



Mitä hyötyä rajatarkastuksen automatisoinnista on Schengen-alueen maarajalla?

Aro, Mari

Laurea-ammattikorkeakoulu
Leppävaara

Mitä hyötyä rajatarkastuksen automatisoimisesta on
Schengen-alueen maarajalla?

Mari Aro
Turvallisuusalan koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Toukokuu, 2012

Mari Aro

Mitä hyötyä rajatarkastuksen automatisoinnista on Schengen - alueen maarajalla?

Vuosi 2012 Sivumäärä 49

Automaattinen rajatarkastus on viime vuosina saanut paljon huomiota mediassa. Siihen tarkoitettuja laitteita on tällä hetkellä käytössä lähinnä kansainvälisillä lentokentillä Euroopassa, ja ne toimivat hyvin tarkoituksessaan. Suomessa olevat laitteet otettiin käyttöön vuonna 2009 tarkoituksena antaa kaikille biometrisen passin omistaville matkustajille käyttöoikeus, jota myöhemmin tarkennettiin koskemaan ainoastaan Schengen-alueella myönnettyjä passeja. Helsinki-Vantaalla laitteista on tähän mennessä ollut jo selkeää hyötyä, mutta Vaalimaan rajanylityspaikalla, missä jopa 80 % matkustajista on Schengen-alueen ulkopuolelta, hyöty ei ole niin selkeä. Automaatin käytön lisäämiselle luo paineita Venäjä, joka vaatii vuonna 2003 sovitun viisumivapauden tutkimista ja soveltamista käytäntöön. Tämä tutkimus kartoittaa mitä hyötyä automatisoidusta rajatarkastuksesta on Schengen-alueen maarajalla. Vaalimaan rajatarkastusasemaa käytetään tässä esimerkkinä, koska se on sijaintinsa ja matkustajakuntansa myötä on ainutlaatuinen Schengen-alueella. Tutkimuksessa pohditaan myös miten automaateista saataisiin mahdollisimman suuri hyöty, ja mitä asioita tulisi muuttaa rajanylityksen helpottamiseksi Schengen-alueen näkökulmasta.

Tämän empiirisen perustutkimuksen tulokset on kerätty käyttäen kvalitatiivisia tutkimusmetodeja, joiksi valikoituivat haastattelu, havainnointi sekä dokumenttianalyysi. Aineisto on kerätty tutustumiskoilla Pietariin Suomen pääkonsulaattiin, Vaalimaan Rajavartioasemalle, Helsinki-Vantaan lentoasemalle sekä Arizonassa sijaitsevan Nogalesin kaupunkia jakavalle raja-alueelle. Dokumenttianalyysi on tehty pääsääntöisesti Suomen rajaviranomaisia ohjaavien asiakirjojen, kuten Schengen-säännösten ja Rajavartiolaitoksen ohjausasiakirjojen pohjalta, sekä mediaseurannalla. Tutkimus rajattiin koskemaan Kaakkois-Suomen Rajavartioston Vaalimaan rajanylityspaikkaa, ja Schengenin säännösten normaaliolojen tarkastuksia matkustajille, jotka eivät kuulu mihinkään erikoisryhmään.

Tutkimustulosten perusteella voidaan todeta, että automaattista ei vielä saada täyttä hyötyä Vaalimaalla. Tämä johtuu enimmäkseen matkustajakunnasta, joka on pääosin venäläistä. Käyttökielto pohjautuu Venäjän passinmyöntöjärjestelmään, jota ei pidetä tarpeeksi luotettavana, sekä biometrinen passien huonoon laatuun, koska automaatti ei pysty lukemaan siirua. Haastatteluissa kävi ilmi rajavartijoiden halukkuus antaa pienille ryhmille oikeuden käyttää automaattia, mutta pääesikunnan periaatepäätös estää kokeilun toteuttamisen. Kolmansien maiden kansalaisille tehtävän rajatarkastuksen monivaiheisuus asettaa lisähaasteita, koska perusmuotoisen rajatarkastuksen lisäksi tehdään tulopuhuttelu ja viisumin tarkistus. Automaattisen tulopuhuttelun käyttöönottoon on jo valmiudet, ja automaattista viisumintarkistusta tutkitaan parhaillaan EU:ssa. Kestää kuitenkin vielä vuosia ennen kuin kaikki rajatarkastuksen automatisoimiseen vaikuttavat esteet on selvitetty ja poistettu. USA - Meksiko rajalla käytössä oleva rekisteröityjen matkailijoiden SENTRI-kaista voisi tuoda helpotuksia myös Suomi - Venäjä maarajalle, mutta sen soveltuvuutta Suomen oloihin tulee ensin tutkia. Lisäksi tarvitaan jatkotutkimusta viisumivapauden sekä positiivisista että negatiivisista vaikutuksista Suomessa ja Schengen-alueella, automaattisen haastattelun käyttöönotosta sekä miten automatisointi vaikuttaisi turvallisuuteen Schengen-alueen ulkorajalla.

Asiasanat: rajatarkastus, automaattinen rajatarkastus, Schengen-alue, USA - Meksiko raja, Suomi - Venäjä raja.

Mari Aro

What benefits are gained through automated border control at a land border of the Schengen area?

| Year | 2012 | Pages | 49 |
|------|------|-------|----|
|------|------|-------|----|

Automated border control has been widely discussed in media in recent years. Automatic devices are currently in use mostly at international airports in the EU. Automated border control was first brought to Finland in 2009 with the intention that anyone with a biometric passport could use it. This was later restricted to those passengers with a biometric passport admitted in one of the Schengen countries. At the Helsinki-Vantaa international airport, the benefits gained through the device are visible, but at Vaalimaa border crossing point, where up to 80% of all passengers are non-Schengen, benefits are not as clear. Russia's demand to research the possibility of visa freedom, which was agreed upon in 2003, puts pressure on opening the automated border control to Russian passengers. This thesis examines the benefits gained through automated border control at a land border of the Schengen area through Vaalimaa border crossing point. Because of its geographical location and passenger structure, Vaalimaa is a unique place to conduct this type of a research. This thesis also focuses on those issues, which ought to be changed in order to ease border crossing to the Schengen area.

The results of this empirical research have been collected through qualitative research methods: interviews, document analysis and observation. Raw data was collected on visits to the Consulate General of Finland in St. Peterburg, Vaalimaa border crossing point, Helsinki-Vantaa international airport, and the USA - Mexico border area in Nogales, Arizona. The documents analyzed include the acts guiding the border authorities, such as the Schengen agreement and the Finnish Border Guard steering documents. Also, media follow up is applied.

The results show that there is no significant benefit gained from the automated border control at Vaalimaa, yet. This is mainly due to the passenger structure, as majority is from Russia. The injunction of use is based on the unreliability of the Russian passport issuance system, as well as the poor quality of microchips inside of the biometric passports, which cannot be read by the kiosk. The interviews showed willingness amongst the border guards to select a test group among non-Schengen passengers to pilot the kiosk, but this is prevented by a principle decision by the Finnish Border Guard headquarters. Also, the border check performed on the non-Schengen passengers creates an obstacle for the use. The kiosk is ready for the integrated interview feature available, and an automated visa-checking device has been discussed in the EU. It will take years before all issues concerning the automation of border control are settled. The USA - Mexico border has a registered passenger's lane, called SENTRI, in use. If this was to be implemented in the Finnish - Russian border, it might bring some benefits, however the applicability should be investigated first. Research should also be done on the positive and negative impacts of visa freedom on the Schengen area and Finland, the automated interview and how the automation affects safety and security issues on the external borders of the Schengen area.

Keywords: Border checks, Automated Border Control, the Schengen Area, USA - Mexico border, Finnish - Russian border.

Sisällys

| | | |
|---|---------------------------------------------|----|
| 1 | Johdanto..... | 6 |
| 2 | Tutkimuksen taustat..... | 8 |
| | 2.1 Määritelmät | 11 |
| | 2.2 Rajaukset | 13 |
| | 2.3 Tutkimusongelma | 14 |
| | 2.4 Tutkimusmenetelmät | 19 |
| 3 | Tutkimus..... | 22 |
| | 3.1 Rajatarkastusprosessi..... | 22 |
| | 3.2 Automaattinen rajatarkastus..... | 23 |
| | 3.3 USA - Meksiko -raja | 27 |
| 4 | Tutkimuksen tulokset | 29 |
| | 4.1 ABC-laite..... | 29 |
| | 4.2 Viestintä | 31 |
| | 4.3 SENTRI..... | 32 |
| | 4.4 Pilottiryhmät..... | 33 |
| | 4.5 Viisumivapaus..... | 34 |
| | 4.6 SmartBorders..... | 35 |
| 5 | Yhteenveto ja jatkotutkimuksen aiheita..... | 36 |
| | Lähteet | 40 |
| | Kaaviot..... | 46 |
| | Liitteet..... | 47 |

1 Johdanto

Schengen - alueen ulkorajalla tapahtuvat rajatarkastukset vaikuttavat suoraan koko alueen turvallisuuteen. Schengen - alue tekee aktiivista yhteistyötä USA:n kanssa raja-asioiden kehittämisessä (Niemenkari 2003. 1). Rajatarkastusprosessiin liittyy erilaisia prosessiosuoksia, joiden automatisointia tutkitaan. Tämä opinnäytetyö kokoaa automaattisesta rajatarkastuslaitteesta koituvia hyötyjä Vaalimaan rajanylityspaikalla, ja sen avulla tuotetaan tutkimustietoa laitteen soveltuvuudesta Schengen-alueen maarajalle. Tarkoituksena on esittää kehitysehdotuksia rajatarkastuksen helpottamisesta, joita on mietitty EU:ssa, Rajavartiolaitoksella ja Arizonassa Meksikon vastaisella rajalla. Tutkimuksen tuloksia voidaan käyttää laajemmassa kansainvälisessä kontekstissa.

Tutkimus on ajankohtainen matkailijoiden määrän kasvaessa jatkuvasti. Euroopan unioni -tasolla on meneillään projekteja, jotka tähtäävät rajatarkastuksen automatisointiin ja sen helpottamiseen. Tämä tutkimus voisi toimia esiselvityksenä laajemmille kansainvälisille hankkeille. EU:n ulkoraja-asioita hoitaa Frontex (Euroopan operatiivisesta rajayhteistyöstä huolehtiva virasto), jonka pyrkimyksenä on kehittää, tukea ja tutkia alueen nykyisten ja tulevien ulkorajavaltioiden valmiuksia kasvaviin rajan yli pyrkiviin massoihin. Erilaiset asiat saavat ihmiset liikkeelle: ostos - ja kulttuurimatkailu, sukulaiset ja harrastukset, sekä lähtömaissa, kuten Balkanilla, pahenevat konfliktit.

Automaattista rajanylitystä ei suoriteta millään muulla Schengen-alueen maarajalla kuin Suomessa Vaalimaan rajanylityspaikalla, joka kuuluu Kaakkois-Suomen Rajavartiostoon. Sen sijaan automaattit ovat jo aktiivisessa käytössä useilla kansainvälisillä lentokentillä, esimerkiksi Helsinki-Vantaalla. Lentokentiltä saatua tietoa voidaan hyödyntää käyttökokemusten tutkimiseen, sekä laitteen käyttövarmuuden arvioimiseen. Sen sijaan käytäntöjä maarajalla verratetaan Meksikon ja USA:n väliseen maarajaan, tarkemmin Nogalesin rajanylityspaikkaan.

Automaatin tuomia hyötyjä tarkastellaan matkailijoiden ja Rajavartiolaitoksen sekä EU:n ja Schengen-alueen näkökulmasta. Näin saadaan kokonaiskuva nykytilanteesta, sekä siitä, miten sitä pyritään kehittämään. Suomesta saadaan ainutlaatuista kokemusta tutkittavaan aiheeseen sen maantieteellisen sijainnin, pitkän aikavälin kokemuksen sekä pilottiprojektin myötä. Tätä tutkittua tietoa voidaan viedä eteenpäin muille maarajoille, ja näin kehittää toimintaa vastaavanlaisilla rajanylityspaikoilla EU:n ulkorajoilla.

Opinnäytetyössä käytetään empiirisiä tutkimusmenetelmiä, ja se on laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus. Käytännössä tiedon keräämiseen on käytetty dokumenttianalyysiä, havainnointia ja haastatteluita. Näillä kolmella tutkimusmenetelmällä kerätty data analysoidaan

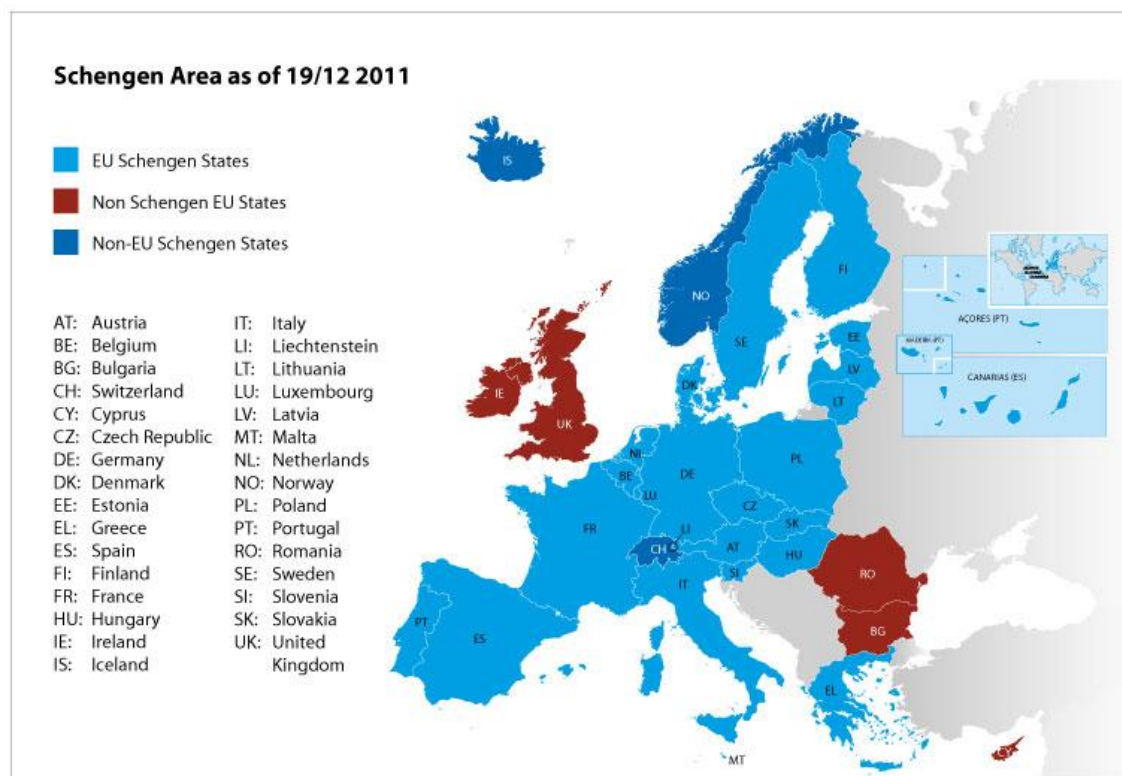
triangluaation avulla, ja lopputulokseksi saadaan sekä tutkittua tietoa automaattista, että kehitysehdotuksia.

Haastattelut ja havainnointi muodostavat opinnäytetyön perustan. Näiden tutkimusmenetelmien kautta saatua tietoa tuetaan dokumenttianalyysillä ja mediaseurannalla. Dokumentteihin sisältyy laki - ja asetustekstejä, säädöksiä, tilastoja, sekä joitakin tarkasteltavien toimijoiden strategisia ja ohjauksellisia dokumentteja. Dokumenttianalyysin kautta on tarkoitus laajentaa aihealueen kokonaiskuvaa ja keskeisten asioiden ymmärtämistä.

Tutkimuksen perusta rakennetaan kuvaamalla Schengen-alueen tämän hetkistä tilannetta rajatarkastustilannetta. Seuraavaksi tarkastellaan Vaalimaan rajanylityspaikan toimintaa, ja heijastetaan kokemuksia Nogalesin raja-alueelle. Tämän jälkeen käsitellään tutkimuksen teoreettinen osuus, josta siirrytään tuloksiin, jotka on saatu edellä mainittujen tutkimusmenetelmien avulla. Lopuksi tarkastellaan mihin suuntaan EU ja Schengen-alueen viranomaiset ovat rajatarkastusta kehittämässä, ja mitkä tekijät tulevat vaikuttamaan kehitykseen ja aika-
tauluihin. Rajavartiolaitos on myöntänyt tutkimusluvan Laurea-ammattikorkeakoululle.

2 Tutkimuksen taustat

Schengen - sopimus allekirjoitettiin vuonna 1985 Luxemburgissa. Se mahdollistaa jäsenmaiden kansalaisten vapaan liikkuvuuden maiden muodostamalla Schengen - alueella ilman sisäraja-valvontaa. (Home Affairs 2011a.) Alkuperäisen sopimuksen allekirjoittivat EU - maat Ranska, Saksa, Belgia, Luxemburg ja Alankomaat, ja myöhemmin sen piiriin on liittynyt 21 uutta maata. Alueen valtiot on esitetty kuvassa 1.



Error! Not a valid bookmark self-reference.Kuva 1: Schengen-alueen kartta vuonna 2011 (Home Affairs 2011b)

Kaikki EU - maat, kuten Yhdistynyt Kuningaskunta ja Irlanti, eivät kuulu alueeseen. Romania ja Bulgaria, jotka ovat liittyneet Euroopan unioniin vuonna 2005, eivät vielä saa soveltaa Schengen-jäsenyyttään. Edellä mainitut maat on merkitty karttaan (kuva 1) punaisella. Vastavuoisesti alueeseen kuuluu maita, jotka eivät kuulu EU:hun, kuten Norja ja Islanti, mutta soveltavat vapaata liikkuvuutta. Nämä maat on merkitty kuvaan 1 tumman sinisellä. Suomi liittyi alueeseen yhdessä muiden pohjoismaiden kanssa vuonna 1996 (Valtioneuvosto 2012), ja on muiden EU- ja Schengen-jäsenmaiden tavoin merkitty karttaan (kuva 1) vaalean sinisellä.

