



Kotkan merivartioaseman päivittäistoiminnan kehittäminen ja muutosjohtaminen

Jari Huoman

2020 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu

Kotkan merivartioaseman päivittäistoiminnan kehittäminen ja muutosjohtaminen

Jari Huoman
Turvallisuus ja riskienhallinta
Opinnäytetyö
Joulukuu 2020

Jari Huoman

Kotkan merivartioaseman päivittäistoiminnan kehittäminen ja muutosjohtaminen

Vuosi 2020 Sivumäärä 88

Opinnäytetyö on kirjoitettu syksyllä 2020 viikkojen 37-47 välisenä aikana. Työn tarkoituksena oli raportoida päivittäisistä työtehtävistä, seurantajaksojen analyysistä sekä Kotkan merivartioaseman operatiivisen päivittäistoiminnan kehittämisestä, laadullisesta tutkimuksesta ja muutosjohtamisesta. Kehittäminen painottui erityisesti merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan. Tavoitteena oli kehittää uusia toimintamalleja työturvalliseen ja tehokkaaseen torjuntatyöhön. Tavoitteena oli myös oman ammattitaidon kehittäminen turvallisuusviranomaisena kasvattamalla tietoperustaa merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan alan julkaisujen, kouluttautumisen ja harjoituskokemusten avulla. Laadullisen tutkimuksen tulosten tavoitteena oli tukea kehittämistehtävää ja antaa sille lisäarvoa. Muutosjohtamisen tavoitteena oli uuteen tehtävään liittyvän epävarmuuden ja väärin huhujen kumoaminen sekä uuden tehtävän hyväksyminen.

Toimin osana työyhteisöä normaaleissa työtehtävissäni koko päiväkirjaraportoinnin ajan. Aineistoa tutkimukseeni keräsin henkilöhaastattelulla, havainnoimalla ja aikaisemmin suoritettua merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistoimiin liittyvällä kyselyllä sekä alan kirjallisuudella sekä sähköisillä julkaisuilla. Aineistoa keräsin neljällä henkilöhaastattelulla sekä dokumentoimalla havaintojani työyhteisössä kuuden viikon aikana. Aineiston analyysi tavaksi valitsin teemoittelun, jonka avulla analysoin aineiston neljään eri teemakokonaisuuteen tulkittavaksi.

Päiväkirjaraportoinnin saimme useita kehittämistehtävän osa-alueita kehitettyä, esimerkkeinä yhteistoimintaharjoitukset, torjunta töiden johtamisen kehittyminen sekä kaluston ja välineistön hankinta. Tutkimustulosten perusteella voidaan todeta, että Kotkan merivartioaseman henkilöstön tietotaidot ovat rajoittuneet ja harjoittelua sekä koulutuksia on lisättävä. Opinnäytetyössä käsitellään myös muutosjohtamista. Tietoisuuden lisäämisellä, koulutuksilla sekä oikea-aikaisella palautteen antamisella harjoituksissa pyrittiin motivoimaan sekä innostamaan henkilöstöä hyväksymään uuden tehtävän. Kiinnostus uutta tehtävää kohtaan heräsi vastuuttamisen ja osallistamisen kautta.

Opinnäytetyön aikana kehityin omissa työtehtävissäni monipuolisesti, etenkin esimiestehtävissä muutosjohtamisen osalta sekä merellisten ympäristövahinkojen torjunnan johtotehtävissä. Muutosjohtamisessa henkilöstön tietoisuutta ja kokemuksia lisättiin ja sen avulla pyrittiin torjumaan muutosvastarintaa. Päiväkirjaraportoinnin aikana loimme uusia toimintamalleja ja henkilöstön osaaminen ja torjuntakyky kehittyi sekä kiinnostus uutta tehtävää kohtaan heräsi vastuuttamisen ja osallistamisen kautta.

Asiasanat: Operatiivinen, toimintamalli, ympäristövahinko, kehittäminen, muutosjohtaminen

Jari Huoman

Developing the Daily Operations of and Change Management at the Kotka Coast Guard Station.

Year	2020	Pages	88
------	------	-------	----

The thesis was written in autumn 2020 during weeks 37-47. The purpose of this work is to report on daily work tasks, analyses the monitoring period and daily development of the functions of the Kotka Coast Guard, qualitative research and change management. The development task will focus in particular on combating marine environmental damage. The purpose is to develop new operating models for safe and effective prevention. The purpose is also to develop the skills of the author as a safety authority by increasing the know-how on combating marine environmental damage through literature and electronic publications, training and training experiences in the field. The results of qualitative research support and add value to the development task. The purpose of change management is to eliminate the uncertainty and false rumours associated with the task and accept the new task.

The author worked as a part of the work community in his normal job during diary reporting. He collected material for the study through personal interviews, observation, and a previous survey related to the development of measures to combat marine environmental damage, as well as literature and electronic publications in the field. The material was collected with four interviews and the findings were documented in the work community for six weeks. To analyse the material, thematic design was chosen, with the help of which the data were organized for interpretation into four different thematic entities.

During the diary reporting period, several areas were developed, such as collaborative exercises, the development of leading prevention work, and the acquisition of both equipment and tools. Based on the results of the study, it can be stated that the competence of the staff of the Kotka Coast Guard station is limited and training needs to be increased. The thesis also covers change management by raising awareness, training and timely feedback in exercises is important to motivate and inspire staff to accept a new task. Interest in the new task arose through responsibility and participation.

During the thesis, the author developed in a variety of ways in his own work, especially in a managerial position in change management and in prevention of damage to the marine environment. In change management, staff awareness and experiences were increased and aimed at combating resistance to change. During diary reporting, new operating models were created, and staff skills and prevention capabilities were increased, and interest in the new task was increased through accountability and participation.

Keywords: Operative, operating model, environmental damage, development, change management

Sisällys

1	Johdanto.....	6
1.1	Rajavartiolaitos.....	7
1.2	Suomenlahden merivartiosto, Kotkan merivartioasema	8
1.3	Työtehtävät sekä tietoperusta	10
1.4	Keskeiset käsitteet.....	10
2	Nykytilanne.....	11
2.1	Nykyinen työ ja osaaminen	11
2.2	Sidosryhmät	16
2.3	Vuorovaikutustaidot	17
2.4	Kehittäminen	18
2.5	Opinnäytetyön tavoitteet	19
3	Päiväkirjaraportointi.....	20
3.1	Seurantajakso 1, 7.-14.9.2020, laadullinen tutkimus, työtehtävien laaja kirjo... ..	20
3.2	Seurantajakso 2, 22.-28.9.2020, tutkimuskysymys ja aineiston kerääminen	33
3.3	Seurantajakso 3, 30.0-2.10.2020, haastattelut	40
3.4	Seurantajakso 4, 5.-6-10.2020, litterointi	48
3.5	Seurantajakso 5, 12.-16.10.2020, aineiston analysointi	51
3.6	Seurantajakso 6, 26.-30.10.2020, aineiston analysointi ja tulkinta.....	57
3.7	Seurantajakso 7, 3.-9.11.2020, tulkinta jatkuu.....	62
3.8	Seurantajakso 8, 17.11.-20.11.2020, aineiston hallinta	71
4	Kehittämistehtävää tukevan laadullisen tutkimuksen tulokset	75
5	Yhteenveto ja pohdinta	80
	Lähteet.....	83
	Kuviot	87
	Taulukot	87
	Liitteet	88

1 Johdanto

Rajavartiolaitos on yksi sisäisen turvallisuuden viranomaisista. Rajavartiolaitos on viranomaisena moniosaja niin maalla, merellä kuin ilmassakin. Tässä opinnäytetyössä seurataan 10 viikon ajan Rajavartiolaitoksen yhden hallintoyksikön Suomenlahden merivartioston, Kotkan merivartioaseman operatiivisen päivittäistoiminnan kehittämistä sekä muutosjohtamista. Opinnäytetyössä seurataan, analysoidaan ja raportoidaan 7.9.- 20.11.2020 Kotkan merivartioaseman operatiivista päivittäistoimintaa päiväkirjamuodossa. Päivittäistoiminnan tehtävien ohessa kehitetään uusia toimintamalleja merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan, sekä analysoida tämän uuden tehtävän mukanaan tuomia vaikutuksia henkilöstön kouluttautumiseen, osaamiseen sekä muutosten seurauksena muutosjohtamiseen.

Tämä päiväkirjamuotoinen opinnäytetyö kuuluu osana Laurean turvallisuuden ja riskienhallinnan tradenomin tutkintooni. Päiväkirjamuotoisen opinnäytetyön tavoite on kehittää opiskelijaa esimiestaidoissa, muutosjohtamisessa sekä tuoda esiin uusia kehitettyjä toimintamalleja operatiivisessa päivittäistoiminnassa. Uusia toimintamalleja ja koulutusta kehitetään, niiden avulla testataan, harjoitellaan ja luodaan osaamista ja torjuntakykyä merellisten ympäristövahinkojen torjuntatehtäviin. Toimintamallien avulla kehitetään myös merivartioaseman hallinnoimaa öljytorjuntakalustoa, ja niiden soveltuvuutta testataan merivartioaseman eri venekalustoilla.

Merellisten ympäristövahinkojen torjunnan vastuu ministeriö, sekä viranomaisen vaihtuivat 1.1.2019. Tätä ennen öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta ja sen johtamisesta Suomessa vastasi ympäristöministeriön hallinnonalaan kuuluva Suomen ympäristökeskus, Syke. Lakimuutoksen jälkeen vastuu öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan johtamisesta siirtyi sisäministeriölle, käytännössä Rajavartiolaitokselle. Rajavartiolaitoksen tehtävänä on myös kehittää kansallista öljytorjuntavalmiutta sekä koulutusta. Muutokset päivitettiin pelastuslakiin 379/2011.

Vaikka merellisten ympäristövahinkojen torjunnan johtamisvastuu siirtyikin Rajavartiolaitokselle, toimii pelastuslaitos sekä puolustusvoimat edelleen merellisten ympäristövahinkojen torjunnan ammattilaisina merellä ja saaristossa. ”Merialueella johtovastuunaja Rajavartiolaitoksen ja pelastustoimen välillä on sovittu merivartiostojen ja alueellisten pelastuslaitoksien yhteisissä suunnitelmissa” (Rajavartiolaitos 2020).

Lakimuutoksen myötä merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan valjastetaan, ja koulutetaan kaikki Rajavartiolaitoksen merelliset yksiköt toimimaan yhteistyössä paikallisten pelastuslaitoksien ja puolustusvoimien kanssa merellisten ympäristövahinkojen torjunnassa.

Pelastus laissa (2011/379) määritellään velvollisuus osallistua pelastustoimintaan, joka koskee useita eri viranomaisia. Alus öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan ovat velvollisia osallistumaan Suomen ympäristökeskus, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Puolustusvoimat.

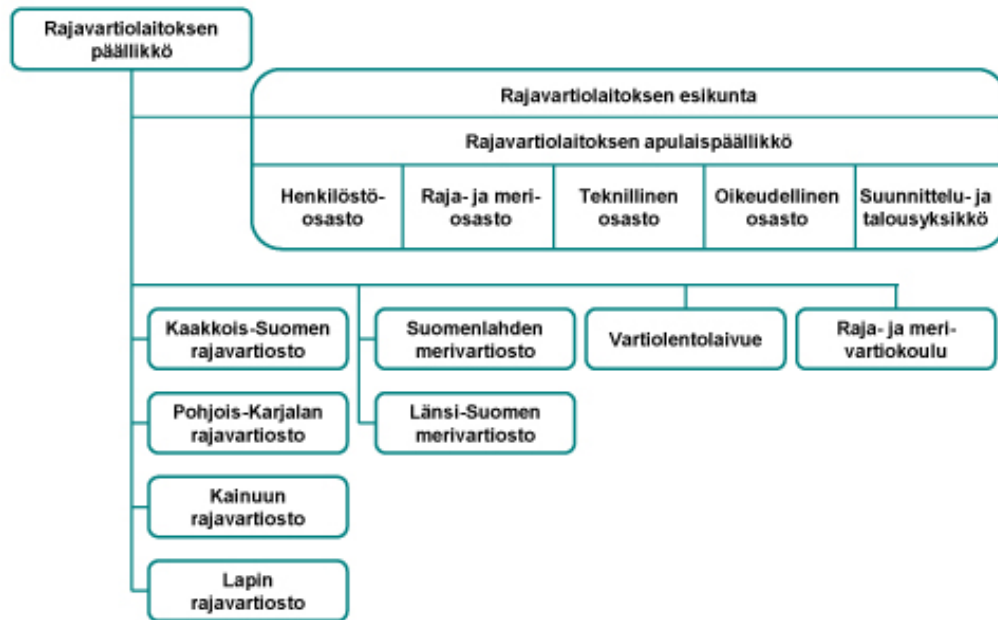
Rajavartiolaitos on tehnyt sopimuksia ympäristövahinkojen torjunnassa myös yksityisten liikkeenharjoittajien kanssa. Itäisellä Suomenlahdella operoivat Finn Ferriksen yhteysalus Otava, sekä Kuljetus Savolaisen Grisslan alus, jotka ovat varustettuja öljyntorjuntaan alusten sisäänrakennetuilla keruujärjestelmillä. Yhteysalus Otavan kotisatama on Kotka ja öljyntorjunta-alus Grisslanin kotisatama on Loviisa. Ympäristövahinkojen torjuntaa merialueella johtavat Rajavartiolaitoksen meripelastuskeskukset. Lakimuutoksen jälkeen Syke luovutti rannikon öljyntorjuntavälinevarastot Rajavartiolaitoksen hallintaan. Suomen öljyntorjuntavalmius merellä perustuu Helsingin sopimuksen mukaisesti öljyn mekaaniseen torjuntaan ja keräämiseen. ”Vuonna 1983 hyväksytty HELCOM Response Manual sisältää Helsingin yleissopimuksen sopimuspuolten sovitut toimintamenettelyt kansainvälisen suuronnettomuuden tai vaarallisten myrkyllisten aineiden, HNS, onnettomuuden sattuessa” (Helcom 2020).

1.1 Rajavartiolaitos

Rajavartiolaitoksen päätehtävänä on rajaturvallisuuden ylläpitäminen. Rajavartiolaitoksen ydintoimintoja ovat rajavalvonta, rajatarkastukset, rikostorjunta, merialueen turvallisuus, kansainvälinen yhteistyö ja maanpuolustus. Rajojen valvonnalla ylläpidetään rajajärjestystä ja rajaturvallisuutta tarkoituksena estää luvattomat rajanylitykset. Rajavartiolaitos on esitutkintaviranomainen, joka suorittaa esitutkinnan havaitsemansa toimialaansa liittyvät rikokset. Rajavartiolaitos vastaa meripelastuspalvelun johtamisesta ja suorittaa meripelastustehtäviä vene- ja vartiolaiva kalustollaan sekä meripelastushelikoptereilla. Rajavartiolaitos suorittaa merialueen ja vesiliikenteen valvontaa sekä merellisten ympäristövahinkojen torjuntaa. Yhteistyö Euroopan rajaturvallisuusvirasto Frontexin kanssa on tiivistä ja Frontexissa työskentelee jatkuvasti Rajavartiolaitoksen henkilöstöä. Yhteistyö ja yhteydenpito EU:n muiden jäsenmaiden sekä Shengen -maiden kanssa on jatkuvaa.

Rajavartiolaitoksen tehtäviin kuuluu myös sotilaallinen maanpuolustus, joka toteutetaan yhdessä puolustusvoimien kanssa. Rajavartiolaitoksessa annetaan asevelvollisille varusmieskoulutusta kolmella paikkakunnalla Imatralla, Immolassa, Kontiolahden kunnassa, Onttolassa sekä Ivalossa. Rajavartiolaitos suorittaa omien tehtäviensä ohella kiireellisiä poliisitehtäviä sekä metsästyksen- ja kalastuksen valvontaa. Merellä, saaristossa ja harvaan asutulla alueella Rajavartiolaitos suorittaa sairaankuljetus- ja ensivaste tehtäviä. Rajavartiolaitoksen tehtävistä vastaa yhdeksän hallintoyksikköä. Ne ovat Rajavartiolaitoksen esikunta, joka toimii myös sisäministeriön rajavartio-osastona, Kaakkois-Suomen, Pohjois-

Karjalan, Kainuun ja Lapin rajavartiostot, Suomenlahden ja Länsi-Suomen merivartiostot, Vartiolentolaivue sekä Raja- ja merivartiokoulu. Kuviossa yksi esitetään Rajavartiolaitoksen organisaatiokaavio. (Rajavartiolaitos 2020.)

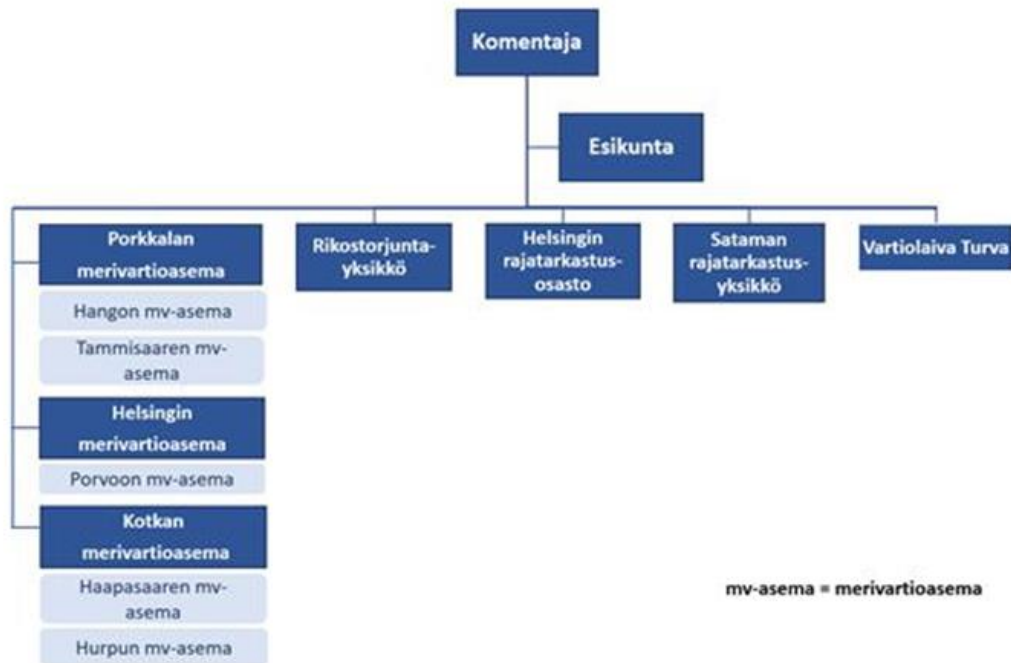


Kuvio 1: Rajavartiolaitoksen organisaatiokaavio (Rajavartiolaitos 2020).

1.2 Suomenlahden merivartiosto, Kotkan merivartioasema

Suomenlahden merivartiostoa johtaa vartioston komentaja apunaan Suomenlahden merivartioston esikunta. Suomenlahden merivartioston valvonta-alue alkaa idästä valtakuunnan merirajalta ja ulottuu Hangon länsipuolelle. Suomenlahden merivartiostoon kuuluu esikunnan lisäksi Helsingin rajatarkastusosasto, Helsinki -Vantaan lentoasemalla, Sataman rajatarkastusyksikkö, rikostorjuntayksikkö, kahdeksan merivartioasemaa sekä vartiolaiva Turva. Suomenlahden merivartioston johtokeskus johtaa merivartioston kenttätoimintaa ja toimii Helsingin meripelastuslohkokeskuksena.

Suomenlahden merivartiosto vastaa oman valvonta-alueensa valvonnasta ja rajatarkastuksista sekä meripelastuspalvelusta yhteistoiminnassa muiden viranomaisten kanssa. Suomenlahden merivartiosto tekee yhteistyötä muun muassa Helsingin venepoliisin, tullin veneryhmän, pelastuslaitosten sekä puolustusvoimien kanssa, unohtamatta vapaaehtoissektoria. Suomenlahden merivartioston esikunta vastaa vartioston operatiivisesta suunnittelusta ja järjestelyistä, sekä valmiussuunnittelusta. Johtokeskus puolestaan johtaa yksiköiden operatiivista toimintaa sekä vastuualueensa meripelastustapahtumia. Yksiköt, merivartioasemat ja vartiolaivat suorittavat johtokeskuksen heille osoittamia operatiivisia tehtäviä yksin, tai yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa. Kuviossa kaksi esitetään Suomenlahden merivartioston organisaatiokaavio. (Rajavartiolaitos 2020).



Kuvio 2: Suomenlahden merivartioston organisaatiokaavio (Rajavartiolaitos 2020).

Kotkan merivartioyksikkö kuuluu Suomenlahden merivartiostoon. Merivartioyksikkö koostuu kolmesta merivartioasemasta, Haapasaaren merivartioasema, Hurpun merivartioasema sekä Kotkan merivartioasema. Kotkan merivartioyksikköä johtaa merivartioyksikön päällikkö, apunaan varapäällikkö sekä merivartioasemien vartioupseerit. Päällikkö on suoraan merivartioston komentajan alainen ja hän vastaa Kotkan merivartioyksikön valvonta-alueen rajavalvonnasta, rajatarkastuksista sekä meripelastuspalvelusta.

Kotkan merivartioyksikön valvonta-alue käsittää merialueen idästä valtakunnan merirajalta länteen aina Loviisan länsipuolelle. Merivartioyksikön ensisijaisiin tehtäviin kuuluu rajavalvonta, rajanylityskulienteen rajatarkastukset, meripelastustehtävät, merellisten ympäristövahinkojen torjunta sekä muut rajavalvonnan yhteydessä suoritettavat tehtävät, kuten ensivastetehtävät sekä vesiliikenteen valvontatehtävät meri- ja saaristoalueella.

Hurpun merivartioasema sijaitsee Virolahden kunnassa aivan valtakunnan merirajan vieressä. Hurpun merivartioaseman erityispiirteisiin kuuluvat valtakunnan rajan läheisyys sekä Santion saarella suoritettavat maahantulo ja maastalähtötarkastukset Saimaan kanavaliikenteessä. Hurpun merivartioaseman operatiivisesta suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa aseman 1. vartioupseeri.

Haapasaaren merivartioasema sijaitsee Haapasaaristossa merialueella Kotkan eteläpuolella. Haapasaaren merivartioaseman erityispiirteisiin kuuluu sen sijainti ulkosaaristossa ja sen tuomat haasteet kelirikkoaikana, sekä Venäjälle suuntautuvan huvialusten maastalähtö ja

maahantulotarkastukset. Haapasaaren merivartioaseman operatiivisesta suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa aseman 1. vartioupseeri.

Kotkan merivartioasema on merivartioyksikön niin sanottu päämerivartioasema, josta koordinoidaan koko yksikön operatiivista toimintaa. Yksikön päällikön ja varapäällikön virkapaikat sijaitsevat Kotkan merivartioasemalla. Kotkan merivartioasema sijaitsee Kotkan kaupungissa Kuusisen vanhassa sotasatamassa. Kotkan merivartioaseman erityispiirteisiin kuuluu sen sijainti lähes keskellä kaupunkia, jolloin tehtäviä tulee ajoittain myös mantereelle muiden viranomaisten pyynnöstä. Kotkan merivartioaseman valvonta-alueella sijaitsee myös kolme suurehkoa kauppa- alussatamaa, jotka työllistävät asemaa osaltaan muiden valvontatehtävien ohella. Kotkan merivartioasema vastaa Kotkaan ja Haminaan saapuvien risteilyalusten matkustajien maahantulo ja maasta lähtötarkastuksista. Kotkan merivartioaseman operatiivisesta suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa aseman 1. vartioupseeri.

1.3 Työtehtävät sekä tietoperusta

Toimin Kotkan merivartioasemalla 1. vartioupseerina ja vastaan merivartioaseman operatiivisen päivittäistoiminnan suunnittelusta sekä toteutuksesta. Toimin lähiesimiehenä 16 henkilölle. Tehtäviini kuuluu myös hallinnollisia tehtäviä, sekä toimia tarvittaessa Kotkan merivartioaseman päällikön sijaisena. Vastuulleni kuuluu myös rikostorjunnan koordinointi Kotkan merivartioaseman kolmen toimipisteen ja Suomenlahden merivartioston esikunnan sekä rikostorjuntayksikön välillä.

Tietoperustan olen saanut noin 30 vuoden työkokemuksen, Rajavartiolaitoksen virkaurakurssien sekä Rajavartiolaitoksen ja muiden viranomaisten täydennyskoulutusten kautta. Myös työkierto Kaakkois-Suomen poliisilaitoksella toi tietoa ja osaamista mukanaan. Lisäksi tietoperustaani on lisännyt turvallisuusalan koulutusohjelman opinnot Laureassa. Aloitin turvallisuusalan koulutusohjelman vuonna 2019 tammikuussa, joten omaehtoinen opiskelu töiden ohessa on lisännyt tietoperustaani turvallisuusviranomaisena.

1.4 Keskeiset käsitteet

Meripelastuslaissa (2001/1145) vaaratilanteella tarkoitetaan tilannetta, jolloin vallitsee epävarmuus ihmisen turvallisuudesta merellä taikka jolloin muuten on aihetta ryhtyä toimenpiteisiin mahdollisen avuntarpeen selvittämiseksi.

Meripelastus on ihmishenkien pelastamista ja turvaamista hätä- ja vaaratilanteissa merialueella (Rajavartiolaitos 2020).

Meripelastusyksikkö, englanninkielinen lyhenne SRU sanoista Search and Rescue Unit, on etsintä- ja pelastustehtävään käytettävä vaaratilanteen laadun ja kiireellisyyden perusteella hälytettävä yksikkö (Rajavartiolaitos 2020).

Meripelastuksen johtokeskuksella tarkoitetaan meripelastuskeskusta ja meripelastuslohkokeskusta. (Meripelastusohje 2015, 3).

Ympäristövahinko määritellään yleensä äkillisen tapahtuman aiheuttamaksi vahingoksi, jonka seurauksena ympäristölle haitallista ainetta tai energiaa joutuu tai saattaa joutua ympäristöön. (Ympäristö 2020).

Rajojen valvonta, rajojen valvonnalla ylläpidetään rajajärjestystä ja rajaturvallisuutta. (Rajavartiolaitos 2020).

Tilanneorganisaatio määritetään Valtioneuvoston asetuksella Rajavartiolaitoksesta (651/2005). Rajavartiolaitoksen tilanneorganisaation olevan erillisellä päätöksellä käyttöön otettavaa johtamisjärjestely, jossa yleisjohtajaksi ja kenttäjohtajaksi määrätyt rajavartiomiehet vastaavat johdettavakseen osoitetulla alueella työvuorossa olevan rajavartiolaitoksen henkilöstön esimiehinä tavanomaista vaativamman rajavartiolaitokselle kuuluvan tehtävän suorittamisen johtamisesta.

Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta (69/2007) määrittää, että sataman turvatoimialueella tarkoitetaan turva-arvioinnin perusteella määriteltävää aluetta, jolle laaditaan turvasuunnitelma ja joka on merkittävä näkyvästi selkein merkein tai kyltein, joissa turvatoimialueesta ilmoitetaan suomen, ruotsin, englannin ja venäjän kielellä.

2 Nykytilanne

Olen toiminut Kotkan merivartioaseman 1. vartioupseerina reilun kuuden kuukauden ajan. Aikaisemmin toimin aseman 2. vartioupseerina vajaa neljä vuotta, jonka tehtävänä on toimia sijaisena 1. vartioupseerille. Työtehtävät olivat siis entuudestaan tuttuja siirtyessäni nykyiseen tehtävääni. Siirryttyäni 1. vartioupseerin tehtävään vastuuni kasvoi, jonka mukana tuli lisää työtehtäviä liittyen koko yksikön operatiiviseen toimintaan.

2.1 Nykyinen työ ja osaaminen

Työni 1. vartioupseerina on haastavaa merivartioaseman tehtäväkentän laajuuden takia. Pyrin osallistumaan operatiivisen päivittäistoimintaan mahdollisimman paljon, jolloin näen ja koen itse toiminnan kehittämistarpeet sekä henkilöstön osaamisen, että toimintamallien

kehittämisen osalta. Operatiivisen päivittäistoiminnan lisäksi tehtäviini kuuluu hallinnollisia tehtäviä, sekä yhteydenpito yhteistoimintaviranomaisiin. Näiden tehtävien lisäksi toimin merivartioyksikön päällikön sijaisena noin viikon ajan aina kolmen viikon työjakson aikana, jolloin vastuullani on koko yksikön operatiivisen toiminnan koordinointi. Työvuorojen ajan olen säännöllisesti varallaolovalmiudessa sekä johtovastuussa. Tilanne organisaatiossa toimin tilannejohtajana, jossa joudun arvioimaan, tarvitseeko tilanne tai tehtävä välittömiä viranomaistoimia. Meripelastustehtävissä toimin meripelastusyksikön päällikkönä.

Työtehtävät ja osaaminen

Merivartioaseman vartioupseeri on kokenut pitkän uran tehnyt merivartija. Olen käynyt kaikki Rajavartiolaitokset tarjoamat niin sanotut virkaurakurssit sekä useita erilaisia Rajavartiolaitoksen sekä yhteistoiminta viranomaisten järjestämiä täydennyskoulutuksia virkaurallani. Vartioupseerin osaaminen on syntynyt monien vuosien työkokemuksen, työssä oppimisen, sekä useiden erilaisten koulutuksien kautta. Alla olevassa taulukossa yksi esitetään Kotkan merivartioaseman 1. vartioupseerin tehtäviä.

TEHTÄVÄ	TEHTÄVÄN SISÄLTÖ
JOHTAMINEN	
ASEMAN PÄÄLLIKÖN SIJAINEN	Toimii merivartioyksikön päällikön sijaisena.
OPERATIIVISEN PÄIVITTÄISTOIMINNAN JOHTAMINEN	Suunnittelee ja vastaa operatiivisen päivittäistoiminnan toteutumisesta. Toimii partion johtajana ja pitää yhteyttä kenttäjohtajaan ja meripelastusjohtajaan, sekä yhteistoiminta viranomaisiin.
TILANNEJOHTAJANA TILANNEORGANISAATIOSSA	Tilannejohtaja määrätään, kun syntyy monipartio tehtävä. Pitää yhteyttä yhteistoiminta viranomaisiin sekä kenttäjohtajaan.
ALUSTARKASTUSRYHMÄN JOHTAJANA	Johtaa toimintaa ja tarkastusta aluksella. Pitää yhteyttä aluksen päällikköön ja yhteistoiminta viranomaisiin sekä kenttäjohtajaan.
KOTIETSINNÄN TOIMITUSMIES	Johtaa kotietsintää. Pitää yhteyttä tutkinnanjohtajaan ja kenttäjohtajaan sekä yhteistoiminta viranomaisiin.

PARTION JOHTAMINEN	Vastaa partion operatiivisesta toiminnasta ja turvallisuudesta.
HALLINNOLLISET TEHTÄVÄT	
LOMA, TYÖVUORO- JA VALMIUSSUUNNITTELU	Vastaa merivartioaseman loma, työvuoro- ja valmiussuunnittelusta ja koko yksikön työvuorojen vahvistamisesta sekä toteuman hyväksymisestä.
MATERIAALIHALLINTO	Vastaa Kotkanmerivartioaseman materiaalihallinnosta.
KEHITYSKESKUSTELUT	Käy kehityskeskustelut Kotkan merivartioaseman henkilöstön kanssa.
RIKOSTORJUNTA	
RIKOSTORJUNNAN VASTAAVA	Vastaa Kotkan merivartioyksikön rikostorjunnan koordinoinnista ja koulutuksesta sekä esitutkinnasta ja rikostiedustelusta

Taulukko 1: 1. vartioupseerin tehtävät.

