

Poliisi ja Rajavartiolaitos – Yhteistyö merellä

Maijaelina Ovaska

2/2022

TIIVISTELMÄ

Maijaelina Ovaska: Poliisi ja Rajavartiolaitos - Yhteistyö merellä

Opinnäytetyön muoto: tutkimuksellinen

Julkisuusaste: julkinen

Ohjaaja: Ylikomisario Jyrki Lounaskorpi

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä opinnäytetyö tarkastelee poliisin ja Rajavartiolaitoksen merellisessä toimintaympäristössä tapahtuvaa yhteistyötä. Se tarkoittaa rannikkokaupunkien poliisilaitosten, venepoliisin, merivartioston yksiköiden ja johtokeskusten välistä yhteistoimintaa. Kyseessä on tutkimuksellinen opinnäytetyö, jonka tarkoituksena on kuvata nykytilannetta ja miettiä yhteistoiminnan kehitystarpeita molempien viranomaisten näkökulmasta. Olen rajannut työni poliisin ja Rajavartiolaitoksen aluskaluston väliseen yhteistyöhön. Yhteistyötä tehdään merellä myös ilmassa vartiolentolaivueen kanssa, mutta jätän sen tarkastelun ulkopuolelle.

Opinnäytetyöni tietoperusta tulee viranomaisten yhteistoimintaa käsittelevistä laeista ja säädöksistä, näistä tärkeimpinä poliisilaki, rajavartiolaitoslaki, hallintolaki sekä laki poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta. Lisäksi olen käyttänyt lähteenä VTV:n 2018 valmistunutta selvitystä viranomaisyhteistyöstä sisäministeriön hallinnonalalla, sisäasianministeriön raportteja Turvallisuus harvaan asutuilla alueilla vuosilta 2009 ja 2020 sekä meripelastusohjetta vuodelta 2010. Teoriaa on myös venepoliisin ja merivartioston toiminnasta yleisesti ja molempien virkakuntien aluskaluston tiedoista ja muun muassa suorituskyvystä. Kokemuseräistä tietoa tutkimukseeni sain haastatteluilla, jotka suoritin poliisin ja merivartioston edustajille kesän ja syksyn 2021 aikana. Haastattelun vastauksia on tarkasteltu ja analysoitu teemoittain.

Haastattelututkimuksen lopputuloksena voidaan todeta, että viranomaisyhteistyö merelle on sujuvaa ja molempia virkakuntia hyvin palvelevaa. Virka-apupyyntöihin on virallinen, yhdessä sovittu, prosessi, mutta myös henkilökohtaiset suhteet ja kontaktit näyttelevät suurta roolia. Molemmat toimijat arvostavat toistensa osaamista ja yhteistyön hyötyjä kerrotaan saavan monelta sektorilta. Suomen muuttuvassa turvallisuuskuvassa ja yhä pienenevien viranomaisresurssien valossa, yhteistyön määrän toivotaan säilyvän tulevaisuuteen vähintäänkin samana.

Sivumäärä: 44

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 2/2022

Avainsanat: venepoliisi, merivartiostot, viranomaisyhteistyö

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	4
2 POLIISI	4
2.1 Poliisin tehtävät vesillä	5
2.2 Poliisin kalusto vesillä	5
2.2.1 Partioveneet	5
2.2.2 Vesiskootterit	6
2.3 Saaristolaispoliisi	7
3 RAJAVARTIOLAITOS	8
3.1 Merivartiostot ja Vartiolentolaivue	8
3.2 Rajavartiolaitoksen merellinen kalusto	9
3.2.1 Partiovene	9
3.2.2 Nopea vene Zodiac Milpro SRA	10
3.2.3 Muu aluskalusto	11
3.3 Rajavartiolaitoksen suorittamat poliisitehtävät	12
4 MERIPELASTUS	14
4.1 Meripelastuslaki ja kansainväliset sopimukset	14
4.2 Meripelastuksen johtaminen	15
4.3 Etsintä- ja pelastusyksiköiden toiminta	16
5 VIRANOMAISTEN VÄLINEN YHTEISTYÖ	17
5.1 Lakiperusta viranomaisten väliselle yhteistyölle	18
5.1.1 Hallintolaki 434/2003	18
5.1.2 Laki poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta 687/2009 (PTR-laki)	19
5.1.3 Virka-apu	19
5.2 Viranomaisyhteistyön hyötyjä	20
5.3 Viranomaisyhteistyön ongelmakohtia	20
5.4 Turvallisuusviranomaisten yhteistyö harvaanasutuilla alueilla	21
6 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	24
6.1 Laadullinen tutkimus	24
6.2 Aineiston hankinta	25

6.3 Aineiston analysointi teemoittain	25
6.4 Tutkimustuloksen luotettavuuden arviointi.....	26
7 TUTKIMUKSEN TULOKSET	27
7.1 Merivartioston haastattelun tulokset.....	27
7.1.1 Yhteistyö poliisin ja merivartioston yksiköiden välillä keskittyy merellä kesäkuukausiin.....	27
7.1.2 Virka-apupyynnön prosessi on byrokraattinen, mutta etenee jouhevasti.....	28
7.1.3 Yhteispartiot ja valvontaiskut koetaan molempia viranomaisia hyödyttäviksi.....	29
7.1.4 Johtosuhteet merellisissä tilanteissa nähdään selkeinä	30
7.1.5 Viestiliikenteeseen selvää parannusta viime vuosien aikana	31
7.1.6 Haasteita luo yhteistyön hyötyjä tunnustamaton johtaminen ja ikivanhat huonot kokemukset	31
7.1.7 Yhteistyölle toivotaan vielä raja-aidattomampia toimintamalleja	32
7.1.8 Merellä sattuvien onnettomuuksien hoidossa jokaisen toimijan on tunnettava tonttinsa.....	32
7.1.9 Onnettomuuspaikan johtaminen vaatii rautaista ammattitaitoa ja rauhallista mieltä	33
7.2 Poliisin haastattelun tulokset	34
7.2.1 Poliisin ja Rajavartioston yhteistyön määrä vaihtelee paljon pitkin rannikkoa	34
7.2.2 Poliisin edustajat kentältä toivovat virka-apuprosessiin selkeyttä.....	35
7.2.3 Yhteistyössä voidaan oppia toisen viranomaisen ydinosamisalueelta ja kopioida hyviä käytänteitä omaan työhön	36
7.2.4 Merellisten moniviranomaistilanteiden johtamiseen ja käskyjen yksiselitteisyyteen kiinnitettävä huomiota.....	37
7.2.5 Yhtenevät toimintatavat, toimivaltuudet ja koulutus luovat hyvät edellytykset yhteistyön onnistumiselle.....	38
7.2.6 Viestiliikenteen ja viranomaisjärjestelmien hyödynnettävyydessä nähdään kehitettävää ...	38
7.2.7 Naapuriorganisaation ammattitaito ja ihmiset tutuiksi toisilleen	39
8 JOHTOPÄÄTÖKSET	39
LÄHTEET	42
LIITE 1	44

1 JOHDANTO

Suomen rannikko on pitkä ja asutusta on pitkälle ulkosaaristoon. Poliisin venekalusto ja merellinen toimintakyky on rajallista, ja merivartioston virka-avulla on suuri merkitys, jotta kiireelliset tehtävät voidaan hoitaa viivytyksettä ja tarkoituksenmukaisesti. Saaristo on monin paikoin tilastokeskuksen määritelmän mukaista harvaan asuttua aluetta ja tämä erityispiirre antaa vielä lisämausteensa turvallisuuspalveluiden tuottamiseen. Sekä poliisin, että Rajavartiolaitoksen virkamiehillä, on hyvä koulutus ja osaaminen omalle ydinosaamisalueelleen, mutta monin paikoin yhtenäiset vaatimukset, esimerkiksi voimankäytön ja toimivaltuuksien saralla, mahdollistavat tarvittaessa hyvinkin kattavan yhteistyön. Parhaimmassa tapauksessa kumpikin osapuoli voi oppia toisiltaan. Tutkimuksen edetessä ilmeni, että myös yhteistyötä tehostavia kehityskohteita löytyy.

Oma mielenkiintoni aiheeseen juurtaa koulutus- ja työtaustaani. Olen työskennellyt poliisikoulutusta edeltävät 8 vuotta Rajavartiolaitoksella ja siitä viimeiset 4 vuotta merellisessä ympäristössä. Halusin hyödyntää näkemyksiäni ja kontaktejani ja tutkia molempia virkakuntia käsittelevää aihetta. Toivoisin myös tietenkin, että lopputuotoksesta löytyisi kumpaakin tahoja hyödyttäviä kehitysajatuksia.

Korona on saanut ihmiset veneilemään ja viettämään aikaansa vesillä ja saaristossa ehkä enemmän kuin koskaan. Mökeillä ollaan yhä pidempiä aikoja kerrallaan ja varsinkin kesäkuukausina monien pienien rannikkokuntien väkiluku moninkertaistuu. Vesillä on myös viime vuosina sattunut harmittavan paljon vakavia onnettomuuksia, ja ne saavat viranomaisetkin tarkastelemaan omaa toimintaansa. Monella onnettomuuspaikalla ollaan useamman toimijan voimin ja niissä tilanteissa korostuu yhdessä sovittujen pelisääntöjen merkitys.

Työni on julkinen ja toivon, että siitä olisi apua mahdollisimman monelle merellä toimivalla taholle. Uskon, että ainakin venepoliisi ja merivartiostojen yksiköt sekä johtokeskus pystyvät hyödyntämään ilmi tulleita asioita toiminnassaan ja sen suunnittelussa.

2 POLIISI

Poliisi on sisäasiainministeriön alaisuudessa toimiva turvallisuusorganisaatio. Kaikkien viranomaisten toimintaa säätelee laki, ja poliisitoiminnan pääperiaatteet tulevat Poliisilaista (872/2011). Poliisilain 1§:n mukaan poliisin tehtävänä on turvata yleistä oikeus- ja yhteiskuntajärjestystä, ylläpitää sisäistä järjestystä ja turvallisuutta, ennaltaehkäistä rikoksien syntymistä sekä tutkia poliisin tietoon saatetut rikokset ja saattaa ne syyteharkintaan. Poliisi huolehtii myös lupapalvelujen järjestämisestä ja ryhtyy toimenpiteisiin, mikäli on syytä olettaa, että henkilö on kadonnut tai joutunut onnettomuuteen. (Poliisilaki 1§.)

Tehtäväkenttä on siis hyvin laaja ja organisaatiossa työskentelee monen eri alan ammattilaisia. Yhteistyö muiden viranomaisten, yhteisöjen- ja järjestöjen sekä tavallisten kansalaisten kanssa on poliisille jokapäiväistä ja poliisi haluaa olla näkyvä ja helposti lähestyttävä osa turvallista yhteiskuntaa.

2.1 Poliisin tehtävät vesillä

Venepoliisi valvoo yleistä järjestystä ja turvallisuutta järvi- ja merialueilla. Venepoliisi on hallinnollisesti osa liikennepoliisia ja vesiliikenteen valvonta onkin yksi päätehtävistä. Lisäksi venepoliisi hoitaa vesi- ja merialueiden hälytystehtäviä, on paikalla vesiliikenneonnettomuuksissa ja saa tehtäviä esimerkiksi saarissa ja venesatamissa tapahtuville varkauksille tai epäilyille metsästys- ja kalastussääntöjen rikkomuksille. (Poliisi.fi 2021.)

Kesä on ymmärrettävästi venepoliisille kiireisintä aikaa. Vesillä liikuttaessa noudatetaan vesiliikennelakia ja muun muassa nopeusrajoitukset koskevat yhtä lailla liikkuja veneilyväylillä kuin maanteilla. Poliisi haluaa näkyä vesillä ja valvonnalla pyritään edistämään hyviä veneilytaitoja, saamaan ihmiset kiinnittämään huomiota veneidensä turvavarusteisiin ja niiden kuntoon sekä vähentämään juovuksissa veneilyä. Ruorijuopumuksen raja on 1 promille. (Poliisi.fi 2021.)

Merialueilla poliisin lisäksi vesiliikennelain noudattamista valvovat merivartioston yksiköt.

2.2 Poliisin kalusto vesillä

Saatavilla olevien miehistöresurssien lisäksi toimintaa vesillä määrittelee se, millaista kalusto milläkin vesialueella on käytettävissä. Poliisin venekaluston omistaa hallinnollisesti Poliisihallitus, joka huolehtii veneiden hankinnasta ja arvioi kunkin toiminta-alueen tarpeita. Koska opinnäytetyöni on rajattu merelle, keskityn kaluston esittelyssä merellä käytössä oleviin aluksiin.

2.2.1 Partioveneet

Poliisin partioveneidен lippulaiva on Helsingin venepoliisille räätälöity partiovene Ville I (kuva1). Alus on kokkolalaisen Kewatec Aluboot Oy:n rakentama vajaa 12 metrinen monitoiminen partiovene, jonka suorituskyky, merikelpoisuus ja käytettävyys on hiottu huippuunsa. Veneen suunnittelun lähtökohdat tulivat suoraan oman toiminnan tarpeista, ja käyttäjien edustaja oli mukana koko veneen suunnittelun ja rakentamisen ajan. Näin mukaan saatiin monia sellaisia toiminnallisuksia, joita sarjatuotantoveneissä ei ole. Veneessä on muun muassa hydraulinen keulaportti, joka mahdollistaa mataliin rantoihin rantautumisen ja esimerkiksi loukkaantuneen henkilön noston keulan kautta kannelle. Voimanlähteenä on Catepillar 13 litrainen ja 1000 hevosvoimaa tuottava dieselmoottori ja propulsiona Rolls-Roycen 32A3 -teräsjetti, joka rakenteena mahdollistaa ajon matalampan veteen kuin perämoottori. Veneen syväys on 80 senttimetriä.

Luonnonsuojelu ja ympäristövahinkojen torjunta on kaikkien viranomaisten yhteinen tehtävä ja Ville I:n suunnittelussa on huomioitu myös kyky toimia öljyntorjunnan tehtävissä.



Kuva 1. Poliisin partiovene Ville I. (Poliisi.fi 2021)

Poliisin kaikki partioveneet ovat nimetty Villeiksi ja, sekä edeltäjiä, että vielä käytössä olevia löytyy useammasta kokoluokasta.

2.2.2 Vesiskootterit

Ihmisten tavat ja kulkuvälineet liikkua merellä muuttuvat ja viranomaisten täytyy mukauttaa omaa toimintaansa, jotta vesiliikenteenvalvontaa pystytään toteuttamaan tehokkaasti. Vauhdikkaat vesiskootterit ovat lisääntyneet paljon yksityishenkilöillä ja vuokrauskäytössä, ja myös poliisi on reagoinut tilanteeseen hankkimalla nopeammin kulkevaa kalustoa. Vesiskootteri on myös hyvä kulkuneuvo matalaan veteen, kivikkaisille alueille tai etsintöihin, kun on nopeasti käytävä läpi rantoja ja merenlahtia.