Schengen - sopimuksen myötä rajatarkastusprosessi on yhtenäistetty, ja tapahtuu vain alueen ulkorajoilla. (Home Affairs 2011a.) Alueen ulkopuolelta saapuvat matkustajat on Schengensäännösten mukaan kyettävä ohjaamaan rajatarkastusviranomaisten kautta ja pidettävä eril-

lään alueen sisäisistä matkustajista heidän saapuessaan terminaaliin. Käytännössä tämä eriyttäminen hoidetaan Schengen- ja non-Schengen terminaaleilla kansainvälisissä satamissa ja lentoasemilla. Schengenin sopimus määrittää Schengen-kansalaisille tehtävän vähimmäisrajatarkastuksen, ja kolmansista maista tuleville matkustajille suoritettavan perusteellisen tarkastuksen. Perusteellinen rajatarkastus sisältää vähimmäistarkastuksen lisäksi matkustusluvan tarkistamisen ja tulopuhuttelun. Schengen - alueen vapaa liikkuvuus koskee paitsi alueen kansalaisia, myös matkustusluvan eli viisumin, saaneita henkilöitä.

Arto Niemenkari, entinen EU:n neuvoston rajaturvallisuusasiantuntija, toteaa EU:n laajenevan entisestään muun muassa Balkanin suuntaan (Niemenkari 2003, 8). Hän kirjoittaa teoksessaan Rajaturvallisuus Euroopan unionissa (2003), että EU:n laajeneminen aiheuttaa epävarmuutta vanhoissa jäsenmaissa, sillä hakijamaiden rajavalvonnan taso ei vastaa alueen yleisiä vaatimuksia (1). Tästä syystä esimerkiksi Saksa vaatii saada osallistua siirtyvien ulkorajojen valvontaan, jotta tavoiteltu turvallisuustaso ulkorajoilla pystytään säilyttämään (9). Schengenin sopimuksen myötä jäsenvaltioiden ulkoraja-asioista on siirrytty EU:n yhteiseen sisäiseen turvallisuuteen, kun ulkorajoilla tapahtuvat tarkastukset ovat ainoa este laittomien maahantulijoiden ja huumeiden reitillä EU:hun. (5).

Vuoden 2007 jälkeen Euroopan unioniin liittyneet valtiot ovat automaattisesti saaneet Schengen-jäsenyyden. Tästä sovittiin Amsterdamin huippukokouksessa vuonna 1997 (Niemenkari 2003, 67). Schengen-ajan todellinen laajeneminen uusien EU:n jäsenmaiden uudelle ulkorajalle vie aikaa. Nykyiset Schengen-valtiot haluavat ensin varmistua siitä, että uudet ulkorajavaltiot pystyvät ylläpitämään vaaditun tason rajavalvonnassa. Lisäksi heidän tulee osoittaa, että he ovat tehneet parannuksia ja suunnitelmia muiden alueeseen liittyvien vaatimusten täyttämisen eteen, joihin lukeutuu muun muassa korruption estäminen. Esimerkiksi Hollanti vastustaa Bulgarian ja Romanian Schengen-sopimuksen soveltamista, sillä he eivät ole edistyneet tarpeeksi jäsenyyden vaatimusten täyttämässä (Yle 2011).

Frontex on Euroopan unionin yhteisestä ulkorajavalvonnasta huolehtiva virasto, joka on perustettu vuonna 2004. Se koordinoi muun muassa nykyisten ja tulevien jäsenmaiden ulkorajavalvontaan liittyvien toimenpiteiden täytäntöönpanoa. (Frontex 2012). Sen kautta valvotaan ja kehitetään uusien jäsenmaiden rajatarkastuksia teknisesti, sekä parannetaan henkilöstön osaamista.

Suomi sijaitsee Schengen-alueen ulkorajalla, jolloin myös Suomen Rajavartiolaitoksen toimintaa ohjaa Schengenin sopimus. Suomi aloitti sopimuksen soveltamisen vuonna 2001 samanaikaisesti muiden pohjoismaiden kanssa, kuusi vuotta alueeseen liittymisen jälkeen. (Ulkoasiainministeriö 2006.) Kolmansien maiden kansalaisilta, kuten esimerkiksi venäläisiltä, vaaditaan viisumi eli matkustus- tai oleskelulupa. Minkä tahansa Schengen-maan viisumi oikeuttaa

matkustajan liikkumaan vapaasti koko Schengen-alueella, mikä korostaa ulkorajavaltion rajatarkastuksen merkitystä.

Suomen ja Venäjän välinen maaraja on 1340 kilometriä pitkä. Sen varrella on yhdeksän vaki-
tuista ja seitsemän väliaikaista rajanylityspaikkaa. Kaakkois-Suomen Rajavartioston raja-alue on havainnollistettu kuvassa 1. Tämä tutkimus keskittyy Vaalimaan rajanylityspaikkaan, joka on Suomi - Venäjä rajan, ja samalla koko Schengen-alueen ja Venäjän vilkkain rajanylityspaikka (Kononenko & Laine 2008, 3-4).



Kuva 2: Kaakkois-Suomen Rajavartioston alueelle kuuluvat itärajan ylityspaikat (Rajavartiolaistos 2012c)

Kuvassa 1 Vaalimaan rajanylityspaikka näkyy alimmaisena. Maarajan ylittämisen lisäksi Suomeen on mahdollista tulla lentäen ja vesiteitse. Lentoasemalla ja satamissa on Schengensäännösten määrittämät eriytetyt alueet non-Schengen- ja Schengen-kansalaisille. Suomen Rajavartiolaistos on hyvä ja luotettava esimerkki siitä, miten rajaturvallisuutta hoidetaan. Osoituksena ammattitaidosta on vastikään julkaistu Englantilaisen Telegraph - sanomalehden julkaisema tutkimus, jossa kansainvälisiltä lentomatikustajilta kysyttiin rajatarkastuksen suju-

vuotta Euroopan lentoasemilla. Helsinki-Vantaa sijoittui Euroopan parhaaksi muun muassa ammattitaitoisen henkilöstön ja automaattisen rajatarkastuksen vuoksi. (Rajavartiolaitos 2012b.) Voidaankin todeta, että Suomen ja Venäjän rajaprosessien kehittäminen on koko Schengen-alueen kannalta tärkeää, koska rajaturvallisuus Euroopassa kehittyy koko ajan muun muassa Frontexin myötä. Rajaprosessien hoitamiseen ja tehostamiseen muilla Schengenin ulkorajoilla voidaan ottaa mallia Suomen rajaturvallisuusmallista (Kononenko & Laine, 2011: 3).

Suomen ja Venäjän välistä maarajaa tutkitaan sen ainutlaatuisuuden takia. Arto Niemenkari kirjoittaa, että Suomen kehitys rajaturvallisuuden ja toimintojen osalta on merkittävässä roolissa, sillä ”Suomen ja Venäjän raja... ...pysynee EU:n vakaimpana ulkorajana tulevaisuudessa - ainakin maantieteellisessä mielessä.” (2003, 6.) Tutkimuksen kannalta Vaalimaan rajanylityspaikka on merkittävä siksi, että ainoat automaattiseen rajatarkastukseen käytettävät ABC-laitteet koko Schengen-alueen maarajalla sijaitsevat siellä.

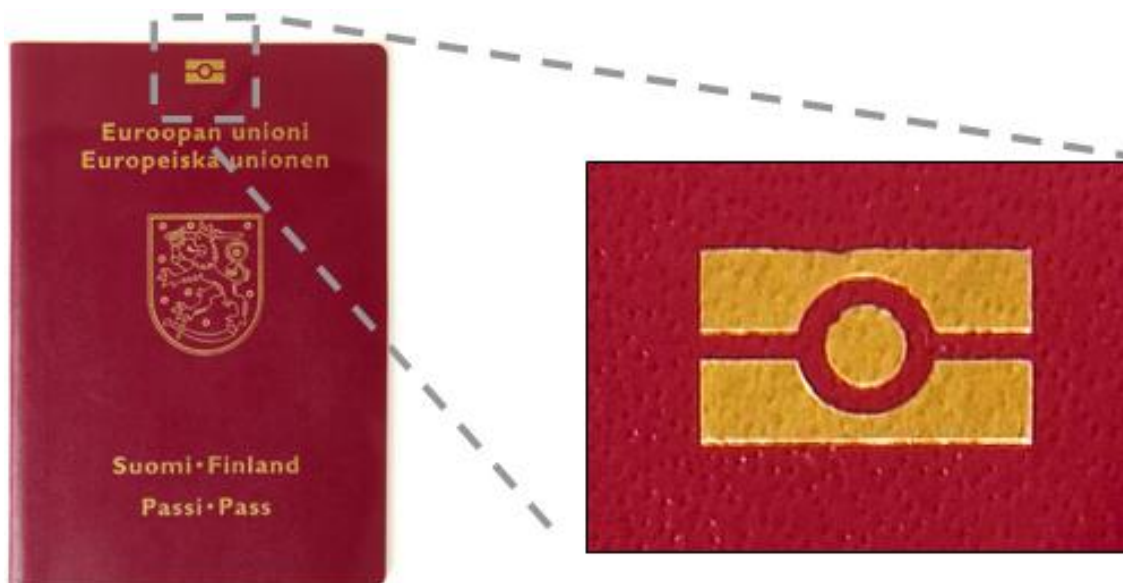
2.1 Määritelmät

Vaalimaa

Tässä tutkimuksessa Vaalimaa - termillä tarkoitetaan Vaalimaan rajavartio - ja rajatarkastusasemaa eli Vaalimaalla sijaitsevaa Suomi - Venäjä maarajanylityspaikkaa. Se sijaitsee Virolahden ja Miehikkälän kuntien alueella Kaakkois-Suomessa, ja kuuluu Kaakkois-Suomen Rajavartiostoon. Kyseessä on Venäjän ja Suomen välisen henkilöauto- että rekkaliikenteen vilkkain rajanylityspaikka. (Rajavartiolaitos 2011a.)

Biometrinen passi

Biometrinen passi on uuden mallinen, EU-maissa vuonna 2006 käyttöön otettu matkustusasiakirja. Se sisältää perinteisen tietosivun lisäksi mikrosirun, johon koodataan kaikkien tunniste-sivun tietojen lisäksi myös kasvokuva. Vuoden 2009 jälkeen myönnettyihin passeihin tallennetaan lisäksi sormenjäljet tai iiristunnistetiedot, riippuen passin myöntömaasta. Biometrisen passin tunnistaa alla olevasta kuvasta (kuva 3), joka löytyy passien kannesta (Poliisi 2012.) Tässä tutkimuksessa käytettävät termit biopassi, elektroninen passi, ePassport tai biometrinen passi tarkoittavat samaa asiaa.



Kuva 3: Biometrinen passi (Rajavartiolaitos 2012a)

Rajatarkastus

Schengen - sopimuksessa määritetään, että rajatarkastus tarkoittaa rajanylityspaikoilla suoritettavia tarkastuksia, joiden tarkoituksena on varmistaa, että henkilöt ja heidän kulkuneuvonsa sekä heidän hallussaan olevat esineet voidaan päästää jäsenvaltioiden alueelle tai sieltä pois. (Schengenin rajasäännöstö.) Rajatarkastuksia on kahdenlaisia. Ne on määritelty Schengen - sopimuksessa. Vähimmäistarkastus suoritetaan EU - ja Schengen - kansalaisille, sekä Sveitsin kansalaisille (EU/ETA/CH - kansalaiset, myöhemmin Schengen - kansalaiset). Se pitää sisällään passin voimassaolon sekä oikeellisuuden ja laillisuuden tarkastamisen, samoin kuin henkilöhaun erilaisista rekistereistä. Perusteellinen rajatarkastus puolestaan suoritetaan kaikille Schengen - alueen ulkopuolelta tuleville matkustajille. Vähimmäistarkastuksen toimenpiteiden lisäksi se sisältää viisumin tai oleskeluluvan tarkastamisen sekä tulopuhuttelun. (Kaakois-Suomen ELY-keskus.)

Automatisoitu rajatarkastus

Rajavartiolaitoksen mukaan automatisoitu rajatarkastus perustuu matkustajan biometriseen tunnistamiseen. Tarkastukseen käytetään ABC - laitteita, joihin matkustaja laittaa oman biopassinsa. Laite skannaa asiakkaan tietosivun, sekä lukee mikrosirun. Mikäli tunnistus onnistuu, matkustaja pääsee jatkamaan matkaansa porttien avautuessa. (Rajavartiolaitos, 2011b.)

Automated Border Control

Automated Border Control eli ABC - laite, joissakin yhteyksissä Automated Border Check, tarkoittavat tässä tutkimuksessa samaa asiaa. Laite suorittaa automatisoidun rajatarkastuksen. Asiakkaan ei siis tarvitse mennä manuaalisen tarkastuksen läpi, vaan hän voi suorittaa sen omatoimisesti.

USA - Meksiko - raja

Opinnäytetyössä puhutaan USA - Meksiko - rajasta. Raja on noin 3169 kilometriä pitkä. Tässä tutkimuksessa keskitytään maarajaosuuteen, joka kulkee Arizonassa sijaitsevan Nogalesin kaupungin läpi. Kyseessä olevan rajan pituus on noin 620 kilometriä. Raja - aita jakaa Nogalesin kaupungin kahtia Meksikon ja USA:n puolille, ja rajanylityspaikat on jaettu jalankulkijoihin, tavalliseen henkilöautoliikenteeseen, SENTRI -kaistan henkilöautoliikenteeseen, rekkaliikenteeseen sekä tavarajunarataan. Rekkaliikenne ei kulje kaupungin läpi, vaan se on ohjattu Mariposan kautta, mikä sijaitsee kaupungista muutamia kilometrejä länteen. (Haastattelut 2012; havainnointi 2012.) Tavarajunan rajanylityspaikka ei ole oleellinen tutkimuksen kannalta.

SENTRI

SENTRI, eli Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection, on USA:n ja Meksikon kansalaisille oleva tunnettujen matkailijoiden ohjelma, johon voidaan rekisteröityä vapaaehtoisesti. Ohjelmaan hakijoille tehdään turvallisuus selvitys, missä todennetaan hakijan rehellisyys ja luotettavuus. Status ilmennetään SENTRI-kortilla, joka oikeuttaa nopeutettuun rajatarkastukseen erillisillä SENTRI-kaistoilla. (Customs and Border Protection 2010.)

2.2 Rajaukset

Tutkimuksen rajaus on tehty ajatellen käytännönläheistä lähestymistapaa, ottaen huomioon ne näkökulmat, joista löytyy tietoa valituin tutkimusmenetelmin ja joiden avulla pystytään pitäytymään tutkimuksen aiheessa. Rajauksiin kuuluvat Vaalimaan rajanylityspaikalta Suomen puolelle rajan yli kulkevat loma - ja työmatkalaiset sekä rekkakuskit, joihin sovelletaan rahanajan Schengen - säännöstöä (Schengenin rajasäännöstö, artikla 8). Tutkimus rajataan edelleen koskemaan vain Vaalimaan rajanylityspaikkaa, ja siellä Rajavartiolaitoksen toimintaa maahan tulevien matkustajien aulassa. Matkustajien kansalaisuudella ei tutkimuksen kannalta ole merkitystä.

Tutkimus on rajattu koskemaan Kaakkois-Suomen Rajavartiostoa, ja siellä Vaalimaan rajanylityspaikkaa. Vaalimaalla toimii Rajavartiolaitoksen lisäksi muita toimijoita, esimerkiksi tullit sekä Global Refund. Näitä toimijoita ei tulla huomioimaan tutkimuksessa. Vaalimaa on luonnollinen valinta, sillä se valittiin ABC - portin pilottiprojektiksi kaikista Suomen maarajanylityspaikoista. Lisäksi se on vilkkain rajanylityspaikka Suomi-Venäjä rajalla, ja samalla ainoa Schengen - alueen maaraja kolmannen valtion kanssa, jolla ABC - laite on käytössä. Opinnäytetyössä keskitytään ABC - laitteen tuomiin hyötyihin, jotka helpottavat Rajavartiolaitoksen toimintaa.

Rajavartiolaitos huolehtii rajatarkastusten lisäksi myös rikoksen torjuntaan ja rajavalvontaan liittyviä tehtävistä ja maanpuolustuskoulutuksesta. Strategiaan on kirjattu myös kansainvälinen yhteistyö ja sen kehittäminen muun muassa Venäjän, Viron ja Latvian viranomaisten kanssa. Tutkimuksen kannalta Rajavartiolaitoksen tehtävistä oleellista on vain rajatarkastus eikä näin ollen muita tehtäviä oteta huomioon. Kansainvälisistä tehtävistä sivutaan ainoastaan Venäjän viranomaisten kanssa tehtävää yhteistyötä.

