetyin maahantulon uhka on edelleen korkea Suomen itärajalla. Valtioneuvoston päätöksellä Suomen ja Venäjän maarajan rajanylityspaikat ovat toistaiseksi suljettuja.



Lue lisää raja.fi/-/sisaministerio-hallituksen-esitys-rajaturvallisuuslaiksi-eduskunnalle

Miehittämätön ilma-alusjärjestelmä tukee merivalvontaa

Rajavartiolaitos on jälleen saanut Euroopan meriturvallisuusvirastolta (EMSA) käyttöönsä miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän (RPAS) tukemaan rannikkovartiostotoimintojaan. RPAS-järjestelmän tuottama tieto parantaa merivartiostojen merellistä tilannekuvaa ja tukee omien resurssien tehokkaampaa käyttöä ja suuntaamista. Järjestelmän avulla Rajavartiolaitos pääsee myös syventämään kansainvälistä yhteistyötä EMSAn ja muiden merivalvontaoperaatioihin osallistuvien valtioiden kanssa. Kauko-ohjattava ilma-alus on kiinteäsiipinen ja pystyy operoimaan useita tunteja ilmassa.



Lue lisää raja.fi/-/rajavartiolaitos-jatkaa-tanakin-purjehduskautena-suomen-merialueiden-valvontaa-ilmasta

Presidentti vierailulla Pohjois-Karjalassa

Tasavallan presidentin ensimmäinen maakuntamatka suuntautui Pohjois-Karjalaan 27.3.2024. Presidentti **Alexander Stubb** puolisoineen tutustui Rajavartiolaitoksen ja Pohjois-Karjalan rajavartioston toimintaan Tohmajärven rajavartioasemalla. Heille esiteltiin muun muassa rajapartion liikkumisvälineitä ja varustusta. Vierailun aikana he kävivät myös suljetulla Niiralan rajanylityspaikalla.



Euroopan komission puheenjohtaja tutustui itärajan tilanteeseen

Pääministeri **Petteri Orpo** ja Euroopan komission puheenjohtaja **Ursula von der Leyen** vierailivat Imatran rajanylityspaikalla 19.4.2024. Vierailun keskeisenä tarkoituksena oli perehdyttää komission puheenjohtaja von der Leyen Schengen-alueen itärajan tilanteeseen. Rajan tilanteesta kertoivat sisäministeri **Mari Rantanen** ja Rajavartiolaitoksen edustajat.



Rajavartiolaitoksen henkilöstöjohtamisen suunta

Henkilöstöjärjestelmän tehtävänä on mahdollistaa Rajavartiolaitoksen tavoitteiden saavuttaminen.

Rooli ei ole vähäinen, sillä ensimmäistäkään tavoitetta ei voida saavuttaa ilman osaavia ihmisiä.

Korkean valmiuden organisaation henkilöstöjärjestelmä perustuu pitkäjänteiseen suunnitteluun, mutta sen on taivuttava toimintaympäristön nopeissakin muutoksissa mahdollistamaan uudenlaiset organisoinnit, nopeat rekrytoinnit ja valtakunnallinen painopisteiden luominen. Rajan väen työ- ja toimintakyky on turvattava kaikissa mahdollisissa ja mahdottomissa tilanteissa, kaikissa oloissa.

Henkilöstöjärjestelmän tärkeä tehtävä on myös pitää organisaatio tasapainossa eli yhteensovittaa tarpeet ja resurssit valtakunnallisesti ja huolehtia että tarvittava osaaminen on oikeassa paikassa oikeaan aikaan.

Henkilöstöstrategia käytäntöön

Alkuvuodesta 2019 vahvistettu Rajavartiolaitoksen henkilöstöstrategia on toiminut henkilöstöalan pitkäjänteisen kehittämisen johtotähtenä viime vuosien aikana. Strategia on antanut hyvät perusteet henkilöstöjohtamisen konkreettisille toimenpiteille, vaikka maailma onkin huomattavasti muuttunut strategian laadinnan ajoista. Strategian esittämien tavoitteiden saavuttamisen tärkeys on jatkuvasti vain vahvistunut.

Henkilöstöstrategian toimeenpanon myötä on määritetty Rajavartiolaitoksen henkilöstöalan kehittämisen pääsuunnat: pitkäjänteinen voimavarasuunnittelu, osaamisen johtaminen, henkilöstön hyvä työ- ja toimin-

takyky sekä laadukkaat henkilöstöpalvelut. Rajavartiolaitoksen esikunnassa on nyt myös organisoiduttu tämän jaon mukaisesti. Organisointi mahdollistaa osaltaan paremman keskittymisen valituille pääsuunnille.

Henkilöstöstrategian tavoitteiden toimeenpano on näkynyt Rajavartiolaitoksessa viime vuosina monin tavoin. Esimerkiksi työkykyllä ja työturvallisuusjärjestelmä on viime vuosina uusittu, työn tekemisen joustavuutta ja eri muotoja on kehitetty, tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyötä sekä vastuullista johtamista ja työyhteisötaitoja on toiminnassa painotettu ja osaamisen hallintaa selkeytetty. Viimeiseen liittyen on luotu myös virtuaalikoulu, eNalle, joka tukee hyvällä tavalla henkilöstön osaamisen nopeaa päivittämistä toimintaympäristön muutoksissa.

Pitkäjänteistä henkilöstösuunnittelua

Olemme myös panostaneet pitkäjänteiseen henkilöstösuunnitteluun, hyvään henkilöstötilannekuvaan sekä henkilöstömme käytettävyyden varmistamiseen. Viimeisin tarkoittaa kaikkia toimia sen eteen, että Rajan väki on työkykyistä, osaa tehtävänsä ja työ on kaikkialla sujuvaa.

Työaika ei kulu työyhteisön ongelmien selvittelyyn ja työ ei keskeydy jatkuvasti huonon perehdytyksen, työtapaturmien tai liian raskaan hallinnon takia. Jos työkyky jostakin syystä palvelusuran aikana heikkenee, se voidaan palauttaa yhdessä työterveyden asiantuntijoiden tuella.

Kuluva vuoden suunnittelukierroksella pohditaan aikataulu Rajavartiolaitoksen seuraavalle henkilöstöstrategialle. Tulevien vuosien tavoite on sinänsä selvä ilman strategioitakin: sen takaaminen, että Rajavartiolaitoksessa on määrältään riittävä, ammattitaitoinen, hyvinvoiva ja motivoitunut henkilöstö vastaamassa kaikkiin eteen tuleviin haasteisiin. Yhteisen strategiatyön kautta hahmotetaan kuitenkin tulevaisuuden työelämuutoksia ja käydään aktiivista vuoropuhelua oman väen ja eri asiantuntijoiden kanssa. Tuleva 2030-luku on epäilemättä taas monin tavoin erilainen kuin edeltävä vuosikymmen. Siihen on henkilöstöjärjestelmänkin ennakoiden varauduttava. ■



Lippueamiraali Tom Hanén toimii Rajavartiolaitoksen henkilöstöosaston osastopäällikkönä.

Riktningen för Gränsbevakningsväsendets personalledning

Syftet med personalsystemet är att göra det möjligt att uppnå Gränsbevakningsväsendets mål.

Detta är ingen obetydlig roll, eftersom man inte kan uppnå ett endaste mål utan kompetenta människor.

Personalsystemet i en organisation med hög beredskap bygger på långsiktig planering, men det ska också kunna anpassas till snabba förändringar i verksamhetsmiljön för att möjliggöra nya typer av organiseringar, snabba rekryteringar och riksomfattande prioriteringar. Personalens arbets- och funktionsförmåga måste tryggas i alla möjliga och omöjliga situationer, under alla förhållanden.

Personalsystemet har också den viktiga uppgiften att hålla organisationen balanserad, det vill säga samordna behov och resurser på riksplanet och se till att den kompetens som behövs finns på rätt plats vid rätt tidpunkt.

Personalstrategin omsätts i praktiken

Gränsbevakningsväsendets personalstrategi fastställdes i början av 2019 och den har under de senaste åren varit ledstjärnan för den långsiktiga utvecklingen av personalsektorn. Strategin har utgjort en god grund för personalledningens konkreta åtgärder, trots att världen har förändrats avsevärt sedan strategin upprättades. Det har med tiden blivit allt viktigare att uppnå målen i strategin.

I och med genomförandet av personalstrategin har man fastställt huvudriktningarna för utvecklingen inom Gränsbevakningsväsendets personalsektor: långsiktig resursplanering, kompetensledning, personalens goda arbets- och funktionsförmåga samt högklassiga per-

sonaltjänster. Staben för Gränsbevakningsväsendet har nu också organiserats enligt denna uppdelning, vilket gör det möjligt att bättre fokusera på utvalda huvudriktningar.

Under de senaste åren har genomförandet av målen i personalstrategin märkts på olika sätt vid Gränsbevakningsväsendet. Till exempel har man under de senaste åren förnyat modellen för arbetsförmåga och systemet för arbetssäkerhet, utvecklat arbetsflexibiliteten och olika arbetsformer, satsat på såväl jämställdhets- och likabehandlingsarbete som på ansvarsfull ledning och medarbetarkompetens i verksamheten samt förtydligat kompetenshanteringen. I samband med det sistnämnda har det också skapats en virtuell skola, eNalle, som på ett positivt sätt stöder en snabb uppdatering av personalens kompetens i samband med ändringar i verksamhetsmiljön.

Långsiktig personalplanering

Vi har också satsat på långsiktig personalplanering, en positiv lägesbild med avseende på personalen samt på att försäkra oss om vår personals tillgänglighet. Det sistnämnda innebär alla åtgärder för att Gränsbevakningsväsendets anställda ska vara arbetsföra och behärska sina uppgifter samt för att arbetet ska löpa smidigt överallt.

Arbetstiden går inte till att reda ut problem bland personalen och arbetet avbryts inte heller ständigt på grund av undermålig introduktion, arbetsolyckor eller för tungrodd administration. Om arbetsförmågan av någon

anledning försämras under tjänstetiden, kan den återställas med stöd av sakkunniga inom företagshälsovården.

Under årets planeringsomgång funderar vi på tidsplanen för Gränsbevakningsväsendets nästa personalstrategi. Målet för de kommande åren är förvisso klart även utan strategier: att garantera att Gränsbevakningsväsendet har tillräckligt många yrkeskunniga, välmående och motiverade anställda som svarar på alla de utmaningar som de ställs inför. Det gemensamma strategiarbetet kan ändå ge en uppfattning om hur arbetslivet kommer att förändras i framtiden och vi för en aktiv dialog med den egna personalen och olika sakkunniga. Nästa decennium, 2030-talet, kommer utan tvekan att på många sätt se annorlunda ut än det föregående decenniet. Det måste också personalsystemet vara förberett på. ■

Skribenten, flottiljamaral Tom Hanén är chef för Gränsbevakningsväsendets personalavdelning.

Rajavartiolaitos kehittää jatkuvasti meripelastustoiminnan suorituskykyään mm. kalustehankinnoilla ja tiiviillä harjoittelulla muiden meripelastuksen toimijoiden kanssa.



Raja turvallisuuden tuottajana merialueella ja saaristossa

Rajavartiolaitos on merialueella jatkuvasti läsnä ylläpitämässä korkeaa johtamis- ja toimintavalmiutta kaikkiin turvallisuustehtäviin sekä normaali- että poikkeusoloissa.

TEKSTI Mikko Simola KUVAT Raja

Ajantasaisen tilannetietoisuuden ylläpito mahdollistaa Rajavartiolaitoksen monialaisten merellisten turvallisuustehtävien hoitamisen. Rajavartiolaitos edistää turvallisuutta merialueella myös ennaltaehkäisevällä ja suunnitelmallisella toiminnalla yhteistyössä keskeisten viranomaistahojen ja vapaaehtoisorganisaatioiden kanssa. Merellisessä valvontatoiminnassa ja pelastustehtävissä huomioidaan aina myös rikostorjunnan näkökulma.

Rajavartiolaitoksen ammattitaito ja luotavuus meripelastustoimen järjestämisessä on tunnettua sekä Suomessa että kansainvälisesti. Tässä artikkelissa luodaan katsaus Rajan rooliin meripelastuksessa, vedenalaistoinnissa ja ympäristövahinkojen torjunnassa.

Johtava meripelastusviranomainen

Rajavartiolaitos on Suomen johtava meripelastusviranomainen, joka vastaa meripelastustoimen järjestämisestä Suomen meripelastusvastuualueella. Rajavartiolaitos johtaa meripelastusta, osallistuu meripelastustoimintaan omilla resursseillaan, huolehtii meripelastustoimen suunnittelusta, kehittämisestä ja valvonnasta sekä vastaa meripelastustoimen tehtävien yhteensovittamisesta muiden meripelastustoimeen osallistuvien toimijoiden kesken.

Rajavartiolaitoksella on meripelastukseen ja merellisiin avustuksiin liittyviä tehtäviä noin 1800–1900 vuodessa. Tehtävämäärä jakaantuu melko lailla tasan Suomenlahden ja Länsi-

Suomen meripelastuslohkojen kesken. Valtaosassa tehtäviä kohteena on huvialus.

Omien ydintehtäviensä lisäksi Rajavartiolaitos osallistuu saaristossa ja rannikolla lukuisiin pelastustoimen, poliisin ja ensihoidon tehtäviin tuoden kustannustehokkaalla tavalla merkittävää yhteiskunnallista vaikuttavuutta merellä liikkujien ja saaristossa asuvien turvaksi.

Meripelastustoimeen liittyviä uhkia arvioidaan jatkuvasti yhteistyössä muiden meripelastukseen osallistuvien toimijoiden sekä kansainvälisten yhteistyötahojen kanssa. Teknologian kehittyminen ja merialueen toimintaympäristön muutokset ovat tuoneet mukanaan uudenlaisia elementtejä meripelastustoimen riskianalyyysiin.



Turva on varustettu vedenalais-valvontaa varten suunnitelluilla teknisillä laitteilla, kuten sukeltajien käyttämällä märkäkellolla.



Rajan kokeneet ja ammattitaitoiset sukeltajat ovat jatkuvasti toimintavalmiudessa.

Automatiikan riskit merenkulkijoille

Merenkulussa teknologiaa hyödynnetään kasvavassa määrin. Aluksen ja merenkulun turvalaitteiden hallintaa koskevan tekniikan pettäminen voi kapeilla tai vilkasliikenteisillä väylillä aiheuttaa vakavia seurauksia.

Viime aikoina on havaittu lukuisia satelliittipaikkannukseen liittyviä häiriöitä, joilla on vaikutusta alusten paikannusjärjestelmiin ja navigoinnin tarkkuuteen. Tämä on lisännyt merenkulkuun liittyviä riskejä ja korostaa asianmukaisen reittitarkastelun sekä perinteisen optisen ja tutkanavigoinnin hallinnan ja säännönmukaisen käytön tärkeyttä.

Pitkällä aikavälillä meriliikenteen automatisoitumisen kehittyminen saattaa tuoda myös uusia haavoittuvuuksia merenkulkuun. Yhtenä esimerkkinä ovat autonomiset alukset, joita ohjataan maista eikä itse alukselta. Toisaalta meriliikenteen automatisoituminen voi pienentää inhimillisistä syistä johtuvien onnettomuustilanteiden riskiä.

Suuronnettomuuksien vaarat

Muuttuneessa turvallisuustilanteessa ei voida sulkea pois tahallista alusonnettomuutta Suomen lähimerialueella. Tarkoituksella aiheutettu suuronnettomuus sitoisi laajasti viranomaisvoimia ja voisi aiheuttaa merkittävän ympäristökatastrofin sekä mahdollisesti estäisi onnettomuusalueella olevan väylästä käytön. Myös merelliseen kriittiseen infrastruktuuriin kohdistuvat tahalliset iskut ja sabotaaši voivat

infrastruktuurivaurioiden lisäksi rajoittaa merialueiden käyttöä ja kasvattaa siten merellisten onnettomuuksien riskiä.

Venäläisen öljyn kuljetuksiin käytettävän ns. varjolaivaston epävarmuudet näiden alusten keskimääräistä korkeammasta iästä johtuen ja miehistöjen mahdollinen tottumattomuus Itämerellä toimimiseen erityisesti jääolosuhteissa ovat kasvattavat merionnettomuuksien riskiä erityisesti Suomenlahden alueella merkittäväällä tavalla. Asia on tärkeää huomioida myös meripelastuksen näkökulmasta, koska onnettomuustilanteessa toiminta alkaa ihmishenkien pelastamisella.

Lähimerialueillamme sekä kansainväliselle merialueelle Suomen talousvyöhykkeellä että aluevesillemme sijoitettavat merituuli-voimalat aiheuttavat tulevaisuudessa omat haasteensa meripelastustehtäville ja lisäävät onnettomuusriskejä entisestään.

Viime vuosina on Itämeren alueella Suomen meripelastusvastuualueen ulkopuolella tapahtunut aluspaloja (Almirante Storni 2021, Stena Scandica 2022 ja Alexia 2022), jotka ovat osoittaneet aluspalojen riskit todelliseksi. Näihin on varauduttava yhteistoiminnassa muiden viranomaisten kanssa.

Rajan suorituskyky ajan tasalla

Rajavartiolaitys kehittää jatkuvasti meripelastustoimen suorituskykyään kalustoa koskevilla kehitystoimilla ja kalustohankinnoilla, suunnitelmavalmiuden parantamisella sekä tiiviillä

yhteistyöllä ja harjoittelulla muiden meripelastukseen osallistuvien toimijoiden kanssa. Kansainvälisessä yhteistyössämme korostuu saumaton ja sujuva toiminta Ruotsin ja Viron viranomaisten kanssa.

Rajavartiolaityksen alus- ja ilma-alushankinnoissa huomioidaan aina toimintaympäristömme edellyttämä suorituskyky. Kahden uuden VL2025-luokan vartiolaivan hankinta sekä valvontalentokoneiden uusinta parantavat merkittävästi Rajavartiolaityksen valmiutta monialaisten merellisten tehtävien tehokkaaseen suorittamiseen.

Rajavartiolaitys tuottaa ja ylläpitää meripelastustoimen ohjeistusta ja suunnitelmia. Esimerkkejä tästä työstä ovat vuosien 2021–2023 aikana päivitetty *Monialaisiin merellisiin onnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma* (MoMeVa), vuonna 2024 päivitetty *Meripelastustoimen viestiohje*, vuonna 2024 päivitettävä *Meripelastusohje* sekä muu vesilläliikkujien valistusmateriaali onnettomuus- ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi. Lisäksi Rajavartiolaitys valmistelee parhaillaan meripelastuksen yhteistoimintasuunnitelmaa (ERCOP, Emergency Response Cooperation Plan) merituuli-voimahankkeiden rakennus- ja operointivaiheisiin. Rajavartiolaitys on myös kehittänyt viime vuosina suunnitelmavalmiuttaan poikkeusolojen meripelastuksen johtamiseen ja toimeenpanoon.

Rajavartiolaitys osallistuu aktiivisesti meripelastustoimen kansainvälisiin foorumeihin



Talviolosuhteissa tehtävän öljyntorjunnan kehittämiseksi vartiolaiva Turvalle saataneen vuoden 2024 aikana uusi keräysjärjestelmä.

sekä ylläpitää tiivistä yhteistyötä naapurimaiden, erityisesti Viron ja Ruotsin kanssa. Parhaillaan Suomi valmistautuu tulevaan Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) auditointiin, joka kohdistuu Suomeen lokakuussa 2024. Rajavartiolaitoksen osalta auditointi koskee erityisesti meripelastusta, merellistä ympäristövahinkojen torjuntaa sekä päästöjen valvontaa.

Meripelastustoimen johtamisen ja suorituskyvyn ylläpitämiseksi sekä kehittämiseksi Rajavartiolaitos tarjoaa jatkuvasti meripelastustoimeen liittyvää koulutusta. Koulutus pohjautuu Suomen meripelastustoimen järjestelyihin ja kansainvälisiin vaatimuksiin. Koulutuksesta vastaava Raja- ja merivartiokoulu kehittää jatkuvasti koulutusten sisältöä ja tarjontaa. Osa meripelastustoimeen liittyvistä kursseista on avoimia myös Rajavartiolaitoksen ulkopuolisille toimijoille. Lisäksi Rajavartiolaitos järjestää kansainvälisiä meripelastustoimen kursseja, joille osallistuu kurssilaisia useista eri maista sekä EU:n erillisvirastoista.

Vedenlaistoimintojen kärkeäsaaja

Vedenlaistoiminnan tavoitteena on ylläpitää suorituskkyä ja valmiutta rajaturvallisuuden, meripelastustoimen ja merellisten ympäristövahinkojen torjunnan edellyttämiin vedenalaistehtäviin. Lisäksi Rajavartiolaitoksen suorituskkyä voidaan käyttää muiden viranomaisten tehtävissä yhteistoimintasopimusten sekä virka-apulainsäädännön menettelyjen mukaisesti. Sukeltajia käytetään myös kustannustehokkaalla tavalla Rajavartiolaitoksen toimintaa palveleviin työsuorituksiin, kuten esimerkiksi aluslaskun toimintakyvyn ja merivartiosatamien ylläpitoon.

Sukeltajavalmiutta ylläpidetään pääsääntöisesti vartiolaivoilla. Vartiolaivoilla Rajan kokeneet ja ammattitaitoiset sukeltajat ovat jatkuvassa toimintavalmiudessa ja siirrettävissä vedenalaiskalustoineen nopeasti esimerkiksi helikoptereilla sinne, missä suorituskkyä kulloinkin tarvitaan.

Rajaturvallisuustoimintojen tyypillisiä vedenalaistehtäviä ovat muun muassa alusten vedenalaisten osien tarkastukset sekä rajattujen alueiden, kuten satamien, turvallisuuden varmistaminen. Tähän liittyvät myös viime aikoina julkisuudessaakin esillä olleet kriittiseen vedenalaiseen infrastruktuuriin kohdistuvat tehtävät erityisesti Suomen talousvyöhykkeellä, jossa Rajavartiolaitos on toimivaltainen viranomainen.

Meripelastuksen saralla vedenalaistoinnoilla kyetään toteuttamaan pelastussuoritteita niin kiireellisissä tilanteissa kuin vaativissakin olosuhteissa sekä etsimään ja paikantamaan uponneet kohde, oli kyseessä sitten ihminen, alus tai pienikokoisempi esine. Lisäksi sukeltajat kykenevät selvittämään, arvioimaan ja hätäkorjaamaan alusten vedenalaisia vaurioita.

Vedenalaisosaamista tarvitaan moniin eri tehtäviin

Ympäristövahinkojen torjunnan vedenalaistoinnoissa kyetään löytämään vedenalainen vuotava kohde, rajoittamaan vuotoa sekä ottamaan näytteitä vuodon laadun ja haitallisuuden selvittämiseksi. Rajavartiolaitoksella on lisäksi suorituskkyä pinnanalaisten kohteiden tyhjentämiseen ja pienehköjen uponneiden alusten pintaan nostamiseen.

Rajavartiolaitoksen suorituskkyä vedenalaisten kohteiden paikantamiseen ja pohjassa olevien jälkien havaitsemiseen sekä dokumentointiin tarvitaan lisäksi Suomen alueellisen koskemattomuuden valvonnassa.

Lakisääteisten tehtävien lisäksi Rajan vedenalaissuorituskkyä käytetään muiden viranomaisten tukemiseen. Poliisia tuetaan vedenalaisella tutkinnalla esimerkiksi etsimällä rikokseen liittyviä välineitä tai vesivainajia. Onnettomuustutkintakeskus voi pyytää Rajavartiolaitosta suorittamaan teknistä tutkintaa sukellusonnettomuuksiin liittyen sekä tutki- maan, dokumentoimaan ja nostamaan uponneita kohteita.

Museovirastoa tuetaan vedenalaisen kulttuuriperintömme suojelemisessa osallistumalla Rajavartiolaitoksen lakisääteisten tehtävien mukaisesti suojeltujen hylkyjen valvontaan. Lisäksi Museovirastoa tuetaan historiallisesti arvokkaiden hylkyjen kunnan seurannassa ja dokumentoinnissa. Vedenalaistoinnoilla tuetaan myös muita tahoja, kuten Tullia ja Suomen ympäristökeskusta.

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunta merialueella

Ympäristövahinkoihin johtavan onnettomuuden riski Suomen lähimerialueilla, erityisesti Suomenlahdella, on kasvanut. Venäjälle asetettujen pakotteiden myötä öljyä kuljetetaan Suomenlahdella aiempaa vanhemmilla aluksilla ja heikommalla vakuutusuojalla. Myös alusten lippuvaltioissa ja omistussuhteissa on tapahtunut muutoksia, eikä miehistöjen kokemuksesta Itämerellä operoinnista erityisesti talvella ole varmuutta. Öljyä kuljetetaan Suomenlahden halki tällä hetkellä ainakin vastaava määrä, mahdollisesti jopa enemmän, kuin ennen Venäjää vastaan asetettuja pakotteita.

Rajavartiolaitoksen tekemän seurannan perusteella voidaan todeta, että Venäjän öljykuljetuksiinsa käyttämän niin sanotun varjolaivaston alusten kirjo on laajentunut. Vielä vuoden 2024 aikana Rajavartiolaitoksen valvonnassa on havaittu sellaisia öljyä kuljettavia keskimääräistä vanhempia aluksia, jotka eivät ole operoineet Suomenlahdella aiemmin. Tämä on lisännyt ympäristövahinkojen riskiä Suomenlahdella ja koko Itämeren alueella.

Ympäristövahinkoihin varautumisessa korostuu Viron ja Ruotsin vastuuviranomaisten kanssa tehtävä yhteistyö. Myöskään tahallisesti aiheutetun ympäristöonnettomuuden mahdollisuutta ei voida sulkea pois.

Öljytankkeri Alexian tulipalo syksyllä 2022 osoitti, että riski suuronnettomuudelle Suomen ympäristövahinkojen torjunnan vastualueella

Rajavartiolaitos vastaa meripelastustoiminnasta Suomen meripelastusvastuualueella.



Meripelastustehtäviä ja merellisiin avustuksiin liittyviä tehtäviä on yli 1800 vuodessa.



on todellinen. Aluksen miehistö sai onneksi tulipalon sammutettua samanaikaisesti, kun pelastuslaitoksen aluspalojen sammuttamiseen erikoiskoulutettu MIRG-ryhmä saapui alukselle Rajan helikopterilla.