Johtaminen

Johtamisen osaaminen ja teoreettiset tiedot ja taidot ovat peräisin näiltä edellä mainituilta virkaurakursseilta. Johtamiseni on hioutunut teoriaopintojen, työssäoppimisen sekä mallioppimisen kautta käytännön johtamisen taidoiksi. Merivartioaseman vartioupseerin työ sisältää hyvin paljon erilaista johtamista erilaisissa tilanteissa. Vaativan operatiivisen tilanteen, rajatapahtuman, tai alustarkastuksen johtamista tai esimerkiksi päivittäistoiminnan partion johtamista. Alustarkastuksen johtaminen, jossa alukseen nousee merellä ja jossa toimitaan tarkastusryhmän ja aluksen miehistön kanssa yhteistyössä, vaatii johtamiselta joustavuutta ja paineensietokykyä, sekä johdonmukaista päätöksentekoa nopeissa ja muuttuvissa tilanteissa. Johtaminen vaatii tilanteeseen varautumisen, tilanteen tunnistamisen, oikeiden toimenpiteiden sekä välineiden valitsemisen. Toimenpiteiden välittömällä aloittamisella sekä tiedonkulun ja toiminnan jatkuvuuden varmistamisella, sekä hyvällä viranomaisyhteistyöllä päästään tarkoituksenmukaiseen lopputulokseen.

Tilannejohtaja on tärkeä osa tilanneorganisaatiota. Koulutus on saatu Rajavartiolaitoksen yleis- ja kenttäjohtajakurssilta. Rajavartiolaitoksessa on kenttätoiminnassa käytössä operatiivisen johtamisen malli. Vakavamman häiriötilanteen tapahtuessa perustetaan tilanneorganisaatio, johon nimetään yleisjohtaja, kenttäjohtaja sekä tilannejohtaja. Tilannejohtaja määrätään johtamaan tehtävää heti, kun tulee niin sanottu monipartiotilanne,

eli partioita on enemmän kuin yksi samalla tehtävällä. Tilannejohtajan tehtävä on johtaa samalla tehtävällä toimivia partioita, pitää yhteyttä muihin tilanteessa oleviin viranomaisiin ja mahdollisiin vapaaehtoihin. Tilannejohtaja viestii myös tilanneorganisaation mukaisesti kenttäjohtajalle, pyytää lisäresurssia, pakkokeinoja tai muuta tilanteessa tarvittavia resursseja kenttäjohtajalta. Kenttäjohtaja toimii tilannejohtajan linkkinä, joka välittää pyynnöt yleisjohtajalle, joka päättää esimerkiksi pakkokeinojen käytöstä. Teoriaopinnot, sekä noin kymmenen vuoden kokemus operatiivisesta johtamisesta ovat luoneet hyvän pohjan osaamiselle tilannejohtamisen tehtävissä.

Johtamisen ja viestinnän yhteys esimiestehtävissä

Kun tehtävän tai projektin tekemiseen on aikaa, pyrin aina tavoitteelliseen vuorovaikutustilanteeseen heti työpäivän aloittavassa aamupalaverissa. Aamupalaveriin kokoontuu aina koko työvuorossa oleva henkilöstö. Tavoitteellisessa vuorovaikutuksessa parhaaseen lopputulokseen mielestäni päästään avoimella ja haastavallakin keskustelulla, jossa kaikkien asiaan liittyvien henkilöiden mielipiteet ja näkemykset otetaan huomioon. Näin päästään ratkaisuun ja yhteiseen näkemykseen, miten asia tai tehtävä saadaan suoritettua parhaalla mahdollisella tavalla.

Operatiivisen toiminnan johtamisessa viestinnän on oltava suoraviivaisempaa, joskus jopa henkilöstön suoraa käskyttämistä. Pelastus- ja avustustehtävissä, jossa toiminta ja sääolosuhteet, saatavilla olevat resurssit ja aikapaine vaikuttavat esimiehen päätöksentekoon ja sitä kautta myös väistämättä tilanteessa tarvittavaan ja vaadittavaan viestintään. Usein pelastustehtävillä, joissa ihmishenki- ja tai terveys on vaarassa, tarvitaan nopeaa päätöksentekoa ja suoraviivaista nopeaa toimintaa. Aika- ja tehtävän aiheuttama suorituspainne näkyy esimiehen viestinnässä, jolloin viestinnän täytyy olla erittäin selkeätä, oikea-aikaista, lyhyttä ja ymmärrettävää sekä ennen kaikkea rauhallista, jolloin välittömien toimenpiteiden suorittaminen viestien vastaanottajilla on mahdollista. Viestintä näkyy myös ulospäin organisaatiosta, sivullisille, mahdollisille pelastettujen omaisille sekä muille tilanteessa toimineille tahoille, jolloin viestinnän tulee olla selkeää ja ymmärrettävää ja josta saa hyvän kuvan organisaation toiminnasta.

Hallinnolliset tehtävät

Merivartioaseman hallinnollisten tehtävien osaaminen on syntynyt useiden virkaurakurssien ja täydennyskoulutusten kautta. Hallinnollisiin tehtäviin kuuluu työvuoro, loma -ja koulutus suunnittelun lisäksi merivartioaseman materiaalihallintoa sekä yhteydenpitovastuu yhteistoimintaviranomaisiin.

Rikostorjunta

Rikostorjunnan osaaminen muodostuu Rajavartiolaitoksen rikostutkijakurssin sekä muiden useiden rikostorjunnan täydentävien opintojen suorittamisesta. Minulla on noin 12 vuoden työkokemus, joka muodostuu lyhyehköstä työkierrosta poliisin organisaatiossa sekä omassa organisaatiossa kertyneestä työkokemuksesta. Viikoittainen yhteistyö eri poliisiyksiköiden, syyttäjävirstojen, Migrin, sekä muiden yhteistoiminta organisaatioiden kanssa muodostavat syvän osaamisen rikostorjunnan osalta.

Toimin yhteensä noin 12 vuotta rikostorjunnan eri tehtävissä Suomenlahden merivartioston rikostorjuntayksikössä. Aloitin rikostutkijan tehtävässä toimittaen esitutkintoja kaikissa Rajavartiolaitoksen toimialaan kuuluvien havaittujen rikosten esitutkinnoissa. Erityisenä vastuuna minulle oli määrätty merialueella tapahtuneiden rikosten esitutkinnot, sekä valtakunnan rajan alueloukkausrikokset. Rikostutkijana toimin yhteensä noin viisi vuotta, jonka jälkeen noin seitsemän vuotta rikostutkintaryhmänjohtajana, suorittaen edelleen esitutkintoja hallinnollisten tehtävien lisäksi. Esitutkinta toimenpiteiden lisäksi osallistuin rikostorjuntaurani aikana eri rikostorjunnan tehtäväalueisiin muun muassa tarkkailutehtäviin laajemmissa rikosasioissa, tukien rikostorjuntayksikön tarkkailuryhmää.

Kouluttaminen

Kouluttaminen on minulle luontaista. Olen toiminut erilaisissa kouluttajan tehtävissä oman työni ohella lähes 20 vuotta. Olen toiminut muun muassa voimankäytön kenttäkouluttajana, rikostorjunnan kouluttajana omassa organisaatiossa, kouluttaen esimerkiksi raja- ja merivartijan peruskursseja, raja- ja merivartijan jatkokurssia sekä merisotakoulun kadettikurssia. Osaaminen kouluttamiseen on kehittynyt vuosien operatiivisen työn ja kouluttamisen kautta, sekä saamastani pedagogisesta koulutuksesta. Pedagogiikan koulutusta olen saanut sekä Raja- ja merivartiokoulussa, että Poliisiammattikorkeakoulussa. Näiden koulutusten lisäksi olen saanut kouluttajakoulutusta yhteistoiminta viranomaisten järjestämällä koulutuspäivillä sekä seminaareissa.

Oman osaamiseni arviointi

Vastuu tehtävässäni on laaja. Työvuorojen- ja varautumisen suunnittelu ja vahvistaminen merivartioaseman osalta, luo pohjan koko operatiivisen toiminnan toteutumiselle merivartioaseman vastuu ja valvonta-alueella. Vastaan merivartioyksikön päällikön sijaisena kolmen merivartioaseman operatiivisen toiminnan toteutumisen lisäksi niiden laillisuudesta sekä turvallisuudesta. Vastuullani on silloin myös merivartioasemien kalusto sekä henkilöstö, sekä yhteistoiminnan sujuvuus ja laillisuus eri yhteistoiminta viranomaisten ja vapaaehtoisten toimijoiden kanssa.

Olen selviytynyt työtehtävistäni mielestäni kiitettävästi, ainakin saamani palautteen perusteella. Palautetta olen saanut sekä henkilöstöltä, että myös esimiehiltäni. Pitkä ja monipuolinen työkokemus organisaatiossa, koulutus ja kokemus tuovat varmuutta ja laaja-alaista näkemystä tehtävieni hoitamisessa. Pystyn tarkastelemaan toimiani sekä työntekijän, että esimiehen näkökulmasta, koska olen edennyt esimiesasemaani pitkän urani aikana virkaurakurssien kautta. Pystyn suoriutumaan ja kehittämään työyksikössäni vaadittavia toimintamalleja sekä kykenen ohjaamaan ja opastamaan henkilöstön toimintaa. Opiskelijana olen kurinalainen, aktiivinen ja haluan haastaa itseäni uuden oppimisessa. Vaadin ehkä joskus itseltäni liikaa, koska opiskelen työn ohessa ja aikaa pitäisi jättää myös perheelleni sekä harrastuksilleni.

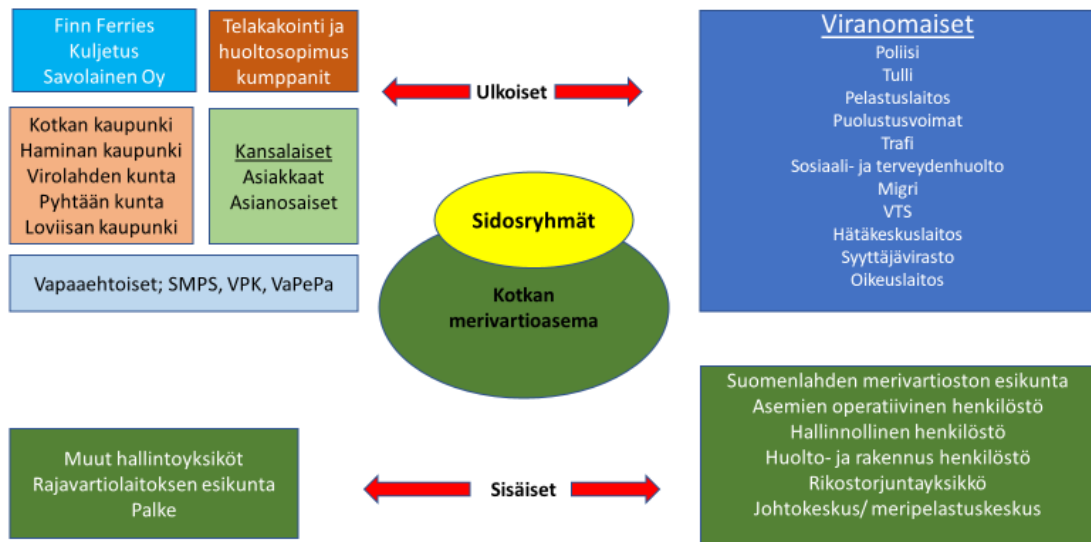
Kehittyminen

Tässä vaiheessa työuraani, kun sitä on jo yli 30 vuotta takana, koen olevani tehtäväni osalta kokenut asiantuntija. Operatiivisen toiminnan ja asiakaskohtaamisien osalta toiminta on hyvin samantyyppistä koko työ- ja tehtävähistoriani ajalta. Esimiestehtävissä olen toiminut nyt reilun 10 vuoden ajan. Esimies toiminnasta olen saanut hyvää palautetta sekä omilta esimiehiltäni, että myös henkilöstöltä, joiden esimiehenä toimin. Aina on varaa kuitenkin kehittyä jokaisella osa-alueella, niin esimiestaidoissa kun operatiivisessa osaamisessa. Koskaan emme ole valmiita, vaan aina voi oppia lisää. Uudet haastavat kehittämistehtävät työssäni sekä merivartioasemalle tuleva uusi venekalusto pitävät kuitenkin motivaationi korkealla ja pyrin oppimaan ja kehittymään jatkuvasti jokaisella tehtäväni osa-alueella.

2.2 Sidosryhmät

Päivittäisessä toiminnassa olemme jatkuvassa vuorovaikutuksessa sekä sisäisten, että ulkoisten sidosryhmien kanssa. Vuorovaikutus ja toiminta sekä asiakkaiden, asianomaisten, yhteistoiminta viranomaisten sekä vapaaehtoistoimijoiden kanssa ovat keskeisiä toimintoja tehtävienne suorittamisen kannalta. Yhteisiä tehtäviä on usein poliisin, tullin ja pelastuslaitosten henkilöstön kanssa, joten yhteistoiminta on sujuvaa ja perustuu luottamukseen. Valvonta-alueellamme sijaitsee useita kuntia ja useampi poliisilaitos sekä pelastuslaitos, joten yhteydenpito tasapuolisesti kaikkiin viranomaisiin on tärkeää.

Toimimme operatiivisessa tehtävissä sekä harjoittelemmekin usein myös vapaaehtoisjärjestöjen kanssa, joista ehkä tärkeimpänä Suomen meripelastusseura. Yhteistoiminta puolustusvoimien, pääasiassa Uudenmaan rannikkoprikaatin sekä merivoimien kanssa ovat myös tärkeässä roolissa. Yhteydenpito sisäisiin sekä ulkoisiin sidosryhmiin tapahtuu päivittäin sekä kasvotusten, että puhelimitse tai sähköisesti. Toimin myös Kotkan kaupungin ja XAMKin Kotkan Turvapuisto hankkeen ohjausryhmässä Suomenlahden merivartioston edustajana. Kuviossa kolme esitetään Kotkan merivartioaseman sidosryhmäkartta.



Kuvio 3: Sidosryhmäkartta.

2.3 Vuorovaikutustaidot

Rajavartiolaitos on sotilaallisesti organisoitunut, joten johtaminen on ainakin osittain käskyihin ja määräyksiin perustavaa autoritääristä johtamista, vaikkakin syväjohtamista on koulutettu jo yli 20 vuotta sekä puolustusvoimissa, että Rajavartiolaitoksessa. Työtehtävissäni johtaminen on monipuolista. Johtamiseen kuuluu hallinnollista johtamista, tavoitejohtamista, operatiivista ja taktista johtamista, sekä toiminnan johtamista. Kaikissa näissä johtamistehtävissä viestinnän ja vuorovaikutuksen merkitys on avainasemassa esimiehenä onnistumiseen, sekä annetun tehtävän tavoitteen täyttymiseen.

Pyrin aina suoraan, rehelliseen ja läpinäkyvään ja avoimeen vuorovaikutukseen sekä esimiesten, että työntekijöiden suuntaan. Luulen, että myös työntekijät arvostavat suoraa tapaani viestiä. Kuusela toteaa (Kuusela 2013, 198), että arvostuksen kokemuksesta ei synny, jos vuorovaikutus ei tunnu rehelliseltä. Viestintää työyhteisössä todennäköisesti helpottaa se, että työyhteisö on hyvin homogeeninen, saman henkisiä ja hyvin samanlaisen ajattelutavan omaavia henkilöitä. Ristiriitatilanteet ja negatiiviset asiat käsittelen aina ainoastaan asiaan liittyvien henkilöiden kesken, tai kahden kesken riippuen tilanteesta. Aamupalaverissa sana on vapaa niin sanottujen virallisten osuuksien ja tehtävien jakamisen jälkeen. Kannustan henkilöstöä ideoimaan ja kehittämään päivittäistoimintaa, tuomaan mielipiteitään esiin aina johtaessani työvuoroa. Koen, että henkilöstö luottaa toimintaani avoimen vuorovaikutustavan ja suoran viestinnän vuoksi. Toimin myös tärkeänä viestilinkkinä henkilöstön ja omien esimiesteni välillä. Oman kokemukseni mukaan hyvät vuorovaikutustaidot ovat erittäin tärkeitä joustavan toiminnan ja tiedonkulun mahdollistamiseksi molempiin suuntiin.

Koen, että oikea-aikaisen palautteen antamisen merkitys vuorovaikutuksessa on erittäin suuri riippumatta siitä missä ihminen työskentelee. Meidän työssämme merivartiostossa korostuu pienryhmän tiimipeli sekä tarve ja kyky luottaa partiokaveriin annetulla tehtävällä. Palaute auttaa meitä kaikkia oppimaan ja toimimaan paremmin seuraavalla kerralla vastaavanlaisessa tilanteessa tai tehtävässä. Partiolla on aina johtaja, joka linjaa toiminnan, vastaa kalustosta ja veneen miehistön turvallisuudesta sekä myös palautteenannosta tehtävän suorittamisen jälkeen. Oli palaute palkitsevaa tai korjaavaa niin palaute tulisi antaa joka tapauksessa aina suoritettua tehtävän jälkeen.

Viranomaisten kesken vuorovaikutus perustuu luottamukseen ja toisen ammattitaidon arvostukseen. Virkatehtävällä on muiden sidosryhmien ja asianomaisten vuorovaikutustilanteessa tehtävä selväksi, että olemme suorittamassa toimivaltaista virkatehtävää, jolloin hyvät ja asialliset vuorovaikutustaidot ovat erittäin tärkeitä. Viranomaisen vuorovaikutustaitojen pitää olla luottamustaherättävää, perusteltua, selkeää sekä ymmärrettävää. Vuorovaikutustaidot korostuvat tehtävällä, jolla on mahdollisesti useita eri pelastusviranomaisia, vapaaehtoisia toimijoita sekä muita asianosaisia

2.4 Kehittäminen

Kehittäjänä toimimisen esimerkin annan edellisen tehtäväni ajalta rikostorjunnan tehtävistä. Olin ensimmäinen niin sanottu merellinen rikostutkija koko Rajavartiolaitoksen historiassa, joka on koulutettu erityisesti merellisten rikosten esitutkintaan. Kun aloitin vuonna 2006 tehtävässä, minulla ei ollut kuin tyhjä toimisto Kotkan merivartioasemalla. Oli aloitettava siis alusta ja yksin. Ensin toimiston kalustaminen ja tarvittava tietotekniikka kuntoon, jonka jälkeen päästiin itse asiaan, toimittamaan esitutkintaa. Minun oli haettava osaamista ja kokemuksia kokeneemmilta esitutkintaa suorittavilta yhteistoiminta viranomaisilta. Kävin yhdessä tutkinnanjohtajan kanssa tapaamassa syyttäjiä valvonta-alueemme syyttäjänvirastoissa. Kävimme useiden syyttäjien kanssa keskusteluja, mitä he toivovat ja näkevät tärkeänä, mitä esitutkintapöytäkirjaan olisi sisällyttävä ja missä muodossa. Työkierto poliisin organisaatiossa auttoi minua alkuun. Työkierron aikana sain kokemuksia rikostorjunnan erilaisista toimintamalleista, joita sitten muokkasinkin meidän omaan, merelliseen rikostorjunnan käyttöön sopivaksi. Kehittämistyön tuloksena syntyi esitutkintapöytäkirja malli, jonka sisältö todettiin syyttäjien toimesta hyväksi. Eri alueiden syyttäjiltä tuli paljon positiivista palautetta syyttäjänvirastoon toimitetuista esitutkintapöytäkirjoista. Tämä Suomenlahden merivartioston rikostorjuntayksikön merellisen rikostutkintaryhmän kehittämä esitutkintapöytäkirja malli otettiin valtakunnallisesti käyttöön koko Rajavartiolaitoksen merellisessä rikostorjunnassa.

Kehitimme merellisessä rikostutkintaryhmässä vuosien aikana myös useita esitutkinnanturvaamisen toimintamalleja merelliseen rikostorjuntaan. Kehittämämme

toimintamallit ovat edelleen käytössä operatiivisessa päivittäistoiminnassa. Edellä mainitut merellisen rikostorjunnan toimintamallit koulutettiin merellisiin yksiköihin, merivartioasemille ja vartiolaivoille.

Tällä hetkellä Kotkan merivartioasemalla kehitetään merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan liittyviä toimintamalleja sekä koulutusta, harjoittelua ja testaamista niiden ympärillä. Samaa kehittämistyötä tullaan tekemään myös päiväkirjan teon aikajaksolla sekä siitäkkin eteenpäin. Tavoitteena olisi saada toimivia, aseman venekalustolle kehitettyjä toimintamalleja vuonna 2021 Kotkassa pidettävään kansainväliseen Balex Delta torjuntaharjoitukseen mennessä. Toimintamallien kehittämisen tekee haasteelliseksi, että niitä on kehitettävä muun päivittäisen operatiivisen päivittäistoiminnan ohessa.

2.5 Opinnäytetyön tavoitteet

Opinnäytetyön tavoitteena on oman ammattitaidon kehittäminen turvallisuusviranomaisena kasvattamalla tietoperustaani kouluttautumalla, harjoittelemalla sekä käytännön kokemusten avulla. Oman ammattitaidon kehittämisen ja tietoperustan lisäämisen lisäksi opinnäytetyön tavoitteena on muutosjohtaminen sekä uusien toimintamallien kehittäminen merivartioaseman päivittäistoimintaan. Kehittäminen painottuu erityisesti merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan. Tarkoituksena on kehittää yksikön merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan uusia toimintamalleja ja koulutusta, harjoitella ja testata, sekä dokumentoida harjoituksia koulutuskäyttöön. Tietoperustaani kasvatatan alan kirjallisuudella sekä sähköisillä alan julkaisuilla.

Tavoitteena on tehdä aiheesta laadullinen tutkimus tukemaan merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistehtävää. Kehittää yksikölle sopivia merellisten ympäristövahinkojen torjunnan toimintamalleja vuonna 2021 Kotkassa pidettävään kansainväliseen Balex Delta torjuntaharjoitukseen mennessä. Kehittää ja luoda Kotkan merivartioaseman venekalustolla ja aseman hallinnoimilla öljyntorjuntakalustolla mahdollisimman hyvä merellisten ympäristövahinkojen torjuntakyky.

Kehittää ja harjoitella rantaryhmän toimintaa öljyvuomien selvityksessä, mereen laskussa sekä öljyvuomien ankkuroinnissa. Harjoitella nuottausta ja kehittää siihen liittyvää johtamista ja viestintää nuottaavien alusten välillä sekä yhteistoimintaa keräilyaluksen kanssa. Kehittää työturvallisuutta sekä suojavarusteiden, että myös työturvallisten toimintamallien osalta sekä luoda uutta osaamista ja torjuntakykyä merivartioaseman henkilöstölle. Tavoitteena on myös tuottaa dokumentoimalla koulutusmateriaalia yksikön käyttöön. Myös tämä päiväkirjamuotoinen opinnäytetyö jää organisaation käyttöön hyödynnettäväksi.

3 Päiväkirjaraportointi

Päiväkirjaraportoinnin aikana tavoitteenani on tehdä laadullinen tutkimus tukemaan ja tuomaan lisäarvoa merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistehtävääni. Aineistoa tutkimukseeni kerään alan kirjallisuudesta sekä sähköisistä julkaisuista, yksilöhaastatteluista sekä suorittamalla osallistuvaa havainnointia operatiivisessa päivittäistoiminnassa sekä koulutuksissa ja harjoituksissa. Tutkimus suoritetaan osaksi kenttätutkimuksena, toimiessani osana työyhteisöä. Toimintatutkimuksessa pyritään vastamaan käytännön toiminnassa havaittuun ongelmaan tai kehittämään olemassa olevaa käytäntöä paremmaksi (Metsämuuronen 2000, 28).

Päiväkirjaraportoinnin seurantajakson rakenne on kuusiosainen, jossa ensimmäisessä osassa kerron seurantajaksoa koskevia asioita, omista työtehtävistäni sekä seurantajakson tavoitteita. Seuraavassa, toisessa osassa kerron laadullisessa tutkimuksessa käytettävistä menetelmistä ja niihin liittyvästä teoriasta. Kolmas osio on itse seurantajakson aikaisen tekemisen seuranta, jota seuraa neljäs, eli seurantajakson analyysi. Viidennessä osassa käsittelen laadullisen tutkimuskohteen, eli merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämisen tietoperustaa sen eri teemoin. Kuudes ja viimeinen seurantajakson osa käsittelee muutosjohtamista ja sen tietoperustaa. Merellisten ympäristövahinkojen torjunta uutena tehtävänä on tuonut mukanaan paljon huhuja, epätietoisuutta ja muutosvastarintaa. Nämä ovat osaltaan luoneet pelkoa ja epävarmuutta liittyen osaamisvaatimukseen uuden tehtävän osalta.

3.1 Seurantajakso 1, 7.-14.9.2020, laadullinen tutkimus, työtehtävien laaja kirjo

Työjakson aikana toimin merivartioryksikön päällikön sijaisena sekä Kotkan merivartioaseman vartioupseerina vastaten yksikön päällikön sijaisena koko merivartioryksikön operatiivisesta päivittäistoiminnasta. Meripelastuslohkokeskukseen hälyttämällä meripelastustehtävillä toimin meripelastusyksikön päällikkönä. Meripelastusyksikkö, englanninkielinen lyhenne SRU sanoista Search and Rescue Unit, on etsintä- ja pelastustehtävään käytettävä vaaratilanteen laadun ja kiireellisyyden perusteella hälytettävä yksikkö (Rajavartiolaitos 2020).

Seurantajakson tavoitteena on saada opinnäytetyöhöni liittyvä merellisten ympäristövahinkojen torjunnan torjuntakyvyn ja osaamisen kehitystyö alkuun yhteistyössä työvuorossa olevan henkilöstön kanssa. Saada laadullisen tutkimuksen suunnittelu käyntiin päivittäistoiminnan ohessa ja kehittää merivartioaseman päivittäistoimintaa. Tavoitteena seurantajaksoilla on myös esitellä Kotkan merivartioaseman vartioupseerin työtehtävien laaja kirjo.

Laadullinen tutkimus

Valitsin tutkimusmenetelmäksi laadullisen tutkimuksen. Tutkimusmenetelmä sopii mielestäni hyvin tutkittavaan aiheeseen. Tässä tutkimuksessa aineistonkeruumenetelminäni ovat henkilöhaastattelut, havainnointi työyhteisössä, kyselykooste 1.-3.9.2020 pidetystä merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksesta sekä kirjallinen ja sähköinen tietomateriaali. Suoritan dokumentointia kuvaamalla sekä kirjaan muistiin keskustelujani merivartioaseman henkilöstön kanssa, joten tutkimus suoritetaan osittain myös kenttätutkimuksena. Laadulliseen tutkimukseen liittyy suora yhteys tutkijan ja tutkittavan aiheen välillä. Laadullisessa tutkimuksessa tutkija on kentällä ilmiön keskellä kysellen, haastatellen ja havainnoiden, jolloin tutkimus tehdään aidossa ympäristössään. ”Havainnoinnin etuna ovat tilanteen ja ilmiön autenttisuus, sillä ilmiö tapahtuu luonnollisessa ympäristössään”. (Kananen 2017, 36-83.)

Maanantai 7.9 klo 07-15

Viikkojen 37, 38 ja 40 aikana Kotkan merivartioasemalla koulutetaan koko hallintoyksikön henkilöstöä ilmatorjuntakonekiväärin, ITKK- perusammuntojen ampumiseen partioveneestä. Koulutuksen takia Kotkan merivartioaseman partiovene ei ole operatiivisessa käytössä harjoituksen aikana. Koulutettavia henkilöitä viikkojen aikana on noin 20 henkilöä jokaisella koulutusviikolla. Koulutukset kestävät viikoittain aina maanantaista perjantaihin.

Maanantain aloitimme aamupalaverilla, jossa käydään läpi koko työvuorossa olevan henkilöstön kanssa alkaneen päivän operatiivinen päivittäistoiminta ja päivän koulutusaihe. Aamupalaverin läpivienti kestää yleensä käsiteltävistä asioista riippuen 20-40 minuuttia. Aamupalaveriin osallistuu aina koko työvuorossa paikalla oleva henkilöstö.

Aamupalaverin jälkeen vuorossa on oman virkasähköpostin läpikäyminen. Useiden vapaapäivien aikana läpikäytävää sähköpostia kertyy paljon, jonka takia kiireisimpiin asioihin täytyy vastata mahdollisimman nopeasti, kun palaa töihin. Tälle alku syksylle kaavailtu Frontex- operaatio siirtyi myöhemmin ilmoitettavaan ajankohtaan. Nyt Frontex- operaatioon lähdössä olleilla henkilöillä on mahdollisuus pitää lomiaan pois peruuntuneen operaation aikana.

Frontex oli Euroopan raja- ja merivartiosto, joka perustettiin 2004. Euroopan raja- ja merivartiostovirasto perustettiin 14. syyskuuta vuonna 2016 annetulla asetuksella (EU 2016/1624) eurooppalaisesta raja- ja merivartiostosta. ”Vaikka Euroopan raja- ja merivartiostovirasto korvaa Euroopan unionin jäsenvaltioiden operatiivisesta ulkorajayhteistyöstä huolehtivan viraston, sen oikeushenkilöys säilyy ja se tunnetaan edelleen samalla nimellä, Frontexina”. (Frontex 2020.)

Lomasuunnitelman päivittämisen jälkeen tarkastimme yhdessä kouluttajien kanssa ohjeet Covid-19 terveysturvallisuus järjestelyihin. Tänään Kotkan merivartioston tiloissa käynnistyy Suomenlahden merivartioston henkilöstön ITKK-koulutukset. Koulutukseen kuuluu teorialuentoja, aseenkäsittelyä ja huoltoa sekä partioveneestä ammuttavia koulutusammuntoja.

Vastasin kyselyyn, joka liittyi 1.-3.9.2020 Kotkassa pidettyyn merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoitukseen. Kyselyn tarkoituksena on kerätä huomiota suojaruuvien- ja kalustotarpeista, sekä ajatuksia ja ideoita toiminnan jatkokehittämistä varten. Kyselyn tulokset kootaan yhteen ja huomioidaan merivartioston merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehitystyössä.

Iltapäivällä lähdimme suorittamaan valvontaa partioveneellä lähialueen kauppa-alustamiin. Valvontapartion tarkoituksena on valvoa sataman ISPS-koodin, International Ship and Port Facility Security Code, turvatoimialuetta mereltä päin, poistaa turvatoimialueelta asiattomat henkilöt sekä mahdolliset merenkululle vaaralliset esineet turvatoimialueelta. Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta (69/2007), säätää henkilön poistamisesta turvatoimialueelta. Jos henkilö kieltäytyy ottamasta osaa lain mukaan määrättyyn tarkastustoimeen tai hänen voidaan epäillä olevan vaaraksi merenkulun turvallisuudelle, niin rajavartiomies, poliisimies tai tullimies voi estää häneltä pääsyn alukseen tai sataman turvatoimialueelle tai poistaa hänet alukselta tai sataman turvatoimialueelta.

Saatu Helsingin meripelastuslohkokeskuksesta hälytystehtävä, kiireellisyysluokka B, seuraavilla lähtötiedoilla; epävarmuustilanne, kaatunut vesiskootteri. Tehtävälle lähti Kotkan merivartioston meripelastusyksikkö. Kohteessa todettu, että vesiskootterin kiinnitys oli pettänyt ja vesiskootteri oli irronnut laiturin kiinnityksestä, ollen ainoastaan yhden köyden varassa kyljellään meressä keskellä väylää. Kaatunut vesiskootteri aiheutti merenkululle vaarallisen esteen kulkuväylällä. Otettu skootteri meripelastusyksikön hinaukseen ja hinattu se suojasatamaan.

Tehtävän jälkeen kirjattu tehtävään liittyvät kirjaukset Rajavartiolaitoksen Rasti-tietojärjestelmään. Rasti-sovellus on tilannekuva- ja riskianalyysitoiminnot, taktisen johtamisen ja resurssisuunnittelun yhdistävä sovellus, joka on käytössä jokaisessa Rajavartiolaitoksen yksikössä. Suomenlahden merivartioston johtokeskus voi tarkastella jokaisen yksikön Rasti suunnitelmia järjestelmästä ja voi näin osoittaa saapuneen tehtävän lähimmälle tehtävään sopivalle yksikölle (Euroopan unionin sisäasioiden rahastot 2020)

Tiistai 8.9 klo 07-15

Aloitimme päivän jälleen aamupalaverilla. Palaverissa kävin läpi kouluttajien kanssa päivän koulutus- ja harjoitus määräykset ja siihen liittyvät Covid-19 terveysturvallisuus järjestelyt sekä operatiivisen päivittäistoiminnan kulku. Päivän ohjelmaan kuului myös aseman uuden työntekijän perehdyttämistä.