2.3 Tutkimusongelma

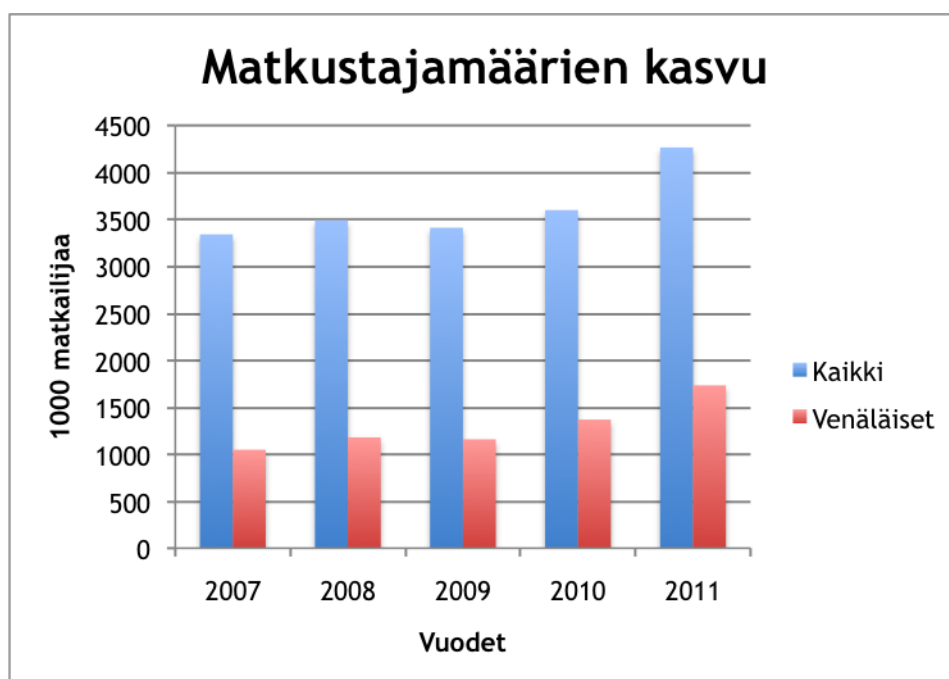
Tämän opinnäytetyön tutkimusongelma muodostuu Valtion säästöohjelman aiheuttamista henkilöstövähennyksistä, sekä haasteista, jotka liittyvät ABC - laitteen ja sen erilaisten ominaisuuksien käyttöön. Vaalimaan matkustajamäärien huomattava kasvu ja asiakasrakenne tuovat näkökulman, mikä tukee edellä mainittua. Lisäksi Venäjän passien myöntäminen ja myöntöprosessin epäluotettavuus estävät laitteen käytön, mikä olisi viisumivapauden tullessa ensiarvoisen tärkeää. Nämä osa-alueet on selitetty auki tässä luvussa.

Valtion tuottavuusohjelmaan on kirjattu Valtion henkilöstömäärän vähentäminen (Valtiontalouden tarkastusvirasto 2011). Tämä ajaa Rajavartiolaitoksen etsimään uusia keinoja rajatarkastuksen tehostamiseksi. Vaikka keväällä 2012 suoritettujen haastatteluiden mukaan Vaalimaan raja-asemalle on aina tarvittaessa saatu uutta työvoimaa, Rajavartiolaitos pyrkii lakkauttamaan tämän käytännön. Lisäksi Vaalimaan raja-aseman tilat jäävät pieneksi, mikäli lisää työvoimaa palkataan. (Haastattelut 2012; Laajanen & Kaukanen 2012.) Kaakkois-Suomen rajavartiosto mainitsee toiminta-ajatuksessaan toiminnan pääpainon olevan kansainvälisillä rajanylityspaikoilla, ja nimenomaan itärajan ylityspaikoilla kuten Vaalimaalla. (Rajavartiolaitos 2012f.) Rajavartiolaitoksen strategiassa (2009) puolestaan pohditaan maanlaajuisesti havaittavaa ilmiötä, jossa kansalaiset muuttavat syrjäisemmiltä seuduilta suurkaupunkeihin. Tästä seuraa, että itärajan läheisyydessä oleviin työpaikkoihin saattaa tulevaisuudessa olla vaikeaa löytää henkilöstöä, vaikka Rajavartiolaitos pystyykin sijoittamaan henkilöstöä toiminnan painopistealueille. Automaateilla haettaneen helpotusta myös tähän ilmiöön.

Ulkoasiainministeriön alivaltiosihteerin Jaakko Laajavan ja Rajavartiolaitoksen päällikön Jaakko Kaukasen Helsingin Sanomien pääkirjoituksessa (HS 7.11.2011) tarkoitama uusi tekniikka viittaa muun muassa automaattiseen rajatarkastuslaitteeseen, eli ABC - laitteeseen. Laitteen avulla matkustaja pystyy suoriutumaan rajatarkastuksesta omatoimisesti (Rajavartiolaitos 2011a). Kolmansien maiden kansalaiset eivät kuitenkaan saa vielä käyttää automaattia. Tästä on olemassa Rajavartiolaitoksen pääesikunnassa tehty periaatepäätös, joka juontaa juurensa ajallisesti uusien automaattien käyttöönottoon.

ABC - laitteet mahdollistavat automaattisen tulopuhuttelun, mutta ominaisuutta ei vielä ole otettu käyttöön. Tulopuhuttelun kieli asettaa haasteita käyttöönotolle, sillä ohjelmisto on tällä hetkellä saatavilla vain englanniksi. Vaalimaan rajavartijoiden kokemuksen mukaan suurin osa venäläisistä matkailijoista puhuu huonosti muita kieliä kuin venäjää (haastattelut 2012). USA - Meksiko rajalla olevan SENTRI - ohjelmaan hakeville tehtävä haastattelu voidaan suorittaa myös George - nimisellä automaatilla kasvatusten tapahtuvan haastattelun sijaan.

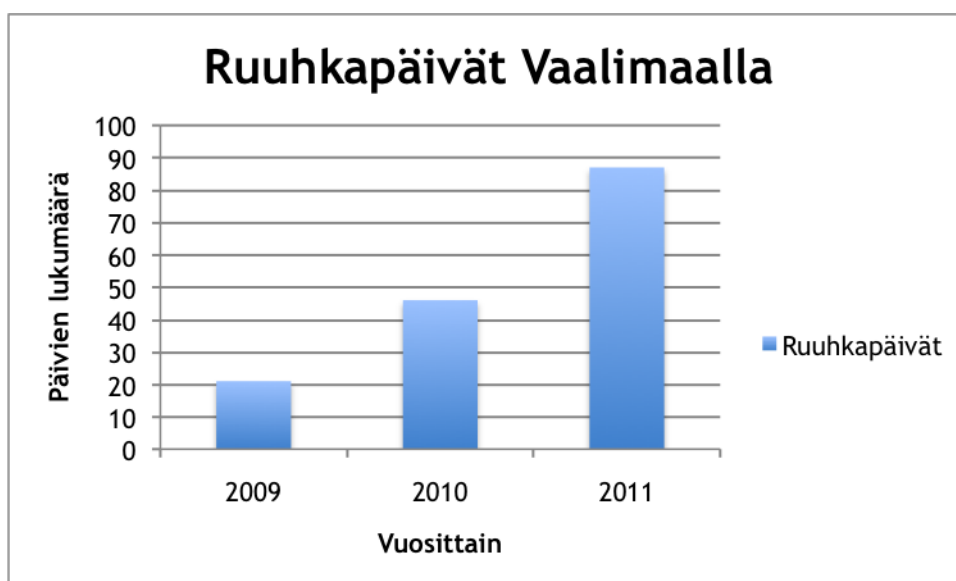
Pietarin Suomen pääkonsulaatissa suoritettujen haastatteluiden (2011), sekä viimeaikoina julkaistujen artikkeleiden (esim. Perilä 2012; Laajava & Kaukanen 2012 yms.) perusteella voidaan todeta matkustajamäärien olevan kasvussa. Muun muassa Matkailun edistämiskeskus (2012) kertoo venäläisten matkustajien määrän kasvavan jatkuvasti, ja olevan suurin Suomeen matkustava ryhmä. Myös Rajavartiolaitoksen tilastot ja strategia puhuvat tämän puolesta. Kasvu on havainnollistettu taulukossa 1. Matkustajamäärien kasvu on ollut merkittävää viime vuosina. Esimerkiksi vuoden 2012 käyntiennätys maaliskuuhun mennessä oli 20 571 matkustajaa saman päivän aikana. (Perilä 2012.) Voidaan siis olettaa että kasvu jatkuu samanlaisena. Kasvat matkustajamäärät tuovat Suomeen runsaasti matkailutuloja (esim. Nupponen 2012), mutta myös rikollisuuden pelätään lisääntyvän (haastattelut 2012).



Kaavio 1: Venäläisten matkustajien määrän kasvu (haastattelut 2012)

Kaaviossa 3 sininen palkki osoittaa kaikkien matkustajien määrän, ja punainen palkki venäläisten matkustajien osuuden kaikista matkustajista. Kaaviosta näkee, että matkustajamäärien kasvu on ollut tasaista vuoden 2009 pientä notkahdusta lukuun ottamatta. Kaikkien matkustajien määrä ylitti vuonna 2011 neljän miljoonan matkustajan rajan. Venäläisten osuus kaikista matkustajista on kasvanut samassa tahdissa kuin matkustajamäärä yleisesti. Matkustajamää-

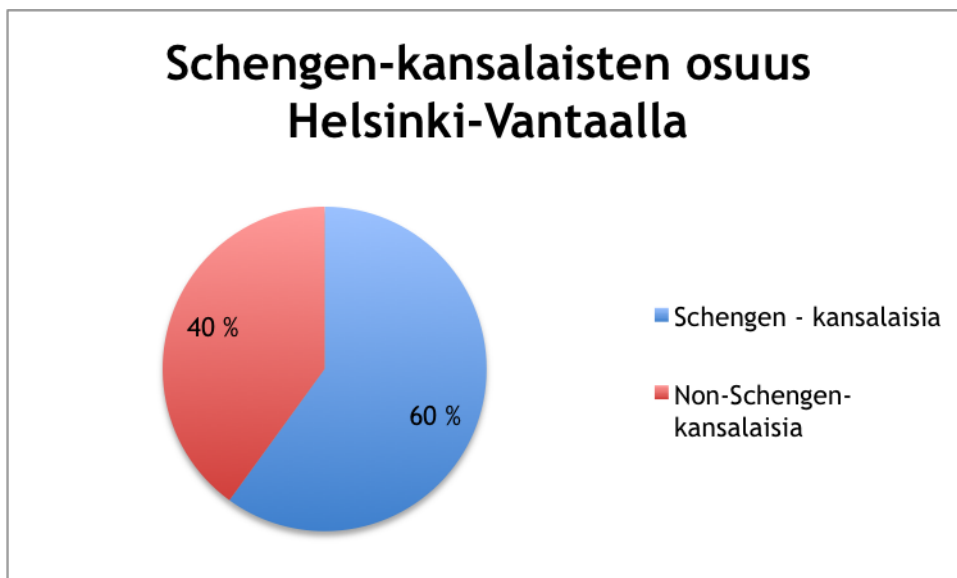
rien kasvu näkyy myös Vaalimaalla selkeästi. Ruuhkapäiviksi kutsutaan päiviä, jolloin matkustajamäärä ylittää 10 000 ihmisen rajan.



Kaavio 2: Ruuhkapäivien lukumäärän kasvu Vaalimaan rajanylityspaikalla (Perilä 2012).

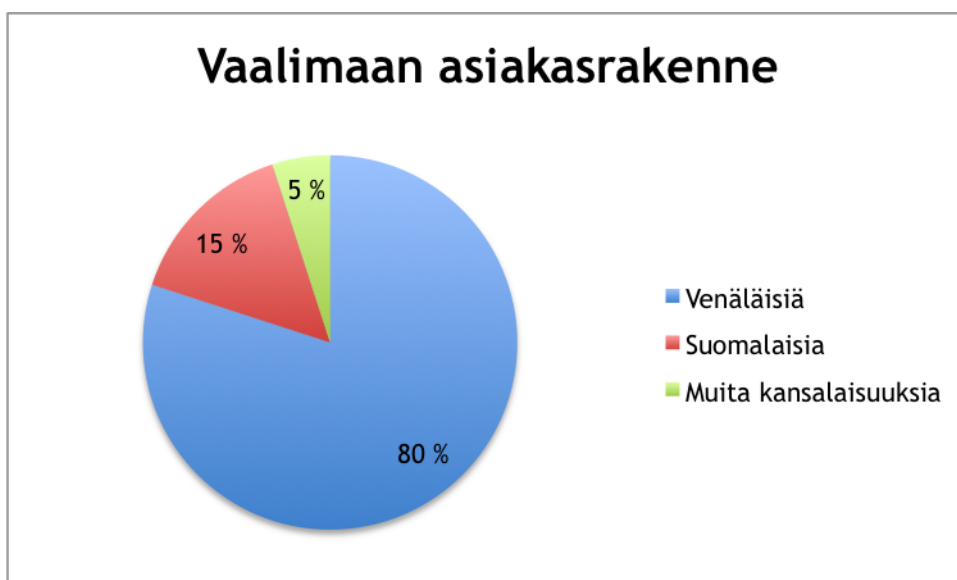
Yllä oleva kaavio (kaavio 2) havainnollistaa ruuhkapäivien lukumäärän kasvun Vaalimaan rajanylityspaikalla. Näitä päiviä ei vielä vuonna 2005 ollut yhtään, mutta vuonna 2011 niitä kirjattiin jo 87. Kasvat matkustajamäärät tuovat haasteita Vaalimaan rajanylityspaikalle, missä uusien rajavartijoiden palkkaaminen ei ilman laajennustöitä onnistu, Laajava ja Kaukanen toteavatkin artikkelissaan (2011), että Vaalimaan laajenemisprojektin lisäksi, missä henkilö- ja rekka-autojen kaistat eriytetään, on hankittava uutta tekniikkaa helpottamaan rajan yli kulkevan liikenteen ja matkustajien tarkastuksia. Laajenemisprojektin myötä rekka- ja henkilöautoliikenne eriytetään, jotta rajatarkastus ja tullaus helpottuvat. Tämä kaikki valmistaa Schengen - aluetta, sekä etenkin Suomea viisumivapauden tuloon.

Vaalimaalla vuonna 2009 käyttöön otetut ABC-laitteet, samoin kuin Helsinki-Vantaalla tuotantovaiheessa olevien automaattien käyttö, auttavat Rajavartiolaistosta ja samalla Schengen- aluetta kartoittamaan käyttökokemuksia Schengenin ulkorajalla tapahtuvasta automaattisesta rajatarkastuksesta. Laitteilla pyritään vastaamaan kasvaviin matkustajamääriin ja helpottamaan rajatarkastusta ja maahantuloa. Tästä on jo saatu hyvä tuloksia lentoasemalla, joissa selkeät piikit matkustajamäärissä ilmenevät laskeutuvien jumbojettien tahdissa. (Haastattelu 2012.)



Kaavio 3: Schengen-kansalaisten osuus Helsinki-Vantaan matkustajista

Lähtökohta lentokentällä on kuitenkin jo matkustajarakenteen vuoksi erilainen kuin Vaalimaalla: Helsinki - Vantaan tiedotteen (Finavia 2008; Rajavartiolaitos 2008) mukaan lentoasemalla tarkastetaan vuosittain yli 3 miljoonan matkailijan passit. Heistä noin 60 % on EU - kansalaisia, joilla siis on mahdollisuus käyttää automaattia. Tämä jakauma on havainnollistettu kaaviossa 3. Vaalimaan matkustajarakenteen kansalaisuuksien osalta estää ABC-laitteen täyden hyödyntämisen. Matkustajien kansalaisuudet on esitetty kaaviossa 4.



Kaavio 4: Vaalimaan asiakasrakenne kansalaisuuden mukaan

Kaavio 4 osoittaa, että noin 15 % kaikista Vaalimaan rajanylityspaikkaa käyttävistä matkailijoista on suomalaisia, ja enintään 5 % on muita sellaisia kansallisuuksia, joilla olisi oikeus käyttää rajatarkastusautomaattia. Muilla kansalaisuuksilla tarkoitetaan esimerkiksi ruotsalai-

sia ja virolaisia. Toisin sanoen venäläiset, jotka muodostavat Vaalimaan suurimman asiakaskunnan, eivät hyödy automaatista. Viidesosalla Vaalimaan asiakkaista olisi siis mahdollisuus käyttää ABC-laitetta kansallisuutensa puolesta, mutta vaadittavaa biometristä passia ei välttämättä vielä löydy kaikilta.

Vaalimaalla haastateltujen rajaviranomaisten mukaan Venäjän passinmyöntöjärjestelmää kohtaan tunnetaan epäluottamusta. Haastatteluissa (2012) kävi ilmi, että epäluottamus johduu siitä, etteivät he tunne passien myöntöprosessia Venäjällä. Tarkkanen tutkii toistaiseksi keskeneräisessä opinnäytetyössään Venäläisten elektronista identiteettiä ja sen syntyä. Hänen tekemän tutkimuksen mukaan elektronisen identiteetin väärentäminen on helppoa, sillä identiteetin voi ostaa melkein mistä tahansa. Väärällä identiteetillä voidaan hakea biometristä passia, sillä Venäjällä ei ole käytössään toimivaa väestörekisterijärjestelmää mistä hakijan tiedot voitaisiin tarkistaa. (Tarkkanen 2012. 52.)

Epäluottamus ulottuu myös passien ja mikrosirujen laatuun. Haastattelujen mukaan venäläisten biopassien huono laatu estävät ABC-laitteiden käytön. ABC-laitteen käyttöoikeutta suunniteltiin kaikille matkustajille alustavasti vuonna 2010 (Saarinen, 2010). Se kuitenkin rajattiin ensin koskemaan tunnettuja matkailijoita. Tunnettujen matkailijoiden status on Rajavartiolaitoksen aloitteesta myönnetty status, jonka myötä voidaan suorittaa kevennetty rajatarkastus. Status edellyttää nuhteetonta taustaa. Yksikään venäläinen matkailija ei kuitenkaan päässyt automaattisesta rajatarkastuksesta läpi. Tarkkasen (2012. 44) mukaan biometrinen passien laatu ei kuitenkaan ole ongelma, vaan se, ettei passien siruille vielä ladata biometrisiä tunnistetietoja.