Kuva 2. Poliisin käytössä olevia vesiskoottereita. (Poliisi.fi 2021)

Vesiskootterin käytettävyys on monessa tilanteessa partiovenettä tehokkaampaa, koska vesiskootteri voidaan lastata trailerille ja viedä autolla lähemmäs tapahtumapaikkaa tai pienemmille sisävesille. Kuvassa 2 on vesiskoottereita valmiina siirrettäväksi toiminta- tai partiointipaikalle.

2.3 Saaristolaispoliisi

Lounais-Suomen poliisilaitoksella toimii saaristolaispoliisi kahdessa rannikon kunnassa. Kemiön-saarella saaristolaispoliisi on toiminut jo useamman vuoden ajan ja sieltä kokemukset olivat kannustavia, joten toimintaa laajennettiin Paraisille kesällä 2021. Lähipoliisipartiota on kaivattu ja kansalaisten aktiivisuus olikin suuressa roolissa saaristopoliisin yksiköiden määrän lisäämisessä. Ihmisten keskuudessa poliisin näkymistä katukuvassa pidetään tärkeänä ja se lisää turvallisuuden tunnetta. Saariston asukkaiden tietoisuudessa on, että poliisin muut yksiköt saattavat pahimmassa tapauksessa olla tuntien päässä ja saariston oman partion onkin tarkoitus tehostaa valvonta- ja hälytystoimintaa. Tulevaisuuden tavoitteet ovat hyvin asiakaslähtöisiä; toivotaan ensisijaisesti sitä, että asukkaiden on entistä helpompi lähestyä poliisia. Saaristo on voimakkaasti kaksikielistä aluetta, joten lähestyttävyyttä parantaa se, että asukas saa palvelua omalla äidinkielellään. Turvallisuusviranomaisten yhteistyö on saaristolaispoliisin toiminnassa tärkeässä roolissa ja esimerkiksi merivartioston antama kuljetusapu saariin on merkityksellistä. (Alfthan & Ståhle 2021, Johansson 2021.)

3 RAJAVARTIOLAITOS

Rajavartiolaitos on sisäasiainministeriön alaisuudessa toimiva turvallisuusviranomainen, joka työskentelee maalla, merellä ja ilmassa. Rajavartiolaitoksen ydintehtäviä ovat rajojen valvonta, rajatarkastukset, rajoja ylittävän rikollisuuden torjunta sekä meripelastus. Rajavartiolaitoksella on lisäksi rooli maanpuolustuksessa ja alueellisen koskemattomuuden valvonnassa ja Raja kouluttaa asevelvollisia omaan reserviin. Ympäristövahinkojen torjunta merialueilla tuli uutena tehtävänä Rajan hoitettavaksi vuoden 2019 alusta.

Rajavartiolaitos on johtava meripelastusviranomainen meripelastustoimen vastuualueella. Se tarkoittaa ihmishenkien pelastamista ja turvaamista hätä- ja vaaratilanteissa merialueilla, jotka kansainvälisin sopimuksin naapurivaltioiden kanssa on sovittu Suomen vastuualueeksi. Jokainen kolkka Itämeren kuuluu jonkin valtion vastuualueeseen. Rajavartiolaitos johtaa meripelastusta ja toimintaan osallistuvat myös muut rannikon viranomaiset ja meripelastusseurat. Omaisuuden, kuten laivojen ja veneiden, pelastaminen ei ole meripelastusta ja siitä vastaavat Suomessa muut tahot.

Rajavartiolaitos on myös näkyvä lainvalvoja merellä ja Rajalle säädetyt toimivaltuudet antavat perusteet suorittaa vesiliikenteen valvontaa Suomen rannikolla. Organisatorisesti Rajavartiolaitos on jaettu yhdeksään hallintoyksikköön, joita ovat Rajavartiolaitoksen esikunta, Vartiolentolaivue, Raja- ja merivartiokoulu sekä kuusi Raja- ja merivartiostoa. Rajavartiolaitosta johtaa kenraaliluutnantti Pasi Kostamovaara ja apulaispäällikkönä on kontra-amiraali Markku Hassinen.

3.1 Merivartiostot ja Vartiolentolaivue

Rajavartiolaitos on siis jaettu yhdeksään hallintoyksikköön ja niistä kaksi sijoittuu rannikolle. Suomenlahden merivartioston vastuualue alkaa idässä Venäjän rajalta ja ulottuu Hangon tasalle. Suomenlahden merivartiosto koostuu kahdeksan merivartioaseman verkostosta, ja asemat huolehtivat oman vastuualueensa merellisten toimintojen suorittamisesta. Rajavartiolaitoksen uusin vartiolaiva Turva on sijoitettuna Suomenlahden merivartiostoon ja se kykenee toteuttamaan hyvin laaja-alaisesti rajojen valvonnan sekä meriturvallisuuden tehtäviä. Merivartioston esikunta ja meripelastuksen lohkokeskus (MRSC) on sijoitettuna Helsinkiin.

Länsi-Suomen merivartioston vastuualue alkaa Hangon tasalta ja jatkuu ylös rannikkoa Merenkurkun läpi aina Perämerelle Tornioon saakka. Merivartioasemia on kymmenen ja oman erityispiirteensä merivartioston toimintaan antaa Ahvenenmaan itsehallintoalue. Länsi-Suomen merivartiostolla on kaksi vanhempaa vartiolaivaa, Tursas ja Uisko, joiden korvaamista on valmisteltu jo vuosia. Rajavartiolaitos ja Mayer Turku ovat elokuussa 2021 tehneet aiesopimuksen kahden uuden ulkovartiolaivan toimittamisesta. Alusten on määrä valmistua vuoden 2026 loppuun mennessä (Hartikainen, Jarno 2021). Länsi-Suomen merivartioston esikunta ja meripelastuksen johtokeskus (MRCC) sijaitsevat Turussa. Molemmilla merivartiostoilla on lisäksi omat rikostorjuntayksikkönsä.

Merivartiostojen lisäksi Vartiolentolaivueella on näkyvä rooli meri- ja saaristoalueiden pelastustoimen sekä merellisen ympäristövalvonnan toteuttamisessa. Hallintoyksikkö vastaa meripelastushelikopterien ja valvontalentokoneiden valmiudesta ja operoinnista Suomen meripelastustoimen vastualueella. Ilma-alukset ovat ensiarvoisen tärkeitä nopeaa reagointia vaativissa tilanteissa, kuten yhteistoimintaviranomaisten etsintä- ja pelastustehtävissä, sairaankuljetuksissa sekä metsäpalojen sammutuksissa. (Raja.fi 2021)

3.2 Rajavartiolaitoksen merellinen kalusto

Rajavartiolaitoksella on nykyaikainen ja jokaisen toiminta-alueen erityispiirteet huomioiva aluskalusto. Viime vuosina on myös saatu määrärahoja merellisen kaluston päivittämiseen ja on pystytty hankkimaan kokonaan uusia alussarjoja vanhentuneiden veneiden tilalle ja rinnalle. Tämän kaltaiset valtion investoinnit hyödyttävät kaikki merellisiä yhteistyöviranomaisia. Jo venesarjojen suunnitteluvaiheessa otetaan mahdollisuuksien mukaan yhteistoiminta huomioon. Seuraavissa luvuissa esitellään merivartioasemien aluskalustoa

3.2.1 Partiovene

Rajavartiolaitoksen partiovene on jokaisen merivartioaseman päivittäistyökalu sulan veden aikana (kuva 3). Sen on suunnitellut ja valmistanut suomalainen Marine Alutech ja konstruktiota pidetään erittäin onnistuneena. Partiovene on varustettu kahdella turbodieselmoottorilla ja niistä saadaan yhteensä noin 1300 hevosvoimaa. Jettipropulsio antaa mahdollisuuden operoida myös matalammissa vesissä ja näin ollen saadaan parempi saavutettavuuden esimerkiksi mökkirantoihin ja väylän ulkopuolelle.



Kuva 3. Rajavartiolaitoksen partiovene (Rajavartiolaitos 2021)

Partioveneen pituus on 15 metriä ja sillä on kapasiteettia kuljettaa 12 ihmistä. Partiovenettä käytetään nimensä mukaisesti päivittäiseen partiointiin merialueilla keväältä jäiden lähdettyä pitkälle syksyn jääriitteen tuloon asti. Leudot talvet ovat eteläisessä Suomessa pidentäneet partioveneen operointikautta. Hyvän suunnittelun ja toteutuksen ansiosta partiovene on erittäin suorituskykyinen ja pidetty työkalu ja sillä hoidetaan paljon lakisääteisiä tehtäviä aina vesiliikenteen valvonnasta saariston maastopalojen sammutukseen ja meripelastukseen.

3.2.2 Nopea vene Zodiac Milpro SRA

Ranskalaisen Zodiacin valmistama RIB-vene on Rajavartiolaitoksen uusimpia hankittuja venesarjoja (kuva 4). Alumiinista valmistettu runko on 8,5 metriä pitkä ja sitä kiertää ilmatäyttäinen D-profiilin ponttoni. Veneet on varustettu kahdella perämoottorilla ja nimensä mukaisesti nopeus on yksi venesarjan tärkeimpiä kriteereitä.



Kuva 4. Nopea vene Zodiac Milpro. (Rajavartiolaitos 2021)

Veneen laajaan käytettävyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota ja siihen on saatukin sovitettua monia erilaisia toiminnallisuksia. Vene on muun muassa varustettu aukeavalla keulaportilla, joten lastaaminen ja esimerkiksi paripotilaan nosto kyytiin laituripuskusta on mahdollista. Veneen kannella on hyvin toimintatila muun muassa sukellustoiminnalle tai potilaan kuljetuksessa tarvittaville ensihoidollisille toimenpiteille. Lisäksi veneen masto on laskettava ja perämoottoareita pystytään nostamaan hisseillä, joten veneen toiminta-aluetta on pystytty laajentamaan, kun matalien siltojen

alitus onnistuu ja ajaminen mahdollistuu entistä matalammissa vesissä. Veneen sivulla oleva pelastusportti helpottaa vedenvaraan joutuneen henkilön nostamista kannelle. Varustukseen kuuluu myös palopumppu, joka mahdollistaa pienien vene- tai maastopalojen sammutukset merialueella.

3.2.3 Muu aluskalusto

Partio- ja nopeavene kaluston lisäksi merivartioasemien kalustoon kuuluu jokaisen aseman omaan toimintaympäristöön soveltuvaa venekalustoa ja kelirikkoajan ajoneuvoja. Rajavartiolaitos on vastaanottanut ensimmäiset uuden sarjan rannikkovartioveneet vuoden 2020 aikana ja tämä Uudenkaupungin työveneen valmistama 20 metrinen alus on nostanut kelirikkoajan partioinnin ja meripelastuksen uudelle tasolle (kuva 5). Uusia rannikkovartioveneitä tulee seitsemän ja ne sijoitetaan operatiivisen toiminnan kannalta optimaalisimmille asemille.



Kuva 5. Rannikkovartiovene Porin sataman edustalla. (Rajavartiolaitos 2021)

Alus on valmistettu jäävahvistetusta alumiinista ja se pystyy kulkemaan 10-20 cm:n jääpeitteessä. Hytti- ja messitilat ovat mitoitettu maksimissaan kahdeksan hengen miehistölle, mikä mahdollistaa entistä pidemmät operointiajat merellä. Alukselta löytyy uudentyypistä öljytorjunnan välineistöä ja mukana tulee muun muassa kalustolautta, joka nostaa öljynpoiminnan kapasiteettia merellä. Apu-veneenä on vesijetti, joka antaa lisätoiminnallisuutta sulanveden partiointiin ja helpottaa esimerkiksi vedenvaraan joutuneen henkilön pelastamista.

Merivartioasemilta löytyy myös sekalainen joukko pienempää venekalustoa, joita kutsutaan apuve-neiksi. Suomen rannikko on pitkä ja olosuhteet vaihtelevat paljon Kotkasta Kemiin, ja se asettaa erityyppisiä tarpeita kunkin aseman merellisen kaluston osalta. Meripelastusvalmius tulee säilyttää kaikkina vuorokauden aikoina läpi vuoden. Vartiolentuelaivueen meripelastushelikopterit eivät kai-kissa olosuhteissa pääse ilmaan, joten kelirikko ja jääpeite asettavat omat haasteensa valmiuteen.

Rajavartiolaitoksella on 90-luvulla hankittuja isoja, useammalle hengelle rekisteröityjä ilmatyyny-
aluksia (kuva 6), joiden uusimiseen odotetaan kuumeisesti rahoitusta.



Kuva 6. Rajavartiolaitoksen käytössä oleva Griffon Hovercraftin valmistama ilmatyynyalus. (Raja-vartiolaitos 2021)

Suurien ilmatyynyalusten rinnalle on hankittu pienempiä ilmatyynyaluksia, lähinnä merellä riskialt-tiin, moottorikelkan korvaajaksi. Niiden käytettävyys on todettu toimintaympäristössä hyväksi ja hy-tin nerokkaan mitoituksen ansiosta sisälle mahtuu hyvin tarpeistoa ja tarvittaessa myös paaripoti-las.

3.3 Rajavartiolaitoksen suorittamat poliisitehtävät

Rajavartiolaitos on turvallisuusviranomainen, jonka rooli varsinkin Suomen harvaan asutuilla alu-eilla rajaseudulla ja saaristossa on vahvistunut koko 2000-luvun. Rajavartiolakiin tehtiin vuonna 2019 täydennyksiä, jotka antoivat rajavartiomiehille lisää toimivaltuuksia yleisen järjestyksen ja tur-vallisuuden tehtävissä silloin, kun poliisi ei voi niitä viipymättä suorittaa. Poliisi on aina ensisijainen viranomainen ja vastuunkantaja yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ollessa uhattuna, mutta Raja-vartiolaitokselle annetut yhdenmukaiset toimivaltuudet parantavat viranomaisyhteistyötä. Poliisilla

on kuitenkin missä tahansa tilanteessa mahdollisuus ottaa johtovastuu itselleen. (Hallituksen esitys eduskunnalle 2018, s.4.) Kuvio 1 kuvaa Rajavartiolaitoksen suorittamia yleisen järjestyksen ja turvallisuuden tehtäviä toimenpiteittäin lain voimaantulovuonna 2019. Kyseisenä vuonna Rajavartiolaitoksen hoidettavaksi tulleita poliisitehtäviä oli yhteensä noin 150.



Kuvio1. Rajavartiolaitoksen suorittamat poliisitehtävät toimenpiteittäin (Rajavartiotoiminnan tietojärjestelmä, tiedot haettu 18.3.2021).