Vahinkojen torjuntavalmiutta kehitetään monipuolisesti

Toimintaympäristöstämme johtuen Rajavartiolaitoksen on kyettävä ylläpitämään vähintään nykyinen ympäristövahinkojen torjunnan suorituskyky. Lisäksi on kehitettävä uutta torjuntakalustoa, koska uusien ja vähärikkisten laivapolttoaineiden käyttö kauppamerenkulussa lisääntyy. Talviolosuhteissa tehtävän torjunnan kehittämiseksi Rajavartiolaitoksen vartiolaiva Turvalle saataneen hankittua vuoden 2024 aikana Sternmax14-keräysjärjestelmä. Laitteen avulla parannetaan aluksen öljyntorjuntavalmiutta erityisesti jääolosuhteissa.

Rajavartiolaitos on jo parantanut merivartiomasien ympäristövahinkojen torjuntavalmiutta kehittämällä tietyille merivartiomasemille ensilähdön toimintakykyä. Näiden merivartiomasien alueelle tai välittömään läheisyyteen on sijoitettu 800 metriä öljyvuomia ja kalustoa, jolla kyetään puomittamaan onnettomuusalue ja rajaamaan mahdollinen öljypäästö nopeasti onnettomuuden tapahduttua. Merivartiostot järjestävät säännöllisesti ympäristövahinkojen

torjunnan harjoituksia, joissa hyödynnetään myös Rajavartiolaitoksen kilpailuttamia sopimusvalmiusaluksia.

Rajavartiolaitos osallistuu kansainväliseen EU-rahoitteeseen IMAROS2-hankkeeseen. Hankkeessa tutkitaan vähärikkisten polttoaineiden ominaisuuksia, käyttäytymistä ja keräysmahdollisuuksia ympäristövahinkojen torjunnan näkökulmasta. Yksi merkittävä havainto on ollut se, että mereen pääsystä vähärikkistä polttoainetta ei välttämättä kyetä keräämään lainkaan nykyisellä torjuntakalustolla, koska kyseiset laitteistot on valmistettu pääasiassa alusten lastina kuljetettavan raakaöljyn keräämiseen. Hankkeessa tehdään Rajavartiolaitoksen johdolla keräystestejä myös talvisissa jääolosuhteissa Kotkassa helmikuussa 2025.

Strategiset hankkeet

Helmikuussa 2023 valtioneuvosto vahvisti Rajavartiolaitoksen johdolla valmistellun *Ympäristövahinkojen torjunnan kansallinen strategia vuoteen 2035*. Tällä hetkellä strategian toimeenpanoa edistetään valtakunnallisen öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan neuvottelukunnan rakenteissa Rajavartiolaitoksen johdolla.

Rajavartiolaitoksen käynnissä olevat strategiset hankkeet kehittävät myös varautumista merialueella tapahtuviin ympäristövahinkoihin. Uudet VL2025-luokan vartiolaivat paran-

tavat keräyskykynsä ja kerätylle öljylle varatun tankkikapasiteettinsa kautta merkittävästi Rajavartiolaitoksen suorituskykyä ympäristövahinkojen torjunnassa. MVX-hankkeen myötä hankittavat uudet valvontalentokoneet puolestaan tehostavat Rajavartiolaitoksen valvonnan suorituskykyä merialueella muun muassa nykyistä tehokkaamman valvontalaitteiston ja ilma-alusten pidemmän toiminta-ajan myötä.

Rajavartiolaitos kehittää tällä hetkellä myös kykyään vastata muiden vaarallisten ja haitallisten aineiden kuin öljyn aiheuttamiin onnettomuuksiin merialueella. Meriliikenteessä kuljetetaan merkittäviä määriä erilaisia vaarallisia kemikaaleja Suomen satamiin sekä Suomen talousvyöhykkeellä Venäjän satamiin liikennöivien alusten lastina. Rajavartiolaitos kehittää suorituskykyjään sekä meripelastuksen että ympäristövahinkojen torjunnan tarpeisiin sellaisissa onnettomuustilanteissa, joihin liittyy vaarallisia kemikaaleja.

Rajavartiolaitos tuottaa turvallisuuspalveluja ainutlaatuisella merialueellamme yhteiskunnallisesti vaikuttavalla tavalla sekä ammatitaidolla, luotettavasti ja yhteistyötä tehden. ■

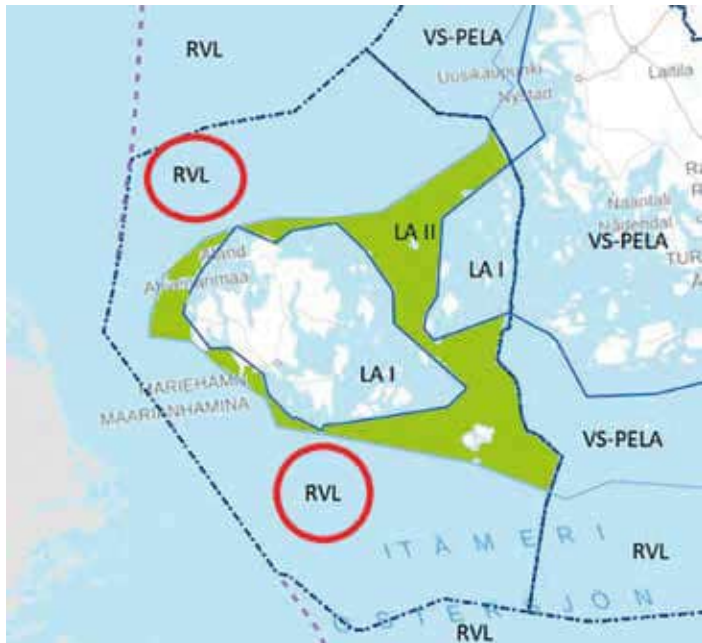
Kirjoittaja, komentaja Mikko Simola on Rajavartiolaitoksen meriturvallisuusjohtaja sekä Rajavartiolaitoksen esikunnan meriturvallisuusyksikön päällikkö.

Vastuu ympäristövahinkojen torjunnasta Ahvenanmaan avomerialueella Rajavartiolaitokselle

Tasavallan presidentti antoi 17.5.2024 asetuksen Rajavartiolaitoksen tehtävistä Ahvenanmaalla. Asetuksella tehdään muutoksia Rajavartiolaitoksen tehtäviin.

TEKSTI ja KUVAT Raja





Kotimaanliikenteen liikennealueet sekä alusöljy- ja aluskemikaalitorjuntatoimien johtovastuualueet Ahvenanmaalla. Rajavartiolaitoksen vastuulle 1.6.2024 alkaen siirtynyt alue on ympyröity punaisella.

Muutoksen seurauksena vastuu alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta Ahvenanmaan avomerialueella liikennealue II:n ulkopuolella siirtyi Ahvenanmaan maakunnalta Rajavartiolaitokselle 1.6.2024 alkaen.

Rajavartiolaitos vastaa myös Ahvenanmaan avomerialueen alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntavalmiutta koskevan aluskaluston kustannuksista. Tasavallan presidentin asetusmuutoksella alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntavastuuta koskeva järjestely saatetaan käytännössä yhteneväksi manner-Suomessa pelastuslaissa määriteltyjen vastuiden kanssa.

Ahvenanmaan maakuntahallinto vastaa jatkossa edelleen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta Ahvenanmaan rannikolla ja sisäsaaristossa. Lisäksi Ahvenanmaan maakunta vastaa merialueensa alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntakaluston varastoinnin aiheuttamista kustannuksista Ahvenanmaan alueella.

Rajavartiolaitoksessa operatiivisesta toiminnasta ja sen yhteensovittamisesta Ahvenanmaan viranomaisten kanssa vastaa aluevastuullisena hallintoyksikkönä Länsi-Suomen merivartiosto. ■

Kökariin on jo sijoitettu välineistöä

TEKSTI Andreas Brink KUVA Jacob Söderman

Kökarin saarelle on sijoitettu öljyntorjuntavälineistöä Ahvenanmaan maakunnan valmiuden nostamiseksi. Paikka on valittu sen mukaan, että sieltä pääsee mahdollisimman nopeasti ulomille merialueille onnettomuuden sattuessa.

Välineistö koostuu yhteensä 800 metrin pituisesta öljyntorjuntapuomista, joka on jaettu neljään puomiin, ja välinekontti on sijoitettu siten, että puomit on helppo vetää veneellä vesille sen jälkeen, kun ne on täytetty maissa. Puomeja voi sitten käyttää joko päästön rajaamiseen tai öljyn keräämiseen vartiolaivalle öljyn puhdistamiseksi merestä.

Vuoden aikana välineistön käyttöä harjoitellaan yhteistyökumppaneiden kanssa, jotta onnettomuuden sattuessa käyttö on mahdollisimman tehokasta. Yhteistyö on välttämätöntä ympäristövahinkojen torjunnassa, jotta voimme tehokkaasti suojella saaristoamme ja sen ekosysteemiä.

Kirjoittaja Andreas Brink on vanhempi merivartija Länsi-Suomen merivartiostosta.

Kökarin saarelle on sijoitettu 800 metriä öljyntorjuntapuomia.



Arkistosta

Rajamme Vartijat 3/2008:
Rajavartiolaitos on valmis ottamaan lisää vastuuta Suomen öljyntorjuntavalmiuden parantamiseksi

Rajavartiolaitos on vastannut ympäristövahinkojen torjunnasta avomerellä vuodesta 2019 lähtien, mutta jo vuonna 2008 aihe oli näkyvästi lehdessä esillä. Numerossa 3/2008 kirjoitettiin, kuinka Rajavartiolaitos on valmis tukemaan merellisiä ympäristövastuuviranomaisia entistä vahvemmin. "Tämä olisi erittäin luontevaa, koska muu-

tenkin partioimme merellä "stand-by" ja olemme toimivaltainen monialaviranomainen. Haverin sattuessa olemme ensimmäisenä paikalla ja huolehdimme meripelastuksesta", kommentoi aihetta silloinen raja- ja meriasaston apulaisosastopäällikkö, kommodori **Isto Mattila**.



Rakennusvalvojat valvovat laivojen rakentamista Uudenkaupungin ja Gdanskin telakoilla.



Uusien vartiolaivojen rakentamista valvotaan tarkasti

Jotta uudet laivat olisivat laadultaan ja toiminnallisuuksiltaan Rajavartiolaitoksen mukaiset, niiden rakentamista valvovat tehtävään nimetyt rakennusvalvojat.

TEKSTI Matti Hagerström KUVAT Raja



Uusien vartiolaivojen rakentaminen käynnistyi palapeleistä, jotka vähitellen alkoivat muistuttaa lohkoja.



Uusien vartiolaivojen rakennusvalvontaa suoritetaan rakentavilla telakoilla Uudessakaupungissa sekä Puolan Gdanskissa, ja valvontaan liittyy tiiviisti myös osallistuminen tehdaskokeisiin ympäri maailman. Tehdaskokeiden tarkoitus on varmistaa, että laitteet ovat valmistettu suunnitelmien mukaan ja ne toimivat käyttötarkoituksen mukaisesti.

Joulukuussa 2023 alusten suunnittelussa oli päästy siihen vaiheeseen, että pääsimme näkemään ja kokemaan jotain konkreettista liittyen uusien vartiolaivojen rakentamiseen. Tuotannonaloitusta Baltic Operatorin (BO) telakalla Gdanskissa oli saapunut juhlistamaan edustajia projektiin osallistuvista tahosta. Perinteiden mukaisesti tilaajan eli Rajavartiolaitoksen edustaja pääsi käynnistämään metallintyöstökoneet.

Tuotannon aloituksen jälkeen laivan lohkojen esivalmisteita ryhdyttiin tekemään kovalla vauhdilla ja BO:n telakka-alueelle

ilmestyi epämääräisiä palapelien palasia. Hämmästyttävällä tavalla palapelien osaset alkoivat vuoden vaihteen jälkeen löytää oman paikkansa ja palapelitkin muistuttivat lohkoja.

Kölinlaskun juhla

Maaliskuun alussa palapelit olivat niin pitkällä, että oli kölinlaskujuhlan aika. Vaikka juhlan nimi antaa lukijalle ehkä hieman erilaisen kuvan tapahtumasta, Rajavartiolaitoksen laivojen osalta juhla pidettiin kuivalla maalla. Koko rungon vesillelasku tapahtuu vasta ensi lokakuussa.

Fyysiseen rakennusvalvontaan liittyvät tiiviisti ns. myynnit, joissa rakentamisesta vastaava taho esittelee tilaajalle eli Rajavartiolaitokselle jonkin työvaiheen. Myynnin jälkeen tilaaja voi hyväksyä, hylätä tai hyväksyä kommentein esitetyn tuotoksen. Hylkääminen käytännössä tarkoittaa UM eli uusiksi meni, jolloin asian korjaaminen vaatii

hieman enemmän työtä ja korjattu kokonaisuus myydään uudestaan asiakkaalle toivottavasti paremmalla menestyksellä.

Koska tulevat laivat tehdään neljänteen kanteen saakka Puolassa Meyer Turun alihankkijalla, rakennuspaikalla toimii myös useampia Meyerin rakennusvalvojia valvomassa rakennuttajan etuja. Rajavartiolaitoksen valvojat työskentelevät heidän kanssaan telakalla tiiviissä yhteistyössä huolehtien siitä, että laivat rakennetaan siten kuin sopimuksessa on sovittu.

Rajavartiolaitoksessa on vuodesta 2020 alkaen ollut käynnissä Vartiolaiva 2025 -hanke. Hankkeella korvataan vanhentuvat ulkovartiolaivat kahdella Turva-luokan ulkovartiolaivalla. Uusien laivojen rakentaminen alkoi joulukuussa 2023. ■

Kirjoittaja Matti Hagerström toimii VL2025-vartiolaivahankkeen päärakennusvalvojana.



Rajan suurin ja kansainvälinen yksikkö

Helsinki-Vantaan lentoaseman rajatarkastusosasto on henkilövahvuudeltaan Rajavartiolaitoksen suurin toimintayksikkö.

TEKSTI Kirsti Helin KUVAT Kirsti Helin, Raja ja Finavia Oy



Palkittu lentoasema

Helsinki-Vantaan lentoasema avattiin vuonna 1952 Helsingin olympialaisiin. Lentoasema rakentui pala palalta vuosikymmenien aikana ja sen eri osat edustivat eri vuosikymmenien suunnittelua ja arkkitehtuuria. Nyt kaikki terminaalin toiminnot ja palvelut on tuotu saman katon alle.

Helsinki-Vantaan lentoasema on valittu viitenä vuonna (2018–2024) kokoluokassaan Euroopan parhaaksi ja kuutena vuonna (2016–2024) Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoasemaksi. Lisäksi lentoasema on saanut lukuisia kansallisia ja kansainvälisiä palkintoja ja tunnustuksia mm. projektijohtamisesta, arkkitehtuurista ja rakentamisesta sekä ravintolapalveluista. ■

Rajatarkastuksen kiireisintä aikaa ovat varhaiset aamut ja iltapäivät, jolloin saapuu eniten ulkorajalentoja.

Rajatarkastuksesta vastaa Helsingin rajatarkastusosasto ja rikostorjunnasta rikostorjuntayksikkö, jotka kuuluvat Suomenlahden merivartiostoon.

– Helsinki-Vantaan lentoasema on Rajavartiolaitoksen ”ulkomaan ikkuna” monessakin mielessä, sanoo Suomenlahden merivartioston apulauskomentaja, komentaja **Mikko Hirvi**.

– Helsinki-Vantaa on Suomen vilkkain ja kansainvälinen rajanylityspaikka. Meidän tehtävämme on taata, että rajanylitykset ovat turvallisia sekä sujuvia ja että väärinkäytökset ja rikokset paljastetaan ja tutkitaan. Rajavartiolaitos vastaa myös rajanylityspaikan yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpidosta yhdessä Poliisin kanssa ja alueellisen koskemattomuuden turvaamisesta yhdessä Puolustusvoimien kanssa.

– Rajatarkastuksen koko toiminnan ydin on laittoman maahantulon torjunta. Rikosnimikkeinä ovat laittoman maahantulon järjestäminen, törkeä laittoman maahantulon järjestäminen ja maahantulon järjestämiseen liittyvä ihmiskauppa. Vaikka matkustusasiakirjan väärentäminen sinällään on jo rikos, on sen taustalla yleensä laitton maahantulo, Mikko Hirvi korostaa.

Rajatarkastusosastolla ja rikostorjuntayksikössä työskentelee yhteensä noin 300 henkilöä. Työ on kolmivuorotyötä ja painottuu varhaiseen aamuun ja iltapäivään, jolloin on eniten ulkorajalentoja.

Asiakirjatutkinta on oleellinen osa rajatarkastusta. Rajatarkastuksessa tulee eteen suuri määrä erilaisia matkustusasiakirjoja,

joiden tutkinta vaatii erityistä ammattitaitoa. Rajavartiolaitoksen asiakirjatutkijat saavat ja antavat koulutusta sekä Rajavartiolaitoksessa että Frontexin ja Poliisin järjestäminä.

Lentoaseman mittava laajennus

Helsinki-Vantaan lentoaseman historian mit-tavin kehitysohjelma saatiin päätökseen viime vuonna. Yli miljardin arvoinen hanke kesti kaikkiaan 10 vuotta.

Lentoaseman terminaalin pinta-ala kasvoi 45 prosenttia. Laajentaminen tehtiin one roof -konseptin mukaisesti eli palvelut on sijoitettu saman katon alle, jolloin välimatkat pysyvät lyhyinä ja palvelut ovat helposti saavutettavissa.

–Tavoitteena on ollut parantaa asiakaskokemusta ja vahvistaa asemaamme Euroopan



Schengen-ajan ylittävälle matkustajalle tehdään rajatarkastus joko manuaalisesti tai rajatarkastusautomaatilla.

Schengen-alue

Suomi ja muut Pohjoismaat aloittivat Schengenin säännösten soveltamisen vuonna 2001. Schengenin säännösten liittyneet valtiot valvovat yhteistä ulkorajaa. Nykyisin Schengen-alueeseen kuuluu 29 Euroopan maata. Sopimus on saanut nimensä Luxemburgissa Mosel-joen varrella sijaitsevasta Schengenin kylästä, jossa Schengen-sopimus aikanaan solmittiin.

Rajatarkastuksia ei normaalisti tehdä ns. sisärajaliikenteessä eli Schengen-alueen valtioiden välisillä rajoilla. EU:n sisärajatarkastukset on kuitenkin palautettu väliaikaisesti muutaman kerran, muun muassa koronapandemian vuoksi vuosina 2020–2022 sekä vuonna 2015 terrori-iskujen jälkeen ja EU:hun suuntautuneen muuttoliikkeen lisääntymisen vuoksi.

parhaimpiin kuuluvana kenttänä sekä valmistautua vastaanottamaan jopa 30 miljoonaa matkustajaa vuodessa, kertoo Helsinki-Vantaan lentoaseman kehitysohjaaja **Sami Kiiskinen**.

– Kehityshankkeen kokonaiskustannuksista noin 460 miljoonaa euroa on ohjattu non-Schengen-liikenteen kehittämiseen. Laajennettu non-Schengen-porttialue palvelee muun muassa Helsinki-Vantaalle suuntautuvaa Aasian vaihtoliikennettä, ja asematasolaajennus mahdollistaa suuremman määrän lentoja.

Rajatarkastukselle lisää tilaa

Rajatarkastusalue on laajennettu ja uudistettu, ja rajatarkastuskapasiteetti on kasvanut noin 50 prosenttia. Saapuvan ja lähtevän liikenteen rajatarkastukset on sijoitettu saumattomasti uusiin, selkeisiin matkustajailoihin. Rajatarkastuspisteillä on otettu käyttöön lisää teknologiaa, ja uudet rajatarkastusautomaatit ovat yhteensopivia myöhemmin käyttöönotettavan eurooppalaisen Älykkäät rajat -rajanylitysjärjestelmän automatisoinnin kanssa.

– Teemme Rajavartiolaitoksen kanssa tiivistä yhteistyötä sujuvan matkustamisen hyväksi ja rajatarkastukset ovat olennainen osa kokonaisuutta. Yhteistyötä on monella tasolla ylimmästä johdosta päivittäiseen operatiiviseen työhön. Kuukausi- ja kvartaalikokouksissa käydään läpi laajempia asiakokonaisuuksia Non-Schengen-liikenteen kehittämiseksi. Rajavartiolaitoksen kehitys- ja palveluasenne on huippuluokkaa, kehuu Sami Kiiskinen.

Helsinki-Vantaan kautta matkusti viime vuonna 15,8 miljoonaa matkustajaa, josta 88 % käytti kansainvälisiä lentoja. Matkustajien lisäksi lentoasema on tuhansien ihmisten työ-

paikka. Lentoasemalla työskentelee lähes 15 000 henkilöä 1 500 eri yrityksen, viranomaisen tai jonkun muun organisaation palveluksessa.

– Lentoasematoimintojen ja matkustajien turvallisuudesta ei tingitä ja turvallisen toiminnan varmistaminen on aina etusijalla. Viranomaisten, kuten Rajavartiolaitoksen työntekijöiden, näkyvä läsnäolo lentoasemalla ennaltaehkäisee merkittävästi häiriö- ja riskitilanteita ja lisäksi viranomaisilla on keskeinen rooli turvallisuusongelmien hallinnassa ja ratkaisuissa, korostaa Sami Kiiskinen.

Schengen-ajan ylittäminen

Vuonna 2023 Helsinki-Vantaan lentoasemalla tehtiin yhteensä 3,5 miljoonaa ulkorajatarkastusta. Matkustajamäärät ovat pudonneet koronapandemiaa edeltävästä vuoden 2019 tasosta, jolloin ulkorajatarkastuksia tehtiin yli 7 miljoonaa.

– Vaikka rajatarkastusten määrä on laskenut, on meillä silti yhtä paljon selvitettävänä niin sanottuja toisen linjan tapauksia, kertoo Helsingin rajatarkastusosaston päällikkö, komentaja **Petri Mellin**.

Nykyisin non-Schengen-matkustajien määrää vähentää Ukrainan sodasta johtuva Venäjän ylilentokielto. Tällä hetkellä vain kiinalaiset lentoyhtiöt saavat lentää Venäjän yli. Muiden Kaukoidän maiden matkustajat kuten japanilaiset tulevat pidempiä lentoreittejä pitkin. Tänä päivänä eniten ulkorajalentoja tulee Isosta-Britanniasta, Japanista, Yhdysvalloista ja Kiinasta.

Kaikki Schengen-alueen ulkopuolelta saapuvat ja sinne lähtevät matkustajat kulkevat Helsinki-Vantaan lentoasemalla rajatar-

kastuksen läpi. Rajatarkastusten tarkoitus on selvittää Schengen-alueen ulkorajan ylittävän matkustajan maahantulon ja maassa oleskelun edellytykset.

Automatisointi laajenee

Rajatarkastus tehdään tällä hetkellä joko manuaalisesti tai rajatarkastusautomaatilla. Kolmansien maiden eli muiden kuin EU-jäsenvaltioiden kansalaisille tehdään lähtökohtaisesti tarkempi rajatarkastus ja heillä on tarkemmat maahantuloedellytykset. EU-maiden kansalaiset voivat aina ensisijaisesti käyttää rajatarkastusautomaattia.

Rajatarkastuksen isoimpana kehityshankkeena on Älykkäät hankkeet -kokonaisuus, joka tarkoittaa EU:n laajuisia rajanylitystietojen rekisteröintiä ja sitä, että kolmansista maista tulevat viisumivapaat matkustajat rekisteröityvät ennakkoon verkkopalvelussa. Ennakkorekisteröinnin lisäksi maahantulon valvontaa tehostetaan rajanylitystietojärjestelmä EES:n (Entry-Exit System) avulla. EES:n tavoitteena on sujuvoittaa rajatarkastuksia ja parantaa henkilöiden tunnistamista ulkorajoilla.

EES-järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2024 aikana samalla päivämäärällä kaikissa EU-maissa. Jatkossa kaikki kolmannen maan kansalaiset riippumatta siitä, ovatko he viisumivapaita tai viisumivapaita, kulkevat ns. itsepalvelukioskin kautta, jossa he vastaavat maahantuloon liittyviin kysymyksiin ja heille suoritetaan kasvo- ja sormenjälkiverailu. Mikäli henkilöä ei ole rekisteröity tai rekisteröinnistä on kulunut yli kolme vuotta, henkilö ohjataan manuaalitarkastukseen rekisteröitäväksi.



– Lentoaseman non-Schengen-alueella on jo valmiina rajatarkastuksen itsepalvelukioskit ja valmius ottaa käyttöön EES-rajanylitysjärjestelmä, Petri Mellin esittelee.

Sujuvat tilat

Rajatarkastuksen tilat sijaitsevat pääosin lentoaseman ns. vanhalla puolella, jonne ne on rakennettu Rajavartiolaitoksen toivomusten mukaisesti yhteistyössä Finavian kanssa. Rajatarkastuksen kapasiteetti kasvoi merkittävästi. Rajatarkastuksen automatisointia lisättiin ja rakennettiin lisää kuulusteluhuoneita, rekisterihuoneita ja säilöönottotiloja.

Petri Mellin on erittäin tyytyväinen lentoaseman laajennukseen ja rajatarkastuksen tiloihin.

– Rajatarkastus toimii nyt hyvin sujuvasti. Ulkorajan ylittävät matkustajat tulevat ensin rajatarkastuksen ensilinjalle ja sen jälkeen tarvittaessa toiselle linjalle, jossa tarkastetaan tarkemmin matkustajan maahantulon edellytykset.

– Matkustajia joudutaan päivittäin ohjaamaan toisen linjan tarkastukseen. Usein syynä on se, että matkustajalla ei ole esittää matkansa kohdetta, vastaanottajaa taikka majoituspaikkaa. Silloin ryhdyimme selvittämään asiaa ja mikäli vastaanottaja saadaan selville, voi matkustaja yleensä jatkaa matkaansa. Prosentuaalisesti määrä ei ole kuitenkaan suuri, sillä vuosittaisesta noin neljästä miljoonasta non-Schengen-matkustajasta vain viitisen sataa päätyy toisen linjan tarkastukseen.

– Jos matkustajan maahanpääsyn edellytykset eivät täyty toisen linjan tarkastuksessa, hänet ohjataan hallinnolliseen tutkintaan, jossa maahanpääsy voidaan evätä. Maasta poistuminen tapahtuu joko matkustajan omilla varoilla tai lentoyhtiön kustannuksella.

Nykyisin lentoaseman rajatarkastuksessa työskentelee myös Frontexin virkamiehiä. Tällä

hetkellä heitä on kuusi eri Euroopan maista. He tekevät taustatyötä ja auttavat rajatarkastuksessa. Vastaavasti Helsingin rajatarkastuksesta on rajatarkastuksen asiantuntijoita Frontex-komennuksilla muissa maissa.

– Frontex-yhteisö on erinomainen apu rajatarkastuksessa. Frontexin verkostojen avulla voimme saada selville matkustajien henkilötietoja hänen kotimaassaan ja selvittää, onko matkustaja oikealla asialla.