Vanhanmallisia passeja ei enää saa EU-maista, mutta Venäjällä niitä voi vielä ostaa. Biometrinen passi on noin kaksi kertaa kalliimpi tavalliseen passiin verrattuna (Tarkkanen 2012. 57), minkä vuoksi moni valitsee perinteisen matkustusasiakirjan biopassin sijaan. ABC-laitetta ei kuitenkaan voi käyttää ilman biometristä passia.

Venäjän vaatimaa viisumivapautta on viety eteenpäin Rajavartiolaitoksen tunnettu matkailijastatuksen myötä, jota alettiin myöntää vuonna 2009 ensimmäisen ABC - laitteen yhteydessä. Viisumivapauden mahdollisuuksien selvittämisestä pitkällä aikavälillä on sovittu EU:n ja Venäjän huippukokouksessa Pietarissa vuonna 2003 (Venäjän suurlähetystö). Matkustajamäärien odotetaan kasvavan huomattavasti viisumivapauden tai viisumihelpotusten tullessa voimaan. Viisumivapauden aikataulusta on esitetty useita arvioita, mutta ne vaihtelevat lähivuosisista (Talouselämä 2011) useisiin, jopa 15 vuoteen (Haapanen 2012). Ulkoministeri Stubb toivoisi viisumivapauden tulevan vuoteen 2018 mennessä, jolloin Venäjällä järjestetään jalkapallon MM-kilpailut (Talouselämä 2012).

2.4 Tutkimusmenetelmät

Tämä opinnäytetyön tarkoituksena on tuottaa uutta tutkimustietoa Schengen-alueen maarajalle sijoitetun rajatarkastusautomaatin hyödyistä. Tästä syystä kerätty tutkimusaineisto on ensiarvoisen tärkeässä asemassa tutkimuksen kannalta, sillä se on tekijän tuottamaa. Kyseessä on empiirinen perustutkimus, joka kuvaa reaalimaailman ilmiötä (Jalasoja 2003; Uusitalo 2001, 60), koska maarajalla hyödynnettävistä automaateista ei ole, ainakaan julkisesti, saatavilla tutkimustietoa. Tutkimus on tehty käyttäen kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää. Tutkimusmenetelmät määrittävät tuotetaanko aineisto itse, esimerkiksi havainnoinnilla ja haastattelemalla, vai pohjautuuko tutkimus valmiiseen materiaaliin, kuten dokumenttianalyysiin tai kirjallisuuskatsaukseen. (Kyrö 2003. 110). Tutkimus on kvalitatiivinen, koska tutkimuksessa hyödynnetään kolmea erilaista tutkimusmetodia: havainnointia, haastatteluja ja dokumenttianalyysiä. Pääosa tutkimusmateriaalista on kerätty haastattelun ja havainnoinnin menetelmillä, joiden tuloksiin saadaan syvyyttä ja kokonaisvaltaista ymmärrystä dokumenttianalyysin avulla.

Kyseistä tutkimusmenetelmien yhdistelmää käytetään yleisesti turvallisuusalalla. Esimerkiksi Ruoslahti käyttää kyseisiä metodeja artikkelissaan Turvallisuutta kolmeen suomalaiseen kuntaan - Espooseen, Poriin ja Tyrnävälle. Ruoslahden keräämä aineisto haastattelun, havainnoinnin ja arkistomateriaalin tutkimuksen menetelmin johdettiin Case - esimerkein käytäntöön, ja tulokseksi saatiin turvallisuussuunnittelun tavoitteita ja tilanteita kolmessa suomalaisessa kunnassa. (Ruoslahti 2011.) Ruoslahden tutkimuksen tulosten voidaan ajatella kuvaavan Suomen tilannetta valtakunnallisesti, samoin kuin tämän opinnäytetyön tuloksia pystytään käyttämään suuremmissa kontekstissa, kun Vaalimaata käytetään tutkimuksessa Case - esimerkkinä. Myös Sarka käyttää opinnäytteessään Turvallisuuskävelyn suunnitteleminen ja toteuttaminen näitä samoja tutkimusmenetelmiä kerätessään perustutkimusaineistoa. Kirjallisuuskatsauksen, haastatteluiden ja havainnoinnin keinoin hän kartoittaa ensin teoriapohjan Ruotsista, ja kokoaa sitten hyviä käytäntöjä hyödynnettäväksi Suomeen. Tarkentavia tietoja paikallisesta toteutuksesta kerättiin haastatteluiden avulla, ja lopputulokseksi saatiin uudenlaisen konseptin toteuttamisohjeet Espoon kaupungille. (Sarka 2011.) Seuraavassa on esitetty miten tätä tutkimusta on tehty ja miten tulokset on analysoitu.

Kvalitatiivisella menetelmällä tarkoitetaan laadullista menetelmää, eli ”todellisen elämän kuvaamista” (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2001. 152). Kvantitatiivisella, eli määrällisellä tutkimuksella voidaan selvittää esimerkiksi prosessien kestoa ja millä keinoin niitä voisi nopeuttaa. (Hirsjärvi et al. 2001). Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus eivät suinkaan ole toistensa ääripäitä, vaan ainoastaan erilaisia tapoja tehdä tutkimusta. Menetelmiä voidaan käyttää toisiaan täydentävinä tutkittaessa samaa aineistoa, mutta tässä tutkimuksessa keskitytään kvalitatiiviseen menetelmään. Menetelmään kuuluu olennaisesti useampia erilaisia tut-

kimusmetodeja, jotta tutkimusongelmaa voi tarkastella mahdollisimman kokonaisvaltaisesti (Hirsjärvi et al. 2001.) Huomionarvoista on se, että tyypillisesti sekä tiedon keruu, sen käsittely ja analysointi kulkevat tiiviisti yhdessä, eikä erillisinä prosesseina (Jalasoja K. 2003). Tämän tutkimuksen kannalta se tarkoittaa sitä, että haastatteluista kerätty tieto on analysoitu yhdessä havaintojen kanssa. Näiden tulosten mukaan on valittu oleellisia dokumentteja, jotta aiheen tuntemusta on voitu syventää. Esimerkiksi Rajavartiolaitoksen strategia on selventänyt Vaalimaalla tehtyjen haastattelu- ja havainnointitulosten ymmärtämistä.

Haastattelut toteutettiin Pietarissa Suomen pääkonsulaatissa, Vaalimaan rajanylityspaikalla, Helsinki - Vantaan lentoasemalla sekä Nogalesissa sijaitsevalla USA-Meksiko maarajalla lukuvouden 2011-2012 aikana. Haastattelut ovat luonnollinen valinta tiedonkeruumenetelmäksi, sillä niiden avulla dokumenttianalyyssissä kerätty tieto saadaan oikeaan kontekstiin. Lisäksi Hirsjärvi et al. (2001) määrittävät haastatteluiden olevan hyvä menetelmä, kun ”kyseessä on vähän kartoitettu, tuntematon alue” (192.) Koska haastattelut toteutettiin puolistrukturoituna eli teemahaastatteluina, aiheesta saatiin ennakoitua enemmän tietoa. Hirsjärvi et al. (2001) toteavatkin, että kun haastattelut ovat tutkimusmateriaalin pääkeräysmenetelmä eikä kysymyksillä ole tarkkaa muotoa ja järjestystä, haastateltava saa mahdollisuuden kertoa aiheesta vapaammin (192). Saukko täydentää, että vapaamuotoisissa teemahaastatteluissa haastateltava pääsee kertomaan asiastaan vapaasti, minkä myötä myös oikea terminologia tulee ilmi (2011). Vaalimaalla suoritettujen haastatteluiden myötä tutkimus pystyttiin kohdentamaan niin, että tulokset eivät pelkäästään Rajavartiolaitosta vaan niitä pystytään hyödyntämään myös kansainvälisesti. Alustavat kysymykset (liite 1) valmisteltiin etukäteen, ja ne lähetettiin sähköpostitse raja-aseman yhteyshenkilölle tutustumista varten. Haastatteluiden jälkeen tehtiin kattavat muistiinpanot, jotka löytyvät tekijän hallusta. Haastatellut henkilöt ilmaisivat halunsa tulla viitatuksi anonyymeinä henkilöinä, mistä johtuen heidän nimensä ei tulla käyttämään. Haastateltavilta kysyttiin suostumus haastattelulle.

Havainnointi suoritettiin haastatteluiden ohessa ulkopuolisen roolissa. Tämä menetelmä sopii kyseessä olevaan tutkimukseen, koska tarkoituksena ei ollut tutkia esimerkiksi palvelun miellyttävyyttä. Havainnointi tukee haastatteluita hyvin, sillä se, miten havainnoitavat asiat käytännössä tehdään saattaa erota haastatteluissa kuvatusta tavasta. Havainnoimalla päästään tarkkailemaan toimintaa luonnollisessa ympäristössä, ja on näin ollen todellisen elämän tutkimista. (Hirsjärvi et al. 2001.) Osallistuva havainnointi ei palvelisi tutkimuksen tavoitteita, sillä tutkimusongelmana ei ole selvittää pelkäästään käyttökokemuksia (Uusitalo 2001. 60). Tarkkailua suoritettiin Vaalimaan rajanylityspaikan maahan tulevien matkustajien tuloaulassa. Havainnoinnin ohella otettiin aikaa kahdella perusteella: kuinka kauan asiakkaalla kesti manuaalitarkastuksessa, kun mitattava ajanjakso oli pelkäästään rajatarkastukseen kuluva aika. Toinen mitattava aika oli asiakkaalla kuluva aika hänen noustessaan autosta, jonottaessaan rajatarkastukseen, siirtyessä tullin alueelle ja palatessa autolle, siis koko rajatarkastusase-

malla vietetty aika. Rajatarkastuksen jälkeistä aikaa tullin tiloissa, ennen kuin matkustaja palasi autolle ei tarkkailtu, sillä se ei ole olennaista tutkimuksen kannalta.

Dokumenttianalyysin tarkoitus on tuottaa muiden tutkimusmetodien avulla kerättyä tutkimusaihetta ympäröivää tietoa. Tällöin tutkimus voidaan asettaa ”oman tieteenalansa kontekstiin” (Bearfield & Eller 2008: 61 - 72). Hirsjärven et al. (2001) mukaan julkaistujen dokumenttien pohjalta toimijoita voidaan ymmärtää heidän itsensä avulla (204). Esimerkiksi Rajavartiolaitoksen strategia selventää viraston omaa, virallista suhtautumista automaattista rajatarkastusta kohtaan. Haastattelut ja havainnointi puolestaan osoittavat asenteen käytännön työssä. Pentti Roution mukaan kirjallisuuskatsaus kartoittaa teoriapohjan lisäksi myös aikaisemmin tehty vastaavaa tai korvaavaa tutkimusta. Aikaisempia tutkimuksia analysoimalla voidaan tuoda esille ongelmakohtia, esimerkkejä tai hyödyllisiä määritelmiä, joita voidaan käyttää uudessa tutkimuksessa. (Routio, 2007.) Tässä tutkimuksessa dokumenttianalyysi luo vanhan perustan toimintaa ohjaavasta lainsäädännöstä. Ohjaavilla asiakirjoilla tarkoitetaan EU:n säännöksiä ja Suomen lakia jotka ohjaavat Rajavartiolaitoksen toimintaa. Rajavartiolaitoksen strategia puolestaan ohjaa Vaalimaan rajanylityspaikan toimintaa. Tässä tutkimuksessa käytetyt dokumentit ovat tekijän hallussa.

Koska Vaalimaan rajanylityspaikka on automaattisen rajatarkastuslaitteen myötä ainutlaatuinen koko EU:n alueella, tarkoituksena on käyttää Vaalimaata Case - esimerkkinä. Case - esimerkki eli tapaustutkimus kohdennetaan tutkimaan yksittäistä kokonaisuutta niin, että kohdetta tarkasteltaessa käytetään monia eri menetelmiä (Saaranen - Kauppanen, A. & Puusniikka, A. 2006). Vaalimaalta saadaan käytännön kokemuksia siitä, kuinka ABC-laite soveltuu maarajalle. Kyseessä oleva tapaustutkimus alkoi tutustumalla Internetistä saatavaan tietoon Vaalimaan rajanylityspaikasta sekä siellä toimivista tahoista, siis alustavalla dokumenttianalyysillä. Paikanpäälle suoritettiin kaksi tutkimuskäyntiä, jotka suunniteltiin ja sovittiin etukäteen. Molempien vierailujen aikana haastateltiin useita Rajavartiolaitoksen edustajia ja tarkkailtiin toimintaa. Vaalimaan toimintaa tullaan vertaamaan USA - Meksiko - rajanylityspaikkaan Arizonan Nogalesissa, jonne myös tehtiin tutustumismatka. Rajaturvallisuus, johon rajatarkastus liittyy olennaisesti, on yksi EU:n ajankohtaisimmista asioista (Niemenkari 2003. 1) minkä vuoksi Vaalimaan rajatarkastusprosesseja pyritään vertaamaan muihin maarajoihin. Nogales otetaan mukaan tapaustutkimukseen muun muassa Venäjän ja Meksikon yhtäläisyyksien takia. Molemmista maista olisi tulossa enemmän matkailijoita kuin mitä esimerkiksi viisumeita on mahdollista myöntää. Maiden rinnakkain asettelun avulla voidaan siis vertailla pienimuotoisesti USA:n viranomaisten käytäntöjä ja paikallisia menetelmiä Suomen vastaviiniin, ja tutkia rajatarkastuksen parhaita käytäntöjä.

3 Tutkimus

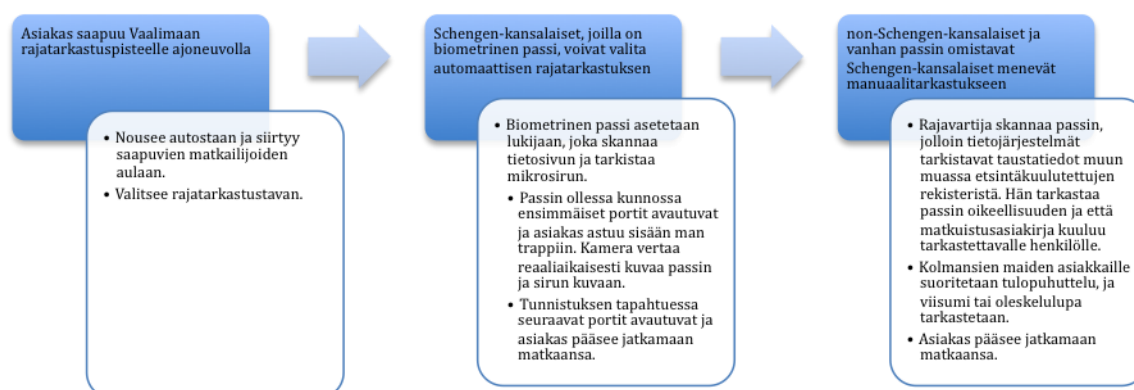
Tämä osio käsittelee tutkimusmenetelmien avulla saatua tietoa, joita on analysoitu triangulaation avulla. Triangulaatiolla tarkoitetaan menetelmää, jossa tutkimusaihetta käsitellään useasta eri näkökulmasta käyttäen eri tutkimusmenetelmiä. Tarkoituksena on saada kokonaisvaltainen kuva tutkittavasta aiheesta. (Virtuaali-ammattikorkeakoulu 2007.) Tämän tutkimuksen osalta triangulaatiolla analysoidaan haastattelun, havainnoinnin ja dokumenttianalyysin avulla saatua tutkimustietoa. Tässä luvussa keskeisimpiä tutkimusaiheita käsitellään omissa kappaleissaan. Analysoitavia aiheita ovat rajatarkastusprosessi, ABC-laitteen käyttö Vaalimaalla, ja SENTRI-kaista.

3.1 Rajatarkastusprosessi

Rajatarkastusta ohjaavat lait ja asetukset tuovat jo olevaan, kokemuspohjaiseen tietoon uuden näkökulman, ja syventävät siten prosessein ymmärrystä. Schengen-säännösten mukainen toiminta vahvistettiin havainnoinnin avulla Vaalimaalla, ja samalla haastatteluiden avulla saatiin tietoa Vaalimaan rajanylityspaikalle tyypillisistä toimintatavoista.

Vaalimaa on poikkeuksellinen Schengen-raja siinä suhteessa, että asiakkaat joutuvat poistumaan autoistaan raja - ja tullitarkastusten ajaksi. Tätä perustellaan muun muassa ilmastolla, sillä talvella auton ikkunat jäätyvät, mikä hankaloittaa varman tunnistuksen tekemistä. Luukulta ikkunaan tehtävä tarkastus on osoittautunut hankalaksi ja epämiellyttäväksi sekä Rajavartiolaitoksen henkilökunnalle että asiakkaille. (haastattelut 2012.) Asiakkaiden nostattaminen ulos autoistaan antaa rajatarkastajille mahdollisuuden seurata heidän käytöstään pidemmällä aikavälillä heidän jonottaessa tarkastukseen (haastattelut 2012).

Rajatarkastukseen liittyy useita prosesseja, jotka matkustajan täytyy käydä läpi päästäkseen maahan. Vaalimaan rajatarkastusprosessi on kuvattu kaaviossa 5. Se osoittaa myös automaattisen ja manuaalisen rajatarkastuksen erot.