Kuten kaaviosta voidaan todeta, toimenpiteet ovat moninaisia ja toimivaltuus antaa laajat mahdollisuudet puuttua tilanteisiin. Liikenteeseen liittyvien tehtävätyyppien runsas määrä selittyvät sillä, että Rajavartiolaitos on viranomainen, joka liikkuu paljon syrjäseuduilla ja on usein lähin partio, kun tiestöllä sattuu onnettomuus. Ihmisten ajokäyttäytymiseen kiinnitetään myös huomiota muun partioinnin ohessa ja puuttumiskynnys on matalalla, jos kohdataan epäily rattijuopumuksesta. Rajavartiomiesten toimivaltuuksien hyödyntäminen vapauttaa poliisipartioita, kun tehtävä voidaan hoitaa lähimmän partion -periaatteella. Toimintamalli luo kaivattua turvaa harvaan asuttujen alueiden asukkaille, kun viranomaista ei tarvitse odotella paikalle tunteja esimerkiksi koti- ja julkisrauhan häiriintyessä. Rajavartiolaitos on kehittänyt paljon myös ensivastetoimintaansa yhdessä Harva-alueiden terveysviranomaisten kanssa ja näillä toimin voidaan lyhentää nopean avun viivettä esimerkiksi sairastapauksen tai liikenneonnettomuuden sattuessa (VTV 2021, 5).

4 MERIPELASTUS

Rajavartiolaitos on johtava meripelastusviranomainen, joka vastaa meripelastustoimen järjestämisestä (Meripelastuslaki 3 §). Meripelastustoimi tarkoittaa meripelastuslain mukaan merellä vaarassa olevien ihmisten etsimistä ja pelastamista, heille ensiavun hankkimista ja vaaratilanteeseen liittyvää radioliikenteen hoitamista (Meripelastuslaki 1 §). Omaisuuden pelastamisesta merellä vastaavat ensisijaisesti kaupalliset yritykset (Meripelastusohje 2010, 27.)

Meripelastuskeskus toimii Suomen meripelastuksen kansainvälisenä yhdyspisteenä ja pitää yllä tilannekuvaa kansainvälisille vesille. Rajavartiolaitos johtovastuulle on vuoden 2019 alusta kuulunut myös öljy- ja ympäristövahinkojen torjunta ulkomerellä, joten meripelastuskeskus huolehtii yhä enenevässä määrin myös ympäristönsuojelullisista asioista ja aloittaa esimerkiksi välittömät toimet alusöljypäästö-tilanteessa. (Meripelastusohje 2010, 5.)

4.1 Meripelastuslaki ja kansainväliset sopimukset

Meripelastusta ohjaa kansallisesti Meripelastuslaki (1145/2001) sekä Valtioneuvoston antamat asetukset meripelastuksesta (37/2002). Rajavartiolaitos johtaa etsintä- ja pelastustoimintaa merellä ja vastaa sen kehittämisestä. Lisäksi Rajavartiolaitos hoitaa vaaratilanteeseen liittyvän radioviestintää sekä vastaanottaa muun muassa COSPAS-SARSAT-satelliittihälytysjärjestelmään tulevia hätäviestejä. Johtava meripelastusviranomainen vastaa myös kaikkien viranomaisten merellisen toiminnan yhteensovittamisesta ja antaa johtamis- ja muuta koulutusta eri tahoille. (Meripelastuslaki 3 §.)

Poliisin (ja muiden keskeisten viranomaisten) rooli meripelastustilanteissa on määritelty seuraavasti:

Poliisi on velvollinen osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen tehtäviin, jos se on niiden toimialaan kuuluvien tehtävien kannalta perusteltua taikka jos se vaaratilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen. Meripelastustoimen suorittaminen ei kuitenkaan saa merkittäväällä tavalla vaarantaa tärkeän oman lakisääteisen tehtävän suorittamista (Meripelastuslaki 4 §).

Meripelastusohjeessa säännöstä linjataan lähemmäs käytäntöä ja todetaan, että onnettomuusalueen poliisi osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan antamalla käyttöönsä niille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa. (Meripelastusohje 2010, 5.) Meripelastukseen voidaan tarkoituksenmukaisesti käyttää myös muita tapahtuma-alueella olevia aluksia. Myös yksityisillä ihmisillä on lainsäätämä velvollisuus osallistua tarvittaessa meripelastustoimeen niin käskettäessä. (Meripelastusohje 2010, 1.)

Kansallista meripelastuslainsäädäntöä ja etsintä- ja pelastustoimintaa merellä ohjaavat monet kansainväliset sopimukset, niistä keskeisimpinä Hampurin sopimus ja SOLAS. Sopimukset määrittelevät muun muassa suoritevaatimukset rannikkovaltioiden meripelastusjärjestelmille. (Meripelastus-

ohje 2010, 1.) Valtiot saavat siis itse järjestää meripelastuksen haluamallaan tavalla, mutta reunaehdot on määritelty kansainvälisesti. Yhteistyöhön kannustetaan tälläkin saralla, koska naapurivaltiot voivat keskenään sopia meripelastustoimen vastuurajojen määrittämisestä sekä yhteistoiminnan järjestämisestä. Meripelastus sitoo paljon miehistöä ja kalustoa eikä ole resurssien tehokasta käyttöä se, että jokainen rannikkovaltio sitoutuisi vastaamaan vain omasta merialueestaan. Merellä tapahtuva liikenne on joka tapauksessa hyvin usein kansainvälistä.

4.2 Meripelastuksen johtaminen

Meripelastusta johdetaan merivartioston esikuntaan kuuluvasta meripelastuskeskuksesta Turusta ja meripelastuslohkokeskuksesta Helsingistä. Meripelastuskeskuksista käytetään myös nimitystä johtokeskus, sillä merivartioston operatiivisia tehtäviä johdetaan samoista tiloista. Meripelastustoimen johtaja vastaa siitä, että hänen johtamallaan alueella on toimintakykyinen johtokeskus ja meripelastusjärjestelmä. Vartioston komentaja on vastuussa meripelastustoimen vaatiman valmiuden ylläpidosta sekä henkilöstön, kaluston ja resurssien käytöstä. (Meripelastusohje 2010, 7.)

Meripelastuksen operatiivisesta johtamisesta vastaa työvuorossa oleva meripelastusjohtaja yhdessä yleisjohtajan kanssa. Meripelastusjohtaja määrittää vaaratilanteen asteen ja on vastuussa siitä, että kaikkiin tilanteen vaatimiin toimiin ryhdytään työvuorossa olevan henkilöstön voimin. Pitkäkestoisessa etsintä- tai pelastustehtävän aikana meripelastuksen johtajan tehtävät voidaan vaihtaa henkilöltä toiselle. Jos kyseessä on suuronnettomuus tai vakava vaaratilanne (kuten matkustajalautan karilleajo), niin tällöin yleisjohtaja konsultoi vartioston komentajaa ja kokoaa meripelastuksen suuronnettomuuden johtoryhmän. Tilanteen niin vaatiessa meripelastusjohtaja voi määrätä avukseen onnettomuuspaikan johtajan ja lentotoiminnan koordinaattorin. Näillä molemmilla on käsilykyä niihin etsintä- ja pelastusyksiköihin, jotka on asetettu heidän alaisuuteensa. Päätökset etsintä- ja pelastustoimen lopettamisesta tekee meripelastusjohtaja. Tiedottaminen on nykyisellään tärkeä toimi ja kansalaiset odottavat tietoa lähes reaaliaikaisesti. Meripelastusjohtaja vastaa myös viestinnästä, mutta sen tueksi on viime vuosina luotu uusia kanavia ja laajemmissa meripelastustilanteissa apuna on merivartioston viestinnän ammattilaisia. (Meripelastusohje 2010, 9.)

Meripelastuksen johtokeskus ylläpitää merellistä tilannekuvaa 24-tuntia vuoden jokaisena päivänä. Tilannekuva muodostuu perustiedoista, kuten missä etsintä- ja pelastusyksiköitä on saatavilla, millainen niiden toimintavalmius, varustus ja suorituskyky ovat. Merivartioston omien yksiköiden lisäksi tilannekuvassa näkyy myös muiden viranomaisten ja vapaaehtoisten toimijoiden resurssit. Tämän vuoksi on äärimmäisen tärkeää, että johtamisen tukena ovat toimivat viestiyhteydet ja yhteiset viranomaisjärjestelmät. Lisäksi tilannekuvan luomiseen vaikuttavat muun muassa sää- ja jäättilanne sekä annetut varoitukset. Myös säännöllisen alusliikenteen tiedot ovat johtokeskuksilla tiedossa. (Meripelastusohje 2010, 20.) Kun merellä tapahtuu onnettomuus, reaaliaikainen tilannekuva luo

lähtökohdan johtamiselle. Onnettomuustilanteesta määritetään järjestelmään oma vaaratilannekuva, johon avataan lyhyesti pelastustoiminnan perusajatus, tilannetiedot ja arvio sen kehittymisestä. Vaaratilannekuvaan kirjataan myös johtosuhteet ja esimerkiksi haverialuksen tai alusten tarkat tiedot, etsintöjen tai pelastuksen eteneminen, onnettomuudessa osallisena olleiden henkilöiden tiedot ja tila, ja mahdollisesti kadoksissa olevat. (Meripelastusohje 2010, 20.)

Merivartiostoilla tulee olla ajantasainen ja päivitetty meripelastussuunnitelma, jossa arvioidaan ja kartoitetaan eri alueiden potentiaalisia onnettomuustyypppejä ja saatavilla olevia pelastustoimen voimavaroja. Meripelastussuunnitelmat laaditaan yhdessä kaikkien merellä toimivien viranomaisten kesken. (Meripelastusohje 2010, 21.) Ajantasaisten meripelastussuunnitelmien laatimista varten Rajavartiolaitoksella on oikeus saada tietoa esimerkiksi satamalaitokselta, kalastuksen valvonnalta, Trafilta, Tullilta ja radioliikenteen tietoja viestintävirastolta. (Meripelastusohje 2010, 24). Myös yhteistoimintaperiaatteet naapurivaltioiden kanssa on määriteltynä suunnitelmissa. (Meripelastusohje 2010, 21.)

Vaaratilanteen sattuessa meripelastuksen johtokeskus ryhtyy meripelastussuunnitelman mukaisiin toimiin. Vaaratilanteet on luokiteltu:

- 1) Epävarmuustilanteeksi, jolloin on mahdollista, että ihmisten turvallisuus on vaarassa merialueella. Tällöin johtokeskus hankkii lisätietoa vallitsevasta tilanteesta ja voi tarvittaessa nostaa valmiutta pelastustoimiin.
- 2) Hälytystilanteeksi, jolloin voidaan olettaa ihmisten turvallisuuden olevan vaarassa merialueella. Johtokeskus aloittaa tarpeelliset etsintä- ja tiedustelutoimet tilanteen selvittämiseksi ja varautuu pelastusyksiköiden käyttöön.
- 3) Hätätilanteessa on ilmeistä, että ihmisiä on vaarassa merialueella ja he ovat avun tarpeessa. Tällöin johtokeskus ryhtyy kaikkiin mahdollisiin ja tarkoituksenmukaisiin toimiin ihmishenkien pelastamiseksi.

Etsintä- ja pelastustoimi ei välttämättä aina tuota toivottua tulosta ja joskus meripelastustilannetta voidaan joutua jatkamaan poliisin johtamana kadonneen henkilön etsintänä. (Meripelastusohje 2010, 23.)

4.3 Etsintä- ja pelastusyksiköiden toiminta

Yksiköt meripelastustehtävälle hälytetään tilanteen laadun ja kiireellisyyden mukaan. Yksiköiden välillä on eroavaisuutta muun muassa varustuksessa, koulutuksessa, arvioidussa saapumisajassa ja kyvyssä toimia juuri tapahtuma-alueen erityispiirteissä. Perustason ensihoitoa vaativille tehtäville hälytetään ensisijaisesti päivystysvalmiudessa oleva helikopteri, joka ensisijaisesti on Rajavartiolaitoksen oma ilma-alus. Myös muiden toimijoiden, kuten FinnHEMSiä tai naapurivaltioiden aluksia,

voidaan käyttää olemassa olevien yhteisohjeiden mukaisesti. Yksiköitä tapahtumapaikalle hälytetään etupainotteisesti, mutta samalla kuitenkin huolehtien resurssien riittävydestä muille mahdollisesti samanaikaisesti ilmaantuville meripelastustilanteille. (Meripelastusohje 2010, 25.)

Etsintä- ja pelastusyksiköt saavat hälytyksen saatuaan meripelastuskeskukselta yksilöityjä ohjeita ja toimivat niiden mukaan. Johtosuhteita muuttaa se, jos tilanteeseen on nimetty onnettomuuspaikan johtaja. Tieto siitä saatetaan kaikille mukana oleville yksiköille. Etsintä- ja pelastusyksiköt saavat lisäksi tarkat tiedot onnettomuuspaikasta, sen laajuudesta ja tuntomerkit veneistä ja ihmisistä, joiden oletetaan olevan apua vailla. Jos ihmisiä tai aluksia on kadoksissa, määritetään etsintäalue ja millaisella menetelmällä tai kuviolla etsintään ryhdytään. Kun etsintä johtaa tulokseen, siitä ilmoitetaan viipymättä meripelastusjohtajalle, joka ohjaa löytöpaikalle pelastamiseen ja ensiapuun parhaiten soveltuvat yksiköt. (Meripelastusohje 2010, 25.)

Etsintätoiminta lopetetaan ainoastaan meripelastusjohtajan päätöksellä. Joskus vallitsevat olosuhteet voivat myös pakottaa keskeyttämään etsinnät. Etsintä- ja pelastustoimet lopetetaan, kun on syytä käynnissä olleen etsinnän ja tiedustelun perusteella olettaa, ettei tarvetta lisätoimiin enää ole tai kaikki vaaraan joutuneet on pelastettu. Etsintä voidaan päättää myös silloin, kun on todennäköistä, ettei toivoa eloonjääneiden löytymisestä enää ole. Tällöin meripelastusjohtaja ilmoittaa tilanteesta alueen poliisilaitoksen johtokeskukselle, joka varautuu jatkamaan tilanteen johtamista kadonneen henkilön etsintänä. (Meripelastusohje 2010, 27.)

5 VIRANOMAISTEN VÄLINEN YHTEISTYÖ

Viranomaisyhteistyö on viranomaisten välistä toimintaa, jolla pyritään saavuttamaan säästöjä ja tehostamaan resursseja.

Näin määrittelee käsitettä 2018 valmistunut Valtiontalouden tarkastusviraston selvitys Viranomaisyhteistyö erityisesti sisäministeriön hallinnonalalla. Yksiselitteisen määritelmän antaminen on hankalaa eikä se vaikuta käytännön toimintaan. Käytössä on hyvin erilaisia toimintamuotoja eri viranomaisten kesken. Viranomaisyhteistyö sekoitetaan usein virka-apuun, mutta virka-apu on vain yksi viranomaisten välisen yhteistyön muoto.

Laki velvoittaa viranomaisia yhteistyöhön, mutta määrittely, kuinka sitä tehdään, annetaan hyvin yleisellä tasolla. Toiminta voi olla pitkäkestoista tai perustua erilaisiin projekteihin ja sen luonne sekä osallistujien määrät voivat vaihdella paljonkin. (VTV 2018, 10.) Yksi yhteistyön määritelmä on tiedonjakaminen ja sillä voidaan tarkoittaa esimerkiksi omien resurssien ja suunnitelmien saattamista muiden viranomaisten tietoisuuteen. Tällöin jokainen organisaatio pystyy laatimaan tilannekuvaa oman toiminnan tarpeisiin. (VTV 2018, 17.)