Meriltä rikostorjuntaan

Petri Mellin on toiminut nykyisessä tehtävässään Helsingin rajatarkastuksen päällikkönä vuoden 2023 lokakuusta lähtien. Helsinki-Vantaan lentoasema oli hänelle tuttu työpaikka jo entuudestaan, sillä hän työskenteli siellä vuosina 2002–2013 ja oli muun muassa perustamassa rikostorjuntayksikköä vuonna 2009.

Valmistuttuaan Merisotakoulusta vuonna 1997 hän on palvellut Suomenlahden merivartiostossa ja Rajavartiolaitoksen esikunnassa.

– Palvelin Valppaan viimeisenä kipparina ja olin luovuttamassa alusta Latviaan ja

kouluttamassa laivan uusia käyttäjiä. Ja kun laiva lähti alta, siirryin rajatarkastuksen ja rikostorjunnan tehtäviin.

Rikostorjunnan kansainväliset tehtävät tulivat Petri Mellinille tutuiksi Europolissa (European Union Agency for Law Enforcement Cooperation) Haagissa, jossa hän toimi kolme vuotta Rajavartiolaitoksen yhdysmiehenä.

– Oli antoisaa nähdä mitä muualla tapahtuu. Haagissa toimii yli 160 kansainvälistä järjestöä ja myös asuinympäristönä se oli hyvin kansainvälinen. Hollannin kieltäkin tuli yritettyä opiskella, mutta englannilla pärjäksi hyvin.

– Työ Helsinki-Vantaan lentoasemalla on erittäin mielenkiintoista ja myös haastavaa. Täällä ollaan hyvin monien tahojen kanssa tekemisissä ja kansainvälisessä ympäristössä jokainen päivä on erilainen. Tehtävät eivät liity vain rajatarkastuksiin vaan esimerkiksi myös varautumiseen erilaisten poikkeusolojen ja hybridivaikuttamisen varalta, Petri Mellin kuvaa. ■



Rajatarkastusta vuonna 1919 Rajajoella ja vuonna 2024 Helsinki-Vantaan lentoasemalla.



Digipassin todellinen potentiaali on vasta avautumassa

Miten digitaalisen matkustusasiakirjan pilotointi onnistui?

TEKSTI Mikko Väisänen ja Anna-Liisa Aunala KUVAT Raja

EU-komissio asetti syksyllä 2021 Travel Facilitation -työryhmän, jonka tavoitteena oli laatia asetusehdotus digitaalisesta matkustusasiakirjasta (Digital Travel Credentials, DTC). EU-komissio halusi testata DTC-konseptia pilottiprojekteissa, joissa testattaisiin DTC:n käyttöä aidossa toimintaympäristössä eli miten DTC oikeasti toimisi rajatarkastustilanteessa eikä pelkästään teoriassa paperilla.

EU-komissio lähestyi Rajavartiolaitosta vuoden 2021 loppupuolella ja tiedusteli, kiinnostaisiko Rajavartiolaitosta osallistua pilotointiin. Piloteista saatuja kokemuksia hyödynnettäisiin asetusehdotuksen laadinnassa. Asetusehdotus julkaistaisiin kesän 2024 aikana.

Komission rahoittama pilotointi jakaantui kahteen, yhtä aikaa toteutettuun projektiin. Ensimmäisessä digitaalisen matkustusasiakirjan käyttöä testattiin Alankomaiden ja Kanadan

välisessä lentoliikenteessä. Toisessa pilotissa mukana olivat Suomi ja Kroatia. Rajavartiolaitos toimi Suomen ja Kroatian projektin koordinaattorina.

Tekniset määrittelyt ja pilotoinnin valmistelu

Digitaalisen matkustusasiakirjan tekniset määrittelyt on laadittu Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) alaisessa New Technologies



DTC-pilottiin osallistui yhteensä 392 matkustajaa. Vastaajista 90 % käyttäisi DTC:tä matkustamiseen jatkossakin.

Working Group (NTWG) -työryhmässä samalla tavoin kuin muutkin matkustusasiakirjoja koskevat kansainväliset tekniset määrätykset.

Keväällä 2023 Rajavartiolaitoksen esikunta valmisti pilotoinnin käynnistämistä varten hankintasopimusta singaporelaisen Auctorizium Pte Ltd:n kanssa, joka toimitti Rajavartiolaitokselle, Poliisille ja Maahanmuuttovirastolle pilotointiin tarvittavat ohjelmistot. Hankinnat, ohjelmistojen kehitystyö, testaukset ja henkilöstön koulutukset saatiin valmiiksi elokuun loppupuolella.

DTC-järjestelmä otettiin käyttöön Helsinki-Vantaan lentoasemalla 28.8.2023. Ensimmäinen matkustaja maailmassa, joka käytti DTC:tä rajatarkastuksessa, matkusti 1.9.2023 Finnairin reitillä Helsingistä Lontoon.

Ohjelmisto- ja laitekokoonpanot sijoitettiin poliisin rekisteröintipisteille Helsinki-Vantaan lentokentällä ja Tikkurilassa. Siellä asiakkaat tunnistettiin, heille suoritettiin taustatarkastukset ja varmistettiin, että passin siru oli toimiva ja aito. Samassa yhteydessä asiakkaasta otettiin ylimääräinen kuva, mikä ei ole ICAO DTC -vaatimusten mukainen toimenpide. Ylimääräisellä kuvalla haluttiin tutkia, kuinka uudempi kuva vaikuttaa DTC-tarkastuksessa kasvojen vertailuun, jos korkealaatuinen kuva on kirjoitettu DTC-tiedon mukaan.

Miten DTC-järjestelmä toimii?

Osallistuakseen pilottiin asiakkaan tuli ladata FinDTC Pilot -sovellus Google Play- tai App Store -kaupasta. Sovellusta ei voinut käyttää ilman poliisilla tehtyä rekisteröintiä. Rekisteröinnin yhteydessä asiakkaat allekirjoittivat suostumuslomakkeen henkilötietojensa käsittelemiseksi pilotoinnin aikana. Rekisteröinnin päätteeksi DTC-tieto kirjoitettiin pilottiin osallistuvan henkilön FinDTC Pilot -sovellukseen kolmella QR-koodilla.

Rekisteröintiprosessin jälkeen asiakas hallinnoi itse DTC-tietoaan. Matkalle lähdettäessä tai matkalta saavuttaessa henkilö lähetti DTC-tiedon sovelluksellaan Rajavartiolaitokselle ennakkotarkastettavaksi. Suomenlahden merivartioston ennakkotarkastusryhmä suoritti asiakkaille Schengenin rajasäännösten mukaiset rekisterikyselyt saatuaan tiedon siitä, että DTC-tieto oli lähetetty ja vastaanotettu (minimissään 4 tuntia ja maksimissaan 48 tuntia ennen lentoa). Jos asiakkaalla ei ollut mitään rekisterimerkintää, DTC-tieto hyväksyttiin, mutta jos henkilöllä oli rekisterimerkintä, DTC-tieto hylättiin. DTC-tieto ja tieto hyväksymisestä tai hylkäämisestä siirtyivät tarkastustyöasemille, jossa DTC-rajatarkastukset suoritettiin.

Rajatarkastustilanteessa asiakas lähestyi rajatarkastuspistettä, kamera kuvasi asiakkaan kasvot ja haki työasemalta oikean DTC-tiedon. Samanaikaisesti asiakas asetti passinsa erillisen NFC-lukijan päälle (passin kannet kiinni, passia ei tarvitse avata, kyseessä on "tap and go" -toiminto). Jos kasvontunnistus täsmäsi, tarkastusjärjestelmä varmisti, että kyseinen DTC-tieto on kirjoitettu asiakkaan passin sirulta (tässä yhteydessä toteutettiin ainoastaan sirun autentikointiprotokolla). Jos kaikki oli kunnossa, rajatarkastaja hyväksyi tuloksen ja päästi asiakkaan tarkastuksesta läpi.

Mikäli kasvokuva tai sirun autentikointi eivät täsmänneet, DTC-järjestelmä ei hyväksynyt tarkastusta ja tarkastaja pyysi asiakkaan passin tarkastettavaksi manuaalisesti. Tällöin asiakkaalle suoritettiin normaali rajatarkastus Ratias-järjestelmällä. DTC-tarkastustyöasemaan oli kytketty matriisi-kytkin (blackbox), joten tarkastaja pystyi käyttämään samalta näytöltä sekä DTC-so-

vellusta että Ratias-sovellusta sen mukaan, oliko kyseessä DTC- vai perinteinen rajatarkastus.

Ohjaus- ja projektiryhmän toiminta

Pilotointi varten konsortiossa perustettiin DTC-ohjausryhmä. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimi Rajavartiolaitoksen esikunnan raja- ja meriosaston osastopäällikkö, kenraalimajuri **Matti Sarasmaa**. Ohjausryhmässä olivat lisäksi edustettuina raja- ja meriosaston rajatarkastusyksikkö, esikunnan teknillinen osasto, esikunnan suunnittelu- ja talousyksikkö, Poliisihallitus, Maahanmuuttovirasto, Kroatian sisäministeriö ja AKD d.o.o -yritys ja EU:n muuttoliike- ja sisäasioiden pääosasto DG HOME.

Ohjausryhmän tehtävänä oli koko konsortion tasolla ohjata ja seurata pilotin toimeenpanoa sekä rahoituksen ja kustannusten tilannetta. Ohjausryhmä kokoontui pilotin aikana neljä kertaa, Helsingissä, Plitvicessa Kroatiassa, Brysselissä ja Lappeenrannassa.

Projektiryhmän toimintaa Suomessa johti ja sen toiminnasta vastasi tarkastaja **Mikko Väisänen** Rajavartiolaitoksen esikunnan rajatarkastusyksiköstä. Poliisihallitus ja Maahanmuuttovirasto osallistuivat projektin suunnitteluun ja toteuttamiseen. Pilotin aikana konsortio raportoi EU-komissiolle edistymisestä ja tuloksista kesäkuussa 2023, tammi-kuussa 2024 ja toukokuussa 2024.

Operatiivisen testauksen kaksi vaihetta tilapäinen keskeytys

Pilotin alkuvaiheessa asiakkaille oli järjestetty erilliset DTC-linjastot DTC-käyttäjien rajatarkastuksia varten. DTC-linjastot olivat käytössä ainoastaan manuaalisissa rajatarkastuksissa. Tämä johtui siitä, että muutoksia ei ollut mahdollista tehdä Ratias-järjestelmään tai käytössä

oleviin rajatarkastusautomaatteihin. Alkutilanteessa DTC:llä oli mahdollista matkustaa Finnairin lennoilla Lontooseen, Manchesteriin tai Edinburghiin ja/tai näistä kohteista Suomeen. Testituloksia kertyi tasaisella vauhdilla, kunnes kohtasimme yllättävän takaiskun.

Rajavartiolaitys joutui keskeyttämään tilapäisesti DTC-rajatarkastukset Helsinki-Vantaan lentoasemalla 20.11.2023 alkaen itärajalla kehittyneen tilanteen vuoksi. Samanaikaisesti EU-komissio oli myöntänyt pilotille neljän kuukauden jatkoajan 31.3.2024 saakka, jotta pilotoimiseen olisi riittävästi aikaa sekä Suomessa että Kroatiassa. Ongelmallinen tilanne saatiin ratkaistua ja DTC-tarkastukset jälleen käyntiin toiminnan suunnitelmallisella uudelleen järjestelyllä ja ottamalla käyttöön maksimi määrä matkustuskohteita.

DTC-tarkastusten uudelleenkäynnistys edellytti sitä, että kaikki Helsinki-Vantaan rajatarkastajat koulutettiin operoimaan DTC-tarkastusjärjestelmällä. Erilliset DTC-tarkastuslinjastot purettiin ja sijoitettiin osaksi EU-rajatarkastuslinjastoja. Samassa yhteydessä uudistimme DTC-rajatarkastuslinjastojen opastekylttien ulkoasua. Muutostöiden myötä pystyimme uudelleen avaamaan alkuperäiset DTC-matkustuskohteet (Lontoo, Manchester ja Edinburgh). Toisessa vaiheessa DTC-tarkastusten piiriin kuului 22 kohdetta eri puolilla maailmaa eli kaikki mahdolliset Finnairin ulkorajakohteet.

Jos matkustaja oli nähnyt vaivaa ja käynyt rekisteröitymässä DTC-käyttäjäksi poliisilaitoksella, pyrimme tarjoamaan maksimaalisen hyödyn DTC-käytön osalta.

Asiakaspalaute ja medianäkyvyys

Projektin viestintä oli tuloksellista. Vapaaehtoisia testajia osallistui riittävästi, jotta tavoitteet saavutettiin. Mediaseurannan

mukaan projektista julkaistiin eri medioissa kotimaassa ja ulkomailla satoja juttuja (596 kpl). Mieluisa yllätys oli, että yhdysvaltalainen aikakauslehti TIME valitsi DTC:n Best Inventions -listalleen. TIME julkaisee vuosittain Best Inventions -listan urauurtavista keksinnöistä maailmassa ja valitsi DTC:n vuoden 2023 listalleen Apps & Software -kategoriaan.

Rajavartiolaitys keräsi testaajilta palautetta DTC:n käytöstä asiakaskyselyllä. Pilottiin osallistuneista henkilöistä 48 % oli saanut tiedon pilotista Finnairin tiedotuskanavien kautta. Median kautta tietoa olit saanut 23 % ja Rajavartiolaityksen sivuilta 20 % vastaajista. Vastauksista käy ilmi, että 44 % vastaajista käytti DTC:tä yhden kerran, 39 % useamman kerran ja että 17 % ei ollut vastaushetkellä käyttänyt DTC:tä matkustamiseen.

Erityisen onnistunutta on, että suurin osa kyselyyn vastanneista koki prosessin sujuvana aina rekisteröitymisestä rajatarkastukseen. Rekisteröitymisen poliisilla koki helpoksi 91 %, DTC:n lähettämisen ennakkoon koki helpoksi 96 %, DTC-rajatarkastuksen koki sujuvaksi ja nopeaksi 76 % ja DTC:n käytön rajatarkastuksessa koki helpoksi 90 %. DTC:tä käyttäisi matkustamiseen 90 % vastaajista.

Operatiivisen testauksen päättäminen ja tulokset

DTC-pilotin operatiivinen toiminta päättyi 31.3.2024. Testitulosten mukaan DTC-rajatarkastukset ovat nopeutensa puolesta omaa luokkaansa. Keskimääräinen DTC-rajatarkastusaika oli alle 8 sekuntia. Mittaustuloksista selvisi, että teknisesti kuvan ottamisesta oikean DTC:n etsimiseen ja sirun todentamiseen kului aikaa vain kaksi sekuntia. Loput kuusi sekuntia kuluivat rajatarkastajan manuaalisiin toimintoihin (kasvontunnistuksen tuloksen varmentaminen ja DTC-tarkastuksen hyväksyntä sekä portin mekaaninen aukaisu).

Pilotin tavoitteeksi asetettiin 500 suoritettua DTC-rajatarkastusta. Pilottiin osallistui kaikkiaan 466 henkilöä, joista varsinaisia testihenkilöitä oli 392. Onnistuneita DTC-rajatarkastuksia suoritettiin 355 kpl. Lukumäärät eivät ole isoja, mutta riittävän suuria osoittamaan, että digitaalinen matkustusasiakirja toimii todellisessa rajatarkastusympäristössä. Käyttäjiltä saadun palautteen ja tilastotietojen perusteella voidaan todeta, että DTC mahdollistaa turvallisen, ja merkittävästi perinteistä tarkastusta nopeamman rajatarkastuksen. Pilotoinnista saatiin lisää tietoa DTC:n jatkokehitystyöhön ICAO:ssa ja myös tietoa muutostarpeista ja käytännön toteutusvaatimuksista.

Ihan kaikki DTC-rajatarkastukset eivät onnistuneet, mutta myös epäonnistuneet testitulokset olivat arvokkaita. Pilotin kakkosvaiheen aikana DTC-tarkastuslinjastojen sijoituspaikkoja jouduttiin muuttamaan. Tällä muutoksella oli merkittävä vaikutus järjestelmän toimintaan. Erityisesti linjastojen uudelleensijoittamisen jälkeen kohtasimme valaistuksesta johtuvia haasteita. Kasvontunnistukseen liittyvät ongelmat vähenivät, kun linjastojen etupuolen valaistusta korjattiin.

Myös järjestelmässä ja sen käytössä ilmeni jonkin verran puutteita. Vaikka kyseessä oli tilapäinen testijärjestelmä, epäonnistuneet rajatarkastustapahtumat olivat valitettavia matkustajien kannalta. Toisaalta näistä ongelmatapauksista saatiin arvokasta lisätietoa, miten DTC:n käyttö tulevaisuudessa pitäisi toteuttaa, kun aikanaan rakennamme DTC-järjestelmää varsinaiseen tuotantoympäristöön.

Pilotista saadun tiedon hyödyntäminen ei jää ainoastaan kansalliselle tasolle. Tietoa on käytetty ja tullaan käyttämään EU:n DTC:tä koskevassa lainsäädäntövalmistelussa ja DTC:tä koskevassa standardointityössä kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ICAO:ssa.

Miten onnistuimme, tuliko hitti vai huti?

Huomioiden käytössä olleet henkilöstöresursit ja erittäin tiukan aikataulupaineen voidaan todeta, että onnistuimme pilotissa erittäin hyvin. DTC:tä ei ollut testattu missään aikaisemmin todellisessa toimintaympäristössä, ja ratkottavien haasteiden määrä tuntui ajoittain musertavalta. Kun yhden ongelman sai ratkotua, vastassa oli 4-5 uutta pulmaa.

Pysyimme kuitenkin aikatauluissa, raportimme määräaikaisten puitteissa, pystyimme rakentamaan testijärjestelmän oikeaan ympäristöön ja testaamaan sitä ensimmäisenä maailmassa. Meidän osaltamme pilotti oli



Pilottiprojekti sai runsaasti mediahuomiota niin kotimaassa kuin ulkomailla. Time valitsi DTC:n Best Inventions -listalleen.



Keskimäärin DTC-rajatarkastus kesti 8 sekuntia.

ehdottomasti hitti, ei huti. Pilotoinnin aikana ja sen jälkeen Rajavartiolaitosta kohtaan on osoitettu merkittävää kansainvälistä kiinnostusta ja huomiota.

Elämme murrosaikaa ja odotamme merkittäviä kansainvälisiä rajatarkastukseen vaikuttavia uudistuksia. EES-järjestelmä sekä ETIAS ja ECRIS -järjestelmät ovat tulossa operatiiviseen käyttöön, samoin myös DTC tulee varmuudella käyttöön jollain aikataululla. DTC:n todellinen potentiaali on vasta avautumassa, ehkä ulkomailla paremmin kuin tällä hetkellä kotimaassa.

Miksi onnistuimme pilotoinnissa paremmin kuin muut siihen osallistuneet maat? Siksi että meillä oli oikeat ihmiset tekemässä oikeita asioita. Jokainen pilottiin osallistunut henkilö oikeasti halusi, että pilotti saadaan onnistumaan. Erityisenä ammattitaidon mittarina pidän sitä, miten innovatiivisesti henkilöt osasivat hakea eri toimintatapoja ja tekniikoita tilanteissa, joissa meille esitettiin lista asioita, joita emme voi tehdä tai jotka ovat kiellettyjä. Jotenkin vain onnistuimme aina hakemaan oikeat ja toimivat toimintatavat, jotka täyttivät kaikki vaatimukset. ”Älkää esittäkö vain ongelmia, esittäkää niihin myös toimivat ratkaisut”, kuvaa hyvin pilotin aikana vallinnutta ilmapiiriä.

Yksin emme olisi tätä voineet tehdä

Yksin emme olisi tätä voineet tehdä, lopputulos on kaikkien osallistujien toiminnan yhteenlaskettu summa. Pilotointi toteutettiin Suomessa Rajavartiolaitoksen, vapaaehtoisten

matkustajien, Poliisin, Maahanmuuttoviraston, Finnairin ja Finavian yhteistyönä. Rajavartiolaitos esittää kiitokset kaikille pilottiin vapaaehtoisesti osallistuneille matkustajille sekä hankekumppaneille.

Erityisesti haluan kiittää muutamia henkilöitä: Poliisihallituksen **Mika Hansson** ja **Heikki Hirvonen** toimivat ICT-tukena yhteistyössä Rajavartiolaitoksen **Pasi Sieväsen** kanssa, Maahanmuuttoviraston **Christoffer Bonn** ja **Heini Grefberg** hoitivat digitaaliseen oleskelulupaan liittyvän työpaketin ammattimaisesti ja Rajavartiolaitoksen **Merja Suomalainen** ja **Hanna Lehto** tukivat viestinnässä. Raja- ja meriosaston päällikön Matti Sarasmaan vankkumaton tuki projektille ja suunnittelu- ja talousyksikön tarkastaja **Anna-Liisa Aunalan** osaaminen projektin monissa eri vaiheissa olivat korvaamattomia.

Lopuksi haluan kiittää Suomenlahden merivartioston Helsingin rajatarkastusyksikön ja ennakkotarkastuksen henkilöstöä DTC-pilotoinnin rajatarkastusten suorittamisesta pilotoinnin aikana. He suorittivat DTC-toimintoja omien virkatoimiensa ohella: ottivat vastaan asiakkaiden palautteita ja mukauttivat omaa toimintaansa nopeatempoisesti pilotin eri vaiheiden aikana.

DTC-pilotoinnin lisätuloksia

Projektissa oli Suomen ja Kroatian yhteisten osien lisäksi kaksi pelkästään Suomelle kuuluvaa osiota: digitaalisen oleskeluluvan suunnittelu ja matkustusasiakirjojen siruvirheiden hallinnan kehittäminen.

Osana pilotointia suunniteltiin DTC-soveluksen laatineen yrityksen ja Maahanmuuttoviraston yhteistyönä nopeasti käyttöön otettavissa oleva digitaalinen oleskelulupa, joka perustuu digitaalisesti allekirjoitettuun 2D-viivakoodiin. Viivakoodiin oli saatava mahtumaan myös riittävän laadukas kasvokuva, jotta pelkkää koodia voitaisiin käyttää lupana tilanteissa, joissa varsinaisen fyysisen oleskeluluvan tuottamisessa olisi ongelmia.

Tarve tällaiselle vararatkaisulle ilmeni, kun kaikki EU-jäsenvaltiot eivät pystyneet valmistamaan jokaiselle Ukrainan tilanteen johdosta tilapäistä suojelua tarvitsevalle henkilölle oleskelulupaa. Pilotissa onnistuttiin kehittämään tavoitteen mukainen 2D-viivakoodi. Edellytyksenä kuitenkin on, että lähtökuva on hyvälaatuinen, jotta viivakoodiin tuleva kuva on riittävän pieni mutta tarpeeksi laadukas.

Toinen pelkästään Suomelle kuuluva osa pilotoinnissa liittyi aidoissa matkustusasiakirjojen siruissa oleviin puutteellisuuksiin. DTC:ssä hyödynnetään passin tai henkilökortin sirua eikä varsinaista fyysistä asiakirjaa, jolloin sirujen puutteellisuuksien hallinta tulee olemaan vielä nykyistä kriittisemmässä roolissa. Pilotissa Poliisihallitus testasi matkustusasiakirjojen sirunlukuohjelmaa, joka havaitsee kaikki tiedossa olevat puutteellisuudet aidoissa siruissa. Ohjelma korjaa kaikki puutteellisuudet, jotka voidaan korjata turvallisuutta vaarantamatta, ennen kuin varsinaisen sirun tarkastaminen tehdään. Mahdolliset aidot sirut saadaan näin toimimaan, olipa kyse DTC:stä tai muusta matkustusasiakirjan sirun tarkastamisesta.

DTC-pilotin rahoitus

DTC-pilottiprojektia rahoitti EU-komission muuttoliike- ja sisäasioiden pääosasto DG HOME BMVI-rahoitustukivälineen (Instrument for Financial Support for Border Management and Visa Policy) kautta 2,3 miljoonalla eurolla.

Suomen koordinoimaan projektiin osallistuivat kumppaneina Beneficiary-roolissa Kroatian sisäministeriö, kroatialainen teknologiayritys AKD d.o.o. sekä Finnair. Koordinaattori ja Beneficiary-kumppanit saivat projektin toimeenpanoon EU-rahoitusta. Lisäksi Associated Partner -roolissa osallistuivat Poliisihallitus, Maahanmuuttovirasto ja Finavia, jotka käyttivät hankkeeseen omia resurssejaan ilman EU-rahoitusta. ■

Mikko Väisänen työskentelee tarkastajana Rajavartiolaitoksen esikunnan rajatarkastusyksikössä ja Anna-Liisa Aunala työskenteli tarkastajana Rajavartiolaitoksen esikunnan suunnittelu- ja talousyksikössä.



Pilottiprojektiin osallistuva komission virkamies Mikko Hakkarainen ylittää ulkorajan Helsinki-Vantaan lentoasemalla lähetettyään ensin DTC:nsä ennakkotarkastukseen. Tähän ylitykseen kului kaiken kaikkiaan viitisen sekuntia.

Passien digitalisoinnista ratkaisu lisääntyviin rajatarkastuksiin ja turvallisuushkiin?

Ulkorajaylitysten määrät ovat lisääntyneet vuodesta toiseen ja ovat pitkälti saavuttaneet pandemiaa edeltäneet luvut. Tämä kasvava volyymi tuo haasteita niin rajaviranomaisille kuin matkustajillekin.

TEKSTI Mikko Hakkarainen **KUVA** Mika Hansson/Polisihallitus

Matkustusasiakirjojen digitalisointia ja matkustamisen helpottamista koskevan hankkeen päätavoitteina ovat rajatarkastusten tehokkuuden ja turvallisuuden lisääminen sekä tarkastusten tehostaminen ja nopeuttaminen viranomaisten ja matkustajien eduksi.

Kun merkittävä osa lain edellyttämistä tarkastuksista voidaan tehdä etukäteen, sujuu matkustusasiakirjojen tarkastus monien matkustajien osalta nopeammin, jolloin aikaa jää enemmän keskittyä riskiprofiileihin ja muutoinkin resurssien parempaan suunnitteluun. Vaikka lentoliikenteenharjoittajien jo nykyisin keräämien API-tietojen (Advance Passenger Information) avulla voidaan tehdä ennakkotarkastuksia, ne eivät sisällä biometrisia tietoja eivätkä mahdollista matkustusasiakirjan aitouden varmistamista.

Lisäksi digitaalisen matkustusasiakirjan DTC:n (Digital Travel Credentials) eli digipassin mahdollisuudet eivät rajoitu ilmarajoille.