Toimin merivartioaseman edustajana merivartioaseman laiturialueen katselmukseen rakennusurakoitsijan kanssa. Katselmuksessa rakennusurakoitsija kartoittaa laitureiden ulkosivujen kunnon peruskorjausta ja mahdollista tarjousesitystä varten. Laiturien ulkolaitojen kunnostusten lisäksi niin sanotun polttoainelaituriin on tilattu kiinteästi asennettavat nousutikkaat. Tällä pyritään lisäämään työturvallisuutta sekä pelastusturvallisuutta mahdollisen onnettomuuden tapahduttua. Kiinteät nousutikkaat liittyvät oleellisesti työturvallisuuteen myös merellisen ympäristövahinkojentorjunnassa mereen putoamisen varalta.

Aamupäivän aikana pidimme pienimuotoisen palaverin liittyen Euroopan meriturvallisuusviraston, EMSA:n miehittämättömän ilma-aluksen saapumisesta Kotkan merivartioasemalle. Ilma-alus tulee sitä ohjaavien operaattoreiden kanssa Kotkaan lokakuun alkupuolella. Teoriakoulutus ilma-aluksen lennätykseen osallistuville merivartioaseman henkilöstölle pidetään lokakuun alussa ennen, kun ilma-alus saapuu Kotkan merivartioasemalle. Keskustelimme asiaan liittyvien teknisten valmiuksien suunnittelusta, koulutuksesta ja siihen osallistuvien henkilöiden varallaolo valmiudesta. Kirjasin muutokset heidän työaikoihinsa ja valmiuksiinsa. Anoin heille myös ohjeet, miten heidän tulee tehdä kirjaukset Kieku-työaikajärjestelmään sekä koulutuksen että itse ilma-alus operoinnin aikana.

Keskusteluissa otin esille myös ohjeet Covid-19 terveysturvallisuusjärjestelyistä, koska Euroopan meriturvallisuusviraston miehittämättömän ilma-aluksen, RPAS operaattorit saapuvat ulkomailta. Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA antaa jäsenmailleen operatiivista tukea asiantuntija-apua merenkulun turvallisuuteen ja meriympäristön saastumisen torjuntaan liittyvissä toiminnoissa. ”Kauko-ohjattavia ilma-alusjärjestelmiä, RPAS voidaan käyttää antureina, kuten optisille kameroille näkyvällä ja infrapuna-spektrialueella yön ja päivän merivalvontaan, infrapunatunnistimilla öljyvahinkojen havaitsemiseen ja analysointiin, tutka merivalvontaan ja öljyvuodon havaitsemiseen”. (Euroopan unioni 2019.)

Tilasin puhelimitse merivartioasemaa ympäröivän aidan ajoportteihin liikennemerkit, jotka kieltävät ajoneuvolla ajoportin eteen pysähtymisen. Liikennemerkit liittyvät sekä merivartioaseman tilaturvallisuuteen sekä pelastusturvallisuuteen. Ajoportille johtava tie on pelastustie, joka pelastuslain mukaan on oltava vapaa. Ajoportin kautta liikeneivät ambulanssit sekä pelastuslaitoksen hälytysajoneuvot merivartioaseman oman kaluston lisäksi.

Lähdimme ajoneuvopartioon merivartioaseman kenttäjohtoautolla. Ajoneuvopartion tarkoituksena oli perehdyttää aseman uusi työntekijää lähialueen kauppa-alus satamiin. Satamaturvallisuustoimenpiteiden noudattaminen ja ISPS, International Ship and Port Facility Security Code- säännösten mukainen satama-alueella liikkuminen on erityisen tärkeää sekä oman, että myös muiden satamassa toimijoiden kannalta.” Satamaturvallisuustoimenpiteet perustuvat kansainvälisen SOLAS-yleissopimuksen säännöksiin ja niihin liittyvään ISPS-säännöstöön. Säännöstö on toimeenpantu EU:n jäsenmaissa EU:n turvatoimiasetuksella”. (Traficom 2020.)

Ajoneuvopartion tarkoituksena oli samalla näyttää uudelle työntekijälle merivartioasemalle operatiivisesti tärkeät alueet mantereella. Samalla kiersimme tutustumassa valvonta-alueemme huvialussatamiin sekä yhteistoimintaviranomaisten toimipaikkoihin. Ajoneuvopartion yhteydessä noudimme merivartioasemalle tilatut liikennemerkit.

Keskiviikko 9.9 klo 07-17

Aamupalaverissa kävimme läpi normaalit päivittäistoiminnan kulkuun vaikuttavat asiat. Veneammunnat ja siihen liittyvä koulutus jatkuvat koko viikon ajan. Keskustelin kouluttajien kanssa veneammuntoihin liittyvistä Covid-19 terveysturvallisuus järjestelyistä koulutettavan joukon, sekä aseman henkilöstön osalta.

Seuraavana vuorossa oli merivartioasemalle operatiiviseen toimintaan hankittujen kauko-ohjattavien keveiden lentojärjestelmien, RPAS, kansankielellä niin sanottujen kevyiden drone- koptereiden koelennätykset merivartioaseman läheisyydessä merellä. Kauko-ohjattavat kevyet lentojärjestelmät ovat tarkoitettu operatiivisen päivittäistoiminnan tueksi, tuomaan lisäarvoa esimerkiksi partio- ja valvonta tehtävissä. Koelennätysten jälkeen tiedossa olikin asennustöitä. Merivartioaseman tilaturvallisuuteen ja pelastusturvallisuuteen liittyvien liikennemerkkien kiinnittäminen merivartioaseman aluetta ympäröivän aidan ajoneuvoportteihin.

Järjestin noin kahden tunnin mittaisen aivoriihen yhdessä työvuorossa olleen merivartioaseman henkilöstön kanssa. Tukena aivoriihessä oli merellisten ympäristövahinkojen torjunnan koulutusmateriaalia sekä alan kirjallisuutta. Aivoriihen tavoitteena oli kehittää teoriassa toimintamallia, jolla merivartioaseman laiturilla toimivan niin sanotun rantaryhmän toimintaa öljyvuominselvityksessä saadaan sujuvaksi ja työturvalliseksi. Tarkoituksena on miettiä raskaiden öljyvuomikelojen sijoittelua laiturialueella, etäisyyttä mereen, liittyen öljyvuomien ponttonien täyttöön ja puomin mereen laskuun. Tavoitteena on, että laiturialueen rantaryhmällä olisi riittävästi toiminta-aikaa täyttää ilmatäytteiset öljyvuomit, ennen puomien mereen laskua. Pohdimme myös, strike-teamin leader, keruuryhmän johtajan toimintaa. Pohdimme, että missä keruualusryhmän aluksessa hänen olisi paras johtaa teamin toimintaa. ”Keruualusryhmän

johtaja vastaa oman ryhmänsä toiminnasta ja raportoi torjunnan edistymisestä kansalliselle meritoiminnan johtajalle” (Toiminta isoissa alusöljyvahingoissa 2011, 55).

Seuraavana vuorossa oli päivän koulutus. Koulutusteemana tänään oli rikostorjunnan kertauskoulutus. Toimin koulutuksessa toisena kouluttajana ja koulutuksen aiheena oli tarkkuusalkometrin käyttökoulutus, sen tekniset ominaisuudet sekä testausympäristön testipuhalluskoe. Testipuhalluskokeen suoritti merivartioaseman uusi työntekijä, joka sai samalla kokemuksen toiminnasta asiakkaan näkökulmasta. Samaan teemaan sisällytin DrugWipe 6S pikahuurometesteri koulutuksen aseman henkilöstölle.

Torstai 10.9 klo 07-18

Aloitimme päivän taas aamupalaverilla ja päivän operatiivisilla asioilla. Veneammunnat ja siihen liittyvä koulutus jatkuu koko viikon ja siihen liittyvistä Covid-19 terveysturvallisuus järjestelyiden läpikäynti yhdessä kouluttajien sekä merivartioaseman henkilöstön kanssa. Terveysturvallisuus asiat tulee käydä päivittäin läpi mahdollisten altistumisien ehkäisemiseksi, jolloin aseman toiminnan jatkuvuus pystytään varmistamaan.

Toimin merivartioaseman edustajana Kotkan kaupungin teknisen osaston henkilöstön tullessa asemalle kartoittamaan ja mittaamaan, ovatko merivartioaseman uusi masto ja maston laitekontti rakennuspiirustusten mukaisilla paikoillaan. Keskustelin heidän kanssaan myös aseman alueen tulevista aitojen paikoista ja niiden linjauksista. Sovimme, että palataan asiaan, kunnes aseman aidat ovat kokonaan valmiit.

Aamu yhdeksältä käynnistyy Kotkan merivartioasemalla valtion kiinteistöyhtiö Senaatin kiinteistökierron. Kiinteistökierron tarkoituksena oli tarkastaa kiinteistön, laiturialueen sekä alueen tilaturvallisuuden lähitulevaisuuden korjaus ja kehittämistarpeet. Kiinteistökierrukseen osallistui Rajavartiolaitoksen esikunnan, Senaatti kiinteistöyhtiön ja Suomenlahden merivartioston henkilöstöä sekä minä Kotkan merivartioaseman edustajana. Kierros alkoi kiinteistön korjaus ja kehitystarpeiden kartoituksella. Koko asema rakennus kierrettiin läpi ja kartoitettiin ja kirjattiin korjaus- ja kehitystarpeet.

Aseman sisätilojen kiertämisen jälkeen kiersimme tutustumassa ja kartoittamassa aseman autotalliin sekä ilmatyynyalue halliin. Tämän jälkeen kiersimme aseman piha- ja laiturialueet. Keskustelimme laitureiden ulkolaitojen puuosien kunnostuksesta ja todettiin prosessin olevan käynnissä. Asia siis etenee ja tarkoitus olisi saada laitureiden ulkosivujen kunnostus valmiiksi vielä tämän vuoden puolella. Laiturialueen kartoituksen jälkeen siirryimme merivartioaseman maston ja maston laitekonttiin liittyvän aitauksen suunnitelmiin. Aitauksien on tarkoitus olla valmiina vuoden vaihteeseen mennessä, mutta toistaiseksi epäselvää on, toteutuuko aitauksen rakentamisen aikataulu suunnitelmien mukaisesti.

Työpaikkakoulutuksen aiheena tänään oli ensivastekoulutus ja tällä kertaa olin koulutettavana. Koulutuksen järjesti Kotkan merivartioaseman ensivaste asioista vastaava, jonka tehtävänä on huolehtia ensivaste koulutuksien järjestämisestä sekä ensivaste tarvikkeiden riittävydestä sekä niiden päivittämisestä. Koulutuksen aiheena oli verenpaineen ja verensokerin mittaaminen sekä pulssioksiometrin ja opastavan Defibrillaattorin eli niin sanotun maallikko defibrillaattorin käyttäminen. Merivartiostojen partiot toimivat myös ensivasteyksikköinä saaristo- ja merialueilla. ”Ensivaste on osa porrastettua ensihoitojärjestelmää, jonka tarkoituksena on lähettää potilaan luo lähin mahdollinen pelastustoimen yksikkö” (Keski-Suomen pelastuslaitos 2020).

Saatu Helsingin meripelastuslohkokeskuksesta hälytystehtävä 221 B, vesiliikenneonnettomuus keskisuuri. Tehtävälle lähti Kotkan merivartioaseman meripelastusyksikkö, SRU. Haverialus oli noin 12 metriä pitkä teräsvene, josta oli veneen kytkin rikkoutunut. Veneen miehistö oli ankkuroinut aluksen, mutta ankkuri oli alkanut luistaa ja vene oli ajautumassa rantaa kohti. Kohteessa otettu haverialus meripelastusyksikön hinaukseen. Tehtävälle oli hälytetty myös pelastuslaitoksen alus Hätäkeskuksen toimesta. Pelastuslaitoksen alus vapautettiin tarpeettomana tehtävästä. Hinattu haverialus suojasatamaan. Meripelastustehtävän jälkeen oli tehtävänä vielä kirjata suoritettujen meripelastustehtävien toimenpiteet Rajavartiolaitoksen tietojärjestelmiin.

Perjantai 11.9 klo 07-19 + 20:42- 21:55

Perjantai aamun aamupalaverissa läpikäyty perjantapäivän päivittäistoiminnan kulku, koulutusaihe sekä muut tehtävät. Veneammunnat ja siihen liittyvä koulutus jatkuu koko viikon ja siihen liittyvistä Covid-19 terveysturvallisuus järjestelyiden läpikäynti. Aamupalaverin jälkeen olikin jo kiirehdittävä seuraavaan tapaamiseen, tällä kertaa kuitenkin etänä.

Osallistuin Kotkan turvapuiston ohjausryhmän etäkokoukseen Microsoft Teamsin välityksellä. Kotkan Turvapuisto on Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu XAMKin ja Kotkan kaupungin yhteishanke, jolla pyritään parantamaan koko Kaakkois-Suomen alueen kokonaisturvallisuutta. Hankkeen ohjausryhmässä ovat kaikki alueen turvallisuusviranomaiset, HaminaKotka satama sekä useita muita yrityksiä. Kokouksessa päivitettiin tämän hetken tilanne hankkeessa sekä lähitulevaisuuden suunnitelmat. Kokouksessa tiedotettiin ensimmäisestä niin sanotusta demo harjoituksesta Turvapuistoon varatuissa tiloissa Kotkan Kantasatamassa. Harjoitusta seuraamaan kutsuttiin kaikki Turvapuiston ohjausryhmän jäsenet.

Seuraavana työlistassani oli viikon, viikon 38 operatiivisen viikkosuunnitelman suunnittelu. Suunnitelmaan kirjataan seuraavan viikon suunniteltu operatiivinen toiminta, partiot ja niiden teemat sekä toimintasuunnat, sekä muut operatiiviseen toimintaan liittyvät asiat. Tämän jälkeen operatiivinen viikkosuunnitelma viedään Rasti-sovellukseen jokaisen merivartioaseman toimesta. Suomenlahden merivartioston johtokeskus näkee ja pystyy

hälyttämään tehtävälle lähimmän, tehtävälle parhaiten soveltuvan veneyksikön asemien Rastisovellukseen kirjaamien operatiivisten suunnitelmien perusteella.

Osallistuin videoneuvotteluun, jonka johtaa Suomenlahden merivartioston johtokeskusupseeri. Videoneuvotteluun osallistuu kaikki Suomenlahden merivartioston yksiköt. Videoneuvottelussa saatetaan johtokeskuksen tietoon tulevan viikonlopun ja seuraavan viikon tärkeimmät operatiivista suunnittelua koskevat asiat yksiköittäin. Johtokeskus voi tarvittaessa tarkastella yksiköiden operatiivisia suunnitelmia Rasti-sovelluksen kautta.

Seuraavana vuorossa olikin opinnäytetyön kehittämistehtäväni suunnittelua ja kirjallisen aineiston järjestämistä. Merellisten ympäristövahinkojen torjunnan luentoaineiston skannaamista sähköiseen muotoon ja siihen liittyvän kirjallisen materiaalin lukemista, järjestämistä sekä materiaalin tallentaminen sille varattuun sähköiseen kansioon. Sähköisestä kansioista henkilöstöllä on mahdollisuus tutustua aineistoon itsenäisesti.

Saatu Helsingin meripelastuskeskukselta hälytystehtävä, kiireellisyysluokka D. Vesiskootteri irronnut kovassa tuulessa kiinnityksestään ja ajelehtii. Hälytystehtävälle lähti Kotkan merivartioaseman meripelastusyksikkö. Kohteessa otettu skootteri meripelastusyksikön hinaukseen ja hinattu se suojasatamaan. Tehtävän jälkeen kirjattu tehtävään liittyvät kirjaukset Rajavartiolaitoksen Rasti-tietojärjestelmään. Tehtävän jälkeen jääty varallaolo valmiuteen.

Lauantai 12.9 klo 12-24

Päivä aloiteltiin jälleen palaverilla, joka ei tällä kertaa ole aamulla työvuoron ajankohdan takia. Palaverissa läpikäytiin työvuoron operatiivinen suunnitelma sekä Covid-19 terveysturvallisuus järjestelyt. Palaverissa käytiin läpi myös edellisen illan hälytystehtävä, joka saatiin kello 20:42. Edellisen päivän hälytystehtävät käydään läpi aina, jos joku työvuorossa paikalla olevasta henkilöstöstä ei ole ollut hälytystehtävällä mukana tai jos tehtävän toimintamalliin olisi selkeitä kehittämissesityksiä. Hälytystehtävät käydään yhdessä läpi myös silloin, jos hälytystehtävällä olisi tapahtunut jotakin poikkeuksellista.

Lähdimme autopartioon valvonta-alueen kauppa- ja huvialus satamiin suorittamaan valvontaa. Partion aikana saimme kansalaiselta puhelimitse ilmoituksen myrskyn takia osittain irronneesta ja paikaltaan siirtyneestä venelaiturista Kotkan Kantasatamassa. Kävimme paikan päällä tarkastamassa tilanteen, jonka jälkeen olisi helpompi raportoida asian yksityiskohdista sen hoitamista jatkavalle taholle. Asian hoitaminen kuuluu paikallisen pelastuslaitoksen vastuulle, joten siirretty asia Kymenlaakson pelastuslaitoksen hoidettavaksi. Partion yhteydessä suoritimme myös hankintoja. Hankinnat ovat tarkoitettu Kotkan merivartioaseman niin sanotun partioeteisen kehittämiseen operatiivisten partiovarusteiden säilytyksen osalta.

Seuraavaksi hankittujen hyllyköiden kokoaminen ja asentaminen merivartioaseman partioeteiseen. Hyllyjen paikoilleen kasaamisen jälkeen, järjestelimme operatiiviset partio- ja ensivaste varusteet sekä öljynäytteenotto -ja pintapelastajan varusteet paikoilleen uusiin hyllyköihin. Samalla kiinnitetty uusi ensiapukaappi aseman partioeteiseen. Partiokohtainen varustus on nyt nopeammin sekä helpommin saatavilla hälytystehtäville lähdettäessä. Kaikki tarvittava operatiivinen partiokohtainen varustus on järjestelyjen jälkeen samassa tilassa omien henkilökohtaisten partioavastuksen kanssa.

Seuraavan oli vuorossa merellisten ympäristövahinkojen torjunnan koulutusta työvuorolle. Aloitimme henkilökohtaisten suojarustetarpeiden kartoittamisen ja niiden listaamisen. Tarkoituksena oli listata henkilökohtaiset suojarustetarpeet, saada hankittua varusteet ja välineet ja siten kehittää merivartioaseman henkilöstön työturvallisuutta merellisten ympäristövahinkojen torjuntatehtävissä.

Sunnuntai 13.9 klo 06-18

Sunnuntai aamun aamupalaverissa kävimme läpi päivän operatiivisen päivittäistoiminnan kulun, päivän koulutusaiheen sekä muut päivittäistoimen tehtävät, jonka jälkeen lähdimme partiovenepartioon valvonta-alueen kauppa-alussatamien turvatoimialueen valvontaan sekä valvonta-alueemme huvialussatamiin. Turvatoimialueelle on asiattomilta pääsy kielletty myös vesistöjen kautta. Turvatoimialue liittyy ISPS- säännöstyöhön. Kuviossa neljä esitetään näkymä Kotkan merivartioaseman partioveneestä partioveneiden päällikön paikalta.



Kuvio 4: Näkymä partioveneiden päällikön paikalta (Rajavartiolaitos 2020).

Vihdoin hieman hiljaisempi hetki ja aikaa hieman laadullisen tutkimuksen toteutuksen suunnittelulle. Pohdin, miten toteutan havainnoinnin dokumentoinnin ja ketkä olisi parhaat mahdolliset haastateltavat liittyen laadulliseen tutkimukseeni ja merellisen ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistehtävään. Haastatteluilla kerään tutkimusaineistoa kirjallisen ja sähköisen materiaalin ja havainnoinnin lisäksi.

Viikkoraportin tekeminen oli työlistani seuraava aihe. Viikkoraporttiin tehdään kooste koko yksikön operatiivisista suoritteista, rajanylikulusta ja menneistä sekä tulevista merkittävistä tapahtumista. Hallintoyksikön kaikki päämerivartioasemat sekä muut operatiiviset yksiköt koostavat omat viikkoraporttinsa, jotka lähetetään kaikki Suomenlahden merivartioston analyysitoimistoon. Analyysitoimisto edelleen koostaa yksiköiltä saamistaan viikkoraporteista tärkeimmät asiat vartioston viikkoraporttiin ja toimittaa sen Suomenlahden merivartioston esikunnan meritoimiston ja vartioston ylemmän johdon käyttöön.

Saatu Helsingin meripelastuslohkokeskukselta hälytystehtävä R 901, kiireellisyysluokka C. Ohjailukyvytön n. 8.5 metriä pitkä moottorialus oli ajautumassa rantakaislikkoon. Haverialuksesta oli mennyt ohjauksen vaijeri poikki. Tehtävälle lähti Kotkan merivartioaseman meripelastusyksikkö. Kohteessa otettu haverialus meripelastusyksikön hinaukseen ja hinattu ohjailukyvytön alus suojasatamaan.

Maanantai 14.9 klo 07-17

Aamupalaveri aloittaa uuden viikon ja maanantai päivän. Aamupalaverissa läpikäyty operatiivinen päivittäistoiminta ja alkaneen viikon merkittävät tapahtumat, päivän koulutus sekä Covid-19 terveysturvallisuus järjestelyt aseman henkilöstön kanssa. ITKK- koulutus ja veneammunnat jatkuvat Kotkan merivartioasemalla, joten kävin päivittäisen Covid-19 terveysturvallisuus järjestelyt läpi myös kouluttajien kanssa.

Marine Alutecin asentaja saapui asemalle huoltamaan merivartioaseman partiovenettä. Kävimme läpi partioveneessä havaitut ongelmat ja viat yhdessä asentajan kanssa. Partioveneeseen tietokonejärjestelmä, niin sanottu logiikka, mikä ohjaa partioveneeseen kaikkia sähköisiä toimintoja, oli epäkunnossa. Partioveneellä pystyi kuitenkin operoimaan tarvittaessa hälytystilanteissa, mutta kaikki partioveneeseen toiminnot eivät kuitenkaan toimi suunnitellusti. Partioveneeseen logiikan korjaaminen oli erittäin tärkeää sekä pelastusturvallisuuden, että myös työturvallisuuden osalta.

Yksikön päällikkö palasi työvuoroon vapaalta. Seuraavaksi oli palaveri hänen kanssaan, jossa keskusteltiin tapahtuneista asioista ja tulevista sovitusta asioista. Tiedonvaihto päällikön kanssa kahden kesken erittäin tärkeää aina pitkän päällikön sijaisuuden jälkeen. Tiedot kaikkien kolmen merivartioaseman toimista ja tapahtumista sekä asemien

henkilöstötilanteesta on saatettava päällikön tietoon. Tietoa toki vaihdetaan myös sähköisten tiedonsiirtovälineiden avulla, mutta koen tiedonvaihdon myös kasvotusten tarpeelliseksi.

Seurantajakson 1 analyysi

Kotkan merivartioasemalla järjestetyt Suomenlahden merivartioston henkilöstön ITKK-koulutus ja veneammunnat aiheuttivat mittavat erityisjärjestelyt itse ITKK-koulutuksen ja veneammuntojen takia, mutta myös Covid-19 terveysturvallisuuteen liittyvissä asioissa. Hälytystehtävien määrä on onneksi näin syksyn tullen pienempi kuin kesällä kansalaisten lomien aikana, joten työvuoron aikana jää aikaa myös merivartioaseman toimintojen kehittämiseen. Työvuoron aikana kehitettiin tilaturvallisuutta, pelastusturvallisuutta sekä aseman toiminnallisuutta muun muassa partioeteisen operatiivisen varustuksen säilytyksen ja sijoittelun osalta. Oman mielekkään mausteensa työjaksoon tuovat erilaiset työpaikka- ja kertauskoulutukset sekä muutosjohtamiseen liittyvät keskustelut ja toimenpiteet. Työpäiville kertyy pituutta, mutta päivät menevät nopeasti, kun työtehtävät pitävät miehen kiireisenä.

Merellisten ympäristövahingon torjunnan kehittämistehtävää on todella haastava tehdä muun toiminnan ohessa. Aikaa on hieman vaikea irrottaa kehittämistehtävään muusta toiminnasta, ainakin tämän ensimmäisen työjakson aikana. Tulevat puhelut, muut akuutit tehtävät ja meripelastuslohkokeskuksesta tulleet hälytystehtävät keskeyttävät kehittämistehtävän suunnittelua. Kehittämistehtävän tekeminen on aloitettava heti, kun sille vähänkin jää aikaa.

Kiireistä huolimatta sain merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistyön kohtalaiseen alkuun, joten siitä on hyvä jatkaa. Henkilöstön kesken pidetty aivoriihi toi uusia näkemyksiä sekä suojarusteiden osalta, että myös työturvallisuuden edistämiseen varsinkin rantaryhmän työskentelyssä. Kertyneen kirjallisen opetusmateriaalin saimme skannattua sähköiseen muotoon ja järjestettyä sen omaan sähköiseen kansioonsa. Jonkinlaisen tutkimusrungon sain myös tehtyä laadulliseen tutkimukseeni, joten edistystä tapahtui myös tutkimukseni osalta. Henkilökohtaisten suojarusteiden- ja välineiden tarpeiden kartoittamisen ja listaamisen saimme myös hyvään alkuun. Torjuntatyötä tekeville annettavat asianmukaiset ohjeet työturvallisuudesta sekä suojarusteiden käytöstä ja varastoinnista ovat myös päivitettävä. Työnantajan vastuu työturvallisuuden kehittämisestä ja suojavälineiden hankinnasta myös merellisten ympäristövahinkojen torjunnassa on huomioitava henkilökohtaisten suojavälineiden hankinnoissa. Työturvallisuuslaki (738/2002) säättää, että työnantajalta edellytetään järjestelmällistä työympäristön tarkkailua, riskien arviointia ja turvallisuutta koskevien päätösten tekoa ja seuranta.

Merellisten ympäristövahinkojen torjunta, työturvallisuus

Tämän seurantajakson teemana merellisten ympäristövahinkojen torjunnan osalta on työturvallisuus. Työturvallisuuden kotimainen perussäädös on työturvallisuuslaki (738/2002) jonka perusajatuksena on turvallisuuden kokonaisvaltainen hallinta. Työpaikan järjestelmällinen, suunnitelmallinen ja pitkäjänteinen toiminta henkilöstön työturvallisuuteen ja työterveyteen vaikuttavissa asioissa on keskeisessä asemassa.

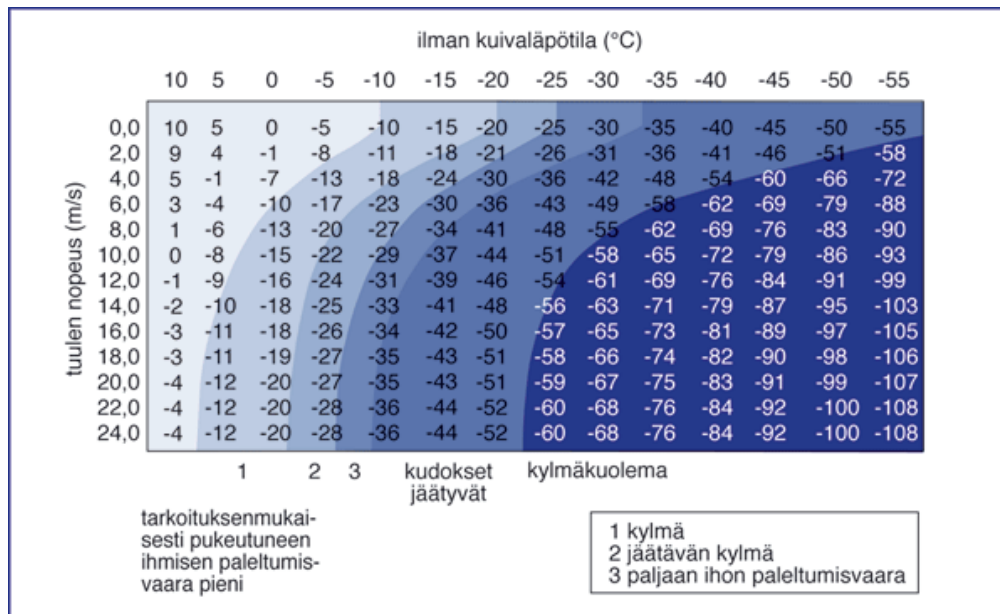
Työturvallisuuden ja työsuojelun tavoitteena on luoda turvallinen ja terveellinen työpaikka- ja ympäristö. Työsuojelua koskevilla ohjeilla työnantaja huolehtii työntekijänsä työsuojelu velvoitteistaan ja ohjeita noudattamalla työntekijä omasta työturvallisuudestaan. Työturvallisuus ja työsuojelu perustuvat lakiin, säädöksiin sekä ohjeisiin. (Kuusela & Lampela 2018, 16.)

Torjuntatyön johtajalla on vastuu merellisten ympäristövahinkojentorjunnan työsuojelu- ja työturvallisuusmääräysten huomioon ottamisesta ja noudattamisesta. Torjunta-aluksilla työsuojelusta vastaa siihen erikseen nimetty miehistön jäsen. Kaikkien aluksilla työskentelevien on noudatettava aluksen turvallisuusmääräyksiä ja laivapäällystön ohjeita. Työnantajan on huolehdittava, että torjunta-aluksilla laitteistojen ja turvavarustuksen tulee olla työturvallisuusmääräysten mukaisia. Työturvallisuuden vastuusuhteet on aina selvitettävä ennen öljyntorjuntaoperaation aloittamista. Erityisesti on huomioitava torjuntaa johtavan vastuuviranomaisen ja mahdollisen öljyntorjunta-aluksen päällikön roolit. (Kuusela & Lampela 2018, 19.)

Fyysisten vaarojen ja haittatekijöiden kuten siirrettävien irtokaluston koneiden ja laitteiden siirrossa, taakkojen nostossa ja siirtotyössä tapahtuvien vaaratilanteiden lisäksi ympäristöolosuhteet, kuten aallokko, kova tuuli, pakkanen tai runsas UV-säteily altistavat työntekijän erilaisille riskitekijöille. Suojavälineiden, muun muassa hengityssuojainten ja öljyä kestävien suojavaatteiden hankinnassa täytyy erityisesti ottaa huomioon öljylle ja öljysumulle altistumisriskit. Mikäli on todennäköistä, että öljyntorjuntatilanteessa tapahtuu altistuminen, on työntekijän aina käytettävä tilanteessa hengityssuojainta. Paljaan ihon kautta tapahtuvan altistuksen välttämiseksi suojavaatetuksen ja erityisesti öljyä kestävien suojakäsineiden, butyyli -käsineet, käyttö on tarpeellista. Öljyntorjuntavarusteet on riisuttava hyvin tuuletetussa tilassa tai vaihtoehtoisesti ulkona. (Kuusela & Lampela 2018, 24-26.)

Laiturialueilla sekä aluksen kannella torjuntatehtäviä tehtäessä on myös ennalta varauduttava putoamisriskiin. Putoamiselta on suojauduttava turvavaijereihin, turvakaiteihin, kiinnitysliinon tai turvalajaiden avulla. Kastumisen takia, ympäristön olosuhteiden ollessa kylmät ja tuuliset, on mereen pudonneen ruumiinlämmön lasku erittäin nopeaa ja hypotermian riski todennäköinen.

Alusten kansilla ja laituralueilla liikuttaessa ja työskennellessä suojavaatetuksen tulisi olla lämmintä ja tuulenpitävää. Lämmin ja tuulta pitävä vaatetus estää tehokkaasti kehon kylmenemisen. Kylmässä työskentely aiheuttaa väsymystä, altistaa tapaturmille sekä alentaa työtehoa, joten työskentelyä olisikin taudotettava riittävän usein kannella ja laituralueilla kylmässä torjuntatyötä tekevien henkilöiden osalta. Erittäin tärkeä on huomioida myös tuulen aiheuttama kylmävaikutus peittämättä oleville ihoalueille kylmässä viimassa. Kuviossa viisi esitetään Windchill-indeksi taulukko. (Kuusela, & Lampela, 2018, 25-26.)



Kuvio 5: Windchill-indeksi tuulen ja lämpötilan yhteisvaikutuksien arvioimiseksi (Kuusela & Lampela 2018, 28).