Sisäministeriön hallinnon alan toimintaympäristö on jatkuvassa muutoksessa ja turvallisuussektorin viranomaisilta vaaditaan ketteryyttä muuttuvassa maailmassa. Niukat resurssit ovat yhteistä kaikille toimijoille ja se luokin kaikessa karuudessaan sopivaa innovatiivisuutta ja tarvetta kehittää yhteistyötä osittain samoja haasteita vastaan. Yhteistyöllä voidaan saavuttaa sellaista, mihin yhden yksittäisen toimijan resurssit eivät riittäisi. Viranomaisten välinen yhteistyö vaatii onnistuakseen selkeästi määritellyt tavoitteet ja yhdessä sovitut käytänteet. Ilmapiiriin tulee olla avointa ja tiedonvaihdon tulisi toimia kitkattomasti jokaisen toimijan suuntaan. (VTV 2018, 4.)

5.1 Lakiperusta viranomaisten väliselle yhteistyölle

Kunkin viranomaisen tehtävä ja toimivaltuudet tulevat laista. Poliisimiesten toimintaa säätelee Poliisilaki (872/2011) ja Rajavartiomiesten Rajavartiolaki (578/2005). Toimivaltuus määrittelee, mitä saa tehdä ja millä edellytyksillä (Björk 2020). Lisäksi Hallintolaki ohjaa kaikkea hallintotoimintaa, määrittelee yleisesti hyvän hallinnon periaatteita ja antaa toimintanormit laajemmassa mittakaavassa. Viranomaisyhteistyöstä säädetään Hallintolain 10 §:ssä. Eniten poliisin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoimintaa säätelevänä erillislakina voidaan pitää Lakia poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta. Viranomaisten antamasta virka-avusta säädetään erikseen.

5.1.1 Hallintolaki 434/2003

Hyvän hallinnon perusteet ja oikeusperiaatteet on määritelty Hallintolain 2. luvussa:

Viranomaisen on kohdeltava hallinnossa asioivia tasapuolisesti sekä käytettävä toimivaltaansa yksinomaan lain mukaan hyväksyttäviin tarkoituksiin. Viranomaisen toimien on oltava puolueettomia ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. Niiden on suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia. (HL 2:6.)

Laki velvoittaa siis kaikkia viranomaisia hoitamaan tehtäviään hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti ja toimintaa valvotaan. Toiminnassa korostetaan erityisesti puolueettomuutta ja että kaikkien toimien on oltava oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. Kenenkään oikeuksiin ei saa puuttua enempää kuin on välttämätöntä. Hallintolaki määrittelee, kuinka kansalainen saa hallintoasiansa vireille ja miten viranomaisen on reagoitava ja käsiteltävä tietoonsa tulleet asiat. (HL 2.osa.) Kansalaisilla on mahdollisuus tehdä kantelu kokemastaan lainvastaisesta menettelystä ja valvovan viranomaisen on ryhdyttävä niihin toimenpiteisiin, joihin kantelun perusteella katsotaan olevan aihetta. (HL 8.luku.)

Hallintolaissa säädetään viranomaisten yhteistyöstä ja seuraava kirjaus löytyy 10 §:stä:

Viranomaisen on toimivaltansa rajoissa ja asian vaatimassa laajuudessa avustettava toista viranomaista tämän pyynnöstä hallintotehtävän hoitamisessa sekä muutoinkin pyrittävä edistämään viranomaisten välistä yhteistyötä. Viranomaisten välisestä virka-apusta säädetään erikseen. (HL 2:10.)

Yhteistyö ei siis ole vapaaehtoisuuteen perustuva asia, vaan lainsäätäjä on katsonut sen merkityksen niin suureksi, että kirjaus on haluttu suoraan lakiin. Pykälä velvoittaa, mutta määrittelee yhteistyön hyvin yleisellä tasolla. Hallintolain rinnalle onkin annettu joukko erillislakeja, jotka ohjaavat eri viranomaisten yhteistyötä yksityiskohtaisemmin. Laki poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta astui voimaan vuonna 2010.

5.1.2 Laki poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta 687/2009 (PTR-laki)

Lain poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta (687/2009) yksiselitteisenä tavoitteena on lisätä turvallisuutta määrittelemällä lakitasoisesti kolmen viranomaisen yhteistoimintaa. Kuten muutkin lait, PTR-laki antaa yleisiä ohjenuoria ja jättää vapaat kädet toiminnan suunnitteluun ja käytännön toteuttamiseen. Laki pureutuu erityisesti rikostorjuntaan, johon sisältyy rikosten paljastaminen, ennalta estäminen, paljastaminen ja tutkiminen. Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on kaikilla oma roolinsa raja ylittävän ja järjestäytyneen rikollisuuden torjunnassa ja PTR-laki yhtenäistää toimintatapoja. Se mahdollistaa esimerkiksi välineistön, tilojen sekä henkilöstön tilapäisen käytön toisen viranomaisen tarpeisiin. Osa tehtävistä on säädetty päällekkäisiksi ja se antaa pelimerkkejä sujuvaan kanssakäymiseen ja tarvittaessa toimintavaltuuksia hoitaa toisen viranomaisen tehtäviä erityistapauksissa erikseen sovitulla menettelytavoilla. (PTR-laki.)

Rikostorjunta, ja erityisesti kansainväliseen ja järjestäytyneeseen rikollisuuteen kohdistuvana, vaatii toimiakseen tehokasta tiedustelua ja analyysitoimintaa ja näitä toimia myös valtakunnan rajojen ulkopuolella. Yhteistyötä tehdään lisäksi ulkomaisten viranomaisten kanssa. Sekä Poliisi, Tulli että Rajavartiolaitos tuottavat omiin tarpeisiinsa tietoa ja rajallisten resurssien vallitessa tiedon jakaminen on tehokkuutta parhaimmillaan. PTR-laki ottaakin kantaa myös toiminnan taloudellisuuteen. (PTR-laki.) Suomen rajaturvallisuusviranomaisten hyvin järjestäytyneet ja laadukkaat toimintatavat ovat saaneet tunnustusta myös ulkomailta.

Lakia on täydennetty vuonna 2019, jolloin PTR-viranomaiset saivat lisää toimivaltuuksia lentoliikenteen matkustajarekisterientietojen käyttämiseksi terrorismin ja vakavan rikollisuuden vastaisissa toiminnaissa (PTR-laki).

5.1.3 Virka-apu

Poliisin on annettava pyynnöstä muille viranomaiselle virka-apua, jos niin erikseen säädetään (poll 9:1).

Rajavartiolaitos on velvollinen antamaan pelastusviranomaiselle, poliisille, Tullille ja puolustusvoimille virka-apua, joka edellyttää sellaisen rajavartiolaitokselle kuuluvan kaluston, henkilövoimavarojen tai erityisasiantuntijapalvelujen käyttöä, jota mainituilla viranomaisilla ei sillä hetkellä ole käytävissään (Rajavartiolaitolaki 77§).

Virka-apu on yksinkertaistettuna resurssien ”lainaa” toiselle viranomaiselle (Jääskeläinen 2021). Virka-apua annetaan kunkin viranomaisen päällystöön kuuluvan virkamiehen päätöksellä. Laki ei edellytä kirjallista muotoa, mutta se on pääsääntö ja helpottaa päätöksentekoa. Virka-avulla tarkoitetaan siis toimenpidettä, jonka toinen viranomainen antaa omien toimivaltuuksiensa rajoissa toisen viranomaisen tehtäväpiirissä. Toimien päämääränä on jonkin hallintotoimen toteuttaminen. (Jääskeläinen 2021.) Rajavartiolaitoksella ja Puolustusvoimilla on Suomessa viranomaisista mittavin lentokalusto ja poliisi voi esimerkiksi esittää virka-apupyynnön helikopterikaluston hyödyntämiseen kadonneen etsinnässä.

5.2 Viranomaisyhteistyön hyötyjä

Kuten todettua, Sisäministeriön hallinnon alan viranomaisten toimintaympäristö muuttuu koko ajan ja turvallisuussektorin on päivitettävä toimintatapojaan muuttuvassa maailmassa. Hankalaksi yhtälön tekee se, että viranomaisille suunnatut resurssit ovat niukentuneet ja voidaan ajatella, että jokaisen toimijan on tärkeä kohdentaa rajallista panosta omiin lakisääteisiin tehtäviin. Niukkuus luo kuitenkin innovatiivisuutta ja yhteistyön merkitys korostuu. On esimerkiksi turha hankkia päällekkäisiä kalustoresursseja rajallisilla määrärahoilla. Sen lisäksi tämän päivän turvallisuusuhat ovat yhä haastavampia ja entistä useammin sellaisia, että ne vaativat monen eri viranomaisen reagoitua. (VTV 2018, 4.)

Onnistuneen viranomaisyhteistyön edellytyksenä on avoin ilmapiiri, jossa tietojen vaihto onnistuu sujuvasti. Yhteistyötä edesauttavat lisäksi yhteinen käsitteistö ja useamman viranomaisen käytössä olevat tietojärjestelmät. VTV:n selvityksessä onnistumisen edellytyksenä korostetaan myös eri toimijoiden samankaltaista, maanläheistä ja joustavaa työskentelyä. Matala hierarkista toimintatapaa on kuvattu yhteistyöhakuiseksi, jolloin toimijoiden kesken nähdään yhteinen hyöty ja yhdessä saavutettava päämäärä. Lisäarvona nähdään se, että yhteistyöllä voidaan saavuttaa myös sellaista, mihin ei yksittäisenä toimijana olisi resursseja. (VTV 2018, 16-19.)

5.3 Viranomaisyhteistyön ongelmakohtia

Yhteistyön suurimmaksi ongelmaksi nostetaan tavoitteiden määrittelyn ongelmat ja epäselvyydet. Tällöin syntyy epävarmuutta käytetyistä resursseista ja siitä, onko panostuksella päästy tavoiteltuun päämäärään tai saavutettu lisäarvoa. Yhteistyön voidaan edelleen nähdä syövän aikaa omilta päivittäisiltä tehtäviltä. Viranomaisyhteistyön rahallista hyötyä ylipäättään on mahdoton selvittää,

mutta karkeasti voidaan todeta, että hyödyt ovat kustannuksia suuremmat (VTV 2018, 9.). Yhteistyö on nykyisellään osa päivittäistä toimintaa ja voidaan ajatella, että tuskin mitään säästettäisiin, vaikka siitä luovuttaisiin. (VTV 2018, 31).

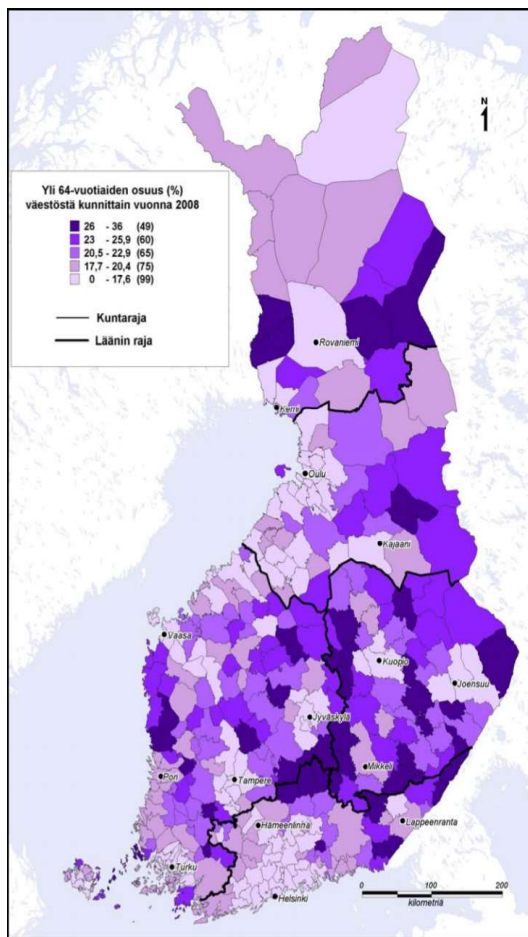
VTV:n selvitysten ja jälkiseurantaraporttien pohjalta voidaan todeta, että ongelmaksi voi muodostua myös johtovastuu tai kenen hoidettavaksi se milloinkin kuuluu. Johtaminen sitoo resursseja ja lisää vastuuta. Myös sisäministeriön ylätasolta antamissa ohjauksissa on ristiriitaisuuksia ja tavoitteet on asetettu epäselvästi. Kaikkien turvallisuuspalveluista vastaavien ministeriöiden välillä tulisi lisätä vuoropuhelua, jotta alaspäin annetut ohjaussyötteet olisivat samansuuntaisia. (VTV 2021, 2.)

Tietoturva ja laaja yksityisyyden suoja lisäävät oman haasteensa myös viranomaisyhteistyöhön. Tietojen vaihdossa on otettava huomioon riittävän suojauksen tuomat rajoitteet. Luottamus, joka suhteessa, on kaiken toiminnan lähtökohta. Viranomaisten välistä yhteistyötä arvioidaan, dokumentoidaan, tutkitaan ja kehitetään kaiken aikaa. Muuttuvat turvallisuusuhat ja -ympäristöt nostavat pohdintaan uusia tapoja tehostaa toimintaa. VTV:n selvitys nostaa keskusteluun ulkopuolisen koordinoijan ja sen tuoman mahdollisen lisähyödyn. (VTV 2018, s.25)

5.4 Turvallisuusviranomaisten yhteistyö harvaanasutuilla alueilla

Suomessa väestö ja asutus on jakaantunut maantieteellisesti hyvin epätasaisesti. Uudellamaalla väestötiheys on noin 187 asukasta neliökilometriä kohden, kun sama luku Lapissa on alle 2 (Tilastokeskus 2021). Kehitys myös jatkuu epätasaisena ja monet harvaan asutut alueet harvenevat entistään. Käsitteenä harvaan asutun alueen määrittely on moninaisempaa eikä ole yhtä vakiintunutta tulkintaa siitä, mitä sillä tarkoitetaan. Tilastokeskuksen mukaan se on ”aluetta, jossa toimintoiltaan monipuolisia keskittymiä ei ole tai ne ovat pieniä ja sijaitsevat etäällä toisistaan. Alueen maa-alueesta suurin osa on metsää” (Tilastokeskus 2021).