Uusien sääntöjen ja järjestelmien käyttöönotto myös lisää haasteita ulkorajoilla. Vaikka EU:n rajanylitystietojärjestelmän (Entry/Exit System, EES) sekä uusien API-sääntöjen perimmäisenä tarkoituksena on lisätä turvallisuutta ja sujuvoittaa rajatarkastuksia, luovat ne myös uusia velvoitteita.

DTC:tä voidaan hyödyntää myös näissä prosesseissa esimerkiksi esirekisteröimällä maahan saapuvia kolmansien maiden kansalaisia ja luomalla matkustajaa koskeva henkilökohtainen tiedosto DTC:ltä tulevien tietojen perusteella. Tämä lyhentää rajanylityspisteellä käytettävää aikaa, minkä lisäksi rajavartija on voinut jo varmistua käytetyn passin aitoudesta ja eheydestä.

Kun uudet API-säännökset edellyttävät liikenteenharjoittajilta API-tietojen automaattista keräämistä, DTC mahdollistaa nopean ja turvallisen tietojen keräämisen ilman riskiä näppäilyvirheistä.

Yhtenäinen standardi digipasseille

Euroopan komission tavoitteena on vielä kuluvan vuoden aikana antaa lainsäädäntöehdotus, joka loisi jäsenmaille yhtenäisen standardin digipassille (DTC). Se antaisi matkustajalle mahdollisuuden käyttää digipassia ulkorajojen ylittämisessä ja mahdollistaisi ennakkoon tehtävät rajatarkastukset DTC:n pohjalta.

Lainsäädäntöehdotus perustaisi myös uuden yhteisen EU-sovelluksen, jonka avulla digipassi voidaan turvallisesti luoda ja tallettaa henkilön EU-digilompakkoon myös muita käyttötapauksia silmällä pitäen ja lähettää se

rajaviranomaiselle ennakkotarkastusta varten. Lopputulos neuvotellaan yhdessä jäsenmaiden sekä Euroopan parlamentin kanssa, ja toivottavasti saavutetaan tavoiteltu tasapaino turvallisuuden, helppouden ja perusoikeuksien välillä.

Komissio aikoo järjestää lisää pilottiprojekteja, joiden puitteissa tullaan toivottavasti ratkomaan niin teknisiä kuin poliittisempiakin kysymyksiä, jotka koskevat kolmansien maiden osallistumista ja aikomusta hyväksyä DTC matkustusasiakirjaksi, DTC-tiedon lähettämistä Euroopan ulkopuolisille vastaanottajille sekä DTC:n käyttöä maa- ja merirajoilla.

Projekteista saatujen tulosten perusteella komissio on jo laatinut vaikutusten arvioinnin, joka on sisäisesti hyväksytty ja tullaan julkaisemaan lainsäädäntöehdotuksen antamisen yhteydessä. Kiitos työn etenemisestä kuuluu kolmelle maalle Suomelle, Kroatialle ja Albanialle sekä projektikumppaneille ja jokaiselle rajavartijalle, joka on kaiken loputtomalta tuntuvan uudistustyön ja rutiinivirkatoimien ohella löytänyt aikaa ja intoa osallistua tämän urauurtavan hankkeen toteuttamiseen. ■

Kirjoittaja Mikko Hakkarainen on tiiminvetäjä Euroopan komissiossa muuttoliike- ja sisäasioiden pääosastolla.



EU-rahoitusta on myönnetty mm. uusien vartiolaivojen valvontakyvyn kehittämiseen. Havainnekuva: Meyer Turku Oy.

Euroopan unionilta rahoitusta moniin Rajan hankkeisiin

Rajavartiolaitokselle on myönnetty EU:n rahoitusta VL2025-valvontakykyhankkeisiin, EU-laajuisten tietojärjestelmien käyttöönottoon sekä operatiiviseen toimintaan.

TEKSTI Johanna Joensuu KUVAT Raja

Euroopan unionin sisäasioiden rahastojen (EUSA) ohjelmakausi 2021–2027 lähestyy puolivälittää ja Rajavartiolaitoksen hankkeisiin on myönnetty rajaturvallisuuden ja viisumipolitiikan rahoitustukivälineestä (BMVI) rahoitusta tähän mennessä jo 57,6 miljoonaa euroa.

EUSA-rahastoihin kuuluu kolme eri rahoituslähdettä: turvapaikka-, maahanmuutto- ja kotouttamisrahasto AMIF, sisäisen turvallisuuden rahasto ISF sekä rajaturvallisuuden ja viisumipolitiikan rahoitustukiväline BMVI.

Näistä BMVI sisältää Rajavartiolaitoksen toiminnan kannalta keskeisimmät tavoitteet ja rahoitusmahdollisuudet.

EUSA-rahastojen ohjelmakaudella 2021–2027 BMVI-rahoitusta on ollut haettavissa 62 miljoonaa euroa ja tästä on Rajavartiolaitoksen 11 hankkeeseen myönnetty kaikkiaan 57,6 miljoonaa euroa. Rajavartiolaitos onkin euro-määräisesti mitattuna EUSA-rahastojen suurin yksittäinen tuensaaja Suomessa.

Ensimmäisen eli keväällä 2022 järjestetyn BMVI-hakukierroksen tuloksena Rajavartio-

laitokselle myönnettiin avustusta kuuteen hankkeeseen yhteensä 22,2 miljoonaa euroa. Vuosien 2023 ja 2024 hauissa avustusta on myönnetty viiteen uuteen hankkeeseen yhteensä 35,4 miljoonaa euroa. Uusilla hankkeilla parannetaan ulkorajojen valvontakykyä merialueilla, valmistaudutaan EU-laajuisten rajanylitystietojärjestelmän (EES) ja matkustustieto- ja lupajärjestelmän (ETIAS) käyttöönottoihin sekä turvataan merirajavalvonnan ja automaattisen rajatarkastuskokonaisuuden toimintaa operatiivisen tuen muodossa.



Hankerahoituksella mm. valmistaudutaan EU-laajuisten rajanylitystietojärjestelmän (EES) ja matkustustieto- ja lupajärjestelmän (ETIAS) käyttöönottoihin.

Merellinen valvontakyky uudelle tasolle

Rajavartiolaitoksella on käynnissä Vartiolaiva 2025 -hanke, jossa kolme 1980- ja 90-luvulla rakennettua vartiolaivaa korvataan kahdella uudella ulkovartiolaivalla. Uusilla monitoimialuksilla on merkittävä rooli rajavalvonnassa, meripelastustehtävissä, ympäristövahinkojen torjunnassa sekä alueellisen koskemattomuuden valvonnassa ja turvaamisessa.

BMVI-rahoitustukivälineestä on myönnetty 23,4 miljoonan euron EU-tuki hankkeisiin VL2025 valvontakyky sekä VL2025 valvontakyky II. Myönnetty rahoitus on kokoluokaltaan historiallisen suuri. Hankkeiden tavoitteena on tuoda uusien vartiolaivojen valvontakyky nykypäivän toimintaympäristön ja Rajavartiolaitoksen tehtävien edellyttämälle tasolle.

Hanketuki käytetään rajavalvonnan kannalta olennaisten pinta- ja ilmavalvontakykyyn ja vedenalaiseen valvontakykyyn liittyvien laitteiden sekä johtamisjärjestelmän hankintaan. Hankkeiden tuloksena saavute-

taan uudenlaista suorituskykyä, jonka myötä merellinen valvontakyky tulee paranemaan merkittävällä tavalla.

Euroopan laajuinen rajanylitystietojärjestelmä

Net-EES-hankkeessa valmistaudutaan lähes-tyvään EES-rajanylitystietojärjestelmän käyttöönottoon. Näillä näkymin järjestelmä tulee käyttöön syksyllä 2024. EES-järjestelmään rekisteröidään kolmansien maiden kansalaisten tiedot ensimmäisen Schengen-alueelle saapumisen yhteydessä.

Viranomaisten näkökulmasta EES parantaa merkittävästi Schengen-alueella laittomasti oleskelevien tunnistamista, joka osaltaan tehostaa terrorismin ja muun vakavan rikollisuuden torjuntaa ja tutkintaa. Kolmansien maiden kansalaisilla on myös mahdollisuus itse tarkistaa järjestelmästä oma jäljellä oleva luvallinen oleskeluaikansa Schengen-alueella.

Rajavartiolaitos ja muut kansallisesta toimeenpanosta vastaavat viranomaiset ovat viime vuosina toteuttaneet useita hankkeita,

joilla on tehty tarvittavia muutoksia ja integrointeja kansallisiin järjestelmiin, jotta EES-järjestelmän käyttövalmius Suomessa saavutettaisiin. Kaikkia EU:n EES-asetuksen (EU 2017/2226) edellyttämiä toimenpiteitä ja velvoitteita järjestelmässä olevien tietojen muokkaamisen osalta ei kuitenkaan vielä pystytty toimeenpanemaan.

Net-EES-hankkeessa toteutetaan sovel-lus, jonka avulla eri viranomaiset voivat toimivaltuuksiensa puitteissa tarkistaa, täydentää, korjata ja poistaa EES-järjestelmän tietoja asiakaspalvelutilanteissa. Tietojen oikeellisuudesta huolehtiminen on erityisen tärkeää rajanylittäjien oikeusturvan kannalta. Hankkeelle myönnetyn EU-tuen osuus on noin 835 000 euroa.

Seurantalista lisäämään Schengen-alueen turvallisuutta

Tarve hankkeen Kansallinen ETIAS seurantalista toteuttamiseen on lähtöisin ETIAS-asetuksesta (EU 2018/1240), jonka mukaan jokaisen jäsenvaltion on kehitettävä oma seurantalista

(watchlist) terrorismirikoksiin tai muihin vakaviin rikoksiin liittyvien tietojen pohjalta.

ETIAS-järjestelmän käyttöönoton jälkeen jäsenvaltioiden viranomaisilla on mahdollisuus sekä lisätä kuulutuksia listalle että tarkastella niitä erikseen määriteltyjen oikeuksiensa puitteissa.

Matkustuslupaprosessin yhteydessä seurantalistan tietoja verrataan henkilön matkustuslupahakemuksessaan esittämiin tietoihin. Seurantalistan odotetaan parantavan Schengen-alueen turvallisuutta, koska mahdolliset vakavat rikosepäilyt sekä muut kriittiset tiedot tulevat esille jo hyvissä ajoin ennen matkustuslupan myöntämistä. Hankkeelle myönnetyn EU-tuen osuus on noin 268 000 euroa.

Rahoitusta operatiivisiin kuluihin

BMVI-rahoitustukivälineessä tietty rahoitusosuus on mahdollista myöntää operatiivisena tukena kuluihin, jotka syntyvät perustehtävien toteuttamisesta. Operatiivisessa tuessa EU-tuen osuus on 100 % eli erillistä omarahoitusosuutta ei ole.

Hankkeessa Valvontakaluston ja automaattisten rajatarkastuslaitteistojen ylläpito operatiivista tukea hyödynnetään ulkoraajojen valvonnasta aiheutuviin juokseviin kuluihin eli vartiolaiva Turvan polttoainekuluihin sekä Helsinki-Vantaan automaattisen rajatarkastuslaitteistokokonaisuuden ylläpidon kuluihin.

Hankkeen tuella Turva kyetään pitämään valvontatehtävissä keskeytyksettä ja turvaamaan merialueiden rajavalvonta siltä osin. Lentoaseman rajatarkastuslaitteiston ylläpidolla ja mahdollisten vikatilanteiden nopealla korjaamisella on suuri merkitys rajatarkastusten laadun sekä matkustajien rajanylitysten sujuvuuden kannalta. Hankkeelle myönnetyn EU-tuen osuus on 10 920 000 euroa. ■

Kirjoittaja Johanna Joensuu toimii ylitarkastajana Rajavartiolaitoksen esikunnan suunnittelu- ja talousyksikössä.



**Euroopan unionin
rahoittama**

EU-rahoitusta Balticconnector-tutkintaan

TEKSTI Johanna Joensuu ja Hanna Lehto KUVA Raja

Rajavartiolaitokselle ja Merivoimille on myönnetty hätäapurahoitusta EU:lta Balticconnector-kaasuputkeen liittyvän tutkinnan kuluihin.

Euroopan komissio on myöntänyt 800 000 euron hätäapurahoituksen, jolla katetaan vaurioituneen Balticconnector-kaasuputken tutkinnan turvaamisesta ja avustamisesta aiheutuneita kuluja Rajavartiolaitokselle ja Merivoimille. Hätäapurahoitusta on nyt haettu ja myönnetty Rajavartiolaitokselle ensimmäistä kertaa. Rahoitus tulee EU:n sisäasioiden rahastoihin lukeutuvasta sisäisen turvallisuuden rahastosta (ISF).

Rajavartiolaitos ja Merivoimat osallistuivat Keskusrikospoliisin johtamaan tutkintaan sadoilla työtunneilla tarjoamalla käyttöön asiantuntijoita ja kalustoa. Tutkinnan turvaamiseksi Rajavartiolaitoksen ulkovartiolaivakalusto valvoi vaurioaluetta keskeytyksettä useiden viikkojen ajan. Merivoimien sukeltajat ja Rajavartiolaitoksen sukellusrobotti suorittivat vedenalaista tutkintaa.

Toiminta alkoi 8.10.2023, kun Viron ja Suomen välisessä Balticconnector-kaasuputkessa havaittiin äkillinen paineenlasku, jonka sittemmin todettiin aiheutuneen putken ulkoisesta vauriosta. Vaurio paikannettiin Suomen talousalueelle.

EU:n sisäasioiden rahastot ovat Rajavartiolaitokselle merkittävä ulkopuolisen rahoituksen lähde ja rahastojen tuella on toteutettu lukuisia hankkeita, joilla on kehitetty monipuolisesti muun muassa ulkorajavalvontaa, rajatarkastusprosesseja sekä operatiivista suorituskkyä.

Kriittistä infrastruktuuria merellä

Kriittiseksi infrastruktuuriksi määritellään toiminnot, rakenteet ja palvelut, jotka ovat yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen ylläpitämiseksi välttämättömiä. Kriittistä infrastruktuuria sijaitsee myös merellä. Esimerkiksi merenpohjassa kulkevat kaapelit ovat Suomen tietoliikenneyhteyksien kannalta tärkeitä. Kriittiseen meri-infrastruktuurin kuuluvat myös kaasuputket ja merellä sijaitsevat tuulivoimalat. ■



Rajavartiolaitos tuki kalustollaan ja asiantuntijoillaan KRP:n johtamaa Balticconnector-kaasuputken tutkintaa Itämerellä.



Raja turvaa arkea harvaan asutuilla seuduilla

Rajavartiolaitos on harvaan asutulla rajaseudulla usein nopein apu hädässä.

TEKSTI Tapani Lintula KUVAT Kainuun rajavartiosto

Suomi on suurelta osin harvaan asuttua: jopa 68 % pinta-alasta lasketaan harvaan asutuksi maaseutualueeksi ja tuolla alueella asuu 5 % suomalaisista.

Iso osa Rajavartiolaitoksen toiminta-alueista pohjoisessa, idässä ja saaristossa lukeutuu harvaan asuttuun maaseutuun eli niin kutsuttuihin harva-alueisiin. Vaikka harva-alueiden ihmiset ovat tottuneet keskimääräistä korkeampaan omatoimisuuteen ja parempaan varautumiseen sekä yhteisölliseen elämäntapaan, ei se poista viranomaispalveluiden tarvetta esimerkiksi onnettomuus- ja vaaratilanteissa.

Rajavartiolaitoksella on olennainen merkitys rajamaakuntien ja saariston harva-alueiden turvallisuuden tekijänä sekä nykyhetkessä

että historiallisesti. Yhä useammin nopein auttaja rajaseudulla on Rajavartiolaitoksen partio, joka on lähialueella suorittamassa rajaturvallisuuden tehtäviään.

Sisäministeriön raportissa *Harvaan asuttujen alueiden turvallisuus 2020* Rajavartiolaitoksen tuottamien harva-alueen turvallisuuspalveluiden merkityksen arvioitiin jopa lisääntyneen 2000-luvun aikana. Harvaan asuttujen alueiden turvallisuuspalveluihin eli niin kutsuttuihin harvaturvapalveluihin liittyvä kehitys on näkynyt myös Rajavartiolaitoksen ja rajavartijoiden arjessa tehtävien ja sen myötä osaamisvaatimusten monipuolistumisessa sekä kalustotarpeissa. Samalla myös yhteistyö eri viranomaisten kuten pelastuslaitosten, poliisin ja ensihoidon kanssa on syventynyt

monella alueella. Yhteistyö antaa paljon, mutta myös vaatii panostusta yhteisen suunnittelun ja harjoittelun muodossa.

Rajaseudun harvaan asutun alueen turvallisuus

Vartiuksen rajavartioaseman päällikkö, kapteeni **Jouko Kinnunen** kuului sisäministeriön harvaturvaverkostoon viime hallituskaudella ja on saanut sitä kautta laajan näkemyksen rajaseutujen harva-alueiden turvallisuudesta.

– Välimatkat ja laajempiin yhteiskunnan muutoksiin liittyvät ilmiöt, kuten väestön ikääntyminen ja vähentyminen sekä viranomaispalveluverkon harventuminen, ovat toistuvasti esillä harvaturvasta puhuttaessa, Kinnunen summaa.



Samaan aikaan Rajavartiolaitos on pyrki-
nyt ja onnistunutkin säilyttämään merkityk-
sensä rajaseudun asukkaiden arjen turvana.

– Kaiken lähtökohtana on yhteistyö ja
kaksisuuntainen vuorovaikutus, suhde Raja-
vartiolaitoksen ja asukkaiden välillä. Tämä
vaatii jatkuvaa työskentelyä ja aktiivisuutta
Rajavartiolaitokselta erityisesti paikallisella
tasolla. Meidän on lunastettava ihmisten luot-
tamus meihin kaikkien olojen turvaajana joka
päivä toimillamme, sitä meiltä odotetaan ja sen
tehtävän haluamme täyttää. Harvaturvatehtä-
vien hoitaminen on luonnollinen osa tätä ko-
konaisuutta, Kinnunen pohtii.

Ensivastetoinnilla on suuri yhteiskunnallinen vaikuttavuus

Eräs keskeisistä harvaturvatoiminnan muo-
doista on rajavartioasemien toteuttama ensi-
vastetointa esimerkiksi Pohjois-Karjalassa ja
Kainuussa. Kainuussa Vartiuksen rajavartioase-
malla toimii jopa erityinen entisestä Kainuun
sote-alueelta ostetusta ambulanssista muokattu
ensivastepartioauto Kuhmon pohjoisosien ja
Suomussalmen eteläosien ensivastetehtäviä
varten. Kaluston lisäksi kiinteä yhteistyö en-
sihoitoviranomaisten kanssa näkyy esimerkiksi
siinä, että Kainuun hyvinvointialueen ensihoito
antaa ensivastekoulutusta Vartiuksen rajavar-
tijoille, jotka osallistuvat ensivastetointaan.



*Kapteeni Jouko Kinnuselle on kertynyt
näkemystä harva-alueen turvallisuus-
kysymyksistä kenttätöön lisäksi
valtakunnallisen harvaturvaverkoston
jäsenyyden kautta.*

Vartiuksen rajavartioaseman ensivastetoi-
minta on ainutlaatuinen ja laajasti muun yhteis-
kunnan suunnalta kiiteltä toiminto ja palvelu.
Yksittäiselle rajavartijalle ensivastetehtävät
tuovat monipuolisuutta työnsisältöön, mutta
myös kovia vaatimuksia sitoutumisen ja am-
mattitaidon ylläpidon sekä kehittämisen osalta.

– Vartiuksen ensivastetoinnilla on suuri
yhteiskunnallinen vaikuttavuus. Se vaikuttaa
laajasti ihmisten arkeen, mutta myös meidän

kuvaamme harvaan asuttujen alueiden turvalli-
suuden ammattilaisina. Konkreettisimmillaan
toiminta pelastaa ihmishenkiä, ja sitä osataan
arvostaa, Kinnunen sanoo.

Harvaturvatyö on resurssien tehokasta käyttöä

Rajavartiolaitoksen tekemä harvaturvatyö
perustuu lakiin Rajavartiolaitoksesta sekä
yhteistyöviranomaisten kanssa tehtyihin
sopimuksiin. Rajan harvaturvatoiminta on
yhteiskunnan kannalta kaksin verroin hyö-
dyllistä: harva-alueen asukas saa nopeammin
avun tarvitessaan sitä ja Rajavartiolaitoksen
alueella olevat resurssit tulevat tehokkaasti
hyödynnettyä varsinaisten rajaturvallisuus-
tehtävien ohessa.

Ensivastetehtävien lisäksi tyypillisiä har-
vaturvatehtäviä Rajavartiolaitokselle ovat esi-
merkiksi vastuuviranomaisten avustaminen
kadonneen etsinnöissä, maastosta evakuoin-
neissa, maastopaloissa tai liikenneonnetto-
muuspaikoilla. Lähes päivittäisen yhteistoi-
minnan myötä kynnys viranomaisten väliseen
yhteistyöhön ja yhteydenottoihin puolin ja toi-
sin onkin nykyään varsin matala. Tarvittaessa
Rajavartiolaitos on myös aina voinut luottaa
yhteistyöviranomaisten apuun sitä itse tehtä-
vissään tarvitessaan. ■



Rajavartiolaitoksen varusmiehet ja erikoisrajajääkärit kouluttautuvat Lapin arktisissa olosuhteissa.

Kylmien olojen osaaminen vaatii opiskelua, kalustoa ja uteliaisuutta

Millaista erityispiirteitä liittyy vuoristo- ja talvisodankäyntiin?

TEKSTI Juho Kangasniemi KUVAT Raja, Tapio Rinne ja Alamy Stock Photo

Suomen leveysasteilla suoritettavien sotilasoperaatioiden yhteydessä ei voi olla mainitsematta talvi- tai arktista sodankäyntiä. Vuoristo-olosuhteiden yksiköitä on käynyt harjoittelemassa alueellamme aiemminkin. Mikä on vuoristoyksiköiden kyky talvisodankäyntiin ja ovatko vuoristosodankäynti ja talvisodankäynti synonyymeja? Rajavartiolaitoksen osaaminen Suomen olosuhteissa on kiistatonta, mutta rajamiehet ovat päässeet toimimaan myös vieraammissa ympäristöissä, kuten vuorilla.

Vuoriston tavoin kylmä ja talvi rajoittavat sotilastoimintaa, mutta tarjoavat myös osaa- valle toimintamahdollisuuksia. Arktiseen alueeseen kohdistunut mielenkiinto on lisännyt kylmien olojen sotilaallisten suorituskykyjen kehittämistä.

Natossa talvisodankäynnin osaamista vaaliva osaamiskeskus on Norjan Elverumiin vuonna 2007 perustettu Cold Weather Operations Center of Excellence (CWOCOE), jonka tavoitteena on kehittää ja testata osaamista sekä

kalustoa parantaakseen liittouman kykyä toimia kylmissä olosuhteissa.

Suomen Puolustusvoimissa talvisodankäynnin osaamisesta vastaa Jääkäriprikaati Sodankylässä. Prikaatin visiona on olla kansainvälisesti arvostettu talvisodankäynnin ja arktisen osaamisen keskus. Rajavartiolaitoksen varusmieskoulutuksessa korostuu talvitointi. Ivalo on Suomen pohjoisin varuskunta, Onttolassa Pohjois-Karjalassa on myös haastavat maastot ja erikoisrajajääkärit harjoittelevat



Suomalaiset rauhanturvaajat ovat kokeneet vuoristosodankäynnin muun muassa Afganistanissa.

talvitoimintaa Lapissa. Rajavartijat altistuvat päivittäisessä työssään paikallisille olosuhteille ja harjaantuvat samalla oman alueensa talvisiin ominaispiirteisiin.

Sodankäynti talviolosuhteissa

Talvisodankäynti ymmärretään usein samaksi asiaksi kuin arktinen sodankäynti. Arktisen alueen määritelmiä on useita, joista yksi on rajata alue pohjoisen napapiirin mukaan. Meille talvisodankäynti tarkoittaa usein lunta ja jäätä, mutta etelämpänä talvi voi tarkoittaa vain kylmää sadetta ja mutaa.

Vielä nykyäänkin vuodenaikojen vaihtelu mahdollistaa tai vaikeuttaa vastustajan tai omaa toimintaa. Usein sodankäynnissä puhutaan keväthyökkäyksistä. Tällöin sulanut lumi ja kuivunut maa mahdollistavat joukkojen liikkeen ja helpottavat erityisesti mekanisoidujen joukkojen liikkeitä.

Yhdysvaltalaiset huomasivat toisen maailmansodan kynnyksellä olevansa vihollisiaan ja liittolaisiaan jäljessä talvi- ja vuoristosodankäynnissä. Laajaa huomiota saanut Suomen talvisota oli osoittanut, kuinka tärkeätä on osata taistella ja huoltaa myös talviolosuhteissa.

Esimerkiksi Yhdysvaltain merijalkaväen vuoristoisissa, lumisissa tai kylmissä oloissa tapahtuvien operaatioiden oppaassa (Mountain Warfare Operations) vuodelta 2016 käytetään edelleen talvisodankäynnin esimerkkinä meidän talvisotaamme.

Saksalaisten vuoristojoukkojen vastarinta Norjassa sekä ensimmäisen maailmansodan aikaan Juliaanisilla Alpeilla ja Dolomiiteilla käydyt taistelut osoittivat yhdysvaltalaisille, kuinka tärkeätä oli kylmien olosuhteiden lisäksi osata toimia myös vuorilla. Toisen maailmansodan Euroopan sotanäyttämöllä oli vuoria. Puolustuksellisesta näkökulmasta Pohjois-Amerikan mantereella on useita vuoristoalueita. Yhdysvaltojen mantereelle kohdistuvan hyökkäyksen riski kuitenkin väheni ja huomio kiinnittyi vuoristoalueisiin Euroopassa.

Millainen vuoristo on toimintaympäristönä?

Vuoret muodostavat luontaisia esteitä, mutta ne mahdollistavat myös suojaisan liikkeen. Este voidaan ohittaa, mutta se voi olla vaarallista, hidasta tai jopa lähes mahdotonta riippuen joukosta. Vuoristo-olosuhteissa suurimmat

ongelmat liittyvät maaston vaikeakulkuisuuteen, korkeuden aiheuttamiin ongelmiin sekä säähän.

Vuoristosodankäynnin yhteydessä ei voi olla mainitsematta Hannibalin Alppien ylitystä sotanorsujensa kanssa. Myöhemmin 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa Iso-Britannia ja Venäjä kartoittivat kilpaa vuoristoa Keski-Aasiassa alueen strategista hallintaa varten. Kummankin suurvallan yhtenä tavoitteena oli löytää Intiaan johtava sola vuorten välistä. Ensimmäisessä ja toisessa maailmansodassa oli merkittäviä taisteluita vuorilla. Taistelut olivat kovia ja tappiot suuria.