Kaavio 3: Rajatarkastusprosessi Vaalimaalla (havainnointi 2012, haastattelut 2012, Rajavartiolaitys 2011b)

Rajatarkastusprosessi alkaa matkustajan tullessa Vaalimaan rajanylityspaikalle. Hän nousee autostaan, kävelee tuloaulaan ja valitsee automaattisen tai manuaalisen rajatarkastuksen. Tällä hetkellä vain Schengen-alueen kansalaiset saavat käyttää automaattia. Automaatin käyttöön vaaditaan voimassa oleva biometrinen passi. Näin ollen muun muassa kaikki venäläismatkailijat joutuvat jonottamaan manuaalitarkastukseen. Rajatarkastuksen jälkeen matkustaja siirtyy tullin tiloihin, missä hän suorittaa tarvittaessa tullauksen. Tullin jälkeen matkustaja pääsee jatkamaan matkaansa. (Havainnointi 2011, 2012: haastattelut 2011, 2012.)

Schengen-alueen kansalaisille tehdään niin kutsuttu vähimmäistarkastus. Kolmansien maiden kansalaisille tehdään vähimmäistarkastuksen lisäksi perusteellinen rajatarkastus, eli tarkastetaan viisumi tai oleskelulupa, sekä tehdään tulopuhuttelu. Tulopuhuttelu on esitetty liitteessä 2. Pääpiirteissään siihen kuuluu kysymyksiä matkan tarkoituksesta, pituudesta ja määränpäätä. Kaiken ollessa kunnossa matkailija pääsee jatkamaan matkaansa.

3.2 Automaattinen rajatarkastus

Automaattinen rajatarkastus on kansainvälisesti tutkittu aihe. Esimerkiksi Frontexin tekemä tutkimus kartoittaa automaattista saatavia hyötyjä sekä sen toimivuutta neljällä EU:n päälentokentällä: Schiphol Hollannissa, Frankfurt Saksassa, Charles de Gaulle Ranskassa sekä Heathrow Englannissa. Vaalimaa on kuitenkin ainoa maaraja johon laitteita on sijoitettu. Vaikka laitteet ovat erilaisia kuin Suomen laitteet ja hyödyntävät osittain keskenään erilaista tunnistustekniikkaa, niiden käyttöperiaate on sama. (Frontex 2007.) Frontexin tutkimiin laitteisiin liittyy rekisteröityjen matkailijoiden ohjelma, kun taas Suomen ABC-laitteita voi periaatteessa käyttää millä tahansa biometrisellä passilla. Myös esimerkiksi Kanadassa on otettu kokeilu-käyttöön vastaavanlainen automaatti, jota saavat käyttää ePassportin omaavat kanadalaiset. (Canada Border Services Agency 2010.) Helsingin sanomien toimittajan haastattelema Rajavartiolaituksen everstiluutnantti Jaakko Hamunen kuitenkin vakuuttaa, ettei automaatilla ole

tarkoitus korvata Rajavartiolaitoksen henkilöstöä, vaan vapauttaa resursseja muihin, enemmän huomiota vaativiin rajatarkastustehtäviin (Pelli 2008).

ABC - laitteet on alun perin suunniteltu kasvaneen asiakirjaturvallisuuden hyödyntämiseen (Rajavartiolaitos 2009a; International Civil Aviation Organisation 2011). Uudenlaisia biometrisiä passeja on entistä vaikeampaa väärentää (International Civil Aviation Organization 2011). Automaatti on jo löytänyt väärennettyjä matkustusasiakirjoja Helsinki - Vantaan lentoasemalla, missä se otettiin käyttöön vuonna 2008 (Iltasanomat 2011).

Vaalimaan ensimmäiset kolme ABC-laitetta otettiin käyttöön vuonna 2009 pilottiprojektin yhteydessä. Ne korvattiin vuonna 2011 viidellä uudella, vähemmän tilaa vievällä automaatilla. Jokaista viittä porttia valvoo yksi rajavartija. Hän näkee ruudullaan samat tiedot kuin mitä ABC-laite analysoi, eli tietosivun, sirun ja reaaliaikaisen kameran kuvan. Rajavartijalla on mahdollisuus tehdä manuaalinen tunnistus näkemiensä tietojen perusteella mikäli automaattila kestää liian kauan. (Haastattelu 2011; havainnointi 2011.)

Vanhempaa laitetta saivat käyttää niin sanotut tunnetut matkailijat. Automaatti ei kuitenkaan helpottanut heidän rajatarkastusprosessiaan, sillä Schengen-säännöksen (562/2006) mukaan kolmansien maiden kansalaisille on tehtävä perusteellinen maahantulotarkastus. Näin he olisivat joutuneet joka tapauksessa jonottamaan vielä sekä viisumi- tai oleskelulupatarkastukseen että maahantulopuhutteluun. (haastattelu 2011; haastattelut 2012.)

ABC-laitetta päästiin kokeilemaan Vaalimaalla. Siihen oli kuitenkin tutustuttu ensin Rajavartiolaitoksen Internet - sivuilta löytyvän kuvauksen ja automaattisesta rajatarkastuksesta tehtyjen aiempien tutkimusten myötä, joiden avulla muodostettiin peruskäsitys laitteen toimintatavasta. Kokeiltaessa ja havainnoitaessa laitteen toimivuutta saatiin selville miten automaattinen rajatarkastus toimii käytännössä. Haastatteluiden avulla kartoitettiin alustavia käyttökokemuksia ja saatiin teknistä tietoa siitä, mitä tarkastusprosessin aikana tapahtuu. Ensimmäinen tutustumismatka Vaalimaan rajanylityspaikalle tehtiin lokakuussa 2011, ja toinen maaliskuussa 2012. Molemmilla kerroilla haastattelut ja havainnoinnit tehtiin yhden päivän aikana. Lisäksi laitetta testattiin myös lentokenttäolosuhteissa tutustumiskäynnillä Helsinki - Vantaan lentoasemalle. Haastatteluiden ja havainnoinnin suhteen tulee muistaa niiden tilannesidonnaisuus: matkustajamäärät ovat täysin päivästä ja kellonajasta riippuvaisia. Esimerkiksi laitteen pienen käyttöasteen vuoksi havainnointi jäi vähälle. Lisäksi Rajavartiolaitoksella ollut antaa Vaalimaalla kerättyä tutkimustietoa hyödynnettäväksi tässä tutkimuksessa.

ABC-laitteen suorittama rajatarkastus toimii seuraavasti: Automaattisessa rajatarkastuksessa matkustaja seuraa laitteen ohjeita. Prosessi alkaa asettamalla elektronisen passin tietosivu skannerin päälle (kuvassa neljä vihreän nuolen yläpuolella), joka lukee sekä sirun että tietosi-

vun. Mikäli passi on kunnossa, ensimmäiset portit avautuvat ja matkustaja pääsee astumaan niin sanotulle secure arealle (sininen ympyrä lattiassa). Portti sulkeutuu asiakkaan takana jättäen hänet kahden portin väliin, eli niin sanottuun man trappiin. Porttien välissä oleva kamera (skannerin yläpuolella näkyvä ruutu) siirtyy asiakkaan kasvojen korkeudelle ja automaatti vertaa asiakkaan kasvoja reaaliaikaisesti passin sirulle tallennettuun kuvaan. Tunnistuksen onnistuessa toinen, tarkastettujen asiakkaiden puolen portti aukeaa ja matkustaja pääsee jatkamaan matkaansa. ABC-laite on havainnollistettu kuvassa 4.



Kuva 4: Automaattinen rajatarkastuslaite (ABC-portti) Vaalimaalla

ABC-laitteeseen liittyy käyttörajoituksia, joista yleisin on Schengen - valtiossa myönnetty biometrinen passi. Ilman sitä automaatin käyttö ei onnistu. Ongelmia saattaa ilmetä myös, mikäli matkustaja on liian lyhyt tai liikkuu pyörätuolilla. Liian lyhyet henkilöt eivät yllä kameran kuvausalueelle, eikä elektronista tunnistusta voida tehdä. Sama haaste koskee pyörätuo-

lilla liikkuvia asiakkaita, minkä lisäksi pyörätuoli ei mahdu liikkumaan automaatin läpi. Asiakkaan kasvojen on oltava oikealla etäisyydellä, ja asiakkaan on osattava katsoa suoraan kameraan (L-1's identity solutions Inc. 2010. 4). Lasten kanssa matkustavat joutuvat edelleen käyttämään manuaalitarkastusta lasten pienen koon ja aktiivisuuden takia. Jokaisella laitetta käyttävällä matkustajalla tulee olla oma passinsa, eikä siis vanhempien passeihin merkityt lapset voi käyttää automaattia. Laitteeseen on mahdollista saada automatisoitu maahantulo-puhuttelu, sekä erillinen viisuminlukulaite. Nämä ominaisuudet eivät kuitenkaan ole vielä käytössä, eikä niiden käyttöönottoon ole valmiuksia.

Rajavartiolaitos on palkannut oppaan Vaalimaalle auttamaan laitteen käytössä. Hänen tehtävään on auttaa matkustajia, sekä poimia tulevasta ihmisvirrasta Schengen-kansalaiset, joilla on biometrinen passi. Automaatin käyttö on lisääntynyt merkittävästi oppaan palkkaamisen jälkeen. (Havainnointi 2012; haastattelut 2012.) Oman arvioni mukaan viestinä, eli kuinka hyvin Rajavartiolaitos on tiedottanut ABC - laitteen käyttömahdollisuuksista, on hoidettu huonosti. Vaalimaalla ei ollut havaittavissa minkäänlaisia ohjeita laitteen käytöstä. Oletettavaa on, että asiakkaat eivät silloin lähde kokeilemaan automaattia omatoimisesti. Raja-asemalla suoritettun tarkkailun avulla saatiin kuitenkin selville, miten asiakkaat suhtautuvat laitteeseen. Muutamalle heistä suoritettiin myös pienimuotoinen haastattelu, mutta otos jäi pieneksi aikaresurssien sekä matkailijoiden ja automaatin käyttäjien vähäisyyden vuoksi. Monen mielestä ABC-laite toimii hyvin, mutta he valitsevat mieluummin henkilökohtaisen palvelun automaatin sijaan.

3.3 USA - Meksiko -raja

Suomen ja Venäjän välinen raja on ainoa maaraja EU:ssa jossa automaattinen rajatarkastus on tähän mennessä otettu käyttöön. Koska vastaavanlaista tilannetta ei löydy mistään Schengen - alueelta, vertailukohdaksi on otettu Meksikon ja USA:n välinen raja. Tutkimuksessa viitataan nimenomaan Nogalesin kaupungissa kulkevaan USA - Meksiko - rajaan, joka erottaa Arizonan ja Sonoran osavaltiot. (Havainnointi 2012.)

Tutustumismatka USA - Meksiko rajalle helmikuussa 2012 osoitti kuinka samanlainen tilanne venäläisillä ja meksikolaisilla on. Molemmissa maissa tuloerot ovat suuria, ja toisella puolella rajaa tuotteet ovat halvempia ja parempilaatuisia. Rajan yli mennään monista eri syistä, myös tapaamaan sukulaisia. Nogalesissa perheitä asuu rajan molemmilla puolilla. Haastateltavien mukaan USA:n kansalaiset menevät Meksikon puolelle lähinnä hammashoitoihin tai nauttimaan kulttuurielämyksistä. Meksikossa ja etenkin Nogalesissa on runsaasti kulttuuria ja taidetta, mikä osaltaan varmasti motivoi matkailijoita käymään rajan toisella puolella. Yöksi sinne kuitenkin jäädään harvoin (Theroux, P. 2012). Suomi - Venäjä rajalla lähimpiin kaupunkeihin on lmatraa lukuun ottamatta matkaa, mikä ei siis aiheuta samanlaista päivittäistä mat-

kustajavirtaa. Viisumeihin sekä auton vakuusmaksuihin kuluvat rahat saattavat olla kynnyskysymyksiä monille kansalaisille, mikä rajoittaa matkustamista (Oinas 2011; haastattelut 2012). Onkin arveltu, että viisumivapauden tullessa voimaan, matkustajamäärät kasvavat merkittävästi.

Nogalesissa on kokonaan eri portit rekka - ja henkilöautoliikenteelle. Siellä on myös yksi erillinen portti tavarajunaliikenteelle. Vastaavanlainen eriyttäminen on tällä hetkellä rakenteilla myös Vaalimaalla. Valmistuessaan eriävät kaistat nopeuttavat läpikulkua, koska useampi ajoneuvo mahtuu kerrallaan rajatarkastusalueelle. USA - Meksiko rajan henkilöliikenteessä on myös käytössä SENTRI-kaista, eli rekisteröityjen asiakkaiden kaista, joka nopeuttaa rajan ylittämistä huomattavasti.

SENTRI:n liittyvät havainnot ja haastattelut on tehty US Customs and Border Protectionin, eli paikallisten rajaviranomaisten tiloissa, Nogalesin rajanylityspaikalla Arizonan osavaltiossa. Tutkimusmatka suoritettiin 8.-15.2.2012. Haastatteluissa oli mukana sekä rajaviranomaisten että BORDERS:n (BORDERS-National Center for Border Security and Immigration) edustajia. Matkan tarkoituksena oli tutustua USA - Meksiko raja - alueeseen, sekä haastatella ja havainnoida paikallisia tapoja ja käytäntöjä. Samalla tehtiin tutkimusta alueesta ja asenteista. Dokumenttianalyysi aiheesta kattaa lähinnä artikkeleita, mutta vastaavaa kattavaa lainsäädäntöön ja säädöksiin perehtyvää analyysiä ei tehty, koska tutkimus keskittyy Vaalimaahan.

SENTRI-järjestelmään rekisteröityminen on suhteellisen kallista (\$120). Status ja sitä ilmentävä kortti on kerrallaan voimassa viisi vuotta. Ohjelmaan voivat hakeutua USA:n ja Meksikon kansalaiset. Luvan saamiseksi henkilön tulee olla taustaltaan nuhteeton. Haastatteluiden mukaan pienikin rike johtaa luvan välittömään peruuttamiseen. Myöntöprosessiin kuuluu taustatarkastus sekä rajaviranomaisen suorittama haastattelu. (Customs and Border Protection.)

Haastattelu voidaan vaihtoehtoisesti suorittaa jo aiemmin mainitulla George - kioskillä. Kioski mittaa silmän liikkeitä ja äänen ja puheen vaihteluita ja etsii niistä epänormaaliuksia ja merkittäviä vaihteluita. (Derrick, D. C. & Nunamaker, J. F.; haastattelut 2012.) Näiden pohjalta se analysoi mahdollisen valehtelun. Kioski lähettää tulokset iPad - tabletille, mistä rajatarkastaja käy vastaukset läpi. Mikäli laite osoittaa havaintoja valehtelusta, rajatarkastaja esittää tarkentavia kysymyksiä ja suorittaa riskiarvion niiden perusteella. Jos asiakkaasta tehty riskiarvio ei osoita uhkaa USA:lle, hänelle voidaan myöntää SENTRI-status, mikä ilmennetään mikrosirun sisältävällä henkilökortilla. (haastattelut 2012.)

George on hyvä esimerkki automaattisen rajatarkastuksen tuomista haasteista. Kioskin ensimmäinen versio käytti pelkästään englantia, kun meksikolaisten äidinkieli on espanja. Kokemuksen kautta kävi ilmi, että akateemista kieltä puhunut George-kioski ei vastannut odo-

tettuja hyötyjä, sillä haastateltavat matkailijat eivät ymmärtäneet sen käyttämää kieltä. (Havainnot 2012; haastattelut 2012.)

4 Tutkimuksen tulokset

Tutkimuksen tulokset osoittavat selvästi kuinka moni asia vaikuttaa rajatarkastukseen. Euroopan unionilta tulee säännöksiä jotka yhtenäistävät tarkastuksia kaikilla Schengenin ulkorajoilla, mihin puolestaan vaikuttaa maailmanlaajuiset ilmiöt kuten terrorismi. Syyskuun 11. päivän terroristi-iskujen jälkeen rajatarkastusprosessien kehittämistä on jatkettu yhdessä USA:n kanssa. Suomen oma lainsäädäntö ohjaa kansallisen rajaviranomaisemme toimintaa. Sisäministeriön ohjausasiakirjat ohjaavat Rajavartiolaitoksen tehtäviä, ja luovat omia tavoitteita viranomaistoiminnalle. Säädökset määrittävät toimintatapoja, mutta usein käytäntö toimii eri tavalla. Esimerkiksi teoriassa hyvin toimiva ABC-laite ei käytännössä vielä tuotakaan odotettua hyötyä, koska niin moni asiakirja ja lakipykälä ovat sen esteenä. Viisumivapautta pyritään viemään eteenpäin, mutta kuluu aikaa ennen kuin molempia osapuolia palveleva laatu- ja turvallisuustaso saavutetaan. Käytännön kokemuksista voidaan ottaa oppia paitsi muilta Schengen-rajoilta myös USA:sta. Vastavuoroisesti täällä saatuja kokemuksia voidaan jakaa muiden maiden käyttöön. Tässä luvussa pohditaan ABC-laitteen hyötyjä Vaalimaalla, sekä sitä, mitkä tekijät ovat merkittävimpiä kehitettäessä rajatarkastusta tehokkaampaan suuntaan sekä matkustajan että Rajavartiolaitoksen näkökulmasta.

4.1 ABC-laite

Automaattisesta rajatarkastuksesta on tehty runsaasti tutkimuksia, mikä osoittaa aiheen olevan ajankohtainen. Erityyppisistä automaateista löytyy käyttökokemuksia ympäri maailman aina Australiaa myöden. Kansainvälisestä näkökulmasta Vaalimaan pilottiprojekti tuottaa luotettavaa tietoa nimenomaan automaatin käytöstä, sillä rajatarkastus ja rajaturvallisuus ovat Suomessa hyvin korkealla tasolla. Vaalimaa Case - esimerkkinä tuo uutta tietoa sekä sijaintinsa että potentiaalisten ihmismassojen suhteen ABC-laitteen soveltamisesta maarajalla. Rajanviranomaisten mukaan automaatti soveltuu tällä hetkellä lähinnä terminaalikäyttöön eli lentoasemille ja mahdollisesti laivaterminaaleihin. (Haastattelut 2012.)