Suomen saaristo on monin paikoin tilastokeskuksen määritelmän mukaista harvaan asuttua aluetta ja se tuo haasteensa niin kunnallisten palveluiden toteuttamiselle kuin turvallisuusviranomaisten toiminnalle. Tehtäviä on suhteessa vähemmän, mutta yksilön näkökulmasta hädän hetkellä tarve avulle on aivan yhtä suuri kuin suuremmilla paikkakunnilla eikä viiveet saa kasvaa liian suuriksi. Sen lisäksi, että saariston väki vähenee, se myös vanhenee ja oman lisänsä alueiden erityispiirteisyteen tuo myös se, että tilastollisesti väestön ikärakenne on harvaan asutuilla alueilla muuta maata korkeampi (kuva 7). Tällöin varsinkin sosiaali- ja terveyspalveluiden saatavuus ja saavutettavuus korostuu. Uusille 2023 aloittaville hyvinvointialueille toivotaan näkyvää roolia kaikkien turvallisuuspalveluiden suunnittelussa ja niiden koordinoinnissa. (VTV 2021, 6)

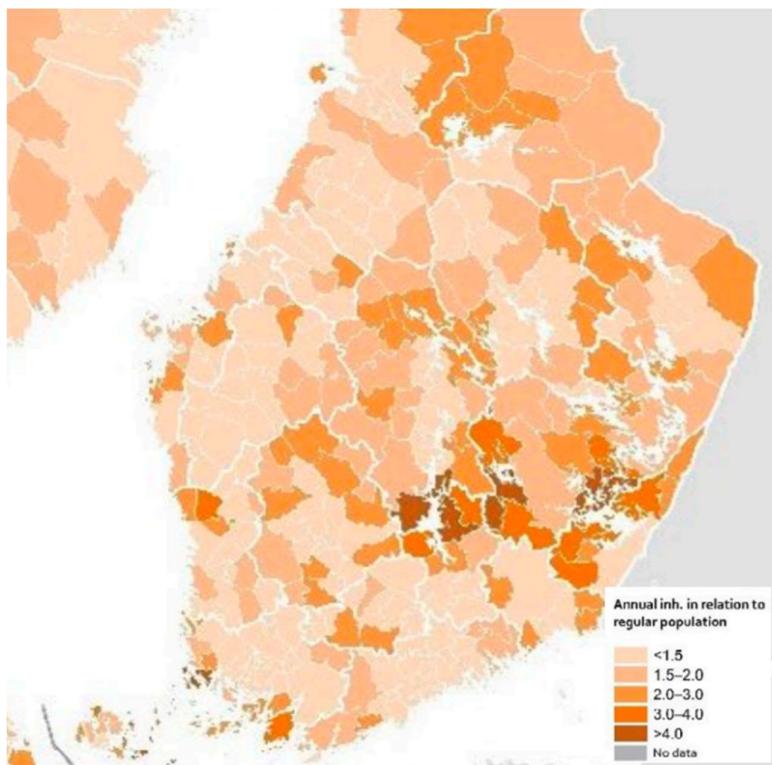


Kuva 7. Yli 64-vuotiaiden osuus väestöstä kunnittain. (Sisäasiainministeriö 2009, 47).

Valtionhallinto tutkii turvallisuuspalvelujen toteutumista tällaisilla alueilla säännöllisesti. Vuonna 2009 julkaistiin sisäasiainministeriön tilanneraportti Turvallisuus harvaan asutuilla alueilla ja vuonna 2019 Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomus viranomaisyhteistyö harvaan asuttujen alueiden turvallisuuspalveluissa. Raportit nostavat esille hyviä näkökulmia ja kehitysajatuksia viranomaisyhteistyön tehostamiseksi ja alueen asukkaiden turvallisuuden parantamiseksi.

Viranomaisverkko on harventunut, kun palveluja on siirretty toiminnan kannalta keskeisemmille alueille. Järjestöjen ja vapaaehtoisten toimijoiden tuottamien palvelujen asema on entisestään korostunut. (Sisäasiainministeriö 2009, 2.) Nopean avun perille saamista on tahto tehostaa myös syrjäisemmillä alueilla (Sisäasiainministeriö 2009, 9). Harvaan asuttujen alueiden turvallisuuspalveluiden tuottamisessa haastetta aiheuttaa väestön ikärakenne, tietoverkkojen huono kattavuus ja monien kohteiden hankala saavutettavuus, joka tarkoittaa muuta maata heikompaa teiden kunnossapitoa tai esimerkiksi saaristossa fyysisesti hyvin eristäytynyttä sijaintia. Oman lisänsä tuo myös se, että monien saaristokuntien väkiluku, ja mahdollisen avun tarve, moninkertaistuu kesäkuukausina mök-

keilijöiden ja veneilijöiden myötä. (Sisäasiainministeriö 2009, 4-5.) Korona-aika on tuonut oman lisänsä mökkipaikkakuntien väkilukuun, kun ihmiset ovat siirtyneet työskentelemään etänä mökeilleen ja ovat viettäneet paljon aiempaa pidempiä aikoja kakkosasuinnoillaan. Kuva 8 esittää kaavamaisesti kakkoskotien käyttäjien vaikutusta kunnan väkilukuun. Saaristossa ja rannikolla on siis nimellisesti vähän asukkaita, mutta kun huomioidaan kunnissa vierailevien ja siellä kakkoskotia pitävien osuus, todellinen asukasluku on paljon suurempi. Turvallisuuspalvelut mitoitetaan kunnassa vakituisesti asuvan väestön mukaan ja haasteena on niukkojen resurssien kohdentaminen järkevästi ja turvallisuuspalvelujen henkilöstömäärän varmistaminen kaikilla alueilla. Kysymys on pitkälle myös siitä, kuinka pitkälle työn tuottavuuden ja yhteistyön lisäämisellä voidaan mennä. (Sisäasiainministeriö 2009, 5.)



Kuva 8. Arvio kakkoskotien käyttäjien suhteesta kuntien väkilukuun vuonna 2018. Lukemat kuvaavat kokonaisväkiluvun suhdetta kunnan viralliseen asukaslukuun. (Sisäministeriö 2020, s.21.)

Rajavartiolaitos on toimintakykyinen viranomainen läpi vuoden kaikkina vuorokauden aikoina ja sen rooli saariston turvallisuusviranomaisena korostuu. Oman päivittäistoimintansa ohella merivartiosto hoitaa ja avustaa sairaankuljetustehtävissä merellä ja ilmassa sekä suorittaa poliisitehtäviä ja antaa virka-apua toimivaltuuksien puitteissa. Varsinkin keli-rikko-ajana kohteiden saavutettavuus asettaa haasteita muiden viranomaisten kalustolle. (Sisäasiainministeriö 2009, 30.)

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Olen opinnäytetyössäni tutkinut poliisin ja merivartioston yhteistyötä merellisessä toimintaympäristössä ja saariston harvaan asutuilla alueilla. Sisältö käsittelee näiden kahden viranomaisen yhteistoimintaa sekä virka-apupyynnöjä. Tutkimuskysymyksinä on:

Onko poliisin ja rajavartiolaitoksen yhteistyö merellisessä toimintaympäristössä sujuvaa?

Mitkä ovat suurimmat haasteet?

Miten toimintaa voisi kehittää, jotta se palvelisi molempia virkakuntia vielä paremmin?

Olen kysymysten asettelulla halunnut luoda käsityksen toiminnan nykytilasta ja saada molempien virkakuntien näkemyksen siitä, kuinka yhteistyötä voisi tehostaa ja kehittää tulevaisuuteen.

6.1 Laadullinen tutkimus

Olen valinnut opinnäytetyöhöni laadullisen eli kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän. Sillä tarkoitetaan menetelmää, jolla pyritään selvittämään tutkittavan kohteen laatua ja ominaisuuksia. Laadullisen tutkimuksen tavoitteena on saada kokonaisvaltainen kuva tutkittavasta aiheesta ja siihen pääsemiseksi on usein annettava ääni tutkittavien henkilöiden näkökulmille ja kokemuksille. Laadullisen tutkimuksen parina voidaan pitää määrällistä eli kvantitatiivista tutkimusta, joka pohjautuu kohteen tutkimukseen ja sen analyysiin numeeristen ja tilastollisten arvojen avulla. Laadullisen tutkimuksen vaiheet ovat aineiston keruu, analyysi, tulkinta ja raportointi (Eskola & Suoranta 1998, 16).

Laadullisella aineistolla tarkoitetaan pelkistetyimmillään aineistoa, joka on ilmaisultaan tekstiä (Eskola & Suoranta 1998, 15.) Tällainen materiaali on voitu tuottaa esimerkiksi haastattelujen tai havaintojen pohjalta. Laadullisessa tutkimuksessa keskitytään usein varsin pieneen määrään tapauksia ja pyritään analysoimaan niitä mahdollisimman perusteellisesti (Eskola & Suoranta 1998, 18). Johtavana ajatuksena voidaankin pitää, että ennemmin laatu kuin määrä. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimussuunnitelma elää usein tutkimushankkeen mukana ja tutkimusongelmaa saattaa joutua tarkastamaan aineiston keruun aikana. Myös tutkijalla on enemmän vapautta ja toteutus on joustavampi kuin tilastollisen tutkimuksen tekijällä. (Eskola & Suoranta 1998, 15).

Tavoitteena laadullisessa tutkimuksessa on mahdollisimman objektiivinen katselukulma. Tutkija ei saa sekoittaa omia ajatuksia ja asenteitaan tutkimuskohteeseen (Eskola & Suoranta 1998, 17). Taustastani johtuen tiedostin tämän ja pidin mielessäni tutkimuksen ajan. Jos oma lähtökohtaoletukseni on ajatus siitä, että viranomaisyhteistyö on Suomessa sujuvaa, voi se vaikuttaa tutkimusasetelmaan ja aiheen objektiivinen analyysi jäädä omien ennakko-oletusten varjoon. Tällöin voi-

daan puhua myös hypoteesittomuudesta. ”Laadullisessa tutkimuksessa hypoteesittomuus tarkoittaa sitä, että tutkijalla ei ole lukkoon lyötyjä ennakko-olettamuksia tutkimuskohteista tai tutkimuksen tuloksista” (Eskola & Suoranta 1998, 19).

Laadullisessa tutkimuksessa ei tutkimustuloksia ole numeerisena datana vaan ollaan tekemisissä kielellisen ilmaisun kanssa. Aineisto on laajaa, periaatteessa loppumatonta, ja keskeiseksi nousee tutkimuskohteen rajaaminen (Eskola & Suoranta 1998, 19). Tärkeää on oppia tuntemaan käsiteltävänä oleva aineisto mahdollisimman hyvin. Käyttökelpoinen toimintamalli on lähteä aluksi liikkeellä hyvinkin pienestä aineistosta ja muodostaa siitä mahdollisimman tarkka ja eheä tulkinta. Analyysin edetessä aineistoa voi tarvittaessa kerätä lisää. Aiheen rajaaminen tapahtuu tutkimuskohteen teoreettista kattavuutta silmällä pitäen ja on hyvin tapauskohtaista. Arvioinnin kriteereinä käytetään tietyn aineiston kiinnostavuutta ja antaako se vastauksia määritettyihin tutkimuskysymyksiin. (Eskola & Suoranta 1998, 65.)

6.2 Aineiston hankinta

Haastattelu on yleisimpiä tapoja kerätä laadullista aineistoa. Haastattelussa selvitetään, mitä haastateltavalla on mielessään ja mikä hänen oma näkemyksensä on tutkimuksen kohteena olevasta aiheesta. Yksinkertaistettuna haastattelu etenee niin, että haastattelija esittää kysymyksiä ja haastateltava antaa vastauksia. Lopputuotoksena on kokonaiskuva haastateltavan ajatuksista ja henkilökohtaisesta kokemuksesta. Haastattelututkimuksen määritelmä on vuosien saatossa hieman laaventunut, nykyisin suositaan keskustelumaisenpaa tilannetta. (Eskola & Suoranta 1998, 85.) Tämän kaltainen vuorovaikutteinen haastattelu oli minulla tavoitteena, kun lähdin suunnittelemaan opinnäytetyötä. Loppujen lopuksi se toteutui vain muutaman kasvotusten tai puhelimitse haastattelun vastaajan kanssa. Harmittavan iso osa haastatteluista jouduttiin toteuttamaan sähköpostin välityksellä ja hyödyllinen vuorovaikutus jäi kokonaan pois.

Puolistrukturoidussa haastattelussa kysymykset ovat kaikille samat eikä valmiita vastausvaihtoehtoja ei ole. Tällöin haastateltavat kertovat oman mielipiteensä tutkimuksen kohteena oleviin asioihin omin sanoin. (Eskola & Suoranta 1998, 86.)

6.3 Aineiston analysointi teemoittain

Analyysi on tutkimuksen teon vaikein vaihe. Haastattelututkimuksen lopputuotteena saatava aineisto koostuu muiden kokemuksista ja käsityksistä, joita sitten tulkitsemme ja sanoitamme (Eskola & Suoranta 1998, 145). Analyysin tavoitteena on luoda aineistoon selkeyttä ja näin tuottaa uutta tietoa tutkimuksen kohteena olevasta asiasta. Kertynyttä aineistoa on pakko tiivistää, mutta samalla pitää olla tarkkana, ettei tule kadottaneeksi mitään oleellista informaatiota. Hajanaisista tiedon rippeistä laaditaan selkeä ja yhtenäinen kirjallinen tuotos. (Eskola & Suoranta 1998, 137.) On

tärkeää, että haastattelija ja haastateltava puhuvat niin sanotusti samaa kieltä ja ymmärtävät samalla tavalla, mitä käsiteltävillä aiheilla haetaan.

Analyysitapoja on useita ja niiden soveltaminen riippuu aineiston laadusta ja luonteesta (Eskola & Suoranta 1998, 155). Olen opinnäytetyössäni analysoinut saamiani vastauksia teemoittain. Se sopi tähän aineistoon parhaiten; kokonaisuudesta tuli selkeä ja työn lukeminen on helppoa, kun käsiteltävät aiheet ovat ryhmitelty kysymysteeman mukaan. Olen halunnut nostaa esiin tutkimusongelmaa parhaiten valaisevia teemoja ja vertailla vastaajien näkemyksiä niiden alla. Teemoittain tapahtuvassa analyysissä on tärkeää löytää tutkimuksen kannalta oleelliset aiheet ja käsitellä teoriaa ja empiriaa mahdollisimman saumattomassa vuorovaikutuksessa toisiinsa (Eskola & Suoranta 1998, 175). Tällainen analyysi toimii varsinkin käytännön läheisen tutkimusongelman ratkaisussa, koska esille voidaan nostaa teemoja ja vastauksia, jotka palvelevat yleishyödyllisiä intressejä (Eskola & Suoranta 1998, 175).

Tekstiin voidaan nostaa myös vastaajien suoria sitaatteja, mutta on tärkeää, ettei lopputuotos ole sitaattikokoelma ilman analyysia. Sitatit ovat kuitenkin hyödyllisiä myös tutkimuksen laadunarvioinnin näkökulmasta, koska ne auttavat lukijaa tarkastelemaan, onko tutkija tulkinut saamaansa aineistoa oikein. (Eskola & Suoranta 1998, 175.)