Venäjä kävi myös sotansa Afganistanissa ja Tšetšenian vuoristoissa ympäristössä. Afganistanissa, Balkanilla ja monessa muussa maassa toimineet suomalaiset rauhanturvaajat muistavat vuoristoisen ympäristön. Myös vuoret ovat nykyään osa multi domain -ympäristöä ja pienten hyvin koulutettujen ja tuettujen joukkojen ennustetaan toimivan parhaiten.

Sodankäynnin haasteita vuoristossa

Toiminta vuorilla luo omanlaisensa taktisen, taidollisen sekä logistisen haasteen. Vanhoissa



Rajavartijat altistuvat päivittäisessä työssään kylmyydelle.

Alppimaissa on ollut henkilöitä, jotka ovat tottuneet jo valmiiksi liikkumaan vuorilla ja heillä on ollut tätä varten kalustoa. Vuoristojoukot ovat perinteisesti kevyttä jalkaväkeä, joka pystyy liikkumaan vaikeassa maastossa sekä kuljettamaan myös vuoristokäyttöön tarkoitettut raskaat aseensa joukon mukana tukemassa. Haastavimpiin paikkoihin raskaan kaluston kuljettaminen onnistuu usein vain eläimien tai ilma-alusten avulla. Joukon tyyppi on pyritty tekemään mahdollisimman helpoksi johtaa ja hallita. Esimerkkinä tästä on Suomenkin jääkäreille vuosisadan alussa kopioitu vuoristojoukkojen rakenne. Vielä lokakuussa 1918 Suomen armeijassa oli kolme divisioonaa ja yksi vuoristoprikaati. Tämän jälkeen joukkoja muokattiin paremmin meidän olosuhteisiimme soveltuviksi.

Sodankäynti vuoristossa on haastavaa. Vaikeakulkuisen, lähes läpikulkemattoman maaston lisäksi nopeasti vaihtuva sää, jonka tuulet ja ukkosmyrskyt ovat ylempänä matalia alueita kovempia, lumi, jää, ohut ilmanala, voimakas auringonpaiste, lumi-, kivi- ja mutavyöryt vaativat joukolta fysiikkaa, tietoa ja taitoa.

Talvella tai tarpeeksi korkealla vuorilla on usein jäätä ja lunta. Jäätiköllä, lumella ja vuo-

rillakin on usein nopeampaa liikkuu suksilla kuin jalkaisin. Vuorilla sukset voivat helpottaa liikettä myös kesällä. Laskeminen vuorilla vaatii kuitenkin eri taitoja ja kalustoa kuin matalammassa metsämaastossa. Jäisillä ja lumisilla rinteillä liikuttaessa jääraudat ja jäähakut ovat välttämättömät apuvälineet.

Lumivyöry, muuttuva sää ja vuoristotauti riskeinä

Lumisade ja rinteiden jyrkkyys aiheuttavat vuorilla konkreettisen lumivyöryriskin. Vuoristossa lumisena aikana toimivat vapaalaskijat ja kiipeilijät kouluttautuvat sekä perehtyvät yleensä lumioloihin ja paikallisiin riskeihin reittejä suunnitellessaan. Sotilastoiminnassa lumivyöryriski voi estää jonkin alueen käytön. Esimerkiksi 1. maailmansodassa arvioidaan lumivyöryissä kuolleen kymmeniä tuhansia sotilaita.

Yleisesti vuorilla vallitseva sää on ympäristöään kosteampaa ja kylmempää. Sää voi vaihdella vuorilla nopeasti. Nopeasti vaihtuvat olosuhteet ovat haastavia joukkojen varustamisen kannalta. Samalla alueella toimittaessa voi joutua varautumaan suoraan auringonpaisteseen ja kuumuuteen tai äärimmäiseen kylmyy-

teen ja lumimyrskyyn vesisadetta unohtamatta. Tuuli lisää kylmän vaikutusta ja ylävuoristokiipeilyssä paleltumavammat ovatkin suuri riski.

Noustaessa yli 2 500 metrin korkeudelle merenpinnasta ihminen altistuu korkeustaudille. Alttius korkeustautiin on hyvin yksilöllistä. Ihmisen fysiologiset rajat tulevat vastaan kuitenkin 8 000 metrin jälkeen, niin sanotulla kuolemanvyöhykkeellä. Ilmanpaine on siellä liian alhainen ihmisen elimistölle hengittämistä varten.

Vuoristosodankäynnin koulutus

Usealla Alppimaalla on jonkinlainen vuoristosodankäynnin koulu joko itsenäisenä tai joukko-osastoon sijoitettuna. Vuoristosodankäynnin kurssit käsittävät varsinaisten vuorikiipeilytaitojen sijaan paljon suunnittelua, taktiikkaa, huoltoa, ilmaoperaatioita ja pelastamista.

Varsinaisen vuoristo-oppaan koulutuksia vastaavaa koulutusta on myös, mutta se kestää yleensä useamman vuoden. Vuorilla työskentelevien siviilivuoristo-oppaiden koulutus on pitkä ja vaativa. Pelkästään koulutuksen lähtökokeeseen osallistuakseen henkilön tulee olla jo kokenut vuorikiipeilijä ja kiivennyt useita kymmeniä reittejä eri olosuhteissa. Tämän takia Suomessakin on vain vähän IFMGA (International Federation of Mountain Guide Associations) -oppaita. Tämä kertoo myös siitä, mitä voi odottaa muutaman viikon kurssin käyneeltä sotilalta, jos hän ei muuten liiku paljoo vuorilla.

Suomessa köysityöskentelyä harjoitellaan joissakin joukko-osastoissa köysilaskeutumista varten ja kansallisen tason erikoisyksiköt omaa liikkeenedistämistään varten. Pelastuslaitoksilla on myös kykyä pelastaa ihmisiä korkeista tai hankalista paikoista köysien avulla.

Vuoristosodankäynnin koulutusta USA:n armeijalle

Vuoristosodankäynnin merkitys Yhdysvaltojen asevoimille ei ollut ennen toista maailmansotaa riidaton asia. Osa sotilasjohdossa oli sitä mieltä, että vuoret voitaisiin vain ohittaa maitse tai ilmasta. 1940-luvun alussa asiaa tärkeänä pitävien henkilöiden lobbaamisen ja Euroopan vuoristoisten seutujen tapahtumien seurauksena päätettiin kuitenkin jatkaa Yhdysvaltojen asevoimien vuoristo- ja talvisodankäynnin kyvyn kehittämistä.

Doktriinin, kouluttajien, kaluston, koulutusohjelman laatimisen, harjoitusalueiden hankkimisen ja kokeilujen jälkeen heinäkuussa 1943 syntyi joukko-osastona 10. vuoristodivisioona, joka otti osaa toisen maailmansodan taisteluihin Italiassa. Myöhemmin 10. vuoris-



Vaativiin paikkoihin tehtävät retket ovat hyvä tapa parantaa kenttä- ja suunnittelutaitoja. Erikoisrajajääkärikillan yksitoistahenkinen retkikunta taisteli tiensä läpi Grönlannin mannerjäätikön vuonna 2019.

todivisioona perustettiin uudestaan vuonna 1985 omalla nimellään kevyeksi jalkaväkidiivisioonaksi. Tällöin joukolla ei ollut perinteiden lisäksi enää juuri tekemistä vuorikiipeilyn ja talvisodankäynnin saralla. Syyskuun iskujen jälkeiset operaatiot Afganistanissa lisäsivät jälleen kiinnostuksen vuoristosodankäynnin taitoihin, joiden kehittäminen jatkuu taas.

Euroopassa vuoristojoukot säilyivät toisen maailmansodan jälkeen todennäköisesti alueen vuoristoisuuden ja vuoristotoiminnan syvien juurien takia. Vuorikiipeily on kehittynyt monella tavalla sitten 1940-luvun, ja toisen maailmansodan vuoristojoukkojen perinteet auttavat pitämään yllä, luomaan uudestaan ja kehittämään suorituskykyä.

Arktisiin olosuhteisiin valmistautuminen

Liittolaisemme odottavat meidän osaavan yhtä ja toista talvitoiminnasta ja arktisella alueella toimimisesta. Meillä ei ole vuoria eikä vuoristojoukkoja, minkä kaikki ymmärtävät karttaa katsomalla. Meiltä kuitenkin saatetaan odottaa tietämystä ja osaamista sellaisiin kylmiin olosuhteisiin, joissa emme normaalisti juuri toimi.

Tämän takia omaa kylmässä toimimisen osaamista on hyvä miettiä kriittisesti. Talviolosuhteissa vähemmän toimineilta henkilöiltä tulleet kysymykset virkistävät välillä omaakin muistia ja ajattelua. Miksi tämä tehdään kuten tehdään? Moni meistä pitää tiettyä talvitoimintaan liittyviä asioita itsestäänselvytenä. Esimerkkinä vaikkapa talvirenkaat. Hiihtäminen on yksi asia, josta kaikilla on hyviä tai huonoja kokemuksia. Erilaisten toimintaympäristöjen ymmärrys on kansainvälisessä toiminnassa vahvuus, vaikka ei itse olisikaan varsinainen asiantuntija tai joutuisi toimimaan operatiivisesti kyseisessä ympäristössä.

Erilaiset vaativiin paikkoihin tehtävät retket ja retkikunnat ovat oiva tapa parantaa omia kenttä- sekä suunnittelutaitojaan. Esimerkkinä kylmiin oloihin toteutuneista retkikunnista ovat jäätiköille kuten Grönlantiin suuntautuneet retket, joihin on osallistunut henkilökuntaa ja reserviläisiä. Yksi tällainen retki on Erikoisrajajääkärikillan nimen alla hiihtänyt Grönlannin retkikunta 2019. Nopein suomalainen Grönlannin ylittänyt hiihtoretikunta on edelleen retkikunta, joka vuonna 2010 taittoi tuon matkan 21 vuorokaudessa. Retkikunnan

johtajan, Rajavartiolaikoksessa palvelevan **Jari Nousiaisen** mukaan ”Keveys, nopeus ja perusteellinen suunnittelu, joka perustui kokemukseen, mahdollistivat nopean etenemisen.”

Etelä-Suomesta pohjoiseen Suomeen lähtevä rajavartija tarvitsee evääkseen rajamiehengen lisäksi taitoa ja välineitä. Pohjoisimman Suomen olosuhteet ovat riski ainakin kokemattomalle henkilölle. Varusmieskoulutus antaa jonkinlaisen ymmärryksen ja taitoja maamme olosuhteissa toimimiseksi, ja rajavartijan peruskurssilla osaa niistä kerrataan harjoitusten ohessa.

Totuttautuminen uuden toiminta-alueen olosuhteisiin vaatii suunnittelua, tottumista ja oikeat varusteet. Myös talvitoimintaan tulisi suhtautua innokkaasti ja vakavasti, vaikka se voi tuntua hyvin tutulta. Kylmien olojen osaaminen ei tule äidinmaidossa, vaan vaatii opiskelua, harjaantumista, kalustoa ja uteliaisuutta. Olosuhteiden edessä tulee olla nöyrä, vaikka olisikin ylpeä osaamisestaan. Siten voimme olla turvana kaikissa oloissa. ■

Kirjoittaja Juho Kangasniemi toimii rajatarkastusupseerina Suomenlahden merivartiostossa.

Uuden merivartioasema-rakennuksen peruskivi muurattiin Oulun Virpiniemessä



Raja- ja merivartio-osaston osastopäällikkö Matti Sarasmaa piti tilaisuuden tervehdyspuheen.

Virpiniemen merivartioasema on tärkeä toimipaikka Perämeren merellisen turvallisuuden näkökulmasta. Uudet tilat turvaavat aseman toiminnan pitkälle tulevaisuuteen.

TEKSTI ja KUVAT Roosa Seligson

Valtion toimitiloista vastaava Senaatti-kiinteistöt rakennuttaa uuden merivartioasemarakennuksen Rajavartiolaitoksen käyttöön Oulun Virpiniemeen. Uuden asemarakennuksen peruskivi muurattiin 17. huhtikuuta 2024.

Peruskiven muuraukseen osallistuivat Rajavartiolaitoksen, Senaatti-kiinteistöjen, Oulun kaupungin, pääsuunnittelijan ja pää toteuttajan edustajat.

Perinteiden mukaisesti peruskiveen muurattiin metallilieriössä rakennuksen peruskirjan lisäksi muuruspäivänä käytössä olevat metallirahat, päivän lehti, kohteen hankesuunnitelma sekä muita ajankohtaisia ja rakennuksen käyttäjistä kertovia esineitä. Rajavartiolaitokselta lieriöön laitettiin Länsi-Suomen merivartioston henkilöstölehti eVemmas, uusin Rajamme Vartijat -lehti, Länsi-Suomen merivartioston pienoislippu sekä Virpiniemen

merivartioasemalla palvelevan operatiivisen henkilöstön nimikyltit ja asiakirja merivartioaseman henkilöstöstä tehtävineen.

Lieriön valaminen betoniin on rakentamiseen liittyvä perinne, jonka tarkoituksena on säilöä tietoa nyky-yhteiskunnasta tuleville sukupolville. Juhlavalla peruskiven muurauksella haluttiin kunnioittaa vanhaa perinnettä ja osoittaa näin hankkeen merkityksellisyys.

– Tätä työtä ei voi tehdä etänä. Tarvitsemme aina toimitiloja, jotta olemme valmiudessa pelastamaan ja turvaamaan ihmisiä ja ympäristöä, valvomaan rajoja ja puolustamaan maata, sanoi tervehdyspuheessaan raja- ja meriosaston osastopäällikkö, kenraalimajuri **Matti Sarasmaa**.

Puurakenteinen, pinta-alaltaan noin 670 m²:n suuruinen uudisrakennus on Rajavartiolaitoksen merivartioasemakonseptin

mukainen. Rakennus on suunniteltu kestämään rannikon vaativat sääolosuhteet ja jatkuva ympärivuorokautinen käyttö. Rakennuksen suunnittelussa ja toteutuksessa on kiinnitetty erityistä huomiota energiatehokkuuteen ja hiilijalanjälkeen.

Hankkeen rakennustyöt alkoivat alueen infran rakentamisella ja vanhan asemarakennuksen purkamisella elokuussa 2023. Varsinaisen rakentaminen alkoi marraskuussa.

Virpiniemen merivartioaseman päällikkö **Janne Isometsä** kertoi merivartioston toimineen väistötiloissa yli viisi vuotta. Henkilöstö on tyytyväinen, kun käyttöön saadaan ajanmukainen asemarakenus ja terveelliset työskentelytilat. Uudet tilat valmistuvat joulukuussa 2024 ja ne otetaan käyttöön vuoden 2025 alussa. ■



Muurausvuorossa Virpiniemen merivartioston päällikkö Janne Isometsä.



Rajavartiolaiksesta peruskiven muuraukseen osallistuivat Länsi-Suomen merivartioston komentaja Marko Tuominen, Raja- ja meriosaston osastopäällikkö Matti Sarasmaa, Virpiniemen merivartioston päällikkö Janne Isometsä ja varapäällikkö Antti Jutila.

Merivartioston neljä vuodenaikaa

TEKSTI Länsi-Suomen merivartiosto KUVA Kirsti Helin

Virpiniemen merivartiosto elää neljää vuodenaikaa, joka ei merivartiostossa ole kovinkaan tyyppillistä. Avovedestä jääpeitteelle siirryttäessä sekä välissä olevat rospuuttokelit tuovat kalustolle ja henkilöstölle haasteita. Usein moottorikelkka ei enää loppukeväästä riitä, vaan avuksi otetaan ilmatyynyalus tai tukea antaa meripelastushelikopteri Rovaniemen tukikohdasta.

Avoveteen siirryttäessä valvonta jatkuu kattavan venekaluston turvin. Alueen rannikko on matalaa ja kivikkoista, joten väylien ulkopuolella liikkuminen on haastavaa ja riskialtista. Kun ilmat taas alkavat viilentyä ja luonto saa uuden väriasteikon yllensä, asema valmistautuu uusiin tehtäviin. Metsästyksen valvonta yhtenä lakisääteisenä tehtävänä tulee mukaan päivittäistoimintaan ja ajoneuvoilla liikutaan aktiivisesti rannikon kuntien alueilla unohtamatta yhtä tärkeimmistä tehtävistä – meripelastusta.



Ilmatyynyalus liikkuu ilmapatsaan kannattamana. Se kykenee miehistön lisäksi kuljettamaan mahdollista hoitohenkilöstöä sekä potilasta.

Kun lumihuntu peittää maan, vuosittainen ympyrä sulkeutuu ja palataan jälleen moottorikelkkojen päälle. Arktinen meripelastus on aseman erikoisosaamista ja koulutusta aiheeseen annetaan säännöllisesti vapaaehtoisjärjestöille. Osaamista jaetaan myös pohjoismaisten talvisissa olosuhteissa toimivien viranomaisien kesken. ■



Vuoden 2023 Rajamme Vartija on rajavartiomestari Timo Kurvinen

Rajavartiomestari **Timo Kurvinen** toimii Raja- ja merivartiokoululla rajaturvallisuuden opetusyksikössä vanhempana opettajana. Aiemmin hän on urallaan työskennellyt monipuolisissa rikostorjunnan ja rajatarkastuksen operatiivisissa tehtävissä Kaakkois-Suomen rajavartiostossa.

Rajavartiomestari Kurvisen panos on ollut merkittävä uusien opetusmenetelmien käyttöönotossa Rajavartiolaitoksessa. Hän on ollut kehittämässä useita verkkokoulutuksia, joissa on hyödynnetty videoita sekä muuta visuaalisuutta ja pelillisyyttä ja näin onnistuttu tehostamaan oppimista. Kurvisen tuottama opetusmateriaali on sekä kansallisesti että kan-

sainvälisesti vertailtuna erittäin laadukasta.

Lisäksi Kurvinen on huolehtinut rajatarkastuksen opetusympäristön ja koulutusvälineiden työelämävastaavuudesta ja ajanmukaisuudesta. Hän on mahdollistanut laadukkaan etäopetuksen monipuolisella opetusmateriaalilla. Hän on ollut ansiokkaasti mukana myös kansainvälisissä yhteistyöhankkeissa. Koronapandemian aikana Kurvisella oli tärkeä rooli opetuksen muuntamisessa nopealla aikataululla tilanteen vaatimaan muotoon.

Timo Kurvisen toiminnassa korostuu tulevaisuuteen katsova ja asioita ennakoiva työote. Hänen yhteistyökykynsä niin opiskelijoiden, lähimpien työkavereiden, muiden Rajavartio-

laitoksen työntekijöiden kuin esihenkilöidenkin suuntaan on aina ollut kiitettävää. Hän on aina valmis auttamaan ja neuvomaan tukea tarvitsevia sekä joustamaan tilanteen niin edellyttäessä. Kurvinen on toiminnallaan ja olemuksellaan saavuttanut myös Rajavartiolaitoksen yhteistoimintatahojen vankan luottamuksen. Opiskelijapalautteessa Kurvisen osalta ovat korostuneet opiskelijoiden välitön ja luonteva kohtaaminen, hyvät oppimistulokset mahdollistavan opiskeluilmapiirin muodostaminen, vankka asiantuntijuus, käytännön kokemusten havainnollistava hyödyntäminen opetuksessa sekä aktivoivat ja työelämälähtöiset opetusmenetelmät. ■



Maanpuolustusmedia luo pelotetta

Nykyisessä vaikeasti ennakoitavassa maailmanpoliittisessa tilanteessa kriisien ennakkoarvioitusaika on lyhentynyt ja kynnys käyttää sotilaallista voimaa on madaltunut.

TEKSTI Mikko Ilkko KUVA Puolustusvoimat

Sanat ”kynnys” ja ”pidäke” ovat kuuluneet pitkään suomalaisen turvallisuuspolitiikan jargoniin.

Viimeistään Nato-jäsenyyden myötä on ryhdytty puhumaan kynnyksen sijaan enemmän ”pelotteesta”, mikä istuikin ydinpelotteeseen nojaavan liittokunnan termistöön.

Sotilaallisella voimalla rakennetaan riittävää pelotetta, jotta mahdollisen vastustajan ei kannattaisi hyökätä. Pelotteen luontiin ei riitä pelkkä materiaalien puolustuskykyjen kehittäminen. Niistä tulee myös viestiä, koska ilman sitä pelote ei toteudu.

Osana tätä viestintää on toimitettu, journalistinen viestintä. Tällä alueella suurimpia toimijoita ovat kansainväliset tietotoimistot ja isot mediaryitykset, mutta myös alan lehdistä on oma merkityksensä.

Maanpuolustuslehtiä on Suomessa ilmestynyt painettuna jo ennen itsenäisyyden aikaa. Sisällissodan aikana ilmestyi sotilaille suunnattuja lehtiä, kuten Vaasassa julkaistu Valkoinen Suomi ja Antreassa painettu Karjalan Armeijan Tiedonannot.

Vuosien 1939–1945 sotien aikana lehtitarkonta oli pirstaleinen. Suurina painoksina levin-

neiden Karjalan Viestin, Korven Kaiun ja muiden armeijan omien julkaisujen lisäksi ilmestyi paljon pieniä epävirallisia rintamalehtiä.

Riippumaton julkaisu Suomen Sotilas on ilmestynyt jo vuodesta 1919. Hakkapeliitta-lehtikin lienee syytä nostaa erikseen esille: tämä Suojeluskuntien lehti ilmestyi vuosina 1925–1944.

Sotilasammattiliittojen lehdistä perinteikään on vuodesta 1921 ilmestynyt Upseeriliiton Sotilasaikakauslehti.

Strategista viestintää journalistisella otteella

Rajamme Vartijat (1934) on pitkän linjan toimija. Sen kanssa samana vuonna alkoi ilmestyä myös reserviläisliittojen Reserviläinen-lehti, tosin silloin Reserviupseeri-nimellä.

Puolustusvoimien uutislehti Ruotuväki perustettiin 1962. Eräänlainen Ruotuväen esi-isä oli Aseveli. Se aloitti syksyllä 1939 ylimääräisten harjoitusten aikaan, ja silloin sitä julkaisi Puolustusministeriön Sanomatoimisto. Talvisodan aikana lehteä alkoi tehdä Propagandaliitto, jonka jäsenten työnantajat olivat maksaneet painolaskuja jo heti ensi numeroista alkaen.

Lisäksi edelleen ilmestyy monia perinteikkäitäkin kiltta-, yhdistys- ja aselajilehtiä. Monessa järjestössä painettu lehti on yhä merkittävä tiedotuskanava ja yhdistävä tekijä.

Median murroksesta on puhuttu paljon tällä vuosituhanella. Digitaalisuuden merkityksen kasvu ja samaan aikaan paino- ja jakelukustannusten nousu ovat monessa julkaisussa tarkoittaneet painetun lehden lopettamista tai ilmestymiskertojen vähenemistä.

Tässä murroksessa myös monia maanpuolustuslehtiä on lakkautettu. Pelkän kustannuksiin tuijottamisen sijaan on syytä ymmärtää maanpuolustuslehtien laajempi funktio. Lehdet luovat yhdessä strategista viestintää Suomen puolustuskyvyistä journalistisella otteella omille kohderyhmilleen. Ne myös yhdistävät lukijoitaan ja siten edistävät maanpuolustustahtoa. Tätä voidaan sanoa myös pelotteen rakentamiseksi.

Ruotuväki onnittelee 90 vuoden ikään ehtinyttä Rajamme Vartijoita! ■

Kirjoittaja Mikko Ilkko on Ruotuväki-lehden päätoimittaja.

Rajavartiolaitoksen uusi ylilääkäri esittäytyy

TEKSTI Tomi Vuorimaa

Olen Tomi Vuorimaa ja aloitin Rajavartiolaitoksen ylilääkärin virassa 1. lokakuuta 2023.

Toimin henkilöstöosaston työ- ja toimintakyky-yksikössä Rajavartiolaitoksen esikunnassa Helsingissä. Tehtäväni on vastata Rajavartiolaitoksen tuottaman terveydenhuollon laadusta ja potilasturvallisuudesta. Rajavartiolaitoksen tuottamaa lakisääteistä terveydenhuoltoa ovat asevelvollisten terveydenhuolto ja meripelastukseen liittyvä perustasoinen ensihoitopalvelu.

Rajavartiolaitos tuottaa myös yhteistoimintasopimuksiin perustuvaa ensivastepalvelua Hyvinvointialueille meri- ja harva-alueilla. Lisäksi Rajavartiolaitos tuottaa EA-koulutusta ja Puolustusvoimien VARO-määräyksiin perustuvaa terveydenhuoltopalvelua.

Laaja vastuualue

Vastuualueeni on mielestäni varsin mielenkiintoinen ja laaja, koska se käsittää koko Suomen kattaen kaikki vartiostot ja toimintaelementit (maa, meri, ilma ja vedenalainen). Toimin Rajavartiolaitoksen lääketieteellisenä asiantuntijana hyvinvointialueiden kanssa laadittavien yhteistyösopimusten osalta: EVY/ensivasteyhteistyö, TEMS (Tactical Emergency Medical Support) sekä Vartiolentolaivueen, Suomenlahden ja Länsi-Suomen merivartiostot/meripelastus.

Olen aikaisemmin toiminut 14 vuotta Puolustusvoimissa sukeltavien erikoisjoukkojen lääkärinä ja siten myös vastannut Rajavartiolaitoksen sukeltajien terveystarkastuksista. Olen klinisen fysiologian ja yleislääketieteen erikoislääkäri, merimieslääkäri ja minulla

on sukelluslääketieteen erityispätevyys. Olen väitellyt tohtoriksi vuonna 2001 Terveiden ja hyvinvointilaitoksen (THL) rokoteosastolta, ja työskennellyt aikaisemmin HUS-alueen sairaaloissa ja myös tutkijana Yhdysvalloissa Kaliforniassa.

Ajankohtaiset tehtävät

Tällä hetkellä minua eniten työllistää vuoden 2024 alusta voimaan tulleen terveydenhuollon tuottajia koskevan omavalvontalain täytäntöön panto Rajavartiolaitoksessa. Valvontalain mukaan palveluntuottajan on varmistettava omavalvonnalla terveydenhuollon tehtäviensä lainmukainen hoitaminen.