Muutosjohtaminen

Muutosjohtaminen on haastava johtamisen osa-alue. Kotkan merivartioaseman tehtävät ovat olleet hyvin vakaat useamman vuoden ajan ja uuden tehtävän mukana tuoma epävarmuus, epätietoisuus sekä ehkä myös pelko siitä, ettei hallitsekaan uuden tehtävän tuomia vaatimuksia. Jos henkilöstön toimintaympäristö ja tehtävät ovat olleet vuosia muuttumattomat ja vakaat, voivat pienetkin muutokset toimintaympäristössä tai työtehtävissä saada jonkun mielessä täysin eri mittasuhteet aikaisempiin vakaaseen toimintaympäristöön nähden (Korhonen & Bergman 2019, 30).

Useimmin kysytyin kysymys on, miksi lisää tehtäviä? Tähän kysymykseen on saanut vastata useampaan kertaan lakimuutoksen jälkeen. Rajavartiolaitokseen kuuluvat merivartiostot ovat Suomessa ainoa viranomainen, jolla on jatkuva, ympäri vuotuinen ja ympärivuorokautinen valvonta- ja johto merialueella johtuen meripelastuksen johtamisen vastuusta. On siis ymmärrettävää, että merellisten ympäristövahinkojen torjunnan johtovastuu siirtyy myös

ympäristöministeriöltä sisäministeriön alaisuudessa toimivan Rajavartiolaitoksen vastuulle. Rajavartiolaitoksen johtovastuuta merellisten ympäristövahinkojen torjunnassa perusteltiin Hallituksen esityksessä (18/2018) seuraavasti. Rajavartiolaitoksella olevalla jatkuvalla johtamis- ja toimintavalmiudella. Rajavartiolaitoksella on kokemusta vaativista tilannejohtamistehtävistä sekä merellisen toimintaympäristön ja onnettomuustilanteissa toimimisen tuntemusta.

Olen pyrkinyt sisäistämään itselleni nykytilan henkilöstön merellisten ympäristövahinkojen torjunnan osaamisen sekä merivartioaseman torjuntakyvyn osalta. Pyrin ymmärtämään myös realiteetit ja mahdollisuudet muutoksen läpiviemiseen. Olen säännöllisesti pyrkinyt osallistamaan ja aktivoimaan henkilöstöä uuden tehtävän kehitystyöhön. Olen itse aktiivisesti pyrkinyt muuttamaan henkilöstön tuomat kehitysideat suoraan toiminnaksi ja näin motivoimaan heitä kehittämään omaa työtään, osaamistaan ja omia toimintatapojaan heille määrättyillä vastuualueillaan.

3.2 Seurantajakso 2, 22.-28.9.2020, tutkimuskysymys ja aineiston kerääminen

Tästä toisesta työjaksosta alkaen rajaan päiväkirjan kirjaukset merivartioaseman operatiivisen päivittäistoiminnan sekä merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämiseen liittyviin tehtäviin. Tästä jaksosta alkaen kirjaan päiväkirjaan myös merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistehtävää tukevan laadullisen tutkimukseen liittyvät toimet. Tavoitteena tällä työjaksolla on aineiston kerääminen laadulliseen tutkimukseen merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämisestä ja tutkimuksen teoriapohjan rakentaminen. Aineiston keräämisen aloitin tutustumalla alan kirjallisuuteen sekä verkosta löytämiini sähköisiin julkaisuihin. Tiedonhankintamenetelmäksi alan kirjallisuuden ja sähköisten julkaisujen lisäksi valitsin teemahaastattelut sekä osallistuvan havainnoinnin. Tavoitteena on sopia haastatteluajat haastateltavien kanssa, muodostaa tutkintakysymys sekä sen tarkentavat alakysymykset valmiiksi tämän työjakson aikana. Havainnointia suoritan päivittäisessä operatiivisessa toiminnassa sekä keskusteluissa henkilöstön kanssa toimiessani esimiehenä ja osana työyhteisöä. Dokumentoin kuvaamalla ja kirjoittamalla muistiin havaintojani.

Havainnointi

Osallistuvassa havainnoinnissa tutkija on tapahtumien keskellä muiden toimijoiden kanssa. Kananen (Kananen 2017, 84) toteaa, että osallistuvassa havainnoinnissa tutkija on mukana yhteisön toiminnassa. Havainnointi on hyvä tapa kerätä uutta tietoa ja dokumentaatiota siitä, miten henkilöstö toimii oikeassa toimintaympäristössään. Havainnointi on hyvä keino täydentää muuta tutkimuksen aineistoa. Havaintojen tekijän ollessa tuttu ihminen samassa työyhteisössä henkilöstön toimiminen on luonnollista. Havainnoinnin dokumentointi tapahtuu tässä tutkimuksessa pääosin kuvaamalla sekä päiväkirja merkinnöillä.

Tiistai 22.9 klo 07-17

Sain päivän aikana puhelimitse sovittua haastateltavien henkilöiden kanssa tulevista haastatteluista. Haastattelu ajankohtaa emme vielä tarkalleen sopineet. Vallitsevan Covid-19 virus tilanteen takia ja Rajavartiolaitoksen Covid-19 virukseen liittyvien terveysturvallisuusohjeiden mukaisesti, sovimme, että haastattelut suoritetaan etänä Skypen välityksellä. Sovimme edelleen, että toimitan haastattelukysymykset haastateltaville jo etukäteen kysymyksiin tutustumista varten.

Päivä kului juoksevien asioiden, muun muassa valvontalaitesentajien turvaselvitysasioiden hoitamisessa sekä koulutuskomennusten tarkastamisessa. Päivän aikana tehtävänä oli myös alustavan suunnitelmien teko, aikatauluttaminen ja sopiminen rajaesikunnan tilannekeskuksen henkilöstön isännöimisestä heidän tutustumiskäynnilleen Kotkan merivartioaseman valvonta-alueen kauppa-alussatamissa Kotkassa ja Haminassa. Tutustuminen liittyy rajaturvallisuuden kehittämiseen valvonta-alueen satamissa.

Keskiviikko 23.9 klo 07-17

Päivän aikana keskustelimme työvuorossa olevien työntekijöiden kanssa merivartioaseman henkilöstön osaamisesta, mahdollisista torjunta- ja muista tehtävistä sekä koko yksikön torjuntakyvystä merellisten ympäristövahinkojen torjunnassa. Keskusteluissa henkilöstön kanssa nousi esiin torjuntakoulutuksen -ja harjoittelun tarve. Myös meidän oman venekalustomme soveltuvuus torjuntatehtävien hoitamiseen nousi keskusteluissa vahvasti esille. ”Esimiehen rooliin muutoksessa kuuluu aktiivinen, eri näkökulmista tapahtuva keskustelu henkilöstön kanssa” (Pirinen 2014, 116).

On ollut hienoa havaita, miten pienellä tietoisuuden lisäämisellä olen pystynyt muuttamaan henkilöstön suhtautumista positiivisempaan suuntaan liittyen merellisten ympäristövahinkojen torjunta tehtävään. Päivittäiset keskustelut ja sen kautta tietoisuuden lisääntyminen sekä muutama koulutustilaisuus ja harjoitus, ovat selvästi muuttaneet henkilöstön asenteita uuden tehtävän hyväksymisessä. Muutosjohtamisessa on syytä hyödyntää motivoituneet ja positiivisesti muutokseen suhtautuvat ihmiset, jotka voivat saada muutoksen epäilijät toisiin ajatuksiin. Moni näkee muutoksen myös mahdollisuutena, jolla voi lisätä työnsä mielekkyyttä sekä saada vaihtelua omiin työtehtäviinsä. (Pirinen 2014, 33.)

Illtapäivän aikana yritin keskittyä tutkimuskysymyksen hahmottamiseen ja sen suunnitteleminen siten, että se täyttäisi tavoitteeni. Tutkimuskysymys ei saa olla liian laaja ja sen vastausten tulee kohdentua merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämiseen yksikkö tasolla. Tavoitteena haastatteluissa on saada näkemyksiä toiminnan kehittämiseen eri näkökulmista, miten pystymme kehittämään Kotkan merivartioaseman merellisten ympäristövahinkojen torjuntaa?

Torstai 24.9 klo 07-17

Jatkan heti aamulla tutkintakysymyksen suunnittelua. Tutkimus alkaa pikkuhiljaa hahmottua mielessäni. Tutkintakysymys; Miten merellisten ympäristövahinkojen torjuntaa olisi mahdollisuus kehittää yksikkötasolla? Tarkentavia alakysymyksiä täytyy pohtia haastateltavan henkilön tehtävän mukaan mistä näkökulmasta haastateltavalta vastauksia halutaan.

Seuraavana päivän ohjelmassa oli sotilaallisen maanpuolustuksen ja operatiivisen kenttätoiminnan kehittäminen. Valtakunnan puolustaminen ja alueellisen koskemattomuuden valvonta ja torjunta ovat aina olleet Rajavartiolaitokselle merkittävä tehtävä. Tehtävää hoidetaan yhteistoiminnassa puolustusvoimien kanssa. ”Rajavalvonta eli partiointi maastorajalla ja merialueella on samalla alueellisen koskemattomuuden valvontaa” (Rajavartiolaitos 2020.)

Kehittäminen tarkoittaa käytännössä voimankäytön ja merivartiotaktiikan harjoittelua, ampuma-aseiden käsittelyä ja ampumarjoittelua sekä aseiden ja varusteiden huoltoa ohjatusti. Aloitimme aseiden lisävarusteiden mm. punapistetähtäimen teknisten ominaisuuksien koulutuksella, jonka jälkeen jokainen kiinnitti punapistetähtäimen omaan henkilökohtaiseen rynnäkkökivääriinsä. Koulutuksen jälkeen oli vuorossa rynnäkkö- ja konekivääriammunnat puolustusvoimien ampumaradalle Haminan Lupinmäellä. Loppupäivä meni harjoituksissa ulkona erittäin kauniissa ja lämpimässä syysäässä. Koulutuksen järjesti merivartioaseman voimankäytönkennätkouluttaja, meidän muiden ollessa koulutettavina.

Perjantai 25.9 klo 07-17

Rajavartiolaitoksen henkilöstöltä edellytetään hyvää fyysistä kuntoa sekä ammutaitoa. Henkilöstölle suoritetaan testitilaisuus, jossa testataan henkilöstön fyysistä suorituskyykyä Cooperin juoksutestillä tai vaihtoehtoisesti polkupyöräergometrikokeella sekä lihaskuntotestillä. Valtioneuvoston asetus Rajavartiolaitoksesta (651/2005) määrittellään, että fyysisen suorituskyyvyn testaaminen on osa työturvallisuudesta huolehtimista ja Rajavartiolaitoksen tehtävien suorittamisen varmistamista. Virkamies, jonka fyysinen kunto ja suorituskyyky ei vastaa hänen tehtävässään tarvittavia suorituskyykyvaatimuksia, voidaan siirtää sellaiseen tehtävään, jossa tarvitaan vähemmän fyysistä suorituskyykyä.

Tänään aamupäivän aikana oli arvioitavana merivartioaseman henkilöstön fyysinen suorituskyyky. Suoritimme Kotkan Karhulan keskuskentällä työvuorossa olevan henkilöstön fyysisenkunnon testejä. Vuorossa oli perinteinen Cooperin 12 minuutin juoksutesti. Testin vastaanottaa fyysisen kunnan testaamiseen koulutettu henkilö. Omalta kohdaltani Cooperin-testi meni kiitettävästi, tuloksena 3020 metriä.

Iltapäivällä osallistuin Suomenlahden merivartioston johtokeskuksen johtamaan videoneuvotteluun, johon osallistuu kaikki Suomenlahden merivartioston operatiiviset yksiköt. Iltapäivän aikana minulla oli tehtävänä taas perjantaiseen tapaan viikkosuunnitelman suunnittelu, operatiivisen suunnitelman vieminen Rastijärjestelmään ja Rastipartion kirjaaminen järjestelmään. Suunnitelmaan kirjataan seuraavan viikon suunniteltu operatiivinen toiminta, partiot ja niiden teemat sekä toimintasuunnat, harjoitukset, koulutukset sekä muut operatiiviseen toimintaan liittyvät asiat.

Merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehitystyö ei tämän päivän aikana mennyt lainkaan eteenpäin. Pakolliset fyysisen suorituskyvyn osoittavat kuntotestit, videoneuvottelu, viikkosuunnitelman sekä operatiivisen suunnitelman vieminen Rasti-järjestelmään veivät koko päivän työaikani. Aamulla jälleen jatketaan kehittämistehtävän tekemistä aamun hiljaisina tunteina.

Lauantai 26.9 klo 07-19

Aloitin työpäivän aamun tutkintakysymyksen tarkentavien alakysymysten suunnittelulla. Laadin haastateltaville tarkentavat kysymykset riippuen haastateltavan toimenkuvasta. Rajavartiolaitoksen esikunnan ympäristöasiantuntijalta ajattelin kysyä yleisesti hänen näkemystään yksiköiden torjuntakyvyn tasosta sekä mitä koulutuksia ja harjoituksia yksiköiden olisi tarkoituksenmukaista hänen mielestään järjestää. Helsingin meripelastuslohkokeskuksen ja Suomenlahden merivartioston johtokeskuksen päällikölle osoitetut kysymykset painottuvat puolestaan merellisten ympäristövahinkojen torjunnan johtamiseen. Suomenlahden merivartioston merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämisestä vastaavan toimistoupseerin haastattelukysymykset liittyvät hänen näkemykseensä siitä, miten yksittäiset merivartioasemat pystyisivät itsenäisesti kehittämään torjuntakykyä omissa yksiköissään. Kotkan merivartioyksikön päällikölle osoitetut haastattelukysymykset kohdentuvat hänen näkemykseensä torjuntakyvyn ja osaamisen tasosta sekä koulutusten ja harjoitusten tarpeesta nimenomaan Kotkan merivartioasemalla.

Seuraavana vuorossa minulla olikin vesiliikenteen valvontapartio. Partion yhteydessä kehitetään ja kokeillaan toimintamalleja muun muassa tarkastettavien veneiden lähestymiseen ja pysäyttämiseen sekä oman aluksen miehistön sijoittumista omassa veneessä asiakkaan veneen tarkastusta suoritettaessa. Vesiliikenteenvalvonnassa tarkastetaan huviveneiden varusteet sekä veneen kuljettaja ajokunto. Valvontapartion kesto oli seitsemän tuntia ja työpäivä päättyikin partion jälkeen suoritettaviin kirjauksiin Rasti-järjestelmään.

Sunnuntai 27.9 klo 07-19

Aamulla sain kaikille haastateltaville tarkentavat haastattelukysymykset valmiiksi. Lähetin tutkintakysymyksen ja tarkentavat haastattelukysymykset jokaiselle haastateltavalle

sähköpostilla, että he voivat tutustua kysymyksiin etukäteen, joka mahdollistaa kattavammat vastaukset itse haastattelutilanteessa. Esitin sähköpostiviestissäni myös alustavasti mahdollisia haastattelupäiviä haastateltaville. Haastattelu suoritetaan teemahaastatteluna, jossa haastateltavat saavat vapaammin kertoa kokemuksensa aiheesta. ”Teemahaastattelussa pyritään huomioimaan ihmisten tulkinnat ja heidän merkityksenantonsa” (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Päivä jatkui sujuvasti partiovenepartiossa, joka suuntautui itään merirajalle. Rajapartion tarkoituksena on valvoa liikennettä rajan läheisyydessä sekä liikkumasta rajavyöhykkeellä. Samalla tarkastetaan ja havainnoidaan optisesti, että rajamerkit- ja poijut ovat kunnossa ja oikeilla paikoillaan. Rajapartion kesto oli viisi tuntia.

Maanantai 28.9 klo 07-17

Kotkan merivartioasemalla järjestettiin merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoitus 1.-3.9.2020. Harjoitukseen osallistui Kotkan ja Haapasaaren merivartioasemien lisäksi Kymenlaakson pelastuslaitos, Porvoo merivartioasema, sekä yhteysalus Otava Kotkasta ja merellisten ympäristövahinkojen torjunta-alus Grisslan Loviisasta. Kotkan merivartioaseman henkilöstölle järjestettiin kysely, missä pyydettiin harjoitukseen osallistuneita kertomaan ajatuksia ja ideoita merellisten ympäristövahinkojen torjunnan jatkokehittämiseen Kotkan merivartioaseman osalta. Kyselyn liitteessä pyydettiin kartoittamaan myös henkilöstön merellisen ympäristövahinkojen torjuntaan tarvittavat henkilökohtaiset suojavarusteet.

Maanantaiaamun aloitin tutustumalla edellä mainittuun kyselystä tehtyyn raporttiin. Luin raportin ensin läpi huolellisesti muutamaan kertaan, jatkaen sen jälkeen raportin tarkastelua analysoimalla kyselyn vastauksia, järjestelemällä sekä vertailemalla vastausten sisältöä. Tein myös itselleni raportin analyysistä muistiinpanoja saadakseni tutkimukseeni lisää informaatioarvoa aineistooni.

Iltapäivällä toimin Kotkan merivartioaseman edustajana Rajavartiolaitoksen esikunnan tietoliikenneasiantuntijoiden vieraillessa asemalla. Tietoliikenneasiantuntijoiden vierailun tarkoituksena oli kartoittaa merivartioaseman tonttia ja piha-alueita liittyen varaviestijärjestelmään kuuluvan antennin tolppien sijoittamista Kotkan merivartioaseman tontille. Vierailun tarkoituksena oli myös asemarakennuksen tilan kartoittaminen varaviestijärjestelmän asennuksen, järjestelmän kaapelointien läpivientien suunnittelu sekä itse radiolaitteen ja siihen kuuluvan työaseman sijoittaminen aseman tiloihin. Kävimme myös kartoittamassa samalla merivartioaseman maston laitekontin sisätiloja mahdollisen varaviestijärjestelmän radiolaitteen laitekonttiin sijoittamista varten.

Seurantajakson 2 analyysi

Kehitystehtävän tavoitteena tällä työjaksolla oli laadullisen tutkimuksen aineiston kerääminen ja teoriapohjan rakentaminen. Alan kirjallisuutta on mielestäni yllättävän vähän, ainakin kunnallisissa kirjastoissa. Aineistoa olen kerännyt ja tallentanut merivartioaseman ympäristövahinkojen torjunnan sähköiseen kansioon tietokoneelle, jossa aineisto on kaikkien saatavilla ja johon henkilöstö voi halutessaan tutustua. Lisää tietoperustaa merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan haen kerätyn aineiston lisäksi laadullisella tutkimuksella ja siihen liittyvillä henkilöhaastatteluilla. Halusin tutkimuskysymyksen olevan yksiselitteinen ja selkeä, joten tutkimuskysymykseksi muodostui; miten merellisten ympäristövahinkojen torjuntaa olisi mahdollisuus kehittää yksikkötasolla? Tutkintakysymyksen tarkentavat alakysymykset sain valmiiksi kuluneen työjakson aikana.

Yhdeksi aineistonkeruumenetelmäksi valitsin siis yksilöhaastattelut. Haastateltavina ovat Suomen ympäristökeskukselta Rajavartiolaitoksen esikuntaan siirtynyt ympäristövahinkojen torjunnan ympäristöasiantuntija, Helsingin meripelastuslohkokeskuksen ja Suomenlahden merivartioston johtokeskuksen ja meripelastuslohkokeskuksen päällikkö, Suomenlahden merivartioston esikunnan toimistoupseeri, jonka vastuulla on merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittäminen Suomenlahden merivartiostossa sekä Kotkan merivartioyksikön päällikkö. Lähetin haastattelukysymykset sähköpostilla haastateltaville, että heillä olisi mahdollisuus tutustua haastattelukysymyksiin jo ennen haastattelua.

Vielä näyttää siltä, että hyvin edistytään oman, itselle asettamani suunnitelman mukaisesti. Seuraavalla työjaksolla pyrin tekemään kaikki neljä haastattelua, joiden aikataulut sain sovittua työjaksoni aikana. Kolme haastatteluista teen etänä Skypen välityksellä Covid-19 terveysturvallisuuteen liittyvien organisaation antamien ohjeiden mukaan.

Seitsemän vuorokauden työjakso meni taas nopeasti erilaisten operatiivisten ja hallinnollisten tehtävien työstämisessä. Kovin paljon ei taas aikaa laadullisen tutkimuksen tekemiselle jäänyt mutta jotakin sain kuitenkin aikaan, joten vielä mennään itselleni tekemässä aikataulussa. Vuodenaikaan nähden kauniit ja lämpimät syyskelit saivat ihmiset liikkumaan aktiivisesti merellä ja saaristossa, joka näkyi myös työjakson valvontatehtävissä. Valvontatehtävien ohessa saimme kuitenkin testattua muutamia toimintamalleja vesiliikennevalvonnassa. Pakolliset, vuosittain järjestettävät Rajavartiolaitoksen pysyväisasiakirjan velvoittavat kenttäkelpoisuusvaatimuksen mukaiset ammunnat sekä fyysisen kunnon testit veivät työjakson ajasta muutaman päivän melkein kokonaan, joten kehittämistehtävälle ei paljon aikaa jäänyt muun toiminnan ohessa.

Merellinen ympäristövahinkojentorjunta, viranomaisyhteistyö

Tämän seurantajakson teemana merellisten ympäristövahinkojen torjunnan osalta on viranomaisyhteistyö. Kotkan merivartioaseman läheisin yhteistyötoimija viranomaisista on paikallinen Kymenlaakson pelastuslaitos. Yhteistyötoimijoita yksityiseltä puolelta ovat Finnferries sekä Kuljetus Savolainen Oy.

Suomen merellisten ympäristövahinkojen torjuntavalmius on rakennettu useiden toimijoiden tehokkaan yhteistyön pohjalle. Se on kansallisen yhteistyön vahvuus, jonka säilyminen ja jatkokehittäminen on erittäin tärkeää. Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos ja alueelliset pelastuslaitokset omilla monikäyttöisillä aluskalustoillaan, ovat tärkeimpinä merellisinä torjuntatoimijoina mahdollisen ympäristövahingon tapahtuessa. Kotkan merivartioryksikön ja Kymenlaakson pelastuslaitoksen yhteistyö ja yhteiset harjoitukset kehittävät merellisten ympäristövahinkojen torjuntakykyä, osaamista, yhteistoimintaa sekä torjuntavalmiutta Itäisellä Suomenlahdella. Ympäristövahinkojen torjunnasta vastaavien viranomaisten yhteistoiminta edistää ympäristövahinkojen torjuntavalmiuden kustannustehokkuutta. Viranomaisten yhteiset kehittämishankkeet, kalustohankinnat sekä viranomaisten yhteensopiva johtamisjärjestelmä sekä torjuntakaluston monikäyttöisyys edistävät osaltaan kustannustehokkuutta. Myös yhteistyötä yksityisten toimijoiden ja vapaaehtoisjärjestöjen kanssa tullaan kehittämään. (Ympäristövahinkojen torjunnan kansallinen strategia vuoteen 2025 2015, 6.)

Muutosjohtaminen

Esimiestyöstä (Kvist & Kilpiä 2006, 124) toteavat, että esimiestyö on vuorovaikutteista ohjausta, opastusta ja vaikuttamista. Esimiehen ja työntekijän luottamus luodaan sekä vuorovaikutuksen sekä tekojen kautta. Olen itse esimiestyössä ohjattavana työntekijää, pyrkinyt tekemään vähintäänkin saman mitä odotan työntekijän tekevän, eli tekojen kautta omalla esimerkilläni. Vaikuttamista siis esimerkin kautta hyvässä vuorovaikutuksessa. Pyrin olemaan johdonmukainen ja oikeudenmukainen kaikissa toiminnassani.

Sähköistä merellisten ympäristövahinkojen torjuntakansion sisältävää aineistoa on selailtu ja lueskeltu itsenäisesti työntekijöiden toimesta, joten mielenkiinto aiheetta kohtaan on saatu ainakin osittain heräämään. Aineistoon tutustuminen on hyvä merkki, koska viimekädessä uuden oppiminen on jokaisen työntekijän omalla vastuulla. Työnantajan ja esimiehen tehtävänä on luoda sille olosuhteet ja mahdollisuus.

Vuorovaikutustilanteet henkilöstön kanssa, tietoisuuden lisääminen sekä muutama koulutus ja harjoitus ovat saaneet usean työntekijän miettimään uuden tehtävän tuomia mahdollisuuksia sen tuomien uhkien sijaan. Yhteiset onnistumisen kokemukset Kotkan merivartioaseman merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksissa loivat hyvää yhteishenkeä ja ovat

saaneet muutamat työntekijät sitoutumaan uuteen tehtävään ja yhteisiin tavoitteisiin. Yksilö ilman yhteenkuuluvuuden tunnetta ei kykene välttämättä toimimaan työyhteisön päämäärän ja tavoitteiden mukaisesti, vaan yksilöt hajaantuvat toteuttamaan henkilökohtaisia tavoitteitaan (Kuusela 2013, 84).

3.3 Seurantajakso 3, 30.0-2.10.2020, haastattelut

Tavoitteena tämän lyhyen kolmen työpäivän seurantajakson aikana on tehdä merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan liittyvät haastattelut. Haastattelut keskittyvät neljän teeman ympärille, jotka ovat; osaamisen ja torjuntakyvyn nykytila, öljyntorjuntakaluston nykytila ja riittävyys, oman venekaluston soveltuvuus torjuntatyöhön sekä osaamista ja torjuntakyvyn kehittämistä edistävät toimet. Tavoitteena on myös litteroida kaikki tehdyt haastattelut. Seurantajakson aikana osallistun 1.10.2020 Kotkan Turvapuiston ohjausryhmän jäsenenä Turvapuisto hankkeen ensimmäiseen pilotti harjoitukseen seuraajan roolissa.

Haastattelu

Haastattelu on yksi käytetyimpiä ja yleisimpiä tiedonkeruutapoja. Puolistrukturoitu haastattelu sopii tilanteisiin, joissa on päätetty hakea tietoa juuri tietyistä asioista, mutta haastateltavat voivat vastata kysymyksiin omin sanoin. Vaikka kysymykset olisivatkin kaikille samat, ei vastauksia ole kuitenkaan sidottu tiettyihin vastausvaihtoehtoihin. Myös kysymysten sanamuotoa sekä niiden järjestystä on mahdollista muuttaa. Teemahaastattelu on puolestaan keskustelunomainen haastattelutilanne, jossa käydään läpi ennalta suunniteltuja teemoja haastateltavan kanssa. Omat haastatteluni ovat puolistrukturoituja teemahaastatteluja, jossa olen etukäteen valmistellut haastattelukysymykset tietyistä teemoista, antaen kuitenkin haastateltavalle vapauden poiketa haastattelukysymyksestä laajempaan aihetta käsittelevään keskusteluun ja tulkintaan. Teemahaastattelusta puuttuu strukturoidulle lomakehaastattelulle luonteenomainen kysymysten tarkka järjestys ja muoto, vaan oleellisinta on, että haastattelu etenee tiettyjen ennalta valittujen keskeisten teemojen varassa. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 47-48.)

Teemahaastattelussa haastattelijä vaikuttaa valitsemillaan teemoilla ja niiden tarkentavilla kysymyksillään haluamaansa tietomäärään, tietomäärän laatuun ja syvyyteen. Laadullisen tutkimuksen teemahaastattelussa haastateltavat pitää saada kertomaan teemoihin liittyvistä aiheista sekä tutkittavaa ilmiötä koskevista asioista. Haastattelussa pyritään saamaan haastateltava kertomaan vapaasti aiheeseen liittyvää kertomustaan, johon haastattelijä tekee välillä tarkentavia kysymyksiä ja pyrkii pitämään keskustelun aihealueen piirissä. (Kananen 2017, 94-95.)

Valitsin haastattelumuodoksi yksilöhaastattelut, koska hain haastateltavilta vastauksia samoista teemoista, mutta kuitenkin hieman eri näkökulmasta katsottuna. Haastateltavien

valinta oli minulle helppo tutkimuksen aiheen takia. Pohdin, että tällä menettelyllä saisin tutkittaviin teemoihin ja aiheeseen parhaan mahdollisen lopputuloksen omassa tutkimuksessani (Hirsjärvi, Hurme & Sajavaara 2007, 205).

Keskiviikko 30.9 klo 07-17

Keskiviikko aamun ohjelmassa minulla oli tavoitteena saada seuraavan työjakson, joka on siis kolme viikkoa, työvuorolistat suunniteltua valmiiksi. Tarkoituksena on, että työjakson työvuorolista olisi huomenna valmiina työntekijän edustajan tarkastettavaksi. Tarkastamisen jälkeen työvuorolistan voi hyväksyä ja vahvistaa.

Puolenpäivän aikaan osallistuin vartioupseeripalaveriin, mihin osallistuvat kaikki merivartioryksikön asemien työvuorossa olevat vartioupseerit sekä aseman päällikkö ja varapäällikkö. Vartioupseeripalaverissa käydään läpi tarkastelujakson tapahtumat jokaisen merivartioaseman osalta, keskustellaan niistä ja poimitaan jakson aikana tapahtuneet positiiviset asiat edelleen jatkokehitykseen. Heikommin menneet tapahtumat pyritään analysoimaan, oppimaan analyysin tuloksista ja sen avulla pyritään parantamaan omaa toimintaamme. Palaverissa yksikön päällikkö toi myös esiin edellisenä päivänä Suomenlahden merivartioston operatiivisen suunnittelukokouksen asiat, jotka koskevat Kotkan merivartioryksikön operatiivista toimintaa. Nämä toiminnot ovat osa Kotkan merivartioaseman operatiivisen suunnittelun ja toiminnan kehittämistä.

Palaverin jälkeen keskityin merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistehtävään. Tarkoituksena oli aineiston kerääminen ja teoriapohjan rakentaminen. Tutustuin valtioneuvoston Suomen ympäristövahinkojen torjunnan kokonaisselvitys 2017-2025: Valtakunnallisen torjuntavalmiuden tavoitteet, nykytila ja kehitystarpeet nimiseen sähköiseen julkaisuun. Julkaisua lukiessani totesin ensimmäisten torjuntaharjoitusten menneen Kotkan merivartioaseman osalta täysin kohdalleen, harjoitellessamme öljyvuomien selvitystä, puomin mereen laskua, sen hinausta sekä nuottausta yhdessä Kymenlaakson pelastuslaitoksen kanssa. Yksikön merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämisen kannalta olemme siis harjoitelleet juuri oikeita asioita.

Öljy leviää vedessä veden virtauksen ja tuulen mukana todella nopeasti. Öljylautta tulisi rajoittaa öljyvuomeilla mahdollisuuksien mukaan niin, ettei öljylautta pääse leviämään tuulen ja virtausten mukana laajemmalla alueelle. Rajoittamistoimenpide antaa keruuryhmille enemmän aikaa öljyn pois keräämiseen, helpottaa ja nopeuttaa öljyn keräämistä, koska lautta on rajoitettu öljyvuomien avulla pienemmälle alueelle. Tehokkaimpia ovat avomeripuomit, joista voidaan tarvittaessa rakentaa vuomeja yhdistämällä yli kilometrin mittaisia rajoitusvuomituksia tai kahden aluksen vetämiä öljyn keruu nuottia. (Ympäristövahinkojen torjunnan kansallinen strategia vuoteen 2025 2015, 8.)

Torstai 1.10 klo 06-17

Aamu alkoi yhteydenotolla puhelimitse HaminaKotka Satama Oy:n turvallisuuspäällikköön. Sain sovittua hänen kanssaan Rajavartiolaitoksen esikunnan tilannekeskuksen 15.10 tulevaan satamavierailuun liittyvistä yksityiskohdista, vierailun aikatauluista sekä Covid-19 virukseen liittyvistä terveysturvallisuusjärjestelyistä. Seuraavaksi olikin kiirehdyttävä seuraamaan Kotkan Turvapuiston järjestämää työturvallisuuden yhteisharjoitusta Kotkan Kantasatamaan. Osallistuin tapahtumaan kutsuttuna Kotkan Turvapuiston ohjausryhmän jäsenenä.