6.4 Tutkimustuloksen luotettavuuden arviointi

Laadullista tutkimuksen luotettavuutta voidaan analysoida monelta pohjalta ja yksi arvioinnin perustana oleva kysymys on, miten hyvin saadut tulokset vastaavat todellisuutta (Eskola & Suoranta 1998, 213). Luotettavuutta voidaan arvioida myös siltä pohjalta, kuinka yleispäteviä saadut tulokset ovat ja ovatko ne siirrettävissä suurempaan mittakaavaan. Vastaajien joukko oli tutkimuksessani verrattain pieni ja he nostivat samoja aiheita keskusteluun, mutta eri alueiden ja kaupunkien piirteet tulivat myös hyvin ilmi. Tämä tuki päätelmää siitä, mikä yhteistyössä toimii ja mikä osa-alue kaipaa parannusta. Haluan säilyttää vastaajieni anonymiteetin mahdollisimman hyvin, joten en tutkimustuloksissani ja suorissa lainauksissa erittele edes maantieteellisesti, mistä kommentti on peräisin.

Tekemäni tutkimuksen tulosten laadulliseen arviointiin vaikuttaa lisäksi se, olenko ymmärtänyt haastateltavieni vastaukset ja tarinat oikein. Tehdessä oppii ja kuulustelutaktiikan kultainen sääntö avointen kysymysten suosimisesta todisti merkitystään myös tässä tutkimuksessa. Sain paljon laajempia vastauksia, kun pyysin vastaajia kertomaan omin sanoin kyllä/ei -kysymysten sijaan. Kasvokkain tai puhelimitse tehdyt haastattelut toivat odotetusti tutkimukseen paljon monialaisempia vastauksia ja omakohtaisempia kokemuksia, kun pystyin esittämään lisäkysymyksiä ja tähdentämään paremmin syitä ilmiöiden taustalla.

Omaa subjektiivista näkemystä käsiteltyihin aiheisiin tarkkailin korostetusti, jotteivat omat ennakkoletukset vääristä analyysiä. Toisaalta tuloksen uskottavuutta lisää se, että tunnen tutkittavan aiheen taustat hyvin ja koin haastattelijana olevani samalla viivalla vastaajien kanssa.

7 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Keräsin tutkimustani varten kokemusperäistä tietoa teemahaastattelulla, jotka suoritin poliisin sekä merivartioston edustajille. Käytin kysymysrunkona määrittelemiäni tutkimuskysymyksiä. Haastattelukysymykset ovat opinnäytteen liitteenä. Riittävän laaja-alaisen aineiston varmistamiseksi, halusin molempien viranomaisten näkemyksiä pitkin Suomen rannikkoa. Merellisen viranomaistyön piirteet ovat erilaiset Suomenlahdella kuin Merenkurkussa tai Perämeren pohjukassa.

Haastattelututkimus sopii työhöni parhaiten, koska haastateltavien lukumäärä ei ole kovin runsas, mutta heillä kaikilla on laaja näkemys aiheesta. Uskon, että he saavat äänensä paremmin kuuluville, kun pääsevät omin sanoin kertomaan näkemyksistään. Tarvitsen aiheen laadukkaaseen ja kattavaan käsittelyyn kokemusperäistä tietoa ja sitä on parhaiten saatavilla virkamiehiltä, jotka työskentelevät merellä ja tekevät viranomaisyhteistyötä päivittäin. Tällaisia tietoja ja omakohtaisia näkemyksiä ei ole julkisista lähteistä saatavilla.

7.1 Merivartioston haastattelun tulokset

Haastattelin heinäkuussa 2021 Länsi-Suomen merivartioston johtokeskuksesta johtokeskusupseeria, joka on työskennellyt sekä Rajavartiolaitoksen, että poliisin organisaatiossa. Hänellä oli hyvin kokonaisvaltainen kuva Rajavartiolaitoksen ja poliisin toiminnasta, tehtävistä ja toimivaltuuksista sekä viranomaisyhteistyön nykytilasta.

7.1.1 Yhteistyö poliisin ja merivartioston yksiköiden välillä keskittyy merellä kesäkuukausiin

Vuoden 2020 aikana Länsi-Suomen merivartiosto osallistui poliisin johtamiin tehtäviin 231 kertaa. Yhteistoimintaa on ympäri vuoden, mutta se painottuu selvästi kesäaikaan ja veneilykauteen. Kesäsesongin aikaan yhteistyö on päivittäistä. Poliisi myös ilmoittaa merivartioston johtokeskukseen, kun lähtevät omalla kalustollaan merelle ja POKE:lle ilmestyy yksi ns. ylimääräinen resurssi. Tilastoidun yhteistyön määrä on siinäkin mielessä yllätys, että ensimmäisenä mieleen tulee helposti pelastuslaitokselle annettava apu saaristossa, mutta senkin määrä on samaa suuruusluokkaa; vuodelta 2020 luku on 228 tehtävää. Eli poliisin kanssa tehtävä työ on tilastollisestikin päivittäistä ja tämän lisäksi tulee kaikki se tiedonvaihto sekä partioinnin lomassa tapahtuva joustava toiminta, josta ei jää järjestelmiin merkintää. Merivartioston yksiköt partioivat päivittäin laajalti merellä ja kun viranomaisasia on vain tiedossa, niistä monia voidaan hoitaa oman päivittäistoiminnan ohessa.

Tehtävätyypeistä yleisin on erilaiset kuljetustehtävät poliisin oman merellisen kaluston rajoittuneisuuden vuoksi. Mukana on kuitenkin myös yleisen järjestyksen ja turvallisuuden turvaamisen tehtäviä. Saaristossa välimatkat voivat olla pitkiä ja saavutettavuus huono, joten hyvin usein merivartioston partio on lähin ja lyhimmillä viiveellä varustettu toimintakykyinen yksikkö. Merivartioasemalla on valmius toimia ympärivuoden kaikkina vuorokauden aikoina. Haastattelussa esimerkkinä tuli Kemiönsaaren kunta; jos paikallinen saaristolaispoliisi ei ole työvuorossa, lähimmällä partiolla voi kestää tunteja saapua paikalle. Merivartioston partio voi hoitaa myös kiireettömämpiä virka-apuja, tehdä rikostutkijan ohjeistamana koti- ja paikan etsintöjä tai turvata toiminta-alueelle suoritettavaa rikostutkintaa.

Saaristolaispoliisi -kokeilu on ollut todella hedelmällistä ja siitä saadut hyödyt ovat helposti havaittavissa. Saaristopoliisipartio on aiemmin toiminut Kemiönsaarella ja nyt 2021 toimintaa haluttiin laajentaa myös Paraisille. Kemiönsaaren poliisipartio on valittu vuoden poliisiksi Lounais-Suomen alueella eli kokemukset ovat olleet todella positiivisia. Paikalliset ihmiset arvostavat sitä, että poliisi näkyy katukuvassa ja heitä on helppo lähestyä. Saariston väestö ikääntyy ja poliisin näkyvä rooli lisää turvallisuuden tunnetta varsinkin iäkkäämpien asukkaiden näkökulmasta.

7.1.2 Virka-apupyynnön prosessi on byrokraattinen, mutta etenee jouhevasti

Virka-avut tulevat nykyisellään useimmin virallista reittiä eli pyynnöstä toimitetaan dokumentti merivartiostolle. Poliisin päällystöön kuuluva virkamies tekee pyynnön ja se toimitetaan Länsi-Suomen merivartioston johtokeskukselle, jossa vuorossa oleva kenttäjohtaja esittelee pyynnön yleisjohtajalle. Yleisjohtaja on päivystävä upseeri ja hän tekee päätöksen virka-avun antamisesta. Virka-avun antamiseen sisältyy harkinnan varaa myös käytännön tasolla. Virka-avun ja tuen antamisen edellytyksenä on, että se ei vaaranna rajavartiolaitokselle säädettyjen muiden tärkeiden tehtävien suoritamista (Rajavartiolaki 77 §).

Aikaisemmin virka-apupyyntöä tuli paljon myös puhelimesta suullisesti, mutta prosessin suhteen on menty byrokraattisempaan suuntaan. Molemmista käytännöissä on hyvät puolensa. Tiettyä kaavaa noudattava, molemmille osapuolille dokumentoitu järjestelmä on selkeä, jos ei tiedon siirtyminen aiheuta turhaa viivettä akuuteissa tilanteissa. Rannikko on kuitenkin tässäkin suhteessa pitkä ja yksiköiden välillä on voi myös olla eroja toimintatavoissa. Merivartiostoja johdetaan kahdesta johtokeskuksesta, Turusta ja Helsingistä, ja molemmissa kaupungeissa vartioston esikunta sijaitsee saman katon alla.

Välillä tilanteet tulevat syliin nopeasti ja päätöksiä pitää pystyä tekemään ilman viivettä.

Keskusteluun tuli esiin esimerkkitapaus saaristosta, jossa merivartioston johtokeskus sai tiedon tietylle alueelle eksyneestä henkilöstä. Venepartio oli hyvin lähellä ilmoitettua saarta ja mukana oli drone, joka saatiin nopeasti ilmaan. Henkilö löytyikin dronen avulla nopeasti. Kuvatun kaltaisissa

tilanteissa siis riittää se, että tieto esimerkiksi etsinnästä saavuttaa kaikki alueella olevat viranomaiset eikä aina tarvita byrokraattista pyyntö ja lupa -prosessia. Merivartioston yksiköiltä löytyy paljon erilaista ja hyvin saman tyyppistä kalustoa kuin poliisilta.

7.1.3 Yhteispartiot ja valvontaiskut koetaan molempia viranomaisia hyödyttäväiksi

Myös yhteispartioita ja valvontaiskuja, joissa molemmat virkakunnat ovat mukana, tehdään viranomaisyhteistyön nimissä. Poliisin päällystö ja alueen merivartioaseman päälliköt ovat pitäneet vuosittain palavereja PTR-hengessä ja kokouksissa on sovittu suurempia linjoja tulevaan yhteistoimintaan ja jaettu tietoa viranomaiselta toiselle. Samalla maantieteellisellä alueella kaikki viranomaiset painivat hyvin saman tyyppisten asioiden ja ongelmien parissa. Paljon yhteistyötä sovitaan myös aivan ruohonjuuritasolla juuri sillä hetkellä vuorossa olevien partioiden kesken.

Jos merelle on viranomaisten venepartioita x määrä, ei ole järkevää keskittää kaikkea valvontaa yhdelle alueelle, vaan käytössä olevat resurssit voidaan suunnitella ja jakaa laajemmalla merialueelle.

Keskusteluissa korostettiin, ettei ole kaavamaisen jäykkää, millä tasolla toiminnasta sovitaan silloin kun molemmat hoitavat omaa, lakisääteistä tehtäväänsä. Tärkeämpää on olemassa olevien resurssien tehokas käyttö. Yhteistoiminta koetaan hedelmälliseksi siksikin, että molemmat viranomaiset voivat aina oppia toistensa tavasta tehdä työtä.

Poliisi tekee esimerkiksi kiinniottoja päivittäin ja asiakaskontakteja on paljon verrattuna merivartioston yksiköihin. Merivartioasemien välillä on suuria eroja maantieteellisesti ja osalla poliisitehtäviä on harvoin. Pelkästään ammattilaisten toimia vierestä seuraamalla voi saada hyviä malleja omaan toimintaan.

Rajan henkilöiden haastatteluissa tuotiin esille se, että Raja saa Poliisilta hyvää oppia voimakeinojen käytöstä ja taktisista kuvioista. Poliisilta saatu koulutus saa myös kiitosta Rajavartiolaitokselta.

Esimerkiksi operatiivisen kenttäjohdon toiminta voisi olla lapsen kengissä, jos ei yhteistyö toimisi myös koulutuksen saralla. Pyörää ei ole järkevää keksiä uudelleen ja on kaikkien etu, että turvallisuusviranomaisilla on samanlaiset johtamisen toimintamallit käytössä.

Yhteistyön hyödyt toimivat tietenkin myös toiseen suuntaan ja poliisi voi saada käyttökelpoista oppia Rajavartiolaitokselta. Merivartiosto on alansa kovin ammattilainen merenkulun ja meripelastuksen saralla, ja jakaa mielellään oppeja muillekin viranomaisille. Veneen käsittelyä, pelastautumista ja merellisiä taitoja voi oppia vain merellä ja poliisi saa arvokasta oppia yhteistyön välillisenä seurauksena.

Poliisin näkökulmasta merivartioston paikallistuntemus on ensiarvoisen tärkeää saaristokohteissa. Merivartiosto tuntee hyvin toimintaympäristönsä saaret, reitit meritse ja maitse sekä tämän lisäksi suuren osan paikallisista ihmisistä ja mahdollisista varotiedoista. Kaikkea tietoa ei välttämättä ole kirjattuna rekistereihin, liikaa tietoa kulkee vieläkin hiljaisena merivartijasukupolvelta toiselle.

Keskusteluissa esiin nousi useampi tilanne, joissa merivartiosto ei ollut saanut lainkaan tietoa toiminta-alueellaan olevasta pelastustehtävästä tai se oli tullut reilusti jälkijunassa. Olisi varmasti kaikkien toimijoiden etu, että myös merivartiosto olisi esimerkiksi tulipalokohteessa paikalla. Paikallistuntemuksen hyöty tulee myös akuutin tilanteen jälkeen, kun tarvitaan tietoa jollakin vaikeasti saavutettavalla alueella toimivista yrittäjistä (esimerkiksi palopaikan raivaus). Merivartiostolla on hyvin spesifi näkemys oman ympäristönsä asukkaista ja toimijoista.

Yhteispartioinnin etuja on myös merivartijan toimivaltuuksien laajentuminen. Esimerkiksi alkometripuhallutuksia tehdään merellä paljon vähemmän kuin poliisipartiot suorittavat maissa autoille. Rajavartiomiehen toimivaltuus riittää vesiliikenteen valvonnan yhteydessä tapahtuvaan aluksen päällikön puhalluttamiseen ja syytä epäillä kynnyksen ylittyttä huumausaineenpikatestiin. Varsinkin keksällä on havaittu tarvetta tehoiskuille ja niiden puitteissa esimerkiksi puhallutettu kaikki saaristolautalta poistuvat autot. Tällaiseen yhteispartio antaa helpon ratkaisun ja useamman virkamiehen voimin isku onnistuu nopeasti ja suurempaa viivästystä lautan operointiin aiheuttamatta.

7.1.4 Johtosuhteet merellisissä tilanteissa nähdään selkeinä

Johtosuhteet merellisissä yhteistyötilanteissa koetaan pääsääntöisesti selkeiksi. Jos kyseessä on meripelastustilanne, poliisi tietää, että johtovastuu kuuluu Rajavartiolaitokselle. Melkein kaikesta muusta johtamisesta merellä vastaa taas Poliisi. Myös toimivaltuudet ovat nykyisellään selkeät ja parannusta on tapahtunut 10-15 vuodessa.

Aiemmin saattoi esimerkiksi olla tilanne, että vene ei pysähtynyt vesillä suoritettavaan puhallusratsiaan, vaan ajoi maihin ja henkilö jatkoi jalkaisin matkaansa. Rajan toimivaltuus päättyi siihen, kun kohde hyppäsi maihin. Perään ei suoritetaan lähdetty, vaan tilanteesta ilmoitettiin Poliisille, koska maissa toimitaan poliisin toimivallan ja johtosuhteiden varassa. Lupa takaa-ajoon tietysti yleensä saatiin, mutta ainakin turhaa viivettä byrokратиasta koitui.