Palveluntuottajan on laadittava omavalvonta- ja lääkehoitosuunnitelmat. Kaikkien terveydenhuollon tuottamiseen osallistuvien terveydenhuollon ammattihenkilöiden osaminen ja pätevyudet todennetaan määrävällein. Lain mukaan ylilääkäri myöntää näille henkilöille tarvittavat toimintaluvat. Kaikkien työntekijöiden tulee olla sidottuna oman organisaationsa terveydenhuollon keskitettyyn tuotantoketjuun. Yksittäiset terveydenhuollon ammattihenkilöt tai yksiköt eivät voi tuottaa terveydenhuoltoa itsenäisesti irrallaan organisaation terveydenhuollosta.

Olen myös valmistelemassa koko Rajavartiolaitoksen henkilökunnan kattavaa rokotusohjetta. Valmistelu tapahtuu yhteistyössä THL:n rokoteasiantuntijoiden kanssa. Tavoitteena on saada ajanmukainen ohjeistus rokotuksista muun muassa kansainvälisiin tehtäviin lähteille ja esimerkiksi puutiaisaivokuumeen riskialueella toimiville rajavartioloille.



Arkistosta

Terveyttä kaikille: Rajavartiolaitoksen ylilääkärin terveyspalsta

Rajamme Vartijat -lehdissä oli 1980- ja 1990-lukujen taitteessa ylilääkärin terveyspalsta, jossa lääkintäeversti **Timo Sahi** käsitteli terveyteen liittyviä ajankohtaisia kysymyksiä.

Numerossa 4/1989 palstalla annettiin selän terveyttä koskevia vinkkejä: ”Selän kunnon ylläpitämiseksi selkää tulee siis kuormittaa, mutta kuormittaa oikealla tavalla. Sekä yli-että alikuormitus edistää selän rappeutumista.”

Entä kuinka syödä sydänystävällisesti? Tähän ylilääkäri vastasi numerossa 4/1990: ”Mitä on sydänystävällinen ruoka? Onko se mautonta,

raavaalle miehelle syömäkelvotonta rehua tai mössöä? Ei, sitä se ei ole. Sydänystävällinen ruoka on tavallista, hyvää ruokaa, jossa on vain vähän rasvaa, suolaa ja kolesterolia.”

Mutta voiko kahvinjuonti olla vaarallista? Numeron 9/1990 terveyspalstalla kerrotaan, että pannukahvi nostaa veren kolesterolipitoisuutta ja sitä kautta sydäntautiriskiä, mutta kahvia paljon pahempia riskitekijöitä ovat tupakka, korkea verenpaine ja vähäinen liikunta.

Ylilääkäri riviin vuosien tauon jälkeen

Rajavartiolaitoksella ei ole ollut omaa lääkäriä yli kymmeneen vuoteen, joten vuosien varrella on kasaantunut paljon terveydenhuoltoon liittyviä hoidettavia asioita. Pelkästään toiminnan lainmukaisuuden varmistamiseen kuluu nyt paljon resursseja.

Olen kuitenkin varsin toiveikas, että saavutamme tavoitteet ja toiminnassa ovat etusijalla potilasturvallisuus ja Rajavartiolaitoksen operatiivisen toiminnan varmistaminen. Ilokseni voin todeta, että ympärillä on ammattitaitoinen ja aktiivinen henkilökunta sekä hyvä työilma-
piiri. Pyrimme vastaamaan Rajavartiolaitoksen terveydenhuollon haasteisiin tärkeysjärjestyksessä tapaus kerrallaan. ■

Kirjoittaja LT, erikoislääkäri Tomi Vuorimaa toimii Rajavartiolaitoksen ylilääkärinä.



Sinus nostrum – Nato-lahtemme

Ilja Iljin, Länsi-Suomen merivartioston apulauskomentaja.

Rakas länsinaapurimme maaliskuun alussa vihdoinkin liittyi Natoon viimeisten äänkyröiden päätettyä jatkailunsa. Liittymisen myötä Itämerestä sanotaan tulleen sotilasliiton sisämeri tai tuttavallisemmin ”Nato-järvi”. Venäläisillä kyllä yhä on asiasta pari painavaa vastalauseita, joista toinen on Pietari ja toinen Kaliningrad. Jos jostain alueesta kiistatta Naton sisävesi tuli, niin kotoisesta Pohjanlahdestamme. Yhteistyö toki on Ahvenanrauman pohjoispuolella ollut tiivistä tähänkin saakka, mutta nyt katsomme yhteistä merialuetta sotilaallisestikin samojen silmälasien läpi, kuin konsanaan 1808. Strategiset mannerlaatat liikahtivat Ruotsin Nato-jäsenyyden myötä asentoon, jossa Suomen puolustukselle muodostui kaivattua syvyyttä ja merellisestä selustastamme tuli sotilaallisen logistiikan valtaväylä.

Laattatekniikkaa

Strateginen laattatekniikka ei tietenkään tapahdu vailla vaikutuksia myöskään meri- ja rajavartiostojen kenttään. Aivan vähimmillään on toimintaympäristö-PowerPointeihin saatava isompia karttoja ja, herra paratkoon, ehkä parratkin on yhteensopivuuspaineissa vielä sallittava.

Lisäksi lienee tarpeen sisäisen ja ulkoisen turvallisuuden raja-aidalla toimiessamme, ja maapohjan näin järjestessä, jäseniään taiten liikuttaa, jottei aidalta putoa. Varasuunnitelmaksi voimme tähtyä kummalla puolella aita on pehmeämpää. Toivottavasti ei sentään tasapaino liiemmin horju. Kansallinen ratkaisumme on olosuhteisiimme toimiva ja toivon mukaan Natokin sen ymmärtää. Ehkä asia pitää Natolle näyttää ja opettaa.

Merivartioston näkökulma

Merivartioston näkökulmasta liittoutuminen luo mahdollisuuksia, ja jopa velvoitteita, edelleen tiivistyvälle yhteistyölle sisarorganisaatiomme Ruotsin rannikkovartioston kanssa. Mahdollisessa kineettiseksi äityvässä konfliktissa Venäjän kanssa vaatisi Naton koillisen rintaman puolustaminen, ja jo siihen varautuminen, valtavia Suomeen suuntautuvia logistisia virtoja. Kunnes maamme joskus yhdistetään Atlantin satamiin läntisen leveyden rautatielinjoin esimerkiksi Torniota,

Vaasasta ja Turusta, on ainut riittävän paksu putki logistisen virran kuljettamiseen Itämeri.

Uhkataso pääaltaalla on sanotussa skenaariossa korkea, mikä jo osaltaan kielii siitä, että aivan sisämerestä ei nyt ole kyse. Pääallasta ei kuitenkaan voi kiertää, vaan uhkaan on vastattava riittävällä suojalla. Oiva tehtävä laivastolle. Koillisille latvavesille, Suomenlahdelle, tuossa tilanteessa tuskin kannattaa rahtialuksella lainkaan mennä, vaan on logistiikkaputki ohjattava Märketin vieritse tai Kihtiä pitkin turvallisemmalle Nato-lahdelle. Sielläkin se on suojattava uhkaa vastaavalla tavalla. Oiva tehtävä meri- ja rannikkovartiostolle, joiden läsnäolo pohjoisessa joka tapauksessa on molempien maiden merivoimiin verrattuna vahva.

Logistiikkaputken turvaamista

Logistiikkaputki turvataan ensisijaisesti jatkamalla normaalia merivartiotoimintaa lahden molemmin sekä edelleen syventämällä merivartiostojen operatiivista yhteistyötä ja keskinäistä tietojenvaihtoa. Jaetulla tilanneymmärryksellä, yhteisellä suunnittelulla, toistemme resurssivajeita saumattomasti paikaten ja ylipäätään yhteinen intressi mielisämme toimien, on meillä mahdollisuus edelleen vahvistaa Pohjanlahden merellistä turvallisuutta myös normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Olisiko ajatuksena mahdoton, jos vaikkapa monialaisen merellisen operaation (MMO) puitteissa ensiaskeleena määrääjäksi toimeenpanisimme koko Pohjanlahden kattavan yhteisen operatiivisten resurssien käytön suunnittelun. Myöhemmässä vaiheessa voisimme kokeilla jopa yhteistä kenttä- ja yleisjohtoa vaikkapa tiettyihin tehtävätyyppeihin sitoen. Viimeksi mainittuun voi muutaman Itämeren suolapulssin verran aikaa kulua, mutta mitäpä se hyvejää ennalta yhteistyön syventämiselle rajoja panna.

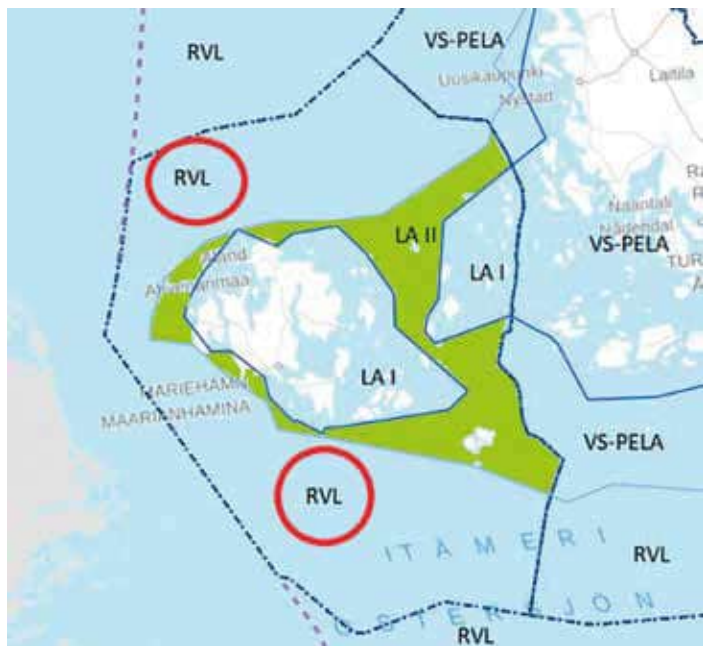
Mitä tiiviimmäksi ja arkipäiväisemmäksi rannikkovartiointiyhteistyö Nato-lahden yli kehittyä, sen parempi. Lähtötaso on korkea ja merellinen turvallisuutemme kirkkaasti maailman kärkeä. Ehkäpä Suomi ja Ruotsi tätä pontimenaan käyttäen voisivat yhdessä tavoitella Tornio-Haaparannan kaksoiskaupunkiin Naton rannikkovartiostojen osaamiskeskusta. ■

Ansvaret för bekämpningen av miljöskador inom Ålands havsområden överfördes till Gränsbevakningsväsendet

Republikens president utfärdade den 17 maj 2024 en förordning om Gränsbevakningsväsendets uppgifter på Åland. Med stöd av förordningen görs ändringar i Gränsbevakningsväsendets uppgifter.

TEXT och BILDER Gränsbevakningsväsendet





Inrikestrafikens fartområden samt områdena för ledningsansvar vid bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor på Åland. Från och med den 1 juni 2024 ansvarar Gränsbevakningsväsendet för det med rött markerade området.

Till följd av ändringarna överfördes ansvaret för bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor inom Ålands havsområden utanför fartområde II från landskapet Åland till Gränsbevakningsväsendet från och med den 1 juni 2024.

Gränsbevakningsväsendet står även för kostnaderna för fartygsmateriel angående bekämpningsberedskap vid fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor till havs inom Ålands havsområde. Genom republikens presidents förordningsändring görs arrangemanget angående bekämpningsansvaret vid fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i praktiken enhetligt med de ansvar som fastställts i räddningslagen på fastlandet.

Ålands landskapsregering svarar även i fortsättningen för bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor vid Ålands kust och i inre skärgården. Därtill svarar landskapet Åland för kostnaderna för upplagring av materiel för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor till havs på åländskt område.

Som förvaltningsenhet med ansvar för området svarar Västra Finlands sjöbevakningssektion för Gränsbevakningsväsendets operativa verksamhet och för dess samordning med Ålands myndigheter.

Karta som visar ändringarna i fråga om ledningsansvaret för bekämpningen av miljöskador inom Ålands havsområde. ■

Utrustning har redan placerats på Kökar

TEXT Andreas Brink BILD Jacob Söderman

På Kökar har det placerats ut oljebekämpningsutrustning för att höja landskapet Ålands beredskap. Orsaken till att just den platsen valdes var att man därifrån når snabbast ut till de yttre havsområdena i fall av en olycka.

Utrustningen består av en sammanlagt 800 meter lång oljebekämpningsbom, som är indelad i fyra bommar, samt en utrustningscontainer som placerats så att det är lätt att med båt dra ut bommarna i vattnet efter att de fyllts på land. Bommarna kan sedan användas antingen för att avgränsa utsläpp eller för att samla upp olja i bevakningsfartyget för att rena havet.

Under året övar man tillsammans med samarbetspartnerna för att kunna använda utrustningen så effektivt som möjligt i fall av en olycka. Vid bekämpningen av miljöskador är samarbetet nödvändigt för att vi effektivt ska kunna skydda vår skärgård och dess ekosystem.

Skribenten, Andreas Brink, är äldre sjöbevakare vid Västra Finlands sjöbevakningssektion.

En 800 meter lång oljebekämpningsbom har placerats på Kökar.



”

Ur arkivet

Rajamme Vartijat 3/2008:
Gränsbevakningsväsendet är redo att ta mer ansvar för att förbättra Finlands oljebekämpningsberedskap

Sedan 2019 har Gränsbevakningsväsendet svarat för bekämpningen av miljöskador på öppet hav, men redan 2008 var detta ett synligt tema i tidningen. I nummer 3/2008 skrev man att Gränsbevakningsväsendet är redo att i större utsträckning stöda de marina miljöansvarsmyndigheterna. ”Det

här skulle vara ett naturligt led, eftersom vi ändå patrullerar på havet som ”stand-by” och vi är en behörig sektorsövergripande myndighet. I fall av olycka är vi de första på plats och vi sköter om sjöräddningen”, kommenterade den dåvarande biträdande chefen för gräns- och sjöavdelningen, kommodor Isto Mattila.



Mikko Hakkarainen, tjänsteman vid EU-kommissionen, deltog i pilotprojektet. Här passerar han den yttre gränsen vid Helsingfors-Vanda flygplats efter att först ha sänt sin DTC för förhandskontroll. Processen tog totalt kring fem sekunder i anspråk.

Är digitalisering av passen lösningen på de ökade gränskontrollerna och säkerhetshoten?

Antalet personer som passerar de yttre gränserna ökar från år till år och har så gott som nått siffrorna före pandemin. Denna växande volym medför utmaningar för både gränsmyndigheterna och resenärerna.

TEXT Mikko Hakkarainen BILD Mika Hansson/Polisstyrelsen

Det huvudsakliga målet med projektet för digitalisering av resehandlingarna och underlättandet av resor är att dels öka säkerheten och effektiviteten vid gränskontrollerna, dels göra kontrollerna snabbare och mer effektiva för både myndigheterna och resenärerna.

När en betydande del av de lagstadgade kontrollerna kan göras i förväg, löper kontrollen av resehandlingarna snabbare för många resenärer, och det blir mer tid över för att koncentrera sig på riskprofiler och bättre resursplanering överlag. Även om man kan göra förhandskontroller med hjälp av de API-uppgifter (Advance Passenger Information) som operatörerna för flygtrafiken redan nu samlar in, innehåller dessa ingen biometrisk information och gör det heller inte möjligt att säkerställa resehandlingarnas autenticitet.

Möjligheterna med de digitala resehandlingarna DTC (Digital Travel Credentials), det vill säga det digitala passet, är inte begränsade till luftgränserna.

Införandet av nya regler och system medför också utmaningar vid de yttre gränserna. Trots att det främsta syftet med EU:s in- och utresesystem (Entry/Exit System, EES) samt de nya API-reglerna är att öka säkerheten och göra gränskontrollerna smidigare, ger de också upphov till nya förpliktelser.

DTC kan också utnyttjas i dessa processer till exempel för att förhandsregistrera inresande tredjelandsmedborgare och skapa en personlig fil om resenären baserat på uppgifterna från DTC. Detta förkortar tiden vid gränsövergångsstället eftersom gränsbevakaren redan har hunnit försäkra sig om att det använda passet är autentiskt och intakt.

Medan de nya API-bestämmelserna förutsätter att trafikidkare samlar in API-uppgifter automatiskt, gör DTC det möjligt att snabbt och säkert samla in uppgifter utan risk för skrivfel.

Gemensam standard för digitala pass

Europeiska kommissionen har som mål att ännu i år lämna ett lagstiftningsförslag som skulle ge medlemsstaterna en gemensam standard för de digitala passen (DTC). Detta gör det möjligt för resenärer att använda digitala pass när de passerar de yttre gränserna och för myndigheterna att i förväg göra DTC-baserade gränskontroller.

Lagstiftningsförslaget lägger också grunden för en ny gemensam EU-applikation, med hjälp av vilken det är säkert att skapa ett digitalt pass och spara det i personens europeiska digitala plånbok, också med tanke på andra användningsändamål, samt skicka det till gränsmyndigheten för förhandskontroll. Slutresultatet förhandlas tillsammans med

medlemsstaterna och Europaparlamentet, och förhoppningsvis uppnås den eftersträlvade balansen mellan säkerhet, lätthet och grundläggande rättigheter.

Kommissionen har för avsikt att ordna fler pilotprojekt och inom ramen för dem kan man förhoppningsvis lösa såväl tekniska som mer politiska frågor som gäller tredjeländers deltagande och avsikt att godkänna DTC som resehandling, skickandet av DTC-informationen till mottagare utanför Europa samt användningen av DTC vid land- och havsgränserna.

Utifrån resultaten av projekten har kommissionen redan utarbetat en konsekvensbedömning som godkänts internt och som kommer att publiceras i samband med lämnandet av lagstiftningsförslaget. De som ska ha äran för att arbetet avancerat är projektpartnererna och varje gränsbevakare som, vid sidan av det som känns som ett oändligt utvecklingsarbete och sina rutinartade tjänsteuppdrag, hittat tid och engagemang att delta i genomförandet av detta banbrytande projekt. ■

Skribenten, Mikko Hakkarainen, är teamledare vid Europeiska kommissionens generaldirektorat för migration och inrikes frågor.den pääosastolla.

Pilotförsök med digitala resehandlingar

Digitala passets potential testades i en autentisk verksamhetsmiljö.

TEXT Mikko Väisänen och Anna-Liisa Aunala

EU-kommissionen tillsatte hösten 2021 arbetsgruppen Travel Facilitation med målet att utarbeta ett förslag till förordning om digitala resehandlingar (Digital Travel Credentials, DTC). EU-kommissionen ville testa DTC-konceptet i pilotprojekt, där man kunde utvärdera användningen av DTC i en autentisk verksamhetsmiljö.

I slutet av 2021 frågade EU-kommissionen Gränsbevakningsväsendet om det fanns intresse för att delta i pilotprojektet. Syftet var att utnyttja erfarenheterna av pilotprojektet vid utarbetandet av det förslag till förordning som skulle publiceras 2024.

Kommissionen finansierade pilotprojektet och finansieringen indelades i två projekt som genomfördes samtidigt. Inom det första projektet testades användningen av DTC i flygtrafiken mellan Nederländerna och Kanada. I det andra pilotprojektet, där Gränsbevakningsväsendet var projektkoordinator, deltog Finland och Kroatien.

De tekniska specifikationerna för de digitala resehandlingarna har fastställts i arbetsgruppen New Technologies Working Group (NTWG), som lyder under Internationella civila luftfartsorganisationens råd (ICAO), på samma sätt som de internationella tekniska specifikationerna för även övriga resehandlingar.

DTC-gränskontroller för Finnairs flyg över de yttre gränserna

DTC-systemet togs i bruk på Helsingfors-Vanda flygplats i augusti 2023 och den första kunden använde DTC vid gränskontrollen den 1 september 2023 på Finnairs flyg från Helsingfors till London. I det följande skedet började Finnairs alla 22 destinationer över de yttre gränserna omfattas av DTC-kontrollerna.

Resenärerna registrerade sig och fick DTC-uppgifterna till sin applikation, med hjälp av vilken de skickade sina uppgifter för förhandskontroll. Efter registreringen hanterade resenären själv sina DTC-uppgifter. Antingen

vid avfärden eller ankomsten skickade personen sina DTC-uppgifter med applikationen till Gränsbevakningsväsendet för förhandskontroll. Om resenären inte hade några registeranteckningar, godkändes DTC-uppgiften. Om personen däremot hade en registeranteckning, förkastades DTC-uppgiften.

På flygplatsen användes ansiktsgenkänning och autentisering av passets chip. Om ansiktsbilden och/eller autentiseringen av chippet inte stämde överens, godkände systemet inte kontrollen och kontrollanten bad att få kontrollera passet manuellt.

Pilotprojektets resultat

Pilotprojektet avslutades den 31 mars 2024. Sammanlagt 392 testpersoner deltog i projektet och man lyckades genomföra 355 DTC-gränskontroller, vilket visade att DTC fungerar i praktiken. Enligt testresultaten var DTC-gränskontrollerna mycket snabba. En gränskontroll tog i genomsnitt under åtta sekunder.

Under testen noterades också sådant som måste förbättras, bland annat när det gällde belysningen. Problemen med ansiktsgenkänningen minskade när belysningen längst framme på linjerna åtgärdades. Det uppdagades också vissa brister i systemet och i användningen av det. Dessa problemfall gav värdefull information för vidareutvecklingen av DTC. Målet med projektet var också att utveckla hanteringen av chipfel i digitala uppehållstillstånd och resehandlingar.

Erfarenheterna av pilotprojektet kommer inte att utnyttjas endast nationellt. Uppgifterna har redan använts och kommer att användas i EU:s beredning av DTC-lagstiftningen och i det standardiseringsarbete kring DTC som utförs av Internationella civila luftfartsorganisationens råd ICAO.

I Finland deltog utöver Gränsbevakningsväsendet även bland annat Polisstyrelsen och Migrationsverket i pilotprojektet.

På det hela taget var det ett framgångsrikt pilotförsök, trots de många utmaningarna. Till det lyckade slutresultatet bidrog även deltagarnas starka engagemang och samarbetet mellan aktörerna.

Kundrespons och mediesynlighet

Gränsbevakningsväsendet samlade in respons om användningen av DTC genom en enkät. Av svaren framgår att 44 procent av enkätsvararna hade använt DTC en gång, 39 procent flera gånger och 17 procent hade vid svarstidpunkten inte använt DTC under sin resa.

Största delen av dem som besvarade enkäten upplevde att processen, allt från registreringen till gränskontrollen, hade löpt smidigt. Av enkätsvararna upplevde 91 procent att registreringen var lätt, 96 procent att det gick lätt att skicka DTC-uppgifterna i förväg, 76 procent att DTC-gränskontrollen löpte smidigt och snabbt och 90 procent att det var lätt att använda DTC vid gränskontrollen. Av enkätsvararna skulle 90 procent använda DTC för resande.

Av de frivilliga testpersonerna hade 48 procent fått information om pilotförsöket via Finnairs informationskanaler, 23 procent via media och 20 procent via Gränsbevakningsväsendets webbplats.

Enligt mediebevakningen publicerades nästan 600 nyheter och artiklar om projektet i olika medier både i Finland och utomlands. Den amerikanska tidskriften TIME tog med DTC på sin lista över Best Inventions. TIME publicerar årligen sin Best Inventions-lista över banbrytande uppfinningar i världen, och tidskriften valde DTC till 2023 års lista inom kategorin Apps & Software. ■

Av skribenterna arbetar Mikko Väisänen som inspektör vid enheten för gränskontroller vid staben för Gränsbevakningsväsendet och Anna-Liisa Aunala arbetade som inspektör vid planerings- och ekonomienheten vid staben för Gränsbevakningsväsendet.

EU-finansiering för Gränsbevakningsväsendets många projekt

Gränsbevakningsväsendet har beviljats EU-finansiering för projekten för övervakningsförmågan VL2025, ibruktagandet av EU-omfattande informationssystem och den operativa verksamheten.

TEXT Johanna Joensuu

Programperioden för Europeiska unionens fonder för inrikes frågor (EUSA) 2021–2027 har snart nått halvvägs och Gränsbevakningsväsendets projekt har hittills beviljats 57,6 miljoner euro i finansiering ur finansieringsinstrumentet för gränsförvaltning och visering (BMVI).

Till EUSA-fonderna hör tre olika finansieringskällor: asyl-, migrations- och integrationsfonden AMIF, fonden för inre säkerhet ISF samt finansieringsinstrumentet för gränsförvaltning och visering (BMVI). Av dessa är det BMVI som innehåller de för Gränsbevakningsväsendets verksamhet viktigaste målen och finansieringsmöjligheterna.

Under EUSA-fondernas programperiod 2021–2027 har man kunnat ansöka om 62 miljoner euro i BMVI-finansiering och av det beloppet har det beviljats totalt 57,6 miljoner euro för 11 projekt vid Gränsbevakningsväsendet. Mätt i euro är Gränsbevakningsväsendet Finlands enskilt största mottagare av stöd ur EUSA-fonderna.

Under den första BMVI-ansökningsomgången, som ordnades våren 2022, beviljades Gränsbevakningsväsendet sammanlagt 22,2 miljoner euro i bidrag för sex projekt. Vid ansökningarna 2023 och 2024 beviljades totalt 35,4 miljoner euro i bidrag för fem nya projekt. Målet med de nya projekten är att förbättra övervakningsförmågan vid de yttre gränserna till havs, förbereda ibruktagandet av EU:s in- och utresesystem (EES) och EU-systemet för reseuppgifter och resetillstånd (ETIAS) samt trygga verksamheten i fråga om gränsövervakningen till havs och de automatiska gränskontrollerna i form av operativt stöd.

Uppgradering av den marina övervakningsförmågan

Vid Gränsbevakningsväsendet pågår projektet VL 2025 inom vilket tre bevakningsfartyg byggda på 1980-talet och 1990-talet ersätts med två nya utsjöbevakningsfartyg. De nya multifunktionella fartygen spelar en viktig roll vid gränsövervakning, sjöräddningsuppdrag och bekämpning av miljöskador samt vid övervakning och tryggnad av den territoriella integriteten.

Ur BMVI-finansieringsinstrumentet har det beviljats 23,4 miljoner euro i EU-stöd för projekten *VL2025 övervakningsförmåga* och *VL2025 övervakningsförmåga II*. Den beviljade finansieringen är den största någonsin. Målet med projekten är att höja de nya bevakningsfartygens övervakningsförmåga till den nivå som dagens verksamhetsmiljö och Gränsbevakningsväsendets uppgifter kräver.

Projektstödet används för anskaffningen av det ledningssystem och de anordningar som är väsentliga för Gränsbevakningsväsendets övervakningsförmåga på ytan, i luften och under vattnet. Projekten resulterar i en ny typ av kapacitet som kommer att öka den marina övervakningsförmågan på ett kännbart sätt.