Iltapäivän aikana sain ensimmäiset merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistehtävää tukevan laadullisen tutkimuksen haastattelut tehtyä. Ensin haastattelin Rajavartiolaitoksen esikunnan ympäristövahinkojen torjunnan ympäristöasiantuntijan etänä Skypen välityksellä. Haastattelun ilmapiiri oli rento ja asiallinen. Haastateltava ympäristöasiantuntija oli myös varannut riittävästi aikaa haastatteluille. Rajavartiolaitoksen esikunnan ympäristöasiantuntijan haastattelu oli erittäin mielenkiintoinen ja innostava, vaikka haastattelu suoritettiin etänä videoyhteydenä Skypen välityksellä, organisaation antamista Covid-19 viruksen terveysturvallisuusohjeiden takia.

Kotkan merivartioryhmän päällikön haastattelun tein Kotkan merivartioasemalla. Haastattelu sujui hyvin, vaikka haastattelu muuttuikin rakentavaksi ajatusten vaihdoksi ja vapaaksi keskusteluksi aiheesta. Vapaasta keskustelusta ja ajatusten vaihdosta huolimatta sain kuitenkin myös vastaukset esittämiini kysymyksiini. Haastattelutilanteessa keskustelumme oli rakentavaa ja kehittämistä edistävää haastateltavan ollessa hyvin motivoitunut haastatteluun.

Perjantai 2.10 klo 07-17

Aamu lähti käyntiin aamupalaverin jälkeen öljyntorjuntavälinevaraston siivouksen ja öljyntorjuntakaluston uudelleen järjestämisen ohjeistamisella. Teimme aamulla myös muutamia uusia tarvikehankintoja merivartioaseman öljyntorjuntavälinevarastoon. Seuraavana tehtävänäni vuorossa oli öljyntorjuntakalustoon kuuluvan, uuden hydraili voimalähteen, PowerPack- laitteen tilauksen vastaanotto ja sen kirjaaminen öljyntorjuntavälinevaraston kalustokirjanpitoon.

Aamupäivän aikana sain haastateltua Suomenlahden merivartioston toimistoupseerin, jonka vastuulla on merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittäminen koko vartioston tasolla. Haastattelu sujui loistavassa hengessä ja keskustelu rönnyli haastattelussa hieman aiheen ohikin, karaten koko Suomenlahden merivartiostonvartioston ympäristövahinkojentorjunnan kehittämisen haasteisiin, vaikka haastattelu koski nimenomaan yksikkötason kehittämistä merellisten ympäristövahinkojen torjunnassa. Haastattelu antoi hyvää tietoa, mutta toi myös

tullessaan uusia ajatuksia ja ehkä myös haasteita Kotkan merivartioaseman merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämiseen.

Iltapäivän aikana oli Suomenlahden merivartioston johtokeskuksen ja Helsingin meripelastuslohkokeskuksen päällikön haastattelun vuoro. Haastateltava oli hyvin perusteellisesti tutustunut hänelle etukäteen lähetettyihin haastattelukysymyksiin, joten vastaukset olivat hyvin perusteltuja sekä kattavia. Haastattelukysymykset olivat laadittu siten, että ne tuovat merellisten ympäristövahinkojen torjunnan johtamisen näkökulman aiheeseen.

Päivän lopuksi siirsimme paikallisen kuljetusalanyrittäjän pyöräkuormaajan avulla kolme raskasta öljyvuomikela öljyntorjuntavälinevarastosta merivartioaseman laiturialueelle. Öljyvuomikelat tullaan sijoittamaan öljyntorjunta-alus Grisslanille, joka tulee noutamaan öljyvuomikelat lokakuun aikana. Toimenpiteellä kehitetään Itäisen Suomenlahden öljyntorjuntavalmiutta sekä torjuntakykyä. Myöhemmin syksyllä on tarkoitus järjestää merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoitus yhteistyössä Grisslanin kanssa, jossa näitä öljyvuomeja olisi tarkoitus käyttää.

Seurantajakson 3 analyysi

Lyhyt kolmen päivän työjakso oli nopeasti ohi. Tekemistä oli välillä hieman liikaakin ja Covid-19 viruksen terveysturvallisuuden varautuminen lisää omalta osaltaan haasteita tehtävien hoitamiseen. Merivartioasemalla jatkuivat jälleen ITKK-veneammunnat, jonka takia merivartioaseman partiovene ei ollut meripelastusyksikön jatkuvassa käytössä. Tämä osaltaan toi haasteita päivittäin valmiuden- ja operatiivisen päivittäistoiminnan tehtävien suunnittelussa työjakson aikana. Kolmen päivän työvuoro oli taas täynnä suunnittelua, tekemistä, selvittelyä, sekä ohjeistamista. Lisäksi normaali operatiivisen päivittäistoiminnan tehtävät, partiointi, valvonta sekä hälytystehtävät. Kehitystehtävä meni hyvin eteenpäin tutkimuksen haastatteluiden osalta, ne menivät hyvin, vaikka niiden litterointi jäi kaiken kiireen keskellä tekemättä. Tavoitteeseen ei siis aivan päästy. Haastatteluiden litterointi jää sitten seuraavien työjaksojen aikana tehtäväksi.

Kerätyn aineiston perusteella minulle alkaa muodostua jo näkemys kehityskohteista, mihin meidän kannattaa merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämisessä keskittyä yksikössä. Havaintoni ja haastattelut osoittavat, että meidän on järkevää keskittyä niihin ympäristövahinkojen torjunnan perustehtäviin, mitä olemme jo harjoitelleet. Meidän on kehitettävä toimintamallit mahdollisimman toimiviksi omalle kalustollemme ja parantaa henkilöstön osaamista sekä kehittää kaluston- ja henkilöstön torjuntakykyä.

Jos ympäristövahinko tapahtuu merellä mihin vuoden- tai vuorokauden aikaan hyvänsä, niin oma toimintamme tulisi olla ammattimaista sekä torjuntatyö mahdollisimman työturvallista.

Työturvallisuuteen liittyviä suojarustehankintoja koskeva lista on lähtenyt organisaatiossa eteenpäin ja nyt vain odotamme hankintojen toteutumista. Etenkin rantaryhmän suojarustehankinnat ovat tärkeitä, koska he työskentelevät ulkona laiturilla tai aluksen kannella kylmissä olosuhteissa ja joutuvat kosketuksiin likaisen öljyvuomin kanssa sen nostovaiheessa.

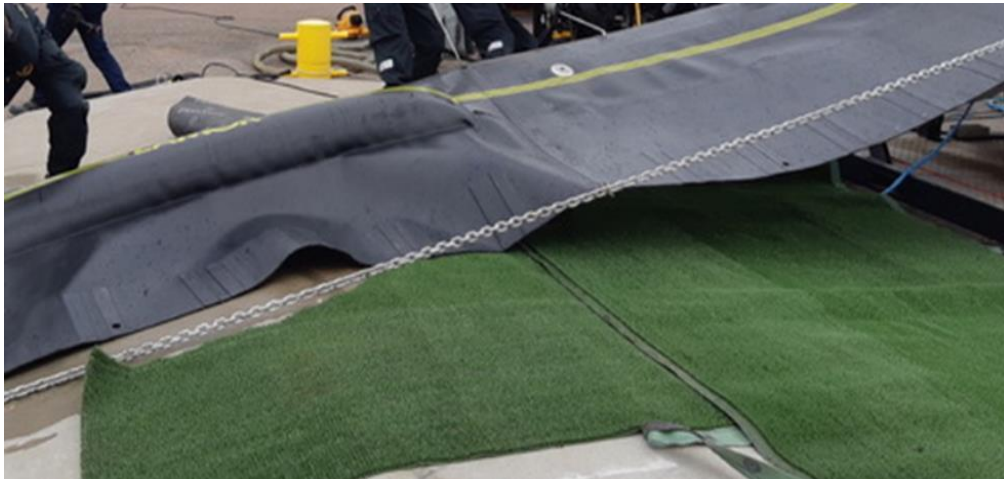
Merellisten ympäristövahinkojen torjunta, rantaryhmän tehtävät

Tämän seurantajakson teemana merellisten ympäristövahinkojen torjunnan osalta on rantaryhmän tehtävät. Tärkeimpänä tehtävänä ryhmällä on sujuva ja työturvallinen öljyvuomin selvitys. Raskaan meriöljyvuomin tulisi olla helposti ja suhteellisen nopeasti selvitettävissä kokeneen ranta- tai kansiryhmän avulla. Öljyvuomien selvitysajat ovat kuitenkin suhteellisia käsitteitä, jotka riippuvat vuomin varastointitavasta, mistä vuomia selvitetään ja lasketaan, selvitys henkilöstön harjaantuneisuudesta ja aikaisemmista kokemuksista sekä erityisesti vallitsevasta säätilasta. Vuomin selvitysajoista ja tarvittavasta henkilöstön lukumäärästä ei ole edellä mainituista seikoista perusteltua esittää minkäänlaisia lukumääriä. (Öljyvuomiopas 2013, 22.)

Muun toiminnan ohessa ehdimme tehdä muutamia hankintoja, jotka edesauttavat ja helpottavat öljyvuomiselvitystä. Hankimme vesivaneria sekä muovista niin sanottua ruohomattoa, joiden päällä öljyvuomi liukuu paremmin sitä mereen laskettaessa. Pienet kehittämistoimenpiteet ja hankinnat edesauttavat itse toimintaa sekä vähentävät öljyvuomin huollon tarvetta.

Harjoituksen tai torjuntatehtävän jälkeen öljyvuomi tarkastetaan ja puhdistetaan huolellisesti käytön jälkeen. Vuomiin syntyneet vauriot tulisi korjata heti käytön jälkeen, jos se on mahdollista tai vähintäänkin raportoida havaitut vauriot myöhempiä toimenpiteitä varten. Myös öljyvuomin käyttöä harjoituksissa tulisi kierrättää mahdollisten vaurioiden havaitsemiseksi. Vuomit tulisi mahdollisuuksien mukaan säilyttää tuulettuvassa, kuivassa tilassa ja suojata auringonvalolta. Ulkona varastoitavat vuomit on aina suojattava suojarahalla auringonvalolta ja sateelta.

Alla olevassa kuviossa kuusi on 1,5 metriä korkea raskasta öljyvuomia vuomin selvitysvaiheessa. Kuvassa näkyy muovista ruohomattoa vuomin kitkaa vähentämässä. Seuraavaan harjoitukseen mennessä valmistelemme alustasta uuden version, jossa ruohomaton alle lisätään kiinteästi vesivaneri, jolloin matto pysyy paremmin paikoillaan. Vesivaneri ehkäisee myös maton rullautumisen öljyvuomin laskun mukana, jolloin se ei hajoa niin herkästi.



Kuvio 6: Puomiselvitys (Rajavartiolaitos 2020).

Selvitysvaiheessa öljyvuomissa olevat ponttonit täytetään ilmalla, jonka hydraulinen voimanlähteen kompressori tuottaa. Merellisten ympäristövahinkojen torjunnan rantaryhmän tehtävänä on täyttää paineilmalla öljyvuomikelalta alustalle laskettavan öljyvuomin ponttonit, sekä varmistaa ja valvoa, että ponttonien venttiilit ovat kiinni eivätkä ne vuoda. Rantaryhmänjohtaja puolestaan vastaa koko toiminnan turvallisuudesta sekä pitää yhteyttä öljyvuomikelaa pyörittävään Power Packin käyttäjään sekä öljyvuomia hinaavan veneen päällikköön mahdollisten ongelmien varalta. Kuviossa seitsemän esitetään Hydraulic Power Pack LPP 14 jota käytetään tuottamaan ilmaa öljyvuomin selvityksessä.



Kuvio 7: Hydraulic Power Pack LPP 14 (Lamor 2020).

Kotkan merivartioasemalle hankittu uusi Hydraulic Power Pack LPP 14 soveltuu voimanlähteeksi pienemmille hydraulisille laitteistoille, kuten puomin keloille ja pienille öljynkeräimille. Laitteistoa käytetään merellisessä ympäristövahinkojen torjunnassa muun muassa öljypuomikelan pyörittämiseen puominselvitysvaiheessa sekä tuottamaan paineilmaa. Voimanlähde on kevyt ja helposti siirrettävä voimanlähderatkaisu hydraulilaitteistoille, joita voi käyttää etäisissä kohteissa. (Lamor 2020.)

Yhdessä öljypuomikelassa on 200 metriä raskasta meriöljypuomia. Yksi öljypuomikela painaa 4000 kiloa, joten raskaiden öljypuomikelojen ja muun raskaan öljyntorjuntakaluston siirtämiseen tarvitaan konevoimaa. Tällä hetkellä tilanne Kotkan merivartioasemalla on se, että konevoiman paikalle saaminen on ostopalveluiden varassa. Toiminnan kehittämisen kannalta olisi tärkeää, että saisimme Kotkan merivartioasemalle oman trukin tai sitä vastaavan traktorin, jolloin merellisen ympäristövahingon tapahtuessa, olisimme täysin omavaraisia myös raskaan öljyntorjuntakaluston siirtämisessä. Trukki on myös kirjattu öljyntorjunta kaluston kehittämisen hankintalistalle ensimmäisten ja tärkeimpien hankintojen joukkoon. Kuviossa kahdeksan käytetään konevoimaa raskaiden meriöljypuomikelojen siirtämisessä Kotkan merivartioaseman laiturialueella.



Kuvio 8: Raskaiden öljypuomikelojen siirtämiseen tarvitaan konevoimaa (Rajavartiolaitos 2020).

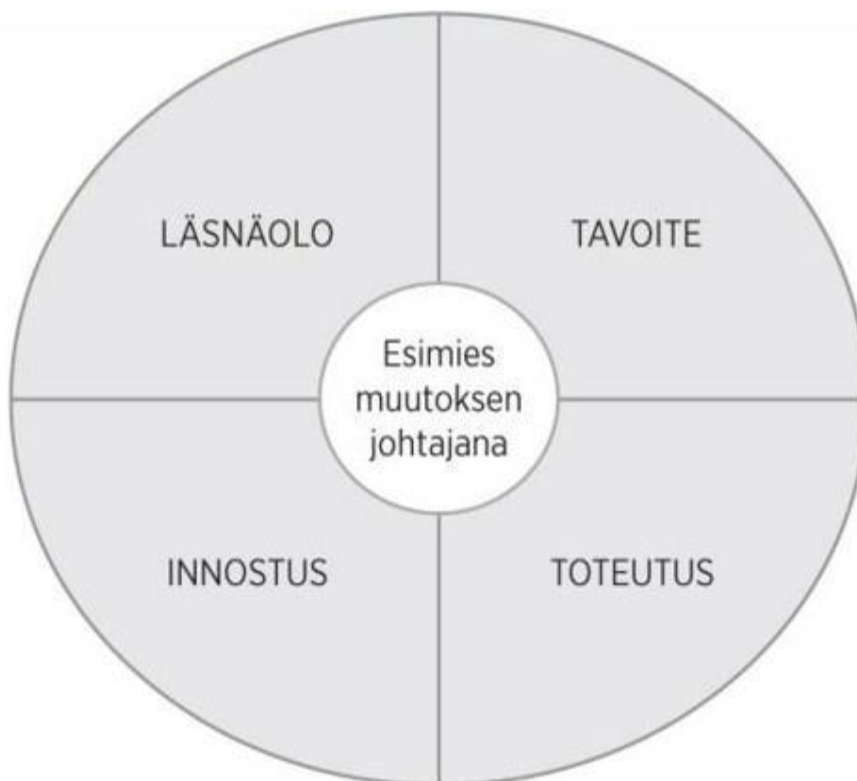
Muutosjohtaminen

Esimiehen tehtävä on tukea läsnäolollaan, kannustaa, motivoida ja jopa innostaa työntekijöitä muutoksessa eteenpäin. Esimiehen on myös johdettava työntekijöitään, mutta myös muutoksen tavoitteita ja toteutusta. Vastuu muutoksesta on sekä esimiehellä, että myös työntekijöillä itsellään. (Pirinen 2014, 61.)

Muutosjohtaminen ei ole suoraviivaista johtamista. Muutosjohtaminen on haastamista, ideointia yhdessä työntekijöiden kanssa sekä ongelmien ratkaisua yhdessä, tiiminä.

”Muutosjohtaminen ei ole ylhäältä alas johtamista, vaan myös alhaalta ylös ja sivuttain johtamista. Muutos on yhteistyötä poikki organisaation ja toinen toistensa haastamista, jotta muutoksen tavoitteet voidaan yhdessä saavuttaa.” (Pirinen 2014, 63.)

Pirinen (2014, 61-62) toteaa, että esimiehen tehtävään kuuluvat muutosjohtamisen esimiehen ympyrän mukaiset neljä osa-aluetta, jotka ovat läsnäolo, tavoite, innostus ja toteutus. Näitä Pirisen kirjassaan tuomia neljää osa-aluetta olen pitänyt omina ohjenuorina pyrkien tunnistamaan positiiviset vaikuttajat ja ottaa heidät mukaan vaikuttamaan muutoksen hyväksymiseen ja näkemään uuden tehtävän tuomat hyvät puolet ja mahdollisuudet. Kuviossa yhdeksän esitetään Pirisen muutosjohtamisen esimiehen ympyrä.



Kuvio 9: Muutosjohtamisen esimiehen ympyrä (Pirinen 2014).

3.4 Seurantajakso 4, 5.-6-10.2020, litterointi

Tärkeimpänä tavoitteena tällä kahden päivän seurantajaksolla on saada merellisten ympäristövahinkojen kehittämistehtävää tukevan laadulliseen tutkimukseen liittyvien henkilöhaastatteluiden litteroinnit tehtyä. Työjakso on lyhyt, vain kahden päivän mittainen ja niistä ensimmäinen päivä on varattu kokonaan voimankäytön kenttäkoulutukseen. Haastatteluiden litterointi jää toisen työpäivän tehtäväksi muun operatiivisen päivittäistoiminnan ohella.

Litterointi

Haastattelun tallenteet muutetaan kirjoittamalla ne puhtaaksi kirjallisiksi dokumenteiksi, joka on tavallisempaa kuin päätelmien tekeminen suoraan tallenteista. Tavoitteena tällä on saada tutkimuksen koko aineisto yhteismitallisiksi. Aineistoa litteroidessa on tiedettävä, minkälaista analyysyä aineistolle on tarkoitus tehdä. Aineisto voidaan litteroida valikoiden teema-alueiden mukaan tai vaihtoehtoisesti koko aineisto. (Hirsjärvi ym. 2007, 217.)

Maanantai 5.10 klo 07-18

Aamulla alkoi voimankäytön kenttäkoulutus, johon osallistuin oppijan roolissa. Aamupäivän aikana oli sisätiloissa pidettävä teoriaopetus voimankäytön taktiikasta, jonka jälkeen siirryimme autoilla Haminaan Lupinmäelle puolustusvoimien hallinnoimalle ampumaradalle voimankäytön rynnäkkökivääri ammuntoihin. Automatkojen aikana keskustelimme syyskuun alussa Kotkassa järjestetystä merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksesta, eri tehtävistä torjuntatyössä sekä harjoituksessa saaduista kokemuksista. Tein keskustelusta hyvät muistiinpanot itselleni. Loppu päivä meni aurinkoisessa syysässä ampumaradalla sekä ammuntojen jälkeen aseiden huollossa merivartioaseman huoltotiloissa.

Tiistai 6.10 klo 06-17

Aloitin aamun heti haastatteluiden litteroinnilla. Tavoitteena oli saada kaikki haastattelut litteroitua päivän aikana muun operatiivisen päivittäistoiminnan ohessa. Päivä kului nopeasti korvanappi toisessa korvassa haastatteluiden nauhoitusten kuuntelussa ja kirjaamisessa, välillä puhelimeen, Skype -ja sähköpostiviesteihin vastaamisessa kuunteluiden ohessa. Oman haasteensa litterointiin toi muun päivittäsi toiminnan pyörittäminen. Keskittyminen täytyi aina aloittaa uudestaan keskeytysten jälkeen, onneksi työpäivän pituudessa oli riittävästi tunteja, että sain kun sainkin kaikki haastattelut litteroitua.

Seurantajakson 4 analyysi

Seurantajakso oli tällä kertaa todella lyhyt, vain kaksi päivää. Ensimmäinen päivä kului voimankäytön kenttäkoulutuksessa oppijana, jolloin aikaa ei jäänyt yhtään kehittämistehtävni tekemiseen. Toisena päivänä, kehittämistehtävää tukevan laadullisen tutkimuksen kannalta tärkeimpänä, kaiken muun toiminnan keskellä sain kuitenkin haastatteluaineiston litteroinnit tehtyä.

Siirtymät autoilla ampumaradalle ja takaisin käytin tehokkaasti keskusteluun henkilöstön kanssa käyttäen muutosjohtamisen esimiehen ympyrän neljää kohtaa apuna keskusteluissa. Keskusteluita on syytä jatkaa, sillä keskustelut ja niiden kautta innostaminen ja motivointi uuden oppimiseen on selkeästi tuottanut tulosta. Nykyään työelämässä tarvitaan enemmän itseohjautuvaa oppimista ja tiedon hakua omista verkostoista. Työntekijällä tulisi olla hyvät oppimistaidot ja kyky omaksua uusia tietoja hyvinkin nopeasti. Esimiehen tehtävänä on työntekijöidensä kannustaminen oppimiseen, itseohjautuvuuden korostamiseen sekä toisilta oppimiseen työyhteisön sisällä. (Pirinen 2014, 181-182.)

Kävimme seurantajakson aikana henkilöstön kanssa keskusteluita merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksesta, harjoituksen eri tehtävistä sekä harjoituksesta saaduista kokemuksista. Keskustelujen perusteella on helpompaa kohdentaa koulutuksia ja harjoituksia tiettyyn torjuntakyvyn kehittämisen osa-alueeseen. Keskusteluista tekemieni muistiinpanojen mukaan suurimpia keskusteluja ja jopa huolta omasta osaamisesta, herättivät veneryhmän päällikön tehtävät. Lyhyessä kolmen päivän harjoituksessa ei kaikkia tehtäviä pääse harjoittelemaan, joten ymmärrettävästi huoli omasta osaamisesta on aiheellinen. Tähänkin lyhyen työjakson tekemiseen täytyy olla tyytyväinen koska sain itselleni asettamani tavoitteet täytettyä

Merellisten ympäristövahinkojen torjunta, veneryhmän tehtävät

Tämän seurantajakson teemana merellisten ympäristövahinkojen torjunnan osalta on veneryhmän tehtävät. Tehtävät vaihtelevat tehtävätyypin mukaan, on öljypuomiselvitys, öljypuomin hinaus tai öljyn nuottaustehtäviä. Tehtävän veneryhmälle määrittää meritoiminnan johtaja. Meritoiminnan johtaja vastaa käytettävissä olevan torjunta-aluskaluston järjestäytymisestä tarkoituksenmukaisiin toiminnallisiin kokonaisuuksiin, esimerkiksi keruualusryhmiksi, jossa kaksi alusta nuottaa ja keräily alus kerää nuotan pohjukan aukosta kerätyn öljyn aluksen omiin säiliöihin. Meritoiminnan johtajan määräämät torjuntatehtävät voivat koostua yksinkertaisimmillaan öljyn leviämistä rajoittavien puomien asentamisesta tai öljy näytteiden ottamisesta öljylautasta. (Toiminta isoissa alusöljyvahingoissa 2011, 54.)

Veneen päällikkö vastaa aina veneen turvallisesta kulusta sekä miehistön turvallisuudesta. Merellisten ympäristövahinkojen torjunnassa veneen päällikkö johtaa ja ohjaa veneryhmän toimintaa veneessä. Yksi avustavan veneen päällikön tärkeimmistä tehtävistä on pitää yhteyttä rantaryhmänjohtajaan öljyvuomin selvitysvaiheessa. Kunkin torjunta-aluksen päällikkö vastaa oman aluksensa ja mahdollisten apualustensa toiminnasta. Aluksien normaalimiehitystä täydennetään aina tarpeen mukaan. (Toiminta isoissa alusöljyvahingoissa 2011, 55.)

Veneryhmän tehtävänä on hinata puomia mereen samaa vauhtia, kun Power Pack pyörittää öljyvuomikelaa ja vapauttaa puomia rantaryhmän täytettäväksi ja edelleen mereen laskettavaksi. Veneryhmän tehtävänä on sovittaa veneen nopeus sopivaksi siten, että öljyvuomi saadaan pidettyä mahdollisimman suorana meressä olosuhteista riippumatta. Öljyvuomin työturvallisen selvittämisen mahdollistaa, että kaikki vene- ja rantaryhmän jäsenet tietävät ja suorittavat omat tehtävänsä ja käyttävät tehtävässä vaadittuja suoja- ja turvallisuusvarusteita.

Puominselvityksessä rantaryhmä selvittää öljyvuomia veneryhmän hinatessa öljyvuomia samaa vauhtia, kun hydraulinen voimanlähde pyörittää 4000 kilon painoista öljyvuomikelaa vapauttaen raskasta öljyvuomia kelalta alustalle rantaryhmän toimenpiteitä varten. Rantaryhmän tehtävänä on myös varmistaa, että puomi liukuu suoraan ja esteettömästi laiturilta mereen. Veneryhmä pyrkii pitämään hinausvedon tasaisena pitäen öljyvuomin mahdollisimman suorana. Öljyvuomiselvityksessä öljyvuomia hinaavan veneen päällikköön pitää jatkuvaa yhteyttä radiolla rantaryhmän johtajaan.

Kun puomi on valmiina meressä, veneryhmä hinaa sen joko ankkuroitavaksi myöhempää hinausta varten tai hinaa sen suoraan ympäristövahingon torjuntapaikalle. Riippuen tehtävästä, voi veneryhmä, vaikka suojata tiettyä aluetta, esimerkiksi luonnonsuojelualueita. Öljyvuomeilla voidaan estää tai rajoittaa öljylautan leviämistä ja ohjata öljyn liikettä haluttuun suuntaan öljyn tehokasta keräilyä varten. Veneryhmä voi myös ankkuroida öljyvuomeja toisten alusten myöhempään käyttöä varten tai suorittaa itse nuottausta.

Kuviossa 10 esitetään vene- ja rantaryhmän yhteistyötä öljyvuomin selvityksessä merellisten ympäristövahinkojen harjoituksessa Kotkan merivartioasemalla. Kuviossa Kotkan merivartioaseman partiovene hinaa rantaryhmän selvittämää öljyvuomia pyrkien pitämään öljyvuomin mahdollisimman suorana rannalla olevaa öljyvuomikelaa nähden. Järjestetyssä merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksessa harjoiteltiin myös öljyvuomin hinaustehtävää sekä selvitettyjen öljyvuomien ankkurointia.



Kuvio 10: Veneryhmä puomin selvityksessä (Rajavartiolaitos 2020).

Muutosjohtaminen

Esimiehen tehtävänä on luoda uskoa työntekijöihin ja motivoida heitä uuden oppimiseen. Pelko vaikuttaa sekä työntekoon, että oppimiseen ja asioiden omaksumiseen. Työntekijä siis tarvitsee muutoksen keskellä esimiehen tuen ja kannustuksen. Esimiehen täytyy selvittää työntekijöilleen asioita ja luoda uskoa uusien asioiden ja menetelmien oppimiseen. Kyky oppia uutta sekä omien vahvuuksien hyödyntäminen ovat tärkeitä taitoja uuden tehtävän tai menetelmän omaksumiseen ja työssä suoriutumiseen. Menestyvillä ihmisillä on usein tarkka tieto vahvuuksistaan, joita he pystyvät työssään hyödyntämään. Heillä on myös kehitys suunnitelma siitä, miten kehittää systemaattisesti itseään ja mitä uutta heidän tulee oppia. (Pirinen 2014, 181.)

3.5 Seurantajakso 5, 12.-16.10.2020, aineiston analysointi

Tämän seurantajakson tavoitteena on saada koko tutkimuksen haastatteluaineisto analysoitua. Tavoite on erittäin haastava, koska toimin jälleen merivartioyksikön päällikön sijaisena. Päällikön sijaisuuden hoitaminen oman tehtävän lisäksi lupaa taas kiirettä alkavalle viikolle. Merivartioasemalla operoi kuukauden ajan EMSA:n, Euroopan meriturvallisuusviraston miehittämätön Schiebel Camcopter S-100 -ilma-alus kansainvälisillä lento-operaattoreilla, jotka toimivat merivartioaseman henkilöstön kanssa yhteistyössä. Tämä tuo omat haasteensa

merivartioaseman operatiiviseen päivittäistoiminnan suunnitteluun sekä Covid-19 viruksen aiheuttamiin terveysturvallisuus järjestelyihin.

Aineiston analysointi

Aineiston analyysissa teemoittelu on luonteva vaihtoehto. Suunnittelin tekeväni analyysin haastatteluista siten, että tiivistän tekemistäni haastatteluista tärkeimmät teemat neljäksi eri kokonaisuudeksi, jotka ovat; osaamisen ja torjuntakyvyn nykytila, öljyntorjuntakaluston nykytila ja riittävyys, oman venekaluston soveltuvuus torjuntatyöhön sekä osaamista ja torjuntakyvyn kehittämistä edistävät toimet. Pyrin siis tiivistämään haastatteluaineiston siihen muotoon, että siitä olisi mahdollista tehdä omia tulkintoja. Tutkijan tehtävänä on tiivistää hajanaisesta aineistosta selkeää ja yhtenäistä informaatiota sisältävä kokonaisuus, jonka tehtävänä on lisätä aineiston informaatioarvoa. Nostamalla aineistosta esiin tutkimuskysymystä valaisevia teemoja, on mahdollista vertailla aiheiden ja ilmaisujen esiintymisestä aineistossa. Esiin nousseet samankaltaisuudet voidaan siis siirtää niitä kuvaavan teeman alle. Kaikki tutkimuksen aineistosta esiin nostetut teemat pohjautuvat tutkijan tekemiin tulkintoihin tutkittavien antamista tiedoista. (Puusa & Juuti 2020, 149-153.)

Merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksen raportti ja kentällä tehdyn osallistuvan havainnoinnin aikana tehty dokumentaatio analysoidaan myös teemoittain. Näin saadaan koko aineisto analysoitua samalla tavalla ennalta valittujen teemakokonaisuuksien mukaan. Kun koko aineisto on analysoitu samojen teemojen mukaan, saadaan aineistosta yhtenäisiä merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistä tukevia tulkintoja.

Maanantai 12.10. klo 06-17

Maanantaina aloitin heti aamulla haastattelujen läpikäymisen ja analysoinnin. Luin aluksi haastattelut kertaalleen läpi tehden itselleni muistiinpanoja. Tämän jälkeen poistin haastatteluista haastattelemani henkilöiden suorat tunnistetiedot eli anonymisoin haastatteluaineiston. Päivittäistoiminnan tuomat kiireet keskeyttivät analysoinnin, joten analysointi jäi todella pahasti kesken. Huomenna jatketaan.

Tiistai 13.10 klo 06-17

Aamun hiljaisena aikana jatkoin analyysin tekoa. Tein itselleni avuksi analyysitaulukon, jonka avulla aineisto on helpompi teemoitella. Taulukon ylälaitaan kirjasin haastatteluihin liittyvät teemakokonaisuudet. Teemakokonaisuuksien alle kirjaan aina tiettyyn teemaan liittyvistä haastatteluvastauksista niiden olennaiset tiivistetyt tiedot. Taulukko mahdollistaa haastatteluvastauksien tiivistetyn tiedon järjestämisen omiin teemakokonaisuuksiinsa. Tiivistämisen kautta aineistosta on mahdollisuus tehdä tulkintoja ja muodostaa vastauksia

tutkintakysymykseen. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 146) toteavat, että tutkija on tehnyt jo omia valintojaan jo suunnitellessaan tutkimusta.

Päivä kului täysin operatiivisen päivittäistoiminnan hoitamisessa ja loppuviikon vierailujen ja tapaamisten sopimisessa sekä niiden alustavissa järjestelyissä. Iltapäivällä sain onnekseni jatkettua haastatteluvastausten tiivistämistä, järjestelyä ja kirjaamista taulukkoon saaden viikon analysointiurakkaani jälleen hieman eteenpäin. Toivottavasti seuraavat päivät ovat hieman rauhallisempia päivittäistoiminnan osalta.