Nykyisellään tähdennetään sitä, että suuressa kuvassa ei ole väliä sillä, mikä viranomainen kiinnioton suorittaa, kunhan kohde vain saadaan kiinni. Ja esimerkiksi takaa-ajotilanteessa merellä voidaan sopia lennosta siitä, kuka tehtävän suorittaa, kun nähdään, mihin suuntaan kohde liikkuu ja missä toimivaltaisista partioista on saatavilla.

Rajavartiolaitos suorittaa myös rikostorjuntaa ja esitutkintaa merellisessä toimintaympäristössä ja sovellettavana on esimerkiksi vesiliikennelain, merilain ja ympäristönsuojelulain pykäliä. Tutkinta-

vastuun määrittäminen ei kuitenkaan ole aina täysin selvä ja tämän kaltaisissa, molempien viranomaisten tehtäväkenttää liippaavissa, tutkinnallisissa tilanteissa vuoropuhelua poliisin suuntaan käydään myös. Todettakoon vielä, että poliisin niukat resurssit näkyvät myös merellisessä ympäristössä ja tänä päivänä Rajavartiolaitos suorittaakin lähes jokaisen merelle liittyvän rikostutkinnan. Meri rikospaikkana on ominaislaatuinen, ja on kaikkien etu ja resurssien järkevää käyttöä, että yksi viranomainen kartuttaa tietotaitoa ja osaamista tiettyyn ympäristöön ja sen haasteisiin.

7.1.5 Viestiliikenteeseen selvää parannusta viime vuosien aikana

Hyvin usein suurien onnettomuuksien tai harjoitusten ongelma- tai kehityskohdelistalle nousee viestiliikenne ja sen toimimattomuus. Puheryhmät voivat olla ruuhkaisia tai epäselvyyttä ilmenee siitä, missä puheryhmässä esitetään kiireettömiä lisäkysymyksiä ja mikä linja jätetään vain toiminnan kannalta tärkeimpään tiedonvaihtoon ja johtamiseen.

Viestiliikenteen osalta kritiikkiä tuli kuitenkin merivartioston johtokeskuksen näkövinkkelistä vähän. Varsinkin juuri Virve viestivälineenä ja sen PORA-kanavan käyttäjät saivat kiitosta. Myös tällä saralla nähtiin selvää kehitystä 10 vuoden ajalta, joka johtunee suurelta osin siitä, että Virven toimintaa on mietitty ja kehitetty yhdessä kaikkien sitä käyttävien viranomaisten kesken. Viestiliikennettä harjoitellaan säännöllisesti meripelastusharjoituksissa.

Viestintää helpottaa myös poliisin kenttäjärjestelmä POKE, joka on merivartioston johtokeskuksella auki koko ajan ja sen kautta kokonais- ja tilannekuvan luominen on helppoa.

7.1.6 Haasteita luo yhteistyön hyötyjä tunnustamaton johtaminen ja ikivanhat huonot kokemukset

Työtä tekevät ihmiset ja jokaisen persoonallisuus ja tavat toimia vaikuttavat siihen, kuinka yhteistyötä tehdään ja mikä on yhteistyön laatu. Suorittavan tason lisäksi myös henkilökemiat molempien viranomaisten päälystössä heijastuvat kentälle. Osa päälliköistä tunnistaa suoraan yhteistyöstä saatavat hyödyt ja osa kokee sen jonkinlaiseksi välttämättömyydeksi, jonka rahallista hyötyä on vaikea mitata. Niukat määräraharesurssit voivat vaikuttaa myös yhteistyöhalukkuuteen, jos ajatellaan sen olevan pois jostain hyödyllisemmästä. Tämä kuitenkin on väärä katselukulma, koska yhteistyö poikii monesti kaikkia osallisia hyödyttäviä toimintamalleja ja jaettu tieto tehostaa työtä monella tapaa. Voi olla, että kaikki viranomaiset ovat painineet saman ongelman parissa.

Jollain alueilla yhteistyö voi myös väliaikaisesti olla heikentynyt ja yhteistoimintaa rakennetaan tauon jälkeen uudelleen. Yhteistyön sujumisessa on myös kyse siitä, kuinka asiaa myydään eteenpäin ja uusille työntekijäsukupolville. Varsinkin pienemmillä paikkakunnilla on jopa mahdollista, että ikivanhat ”kaunat” tai vuosikausia aiemmin koetut negatiiviset kokemukset saattavat myrkyttää yhteistyötä. Erityisen myrkyllistä on tällaisten vanhojen kokemusten kertominen edelleen eteenpäin, kun ihmiset ovat vaihtuneet ja tehtäväkentät muuttuneet.

Valtionhallinto vaatii yhteistyön toteutumista ja sen onnistumista mitataan tasaisin väliajoin. Viranomaisyhteistyö ei siis perustu vapaaehtoisuuteen, vaan kaikkien toimijoiden on siihen sitouduttava. (VTV 2018, 9).

7.1.7 Yhteistyölle toivotaan vielä raja-aidattomampia toimintamalleja

Kun tarkastellaan poliisin ja Rajavartiolaitoksen merellisestä yhteistyöstä, puhutaan kahden saman ministeriön alaisuudessa toimivan viranomaisen välisestä yhteistyöstä. Siihen toivottaisiin vielä läpinäkyvämpää ja rajatonta yhteistoimintaa. Kuten on jo todettu aikaisemmin, molemmat viranomaiset painivat hyvin samankaltaisten uhkien, haasteiden ja asioiden kanssa. Jos ja kun vallalla ollut suuntaus jatkuu, verorahoilla rahoitettavaan sisäisen turvallisuuden ylläpitoon osoitetut määrärahat pienevät entisestään ja toimintaan käytettävissä olevat resurssit pienenevät kaikilla. Silloin ei ole järkevää tehdä edes osittain päällekkäisiä hommia.

Konkreettisimmillaan tämä tarkoittaa sitä, että molemmat viranomaiset asettuvat saman katon alle. Yhteistyö helpottuisi heti ja turha byrokratia poistuisi, kun se matalakin kynnyks ottaa yhteyttä, jäisi pois. Tieto vaihtuu parhaimmillaan yhteisessä kahvipöydässä. Tällaisesta toiminnasta on erittäin hyvät kokemukset Länsi-Suomen merivartioston ja Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueelta, jossa molemmat viranomaiset työskentelivät pitkään Turun poliisitalolla. Varsinkin rajat ylittävän rikollisuuden torjunnan ja tutkinnan saralla malli oli erittäin toimiva, kun Länsi-Suomen merivartioston rikostorjunta oli samassa kerroksessa kuin Ulkomaalaispoliisi.

Hyvin usein mielenkiinnon kohteet ovat molemmilla viranomaisilla samat ja painitaan jopa samojen juttujen kimpussa. Henkilöt tunsivat hyvin toisensa ja tietoa vaihdettiin kaikesta sellaisesta, josta naapurivirkakunnalla saattoi olla kiinnostus. Työtä sananmukaisesti tehtiin yhdessä.

Tässä yhteydessä haluan nostaa esille myös erään tärkeän kuluerän eli valtion hallinnoimien rakennusten korkeat vuokrahinnat, jotka nousevat sopimuskausittain ja joihin on vaikea omin toimin vaikuttaa. 2022 valmistuneen ulkopuolisen selvityksen mukaan poliisin toimitilamenot ovat kasvaneet 12 viime vuoden aikana 20 miljoonalla (Sisäministeriö 2022, 28). Rajavartiolaitoksen tilavuokrat ovat kasvaneet samassa suhteessa, mutta helpotusta tuo hieman se, että Rajavartiolaitoksen tilatarpeet sijaitsevat poliisia halvemmilla alueilla eikä aivan kaupunkien ydinkeskustoissa. Rajan ja poliisin yhteisvirastoilla ja -tiloilla saataisiin myös kiinteistöresurssit tehokkaampaan käyttöön.

7.1.8 Merellä sattuvien onnettomuuksien hoidossa jokaisen toimijan on tunnettava tonttinsa

Merellä sattuu vuosittain useampi ihmishenkiä vaativa onnettomuus, jonka pelastus- ja jatkotoimet sitovat useamman viranomaisen varoja. Merellä onnettomuus- ja pelastustilanteita johtaa Rajavartiolaitos. Johtokeskuksissa johtamisen tueksi on laadittu toimenpidekortit kaikkiin mahdollisiin tilanteisiin, joita meripelastuksessa vastaan voi tulla. Rajalla on siis luotu yksityiskohtainen prosessi, miten tilanne johtamisen näkökulmasta etenee. Tällöin voidaan varmistua siitä, että pääperiaatteet

tilannejohdossa ovat aina samat töissä olevasta miehityksestä riippumatta. Korteissa määritellään tarkasti, mitä tekee meripelastusjohtaja, operaattori, kenttäjohtaja tai tilannevalvoja. Lisäksi on olemassa yksityiskohtainen koonti siitä, mistä esimerkiksi eri tilanteessa voidaan kysyä lisätietoja tai mitä asioita ilmoitetaan heti eteenpäin muille viranomaisille tai merellisille toimijoille.

Se, kuinka paljon ja minkä viranomaisen yksiköitä onnettomuuspaikalle hälytetään, riippuu hyvin paljon tilanteesta. Jos kyseessä on todella iso onnettomuus, nähdään POKE:lta nopeasti, mitä yksiköitä on lähellä ja totta kai apuun lähetetään kaikki käytettävissä olevat voimavarat. Meripelastuksen johtokeskus johtaa myös Vartiolentolaivueen helikopterien ja lentokoneiden toimintaa onnettomuuspaikalla, ja ne ovatkin suuri resurssi merellisissä pelastus- ja onnettomuustilanteissa.

On paljon eroa sillä, soitetaanko hätäpuhelu 112:een vai meripelastuksen omaan numeroon. Jos ilmoituksen saa hätäkeskus, heillä on omanlainen toimenpidekortti merellisten hätätilanteiden hoitoon. Hätäkeskus hälyttää monesti enemmän yksiköitä, ensisijaisesti poliisin ja Pelastuslaitoksen, ja tarvittaessa peruuttavat ylimääräiset resurssit pois, kun tilannekuva on paremmin selvillä.

Meripelastuskeskuksen operaattori, joka ottaa vastaan hätäpuhelun meripelastuksen omaan numeroon, tietää enemmän kokonaistilanteesta ja merellisestä pelastamisesta, kuin hätäkeskuksen operaattori ja osaa esittää täsmällisempiä kysymyksiä vallitsevasta tilanteesta. Hätäkeskus kääntää meripelastustilanteen meripelastuksen johtokeskukseen ja varmistaa vielä VIRVE-yhteydellä, että tehtävä tuli perille. Tästä voi kiperässä tilanteessa koitua ratkaisevan paljon viivettä. Meripelastuksen numero 0294 1000 pitäisikin tästä syystä olla ensisijainen, kun onnettomuus tapahtuu merellä. Meripelastukseen saa yhteyden myös VHF-kanavalla 16 tai VHF-DSC:n kanavalla 70 (ja MF-DSC 2187,5 kHz) (Meripelastustoimen viestiohje).

7.1.9 Onnettomuuspaikan johtaminen vaatii rautaista ammattitaitoa ja rauhallista mieltä

Kun ensimmäiset yksiköt ovat saapuneet tapahtumapaikalle ja tilannekuva alkaa selkiytyä, paikalle voidaan nimetä tilannejohto, jos se katsotaan tarpeelliseksi. Suuremmissa onnettomuuksissa, joissa osallisina useampi vene ja enemmän loukkaantuneita henkilöitä, näin tapahtuu aina. Tilannejohtaja ei välttämättä ole merivartioston yksiköstä, vaan tehtävään nimetään siihen kykenevä henkilö.

Jos esimerkiksi onnettomuuspaikalle saapuu ensimmäisenä poliisin yksikkö ja partiossa on mukana kokenut poliisimies, kysytään häneltä, pystyykö ottamaan hoitaakseen onnettomuuspaikan johtajan roolin. Hänet nimetään tehtävään. Tilannejohtaja voi olla myös pelastuslaitoksen edustaja tai siviili. Meripelastusjohtaja päättää, kuka soveltuu ja kyseessä on lakisääteinen tehtävä, johon voidaan käskää.

Onnettomuuspaikan johtajalta vaaditaan ammattitaitoa sekä rauhallista ja loogista ajattelua, ja selkeä näkemys siitä, mitä tapahtumapaikalla tehdään ja missä järjestyksessä. Onnettomuuspaikan

johtaja päättää yhdessä meripelastusjohtajan kanssa esimerkiksi siitä, ketä onnettomuuspaikalta lähetetään saamaan jatkohoitoa tai jos joku onnettomuuteen osallisista pitää toimittaa tarkkuusalkometrimittaukseen, kuinka se hoidetaan. Kaikki suoritettavat toimet sitovat paikallaolevia viranomaisia ja niiden resursseja. Tilanteen arviointia varsinkin johtokeskukseen helpottaa, kun paikan päällä on yksi, jolla on hyvä kokonaiskuva tapahtuneesta ja selkeä ulosanti viestiliikenteeseen.

Isommissa onnettomuuksissa, joissa myös lentokalusto on mukana, on meripelastusjohtajalle vieläkin hyödyllisempää, jos tapahtumapaikalla on osaava tilannejohtaja. Onnettomuuksissa, missä lentokalustoa on paljon, voidaan MRCC:n toimesta hälyttää meripelastuksen johtokeskuksen tiloihin lentotoiminnan koordinaattori (ACO). ACO:n tehtävä on koordinoida lentävän kaluston käyttöä isossa onnettomuudessa ja tukea näin meripelastusjohtajaa.

Paikalla suoritettavat toimenpiteet riippuvat paljon onnettomuuden laadusta ja suuruusluokasta. Suurin osa meripelastustilanteista hoituvat ilman erikseen nimettyä onnettomuuspaikan johtoa.

7.2 Poliisin haastattelun tulokset

Haastattelin syksyn 2021 aikana venepoliisin ja rannikkokaupunkien poliisilaitosten edustajia. Halusin luoda käsityksen toiminnan nykytilasta ja saada molempien virkakuntien näkemyksen siitä, kuinka yhteistyötä voisi tehostaa ja kehittää tulevaisuuteen. Jotta vastaukset olisivat mahdollisimman vertailukelpoisia, toteutin haastattelun samalla kysymysrungolla molemmille viranomaisille.

7.2.1 Poliisin ja Rajavartioston yhteistyön määrä vaihtelee paljon pitkin rannikkoa

Merivartioston kanssa tehtävän yhteistyön määrä vaihteli paljonkin pitkin rannikkoa. Osassa yksiköjä yhteistyötä tehdään päivittäin, harvimmillaankin useamman kerran kuukaudessa. Vuodenaikojen välillä on suurta vaihtelua ja varsinkin merivartioston ja venepoliisin välinen yhteistyö rajoittuu ymmärrettävästi veneilykauteen. Saaristomerellä poliisin ja Rajavartiolaitoksen yhteiset tehtävät liittyvät hyvin usein saariston vakiasukkaisiin ja tällöin vuodenajalla ei ole niin suurta merkitystä.