Tämän tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että automaatti ei vielä tuo merkittävää hyötyä Schengen-alueen maarajalla. Rajatarkastuksen automatisointi voisi olla yksi keino valmistautua viisumivapautteen ja sen tuomaan matkustajaryntäykseen. Sillä pystyttäisiin osittain vastaamaan myös valtion tuottavuusohjelman vaatimuksiin. Vaikka automaattinen rajatarkastus palvelee sekä kansainvälisesti liikkuvia kasvavia matkustajamääriä, Rajavartiolaitosta että Schengeniä laitteen pyrkiessä helpottamaan liikkuvuutta, Vaalimaan päivittäiseen toimintaan se ei vielä tuo merkittävää hyötyä. Tämä johtuu suoraan Vaalimaan pienestä käyttäjäkunnas-

ta, eikä kokeilulupaa erilaisille pilottiryhmille voida antaa ennen EU:n yhteistä linjausta viivsumivelvollisten rajatarkastuksista, sekä yhteisten järjestelmien parantamista. Vaalimaalla sijaitsevat ABC-laitteet tuovat kuitenkin merkittävää käyttökokemusta, jota voidaan hyödyntää kansallisesti ja kansainvälisesti.

Matkustajille automatisoitu rajatarkastus tuo lisää vapautta ja itsenäisyyttä ja se tehostaa toimintaa. Rajatarkastusautomaatti on puolueeton tehdessään rajatarkastusta. Samaa ei voi sanoa manuaalitarkastuksesta, sillä inhimilliset tekijät on otettava huomioon. Tästä hyvä esimerkki on tutustumismatkalla Arizonaan tehty havainto (havainnointi 2012), jonka mukaan rajatarkastuksen läpi mentäessä nuoret vaaleat naiset joutuivat jokaisessa tarkastuspisteessä tarkempaan tulopuhutteluun kuin tummahiuksisemmat.

Kansainvälisesti voi ajatella, että asiakkaan oppiessa käyttämään yhtä laitetta, hän osaa käyttää myös muualla olevia vastaavia laitteita, jolloin rajatarkastus ja laitteiden käyttö helpottuu ja nopeutuu, etenkin laitteiden yleistyessä. Finnavian (2011) tiedotteen mukaan automaattia käyttäneistä asiakkaista yli 80 % oli tyytyväisiä automaattijärjestelmään. Kuitenkin Saarisen haastattelema Vapalahti kommentoi käyttökokemustaan seuraavasti: ”Ihan kätevä hän se on, mutta enemmän diggaan ihmisistä kuin laitteista” (Saarinen 2010).

Jokaisen rajatarkastuksen, myös automaattisesti suoritettavan, taustalla on ihminen, joka tarkkailee toimintaa. Yksi ihminen voi valvoa useampaa porttia, eikä automaatti poista rajatarkastusprosessista vaiheita. (Pelli, 2008.) Automaatin keskimääräinen tarkastusaika on 18 sekuntia (haastattelut 2011). Aikasäästö on mahdollista, mutta ei itsestäänselvyys, sillä manuaalitarkastus voi olla nopea suomalaiselle matkustajalle, jos mitään erikoista kuten etsintäkuulutusta, ei rajatarkastuksessa ilmaannu. Kun rajatarkastukselle osoitetut tilat ovat rajalliset ja uuden ympäri vuorokauden auki olevan rajatarkastuspisteen avaaminen vaatii seitsemän uuden henkilön rekrytoinnin, hyöty on ilmeistä. ABC-portin tuoma teoreettinen hyöty on ilmeinen: parhaimmillaan 18 sekunnin aikana useampi matkustaja suoriutuu rajatarkastuksesta yhden rajavartijan valvonnassa. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla portit toimivat aidosti toimintaa tehostavana työkaluna.

Automatisoitu maahantulopuhuttelu helpottaa käytön alkaessa rajatarkastusta, mutta vielä ei osata arvioida milloin järjestelmä saadaan toimimaan. Maahantulopuhuttelu itsessään ei ole monimutkainen, koska matkailijan tulee vastata liitteessä 2 esitettyihin kysymyksiin. Automaattinen tulopuhuttelu oli alun perin tarkoitus ottaa käyttöön ensimmäisten käyttökokemusten jälkeen samalla kun venäläisten sirupassien biometrisiä tunnisteita olisi kokeiltu. Automaatin tulopuhutteluominaisuutta ei siis olisi päästy kokeilemaan tunnetuilla matkailijoilla vaikka se olisi ollut otettu käyttöön, sillä passit eivät toimineet laitteessa.

ABC-laitteen automaattisen tulopuhutteluominaisuuden voidaan arvella parantavan turvallisuutta. Vaikka koneelle ja ihmiselle on yhtä helppo valehdella, kone pystyy tarkkailemaan muun muassa äänenpainon vaihteluita ja silmän liikkeitä samanaikaisesti rajatarkastuksen kanssa (havainnointi 2012; haastattelut 2012). Ihminen ei tähän pysty, vaan joutuu keskittymään yhteen asiaan kerrallaan. Arizonan George-kioski on hyvä esimerkki, vaikka Arizonassa suoritettujen haastatteluiden mukaan rajatarkastajat toimivat kuin kävelevät valheenpaljastuskoneet. Kriminologiassa on tehty paljon tutkimusta ihmisten kyvystä havaita valehtelua, joka osoittaa, että ihminen pystyy koulutettunakin havaitsemaan vain noin 45-60% valheista (Sleath 2011). Vaalimaan rajatarkastusaseman varapäällikkö Timo Mäkelä toteaa Saarisen haastattelussa (2010), että automaattitarkastuksen yhteydessä paljastumisen riski voi olla jopa suurempi kuin perinteisessä manuaalitarkastuksessa (Saarinen 2010).

Yksi mielenkiintoisimmista havainnoista, joka tehtiin Vaalimaalla, asiakkaiden ryhmäkäyttäytyminen. Mikäli asiakkaat liikkuvat ryhmässä, josta osalla on biometrinen ja osalla vanhanmallinen passi, kaikki menevät manuaalitarkastukseen. Rajavartiolaitoksen tulisi rohkaista ihmisiä laitteen käyttöön esimerkiksi tehokkaalla viestinnällä.

4.2 Viestintä

ABC-laitteen käyttöohjeita ei ollut havaittavissa ennen Vaalimaan raja-aseman tuloaulaa. Näin ollen ensi kertaa Vaalimaalle tulevat asiakkaat eivät tiedä automaattista. Tehokkaalla viestinnällä asiakkaat saivat jo ennakkoon tietoa laitteen käytöstä, sekä valinnasta jonka he voivat rajatarkastuksessa tehdä. Esimerkiksi Helsinki - Vantaan lentoasemalla tiedotus on hoidettu melko hyvin, sillä Check in - aulassa pyörii tiedotus laitteen käyttömahdollisuudesta. Lentokentän ero Vaalimaahan näkyy siinä, että rajaviranomaisten lisäksi asiakkaita opastaa myös Finnavian henkilöstö.

Suuri osa Vaalimaan matkailijoista on keski-ikäisiä, tai vanhempaa ikäpolvea. Havaintojen mukaan he vierastavat laitteen käyttöä enemmän kuin nuorempi sukupolvi. Kun pilottiautomaatti vaihdettiin vasta äskettäin uuteen, usein matkaavat matkustajat eivät aina muista tai ymmärrä uuden laitteen olevan jo käytössä, eivätkä näin ollen valitse tätä rajatarkastusmenetelmää. Tästä syystä Rajavartiolaitos palkkasi automaatin käyttöä ohjaavan oppaan, minkä myötä laitteen käyttöaste on noussut huomattavasti. Käyttäjiä on keväällä 2012 ollut keskimäärin 1000 kuukaudessa. (Haastattelut 2012; havainnointi 2012.)

Matkustajille automatisoitu rajatarkastus tuo lisää vapautta ja itsenäisyyttä, sekä tehostaa palvelua. Käyttömukavuus jakaa mielipiteitä, mutta oletettavasti käyttökokemuksen ja käytövarmuuden lisääntyessä myös mukavuus kasvaa. Toistaiseksi moni valitseeikin ennemmin henkilökohtaisen palvelun laitteen asemasta. Rajatarkastusautomaatin etuihin kuuluu sen

puolueettomuus rajatarkastuksissa. Samaa ei voi sanoa manuaalitarkastuksesta, sillä inhimilliset tekijät ja ennakkoluulot vaikuttavat toimintaan. Oppaasta huolimatta laitteeseen suhtaudutaan epäluuloisesti.

Tulevaisuuden asiakasryhmät on otettava huomioon, kun mietitään markkinointia. Suomalaiset matkustajat suhtautuvat automaattiin epäluuloisesti, mutta miten muun maalaiset? Kun venäläiset saavat laitteeseen käyttöoikeuden, laitteen käyttäjäkunta kasvaa moninkertaiseksi. He tulevat tarvitsemaan apua laitteen käytössä, joten ohjeita tulee jo nyt suunnitella venäjäksi. Suunnittelun avulla vältetään kielimuuri, mikä tuli ilmi Arizonassa George-kioskin kanssa.

4.3 SENTRI

Arizona on alueena hyvin erilainen kuin Vaalimaa. Rajan yli pyrkivät matkailijat ovat kuitenkin samantyyppisessä tilanteessa, jolloin rajojen vertailu teoriassa on mahdollista. Esimerkiksi BORDERS:n George -haastattelukioskin kaltaisia automaatteja voitaisiin koekäyttää myös Suomessa ennen varsinaisen tulopuhutteluominaisuuden käyttöönottoa. Amerikan SENTRI-kaistasta voitaisiin ottaa mallia tutkimalla siihen liittyvien prosessien ongelmia ja hyötyjä. Esimerkiksi automaattisen rajatarkastuksen tulopuhuttelu tulee tehdä sellaisella kielellä jota asiakkaat varmasti ymmärtävät. SENTRI:n kaltainen pikakaista voisi hyödyttää ennen kaikkea työnsä puolesta usein rajan yli matkustavia henkilöitä. Lisätutkimusta kuitenkin tarvitaan, jotta konkreettisia hyötyjä voitaisiin arvioida Suomen oloissa.

SENTRI-kaista on Amerikan versio automaattisesta rajatarkastuksesta sen vilkkaimmalla USA - Meksiko maarajalla. Se on kohdennettu suurimpiin rajanylittäjäjoukkoihin eli USA:n ja Meksikon kansalaisiin, toisin kuin ABC-laite Suomessa, jonka käyttö on rajattu Schengen-kansalaisiin. Prosessi kaistan ja automaatin käytössä on huomattava erilainen eikä niitä voida verrata. Sen sijaan voidaan miettiä toisiko USA:n malli hyötyä Suomen maarajalle. USA - Meksiko -rajan yli liikutaan ahkerammin, sillä päivittäisiä askareita ja velvollisuuksia hoidetaan naapurimaassa. Suomessa tilanne on erilainen, sillä kaupunkeihin on rajalta enemmän matkaa kuin Meksikossa.

Suomi - Venäjä - rajalla SENTRI:n kaltainen rekisteröidyille matkailijoille tarkoitettu kaistasta hyötyisivät lähinnä harmaata taloutta harjoittavat henkilöt. Haastatteluissa kävi ilmi, että jotkut venäläiset yrittäjät kasaavat rajan tuntumaan Suomesta laillisesti hankittuja tuotteita, joita viedään vähitellen rajan yli Venäjän tullisäädösten ylärajan mukaisesti (Haastattelut 2011; haastattelut 2012). Myös rekkakuskit saattaisivat hyötyä kaistasta, koska havainnoinnin (2012) mukaan SENTRI-jono oli viisi minuuttia, kun normaalilla kaistalla ylitys kesti

tunnin. (Havainnointi 2012; U.S. Customs and Border Protection 2010.) Selvää on, että muilla Schengenin ulkorajoilla tilanne on erilainen, jolloin asiaa tulee pohtia uudestaan.

SENTRI-kortillisten taustatiedot ajetaan useiden rekisterien läpi kerran vuorokaudessa, mitä Suomen viranomaisilla tuskin olisi mahdollisuutta tehdä. Tämä johtuu Suomen ja Venäjän erilaisista rekistereistä ja tietokannoista. Tullaus hoidetaan SENTRI-kaistalla tarkastuksen yhteydessä. Suomen tullin kannasta tällaiseen järjestelyyn ei ole tietoa. Rajavartiolaitoksen edustajan arvion mukaan SENTRI-kortin tuoma etu muihin matkailijoihin nähden saattaa olla Suomen lainsäädännön vastainen, kun kaikilla ei ole mahdollisuutta saada sitä. Oma tulkintani asiasta on, että tällainen kaista olisi ennemminkin verrattavissa Rajavartiolaitoksen myöntämään tunnetun matkailijan statukseen ja näin ollen mahdollinen.

4.4 Pilottiryhmät

Euroopan komissio tutkii mahdollisuutta aloittaa rekisteröityjen matkailijoiden ohjelma (RTP, Registered Traveler's Program). Erona suomalaisella tunnetun matkailijan statuksella ja EU:n RTP:llä on kuitenkin se, että aloite tunnetun matkailijan statukselle tulee paikallisilta rajavartioloilta, kun taas EU:n järjestelmään rekisteröidyttäisiin oma-aloitteisesti. (Home Affairs, 2011.) Pääpiirteissään RTP muistuttaa USA - Meksiko rajalla käytössä olevaa SENTRI - järjestelmää.

Erilaiset tunnettujen matkailijoiden ryhmät voisivat Rajavartiolaitoksen mukaan toimia kokeilyryhminä automaatin käytössä maarajalla, kuten japanilaiset tulevat lähiaikoina toimimaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Venäläisillä matkustajilla on yleisestikin kiinnostusta käyttää ABC-laitetta. Tätä tulisi hyödyntää erilaisten pilottiryhmien avulla. Rajavartiolaitoksen edustajien mukaan tunnetut matkailijat voisivat olla hyvä ja luotettava vaihtoehto, sillä statuksen saaminen vaatii luotettavuutta ja nuhteettomuutta.

Tulopuhuttelun lisääminen ABC-laitteeseen voisi olla ensimmäinen ominaisuus, jota voitaisiin kokeilla. Rajavartiolaitoksen edustajien mukaan on todennäköistä, että kun tulopuhuttelu otetaan käyttöön, myös henkilöstöresurssia joudutaan sitouttamaan neuvontatehtäviin. Uskon kuitenkin, että jo nyt käytössä oleva opasratkaisu on mahdollinen ja jopa todennäköisempi kuin rajavartioiden hyödyntäminen, ainakin pitkällä aikavälillä. Automaattisen tulopuhuttelun kielellisten haasteiden voittaminen olisi ensiarvoisen tärkeää. Näin säästettäisiin henkilöstöresursseja, ja asiakkaat pystyisivät toimimaan mahdollisimman omatoimisesti. Myös viisumivapaus on tulossa lähivuosina. Mielestäni myös tätä tulisi kokeilla pilottiryhmillä, jotta siitä voitaisiin kerätä käyttökokemuksia.

4.5 Viisumivapaus

Viisumivapauden laajentaminen koskemaan suurinta Suomeen pyrkivää viisumivelvollisten matkailijaryhmää eli venäläisiä on ollut runsaasti mediassa viime aikoina. Suomi hyötyisi siitä taloudellisesti, mutta rajaviranomaisten haastattelun (2012) mukaan myös lieveilmiöitä kuten rikollisuutta esiintyisi. Tästä esimerkkinä käytettiin Virosta, Latviasta ja Liettuasta tullutta rikollisuutta, kun liikkuminen maasta toiseen on helppoa ja edullista (Tieaho 2012).

Risteilyliikenteessä mahdollistettua kolmen päivän viisumivapautta on harkittu sovellettavaksi uusissa Allegro-junissa. Aloite Allegron osalta tuli rautatieyhtiöiden puolelta, mutta mahdollisuus kaatui Venäjän lakiin, jonka mukaan maahan matkustavien on rekisteröidyttävä maahan tullessaan ja ilmoitettava asuinpaikkansa vierailun ajaksi. Venematkailijoille riittää merkinäksi laivan hytti, mutta junamatkailijat eivät voi ilmoittaa junaa asuinpaikaksi (Haapanen, 2012.) Ulkoministeri Alexander Stubb toivoisi Venäjän mahdollistavan viisumittoman matkailun suomalaisille yksipuolisesti (Paananen, 2011).

Schengen-alueen viisumivapaus vaatisi VISin (Visa Information System), eli Schengenin Viisumitietokannan käyttöönottamisen. VISin tarkoituksena on yhtenäistää Schengen-alueen viisumipolitiikkaa, ja valvoa ja parantaa turvallisuutta. Sillä pyritään estämään laitonta viisumi-kauppaa, viisumiajan ylityksiä sekä tunnistamaan henkilöitä, joiden viisumihakemukset on evätty muiden EU-maiden toimesta. (Europa 2010). VIS mahdollistaisi ABC-laitteen ja automaattisen tulopuhuttelun avaamisen venäläisille. Käytännössä suomalaisilla on halua helpottaa viisumikäytäntöjä, mutta Suomi ei voi tehdä yksittäisiä ratkaisuja ollessaan osa Schengenä. VISin myötä tällä hetkellä tehtävä viisumien pakollinen manuaalitarkastus poistuisi, jolloin automaattista saataisiin suurempi hyöty. (Rajavartiolaitos 2009b).