EU:s in- och utresesystem

Inom projektet Net-EES görs förberedelser för det kommande ibruktagandet av in- och utresesystemet EES. Som det nu ser ut kommer systemet att tas i bruk hösten 2024. I EES-systemet registreras uppgifter om tredjelandsmedborgare i samband med deras första inresa i Schengenområdet.

Ur myndigheternas synvinkel förbättrar EES avsevärt identifieringen av personer som vistas olagligt i Schengenområdet, vilket i sin tur effektiviserar bekämpningen och utredningen av terrorism och annan grov brottslighet. Tredjelandsmedborgare har även möjlighet att själva gå in i systemet och kontrollera den återstående längden på sin tillåtna vistelse i Schengenområdet.

Gränsbevakningsväsendet och de övriga myndigheterna som svarar för det nationella genomförandet har under de senaste åren genomfört flera projekt, där man gjort de ändringar och integreringar i de nationella systemen som behövs för att EES-systemet ska kunna tas i bruk i Finland. När det gäller ändringar av uppgifterna i systemet kan man dock ännu inte fullgöra alla åtgärder och förpliktelser som krävs enligt EU:s EES-förordning (EU 2017/2226).

Inom projektet Net-EES genomförs en applikation med hjälp av vilken olika myndigheter inom ramen för sina befogenheter kan kontrollera, komplettera, korrigera och radera uppgifter i EES-systemet i olika kundbetjäningssituationer. Med tanke på rättsskyddet för de personer som passerar gränsen är det särskilt viktigt att se till att uppgifterna är korrekta. Projektet har beviljats cirka 835 000 euro i EU-stöd.

Bevakningslista ökar säkerheten i Schengenområdet

Behovet av projektet *Genomförande av en nationell ETIAS-bevakningslista* grundar sig på ETIAS-förordningen (EU 2018/1240), enligt vilken varje medlemsstat ska inrätta en egen

bevakningslista (watchlist) utifrån uppgifter om terroristbrott eller andra grova brott.

Efter att ETIAS-systemet har tagits i bruk kan myndigheterna i medlemsstaterna både lägga till efterlysningar på listan och kontrollera dem inom ramen för sina separat fastställda rättigheter.

I samband med processen för resetillstånd jämförs uppgifterna på bevakningslistan med de uppgifter som personen anger i sin ansökan om resetillstånd. Bevakningslistan förväntas öka säkerheten i Schengenområdet, eftersom eventuella allvarliga brottsmisstankar och andra kritiska uppgifter framkommer redan i god tid innan resetillståndet beviljas. Projektet har beviljats cirka 268 000 euro i EU-stöd.

Finansiering för operativa kostnader

Det är möjligt att bevilja en viss finansieringsandel ur BMVI-finansieringsinstrumentet i form av operativt stöd för kostnader som uppstår till följd av utförande av grundläggande uppgifter. EU-stödets andel av det operativa stödet är 100 procent. Det finns alltså ingen separat självfinansieringsandel.

Inom projektet Upprätthållande av materiel för bevakning och automatisk gränsbevakningsutrustning används det operativa stödet för de löpande kostnaderna för övervakningen vid de yttre gränserna, det vill säga för bevakningsfartyget Turvas bränslekostnader och för kostnaderna för att upprätthålla anordningarna för automatisk gränskontroll på Helsingfors-Vanda flygplats.

Med hjälp av stödet kan Turva utföra övervakningsuppdrag utan avbrott och därmed trygga gränsövervakningen i havsområdena. Driften av anordningarna för gränskontroll på flygplatsen och en snabb korrigering av eventuella felsituationer har stor betydelse för kvaliteten på gränskontrollerna och hur smidigt gränspassagera löper. Projektet har beviljats cirka 10 920 000 euro i EU-stöd. ■

Skribenten, Johanna Joensuu, är överinspektör vid planerings- och ekonomienheten vid staben för Gränsbevakningsväsendet.



**Finansieras av
Europeiska unionen**

EU-finansiering för Balticconnector-utredningen

TEXT Johanna Joensuu och Hanna Lehto

BILD Gränsbevakningsväsendet

Gränsbevakningsväsendet och Marinen har beviljats nödfinansiering av EU för kostnaderna i anslutning till utredningen av skadorna på gasledningen Balticconnector.

Europeiska kommissionen har beviljat 800 000 euro i nödfinansiering för att täcka Gränsbevakningsväsendets och Marinens kostnader för att trygga och bistå utredningen av den skadade gasledningen Balticconnector. Ansökan om nödfinansieringen lämnades in och beviljades nu för första gången. Finansieringen kommer ur fonden för inre säkerhet (ISF) som ingår i EU:s fonder för inrikes frågor.

Gränsbevakningsväsendet och Marinen deltog i utredningen med sakkunniga och utrustning samt med hundratals arbetstimmar under Central kriminalpolisens ledning. För att trygga utredningen övervakade Gränsbevakningsväsendets utsjöbevakningsfartyg det aktuella området utan avbrott i flera veckors tid. Marinens dykare och Gränsbevakningsväsendets dykrobot utförde undervattensundersökningar.

Verksamheten inleddes den 8 oktober 2023 när det upptäcktes ett plötsligt tryckfall i gasledningen mellan Finland och Estland. Detta konstaterades senare bero på att röret orsakats yttre skada och skadan lokaliserades till Finlands ekonomiska zon.

För Gränsbevakningsväsendet är EU:s fonder för inrikes frågor en viktig extern finansieringskälla och med fondernas stöd har det genomförts flera projekt för mångsidig utveckling av bland annat övervakningen av de yttre gränserna, processerna för gränskontroller och den operativa kapaciteten.

Kritisk infrastruktur till havs

Till den kritiska infrastrukturen hör de funktioner, konstruktioner och tjänster som är nödvändiga för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner. Det finns kritisk infrastruktur också till havs, till exempel är de kablar som löper längs havsbotten viktiga för Finlands dataförbindelser. Till den kritiska havsinfrastrukturen hör även gasledningar och vindkraftverk ute till havs. ■



Gränsbevakningsväsendet deltog med sakkunniga och utrustning i Balticconnector-utredningen under Central kriminalpolisens ledning.



Gränsbevakningsväsendet tryggar vardagen i glesbebyggda områden

I glesbebyggda områden vid gränsen är det ofta Gränsbevakningsväsendet som ger den första nödhjälpen.

TEXT Tapani Lintula BILD Kajanalands gränsbevakningssektion

Finland är till en stor del ett glesbebyggt land: hela 68 procent av landets areal räknas som glesbebyggt landsbygdsområde, där 5 procent av finländarna bor.

En stor del av Gränsbevakningsväsendets verksamhetsområden i norr, öster och i skärgården hör till den glesbebyggda landsbygden, det vill säga i glesbygden. Även om invånarna i glesbygden är vanare än genomsnittet vid att klara sig på egen hand samt har bättre beredskap och en kollektiv livsstil, så behövs ändå myndighetstjänster vid exempelvis olycksfall eller olika tillbud.

Gränsbevakningsväsendet har både i nuläget och historiskt sett haft en viktig roll som den aktör som tryggar säkerheten i glesbygderna i gränslandskapen och i skärgården. Allt oftare fås den snabbaste hjälpen i gränsbygden av Gränsbevakningsväsendets patrull som utför sina gränssäkerhetsuppdrag i närheten.

Enligt inrikesministeriets rapport Säkerheten i glesbygdsområden 2020 bedöms de säkerhetstjänster som Gränsbevakningsväsendet producerar i glesbygden till och med ha blivit ännu viktigare under 2000-talet. Denna utveckling i fråga om säkerhetstjänsterna i glesbygdsområden har också märkts i Gränsbevakningsväsendets och gränsbevakarnas vardag i och med att såväl utrustningsbehoven som uppdragen, och därigenom också kompetenskraven har blivit allt mer varierande. Samtidigt har också samarbetet mellan olika myndigheter såsom räddningsverken, polisen och akutvården fördjupats inom många områden. Samarbetet är givande, men det kräver också satsningar i form av gemensam planering och övningar.

Säkerheten i glesbygdsområden vid gränsen

Chefen för Vartius gränsbevakningsstation, kapten Jouko Kinnunen, hörde under den förra reger-

ingsperioden till inrikesministeriets Harvaturva-nätverk, och har därigenom fått en djup insikt i säkerheten i glesbygdsområdena vid gränsen.

– Avstånden och de allt större förändringarna i samhället, såsom den åldrande och minskande befolkningen, samt det allt glesare nätverket av myndighetstjänster är ständigt aktuella när man talar om säkerheten i glesbygden, säger Kinnunen.

Samtidigt har Gränsbevakningsväsendet försökt och också lyckats bibehålla sin betydelse som ett skydd i vardagen för invånarna i gränsbygden.

– Allt bygger på samarbete och dubbelriktad dialog, förhållandet mellan Gränsbevakningsväsendet och invånarna. Detta kräver kontinuerligt arbete och aktiva åtgärder av Gränsbevakningsväsendet, särskilt på lokal nivå. Varje dag måste vi genom våra åtgärder infria människornas förtroende för oss som den myndighet som tryggar i alla förhållanden. Detta förväntas av oss och den uppgiften vill vi också fullgöra. Att utföra uppdrag som tryggar säkerheten i glesbygden är en naturlig del av denna helhet, konstaterar Kinnunen.

Första insatsen har en stor samhällelig effekt

En av de viktigaste formerna av verksamheten för att trygga säkerheten i glesbygden är den första insatsen-verksamhet som gränsbevakningsstationerna i exempelvis i Norra Karelen och i Kajanaland genomför. Vid Vartius gränsbevakningsstation i Kajanaland har man till och med tagit i bruk en patrullbil för första insatsen, en ombyggd ambulans som köpts från Kajanalands social- och hälsovårdsområde för första insatsen-uppdrag i norra Kuhmo och i södra Suomussalmi. Utöver utrustningen märks det nära samarbetet med akutvårdsmyndigheterna till exempel genom att akutvården i Kajanalands välfärdsområde ger utbildning i första insatsen till de gränsbevakare i Vartius som deltar i verksamheten.

Första insatsen-verksamheten vid Vartius gränsbevakningsstation är unik och verksamheten och tjänsten är mycket uppskattad av det övriga samhället. För de enskilda gränsbevakarna innebär första insatsen-uppdragen variation i arbetet, men också höga krav på engagemang och upprätthållande och utveckling av yrkeskunskapen.

– Första insatsen-verksamheten i Vartius har en stor samhällelig effekt. Den har stor inverkan på människornas vardag, men också på bilden av oss som yrkespersoner inom säkerheten i glesbygdsområden. I sin mest konkreta form kan verksamheten rädda människoliv, vilket verkligen uppskattas, säger Kinnunen.

Säkerhetsarbetet i glesbygden är effektiv resursanvändning

Det säkerhetsarbete som Gränsbevakningsväsendet utför i glesbygden grundar sig på lagen om Gränsbevakningsväsendet och på avtal mellan samarbetsmyndigheterna. Gränsbevakningsväsendets säkerhetsverksamhet i glesbygdsområden har dubbel nytta för samhället: invånarna i glesbygden får vid behov snabbare hjälp och resurserna inom Gränsbevakningsväsendets område utnyttjas effektivt vid sidan om de egentliga gränssäkerhetsuppdragen.

Utöver första insatsen-uppdragen hör det till Gränsbevakningsväsendets typiska säkerhetsuppdrag i glesbygden att assistera de ansvariga myndigheterna vid spaningar efter försvunna personer, evakueringar i terrängen, skogsbränder eller trafikolyckor. Tack vare det nästan dagliga samarbetet har myndigheterna numera en mycket låg tröskel för att samarbeta och ta kontakt med varandra. Vid behov har Gränsbevakningsväsendet också alltid kunnat förlita sig på samarbetsmyndigheternas hjälp i sina uppdrag. ■



Från Gränsbevakningsväsendet deltog kommandören för Västra Finlands sjöbevakningssektion Marko Tuominen, chefen för gräns- och sjöavdelningen Matti Sarasmaa, chefen för Virpiniemi sjöbevakningsstation Janne Isometsä och biträdande chef Antti Jutila i grundstensläggningen.



Chefen för Virpiniemi sjöbevakningsstation Janne Isometsä i tur.

Den nya sjöbevakningsstationens grundsten murades i Virpiniemi

Virpiniemi sjöbevakningsstation är viktig för Bottenvikens maritima säkerhet, och de nya lokalerna säkerställer stationens verksamhet långt in i framtiden.

TEXT och BILDER Roosa Seligson

Senatfastigheterna, som ansvarar för statens lokaler, låter bygga en ny sjöbevakningsstation för Gränsbevakningsväsendets bruk i Virpiniemi, Uleåborg. Den nya stationsbyggnadens grundsten murades onsdagen den 17 april 2024.

Företrädare från Gränsbevakningsväsendet, Senatfastigheterna, Uleåborgs stad, huvudplaneraren och huvudentreprenören deltog i grundstensläggningen.

Enligt traditionen murade man in i grundstenen en metallcylinder som innehöll byggnadens grundbok, de metallpengar som är i bruk i dag, dagens tidning och objektets projektplan samt andra aktuella föremål som berättar om byggnadens användare. Från Gränsbevakningsväsendet lade man in i cylindern Västra Finlands sjöbevakningssektions personaltidning eVemmi, den nyaste Rajamme Vartijat

-tidningen, Västra Finlands sjöbevakningssektions miniatyrflagga, namnskyltarna för den operativa personal som tjänstgör på Virpiniemi sjöbevakningsstation samt ett dokument om personalen och dess uppgifter.

Gjutningen av cylindern följer byggnadstraditionerna enligt vilka man lämnar information om det nuvarande samhället för kommande generationer. Man ville hedra traditionerna med en högtidlig grundstensläggning och på så sätt lyfta fram projektets betydelse.

– Det här jobbet kan inte skötas på distans. Vi behöver alltid lokaler så att vi har beredskap att trygga människorna och miljön, övervaka gränserna och försvara vårt land, sade generalmajor **Matti Sarasmaa**, avdelningschef för gräns- och sjöavdelningen, i sitt hälsningstal.

Enligt Gränsbevakningsväsendets koncept för sjöbevakningsstationer har man planerat

en 670 m² stor nybyggnad av trä. Byggnaden är planerad så att den ska stå emot de utmanande väderförhållandena vid kusten och hålla för kontinuerlig användning dygnet runt. Man har särskilt beaktat energieffektiviteten och klimatavtrycket när man har planerat och förverkligat byggnaden.

Man inledde byggnadsarbetet med att bygga infrastrukturen i området och riva den gamla stationsbyggnaden i augusti 2023. Det egentliga byggandet startade i november.

Under ceremonin berättade chefen för Virpiniemi sjöbevakningsstation, **Janne Isometsä**, att man nu har jobbat i tillfälliga lokaler i över fem år, och att personalen är nöjd över att äntligen få tillgång till en tidsenlig stationsbyggnad och hälsosamma lokaler. De nya lokalerna blir färdiga i december 2024 och de tas i bruk i början av 2025. ■

Gränsbevakningsväsendets nya överläkare

TEXT Tomi Wuorimaa

Jag är **Tomi Wuorimaa** och jag inledde tjänsten som Gränsbevakningsväsendets överläkare den 1 oktober 2023.

Jag arbetar vid personalavdelningens enhet för arbets- och funktionsförmåga vid staben för Gränsbevakningsväsendet i Helsingfors. Min uppgift är att svara för kvaliteten och patientsäkerheten i den hälso- och sjukvård som Gränsbevakningsväsendet producerar. I den lagstadgade hälso- och sjukvård som Gränsbevakningsväsendet producerar ingår värnpliktigas hälso- och sjukvård samt grundläggande akutvård i anknytning till sjöräddningen.

Gränsbevakningsväsendet producerar också första insatsen-tjänster i havs- och glesbygdsområden i enlighet med samarbetsavtal med välfärdsområdena. Dessutom producerar Gränsbevakningsväsendet första hjälpen-utbildning och hälso- och sjukvårdstjänster som grundar sig på försvarsmaktens säkerhetsföreskrift.

Brett ansvarsområde

Mitt ansvarsområde är mycket intressant och brett, eftersom det omfattar hela Finland och täcker alla bevakningssektioner och verksamhetsmoment (land, hav, luft och undervatten). Jag har rollen som Gränsbevakningsväsendets medicinska expert i fråga om de samarbetsavtal som upprättas med välfärdsområdena: första insatsen-samarbetet (EVY), TEMS (Tactical Emergency Medical Support) samt Bevakningsflygdivisionens, Finska vikens och Västra Finlands sjöbevakningssektioners sjöräddning.

Jag har tidigare arbetat 14 år vid försvarsmakten som läkare för de dykande specialtrupperna och har på den posten också ansvarat för hälsoundersökningarna av Gränsbevakningsväsendets dykare. Jag är specialistläkare inom klinisk fysiologi och allmänmedicin, sjömansläkare och jag har specialbehörighet inom dykmedicin. Jag har en doktorsgrad från vaccinationsavdelningen vid Institutet för hälsa och välfärd (THL) 2001. Tidigare arbetade jag på sjukhus i HUS-området och även som forskare i Kalifornien i USA.

Aktuella uppgifter

Det som för närvarande håller mig mest sysselsatt är att vid Gränsbevakningsväsendet verkställa den lag om egenkontroll för producer av hälso- och sjukvårdstjänster, som trädde i kraft i början av 2024. Enligt denna tillsynslag ska tjänsteproducenter genom egenkontroll säkerställa att de sköter sina hälso- och sjukvårdsuppgifter lagenligt.

Tjänsteproducenterna ska göra upp planer för egenkontroll och läkemedelsbehandling. Kompetensen och behörigheterna hos alla de yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården som deltar i produktionen av hälso- och sjukvårdstjänster ska verifieras med jämna mellanrum. Enligt lagen ska överläkaren bevilja dessa personer de behövliga verksamhetstillstånden. Alla anställda ska vara bundna vid den produktionskedja som koncentrerats till den egna organisationens hälso- och sjukvård. Enskilda yrkespersoner eller enheter inom

hälso- och sjukvården får heller inte producera hälso- och sjukvårdstjänster självständigt och separat från organisationens hälso- och sjukvård.

Jag håller också på att bereda en vaccinationsanvisning som omfattar Gränsbevakningsväsendets hela personal. Beredningen sker i samarbete med vaccinationsexperter vid Institutet för hälsa och välfärd. Målet är att få en tidsenlig vaccinationsanvisning bland annat för dem som ska resa på internationella uppdrag och för till exempel gränsbevakare som arbetar i riskområdet för fästingburen hjärnhinneinflammation.

En överläkare i ledet efter flera års paus

Gränsbevakningsväsendet har inte haft någon egen läkare på över tio år, så under åren har det samlats en hel del hälso- och sjukvårdsärenden som behöver åtgärdas. Just nu används det mycket resurser enbart för att säkerställa lagenligheten.

Jag är dock synnerligen hoppfull om att vi ska uppnå våra mål och vår verksamhet prioriterar patientsäkerheten och säkerställande av Gränsbevakningsväsendets operativa verksamhet. Till min glädje kan jag konstatera att jag omkring mig har en yrkeskunnig och aktiv personal och ett positivt arbetsklimat. Vår ambition är att svara på utmaningarna i Gränsbevakningsväsendets hälso- och sjukvård i prioriteringsordning, ett fall i taget. ■

Skribenten, MD, specialistläkare Tomi Wuorimaa, är Gränsbevakningsväsendets överläkare.

Safety and security in sparsely populated areas

In the sparsely populated border regions, the Finnish Border Guard is often the first to assist in an emergency.

TEXT Tapani Lintula PHOTO Kainuu Border Guard District

Large parts of Finland are sparsely populated: up to 68% of the total area of the country is comprised of sparsely populated rural areas, with around 5% of the population living in these areas.

The majority of the operating areas of the Finnish Border Guard in the north, east and the archipelago fall within the sparsely populated rural areas. The Finnish Border Guard plays an essential role as a provider of safety and security in the sparsely populated border regions and archipelago. In the border regions, the first to offer assistance in an emergency is often a border guard patrol carrying out its border security duties.

Published by the Ministry of the Interior, the report entitled *Safety and security in the sparsely populated areas 2020* states that the Finnish Border Guard's significance as a provider of security services in the sparsely populated areas has increased in the 2000s. The development of the security services in sparsely populated areas is reflected in the day-to-day activities of the Finnish Border Guard and border guards in terms of diversified competence requirements and demand for vehicles and equipment. It has also resulted in intensified collaboration with other authorities, including the regional rescue services, the police and the pre-hospital care.

Security in sparsely populated border regions

Head of the Border Control Station in Vartius, Captain **Jouko Kinnunen** has a broad understanding of security in sparsely populated border regions. During the previous Government term, he contributed to the nationwide *Harvaturva* network set up by

the Ministry of the Interior and comprised of authorities, experts and other stakeholders interested in security in sparsely populated areas.

“When speaking about security in sparsely populated areas, the repeatedly mentioned aspects include the long distances and various phenomena related to changes in society at large, such as the ageing and diminishing of population, or the thinning out of the public services network.”

“The starting points are cooperation and communication. The relationship between the Border Guard and local residents calls for constant and active work by the Border Guard at the local level”, says Kinnunen.

Emergency response activities have a major social impact

An example of activities related to security in sparsely populated areas are the emergency response services and pre-hospital care provided by the border guards in North Karelia and Kainuu. In Kainuu, the Vartius border control station has a purpose-built patrol vehicle for use in emergency response tasks in northern Kuhmo and southern Suomussalmi. Originally, the vehicle served as an ambulance, owned by the former Kainuu Social and Health Care District. The Border Guard purchased it, and equipped it for the use of border guards with paramedic training.

Collaboration with emergency response authorities is well-established; for example, the current Wellbeing Services County of Kainuu provides training in pre-hospital care for those border guards at Vartius who are involved in emergency response activities.

Emergency response services provided

by the Vartius border control station are a unique concept that is widely appreciated by society at large. For an individual border guard, the emergency response tasks mean more diversified work, but they are also demanding in terms commitment and continual development of professional skills.

“Our emergency response activities have a major social impact. While affecting people's daily lives, they also have an influence on our image as professional providers of security in sparsely populated areas. The fact that our services may save lives is appreciated”, Kinnunen states.

Efficient use of resources

The work carried out by the Finnish Border Guard for safety and security in sparsely populated areas is based on the Border Guard Act and agreements made with cooperative authorities. This work benefits society at large in two ways. First, the residents of sparsely populated areas receive the necessary assistance rapidly, and second, the resources of the Finnish Border Guard are efficiently used, without compromising the performance of actual border management duties.

In addition to emergency response and pre-hospital care, the tasks related to security in sparsely populated areas typically include the provision of assistance to the responsible authorities in operations related to search and rescue, evacuation from terrain, terrain fires and traffic accidents. Along with close collaboration on a nearly daily basis, the authorities have a very low threshold for cooperating with and contacting each other. The Finnish Border Guard trusts it will receive assistance from other authorities if required. ■



Policy Officer from the EU Commission, Mikko Hakkarainen, crosses the external border at Helsinki-Vantaa Airport during the DTC pilot project. He has submitted his DTC for advance check, and the actual border crossing only takes five seconds.

A digital passport – the solution for growing border checks and increased security threats?

The volumes of external border crossings have grown year after year and are now at nearly the same level as before the coronavirus pandemic. The growing volume is challenging for both border authorities and passengers.

TEXT Mikko Hakkarainen PHOTO Mika Hansson / National Police Board

The main goals of the development of digital travel documents are to make travelling easier, to enhance the efficiency and security of border checks and to accelerate the border check process for the benefit of both authorities and passengers.

When a significant part of statutory checks can be made in advance, the checks of actual travel documents will proceed much faster for most passengers. This will allow more time to focus on risk profiling and better resource allocation. Although it is currently already possible to make advance checks based on the API (Advance Passenger Information) gathered by air traffic operators, they neither contain biometric data nor facilitate the verification of the authenticity of a travel document.

The potential offered by the Digital Travel Credentials (DTC), or a digital passport, is not limited to air traffic.

The implementation of new regulations and systems also brings about challenges along the external borders. Although the ultimate purpose of the EU-wide information system EES (Entry Exit System) and the new API regulations is to improve security and streamline border checks, they include new obligations as well.

The DTC can be utilised in these processes,

for example, by registering, in advance, third-country citizens arriving to the country and by creating a personal file for them based on their DTC data. This will shorten the time spent for border checks and, moreover, the border guards will have an opportunity to verify the authenticity and integrity of the passport in advance.

While the new API regulations require that traffic operators have an automated API data collection method in use, the DTC facilitates the fast and secure collection of data without any risk of typing errors.

A harmonised standard for digital passports

The EU Commission aims to issue, during this current year, a legislative proposal for a harmonised standard for digital passports (DTC) that would be adopted by all member states. Thus, passengers could use a digital passport when crossing an external border, and border checks could be made in advance on the basis of the DTC.

The legislative proposal would also include a new EU-wide application for passengers to create and save the DTC in their EU digital identity wallet, also for other future uses, and to submit it to border authorities for advance

check. The final proposal will be negotiated jointly with the member states and the European Parliament, hopefully achieving the desired balance between security, ease-of-use and basic rights.

The intention of the EU Commission is to arrange additional pilot projects in order to resolve issues of both technical and more political nature, concerning the participation of third countries and their intent to approve the DTC as a travel document, the submission of DTC data to recipients outside of Europe and the use of the DTC on land and sea borders.

Based on the project results, the Commission has already drawn up an assessment of the impacts, which is internally approved and will be published in connection with the issuance of the legislative proposal. The smooth progress of this work is due to active and committed project partners and each individual border guard who, alongside endless reforms and routine duties, has had the time and motivation to participate in this groundbreaking project. ■

The author, Mikko Hakkarainen is a Policy Officer at the European Commission's Directorate-General for Migration and Home Affairs (DG HOME).

Piloting the use of Digital Travel Credentials

The potential of the digital passport is being explored.

TEXT Mikko Väisänen and Anna-Liisa Aunala

In 2021, the European Commission appointed a Travel Facilitation working group for the purpose of drawing up a proposal for an EU regulation on Digital Travel Credentials (DTC). The Commission wanted to evaluate the DTC concept in pilot projects, in which the use of DTC was tested in an authentic operating environment.

Toward the end of 2021, the Commission contacted the Finnish Border Guard to inquire about willingness to participate in piloting the DTC. The experiences from the pilot project would be utilised in drafting the proposal for the EU Regulation to be issued in 2024.

The funding provided by the Commission was shared by two concurrent pilot projects. In the first pilot, the use of DTC was tested in the air traffic between the Netherlands and Canada. Finland and Croatia participated in the second pilot, with the Finnish Border Guard as the project coordinator.

The technical specifications for the DTC have been prepared within the New Technologies Working Group (NTWG) under the International Civil Aviation Organization (ICAO) in a similar manner as for other travel documents.