Keskiviikko 14.10 klo 06-17

Keskiviikon aamupäivä meni puolustusvoimien ja poliisin edustajien vieraillessa asemalla. He tulivat tutustumaan EMSA:n, Euroopan meriturvallisuusviraston miehittämätön Schiebel Camcopter S-100 -ilma-alukseen, sen toimintakykyyn ja sen tuomiin yhteistoiminta mahdollisuuksiin. Päivittäistoiminnan kiireet ja muutokset operatiiviseen suunnitteluun toivat lisätyötä liittyen valmiuden ja vahvuuden suunnitteluun, joten aikaa analysoinnille jäi harmittavan vähän. Päivän päätteeksi tunnin tiivis työ haastatteluaineiston taulukoinnin kanssa vei kuitenkin analyysityötäni taas hieman eteenpäin.

Torstai 15.10 klo 06-1730

Aamun ensimmäisen rauhallisen tunnin käytin taas haastatteluaineiston tiivistämiseen ja kirjaamiseen analyysitaulukkooni. Tämän jälkeen kävin sähköpostiviesti keskustelua Rajavartiolaitoksen esikunnan ympäristöasiantuntijan kanssa liittyen kalusto- ja tarvike lisähankinnoista merivartioaseman hallinnoimaan öljyntorjuntavälinevarastoon. Kun asia oli hankintaprosessin osalta selvä, tein tarjouspyynnön paikalliselle palveluntuottajalle tarvittavista hankinnoista.

Loppupäivän toimin Kotkan merivartioaseman edustajana Rajavartiolaitoksen esikunnan ja Suomenlahden merivartioston esikunnan vierailulla HaminaKotka Satama Oy:n kauppa-alussatamissa. Tutustumisvierailu suuntautui Kotkan merivartioaseman valvonta-alueella sijaitseviin suurimpiin ja vilkkaimpiin kauppa-alussatamiin. Vierailun isäntänä toimi HaminaKotka Satama Oy:n turvallisuuspäällikkö.

Perjantai 16.10 klo 06-16

Aamu alkoi tämän aamun vierailun järjestelyillä. Aamulla Kotkan merivartioasemalla vierailee Rajavartiolaitoksen esikunnan edustajia, Suomenlahden merivartioston komentaja ja rajavalvontaupseeri sekä Traficomien edustajia. Vierailijat tulevat tutustumaan EMSA:n, Euroopan meriturvallisuusviraston miehittämätön Schiebel Camcopter S-100 -ilma-alukseen ja sen toimintakykyyn.

Iltapäivästä suurin osa meni seuraavan viikon viikkosuunnitelmaa ja operatiivisen toimintasuunnitelmaa tehdessä. Palaverissa yksikön päällikön kanssa oman päällikön sijaisuuteni päättyessä vei myös oman aikansa iltapäivästä, joten haastatteluiden analyysille ei aikaa jäänyt. Haastatteluiden analyysitehtävä jäi tämän päivän osalta tekemättä, mutta huomenna jatketaan analyysiä.

Seurantajakson 5 analyysi

Seurantajaksolla oli vierailuja peräkkäisinä päivinä, joiden järjestelyt ja itse vierailut sekä yksikön päällikön sijaisuuden hoitaminen työllistivät hieman liikaakin jakson aikana. Partiointi ja muu operatiivinen päivittäistoiminta vei tietysti oman osansa työajastani. Harmittavan vähän jäi aikaa haastatteluiden analysoimiselle. Tämän viikon tavoite oli liian kunnianhimoinen haastatteluiden analyysin osalta, joka jäi pahasti kesken. Seuraava viikko minulla on lomaa, joten sen viikon aikana pyrin saamaan analyysin valmiiksi haastatteluiden osalta.

Seurantajakson aikana kävin keskusteluja sähköpostin välityksellä Rajavartiolaitoksen esikunnan ympäristöasiantuntijan kanssa liittyen kalusto- ja tarvikehankintoihin merivartioaseman hallinnoimaan öljyntorjuntavälinevarastoon. Tarvikehankinnat liittyvät nuottaavien alusten toiminnan aloittamiseen merellisten ympäristövahinkojen torjunnassa. Tilasimme erikokoisia sakkeleita ja poijuja, jotka jouduttavat öljyvuomin kiinnittämistä veneen hinausköyteen. Poijut edesauttavat sitä, ettei öljyvuomin hinauspää uppoa niin syväälle mereen ja sakkelit helpottavat öljyvuomin pään kiinnittämistä veneen hinausköyteen. Tarvikehankintojen käytöllä nopeutetaan nuottausten aloittamista sekä lisätään veneryhmän työturvallisuutta.

Merellisten ympäristövahinkojen torjunta, nuottaaminen

Tämän seurantajakson teemana merellisten ympäristövahinkojen torjunnan osalta on keräilyalusryhmän toiminta öljylautan nuottauksessa. Nuottausta aloitettaessa on ensin selvitettävä öljylautan liikesuunta. Öljylautan liikesuunnan perusteella valitaan nuottaussuunta, joka tulee olla öljylautan pituussuunnan mukainen.

Kun nuottaus alkaa, kiinnitetään öljyvuomin toinen pää hinausköydellä omaan alukseen. Öljyvuomin toinen pää kiinnitetään hinausköydellä nuottausparin toiseen alukseen, alusten välimatkan ollessa noin 1/3 osaa nuotan kokonaispituudesta. Alusten liikkua samaan suuntaan syntyy öljyvuomista U-kirjaimen muotoinen pussi, nuotta, johon mereen päässyt öljy kerääntyy. Öljyvuominuotan pohjukassa on aukko, josta öljy vapautuu nuotasta yhtenäisenä vanana. U-nuotan perässä kulkee öljynkeräysalus, joka on varustettu pyyhkäisyvuomijärjestelmällä, jolla öljynkeräilyalus kerää U-nuotan aukosta vapautuvan öljyn öljynkeräilyaluksen säiliöihin. (Öljyvuomiopas 2013, 43.)

Suomessa yleisesti käytössä olevassa öljynkeräystekniikassa on U-nuottaustekniikka, koska öljynuotta kerää öljyä suurelta alueelta ja öljy saadaan heti kerättyä pois merestä, jolloin tuulet ja virtaukset eivät pääse levittämään öljyä suuremmalle alueelle. Torjunta-alukset miehistöineen muodostavat Strike Teamin, keräilyalusryhmän, jota johtaa teamiin erikseen määrätty johtaja. Keruualusryhmän johtajan tehtävänä on sovittaa alusten nopeus ja suunta samanlaisiksi, sekä määrittää aluksille uusi suunta tarvittaessa. ” Keruualusryhmän johtaja, Strike team commander, vastaa oman ryhmänsä toiminnasta ja raportoi torjunnan edistymisestä kansalliselle meritoiminnan johtajalle. (Toiminta isoissa alusöljyvahingoissa 2011, 55.)

Öljyn kerääminen merestä suoritetaan avoimessa vedessä keräysalusten toimesta, ja puomitettujen alueiden sisältä pintakeräyslaitteilla. Keräiskykyisten öljyntorjunta-alusten pääasiallinen käyttö öljyntorjuntatehtävässä ja niiden suorituskyvyn hyödyntäminen tulee kohdentaa ensisijaisesti öljynkeräämiseen vedestä. Öljypuomien hinaamiseen ja niiden ankkurointiin on järkevää valita muita, avustavia aluksia.

Rajoituksia öljylautan nuottaukselle asettavat keräilyryhmän aluksien omat syväykset sekä rannikon vesialueen karikkoisuus sekä saariston muodon rikkonaisuus. Suuremmilla öljyntorjunta-aluksilla on yleensä käytössä alukseen kiinteästi asennettu öljyn keruuseen tarkoitettu pyyhkäisypuomijärjestelmä. Pyyhkäisypuomijärjestelmiä on useita erilaisia mutta useimmissa järjestelmissä keräilyaluksen kyljestä tulee ulos noin 7-14 metriä pitkät puomit, joilla öljyä kerätään. (Toiminta isoissa alusöljyvahingoissa 2011, 50-53.)

Kuviossa 11 on esitetty öljynkeruumenetelmänä nuottausta. Yhteysalus Otava suorittaa öljynkeräystä omalla sisäänrakennetulla keruujärjestelmällään ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksessa Kotkassa 1.-3.9.2020. Harjoituksessa harjoiteltiin merellisten ympäristövahinkojen torjuntaa, keruualusten välistä viestintää -ja yhteistoimintaa sekä U-nuottaustekniikkaa. Nuottaavina aluksina toimivat Kymenlaaksonpelastuslaitoksen öljyntorjunta-alus sekä Kotkan merivartioaseman partiovene. Nuotta koostuu kahdesta 200 metriä pitkästä raskaasta 1,5 metriä korkeista meriöljypuomeista, jotka ovat liitetty yhteen 15 metriä pitkällä liitoskappaleella. Puomien väliin tulevalla yhdyskappaleella muodostetaan nuotan pohjukkaan aukko, josta öljy pääsee kulkeutumaan ulos. Yhteysalus Otava kulkee nuotan pohjukassa olevan aukon perässä, keräten nuotan aukosta vapautuvan yhtenäisen öljyvanan aluksessa oleviin kiinteisiin öljynkeräyssäiliöihin.



Kuvio 11: Yhteysalus Otava keräilijäaluksena (Rajavartiolaitos 2020).

Suomessa merellisten ympäristövahinkojen torjunta perustuu pääasiassa niin kutsuttuihin monitoimialuksiin. Aluksiin on onnettomuustilanteita varten asennettu sisäänrakennetut öljynkeruujärjestelmät, jolloin öljyn keruun aloitus on nopeaa vahinkopaikalla. Paras ja suurin keräyskyky sekä pienin vasteaika onnettomuuspaikalla on Rajavartiolaitoksen ja puolustusvoimien torjunta-aluksilla. Rajavartiolaitoksen vartiolaivoissa ja puolustusvoimien öljyntorjunta-aluksissa ovat kiinteät harjakeruulaitteet, jolloin alukset kykenevät merellä itsenäiseen öljyn keruuseen. Kotkassa ja Hiittisissä ovat saaristoon operoivat yhteysalukset, joissa on sisäänrakennetut keruujärjestelmät. Itäisen Suomenlahden torjuntavalmiutta lisää myös torjunta-alus Grisslan jonka kotipaikka on Loviisa. Edellä mainittujen alusten lisäksi Polaris-jäänmurtajassa on sisäänrakennetut öljyntorjuntalaitteet. (Rajavartiolaitos 2020).

Kuviossa 12 esitetään Suomenlahden merivartioston vartiolaiva Turvaan kiinteästi asennettu keräyspuomi, niin sanottu siipipuomi. Siipipuomien avulla vedestä kerättävä öljy johdetaan harjakeruulaitteelle. Harjakeruulaite kerää öljyn merestä siirtäen sen aluksen omaan keruusäiliöön.



Kuvio 12: Vartiolaiva Turva ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksessa (Rajavartiolaivos 2020).

Muutosjohtaminen

Miten motivoida henkilöstöä muutoksen keskellä, jos tehtävät lisääntyvät ja tehtävän edellyttämää osaamista pitää omaksua. Palkitseminen? Miten palkita, jos lisää palkkaa ei ole tiedossa? Palkitsemista palautteen avulla tai uralla eteneminen mahdollisesti mielekkäämpiin tehtäviin? Kuka tahansa esimies voi palkita kenet tahansa työntekijänsä, rakentavalla myönteisellä, ja oikea-aikaisella palautteella. Oikea-aikainen palaute onnistumisesta ja hyvin menneestä harjoituksesta lisää henkilöstön innostusta ja motivoi henkilöstöä tulemaan mukaan kehittämään merellisten ympäristövahinkojen torjuntaa yksikkö tasolla.

Säännöllinen palaute ohjaa työntekijää oikeaan suuntaan ja auttaa häntä onnistumaan ja mahdollisesti saavuttamaan tavoitteitaan. Palautteen antaminen auttaa henkilöstöä eteenpäin ja rohkaisee heitä kiinnittämään huomion olennaisiin asioihin. Palaute koetaan myös arvostavana kohteluna ja johtamisena. Palaute kertoo myös luottamuksesta työntekijän ja esimiehen välillä. (Kuusela 2013, 87.)

3.6 Seurantajakso 6, 26.-30.10.2020, aineiston analysointi ja tulkinta

Tavoitteena seurantajakson aikana on saada laadullisen tutkimuksen aineisto analysoitua kokonaan ja pyrkiä nostamaan esiin aineistosta merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistä tukevia asioita ja toimia. Tavoitteena on etsiä aineistosta tiettyä teemaa kuvaavia näkemyksiä, jotka lisään valitsemieni teemakokonaisuuksien alle. Hyödynnän koko aineiston analyysissä teemahaastattelujeni teemoja. Aineiston analyysin tavoitteena on erottaa aineistosta tutkimuskysymykseen olennaiset tiedot, joiden avulla pystyn tekemään

aineistosta johtopäätöksiä. Teemoittelulla tarkoitetaan sitä, että analyysivaiheessa esiin nostetut teemat pohjautuvat esiin nouseviin asioihin ja huomioihin sekä tutkijan omiin tulkintoihin haastateltavien vastauksista (Hirsjärvi & Hurme 2011, 173).

Analyysin tulosten tulkinta

Tutkimus ei ole valmis analyysin jälkeen vaan analyysin tuloksia olisi myös tulkittava. Tulkinnalla tarkoitetaan sitä, että tutkija pohtii analyysin tuloksia ja tekee niistä omia johtopäätöksiä (Hirsjärvi & Hurme 2011, 224) korostavat Hirsjärvi & Hurme. Tulkinta on esiinousseiden piirteiden ja merkitysten pohdintaa ja selkeyttämistä. Tulkinta perustuu kerättyyn ja analysoituun aineistoon, jota tuetaan tutkittavan aiheen teorialla. Teoria keinona tukee ja auttaa tutkijaa tulkinnoissaan ja johtopäätöksissään. Tutkijan on muistettava tutkimuskysymys. Miten tutkimuskysymykseen liittyvät löydökset saadaan tiivistettyä ja tulkittua. Miten tulkinnat suhteutetaan teoriaan, teoreettiseen viitekehykseen. (Laadullinen tutkimus 2006.)

Maanantai 26.10. klo 06-16

Aloitin aamun havainnoin muistiinpanojen analysoinnilla. Havainnoinnin aika oli yhteensä kuusi viikkoa. Analysoinnin apuna käytin jälleen taulukkoa. Kirjoitin ensin keskusteluiden kommentit, vastaukset ja ehdotukset taulukkoon. Tämän jälkeen pelkistin kommentteja kirjaten pelkistykset ylös. Valitsin jokaiselle teemalle oman värin, jolla merkitsin aineistosta teeman aihepiiriin kuuluvan pelkistykseen. Pelkistykset ryhmittelin valitsemini teemojen aihepiiriin mukaan, jonka jälkeen tiivistin vastauksista olennaisen merkitsemällä sen teeman aihepiiriin värillä. Tavoitteena oli etsiä aineistosta tiettyä teemaa kuvaavia näkemyksiä ja vastauksia.

Kävin pitkän puhelinkeskustelun Rajavartiolaitoksen esikunnan ympäristöasiantuntijan kanssa liittyen muun muassa trukin tai traktorin tarpeesta ja hankkimisesta Kotkan merivartioasemalle raskaan öljyntorjuntakaluston siirtelyä varten. Esitys trukin tai vaihtoehtoisesti traktorin hankkimisesta Kotkan merivartioasemalle on esitetty, mutta asian etenemisestä ei ole tietoa. Keskustelimme myös marraskuun aikana Kotkan merivartioasemalla järjestettävästä ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksesta, sen osallistujista sekä aikatauluista.

Tiistai 27.10. klo 07-16

Jatkoin maanantaiaamuna aloitettua havaintojeni muistiinpanojen analysointia. Kokosin yhteen jokaiseen teeman alle siihen liittyvät kommentit, vastaukset ja näkemykset. Tämän jälkeen yhdistelin samanlaiset kannanotot väreittäin omiksi kokonaisuuksiksi valittujen

teemakokonaisuuksien alle taulukkoon. Näin sain koottua teemoittain havainnoinnin aikana tekemäni muistiinpanoni omiksi kokonaisuuksiksi.

Aineiston analyysin jälkeen keskustelimme merivartioaseman henkilöstön kanssa marraskuun alussa järjestettävästä merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksesta sekä kävimme sen alustavaa suunnitelmaa läpi. Loppupäivä meni operatiivisten päivittäistoiminnan johtamisessa sekä vuosikorjausesityksen läpikäymisessä ja kommentoinnissa.

Keskiviikko 28.10 klo 07-16

Tänään vuorossa oli 1.-3.9 järjestetyn merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksen palautekyselyn raportin analysointi. Jälleen käytin hyväksi havaittua analyysitaulukkoa apunani hahmottamisen helpottamiseksi. Taulukkoon kirjasin taas ennalta valitsemani teemat. Valitsin jokaiselle teemalle oman värin, jolla merkitsin aineistosta teeman aihepiiriin kuuluvan vastauksen. Värit auttavat aineiston pilkkomisessa ja sen hahmottamisessa. Ryhmittelin ensin kaikki kyselyraportin vastaukset valitsemieni teemojen aihepiiriin mukaan, jonka jälkeen tiivistin vastauksista olennaisen merkitsemällä sen teeman aihepiiriin värillä. Ideana on etsiä aineistosta tiettyä teemaa kuvaavia näkemyksiä ja vastauksia. Huomenna jatketaan.

Torstai 29.10 klo 06-16

Jälleen käytin aamun aikaiset ja hiljaiset tunnit kyselyraportin analyysin tekemiseen. Tänään sain kaikki kyselyraportin vastaukset tiivistettyä ja ryhmiteltyä teemojen aihepiiriin mukaan. Kyselyraportin analyysi antoi hyvin samanlaisen tuloksen, kuin aikaisemmin tekemäni havainnointini muistiinpanojen analyysin tulos.

Iltapäivällä oli jälleen merivartioyksikön päällikön sijaisuuden päättäminen ja palaveri yhdessä päällikön kanssa. Palaverin tarkoituksena on tehdä yksikön päällikkö tietoiseksi kuluneen viikon tapahtumista ja vierailuista. Palaverissa keskusteltiin myös seuraavan viikon tulevista tapahtumista sekä merivartioyksikön henkilöstön ja kaluston tilanteesta.

Perjantai 30.10 klo 08-12

Kotkan Turvapuisto-hankkeen ohjausryhmän kokous. Kokous pidettiin etänä Microsoft Teamsin välityksellä johtuen Covid-19 terveysturvallisuuteen liittyvistä rajoituksista. Kokouksessa käsiteltiin Turvapuistohankkeen tämänhetkinen tila sekä hankkeen etenemistä edistäviä suunnitelmia.

Seurantajakson 6 analyysi

Seurantajakson aikana sain loputkin aineistosta analysoitua. Aamun aikaiset ja hiljaiset tunnit olivat ylivoimaisesti tehokkainta aikaa analyysin suorittamiseen. Aineiston taulukointi ja kommentin, näkemyksen ja vastauksen koodaaminen jokaiseen teemaan omilla väreillään, auttoi todella paljon hahmottamaan ja jäsentämään aineistoa. Seurantajakson aikana sain tilanneselvitystä ympäristövahinkojen torjunnan öljyntorjuntavarastoon sijoitettavan traktorin tai trukin mahdollisesta hankintatilanteesta. Saimme myös marraskuun merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksen suunnitelman käytyä läpi siihen osallistuvan henkilöstön kanssa. Edellisen seurantajakson, syyslomaviikkoni ja tämän seurantajakson aikana sain aineiston analyysin tehtyä koko aineiston osalta.

Muuten seurantajakso meni normaalin operatiivisen päivittäistoiminnan pyörittämisessä. Partiot, hälytystehtävät sekä koko merivartioyksikön, että Kotkan merivartioaseman hallinnolliset tehtävät työllistivät seurantajakson aikana. Perjantaina oli ainoastaan yksi palaveri ja sen takia lyhyt työpäivä. Kotkan Turvapuisto-hankkeen kokous päätti työvuoron ja seurantajakson.

Merellisten ympäristövahinkojen torjunta, öljyvuomin selvitys aluksen kannelta

Tämän seurantajakson teemana merellisten ympäristövahinkojen torjunnan osalta on raskaan öljyvuomin selvittäminen aluksen peräkannelta. Isommissa merellisten ympäristövahinkojen torjuntatoissa öljyvuomia joudutaan selvittämään aluksen peräkannelta, joka ei ole tarkoitettu tämänkaltaiseen toimintaan. Aluksista todennäköisesti puuttuu aluksen peräkannelta tähän tarkoitukseen suunnitellut puomikelojen kiinnityspisteet. Tällöin on varmistettava, että puomikelat tulee kiinnitettyä tukevasti aluksen kanteen vaaratilanteiden välttämiseksi. Aluksen peräkannen tilantarve raskaan meriöljyvuomin selvitykseen on viidestä kuuteen metriin.

Raskaan meriöljyvuomin hinaus on valmisteltava hyvin, ennen selvityksen aloittamista. Hinauslaitteet ja vetopäädyt tulee asentaa öljyvuomiin, johon kiinnitetään avustavan aluksen hinausköysi. Öljyvuomin molempiin päihin on kiinnitettävä myös huomiopojut, jolloin muun vesiliikenteen on helpompi havaita öljyvuomi. Öljyvuomin selvityksen alussa aluksen tulee edetä hitaasti, noin kahden solmun nopeudella säilyttäen saman suunnan. Avustava vene pyrkii pitämään öljyvuomin suorassa, jolloin öljyvuomi pääsee laskeutumaan vapaasti mereen. Kommunikointi alusten päälliköiden välillä tulee olla jatkuvaa vaaratilanteiden välttämiseksi. Avustavan veneen hinauksen tulee olla kiinnitettynä öljyvuominvetopäätyn hätälaukaisu kiinnityksellä, jotta se voi irrottautua vuomin vedosta vaaratilanteen syntyessä. (Heavy duty oil boom 2020.)

Kuviossa 13 Porvoon merivartioaseman rannikkovartiovene toimii avustavana aluksena öljyvuomin selvityksessä. Raskaan meriöljyvuomin selvitys suoritettiin öljyntorjunta-alus Grisslanin kannelta.



Kuvio 13: Porvoon merivartioaseman rannikkovartiovene valmistautuu hinaamaan raskasta meriöljyvuomia (Rajavartiolaitos 2020).

Muutosjohtaminen

Työhyvinvoinnin yksi kivijalka on työstä saatu ansaittu rakentava palaute. Arvostuksen osoittaminen ja myönteinen palaute ja hyvä vuorovaikutussuhde luovat hyvän pohjan esimiehen ja työntekijän keskinäisille suhteille ja sitä kautta työhyvinvoinnille. Työntekijä

haluaa, että häntä ja hänen panostaan työssään arvostetaan sekä, että häntä kohdellaan hyvin työyhteisössään. Yksinkertaiset asiat luovat hyvinvointia, kuten toisten arvostaminen, auttaminen sekä huomioiminen, johon kuuluvat myös kiittäminen, kuuntelu ja myötätunto. Kun esimiehen ja työntekijöiden keskinäiset henkilösuhteet ovat hyvät ja toimivat, muutoksen keskellä toimiminen on kaikille osapuolille tehokasta, sujuvaa, motivoivaa ja jopa palkitsevaa. Työhyvinvoinnin hyötyjä ovat työmotivaation paraneminen, jolloin myös työssä jaksaminen ja sitä kautta myös työssä suoriutuminen paranee. Muutoksen vastuuhenkilöiden pitää tietoisia työhyvinvointiin liittyvistä asioista ja reagoida niihin tarvittaessa, sillä muutosjohtamiseen kuuluu olennaisesti myös työhyvinvoinnin johtaminen. (Pirinen 2014, 153-177.)

3.7 Seurantajakso 7, 3.-9.11.2020, tulkinta jatkuu

Toimin jälleen tämän seurantajakson aikana yksikön päällikön sijaisena. Tämän seurantajakson tavoitteena on toteuttaa suunniteltu merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoitus Loviisan lahdella Valkon sataman edustalla. Torjuntaharjoitus järjestetään yhteistoiminnassa Haapasaaren ja Porvoon merivartioasemien sekä öljyntorjunta-alus Grisslanin kanssa. Toimin harjoituksessa tarkkailijan roolissa havainnoiden ja dokumentoiden harjoituksen eri vaiheita ja tapahtumia. Tavoitteena saada kokemuksia harjoituksen johtamisesta, yhteistoiminnasta torjunta-alus Grisslanin kanssa ja kehitysjatoksia merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämiseen. Tavoitteena on myös saada harjoituksesta lisää esimerkkiaineistoa merellisten ympäristövahinkojen torjunnan koulutuksiin ja harjoitusten kehittämiseen. Tavoitteena laadullisen tutkimuksen osalta on nostaa aineistosta esiinnoitteita löydöksiä tutkintakysymykseen, tiivistää ja tulkita niitä sekä muodostaa niistä johtopäätöksiä.

Tutkimusetiikka

Tutkimuksessa on sovellettava tieteellisen tutkimuksen kriteerit täyttäviä ja eettisesti hyväksyttäviä tiedonhankinta-, tutkimus- ja arviointimenetelmiä. Tutkimuksessa tulee noudattaa avoimuutta, vastuullista ja eettisesti kestäviä tiedonhankinta-, tutkimus- ja arviointimenetelmiä. Tutkimusprosessi ja sen tuottamat tulokset tulee kuvata tarkasti ja rehellisesti noudattaen tiedeyhteisön tunnustamia toimintatapoja. Tutkijan tulee noudattaa yleistä huolellisuutta ja tarkkuutta tutkimustyössään, tulosten arvioinnissa ja esittämisessä sekä niiden tallentamisessa. Tutkimus tulee suunnitella, toteuttaa ja raportoida tieteelliselle tiedolle asetettujen vaatimusten edellyttämällä tavalla. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2020.)

Tiistai 3.11. klo 06-16

Kotkan merivartioyksikkö järjesti merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksen yhdessä öljyntorjunta-alus Grisslanin kanssa Kotkan merivartioyksikön valvonta-alueen länsipuolella Loviisassa Valkon sataman edustalla. Harjoituksessa selvitettiin ja laskettiin raskasta meriöljyvuomia mereen öljyntorjunta-alus Grisslanin kannelta. Puomin selvitystyötä aluksen kannella teki öljyntorjunta-alus Grisslanin miehistö ja harjoituksen johti Kotkan merivartioaseman 2. vartioupseeri. Harjoitus oli ensimmäinen missä raskasta meriöljyvuomia selvitetään ja lasketaan mereen kyseiseltä alukselta. Harjoitukseen osallistui öljyntorjunta-alus Grisslanin miehistön lisäksi Kotkan-, Haapasaaren- ja Porvoon merivartioaseman henkilöstöä. Haapasaaren- ja Porvoon merivartioasemien henkilöstö toimi harjoituksessa veneryhmien tehtävissä. Kuviossa 14 avustavina aluksina toimivat Haapasaaren merivartioaseman partiovene sekä Kotkan merivartioaseman apuvene.



Kuvio 14: Haapasaaren merivartioaseman partiovene veneryhmän tehtävissä. (Rajavartiolaitos 2020).

Kuviossa 15 esitetään raskaan meriöljyvuomin selvitystyötä öljyntorjunta-alus Grisslanin kannelta Loviisan Valkon sataman edustalla. Hinaavana ja avustavana aluksena toimii Porvoon merivartioaseman rannikkovartiovene. Kotkan järjesti merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksen Loviisassa yhteistoiminnassa öljyntorjunta-alus Grisslanin kanssa 2.-3.11.2020.



Kuvio 15: Raskaan meriöljyvuomin selvitystä öljyntorjunta-alus Grisslanista (Rajavartiolaitos 2020).

Harjoituksen aikana keskustelin Grisslanin päällikön, joka vastaa torjunta-aluksen ja miehistön turvallisuudesta, vahdissa olleen perämiehen, sekä öljyvuomin selvitystyötä aluksen kannella tekevien miehistön kanssa. Tein muistiinpanoja keskusteluista ja dokumentoin harjoitusta valokuvaamalla. Harjoituksen päätyttyä pidimme palautekeskustelun, jossa jokaiselle harjoitukseen osallistuneilla oli mahdollisuus tuoda omia näkemyksiään ja arvioitaan harjoituksen kulusta. Keskusteluiden tärkein anti oli se, että harjoituksia täytyy

järjestää useammin ja niiden tulisi olla säännöllisiä koska vain harjoittelemalla voimme kehittyä. Kirjasimme harjoituksesta myös raportin, jonka saamme hyödynnettyä merellisten ympäristövahinkojen kehittämässä ja tulevien torjuntaharjoitusten suunnittelussa

Keskiviikko 4.11. klo 06-16

Aloitin aamun merivartioaseman hallinnollisilla tehtävillä, jotka jäivät tiistaina tekemättä merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksen takia. Hallinnollisten tehtävien jälkeen lähdimme yhdistettyyn satamapartioon alueemme kauppa-alussatamiin sekä valtakunnan merirajalle. Satamapartion tarkoituksena oli kehittää valvontatoimia satamien turvatoimialueella. Tarkoituksena on myös valvoa, ettei sataman turvatoimialueella ole asiaankuulumattomia henkilöitä tai merenkululle vaarallisia esineitä.

Partion yhteydessä kävimme tutustumassa hinattavaan 100 m³ säiliöön, kutsumanimeltään Valas. Merellisten ympäristövahinkojen torjuntatyössä voidaan merestä kerätty öljy siirtää kerääjäaluksen omista keräyssäiliöistä Valaan säiliöihin merellä. Kuviossa 16 esitetään säiliön täyttö ja tyhjennysliittimet.



Kuvio 16: Säiliön täyttö ja tyhjennysliittimet (Rajavartiolaitos 2020).

Säiliön tarkoituksena on, että keräilyalus voi öljyn siirron jälkeen jatkaa keskeytyksettä keräilyä omiin tyhjennettyihin säiliöihinsä. Merestä kerätyn öljyn siirron jälkeen Valas voidaan

hinata lähimpään satamaan, jossa sen säiliöt tyhjennetään pumppaamalla säiliöautoon, kerätyn öljyn jälleen käsittelyä varten. Valaan tyhjennyksen jälkeen se voidaan taas hinata keräilyaluksen luokse seuraavaa kerätyn öljyn siirtoa varten. Tällä menetelmällä keräilyaluksen ei itse tarvitse mennä satamaan tyhjentämään aluksen säiliöitä, vaan voi jatkaa öljyn keräämistä merestä lähes keskeytyksettä. Kuviossa 17 esitetään hinattava 100³ säiliö merestä kerättävälle öljylle.



Kuvio 17: Valas, hinattava säiliö merestä kerätylle öljylle (Rajavartiolaitos 2020).

Torstai 5.11. klo 06-18

Aamu alkoi aikaisin logistiikan valvonnalla. Aamulla ilma-alusjärjestelmä lastattiin rekka-autoon kuljetettavaksi kohti seuraavaa määränpäättä, Vallgrundin merivartioasemaa. Euroopan meriturvallisuusviraston miehittämättömän RPAS-ilma-alusjärjestelmä oli reilun kuukauden ajan Kotkan merivartioaseman operatiivisen päivittäistoiminnan tukena valvontaja tunnistustehtävissä.

Osallistuin tarkkailijan roolissa Kymenlaakson Pelastuslaitoksen ja Stora Enson Kotkan Sunilan paperitehtaan järjestämään suuronnettomuusharjoitukseen. Harjoituksessa simuloitiin paperitehtaalla tapahtunutta kemikaalivuotoa, jossa kemikaali höyrystyy ja kulkeutuu tuulen mukana asutuskeskuksiin ja lähisaaristoon. Merivartioston rooli tämänkaltaisissa harjoituksissa olisi ihmisten evakuoiminen vaara-alueelta saaristossa ja merialueella sekä eristää vaara-alue ja estää vesiliikenteen kulku vaara-alueelle. Harjoituksen tavoitteena oli kehittää viranomaisyhteistyötä suuronnettomuuksien varalle. Kuviossa 18 esitetään pelastusyksikön valmistautuminen harjoitukseen.



Kuvio 18: Kymenlaakson pelastuslaitoksen ja Stora Enson Sunilan paperitehtaan järjestämä suuronnettomuusharjoitus (Rajavartiolaitos 2020).

Perjantai 6.11. klo 06-16

Aamu alkoi hallinnollisilla tehtävillä. Sisärajarokastuksien palauttaminen Suomen ja Viron väliseen liikenteeseen aiheuttaa Kotkan merivartioasemalle useita henkilöstökomennuksia Helsingin sataman rajatarkastusyksikköön. Henkilökomennusten takia työvuorosunnitteluun tuli uusia haasteita henkilöstön riittävyyden ja merivartioaseman oman meripelastusvalmiuden suunnittelussa.