Venäjän diplomaattipassilla pääsee rajan yli viisumitta kuten Laajava ja Kaukanen kertovat artikkelissaan (2012). Helsingin Sanomat uutisoi huhtikuun 2012 alussa, että Venäjä vaatii viisumivapauden laajentamista koskemaan myös virkapassin haltijoita. Viisumivapautta ei kuitenkaan haluta suoraan myöntää kyseiselle ryhmälle, koska Venäjän epäillään valvovan huonosti virkapassien myöntämistä. (Ahonen 2012.)

Viisumivapautta saavat jo nyt hyödyntää Suomen kansalaiset Venäjän yksipuolisella sopimuksella St. Peterlinen 72 tunnin risteilyillä, mutta matkojen järjestämisen jatkumista mietitään. EU:n vaatima perusteellinen rajatarkastus jokaisessa Schengen-satamassa aiheuttaa kiistaa, mikä on saanut St. Peterline - varustamon pohtimaan jatkoa matkojen järjestämiselle (esim. Saarinen 2012). Lyhytaikaista viisumivapautta on mietitty myös uusien Allegro-junien matkailijoille, mutta Venäjän laki asettaa matkustusmuodolle rajoituksia. (Haapanen 2012).

Venäjä haluaa viisumivapauden, joten Venäjän voitaisiin olettaa olevan valmis esittelemään passien myöntöprosessiaan EU-maiden edustajille. Prosessia voitaisiin kehittää yhdessä, jolloin luotettavuutta saataisiin parannettua. Tämä palvelisi sekä Schengenin jäsenmaiden tavoitetta helpottaa globaalia liikkuvuutta että Suomen ja Venäjän kansalaisia. Venäjän passinmyöntämisen epäluotettavuus Schengenin näkökulmasta on yksi merkittävimmistä viisumivapautta hidastavista tekijöistä. Passinmyöntöprosessiin tutustumisen lisäksi esimerkiksi Suomessa voisi olla mielenkiintoa osaamisen myymiseen, tai vaihtoehtoisesti se voisi alkaa toimitamaan hyvälaatuisia passeja Venäjälle, jolloin myös matkustusasiakirjojen turvallisuus parani.

4.6 SmartBorders

SmartBorders on Schengenin vastaus kasvaviin matkustajamääriin. Jo nyt Schengen-alueen ulkorajan ylittää jopa 700 miljoonaa matkustajaa vuosittain. SmartBorders muodostuu rajatarkastusautomaateista, EES eli Entry / Exit - Systemistä sekä jo aiemmin mainitusta RTP:stä eli Registered Traveler's Programmesta. EES vastaa ongelmaan, joka on noussut siitä, ettei viisumin oikeuttamaa oleskeluaikaa, ja etenkin oleskeluajan ylittäjiä valvota. Järjestelmä lähettäisi hälytyksen viranomaisille, jolloin viisumin ylittäjä voitaisiin etsiä ja poistaa alueelta. (European Commission 2011. 1.) RTP nopeuttaisi EU:n kansalaisten ulkorajan ylityksiä, mahdollistaisi kolmansien maiden kansalaisille ABC-laitteen käytön (European Commission 2011. 3).

ESTA, eli Electronic System for Travel Authorisation on toinen EU:n tutkima rajamuodollisuuksia helpottava asia. Amerikassa se tunnetaan samalla nimellä. Käytännössä ESTA on kevennetty viisumi, joka voidaan myöntää sellaisten maiden kansalaisille, joita ei pidetä uhkana. Sitä voi hakea etukäteen elektronisesti eikä rajalla enää tarvitse esittää paperidokumentteja (Home Affairs, 2011.) Käytännössä kaikki hakijan tiedot löytyvät passin tiedoilla elektronisesta järjestelmästä, josta ne nousevat rajatarkastajan nähtäväksi asiakkaan tullessa rajatarkastuspisteelle. Tällaista järjestelmää käyttämällä venäläiset voisivat hyödyntää ABC-laitetta, mikäli heidän passinsa täyttävät Schengen-säännöksen edellytykset.

EVisa, eli elektroninen viisumi on käytössä muun muassa Englannissa ja Ruotsissa (Acuity Market Intelligence 2010. iii). Sitä haetaan samalla tavalla kuin tavallista viisumia, mutta passiin liimaamisen sijaan se löytyy myöntävän maan viranomaisten tietokannoista rajatarkastuksen yhteydessä. Oman kokemukseni mukaan esimerkiksi Australiaan mentäessä viisumia ei tarvinnut edes tulostaa mukaan, vaan paikalliset rajaviranomaiset löysivät sen passin tiedoilla.

Tässä kappaleessa mainitut tulossa olevat tai maailmalla käytössä olevat järjestelmät ovat esimerkkejä siitä, miten kansainvälinen yhteisö pyrkii helpottamaan liikkumista. Näitä kaikkia

järjestelmiä tulee tutkia sekä niiden soveltuvuutta analysoida niiden maiden kanssa, jotka niitä aikovat hyödyntää. Myös muiden valtioiden on hyvä tietää erilaisista järjestelmistä.

5 Yhteenveto ja jatkotutkimuksen aiheita

Lopuksi takaisin alkuperäiseen kysymykseen eli mitä hyötyä rajatarkastuksen automatisoinnista on Schengen-alueen maarajalla? Jotta tähän voitaisiin vastata, asioita tulee pohtia suuremmissa kontekstissa. Ensiksi, vaikka pilottiprojekti maarajalla ei osoita suurta ajallista hyötyä hiljaisina päivinä, ruuhkapäivinä se edesauttaa Schengen-kansalaisten matkustamista. Jos bussilastillinen venäläisiä saapuu samaan aikaan tuloaulaan suomalaisten kanssa, suomalaisilla on mahdollisuus käyttää automaattia, vaikka se normaalisti olisikin toissijainen vaihtoehto.

Laitteesta saadaan käyttökokemuksia lentoasemalta. Sen käyttövarmuutta voidaan tarkkailla suurten matkustajamassojen mennessä läpi. Tästä saatavia kokemuksia voidaan hyödyntää maarajan laitteisiin, ja edelleen kansainvälisesti. ABC-laite tarjoaa jokaiselle asiakkaalle puolueettoman tarkastuksen ja edesauttaa korkean rajaturvallisuustason ylläpidossa. Hyödyt tulee siis arvioida osana kokonaisuutta eli kansainvälisessä viitekehyksessä, sillä yksittäin tarkasteltuina ne vaikuttavat mitättömiltä. Tämän osoittaa erään Rajavartiolaitoksen edustajan kommentti laitteiden olevan aulassa lähinnä tiellä, kun pilottiprojektista saatavia hyötyjä ei näe ja ymmärrä kansainvälisestä näkökulmasta.

Suomen Rajaviranomaisten toimintaa ohjaa Schengen-sopimus. Ilman tätä sopimusta Suomen ja Venäjän välinen viisumivapaus olisi mahdollisesti jo pidemmällä kuin se tällä hetkellä on. Schengen-jäsenyys kuitenkin helpottaa suomalaisten vapaata liikkuvuutta Euroopan alueella huomattavasti. Suomen valtion kannalta jäsenyys tuo sekä hyviä etuja että haasteita, joiden kautta toimintaa pyritään kehittämään. **ABC-laite on yksi keino**, joka vaatii vielä kehittämistä ja lisätutkimusta. Sen käyttö Vaalimaalla on alkanut hitaasti, mutta esimerkiksi lentoasemalla se tuo huomattavaa hyötyä.

Rajavartiolaitos on määrittänyt strategiassaan ABC-laitteen käytön aloittamisen jo vuonna 2009. Tästä voidaan päätellä sen valmistautuvan jo nyt kasvussa oleviin suuriin matkustajamääriin. Strategiassa mainittu työvoiman liikkuvuus kasvukeskuksiin sekä Valtion tuottavuusohjelma on siinä otettu huomioon. Rajavartiolaitos siis ennakoit tulevaa. Vaikka ABC-laitteen hyödyt jäävät vielä vähäisiksi, kerätty tutkimustieto auttaa Rajavartiolaitosta kehittämään laitetta lyhyellä tähtämellä. Pitkällä tähtämellä se Rajavartiolaitos toimii suunnannäyttäjänä ABC-laitteen levitessä muille maarajoille. Voidaankin siis sanoa Suomen Rajavartiolaitoksen ylläpitävän korkeaa palvelutasoa ja ansaittua edelläkävijän roolia rajaturvallisuusasioissa.

Tutkimuksessa käytettyjen menetelmien avulla saatiin kerättyä monipuolinen tutkimusaineisto. Aineiston hyödyntäminen on laajuutensa puolesta ollut haastavaa ja rajausten merkitys onkin korostunut. Opinnäytetyöhön varattujen aikaresurssien takia moni kiinnostava ja aiheeseen oleellisesti liittyvä näkökulma on jäänyt vaille huomiota, tai sitä on vain sivuttu. Tutkimus nostaa esille runsaasti lisätutkimuksen aiheita, sillä rajatarkastuksen automatisointi on esillä kansainvälisten toimielinten, kuten EU:n hankeohjelmissa, sekä mediassa.

Tutkimuksen tulokset nostavat esiin uusia tutkittavia asioita kun lopputuloksista muodostui suppea perustutkimus. Lisäarvoa varsinaiselle tutkimuskysymykselle haettiin laajentamalla pohdintaa kehitteillä olevien rajatarkastusta helpottavien toimintojen, kuten automaattisen tulopuhuttelun hyödyntämiseen automaatin käytössä. Aineistoa saatiin kerättyä kattavasti, mutta tietoja, jotka Rajavartiolaitokseltakin puuttuu esimerkiksi laitteen käyttömukavuudesta ja helppoudesta, olisi voitu hyödyntää laajempaan pohdintaan tutkimuksessa. Tätä tutkimusta voitaisiinkin hyödyntää Rajavartiolaitoksen omien tutkimusten taustakartoitusmateriaalina sekä pohdittaessa seuraavia tutkimuskohteita.

Tutkimusta toistettaessa aiheen tulee olla moneen kertaan varmistettu yhdessä mukana olevien tahojen kanssa. Tämän tutkimuksen aihe muotoutui usean kokeilun jälkeen, jolloin muutenkin rajallista aikaresurssia hukkaantui. Aiheen kiinnostavuuden, ajankohtaisuuden sekä laajemman vaikutuksen vuoksi urakka on ollut sen arvoista, ja on auttanut tekijää kehittymään sekä ammatillisesti että asiantuntijana. Vastaavanlaista tutkimusta olisi suositeltavaa tehdä useamman ihmisen voimin monipuolisen ja eri näkökulmat mukaan ottavan lopputuloksen saavuttamiseksi.

Jatkotutkimusta tarvitaan rajaturvallisuuden tehostamiseksi ja kehittämiseksi. Tämä opinnäytetyö on tuottanut perustietoa rajatarkastusautomaattien soveltumisesta maarajalle. Laajempaa tutkimusta tekemällä voidaan saada kattavampia tutkimustuloksia, ja suuremmalla otannalla luotettavampaa tietoa rajatarkastusprosessista kuin tässä tutkimuksessa käytetty keskiarvo prosessin läpimenoajoista. Lisäksi rajatarkastuksen kehittämistä tulee jatkaa sekä Schengen-kansalaisten että Schengenin ulkopuolelta tulevien matkailijoiden näkökulmasta, jotta kansainvälinen matkustaminen helpottuu. Seuraavassa on esitelty potentiaalisia jatkotutkimuksen aiheita.

Vaikka ABC - laitteesta on mahdollista saada merkittävää ajallista hyötyä, se ei vielä näy jokapäiväisessä toiminnassa Vaalimaalla. Hyöty korostuisi jos matkustajamäärät olisivat suurempia, kuten lentoasemilla. Laitteesta saatavaa hyötyä maarajalla tulisi tutkia lisää, jotta toimintaa voitaisiin kehittää oikeaan suuntaan samalla valmistautuen tulevaan. Yksi tutkittava aihealue, johon automaatin hyötyä voi peilata, on viisumivapauden vaikutukset ja automaattista saatava hyöty rajatarkastusten osalta, kun matkustajamäärät kasvavat räjähdysmäisesti ja laitetta käyttävä asiakaskunta kasvaa.

Vaalimaan osalta automaattista voitaisiin saada lähitulevaisuudessa nopein hyöty sijoittamalla ne maasta poistuvien aulaan, jossa kaikille matkustajille annettaisiin käyttöoikeus. Tämä toisi automaatille lisää käyttäjiä, kerryttäisi käyttökokemuksia ja helpottaisi maasta poistumista jo suhteellisen lyhyelläkin aikavälillä. Laite soveltuisi poistuvien asiakkaiden aulaan jo nyt, sillä maahantulopuhuttelua ei maasta lähdettäessä enää tarvitse tehdä. Ainoastaan viisumi tulee passintarkastuksen jälkeen leimata, mikä hidastaisi maasta poistuvien matkustajien automaattisi rajatarkastuksia. Kannattaisi tutkia, minkälaisella automatisoidulla järjestelmällä tämä saataisiin toimimaan. Se auttaisi Rajavartiolaistosta keskittämään enemmän henkilöstöä sinne, missä suuret matkustajamäärät ovat eli maahan tulevien matkailijoiden puolelle. Edelleen kuitenkin ainakin venäläisiltä ja todennäköisesti myös monelta muulta kolmannen maan kansalaiselta puuttuu ABC-laitteen käytön mahdollistava biometrinen passi.

Rajatarkastus ja sen kehittäminen on keskeisesti esillä Euroopan unionin seitsemännen puiteohjelman (Seventh Framework Program) Calleissa eli hankerahoitusaiheissa. Tämän tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää esimerkiksi seuraavan aiheen tutkimuksissa: Topic SEC 2012 3.4-6, Enhancing the workflow & functionalities of Automated Border Control (ABC) gates”. Aihe keskittyy ABC-porttien hyödyntämiseen, mihin myös tämä opinnäytetyö keskittyy. Vaalimaalta saadaankin hyvää ja toistaiseksi ainutlaatuista tietoa ABC-laitteen hyödyntämisestä maarajaolosuhteissa. Lisäksi Suomessa olevien ABC-porttien etuna on se, ettei niihin tarvitse rekisteröityä, vaan se lukee kaikkia biopasseja.

Rajatarkastusten helpottaminen on kansainvälisen mediahuomion kohteena, ja uusia järjestelmiä kehitetään jatkuvasti. Näistä hyvänä esimerkkinä on USA:n viisumisysteemi ESTA tai USA - Meksiko rajalla toimiva SENTRI. Euroopan komissio selvittää ESTA:n tuomista Schengen -alueille, mikä helpottaisi matkustamista turvalliseksi profiloituista kolmansista maista alueelle. EES on kehitteillä EU:ssa. Järjestelmän avulla pystytään seuraamaan kolmansien maiden kansalaisten oleskelulupailityksiä (Home Affairs 2011.) Myös tämän järjestelmän integroimista rajatarkastusautomaatteihin tulee tutkia osana edellä mainittua EU:n seitsemännen puiteohjelman aiheita.

Raja - ja tullitarkastuksia tulisi kehittää yhdessä. Tullitarkastus ei ole riippuvainen rajatarkastuksesta ja tullauksia voidaan suorittaa sisämaassa. Silti esimerkiksi Vaalimaalla matkustajat nostatetaan autoistaan osittain tullin toivomuksesta, jolloin rajatarkastusprosessin kehittämisen yhteistyössä saa uutta näkökulmaa. Esimerkiksi SENTRI -pikakaistan hyödyntäminen tullin näkökulmasta tulisi avata keskustelulle, jotta voitaisiin ottaa huomioon Vaalimaan Rajavartioasemalla toimivien tahojen sekä Vaalimaan kautta rajan yli menevien asiakkaiden palvelukokemus ja mukavuus.

Myös Venäjän passienmyöntöjärjestelmää ja sen luotettavuutta tulee tutkia. Esimerkiksi Venäjän passeissa käytettävää siruteknologiaa voitaisiin kehittää yhteistyössä Suomen, Schengenin tai esimerkiksi ICAO:n kanssa, jotta lähtökohta sirun toimimiselle automaateissa, sekä asiakirjojen turvallisuus ja luotettavuus voitaisiin taata. Suomi pystyy tuottamaan laadukkaita passeja, joten tutkimusta tulee tehdä tietotaidon hyödyntämisestä yhteistyössä.

Lähteet

Acuity Market Intelligence 2010. The Global ePassport & eVisa Industry Report. Viitattu 13.03.2012. http://www.acuity-mi.com/GePpEV_Intro_Preview.pdf

Bearfield & Eller 2008 kuten Salminen viittaa teoksessaan Mikä kirjallisuuskatsaus? 2011. Vaasan yliopiston julkaisu. Viitattu 13.04.2012. http://www.uwasa.fi/materiaali/pdf/isbn_978-952-476-349-3.pdf

Canada Border Services Agency 2010. Automated Border Clearance. Viitattu 14.04.2012. <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel-voyage/abc-paf-eng.html>

City of Nogales 2012. Nogales, Arizona. Viitattu 26.03.2012. <http://www.cityofnogales.net/nogale/>

City of Nogales, Arizona. Learn about Nogales, Arizona. Viitattu 26.3.2012. <http://www.nogalesaz.gov/About-Nogales/>

Customs and Border Protection 2010. SENTRI program description. Viitatti 29.05.2012. http://www.cbp.gov/xp/cgov/travel/trusted_traveler/sentri/sentri.xml

Derrick, D. C. & Nunamaker, J. F. Avatar-based Kiosk with Interpersonal Sensors. Viitattu 31.05.2012. http://www.sis.smu.edu.sg/awards/iss_design_science/nunamaker/Avatar-based-kiosk.pdf

Europa 2010. VIS Regulation. Viitattu 31.05.2012. http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/free_movement_of_persons_asylum_immigration/l14517_en.htm

European Commission 2011. EU External Borders Fund to Allocate €370 Million to Member States in 2012. Press Releases, 05.08.2011. Viitattu 26.03.2012. <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP%2F11%2F953&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

European Commission 2011. Informal meeting of the Justice and Home Affairs Ministers Sopot 18 - 19 July 2011. Viitattu 31.05.2012. <http://www.statewatch.org/news/2011/jul/eu-council-informal-jha-smart-borders.pdf>

Euroopan komissio. 2007. Näin Euroopan unioni toimii. Tietoa Euroopan toimielimistä. Luxemburg.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 562/2006, Viitattu 22.10.2011 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:105:0001:0032:FI:PDF>

Finavia 2008. Uudet passiautomaatit helpottavat rajatarkastusta. Rajavartiolaitoksen ja Finnavian tiedote 8.7.2008. Viitattu 11.04.2012. <http://www.helsinki-vantaa.fi/enemman-tietoa/tiedotearkisto/tiedote/id=3860869/t=uudet-passiautomaatit-helpottavat>

Finnavia 2011. Matkustajat ovat tyytyväisiä automaattiseen rajatarkastukseen. Viitattu 22.04.2012. <http://www.helsinki-vantaa.fi/enemman-tietoa/tiedotearkisto/tiedote/id=5816452/t=matkustajat-ovat-tyytyvaisia>

Frontex 2007. BIOPASS - Study on Automated Biometric Border Crossing System for Registered Passenger at Four European Airports. Warsaw.