DTC border checks on Finnair's external border flights

The DTC system was taken into use at Helsinki-Vantaa Airport in August 2023. The first passenger to use the DTC at the border control gate took a Finnair flight from Helsinki to London on 1 September 2023. In the next stage, all of Finnair's external border flights, totalling 22 destinations, were included in the sphere of DTC border checks.

Upon registration, the passengers received their DTC data to an application through which they submitted their data for an advance check. Once registered, the passengers managed their DTC data themselves. At departure or arrival, the passengers used the application to submit

their DTC data to the Finnish Border Guard for an advance check. If the passenger had a clean record, the DTC data was approved, but if there were any entries in the record, the DTC data was rejected.

At the airport border control point, facial recognition and passport chip authentication were applied. In case of a mismatch in facial recognition or chip authentication, the system did not approve the check and the border guard asked for the passport and checked it manually.

Results from the pilot

The piloting ended on 31 March 2024. A total of 392 test passengers participated, and the number of successful DTC border checks amounted to 355, which indicates that the DTC functions in practice. According to the results, the DTC border checks were really fast. On average, a single border check was conducted in less than eight minutes.

During the pilot tests, some areas for improvement were identified, for example, in terms of illumination. Problems related to facial recognition reduced when the lighting in front of the line was fixed. Also, some deficiencies were observed in the system itself and its use. The problematic issues provided valuable additional information for further DTC development. Another aim of the project was to develop a digital residence permit and a mechanism for handling possible errors on the DTC chips.

The information gained through piloting will not remain in national use alone. The information has already been used and will be used for the preparation of the legislation concerning the DTC within the EU and for the standardization of the DTC within the ICAO.

In Finland, the National Police Board and the Finnish Immigration Service (Migri) participated in the pilot project, together with the Finnish Border Guard.

Overall, the piloting was successful, despite certain challenges. The participants' commitment and smooth cooperation between various stakeholders contributed to the success of the project.

Passenger feedback and media visibility

The Finnish Border Guard conducted a passenger survey to gather feedback on the use of the DTC. According to the results, 44% of respondents used DTC only once, 39% several times and 17% had not yet used the DTC for travelling by the time they responded to the survey.

The majority of the respondents felt the process was smooth, from the registration to the actual border check. Of the respondents, 91% felt the registration was easy, 96% found the advance submission of DTC easy, 76% felt the border check was smooth and fast, 90% found the use of DTC for border check easy, and 90% would use the DTC for travelling in the future.

Of the volunteers participating in the pilot testing, 48% had learned about the pilot through Finnair's channels, 23% from media and 20% from the Border Guard's website.

According to media monitoring, nearly 600 news items and articles were published by different media in Finland and internationally. The American TIME Magazine included the DTC on its Best Inventions list. TIME Magazine publishes annually the Best Inventions list of groundbreaking inventions worldwide, and in 2023, the DTC was listed in the Apps & Software category. ■

Of the authors, Mikko Väisänen serves as Inspector in the Border Control Unit at the Headquarters of the Finnish Border Guard, and Anna-Liisa Aunala was employed in the Planning and Finance Unit at the Headquarters of the Finnish Border Guard.

EU funding for several Border Guard projects

The Finnish Border Guard has received EU funding for the maritime surveillance capability projects (VL2025), the launch of the EU-wide information systems and for operational activities.

TEXT Johanna Joensuu

The programme period 2021–2027 of the EU Home Affairs Funds is nearly at the midway point. To date, the Finnish Border Guard has received a total of 57.6 million euro in funding for its projects from the Border Management and Visa Instrument (BMVI).

The programme period 2021–2027 of the EU Home Affairs Funds is nearly at the midway point. To date, the Finnish Border Guard has received a total of 57.6 million euro in funding for its projects from the Border Management and Visa Instrument (BMVI).

The EU Home Affairs Funds ('EUSA funds') include three sources of funding: the Asylum, Migration and Integration Fund (AMIF), the Border Management and Visa Instrument (BMVI) and the Internal Security Fund (ISF). Of these, the BMVI provides the most relevant funding opportunities in terms of the objectives and activities of the Finnish Border Guard.

In the programme period 2021–2027, the available BMVI funding totals 62 million euro and, of this amount, a total of 57.6 million euro has been granted to the Finnish Border Guard for altogether 11 projects. In monetary terms, the Finnish Border Guard is the largest individual recipient of support from the EUSA funds in Finland.

In the first BMVI application round in spring 2022, the Finnish Border Guard received a total of 22.2 million euro in funding for six projects. In the application rounds 2023 and 2024, another five projects received a total of 35.4 million euro. These new projects seek to improve the external border surveillance capabilities in sea areas, to prepare for the launch of the EU-wide systems EES (Entry Exit System) and ETIAS (European Travel Information and Authorisation System) and, through operational support, to secure the

maritime border surveillance and automated border control performance.

Taking maritime surveillance capabilities to the next level

Within the ongoing Offshore Patrol Vessel 2025 (VL2025) project, three patrol vessels built in the 1980s and 1990s will be replaced with two new OPVs. The new multipurpose vessels will play a key role in border surveillance, maritime SAR operations, environmental damage prevention as well as in the surveillance and safeguarding of Finland's territorial integrity.

A total of 23.4 million euro has been granted from the BMVI as EU funding for the surveillance capability projects *VL2025 valvontakyky* and *VL 2025 valvontakyky II*. The amount of funding is historically record high. The purpose of these projects is to take the new vessels' surveillance capacity to the next level as required by the current operating environment and the tasks of the Finnish Border Guard.

The funding will be used to acquire the surface, sea, air and underwater surveillance equipment and systems that are essential for border management. As a result of the projects, the Finnish Border Guard will gain new capabilities that will significantly improve its surveillance capacity at sea.

The EU-wide data system for border crossings

The Net-EES project contributes to the facilitation of the Entry Exit System (EES). The system is expected to be operational in autumn 2024. The purpose of the EES is to register the personal details of third-country nationals at their initial entry to the Schengen area.

The EES enables the authorities to better identify persons staying illegally within

the Schengen area, thus contributing to the prevention and investigation of terrorist and other serious criminal offences. Individual third-country nationals are provided access to the system in order to check the remaining duration of their legal stay in the Schengen area.

Through several projects in recent years, the Finnish Border Guard and other authorities responsible for the national implementation of the EES have made revisions and integrations to the national systems in preparation for the launch of the EES in Finland. As regards the processing of information, there are still certain measures and obligations required by the EU Regulation concerning the EES (EU 2017/2226) that cannot be implemented as of yet.

Within the Net-EES project, an app is being developed that will enable competent authorities to check, supplement, correct and remove EES data in actual customer service situations. For the legal protection of individuals crossing the border, it is of particular importance to ensure the accuracy of data. The EU funding for the project totals approx. 835,000 euro.

Enhanced security for the Schengen area through a watchlist

The national ETIAS watchlist (Kansallinen ETIAS seurantalista) project stems from the ETIAS Regulation (EU 2018/1240) by virtue of which each member state shall establish a national watchlist based on information related to terrorist offences or other severe offences.

Upon the launch of the ETIAS system, the authorities of the member states will be able to add alerts to the list and view them in compliance with their specifically defined powers.

EU funding for the Balticconnector investigation

TEXT Johanna Joensuu and Hanna Lehto

PHOTO Finnish Border Guard

As part of the travel authorisation process, the watchlist is checked against the information given by individuals in their application for travel documents. It is assumed that the watchlist will enhance security within the Schengen area by providing critical information, including data related to suspected serious crimes, in advance before the granting of travel documents. The EU funding for the project totals approx. 268,000 euro.

EU funding for operational costs

The BMVI includes the possibility of providing operational support to cover costs that result from the performance of the basic tasks of an authority. For such operational support, the share of EU funding is 100%, in other words, no share of own financing is required.

The Finnish Border Guard has been granted operational support for the running costs of external border surveillance. Within a project for the upkeep of surveillance vessels and automated border control (Valvontakaluston ja automaattisten rajatarkastuslaitteistojen ylläpito), funding is used to cover the fuel costs of OPV Turva and running costs for the automated border control systems at Helsinki-Vantaa Airport.

The project funding secures the uninterrupted operation of Turva for the purposes of border surveillance at sea. At the airport, the maintenance of the automated border control gates and rapid repair in case of any failure play a major role in terms of the quality of border checks and smooth flow of passengers. The EU funding for the project totals approx. 10,920,000 euro. ■

The author, Johanna Joensuu serves as Senior Inspector in the Planning and Finance Unit at the Headquarters of the Finnish Border Guard.



**Funded by
the European Union**

The Finnish Border Guard and the Finnish Navy have received emergency funding from the EU for costs related to the investigation of the Balticconnector incident.

The European Commission granted a total of 800,000 euro to compensate for the costs accrued to the Finnish Border Guard and the Finnish Navy from the provision of protection and assistance in the investigation of the damaged undersea Balticconnector gas pipeline. This is the first time such emergency aid funding was applied for and granted to the Finnish Border Guard. The source of funding is the Internal Security Fund (ISF), which is one of the EU Home Affairs Funds.

The Finnish Border Guard and the Finnish Navy provided experts and fleet to assist in the investigation led by the National Bureau of Investigation. The offshore patrol vessels of the Finnish Border Guard monitored the incident area without interruption for several weeks. Divers from the Navy and the diving robot of the Finnish Border Guard conducted underwater investigation.

The operation started on 8 October 2023 when a sudden loss of pressure was observed in the undersea Balticconnector gas pipeline between Estonia and Finland. Later, it was found to have been caused by an external damage to the pipeline at a location within the Finnish economic zone.

The EU Home Affairs Funds ('EUSA funds') are a major source of external funding for the Finnish Border Guard. Funding has been received for numerous projects for developing, among other things, the external border surveillance, border control processes and operational capabilities.

Critical infrastructure at sea

Critical infrastructure refers to the functions, structures and services that are necessary for the maintenance of the vital functions of society. Critical infrastructure also exists at sea. For example, the cables running along the sea bottom are vital in terms of the data communications of Finland. Undersea gas pipelines and wind turbines at sea are part of the critical maritime infrastructure. ■



The Finnish Border Guard provided fleet and experts to support the investigation, led by the National Bureau of Investigation, in the Balticconnector incident in the Baltic Sea.

Rajamuseon avajaiset

TEKSTI Museomestari Jani Loijas KUVA Raja

Uuden Rajamuseon kauan odotettu avajaistilaisuus pidettiin Imatran Immolassa 21.3.2024 osana Rajavartiolaitoksen 105. vuosipäivän juhlallisuuksia. Avajaisiin saapui arvovaltainen edustus, sillä paikalla olivat sisäministeri **Mari Rantanen** sekä Rajavartiolaitoksen päällikkö, kenraaliluutnantti Pasi Kostamovaara. Avajaispäivän aamuna he tutustuivat ensimmäisinä museovieraina Rajamuseon uuteen perusnäyttelyyn *Suomen suojelijat – Rajavartiolaitos rajaturvallisuuden ytimessä ennen ja nyt*.

Näyttelyn toteutuksesta on vastannut ydinjoukko koostuen Rajamuseon henkilökunnasta ja muutamista Immolassa työskentelevistä Rajan henkilöistä. Toteutukseen on osallistunut lisäksi joukko Rajan muuta henkilöstöä ja ulkopuolisia eri alojen ammattilaisia. Heiltä on saatu paljon tukea, tietoa ja materiaalia monivuotisen näyttelyn rakentamisen aikana. Työn tuloksena Immolan alueelle on noussut moderni rajaturvallisuuden, viranomaistoiminnan ja sota-ajan historianäyttely.

Rajamuseo avattiin yleisölle kesäkuun alussa ja se on avoinna elokuun alkupuolelle saakka.



Muista ilmoittautua etukäteen

Koska museo sijaitsee kasarmialueella, otamme kerralla vastaan vain rajatun määrän kävijöitä ja huomioimme yleiset turvallisuustekijät. Tämän vuoksi vierailijoiden tulee ilmoittautua etukäteen. ■



Lisätietoja Rajamuseosta ja sen aukioloajoista löytyy osoitteesta: raja.fi/rajamuseo



Rajan puheenvuoro Valtio Expossa

Rajavartiolaitoksen henkilöstöpäällikkö **Tom Hanén** piti puheenvuoron Valtio Expo 2024 messutapahtumassa 7.5.2024. Aiheena oli henkilöstövoimavarojen johtaminen toimintaympäristön muutoksissa. Esityksessään Hanén kuvasi, kuinka Rajavartiolaitoksen henkilöstöjärjestelmä on rakentunut ja millä tavoin se tukee toimintaa epävarmassa toimintaympäristössä. Aluksi Hanén kertoi lyhyesti Rajavartiolaitoksen monipuolisesta tehtäväkentästä ja siitä, miten Rajavartiolaitos on kohdannut 105-vuotisen olemassaolonsa aikana erilaisia ennalta-arvaamattomia ja organisaatiota haastavia tilanteita. Viime vuodet ovat korostaneet rajavartioinnin roolia yhteiskunnassa, ja Rajavartiolaitoksessa henkilöstö kokee työnsä tärkeäksi ja merkitykselliseksi.

Hanén korosti, että henkilöstön käytettävyyttä ja suunnitelmallisen resursointi ovat henkilöstövoimavarojen johtamisessa olennaisia asioita. Pitää olla valmius uudelleen organisoituihin tilanteiden muuttuessa sekä kyky luoda uusia yhteistyömuotoja kumppanien kesken. Hän toi esille myös kulttuurin merkityksen organisaation resilienssin luomisessa ja totesi, että Rajavartiolaitoksessa toiminnan lähtökohtana on aina ollut yhdessä tekeminen, jota kutsutaan rajahengeksi.

Valtio Expo on messutapahtuma valtionhallinnon päättäjille ja asiantuntijoille. Tapahtuma esittelee valtionhallinnon ajankohtaiset aiheet ja tarjoaa kohtaamispaikan valtionhallinnon asiantuntijoille. ■

Suomi vaikuttaa EU:ssa öljyntorjuntakaluston lisäämiseksi Itämerellä

Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA tukee EU:n jäsenvaltioita öljyvahinkoihin varautumisessa. Suomi haluaa vaikuttaa EMSAan, jotta sen öljyntorjunnan valmiusaluskalusto jakautuisi nykyistä tasaisemmin Euroopan eri merialueille. Tällä hetkellä EMSAlla on 14 öljyntorjuntavalmiusaluslausta, joista vain yksi on sijoitettu Itämeren eteläosaan, vaikka viime vuosina öljyonnettomuuden riskit ovat kasvaneet erityisesti Suomenlahdella. Suomi katsoo, että myös pohjoiselle Itämerelle tarvitaan vähintään yksi EMSAn (vuosina 2024–2026) kilpailuttama alus.

EMSAN hallintoneuvosto kokoontui Portugalin Lissabonissa 5.–6.6.2024. Suomi, Ruotsi ja Viro järjestivät kokouksen yhteydessä tilaisuuden, jossa käytiin läpi pohjoisen Itämeren toimintaympäristön haasteita ja öljyntorjunnan olosuhteita.



Lisäksi EU:ssa käsitellään parhaillaan muutoksia EMSAn perustamisasetukseen. Yhtenä muutoksena esitetään virastolle veloitetta laatia kaikille EU:n vesialueille ympäristöonnettomuuksien riskiarvio, jonka perusteella

myös EMSAn valmiusaluslausten sijoituspaikat jatkossa ratkaistaisiin.

Suomessa asiasta vastaavat liikenne- ja viestintäministeriö, Traficom ja Rajavartiolaitos. ■



Lue lisää [raja.fi/-/suomi-vaikuttaa-eu-n-rahoittaman-oljyntorjuntakaluston-lisaamiseksi-itamerella](https://suomi-vaikuttaa-eu-n-rahoittaman-oljyntorjuntakaluston-lisaamiseksi-itamerella)



Viime syksynä tuli 80 vuotta saattaja Uiskon uppoamisesta

Saattaja Uiskon uppoamisen 80-vuotismuistotilaisuutta vietettiin 16.9.2023. Vartiolaiva Uisko ja sen perinnemiehistö muistivat kohotetuin käsin ja paljastetuin päin sankareita, jotka kunnialla ovat valansa täyttäneet, sankareina taistelleet ja sankareina kuolleet.

Uisko otettiin Suomen merivoimien palvelukseen vuonna 1941. Jatkosodassa alus osallistui sukellusvenetorjuntaan Suomenlahdella. Saattaja-nimikettä käytetään erityisesti niistä

sotilaskäyttöön otetuista siviilialuksista, jotka eivät mahdu normaalien sotalaivojen määritelmiin. Tällaisia aluksia käytetään vain sotatoimissa tarpeen niin vaatiessa.

Uisko lähti 16. syyskuuta 1943 tavanomaiselle partiomatkalle jatkosodan tiimellyksessä. Saattajat Tursas ja Uisko olivat partioimassa keskellä Suomenlahtea kuunnellen ja etsien alusten vesikuuntelulaitteilla vihollisen sukellusvenettä. Paksun ja matalan pilvipeiton

suojaamana vihollisen lentokone pudotti mereen torpedon, joka viuhui ohi Tursaan ja osui keskelle Uiskoa räjäyttäen samalla aluksen syvyyspommit. Laiva katkesi ja upposi nopeasti. Aluksella olleista 19 hengen miehistöstä vain kaksi pelastui. Muut 17 urhoa seurasivat vartiopaikoillaan aluksensa mukana syvyyteen siniristisotalippu lippuhaarukassa hulmuten. ■

Mistä tunnistaa Rajavartiolaitoksen rikostutkijan?

TEKSTI Mikko Peltola

Mistä tunnistaa siviilivaatteissa liikkuvan rikostutkijan toimivaltaiseksi rajavartiomieheksi? Virkamerkistä, jota kannetaan aina virkatehtävissä ja joka esitetään, kun rikostutkijan tarvitsee esittää toimivaltuutensa.

Rikostutkijat kuulustelevat epäiltyjä, todistajia ja asianomistajia. He etsivät todisteita rikosepäilyn vahvistamiseksi tai poissulkemiseksi. Esitutkintapöytäkirjan laajuus vaihtelee riippuen rikosnimikkeestä ja siitä, kuinka paljon on kuulusteluja ja muita todisteita. Sivumäärältään pöytäkirjat ovat olleet minimissään noin yhdeksän sivua ja isoimmat pöytäkirjat ovat olleet yli 1000-sivuisia. Valmis pöytäkirja lähetetään syyttäjälle syyteharkintaa varten.

Rikostutkija voi toimia myös satamassa tai lentokentällä tekemässä valvontaa. Tällöin

siviilivaatetuksen päällä on yleensä myös Rajavartiolaitoksen tunnisteliivi. Purjehduskaudella rikostutkijan voi tavata myös partioveneestä suorittamassa vesiliikennevalvontaa.

Suomenlahden merivartioston rikostutkintaa työllistävät erityisesti ihmissalakuljettajat ja väärentäjät sekä purjehduskaudella vesiliikennejuopumukset, törkeät ylinopeudet ja kolarit merialueella.

Rikostutkinnassa tehdään kansainvälistä yhteistyötä ja rikostutkijat ovat käyneet kotietsinnöillä muun muassa Ranskassa, Saksassa ja Ruotsissa. Rikostutkija tekee lähes päivittäin yhteistyötä Europolin kanssa, sillä ihmissalakuljetus ja väärennukset liittyvät usein kansainväliseen rikollisuuteen. ■



Hur känner man igen en brottsutredare vid Gränsbevakningsväsendet?

Hur vet man att en civilklädd brottsutredare är en behörig gränsbevakare? Brottsutredaren känns igen på det tjänstemärke som alltid bärs i tjänsteupdrag och som företes när hen behöver visa sin behörighet.

Brottsutredarna förhör misstänkta, vittnen och målsägande. De söker bevis för att bekräfta eller utesluta en brottsmisstanke. Omfattningen av förundersökningsprotokoll varierar beroende på brottsrubriceringen, antalet förhör och andra bevis. Protokollen kan som minst vara cirka nio sidor och som

mest över 1000 sidor. Det färdiga protokollet skickas till åklagaren för åtalsprövning.

Brottsutredaren kan också arbeta med övervakning i en hamn eller på en flygplats. I så fall bär brottsutredaren i regel också Gränsbevakningsväsendets väst ovanpå civilklädseln. Under seglingssäsongen kan man se brottsutredare som övervakar sjötrafiken från en patrullbåt.

Brottsutredningen vid Finska vikens sjöbevakningssektion arbetar särskilt med människosmugglare och förfalskare samt

under seglingssäsongen med roderfylleri, grova överhastigheter och kollisioner till havs.

Inom brottsutredningen samarbetar man internationellt och brottsutredarna har gjort husrannsakingar bland annat i Frankrike, Tyskland och Sverige. Brottsutredarna samarbetar nästan dagligen med Europol, eftersom människosmugglingen och förfalskningarna ofta är kopplade till internationell brottslighet. ■



Jos huomaat havaintoja esimerkiksi luvattomasta liikkumisesta rajan läheisyydessä, ilmoita siitä paikallisen rajavartioston johtokeskuksen palvelunumeroon. Löydät yhteystiedot verkkosivuiltamme raja.fi/yhteystiedot.

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

- Voit jättää vihjeen myös Rajavartiolaitoksen vihjepuhelimeen +358 295420001 joko ääni-, teksti- tai multimediamiestinä.
- Häätapauksissa ota yhteys hätänumeroon 112 tai merellä hätätilanteessa meripelastuksen hälytysnumeroon 0294 1000.
- Kiireettömissä tapauksissa voit antaa vihjeen Rajan verkkosivuilla olevalla vihjetietolomakkeella raja.fi/anna-vihje.
- Vihjeen voit antaa tarvittaessa myös nimettömästi.

Lue lisää raja.fi/anna-vihje



Vastuullisuusraportti 2023

Rajavartiolaitoksen vastuullisuussuunnitelma on päivitetty ja liitetty osaksi Rajavartiolaitoksen tulossuunnitelmaa 2024 ja toiminta- ja taloussuunnitelmaa 2025–2028. Vastuullisuussuunnitelmassa (2021) valitut kestävät kehityksen tavoitteet, joiden saavuttamista Rajavartiolaitoksen toimenpiteillä erityisesti tuetaan, ovat terveys ja hyvinvointi, vastuullinen kuluttaminen, ilmastoteot, vedenalainen elämä sekä rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto.

Vastuullisuuden ja kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisilla toimenpiteillä ja tavoitteiden saavuttamisella Rajavartiolaitos on vuonna 2023 lisännyt henkilöstön työssä viihtyvyyttä, parantanut ty terveyttä ja vähentänyt poissaoloja, kehittänyt ympäristön suojelua, vähentänyt hiilidioksidipäästöjä, kehittänyt merellistä ympäristövahinkojen torjuntaa sekä varmistanut ja kehittänyt hyvää hallintoa ja oikeusvarmuutta. ■



Lue lisää raja.fi/vastuullisuusraportti-2023



Ansvarsrapport 2023

Gränsbevakningsväsendets ansvarsplan har uppdaterats och införlivats i Gränsbevakningsväsendets resultatplan 2024 och i verksamhets- och ekonomiplanen 2025–2028. De mål för hållbar utveckling som valts ut i ansvarsplanen (2021) och som Gränsbevakningsväsendets åtgärder särskilt stöder är god hälsa och välbefinnande, hållbar konsumtion och produktion, bekämpning av klimatf rändringen, hav och marina resurser, fredliga och inkluderande samhällen.

Genom åtgärder i enlighet med målen för ansvarsfullhet och hållbar utveckling och för att uppnå målen har Gränsbevakningsväsendet 2023 ökat personalens trivsel i arbetet, förbättrat arbetshälsan och minskat frånvaron, utvecklat miljöskyddet, minskat koldioxidutsläpp, utvecklat bekämpningen av miljöskador till havs samt säkerställt och utvecklat Gränsbevakningsväsendets goda förvaltning och rättssäkerhet. ■



Läs mer på raja.fi/sv/ansvarsrapport-2023

Muista Rajamme Vartijat -lehden digiarkisto!

Rajamme Vartijat -lehden kaikki numerot on tallennettu Kansalliskirjaston digitaaliseen arkistoon, joka on nyt lehden 90-vuotisjuhlavuoden kunniaksi avattu yleisön käyttöön. Pääset lukemaan lehtiä ilman kirjautumista.

Valitse > Kokoelmat > Aikakauslehdet, niin saat lehden näkyviin. ■



digi.kansalliskirjasto.fi



- **RAJAVARTIOLAITOKSEN ESIKUNTA**
puh. 0295 421 000
[rajavartiolaitos\(at\)raja.fi](mailto:rajavartiolaitos(at)raja.fi)
[etunimi.sukunimi\(at\)raja.fi](mailto:etunimi.sukunimi(at)raja.fi)
- **KAAKKOIS-SUOMEN RAJAVARTIOSTO**
puh. 0295 422 000
[kaakkoissuomenrajavartiosto\(at\)raja.fi](mailto:kaakkoissuomenrajavartiosto(at)raja.fi)
- **POHJOIS-KARJALAN RAJAVARTIOSTO**
puh. 0295 423 000
[pohjoiskarjalanrajavartiosto\(at\)raja.fi](mailto:pohjoiskarjalanrajavartiosto(at)raja.fi)
- **KAINUUN RAJAVARTIOSTO**
puh. 0295 424 000
[kainuunrajavartiosto\(at\)raja.fi](mailto:kainuunrajavartiosto(at)raja.fi)
- **LAPIN RAJAVARTIOSTO**
puh. 0295 425 000
[lapinrajavartiosto\(at\)raja.fi](mailto:lapinrajavartiosto(at)raja.fi)
- **SUOMENLAHDEN MERIVARTIOSTO**
puh. 0295 426 000
[suomenlahdenmerivartiosto\(at\)raja.fi](mailto:suomenlahdenmerivartiosto(at)raja.fi)
- **LÄNSI-SUOMEN MERIVARTIOSTO**
puh. 0295 427 000
[lansisuomenmerivartiosto\(at\)raja.fi](mailto:lansisuomenmerivartiosto(at)raja.fi)
- **VARTIOLENTOLAIVUE**
puh. 0295 428 000
[vartiolentolaivue\(at\)raja.fi](mailto:vartiolentolaivue(at)raja.fi)
- **RAJA- JA MERIVARTIOKOULU**
puh. 0295 429 000
[rajajamerivartiokoulu\(at\)raja.fi](mailto:rajajamerivartiokoulu(at)raja.fi)

WWW.RAJA.FI



@RAJAVARTIOLAITOS



@RAJAVARTIOLAITOS



@RAJAVARTIJAT



*Aurinkoista ja leppoisaa kesää!
Ha en solig och skön sommar!
Have a sunny and relaxing summer!*