Iltapäivällä ajoimme partioveneellä rajapartion valtakunnan merirajalle. Rajapartion yhteydessä suoritimme kalastuksen valvontaa kansalaisen tekemän ilmoituksen takia. Ilmoittajan mukaan suuren pyydyksen pelättiin ajautuvan laivaväylälle pyydyksen huonon ankkuroinnin takia ja siten aiheuttavan merenkululle vaarallisen esteen.

Lauantai 7.11. klo 08-20

Aamu alkoi Ilmatyynyaluksen teknisellä koulutuksella ja vauriontorjuntaharjoituksella. Harjoituksen jälkeen lähdimme ilmatyynyalus koulutusajoon. Koulutusajossa oma roolini oli oppija. Tarkoitukseni on saada ilmatyynyaluksen päällikkö pätevyys suoritettua tulevan talven aikana. Ilmatyynyaluksen päällikkyyttä vaatii 30 tunnin koulutusajon, josta 10 tuntia ajetaan avovedessä ja 20 tuntia jääkannen päällä. Ilmatyynyalus koulutuksen kesto oli reilut kolme tuntia.

Ilmapäivällä kirjoitin merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksessa tekemäni muistiinpanot puhtaaksi ja siirsin harjoituksessa dokumentoimani kuvat tietokoneelle. Lopuksi siirsin kaikki tiedostot ja dokumentit merellisten ympäristövahinkojen torjunnan aineistolle luotuun sähköiseen kansioon. Kansiossa alkaa olla jo aika runsaasti materiaalia, jotka pitäisi jossakin vaiheessa ehtiä järjestämään kunnolla. Aineiston hallinnalla varmistetaan, että aineisto säilyy luotettavana ja käyttökuntoisena.

Sunnuntai 8.11. klo 06-18

Sunnuntai aamu alkoi länsialueen partiovenepartiolla. Kotkan ja Helsingin merivartiokeskityksien valvontavastuu on jaettu yksiköiden välisten valvonta-alueiden sauma-alueelle ja nyt oli meidän valvontavastuumme alueella. Partiovenepartion yhteydessä suoritimme vesiliikenteen- ja kalastuksen valvontaa sekä Loviisan sataman turvatoimialueen valvontaa. Partion kesto oli kuusi tuntia. Kuviossa 19 esitetään Kotkan merivartiokeskityksen partiovenepartio sauma-aluepartiossa.



Kuvio 19: Merivartiokeskityksien sauma-aluepartio (Rajavartiolaitos 2020).

Ilmapäivällä luin tekemäni muistiinpanot merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksen palautekeskustelusta, havainnoistani sekä keskusteluista Grisslanin miehistön kanssa. Tein havainnoistani raportin ja tallensin sen aikaisemmin luomaani merellisten ympäristövahinkojen sähköiseen kansioon. Päivän päätteeksi tein Kotkan merivartioyksikön viikkoraportin Suomenlahden merivartioston analyysikeskukseen. Analyysikeskus tekee kaikista yksiköiden tekemistä viikkoraporteista koosteen Suomenlahden merivartioston ylemmän johdon käyttöön.

Maanantai 9.11. klo 06-16

Päivän aikana muun toiminnan ohessa kävin läpi harjoitusraportin sekä merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksen tuomia kehitysajatuksia. Harjoitusraportin ja torjuntaharjoituksessa Grisslanin miehistön kanssa käymieni keskusteluiden perusteella voi todeta, että heillä oli hyvin samansuuntaisia ajatuksia ja näkemyksiä toiminnan kehittämisen osalta kuin mitä tutkimukseni analyysitulokset tuovat esille. Tästä on hyvä lähteä hyvin alkanutta yhteistyötä kehittämään.

Päivän ja työvuoron päätteeksi pidimme palaverin merivartioyksikön päällikön kanssa. Päällikön sijaisuuteni loppui, joten tietojen vaihto kasvokkain palaverissa on mielestäni tärkeää. Selvitin sijaisuuteni aikana esille tulleet tärkeimmät operatiiviset asiat sekä henkilöstö ja kalustotilanteen yksikön päällikölle. Palaverissa keskustelimme myös kuluvan viikon tulevista tapahtumista.

Seurantajakso 7 analyysi

Olen erittäin tyytyväinen seurantajakson antiin. Merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoitus saatiin toteutettua suunnitellusti kohtalaisen haastavista sääolosuhteista huolimatta. Torjuntaharjoituksen anti oli kaikille harjoitukseen osallistuneille hyvä ja uusia kehitysideoita tuli kaikille harjoitukseen osallistuneille osapuolille. Itse sain erittäin hyvää aineistoa kehittämistehtävääni sekä yksikön merellisten ympäristövahinkojen torjunnan jatko kehittämiseen. Seurantajakson lopulla sain analysoitua harjoituksessa tekemäni muistiinpanot havainnoistani, keskusteluista Grisslanin miehistön sekä palautekeskustelusta.

Euroopan meriturvallisuusviraston miehittämättömän RPAS-ilma-alusjärjestelmä saatiin matkaan kohti Vaasaa seuraavalle merivartioasemalle. Kokemukset RPAS-ilma-alusjärjestelmästä ovat hieman ristiriitaiset. Hyvissä keliolosuhteissa valvonta- ja tunnistustehtävissä laite on erinomainen, säästää aikaa ja merivartioston kalustoa, mutta on sääolosuhteiden ollessa huonot kovan tuulen tai huonon näkyvyyden takia, toimintakyky on olematon.

Suuronnettomuusharjoituksen seuraaminen tarkkailijan roolissa antoi hyvän näkemyksen pelastuslaitoksen johtamisesta. Sieltä sai poimittua hyviä johtamistoimenpiteitä oman johtamisen kehittämiseen. Eri viranomaisten yhteistyö ja sen onnistuminen suuronnettomuuksissa on erittäin tärkeä kansalaisten turvallisuuden varmistamisen kannalta, jonka tämäkin harjoitus selkeästi osoitti. Viranomaisten omat roolit ja niiden nivoutuminen yhdeksi joustavaksi viestinnän ja toiminnan kokonaisuudeksi antaa parhaan lopputuloksen. Niitä on siis syytä yhteistoiminnassa harjoitella.

Operatiiviset- ja hallinnolliset työt veivät taas oman osansa tästäkin seurantajaksoista, osin Covid-19 virustaudin aiheuttamien uusien järjestelyiden, kuten sisärajatarkastusten palauttamisen takia. Aseman henkilöstöä jouduttiin komentamaan järjestelyiden takia Helsingin sataman rajatarkastusyksikköön. Seurantajakson aikana partioiden ja hälytystehtävien lisäksi ehdimme suorittaa pätevyysiin tähtäävää koulutusta ilmatyynyaluksella.

Löydöksiä tutkimuksen aineistosta löytyi useita, jotka tukevat meneillään olevaa merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistyötä sekä laadullista tutkimusta. Haluaisin nostaa aineistosta muutamia esiinnoitteita löydöksiä, joita tukee julkaisu nimeltään Ympäristöministeriön raportteja 24/2018, Suomen ympäristövahinkojen torjunnan kokonaisselvitys 2017-2025. Siinä todetaan yhteistoimintasuunnitelmien laatimisesta ja yhtenäistämistä sekä viranomaisyhteistyön -ja toimintasuunnitelmien mukaisen nopean ja tehokkaan torjuntatyön aloittamisesta. Raportissa otetaan kantaa myös torjuntavalmiuden- ja torjuntakyvyn kehittämiseen sekä materiaalien hankkimisen osalta, että myöskin toimintamallien kehittämisen osalta, mitä ovat tutkimukseni keskeisiä teemoja. Samojen teemojen ympärille olen rakentanut myöskin meneillään olevaa merellisen ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistehtävää. (Jolma, Haapasaari, Häkkinen & Pirttijärvi 2018, 48-72.)

Merellisten ympäristövahinkojen torjunta, johtaminen

Tämän seurantajakson teemana merellisten ympäristövahinkojen torjunnan osalta on johtaminen. Johtamisen onnistuminen edesauttaa torjuntayksiköiden organisoimista sekä itse torjuntatyötä. Kun merellinen ympäristövahinko vahinko on tapahtunut Suomen talousvyöhykkeellä tai aluevesillä aavalla selällä, Rajavartiolaitos vastaa ympäristövahinkojen torjunnan johtamisesta ja asettaa pelastustoiminnan johtajan. (Rajavartiolaitos 2020.)

Rajavartiolaitoksen pysyväisasiakirja (RVLPAK C.16) määrittää merellisten ympäristövahinkojen johtamisen toimenpiteet. Merellisen ympäristövahingon tapahduttua ja hälytyksen tultua merivartioston johtokeskuksen kenttäjohtaja aloittaa välittömästi torjuntatoimien alkutoimenpiteet sekä hälyttää varalla olevan yleisjohtajan. Yleisjohtaja toimii tilanteessa pelastustoiminnan johtajana, joka vastaa torjuntatoimien käynnistämisestä

ja torjuntatehtävän kiireellisyuden määrittämisestä. Pelastustoiminnan johtaja voi tarvittaessa määrätä avukseen meritoiminnan johtajan ja lentotoiminnan koordinaattorin. Johtokeskuksessa samoissa tiloissa toimiva kenttäjohtaja ja meripelastusjohtaja toimivat tiiviissä yhteistyössä pelastustoiminnan johtajan kanssa ja käyttävät osittain samoja resursseja tehtävän suorittamiseksi.

Kun vahinko on tapahtunut alueen pelastuslaitoksen vesialueella, pelastuslaitos vastaa merellisten ympäristövahinkojen torjunnan johtamisesta ja asettaa pelastustoiminnan johtajan. Sopimuksen mukaan kaikki maa-alueella ja sisävesillä tapahtuneet ympäristövahingot kuuluvat pelastuslaitoksien torjuntavastuulle. (Rajavartiolaitos 2020.)

Muutosjohtaminen

Työyhteisön lisäksi hyvinvoinnin tarkastelu täytyy kohdistua myös esimieheen. Esimiehen hyvinvoinnilla omassa työssään on selkeä yhteys työyhteisön ilmapiiriin, työyhteisön hyvinvointiin sekä sitä kautta myös organisaation tuloksellisuuteen. Jos esimies jaksaa ja voi hyvin ja luo positiivista energiaa työssään niin koko työyhteisö voi hyvin. Uupunut esimies ei jaksa kannustaa eikä motivoida työntekijöitään vaikuttaa se negatiivisesti koko työyhteisöön. Myös työntekijöiden hyvinvointi vaikuttaa esimieheen. Energinen ja muutokseen positiivisesti suhtautuva työntekijä antaa esimiehelle motivaatiota ja voimaa työssä jaksamiseen ja muutoksen läpiviemiseen. Jos esimiehen oma esimies on luotettava voi esimies käydä läpi muutoksen kipupisteitä hänen kanssaan, sada tukea ja hyviä neuvoja työyhteisön ja itsensä johtamiseen sekä muutoksessa selviytymiseen. (Pirinen 2014, 164.)

3.8 Seurantajakso 8, 17.11.-20.11.2020, aineiston hallinta

Seurantajakso alkoi poikkeuksellisesti etätöillä Covid-19 virustaudin aiheuttamien terveysturvallisuusjärjestelyiden takia. Tämän seurantajakson tavoitteena on merellisten ympäristövahinkojen torjunta kehittämis- ja tutkimusaineiston järjestäminen sähköiseen kansioon, joka sisältää muutakin merellisen ympäristövahinkojen torjunnan dokumentteja ja kuvia. Vaikka merellisten ympäristövahinkojen kehitystehtävä opinnäytetyön osalta loppuikin, niin merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehitystyötä toki jatketaan edelleen aktiivisesti Kotkan merivartioasemalla yhteistoiminnassa muiden toimijoiden kanssa.

Aineiston hallinta

Kaikkea tutkimukseen kerättyä aineistoa ei siis julkaista mutta tutkija on velvollinen säilyttämään keräämänsä aineiston eli primääri aineiston. Tutkimukseen kerätty aineisto on mahdollista tallentaa myöhempää käyttöä varten esimerkiksi jatkotutkimuksia varten tai toisten tutkijoiden käyttöön. Aineistohallinnalla tarkoitetaan, että kerätty aineisto on järjestetty ja tallennettu siten, että tietosuoja ja tietoturva on varmistettu koko aineiston

elinkaaren ajan ja, että aineisto säilyy luotettavana ja käyttökuntoisena. Aikaisempaan tutkimukseen kerättyä ja tallennettua aineistoa kutsutaan sekundääriaineistoksi. (Kananen 2017, 195.)

Tiistai 17.11.2020 klo 06-16

Etätöissä siis kotona tietokoneen ääressä. Hallinnollisia tehtäviä, sähköpostin läpikäyntiä ja viesteihin vastaamista pitkien vapaiden jälkeen. Olin myös sähköpostitse yhteydessä Rajavartiolaitoksen esikunnan ympäristöasiantuntijaan liittyen merellisten ympäristövahinkojen torjuntavälineisiin ja niiden hankintoihin. Tein myös alustavaa työvuoro ja lomasuunnittelua huomioon ottaen niissä tulevat ensi vuoden isommat harjoitukset Kotkan merivartioasemalla.

Seuraavana otin käsittelyyn tukipyynnöt. Vastasin Raja- ja merivartiokoulun yksiköille lähettämiin koulutustukipyyntöihin. Koulutuspyynnöt koskevat tulevien kadettien merenkulku, sekä voimankäytön kenttäkoulutuksia. Kotkan merivartioyksikön henkilöstöstä kaksi voimankäytön kenttäkouluttajaa ja yksi merenkulun kouluttaja lähtevät tukemaan Raja- ja merivartiokoulua tulevien upseereiden kouluttamisessa.

Keskiviikko 18.11.2020 klo 06-16

Etätöyt jatkuvat kotona Covid-19 virustaudin terveysturvallisuusjärjestelyiden takia. Tämän päivän tehtävänä on saada lomavuorottelun mukainen loma suunnitelma päivitettyä. Tavoitteena on tehdä myös seuraavan kolmen viikon työvuorolista suunniteltua valmiiksi sekä puolustusvoimien Rajavartiolaitokselle tarjoamien täydennyskoulutuksien tarvekartoituksen läpikäyminen. Olisiko Kotkan merivartioaseman henkilöstölle mahdollisesti tarjolla talven ja kevään aikana järjestettäviä yksikköä tukevia täydennyskoulutuksia puolustusvoimien koulutustarjonnassa.

Seuraavana tyolistassani on Kotkan merivartioaseman RIB- veneen NV17 takuureklamaatioiden tilanteen tarkastelu. Vene on kyseisen mallisarjan prototyyppi, johon tehdään talven aikana telakoinnin yhteydessä tarvittavia muutoksia. Vene on tyypiltään RIB-vene eli suomeksi kovapohjainen vene, jossa on ilmatäytteiset ponttonit veneen laidoilla. RIP tulee sanosta rigid inflatable boat.

Torstai 20.11.2020 klo 06-16

Aamu alkaa aineiston hallinnalla merivartioasemalla. Kävin läpi merellisten ympäristövahinkojen torjunnan materiaalille luotua sähköistä kansiota. Loin sähköiseen kansioon alakansion, johon järjestin kaikki tutkimukseeni ja kehittämistehtävääni liittyvät dokumentit ja kuvat siihen. Edelleen täytyy yhdistää kaikki dokumentit ja analysointitaulukot

omalta siviilikoneelta samaan sähköiseen kansioon, jolloin koko aineisto on samassa paikassa hyödynnettävissä mahdollista myöhempää käyttöä varten.

Tänään harjoittelimme puolustusvoimien Utin helikopteripataljoonan NH-90 helikopterin miehistön kanssa pelastettavan henkilön vinssaamista helikopteriin. Harjoittelimme henkilön vinssaamista merestä sekä veneen kannelta helikopteriin veneen ollessa liikkeessä sekä merenkäynnissä ajalehtivasta, ohjailukyvyttömästä veneestä. Harjoittelimme myös henkilön pelastamista merestä ja pelastettavan nostamista merestä partioveneeseen yhteistyössä helikopterin pintapelastajan kanssa.

Perjantai 20.11.2020 klo 06-15

Perjantaiamu alkoi jälleen hallinnollisilla tehtävillä. Vuorossa oli seuraavan viikon operatiivisen partion luominen Rastijärjestelmään ja tulevan viikon viikkosuunnitelman tekeminen. Sisärajatarkastusten jatkuminen Helsingin satamissa toi tarvetta muokata myös seuraavaan kolmen viikon jakson työvuorosuunnitelmaa. Henkilökomennukset jatkuvat Helsingin sataman rajatarkastusyksikköön.

Kävimme aseman päällikön kanssa keskustelua Balex Delta harjoituksesta, sen suunnittelusta ja henkilöstötarpeista harjoituksen aikana. Harjoitus on monikansallinen merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoitus, jonka ajaksi merivartioaseman meripelastusyksikköä lukuun ottamatta koko Kotkan merivartioaseman henkilöstö tulee osallistumaan harjoitukseen. Harjoituksen ajaksi päällikkö voi määrätä lomakiellon henkilöstön riittävyyden varmistamiseksi.

Seuraavaksi keskustelimme jatkumona edelliseen aiheeseen omasta opinnäytetyöstäni ja tarkemmin merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistehtävästäni ja sitä tukevasta laadullisesta tutkimuksesta. Pyysin päällikköä tekemään kirjallisen toimeksiantajan palautteen opinnäytetyöstäni, jonka hän lupasi antaa hyvissä ajoin ennen Laurean ammattikorkeakoulun opinnäytetyön ohjaajan asettamaa määräaikaa. Nyt sekin asia on kunnossa, joten taas edistyi hieman urakassani.

Keskustelimme merivartioyksikön päällikön kanssa Kotkan merivartioaseman henkilöstön kriisinajan tehtävistä sekä heidän sijoituspaikoistaan. Suunnittelimme sijoituspaikkoihin ja heidän tehtäviinsä muutoksia henkilöstön tehtävävaihdoksien sekä aseman henkilöstömuutoksien takia. Kävimme vielä uudestaan päivitetyn suunnitelman läpi tehden vielä muutamia päällikön esittämiä muutoksia sijoituspaikkojen suhteen. Nyt sijoituspaikat ja tehtävät pitäisivät olla kunnossa noin vuoden kuluttua pidettävää kertausharjoitusta varten.

Seurantajakson 8 analyysi

Seurantajakso sisälsi paljon hallinnollisia tehtäviä johtuen Covid-19 virustaudin terveysturvallisuus varotoimista ja siihen liittyvistä etätyöpäivistä. Sain kuitenkin tehdä kerrankin hallinnollisia töitäni rauhassa virkapuhelimen ollessa ainoa häiriötekijä. Merellisten ympäristövahinkojen torjunta kehittämis- ja tutkimusaineiston hallinnalle ja järjestämiselle oli vihdoin aikaa ja sainkin aineiston järjestettyä tyydyttävään järjestykseen. Lopullinen järjestäminen vielä odottaa, että saan koko aineiston myös omalta siviili tietokoneeltani siirrettyä samaan paikkaan muun aineiston kanssa.

Työpaikalle etäpäivien jälkeen palattuani pääsin merelle harjoittelemaan ja kehittämään meripelastusta yhteistoimintaviranomaisen, puolustusvoimien helikopteripataljoonan NH-90 helikopterin miehistön kanssa. Yhteistoimintaharjoitus sisälsi meripelastuksen toimintamallien kehittämistä ja niiden harjoittelua. Näillä yhteistoimintaharjoituksilla varaudutaan isompaan alusonnettomuuteen merellä, jolloin suurin osa Rajavartiolaitoksen ja puolustusvoimien pinta- ja ilma-alus kalusto ovat pelastus- ja evakuointitehtävillä onnettomuuspaikalla.

Päiväkirjaraportoinnin viimeinen seurantajakso on takana, mutta puurtaminen opinnäytetyön parissa jatkuu edelleen. Syksy eteni vauhdilla ja 10 viikkoa päiväkirjaraportointia meni nopeasti. Tämän päiväkirjaraportoinnin jälkeen tavoitteena on tehdä vielä laadullisen tutkimusten tulosten esittäminen sekä yhteenveto ja pohdinta opinnäytetyöhöni.

Merellisten ympäristövahinkojen torjunta, talviolosuhteet

Tämän seurantajakson teemana merellisten ympäristövahinkojen torjunnan osalta on merellinen ympäristövahinkojen torjunta talviolosuhteissa. Merellisten ympäristövahinkojen torjuntatyöhön haasteita tuovat muun muassa vaikeat sää- ja keliolosuhteen talvisin. Meren ollessa auki, kova tuuli, korkea aallokko ja usein huono näkyvyys sumun tai kovan vesi- tai räntäsateen takia tekee torjuntatyön mahdottomaksi. Oman haasteen torjunta työlle tekee myös muuttuvat olosuhteet, jotka vaihtelevat rannikolta saaristoon ja edelleen avomerelle mentäessä.

Oman lukunsa torjuntatyöhön luovat jääolosuhteet. Meressä oleva jääpeite estää avoveden öljyntorjuntamenetelmien käytön kokonaan. Jääolosuhteita on useita erilaisia: teräsjäätä, ajojäätä, kohvaa, kerrosjäätä, ahtojäätä, murrettua jäätä, kiintojäätä, puikkojäätä, jäätyvää ja sulavaa jäätä. Jääolosuhteet vaihtelevat erittäin paljon mentäessä rannikolta saaristoon ja edelleen avomerelle. Toisaalta kova jäätalvi saattaa myös auttaa torjuntatyössä.

Talviolosuhteet voivat toisinaan helpottaa liikkumista vahinkoalueella, ja meren jää sekä ilman kylmyys hidastavat öljyn muuntumista. Jää saattaa toimia myös öljyvuomin tavoin estäen öljyä leviämästä laajemmalle alueelle. Kiintojään reuna voi myös antaa suojaa ja estää siten rannikon rantaviivaa likaantumiselta. Öljyntorjunnan erikoislaitteillakin öljyn

keruutyö on jääolosuhteissa erittäin hidasta. Öljy leviää laajemmalle pääasiassa väyliä ja raijoja pitkin ja sitä voi kulkeutua myös jäätyvän jään päälle. Jääoloissa öljyvahinkojen torjunta mekaanisin keräysmenetelmin on hankalaa, hidaskestoista ja kallista, mutta ei kuitenkaan mahdotonta. (Jolma ym. 2018, 100.)

Muutosjohtaminen

Kun työntekijät ovat hyväksyneet muutoksen on esimiehen tehtävänä olla kannustava, näyttää ja vahvistaa uutta suuntaa ja toimintaa. Vaikka työntekijän energiatasot eivät vielä ole korkealla, kokee hän tunteen tasolla hyväksyntää, toivoa ja luottamusta. Hänen suoritustasonsa alkaa nousta ja hän kokee jopa innostusta. Työntekijä alkaa pikkuhiljaa huomata mahdollisuudet, jotka muutoksen mukana ovat tulleet esille. Uuden tehtävän tai toimintatavan istuttaminen jokapäiväiseen arkeen ja uuden tehtävän tuomien hyötyjen ja mahdollisuuksien konkretisointi, on esimiehen tehtävä. Tässäkin esimiehen on näytettävä suuntaa ja toimintaa omilla esimerkeillään. Esimiehen on varmistuttava, ettei vanhat totut toimintatavat palaa takaisin. Esimiehen on huolehdittava, että muutosprosessi etenee suunnitelmien mukaan, jolloin työntekijä huomaa, että aluksi vaikealta tuntuneet asiat loksahavat paikoilleen ja kaikesta on sittenkin selviydytty ihan hyvin. Esimiehen kannattaa tässä vaiheessa vahvistaa työntekijöiden hyväksyntää ja ymmärrystä uusista tehtävistä antamalla positiivista palautetta yhteisistä onnistumisista. Yhteiset onnistumiset ja niistä saatu positiivinen palaute antaa voimaa ja tahtoa mennä eteenpäin. (Pirinen 2014, 56-198.)

4 Kehittämistehtävää tukevan laadullisen tutkimuksen tulokset

Tulokset ja tuotokset julkaistaan usein eri tavoin, mutta kaikkien niiden tarkoituksena on osoittaa vastaus tutkimuskysymykseen. Tulosten esittämisessä on koko ajan otettava huomioon tutkimuksen tarkoitus. On varmistettava, onko tutkintakysymykseen varmasti saatu vastaukset. Tulosten keskeinen anti esitetään tutkimusongelmittain mahdollisimman selvästi ja yksinkertaisesti. Tulokset pyritään myös kokoamaan loogiseksi ryhmiksi esimerkiksi teemoittelun mukaan, jolloin tulosten esittelyssä havainnollisuus on tärkeässä osassa. Tarkoituksena on ohjata lukijan huomio tutkimuksen päätuloksiin, joten esittämisjärjestys on tarkoin suunniteltava. (Hirsjärvi ym. 2007, 256.)

Keräsin tutkimukseeni aineistoa usealla eri tutkimusmenetelmällä. Keräsin aineiston neljällä henkilöhaastattelulla, 1.-3.9-2020 pidetyn merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksesta järjestetyn kyselyn raportilla, havainnoimalla ollen osana työyhteisöä sekä alan kirjallisuudella ja julkaisuilla. Tutkimuskysymys sisältää neljä eri teemakokonaisuutta, jotka ovat; osaamisen ja torjuntakyvyn nykytila, öljytorjuntakaluston

nykytila ja riittävyys, oman venekaluston soveltuvuus torjuntatyöhön sekä osaamista ja torjuntakyvyn kehittämistä edistävät toimet.

Syyskuun alussa Kotkan merivartioasemalla järjestetyn merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksen jälkeen aseman henkilöstölle tehtiin kysely, joka koski merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistä Kotkan merivartioasemalla. Tiivistin kyselystä tehdyn raportin kyselykoosteeksi, lisäten sen tutkimusaineistoon odottamaan analyysia. Keräsin aineistoa myös havainnoimalla kuuden viikon, 7.9.-18.10.2020 välisenä aikana. Dokumentoin kuvaamalla ja tekemällä muistiinpanoja havainnostani harjoituksissa ja koulutuksissa, keskusteluista henkilöstön kanssa sekä normaalissa päivittäistoiminnassa. Analysoin tiivistämäni kyselykoosteen ja havainnoinnin aikana tekemäni dokumentaation taulukkoanalyysillä, taulukkoa ja värikoodeja apuna käyttäen valitsemieni teemakokonaisuuksien alle ja lisäsin sen osaksi analysoitua tutkimusaineistoa tulkittavaksi.

Tutkimuksen haastatteluihin valitsin haastattelumuodoksi yksilöhaastattelut, koska hain haastateltavilta vastauksia samoista teemoista, mutta kuitenkin hieman eri näkökulmasta katsottuna. Tutkimukseen haastateltavien asiantuntijoiden valinta oli minulle helppo tutkimuksen aiheen takia. Teemakokonaisuuksien ympärille tein tutkintakysymyksen tarkentavat alakysymykset haastatteluihin.

Miten näet yksikön päällikön näkökulmasta tämänhetkisen osaamisen ja tietotaidon tason Kotkan merivartioaseman osalta?

”Osaaminen on välttävällä tasolla ajatellen todennäköisimpiä tehtäviämme, torjuntatöiden johtaminen, puomin selvitys, siirtohinnaus, nuottoaus ja yhteistoiminta eri toimijoiden kanssa. Kuitenkin vain osa henkilöstöämme on päässyt harjoittelemaan näitä kaikkia osa-alueita, ja kenellekään meistä ei ole vielä kehittynyt kunnon rutiinia toimintaan.”

”Mielestäni osaamisen ja tietotaidon taso on edelleen rajoittunut, mikä ei kuitenkaan ole yksiköiden vika, koska yksiköiden vaatimustasoa ei ole määritelty Rajavartiolaitoksen toimesta. Velvoitteita yksiköillä on kuitenkin ollut harjoitella mm. yhdessä paikallisten pelastuslaitosten kanssa ja tavoitteena on ollut asemien henkilöstön harjaantuminen varastojen keskeisimmän kaluston käytössä. Kotkassa on kuluneen vuoden aikana pidetty joitakin harjoituksia ja pyritty harjaantumaan nimenomaan Kuusisen varaston kaluston käytössä. Varsinaista aiheeseen liittyvää käytännön tason koulutusta ei ole Raja- ja merivartiokoulun kurssivalikoimassa, kuten on muihin Rajavartiolaitoksen lakisääteisiin tehtäviin, mitä pidän puutteena koulutusjärjestelmässämme. ”

Onko tämänhetkinen öljyntorjuntakalusto ajantasaista Kotkan merivartioaseman öljyntorjuntavarastossa? Tarvitaanko jotakin lisää tai muuttaa jotakin?

”Kotkan Kuusisessa on öljyntorjuntakalusto pääasiassa kunnossa. Selvityksessä on, minkälainen öljyntorjuntakaluston varastointi tulevaisuudessa tulee olemaan. Tuleeko öljyntorjuntakalustolle iso keskusvarasto vai tuleeko nämä pienemmät varastot jäämään edelleen rannikolle. ”

”Periaatteessa Kotkassa ei ole keräyskalustoa kuin se pieni skimmeri, mutta avomeripuomia on hyvin, sekä imeytyspuomia, tilattu lisää, lisäksi teillä on Valas 100 m³ tankki, joita ei ole monellakaan asemalla. Trukki varastolta puuttuu, vanha trukki piti jo alkuvuodesta siirtää Nauvosta teille, mutta siellä on se laituri ongelma. Varaston kaluston käyttö- ja kunnossapito pitää saada paremmalle tasolle. mm voimakoneiden käynnistykset/ testaukset kuukausittain.”

Miten näet Kotkan merivartioaseman aluskaluston soveltuvan merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan?

”Aseman tämän hetken venekalusto soveltuu hyvässä kelissä, jossakin määrin puomin nuottaukseen-, hinaukseen, henkilöstön kuljetukseen, Valaan hinaukseen jne. Sitten kun uusi iso partiovene saadaan, tulee hinauskyky paranemaan. Kotkan alueelta löytyy yksityisten pikkuhinureita ja troolareita, jotka soveltuvat hyvin mm. puomin vetoon ja nuottaukseen.”

”Partioveneillä ja nykyisellä rannikkovartioveneellä pystyy hinaamaan raskasta meripuomia kohtuullisen helpoissa olosuhteissa, mutta haastavammassa tuulissa kaluston hinauskyky ei riitä. Silloin tarvitaan avuksi hinaajia. Jettivetoinen apuvene on välttämätön vedessä olevan puomin käsittelyssä ja huollossa. Lähitulevaisuudessa saamme uuden, suuremman rannikkovartioveneeseen, jossa on aiempaa kalustoa parempi vetokyky. Alus soveltuu myös hyvin torjuntatöiden johtoalukseksi.”

Mitä asioita mielestäsi olisi tarpeellista kehittää yksikkötasolla johtamisen näkökulmasta?

”Lähivuosina on tarkoitus toteuttaa niin sanotusti kokonaissuorituksia, joissa yhdistyy yksiköiden ja johtokeskuksen johtaminen ja muu toiminta. Vuosien 2019-2020 aikana painopiste on ollut kalustokoulutuksessa. Koronapandemian aiheuttamat poikkeusolot ja sisärajavaivonta ovat sotkeneet harjoittelusuunnitelmia, mutta joitain harjoituksia on jo suunniteltu vuodelle 2021. Esimerkiksi Kotkan alueelle vuodelle 2021 suunnitellussa Balex Delta -harjoituksessa on tavoitteena harjoitella laaja onnettomuus sisältäen niin avomeri- kuin rantatorjuntaa, erilaista johtamisen yhteensovittamista jne. Tällaisilla harjoitteilla voidaan hioa saumoja eri johtamistasojen väliltä.”

”Osaamisen ja tietotaidon haasteena näen eri johtoportaiden ymmärryksen toisten portaiden esim. alusten tai kenttäjohtajan vaatimasta ajasta, sekä toisten portaiden tietotarpeista. Kaikkien johtamistasojen haasteena voi olla ympäristövahingon yhteensovittaminen saman

aikaisiin muihin lakisääteisiin tehtäviin, erityisesti meripelastukseen, mutta ehkä myös esimerkiksi tutkinnan turvaamiseen tai alueen eristämiseen.”