Frontex 2010. Ethics of Border Security. University of Birmingham, Centre For the Study Of Global Ethics. Viitattu 22.10.2011. http://www.frontex.europa.eu/newsroom/news_releases/art107.html

- Frontex 2012. Mission and Tasks. Viitattu 29.05.2012.
<http://www.frontex.europa.eu/about/mission-and-tasks>
- Haapanen, M. 2012. Allegro-matkustajien viisumivapaus tyssäsi Venäjän lakiin. Viitattu 07.05.2012. http://yle.fi/uutiset/allegro-matkustajien_viiisumivapaus_tyssasi_venajan_lakiin/5071561
- Haapanen, M. 2012. Venäjän viisumivapaus vuosien päässä. Viitattu 07.05.2012.
http://yle.fi/uutiset/venajan_viiisumivapaus_vuosien_paassa/3328032
- Haastattelut 2011. Suoritettu Vaalimaalla ja Pietarissa. Muistiinpanot tekijän hallussa.
- Haastattelut 2012. Suoritettu Vaalimaalla, Helsinki - Vantaalla sekä Arizonassa. Muistiinpanot tekijän hallussa.
- Havainnointi 2011. Suoritettu Vaalimaalla ja Pietarissa. Muistiinpanot tekijän hallussa.
- Havainnointi 2012. Suoritettu Vaalimaalla, Helsinki - Vantaalla sekä Arizonassa. Muistiinpanot tekijän hallussa.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2001. Tutki ja kirjoita. 6.-7. Painos. Vantaa: Tumma-vuoren kirjapaino.
- Home Affairs 2011. Facilitating the Border Management in the European Union. Viitattu 22.03.2012. http://ec.europa.eu/home-affairs/policies/borders/borders_crossing_facilitating_d_en.htm
- Home Affairs 2011. Schengen Area as of 19/12/2011. Viitattu 21.05.2012.
http://ec.europa.eu/home-affairs/pictures/policies/borders/borders0_schengen-map-text.jpg
- Iltasanomat 2011. Rajatarkastus automatisoituu vauhdilla. Viitattu 11.04.2012.
<http://www.iltasanomat.fi/matkat/rajatarkastus-automatisoituu-vauhdilla-/art-1288403945163.html>
- International Civil Aviation Organisation 2011. The Security of e-Passports in Europe. MRTD Report. Canada: ICAO, 32 - 35.
- Jalasoja, K. 2003. Tutkimusmenetelmät, luentotiivistelmä. Viitattu 28.03.2012.
<http://myy.helia.fi/~lagal/mon56d/menetelmat.pdf>
- Jyväskylän yliopisto. Empiirinen tutkimus. Viitattu 28.03.2012.
<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/empiirinen-tutkimus>
- Kaakkois-Suomen ELY-keskus. Automaattinen rajatarkastus. Viitattu 02.11.2011.
http://www.rajaliikenne.fi/fin/tietoa_rajaliikenteesta/automaattinen_rajatarkastus.htm
- Kainuun Sanomat 2011. Presidentti haluaa lisätä rajanylityspaikkoja itärajalla. Viitattu 07.05.2012.
<http://www.kainuunsanomat.fi/Kotimaa/1194699068524/artikkeli/presidentti+haluaa+lisata+ylityspaikkoja+itarajalla.html>
- Kononen, V. & Laine, J. 2008. Assessment of the Finnish-Russian border: The case of Vaalimaa Border Crossing Point. Ulkopoliittinen instituutti. Working papers 57/2008. Viitattu 22.10.2011. se1.isn.ch/serviceengine/Files/ISN/.../wp57.pdf

Kuutti, K. 2004. Graduohjaus kevät 2004. Viitattu 13.12.2011.
http://media.tol.oulu.fi/video/jtmk/kalvot2_3.pdf

Kyrö, P. 2004. Tutkimusprosessi valintojen polkuna. Saarijärvi: Offset.

L-1 Identity Solutions 2010. L-1's Automated Border Control Solutions for EasyPASS. Germany: Bochum.

Laajava, J. & Kaukanen, J. 2011. Viisumivapauteen pitäisi siirtyä vähin erin. Viitattu 14.04.2012.
<http://www.hs.fi/paakirjoitukset/Viisumivapauteen+pitäisi+siirtyä+vähin+erin/a1305548826730>

Lipics, L. 2010. Focal points on the external borders of Schengen. Viitattu: 22.10.2011
<http://www.zmne.hu/aarms/docs/Volume9/Issue2/pdf/03.pdf>

Matkailun edistämiskeskus 2012. Venäjä. Viitattu 07.05.2012.
[http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/\(Pages\)/Venäjä](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/(Pages)/Venäjä)

Niemenkari, A. 2003. Rajaturvallisuus Euroopan unionissa. Raja- ja merivartiokoulun julkaisusarja 1. Tutkimuksia nro 1. Helsinki: Multiprint.

Nupponen, S. 2012. Venäläisiltä voisi napata miljardi euroa. Taloussanomat. Viitattu 14.04.2012. <http://www.taloussanomat.fi/kansantalous/2012/03/22/venalaisilta-voisi-napata-miljardi-euroa/201225727/12>

Paananen, A. 2011. Venäjän medialla keuli taas: Stubb muka poisti viisumit. Viitattu 16.04.2012. <http://www.iltasanomat.fi/kotimaa/venajan-medialla-keuli-taas-stubb-muka-poisti-viisumit/art-1288367939225.html#>

Pelli, P. 2008. Tekonäkö tarkastaa passeja Helsinki - Vantaan lentoasemalla. Viitattu 09.04.2012. <http://www.hs.fi/arkisto/tulosta/artikkeli/HS20080709SI1YO02t59/>

Perilä, M. 2012. Kolmen miljoonan rajapyykki komeasti rikki Vaalimaalla. Kaakonkulma. Viitattu 11.04.2012.
http://www.kaakonkulma.fi/page.php?page_id=3&action=details&id=20123&offset=0&from=2
Helsingin sanomat 2008. Valtion "tuottavuusohjelma" on tarkoituksensa irvikuva. Pääkirjoitus 26.11.2008. Viitattu 11.04.2012. <http://www.hs.fi/tulosta/1135241404768>

Poliisi 2012. Passi. Viitattu 12.04.2012.
<http://poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/0F1952F245FE4200C22571CE004C0912?opendocument>

Rajavartiolaitos 2008. Rajavartiolaitos aloittaa automaattisen rajatarkastusjärjestelmän testauksen Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Viitattu 30.03.2012.
<http://www.intermin.fi/rvl/bulletin.nsf/PFBD/6E8B93B5001E2334C225747F0042BE65?opendocument>

Rajavartiolaitos 2009a. Tiedote: Automaattiset rajatarkastuslinjastot Vaalimaalle. Julkaisuvapaa 9.12.2002.

Rajavartiolaitos. 2009b. Rajavartiolaitoksen strategia 2019. Viitattu 22.10.2011.
[http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/files/7F9B7B3EF6F54594C22576B9003BB597/\\$file/strategia2019_fi.pdf](http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/files/7F9B7B3EF6F54594C22576B9003BB597/$file/strategia2019_fi.pdf)

Rajavartiolaitos. 2011a. Vaalimaan rajavartio- ja rajatarkastusasema. Viitattu 22.10.2011
<http://www.raja.fi/rvl/k-sr/home.nsf/www/vaalimaa>

Rajavartiolaitos. 2011b. Automaattinen rajatarkastus. Viitattu 22.10.2011
<http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/pages/59C0F501DC4DA71BC22576870025791C?opendocument>

Rajavartiolaitos 2012a. Biometrinen passi. Viitattu 26.05.2012.
[http://www.raja.fi/rvl/bulletin.nsf/bydate/6E8B93B5001E2334C225747F0042BE65/\\$file/biometrinen_passi.jpg](http://www.raja.fi/rvl/bulletin.nsf/bydate/6E8B93B5001E2334C225747F0042BE65/$file/biometrinen_passi.jpg)

Rajavartiolaitos 2012b. Helsinki-Vantaan lentoaseman rajatarkastus parasta Euroopassa. Viitattu 07.05.2012.
<http://raja.fi/rvl/bulletin.nsf/webprint/2B4307565B03005CC22579F3003B736A?OpenDocument>

Rajavartiolaitos 2012c. Rajavalvonta. Viitattu 31.05.2012. <http://www.raja.fi/rvl/ksr/home.nsf/pages/AADD8160DBB76601C22573C9003D5F0D?opendocument>

Rajavartiolaitos 2012d. Rajatarkastus. Viitattu 07.05.2012.
<http://www.raja.fi/rvl/slmv/home.nsf/pages/7161B2A4EE50C596C2256FF1004A03EA>

Rajavartiolaitos 2012e. Rajatarkastusautomaattien käyttö rajussa kasvussa Helsinki - Vantaalla. Viitattu 22.04.2012.
<http://www.merivartiosto.fi/rvl/slmv/home.nsf/webprint/36F8D1ECF9617A8CC225798400256448?OpenDocument>

Rajavartiolaitos 2012. Toiminta-ajatus. Viitattu 31.05.2012. <http://www.raja.fi/rvl/ksr/home.nsf/pages/3A41828541956A2EC22573F5003E2D25?opendocument>

Ruoslahti, H. 2011. Turvallisuuksa kolmeen suomalaiseen kuntaan - Espooseen, Poriin ja Tyrnävälle. Teoksessa Kreus, J. (toim.) Näkökulmia sisäiseen turvallisuuteen. Helsinki: Edita Prima, 152 - 162.

Saaranen - Kauppanen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Viitattu 28.02.2012.
http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L5_5.html

Saarin, J., 2010. Venäläiset pian automaattisesti rajan yli. Helsingin sanomat 26.02.2010. Viitattu 09.04.2012. <http://www.hs.fi/arkisto/tulosta/artikkeli/HS20100226S14Y002hqb/>

Saarin, J. 2012. Venäläisristeilyjen viisumikiista ratkesi - risteilyt saattavat päättyä. Viitattu 07.05.2012.
http://www.hs.fi/kotimaa/Venäläisristeilyjen+viisumikiista+ratkesi++risteilyt+saattavat+päättyä/a1305557973531?ref=lk_hs_po_1

Sarka, P. 2011. Turvallisuskävelyn suunnitteleminen ja toteuttaminen. Laurea - ammattikorkeakoulu. Laurea Leppävaara. Espoo. Opinnäytetyö.

Schengenin rajasäännöstö (EY) N:o 562/2006. Viitattu 04.11.2011. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0562:FI:NOT>

Sleath, E. 2011. Detecting Deception. Luentomateriaali BSC Criminology.

Talouselämä 2012. Kansliapäällikkö: Venäjän viisumivapaus koittaa kohta. Viitattu 07.05.2012.
<http://www.talouselama.fi/uutiset/kansliapaallikko+venajan+viisumivapaus+koittaa+kohta/a2080386>

Tarkkanen, L. 2012. Keskenäinen opinnäytetyö. Viitattu versio löytyy tekijän hallusta.

Tieaho, M., 2012. Virolaispoliisi osallistuu Helsingin rosvojahtiin. Helsingin sanomat 07.04.2012. Viitattu 09.04.2012. www.hs.fi/verkkolehti/tulosta/artikkeli/1329103759259

Tilastokeskus 2011. Matkustaminen ulkomailta Suomeen lisääntyi kesällä 2011. Viitattu 07.05.2012. http://www.stat.fi/til/rajat/2011/02/rajat_2011_02_2012-03-21_tie_001_fi.html

Ulkoasiainministeriö 2006. Liikkuminen EU/Schengen-alueella. Viitattu 07.05.2012. <http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=34670>

Ulkoasiainministeriö 2006. Maatiedosto Venäjä, EU-politiikka. Viitattu 07.05.2012. <http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=30739&contentlan=1&culture=fi-FI>

Uusitalo, H. 2001. Tiede tutkimus ja tutkielma. Internet - sivustolla Roth, P-C. 2012. Näkökulmia laadulliseen ja tilastolliseen tutkimukseen. Viitattu 29.03.2012. <http://www.piachristina.tarinoi.fi/9>

Valtioneuvosto 2012. Schengenin säännöstö. Viitattu 31.05.2012. <http://valtioneuvosto.fi/eu/teemoja/schengen/fi.jsp>

Valtiontalouden tarkastusvirasto 2011. Valtion tuottavuusohjelma on vauhdittanut hallinnon kehittämistä. Viitattu 15.04.2012. http://www.vtv.fi/ajankohtaista/valtioruokinta/valtion_tuottavuusohjelma_on_vauhdittanut_hallinnon_kehittamista.html?printer=1

Venäjän Federaation Suurlähetystö Suomessa 2012. Euroopan yhteisön ja Venäjän ja EU:n Federaation välinen sopimus Euroopan unionin ja Venäjän Federaation kansalaisille myönnettävien viisumien myöntämisen helpottamisesta. Viitattu 24.03.2012. <http://www.rusembassy.fi/RU-EU-fin.htm>

Virtuaali-ammattikorkeakoulu 2007. Triangulaatio. Viitattu 13.12.2011. <http://www.amk.fi/opintojaksot/0709019/1193463890749/1193464114103/1194104920968/1194107257373.html>

Yle 2010. Suomi harkitsee viisumivapautta venäläisille junamatkustajille. Viitattu 25.03.2012. http://yle.fi/uutiset/talous_ja_politiikka/2010/12/suomi_harkitsee_viisumivapautta_venalaisille_junamatkustajille_2215355.html?print=true

Yle Grafiikka 2011, kuten esitetään Yle 2011. Hollanti vastustaa Bulgarian ja Romanian Schengen-sopimusta. Viitattu 07.05.2012. http://yle.fi/uutiset/hollanti_vastustaa_bulgarian_ja_romanian_schengen-sopimusta/2879320

Kuvat

Kuva 1: Schengen - alueen kartta vuonna 2011

Kuva 2: Kaakkois-Suomen Rajavartioston alueelle kuuluvat itärajan ylityspaikat

Kuva 3: Biometrinen passi

Kuva 4: Automaattinen rajatarkastuslaite (ABC-portti) Vaalimaalla

Kaaviot

Kaavio 1: Venäläisten matkustajien määrän kasvu

Kaavio 2: Ruuhkapäivien lukumäärän kasvu Vaalimaan rajanylityspaikalla

Kaavio 3: Rajatarkastusprosessi Vaalimaalla

Kaavio 4: Schengen-kansalaisten osuus Helsinki-Vantaan lentoasemalla

Kaavio 5: Vaalimaan matkustajarakenne kansalaisuuden mukaan

Liitteet

| | |
|------------------------------------------------------------|----|
| Liite 1 Vaalimaalle lähetetyt alustavat kysymykset | 48 |
| Liite 2 Rajavartiolaitoksen suorittama tulopuhuttelu | 49 |

Liite 1 Vaalimaalle lähetetyt alustavat kysymykset

Kuinka paljon Vaalimaan laajennuksen budjetti on?

Edellisen haastattelun aikana mainitsit, että venäläiset eivät saa käyttää ABC-laitetta. Onko tilanne muuttunut? Jos ei, mihin päätös pohjautuu?

Kuinka suuri ABC-laitteen käyttöaste on? Mistä se johtuu?

Miten ihmiset ovat ottaneet ABC-laitteen vastaan? Koetaanko sen käyttö epämiellyttävänä?

Kuinka paljon ABC-laite nopeuttaa toimintaa, vai nopeuttaako se?

Onko teillä tietoa viisumitietojärjestelmästä (VIS)? Ilmeisesti sen käyttöönotto vaatii jonkinlaisia tarkastuslaitteita, onko teillä käsitystä niistä?

Mainitsit edellisessä haastattelussa, että yhden uuden kaistan avaaminen vaatii seitsemän (7) uuden henkilön rekrytoinnin. Kuinka paljon tämä maksaa vuodessa?

Kuinka monta uutta kaistaa luulet, että joudutaan avaamaan matkustajamäärien kasvaessa, ja millä aikavälillä?

Kertoisitko seuraavista käsitteistä:

VIS:

ABC - laite:

Viisumivapaus:

Tunnettu matkailija -

UAV:

Liite 2 Rajavartiolaitoksen suorittama tulopuhuttelu

Minne olette menossa?

Kuinka monta päivää aiotte viipyä?

Missä aiotte majoittua?

Onko teillä kutsujaa?

Onko teillä hotellivarausta?