Aineiston tulkinna tavoitteena on erottaa aineistosta tutkimuskysymykseen olennaiset tiedot, joiden avulla pystyn tekemään aineistosta johtopäätöksiä. Tavoitteena on etsiä aineistosta valitsemiani teemoja kuvaavia näkemyksiä, jotka lisään valittujen teemakokonaisuuksien alle. Hyödynnän koko aineiston analyysissä samoja valitsemiani teemahaastattelujen teemoja. Saatuani laadullisen tutkimuksen aineiston analysoitua kokonaan, pyrin tulkinnoilla nostamaan aineistosta esiin merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistä tukevia löydöksiä ja tekemään niistä johtopäätöksiä

Tutkimuksen tulosten mukaan merellisten ympäristövahinkojen torjunnan johtovastuu on vaikuttanut merellisten ympäristövahinkojen torjuntavalmiuteen, johtamiseen sekä koulutuksen ja torjuntaharjoitusten toteuttamiseen liittyviin vastuisiin. Vaikutukset ja vastuut ulottuvat myös yksiköiden ja johtokeskuksen henkilöstön toimenkuvaan, henkilöstön tarvitsemaan asiantuntemukseen ja osaamiseen sekä viranomaisyhteistyöhön ja sen kehittämiseen. Yhteenvetona laadullisista tutkimuksen tuloksista voin todeta, että tutkimuksessa käyttämäni kirjallinen ja sähköinen tietoaineisto yhdessä tutkimustulosten kanssa ovat antaneet vastaukset tutkimuskysymykseeni. Vastaukset tutkintakysymykseen voidaan tiivistää valitsemieni teemojen mukaan. Miten merellisten ympäristövahinkojentorjuntaa olisi mahdollisuus kehittää yksikkötasolla?

Osaamisen ja torjuntakyvyn nykytila: Tutkimustulosten perusteella voidaan todeta, että Kotkan merivartioaseman tietotaidot ovat rajoittuneet koulutuksen ja harjoittelun puutteen takia, koska yksiköiden vaatimustasoa ei ole määritelty Rajavartiolaitoksen esikunnan toimesta. Kotkan merivartioaseman henkilöstön osaaminen ja torjuntakyky oli tutkimuksen tekemisen aikana välttävällä tasolla.

Öljyntorjuntakaluston nykytila ja riittävyys: Ympäristövahinkojen torjuntavälinevaraston kalustoa on riittävästi ja se on kohtalaisen hyvässä kunnossa. Huolto- ja testaus toimenpiteitä on kehitettävä ja joidenkin kriittisten laitteiden toimivuus ja lukumäärä pitää tupla varmistaa. Asianmukainen suojavaatetus- ja välineistö on hankittava mahdollisimman pian kaikille torjuntatyötä tekeväälle henkilöstölle.

Oman venekaluston soveltuvuus torjuntatyöhön: Kotkan merivartioaseman aluskalusto soveltuu tiedustelu ja näytteenotto, puomiselvitys, hinaus ja puomittamistehtäviin sekä johtoalustehtäviin. Partiovene sopii myös toimimaan varoveneenä öljyvuomien hinausten ja nuottausten aikana. Huolto- ja henkilökuljetustehtävät voivat myös tulla kyseeseen pitkittyneiden torjuntatehtävien aikana.

Osaamista ja torjuntakyvyn kehittämistä edistävät toimet: Henkilöstön osaamista ja torjuntakykyä voidaan kehittää teoriakoulutuksilla, johtamisen ja toimintamallien kehittämisellä sekä perusasioiden työturvallisella harjoittelulla. Huomioitava oman hälytyskaluston sijoittaminen siten, ettei harjoitus aiheuta viivytystä hälytystehtävään suorittamiseen. Oman valvonta-alueen toimintaympäristöön ja sen luomiin mahdollisuuksiin ja uhkiin on perehdyttävä ja riskit on tunnistettava.

Aineiston analyysin tuloksista ilmeni myös, että yksikön henkilöstö haluaisi Rajavartiolaitoksen esikunnan määrittävän yksiköiden merellisten ympäristövahinkojen torjuntatoimien osaamisen vaatimustason, jolloin harjoituksia ja koulutuksia on helpompi kohdentaa määritettyihin toimintoihin. Merellisten ympäristövahinkojen torjunnan kehittämistä tukee ja edistää parhaiten perustoiminnan harjoittelu itsenäisesti sekä yhteistoiminnassa eri toimijoiden kanssa. Johtamista yksiköiden eri toimijoiden sekä Suomenlahden merivartioston johtokeskuksen välillä on myös harjoitettava.

Kaiken kaikkiaan oli hienoa huomata kuinka asiat kehittyvät nopeasti, kun motivaatio kehittämistehtävän tekemiseen on korkealla. Seurantajaksojen aikana saimme useita osa-alueita kehitettyä, esimerkkeinä yhteistoimintaharjoitukset öljyntorjunta-alus Grisslanin kanssa, lisäkaluston ja välineistön hankkiminen ympäristövahinkojen torjuntavälinevarastoon sekä uusia työturvallisia toimintamalleja torjuntatyöhön. Saimme suojavaatetushankinnat Kotkan merivartioyksikön osalta kirjattua ja tilattua. Kehitimme myös torjuntatyön johtamista, esimerkiksi öljylautan nuottaustoiminnassa olevan keräilyalusryhmänjohtajan toimintaa. Keräilyalusryhmänjohtajalle on paras paikka keräävällä aluksella, josta on paras näkyvyys sekä nuotan pussin pohjukan suu aukkoon, että nuottaa hinaaviin aluksiin. Keräilyalusten ohjaamot ovat tyypillisesti myös hinaavien alusten ohjaamoita korkeammalla, joten näkyvyys keräiltävän öljylautan suhteen on myös parempi. Keräilyalusten johtaminen on helpompaa, kun näkee nuottaa hinaavien alusten toiminnan, kulkusuunnan sekä sijainnin toisiinsa nähden. Kehitimme myös keräilyryhmän alusten päälliköille annettavia ohjailukäskyjä ja niiden ennakointia sekä keräilyryhmän alusten välistä viestintää.

Reliabiliteetti ja validiteetti

Reliabiliteetti tarkoittaa tulosten pysyvyyttä ja validiteetti puolestaan sitä, että tutkimuksessa tutkitaan oikeita asioita. Laadullisen tutkimuksen tavoitteena on saada luotettavaa tutkimustietoa. Laadullisessa tutkimuksessa on tutkijan itsensä päätettävissä aineiston keruu- ja analyysimenetelmät, jolloin tutkija itse ja hänen rehellisyytensä on luotettavuuden mittarina. Luotettavuustarkastelun edellytys on tutkimuksen riittävä dokumentointi, koska sen avulla pystytään tarkastelemaan ja arvioimaan tutkijan valintoja ja ratkaisuja. Perustelut valinnoista ja ratkaisuista lisäävät aina kirjoittajan uskottavuutta ja luotettavuutta. Tutkimuksen luotettavuutta arvioidessa mittarina voidaan käyttää myös

tutkimuksen riittävää dokumentaatiota, josta pystytään tarvittaessa jäljittämään tutkijan tekemät ratkaisut ja valinnat sekä niiden arvioinnin. (Kananen 2017, 175-178.)

Tutkimuksessani olen tutkinut mahdollisuuksia ja keinoja kehittää yksikön henkilöstön osaamista ja torjuntakykyä, saada torjuntatyötä tukevia toimintamalleja kehitettyä yksikköön, jossa itse työskentelen. Tutkimus on minulle erityisen merkityksellinen, koska pyrin tutkimuksen avulla lisäämään omaa sekä työtovereideni tietämystä ja osaamista tutkimuksen aiheesta. Tavoitteenani oli saada aiheesta luotettavaa tutkimustietoa ja dokumentaatiota, jota pystyy kehitystyössä edelleen hyödyntämään. Olen pyrkinyt noudattamaan huolellisuutta ja tarkkuutta tutkimustyössäni, olemaan avoin ja vastuullinen kaikessa tekemisessäni. Tutkimuksen luotettavuutta arvioitaessa, arvioinnin kohteena on tutkimuksen aikana tekemäni ratkaisut, arviot ja valinnat. Luotettavuuden ja paikkansapitävyyden yhtenä mittarina ja kriteerinä olen minä itse, kirjoittajana. Aineistoa tutkimukseeni keräsin kirjallisuudesta sekä sähköisistä julkaisuista, havainnoiden, ollen osana työyhteisöä, kyselyllä sekä haastatteluilla. Haastatteluihini valitsin organisaatiostamme alan asiantuntijat, joilla uskoin olevan paras tietämys tutkittavasta aiheesta. Todenmukaisempien ja kattavampien vastauksien saamiseksi haastatteluissa, lähetin haastattelukysymykset etukäteen haastateltaville kysymyksiin tutustumista varten. Tutkimuksessani olen käyttänyt mahdollisimman luotettavia sekä painettuja kirjallisia, että sähköisiä lähteitä. Tutkimuksessa ei ole julkaistu haastateltavien nimiä ja olen myös huomoinut, että kaikki tieto mitä opinnäytetyössäni käsittelen, on saatavissa julkisista lähteistä. Tutkimusluvan opinnäytetyötäni varten olen saanut Rajavartiolaitokselta.

5 Yhteenveto ja pohdinta

Merellisten ympäristövahinkojen torjunta kehittämistehtävänä antoi mielenkiintoisen haasteen, johon halusin ehdottomasti tarttua. Kehitystehtävä osana opinnäytetyötä toi minulle mielenkiintoa päivittäisten työtehtävieni raportoinnin lisäksi. Päiväkirjamuotoisen opinnäytetyön tarkoitus oli kehittää ja saada torjuntatyötä tukevia ja eteenpäin vieviä kehitysehdotuksia aikaiseksi ja näkyviksi. Halusin tehdä laadullisen tutkimuksen tukemaan ja antamaan lisäarvoa kehittämistehtävääni. Tutkimuksen tavoite oli selvittää, minkälaiset valmiudet merellistä ympäristövahinkojen torjuntaa on mahdollista kehittää yksikkö tasolla. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää mitä toimia yksikön on ensisijaisesti kehitettävä ja mihin kehittämistoimet olisivat kohdennettava.

Tieto lisää tuskaa. Tämä ei pidä paikkaansa, kun puhutaan muutosjohtamisesta. Epätietoisuus hämmentää, luo pelkoja ja pelot puolestaan huhuja, jotka luovat lisää epätietoisuutta, jolloin kierre on valmis. Epätietoisuus puolestaan luo muutosvastarintaa. Tietoisuutta lisäämällä, osallistamisella, motivoimalla ja kannustamisella pääsee jo pitkälle muutosjohtamisessa.

Esimiehen oma esimerkki ja rakentava palaute oikealla hetkellä motivoivat työntekijää muutoksen keskellä. Heräsi kysymys, osaanko olla oikeanlaista esimerkkiä näyttävä ja motivoiva esimies? Näitä menetelmiä pyrin kuitenkin käyttämään kuluneen syksyn aikana saadakseni henkilöstön hyväksymään uuden tehtävän ja jopa innostumaan siitä. Koen, että esimiehen yksi tärkeimmistä tehtävistä on huolehtia henkilöstön hyvinvoinnista, ammattitaidon kehittämisestä ja ylläpidosta. Useat keskustelut aiheesta, merellisen ympäristövahinkojen torjuntaharjoitukset ja koulutukset lisäsivät henkilöstön tietoisuutta, kokemuksia sekä uutta osaamista. Hyvinvointi kasvaa, kun epätietoisuus ja epävarmuus omasta osaamisesta vähenee. Kiinnostus uutta tehtävää kohtaan heräsi vastuuttamisen ja osallistamisen kautta. Mielenkiintoista oli huomata miten eri ihmiset kokevat muutoksen, vaikka muutos on kaikille sama.

Kesällä, 2021 elokuussa järjestetään Kotkassa Balex Delta, kansainvälinen merellisten ympäristövahinkojen torjuntaharjoitus, johon Kotkan merivartioasema tulee jossakin määrin osallistumaan. Harjoitusta silmällä pitäen uusia toimintamalleja sekä veneryhmän, että rantaryhmän öljypuomin selvitystyöhön on kehitetty sekä torjuntavälineistöä -ja kalustoa on hankittu. Kehitettyjä toimintamalleja tullaan harjoittelemaan vuoden 2021 kevään ja kesän aikana ennen Balex Delta torjuntaharjoitusta. Balex Delta harjoituksen tarkemmasta ohjelmasta ei tässä vaiheessa ole vielä tietoa, mutta sen suunnittelu on jo käynnissä. Suunnittelutyöhön tulee osallistumaan myöhemmin henkilöstöä myös Kotkan merivartioasemalta. Kotkan merivartioyksikön henkilöstön osaaminen ja merellisten ympäristövahinkojen torjuntakyky kehittyi syksyn aikana sekä suunnittelun, varautumisen, että itse torjuntatyön osalta. Kotkan merivartioyksikön henkilöstö jatkaa kehittämistyötä itsenäisesti ja yhdessä yhteistoimintaviranomaisten sekä yksityisten sopimus torjunta-alusten henkilöstön kanssa.

Seurantajaksot päättyivät ja syksy on jo pitkällä. Oma osaamiseni ja tietämykseni aiheesta karttui merkittävästi varmasti jokaisella osa-alueella tämän syksyn aikana. Kehittämistehtävä oli erittäin mielenkiintoinen jo pelkästään siksi, että tehtävä on ajankohtainen Suomenlahden merivartiostolle ja Rajavartiolaitokselle. Kehittämistehtävä ja sitä tukeva laadullinen tutkimus opettivat paljon, vaikka välillä tuli turhautumisia ajanpuutteen takia. Olisin halunnut tehdä enemmän mutta tunnit loppuivat kesken. Olisinko jotakin voinut tehdä toisin tai käyttää aikani paremmin? Todennäköisesti kyllä, ainakin jossain määrin. Opinnäytetyölläni oli selkeä tavoite, joka oli selvillä heti prosessin alussa. Täytyivätkö kaikki Kotkan merivartioaseman kehittämiseksi asettamani tavoitteet? Kyllä, ainakin jossain määrin, vaikka aina kehitettävää jokaisella osa-alueella riittää jatkossakin.

Opinnäytetyön kirjoittamisprosessin aloitin mahdollisimman pian tutkimussuunnitelman teon jälkeen ja pyrin pitämään opinnäytetyön kirjoittamisen suhteellisen säännöllisenä jokaisella seurantajaksolla, jota tuki päiväkirjamuotoisen opinnäytetyön tiukkaan raamitettu aikataulu.

Tiukan aikataulun aikana päiväkirjaraportoinnin, kehittämistehtävän ja laadullisen tutkimuksen tekeminen samaan aikaan tuntui ajoittain raskaalta ja työläältä. Vastaukset kuitenkin tutkimuskysymykseen sain ja ne tukevat vahvasti tarvetta kehittää torjuntatoimia yksikkö tasolla, vaikka Rajavartiolaitos ei olekaan vielä määrittänyt yksiköiden osaamisen vaatimustasoa merellisen ympäristövahinkojen torjunnassa. Laadullisen tutkimuksen ja kehittämistehtävän aikana merivartioasemalle kertyi paljon uutta dokumentaatiota, jota voidaan hyödyntää tulevissa koulutuksissa ja kehitystyössä. Toiminta meni jo tämän vuoden aikana paljon eteenpäin mistä kehitystyötä on hyvä jatkaa eteenpäin. Suuri kiitos kuuluu esimiehilleni ja koko Kotkan merivartioaseman työyhteisölle, koska ilman heitä opinnäytetyöni ei olisi tämännäköinen.

Mielenkiintoista on nähdä koulutuksen jatkokehityssuunnitelmat sen jälkeen, kun Rajavartiolaitoksen esikunta on määrittänyt yksiköiden osaamisen vaatimustason merellisten ympäristövahinkojen torjunnassa. Raja- ja merivartiokoululla on koulutusvastuu, jossa varmasti suunnitelmia on jo koulutuksen suhteen tehty. Jatkotutkimuksena voisi olla merellisten ympäristövahinkojen torjuntakoulutuksen kehittäminen ja kehittyminen koko Rajavartiolaitoksen tasolla merellisissä hallintoyksiköissä.

Lähteet

Painetut

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2011. Tutkimushaastattelu. Helsinki: Gaudeamus.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. 13. painos. Helsinki: Otava.

Kananen, J. Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. 2017. Jyväskylä: Juvenes Print.

Korhonen, H. & Bergman, T. 2019. Johtaja muutoksen ytimessä. Helsinki: Alma Talent.

Kuusela, S. 2013. Esimiehen vuorovaikutustaidot. Helsinki: Sanoma Pro.

Kvist, H. & Kilpi, T. 2006. Muutosaskeleita. Jyväskylä: Gummerus.

Metsämuuronen, J. 2000. Laadullisen tutkimuksen perusteet. Helsinki: International Methelp.

Pirinen, H. 2014. Esimies muutoksen johtajana. Helsinki: Talentum.

Puusa, A & Juuti, P 2020. Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. Helsinki: Gaudeamus

Sähköiset

Euroopan unioni 2019. Viitattu 8.9.2020. https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_fi

Euroopan unionin sisäasioiden rahastot 2020. Viitattu 7.9.2020. <https://eusa-rahastot.fi/toimintaa-ja-tuloksia/rahoitetut-isf-hankkeet/rajavalvonta>

Frontex 2020. Viitattu.7.9.2020. <https://frontex.europa.eu/>

HE 18/2018 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi pelastuslain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiksi muiksi laeiksi. Viitattu 17.9.2020. https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_18+2018.pdf

Helcom 2020. Viitattu 6.9.2020. <https://helcom.fi/action-areas/response-to-spills/>

Jolma, K., Haapasaari, H., Häkkinen, J. & Pirttijärvi, J. 2018. Suomen ympäristövahinkojen torjunnan kokonaisselvitys 2017-20252018. Viitattu 17.11.2020.

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161384/Suomen%20ymparistovahinkojen%20torjunnan%20kokonaisselvitys%2020172025.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Keski-Suomen pelastuslaitos 2020. Viitattu 9.9.2020.

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161384/Suomen%20ymparistovahinkojen%20torjunnan%20kokonaisselvitys%2020172025.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Laadullinen tutkimus 2006. Viitattu 30.10.2020. <https://www.cs.tut.fi/~ihtesem/k2007/materiaali/luento4.pdf>

Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta 69/2007. Viitattu 16.9.2020.

<https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2007/20070069>

Lamor 2020. Viitattu 2.20.2020. <https://lamor.fi/tuotteet/hydraulic-power-pack-14/>

Meripelastuslaki 1145/2001. Viitattu 7.9.2020. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2001/20011145>

Pelastuslaki 379/2011. Viitattu 5.9.2020. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110379>

Rajavartiolaitos 2020. Viitattu 7.9.2020. <https://www.raja.fi/meripelastus/jarjestelma>

Rajavartiolaitos 2020. Viitattu 19.10.2020. <https://www.raja.fi/kalusto>

Rajavartiolaitos 2020. Viitattu 24.9.2020. <https://www.raja.fi/tehtavat/maanpuolustus>

Rajavartiolaitos 2020. Viitattu 7.9.2020. <https://www.raja.fi/meripelastus>

Rajavartiolaitos 2015. Viitattu 8.9.2020. https://www.raja.fi/download/17606_Meripelastusohje_2010_liitteineen_FI_PAIVITETTY_SYYSKUU15.pdf?f734ed0fb21ad588

Rajavartiolaitos 2020. Viitattu 30.10.2020. https://www.raja.fi/meriturvallisuus/ymparistovahinkojentorjunta_merialueilla

Rajavartiolaitos 2020. Viitattu 8.9.2020. <https://www.raja.fi/slmv/organisaatio>

Rajavartiolaitos 2020. Viitattu 7.9.2020. <https://www.raja.fi/rajaturvallisuus>

Rajavartiolaitos 2020. Viitattu 4.9.2020. <https://www.raja.fi/rajavartiolaitos/organisaatio>

Rajavartiolaitos 2020. Viitattu 7.9.2020. <https://www.raja.fi/slmv>

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. Kvalimotiv- Menetelmäopetuksen tietovaranto. Viitattu 29.9.2020.

https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_3_2.html

Toiminta isoissa alusöljyvahingoissa 2011. Viitattu 17.10.2020.

https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/41476/YMra26_2011_Toiminta_isoissa_alus_oljyvahingoissa.pdf?sequence=1

Traficom 2020. Viitattu 8.9.2020. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/sataman-turva-asiat>

Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2020. Viitattu 15.11.2020.

<https://tenk.fi/fi/tiedevilppi/hyva-tieteellinen-kaytanta-htk>

Työsuojelu avoimilla vesialueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnassa. Viitattu 16.9.2020.

http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161240/OH5_18_Tyosuojelu_avoimilla_vesialueilla_tapahtuvien_oljyvahinkojen.pdf

Työturvallisuuslaki 738/2002. Viitattu 14.9.2020. <https://www.finlex.fi>

[/fi/laki/ajantasa/2002/20020738](https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20020738)

Valtioneuvoston asetus Rajavartiolaitoksesta 651/2005. Viitattu 25.9.2020.

<https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2005/20050651>

Ympäristö 2020. Viitattu 7.9.2020. <https://www.ymparisto.fi/fi>

[fi/kulutus_ja_tuotanto/Vastuu_ymparistovahingoista](https://www.ymparisto.fi/fi/kulutus_ja_tuotanto/Vastuu_ymparistovahingoista)

Ympäristövahinkojen torjunnan kansallinen strategia vuoteen 2025 2015. Viitattu 4.10.2020.

<https://valtioneuvosto.fi/delegate/file/42229>

Öljyvuomiopas 2018. Viitattu 17.10.2020.

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161241/OH6_18_Oljyvuomiopas_.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Julkaisemattomat

Heavy duty oil boom, owner's manual, Lamor 2020. Viitattu 12.11.2020.

Kotkan merivartioyksikön päällikön haastattelu. 1.10.2020. Suomenlahden merivartiosto. Kotka.

Rajavartiolaitoksen esikunnan ympäristöasiantuntijan haastattelu. 1.10.2020. Rajavartiolaitos. Helsinki

RVLPAK C.16. Rajavartiolaitoksen pysyväisasiakirja C.16 Meripelastustoimen ja avomerialueen ympäristövahingon pelastustoiminnan johtamisjärjestelmä. 2018. Viitattu 30.10.2020.

Suomenlahden merivartioston esikunnan toimistoupseerin haastattelu. 2.10.2020. Suomenlahden merivartiosto. Helsinki.

Suomenlahden merivartioston johtokeskuksen ja Helsingin meripelastuslohkokeskuksen päällikön haastattelu. 2.10.2020. Suomenlahden merivartiosto. Helsinki.

Kuviot

Kuvio 1: Rajavartiolaitoksen organisaatiokaavio (Rajavartiolaitos 2020).	8
Kuvio 2: Suomenlahden merivartioston organisaatiokaavio (Rajavartiolaitos 2020).	9
Kuvio 3: Sidosryhmäkartta.....	17
Kuvio 4: Näkymä partioveneeseen päällikön paikalta (Rajavartiolaitos 2020).	28
Kuvio 5: Windchill-indeksi tuulen ja lämpötilan yhteisvaikutuksien arvioimiseksi (Kuusela & Lampela 2018, 28).	32
Kuvio 6: Puomiselvitys (Rajavartiolaitos 2020).	45
Kuvio 7: Hydraulic Power Pack LPP 14 (Lamor 2020).	45
Kuvio 8: Raskaiden öljyvuomikelojen siirtämiseen tarvitaan konevoimaa (Rajavartiolaitos 2020).	46
Kuvio 9: Muutosjohtamisen esimiehen ympyrä (Pirinen 2014).	47
Kuvio 10: Veneryhmä puomin selvityksessä (Rajavartiolaitos 2020).....	51
Kuvio 11: Yhteysalus Otava keräilijäaluksena (Rajavartiolaitos 2020).	56
Kuvio 12: Vartiolaiva Turva ympäristövahinkojen torjuntaharjoituksessa (Rajavartiolaitos 2020).	57
Kuvio 13: Porvoon merivartioaseman rannikkovartiovene valmistautuu hinaamaan raskasta meriöljyvuomia (Rajavartiolaitos 2020).	61
Kuvio 14: Haapasaaren merivartioaseman partiovene veneryhmän tehtävässä. (Rajavartiolaitos 2020).....	63
Kuvio 15: Raskaan meriöljyvuomin selvitystä öljyntorjunta-alus Grisslanista (Rajavartiolaitos 2020).	64
Kuvio 16: Säiliön täyttö ja tyhjennysliittimet (Rajavartiolaitos 2020).	65
Kuvio 17: Valas, hinattava säiliö merestä kerätylle öljylle (Rajavartiolaitos 2020).	66
Kuvio 18: Kymenlaakson pelastuslaitoksen ja Stora Enson Sunilan paperitehtaan järjestämä suuronnettomuusharjoitus (Rajavartiolaitos 2020).	67
Kuvio 19: Merivartioryksiköiden sauma-aluepartio (Rajavartiolaitos 2020).	68

Taulukot

Taulukko 1: 1. vartioupseerin tehtävät.....	13
---	----

Liitteet

Liite 1: Rajavartiolaitoksen ympäristöasiantuntijan haastattelukysymykset.....	89
Liite 2: Kotkan merivartioyksikön päällikön haastattelukysymykset	90
Liite 3: Suomenlahden merivartioston toimistoupseerin haastattelukysymykset.....	91
Liite 4: Suomenlahden merivartioston johtokeskuksen ja Helsingin meripelastuslohkokeskuksen päällikön haastattelukysymykset	92
Liite 5: Analyysitaulukko	93

Liite 1: Rajavartiolaitoksen ympäristöasiantuntijan haastattelukysymykset

Miten merellisen ympäristövahinkojen torjuntaa olisi mahdollisuus kehittää yksikkötasolla?

K: Miten näet Rajavartiolaitoksen esikunnan asiantuntijan näkökulmasta tämänhetkisen osaamisen ja tietotaidon tason Kotkan merivartioaseman osalta?

V:

K: Onko tämänhetkinen öljyntorjuntakalusto ajantasaista Kotkan merivartioaseman öljyntorjuntavarastossa

V:

K: Onko torjuntakalustoa riittävästi?

V:

K: Mitä teoriakoulutusta olisi henkilöstölle hyvä kouluttaa?

V:

K: Mitä harjoitteita suosittelisit yksikkötasolla harjoiteltavan?

V:

K: Miten näet Kotkan merivartioaseman aluskaluston soveltuvan merellisen ympäristövahinkojen torjuntaan?

V:

K: Mitä asioita mielestäsi olisi tarpeellista kehittää yksikkötasolla?

V:

Liite 2: Kotkan merivartioyksikön päällikön haastattelukysymykset

Miten merellisen ympäristövahinkojentorjuntaa olisi mahdollisuus kehittää yksikkötasolla?

K: Miten näet yksikön päällikön näkökulmasta tämänhetkisen osaamisen ja tietotaidon tason Kotkan merivartioaseman osalta?

V:

K: Onko tämänhetkinen öljyntorjuntakalusto ajantasaista Kotkan merivartioaseman öljyntorjuntavarastossa

V:

K: Onko torjuntakalustoa riittävästi?

V:

K: Mitä teoriakoulutusta olisi henkilöstölle hyvä kouluttaa?

V:

K: Mitä harjoitteita suosittelisit yksikkötasolla harjoiteltavan?

V:

K: Miten näet Kotkan merivartioaseman aluskaluston soveltuvan merellisen ympäristövahinkojen torjuntaan?

V:

K: Mitä asioita mielestäsi olisi tarpeellista kehittää yksikkötasolla?

V:

Liite 3: Suomenlahden merivartioston toimistoupseerin haastattelukysymykset

Miten merellisen ympäristövahinkojentorjuntaa olisi mahdollisuus kehittää yksikkötasolla?

K: Miten näet Suomenlahden merivartioston ympäristövahinkojentorjunnan kehittämisen vastaavan näkökulmasta tämänhetkisen osaamisen ja tietotaidon tason yksiköiden ja erityisesti Kotkan merivartioaseman osalta?

V:

K: Onko tämänhetkinen öljyntorjuntakalusto ajantasaista Kotkan merivartioaseman öljyntorjuntavarastossa? Tarvitaanko jotakin lisää tai muuttaa?

V:

K: Onko torjuntakalustoa riittävästi?

V:

K: Mitä teoriakoulutusta olisi henkilöstölle hyvä kouluttaa yksikkötasolla?

V:

K: Mitä harjoitteita suosittelisit yksikkötasolla harjoiteltavan?

V:

K: Miten näet Kotkan merivartioaseman aluskaluston soveltuvan merellisen ympäristövahinkojen torjuntaan?

V:

K: Mitä asioita mielestäsi olisi tarpeellista kehittää yksikkötasolla?

V:

Liite 4: Suomenlahden merivartioston johtokeskuksen ja Helsingin meripelastuslohkokeskuksen päällikön haastattelukysymykset

Pyydän vastaamaan kysymyksiin johtamisen näkökulmasta

Miten merellisen ympäristövahinkojentorjuntaa olisi mahdollisuus kehittää yksikkötasolla?

K: Miten näet johtokeskuksen ja meripelastuslohkokeskuksen päällikön näkökulmasta tämänhetkisen osaamisen ja tietotaidon tason yksiköiden ja erityisesti Kotkan merivartioaseman osalta?

V:

K: Mitä teoriakoulutusta olisi henkilöstölle hyvä kouluttaa ajatellen asiaa johtamisen näkökulmasta?

V:

K: Mitä harjoitteita suosittelisit yksikkötasolla harjoiteltavan?

V:

K: Miten näet Kotkan merivartioaseman aluskaluston soveltuvan merellisen ympäristövahinkojen torjuntaan? Mihin tehtäviin?

V:

K: Mitä asioita mielestäsi olisi tarpeellista kehittää yksikkötasolla johtamisen näkökulmasta?

V:

Liite 5: Analyysitaulukko

HAASTATTELUVASTAUKSIEN ANAALYYSITÄULUKKO			
Tutkintakysymys: Miten merellisen ympäristövahinkojentorjuntaa olisi mahdollisuus kehittää yksikkötasolla?			
Teemat			
Osaamisen ja torjuntakyvyn nykytila	Öljyntorjuntakaluston nykytila ja riittävyys	Aseman venekaluston soveltuvuus torjuntatyöhön	Henkilöstön osaamista ja torjuntakyvyn kehittämistä edistävät toimet
Analyysin suorittamisen jälkeen teemoihin saadut analyysin tulokset			
Yksikön tietotaidot ovat rajoittuneet, koska yksiköiden vaatimustasoa ei ole määritelty Rajavartiolaitoksen toimesta. Osaaminen on välttävällä tasolla	YVT varaston kalustoa on riittävästi ja se on kohtalaisen hyvässä kunnossa. Huolto- ja testaus toimenpiteitä on testattava ja jotkin kriittiset laitteet pitää tupla varmistaa	Tiedustelu, näytteenotto, puomiselvitys, hinaus puomittamien ja toimia johtoaluksena	Harjoittelu+ johtaminen, YT-viranomaiset ja muut toimijat Kaluston teoriakoulutus tuntemus+ käyttö, kunnossapito ja testaus Oma taktiikka, omat toimintamallit, ja ankkuripaikkojen kartoittaminen
Kotkan merivartioaseman tietotaidot ovat rajoittuneet, koska yksiköiden vaatimustasoa ei ole määritelty Rajavartiolaitoksen esikunnan toimesta. Osaaminen on välttävällä tasolla. YVT-varaston kalustoa on riittävästi ja se on kohtalaisen hyvässä kunnossa. Huolto- ja testaus toimenpiteitä on kehitettävä ja jotkin kriittiset laitteet pitää tupla varmistaa. Aluskalusto soveltuu tiedustelu ja näytteenotto, puomiselvitys, hinaus ja puomittamistehtäviin sekä johtoalustehtäviin. Henkilöstön osaamista ja torjuntakyky voidaan kehittää johtamisen, toimintamallien ja perusasioiden harjoittelulla sekä teoriakoulutuksilla ja oman kaluston sekä valvonta-alueen tuntemuksella liittyen merelliseen ympäristövahinkojen torjuntaan.			