Rannikkokaupunkien poliisin ja Rajavartiolaitoksen yksiköt tekevät yhteistyötä tietenkin myös merellisen ympäristön ulkopuolella ja yhteispartioinnin muodot ja hyödyntäminen vaihtelivat vastaajien työskentelykaupunkien mukaan. Varsinkin suuremmissa satamakaupungeissa Poliisilla ja Rajavartiolaitoksella on samankaltaiset intressit maahan saapuvien ajoneuvojen tarkastuksissa ja yhteistoi-
minnan nimissä pidetään muun muassa teemapäiviä raskaan liikenteen valvonnan parissa. Myös ulkomaalaisvalvonnan saralla tehdään valvontaiskuja, joihin osallistuu useampi virkakunta. Kaikenlainen yhteistyö nähtiin pääasiassa vain positiivisena asiana.

Vastauksista tuli myös ilmi, että etukäteen suunnitellun ja työsuunnittelullisesti resursoidun yhteistyön vähenemistä harmiteltiin pitkin rannikkoa. Varsinkin yhteispartioinnissa nähdään paljon molempien virkakuntia hyödyttäviä asioita ja saadaan kaivattua näkyvyyttä läpi vuoden muun muassa saariston harvaanasutuille alueille.

Yhteispartioissa kokoonpanoja oli erilaisia, mutta ajatuksena oli vahvistaa poliisin partiota rajavartiolaitomiehellä tai rajan partiota poliisimiehellä. Näin ikään kuin tuplattiin molempien vähät resurssit. Ilman yhteistyöstä merelle olisi saatu vain yksi vene, nyt lisäpartiomiesten ansiosta mukaan saatiin myös tukipartio.

Naapuriviranomaiseen suuntautuvien työkiertojen väheneminen nähdään myös harmina. Varsinkin merivartiostolle talviaika on ymmärrettävästi hiljaisempaa toimintakautta ja merivartijan yhden jakson vaihto Poliisiin palveli hyvin molempia organisaatioita. Merivartija sai ajaa kovia keikkoja ja hyvää kokemusta vietäväksi omaan yksikkönsä. Poliisi taas sai lisäkäsiä ja "kahvipöytään" uutta keskustelua ja näkemystä, kuinka kollegat hoitavat omaa tonttiaan.

Työkierrat voisivat olla hyvä tapa laajentaa osaamista ja se ehkä edesauttaisi yhteistoimintaa avoimella laajempia näkökulmia viranomaisten eri toimintoihin ja toimintatapoihin.

Merellä palvelee myös koiria ja viranomaisten välinen koiratoiminta nousikin keskusteluun haastatteluvastauksissa. Koiratoimintaan liittyvä pelikenttä on hyvin samankaltainen kaikilla ja yhteistyötä pidetään hedelmällisenä ja kaikkia osapuolia palvelevana. Tätä varmasti selittää se, että eri virkakuntien koirat treenaavat ja koulutautuvat paljon yhdessä ja ohjaajat ovat toisilleen tuttuja.

Miinuksena tietenkin se, että henkilösuhteilla pelataan liikaa. Yhteistyön laatu peilaa siihen, kuinka hyvin tuntee naapurivirkakunnan koiraohjaajan ja löytyykö suora kontakti häneen. Viesti laitetaan monesti suoraan kollegalle ja unohdetaan virkatie.

7.2.2 Poliisin edustajat kentältä toivovat virka-apuprosessiin selkeyttä

Edellisen kappaleen viimeinen lause johdatteleekin sopivasti uuteen aiheeseen; virka-apu- ja tukipyynnöiden välittymiseen naapuriorganisaatioon. Poliisin vastausten mukaan pyyntöjen välittämisen ja niihin vastaamisen toimintamallit vaihtelivat suuresti. Virallisen prosessin mukaan pyynnöt liikkuvat molempien organisaatioiden johtokeskuksen kautta. Toimivaltuuksien yhteneväisyys antaa kuitenkin sopivasti väljyyttä; kun molemmilla viranomaisilla on toimivaltuus käsillä olevaan tilanteeseen, virallisemmän virka-apupyynnön sijasta voidaan lähettää tukipyyntö. Toimintatavat vaihtelivat myös tehtävätyypin mukaan. Yleisesti virka-apu- ja tukipyyntöprosessiin toivottiin selkeyttä ja yhtenäistä ohjeistusta. Vastauksista oli pääteltävissä, että suoritettava taso toivoo helppoutta ja että turhan jäykät pyyntö-lupa -kiemurat suoritettaisiin. Varsinkin kiireellisiin hälytystehtäviin koettaisiin saatavan tehokkuutta, jos kaikki käytettävissä olevat resurssit saataisiin mahdollisimman löyhällä byrokraattisella menettelyllä mukaan.

Toivoisin, että olisi selkeät ohjeet, milloin voin itse pyytää tukipartiota suoraan, ja milloin pyyntö pitää mennä poliisin ylemmän johdon kautta.

Selkeästi mutkattomin prosessi oli yksiköillä, joissa henkilöt naapuriorganisaatiossa olivat tuttuja. Tällöin yksinkertaisimmillaan riittää puhelinsoitto. Kiireelliset tehtävät hoidetaan ja tarvittava byrokratia hoidetaan jälkikäteen.

Resurssipula tuli ilmi useimmissa vastauksissa ja se, että toinen viranomainen voi hoitaa kiireisenä aikana jonkin tehtävän pois nähtiin pelkästään positiivisena asiana. Tämä ajatus korostui varsinkin harvemmin asutulla saariston alueella. Välimatkat ovat pitkiä, ja jos esimerkiksi kolaripaikalle on poliisin yksiköllä tuntien matka, on vain resurssien järkevää hyödyntämistä, että lähempänä oleva, toisen viranomaisen toimintakykyinen yksikkö hoitaa tehtävän. Vastauksissa korostui kuitenkin se, että halutaan olla varmoja, että homma hoituu. Luottoa tehtävän hoitoon tuo se, että persoonat pelkkien nimien takana ovat tuttuja.

7.2.3 Yhteistyössä voidaan oppia toisen viranomaisen ydinosaamisalueelta ja kopioida hyviä käytänteitä omaan työhön

Poliisin ja Rajavartiolaitoksen tehtäväkentät ovat monessa suhteessa hyvin yhteneväiset, mutta ydinosaamisalueet eroavat kuitenkin merkittävästi toisistaan. Halusinkin haastattelukysymyksissäni selvittää myös konkreettisella tasolla, että millaista oppia yhdessä tehden voidaan saavuttaa. Vastauksissa nousi esille paljon hyviä pointteja.

Merivartioston osaamista meripelastuksen ja pelastautumisen saralla korostettiin kaikissa poliisin edustajien vastauksissa. Merivartioston järjestämiä SRU-kursseja, joilla kyseisiä taitoja harjoitellaan käytännössä, keuhuttiin ja toivottiin, että kaikkien venepoliisin edustajien olisi mahdollista ottaa osaa kursseille. Meri tilanne- tai rikospaikkana on monella tapaa poikkeuslaatuinen ja meripelastuskeskuksen johtaminen meripelastustilanteissa nousi vastauksissa ilmi asiana, joista poliisi voi ottaa oppia. Myös Rajan virkamiesten osaaminen raja- ja passintarkastuksissa korostui vastauksissa ja tunnistettiin mahdollisuus kartuttaa omaa ammattitaitoa esimerkiksi asiankirjojen aitoustutkimuksen saralla, jos yhteisiskuuissa sattui partiokaverina olemaan rajavartiomies. Merivartiostoilla kalusto ja välineistö merellä toimimiseen on monin paikoin ymmärrettävästi poliisia runsaampaa ja niiden kunnossapitoon, varustamiseen, hankkimiseen ja tarkastamiseen on hyvät ja hiotut prosessit. Tähän olivat poliisin edustajat kiinnittäneet huomiota ja kertoivat vastauksissaan, että myös venepoliisien, esimerkiksi henkilökohtaisten varusteiden tarkastamiseen ja huoltamiseen, olisi hyvä saada selvempiä toimintamalleja.

Poliisin vastauksissa oli myös hyvä näkemys siitä, millaista oppia merivartioston edustajat voivat yhteistyön oheistuotteena saada heiltä. Rikospaikkoja merivartiostolla on edessään huomattavasti harvemmin kuin Poliisilla ja varsinkin niihin tilanteisiin merivartijat saavat hyviä malleja seuraamalla

naapuriviranomaisen toimintaa tapahtumapaikalla. Esimerkkeinä esille nostettiin muun muassa ensipartiontoiminta; kuinka huolehditaan tutkinnan turvaamisesta ja siitä, ettei kukaan tuhoa rikosteknistä näyttöä. Jokaisella poliisimiehellä on hyvä tietämys esitutkinnan toteuttamisesta, pakkokeinojen käytöstä ja siitä, mitä tutkinnassa ylipäättään pitää ottaa huomioon. Tätä tietotaitoa on helppo jakaa naapuriorganisaatioon, jos esimerkiksi apuna rikospaikalla tai henkilöä mukana noutamassa on rajavartiomies.

On olemassa paljon tilanteita, joissa molemmilla viranomaisilla on samanlaiset toimivaltuudet ja toimintatavat, mutta poliisilla toistoja, ja sitä kautta suoritusvarmuutta, enemmän. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi haastavien henkilöiden kiinniotot, lastensuojelullisia toimenpiteitä vaativat tehtävät tai ajokieltoon määräämiset. Tehtävien poikimia erityyppisiä järjestelmäkirjauksia on myös Poliisilla Rajaa enemmän. Kaikissa edellä mainituissa tilanteissa mukanaolosta rajavartiomies saa hyvää ammatillista pääomaa.

7.2.4 Merellisten moniviranomaistilanteiden johtamiseen ja käskyjen yksiselitteisyyteen kiinnitettävä huomiota

Johtosuhteet merellä nähdään pääasiassa selvinä; meripelastustehtävissä johto on Rajalla ja yleisen järjestyksen ja turvallisuuden tehtävissä Poliisilla. Vastauksissa ilmi nousi myös moniviranomaistilanteita, joissa hyvin pienellä informaatiokatkolla tai väärinymmärryksellä tehtiin turhaa työtä ja tehtävän suorittaminen hidastui. Kun tehtävään ottaa osaa useamman viranomaisen partioita, johtamisen ja käskyjen selvyyteen olisi kiinnitettävä erityistä huomiota. Suorittavan partion tulisi aina kuitata saatu käsky ja pyytää lisätietoja, jos mitään jäi tulkinnanvaraiseksi. Moniviranomaistilanteissa keskinäinen kommunikointi ja hyvä viestintä korostuvat.

Etsintätehtävät saaristossa voivat olla johtosuhteiltaan rajapinnassa, jos ei ole täyttä varmuutta siitä että, etsitäänkö kohdetta merellä, jolloin johtovastuu on Rajalla, vai tehdäänkö kadonneen etsintää maastossa, josta taas vastaa Poliisi. Akuuteissa tilanteissa tärkeintä kuitenkin on saada mahdollisimman paljon yksiköitä tehtäväpaikalle ja toiminta nopeasti käyntiin. Seuraavaksi johtoportaan on hyvä vetää happea ja suunnitella jokaiselle partiolle juuri sen kokoonpanon resurssit parhaiten hyödyntävä tehtävä. Johtamisen kulmakivenä ovat tarkkaraamiset toimintakäskyt ja sellaisella viestivälineellä välitettynä, että ideaalitalanteessa kaikki paikallaolevat yksiköt saavat tiedon, mitä tapahtuu ja missä. Moniviranomaistilanteissa liikkuvia palikoita on paljon ja hyvän johtamisen merkitys korostuu.

Päivittäistoiminnan ja merellä tapahtuvan peruspartioinnin osalta johtosuhteet ja toimintatavat ovat sujuvat.

Toimintamalli tällä hetkellä on sellainen, että kun alueen poliisivene lähtee ulos, se tekee ilmoituksen myös Rajan Jokeen. Tällöin meripelastusjohtaja tietää paikalla olevasta, akuutissa hätätilanteessa hyödynnettävästä, ylimääräisestä resurssista. Johtosuhteisiin tämä ei sen enempää vaikuta, koska vesiliikenteen valvontaa merellä johtaa Poliisi.

7.2.5 Yhtenevät toimintatavat, toimivaltuudet ja koulutus luovat hyvät edellytykset yhteistyön onnistumiselle

Haastattelussa tuli hyvin vähän ilmi asioita, jotka hankaloittaisivat yhteistyön sujumista. Puitteet, kuten lakipohja, toimivaltuuspykälät ja yhtenäiset käytänteet, ovat kunnossa. Selvää on myös se, kuka viranomainen voi tehdä mitään.

Myöskään voimankäytön koulutuksen ja varustuksen osalta ei nähty puutteita, jotka heikentäisivät tai hankaloittaisivat yhteistyötä. Päinvastoin, erittäin positiivisena nähtiin se, että Rajavartiolaitos on ottanut voimankäytön koulutukseensa paljon mallia Poliisista ja pääkouluttajat hakevat edelleen oppia samoilta poliisikoulun järjestämiltä kursseilta kuin poliisin edustajatkin. Tämä helpottaa paljon toiminnan yhteensovittamista ja korostuu erityisesti silloin, kun tilanne tulee nopeasti käsille ja on luotettava siihen, että puhutaan niin sanotusti samaa kieltä.

Koulutuksesta ja sen eroista noottia sen sijaan sai järjestelmien tuntemus. Poliisi käyttää Pokea paljon laajemmin ja hyödyntää paremmin kaikkia sen työkaluja. Yhteistoimintaa helpottaisi, jos järjestelmien mahdollisuudet olisivat yhtä sujuvasti molempien organisaatioiden johtamisen tukena. Uskon, että tätä selittää se, että toimintakentät ovat kuitenkin jonkin verran erilaiset ja esimerkiksi merellä pelataan vielä paljon merikartoilla ja koordinaateilla eikä Poke ole ykköstyökalu. Käytössä kuitenkin on yhteinen järjestelmä, jonka kautta tiedonjakaminen on hyvin vaivatonta ja toiminnan kannalta oleellinen informaatio on nopeasti kaikkien yksikköjen saatavilla.

7.2.6 Viestiliikenteen ja viranomaisjärjestelmien hyödynnettävyydessä nähdään kehitettävää

Viestiliikenteen toimivuus yhteistoiminnassa jakoi mielipiteitä pitkin rannikkoa. Pääosin oltiin sitä mieltä, että viestit kulkevat ja Virve-liikenne toimii. Oli myös paikallisesti tehty omia suoria puheryhmiä tai sovittu meripelastuskeskuksen kanssa, että Rajan käyttämät puheryhmät ovat myös vene-poliisin käytössä.

Mutta aihe sai myös kriittistä palautetta. Ongelmana nähtiin puheryhmien valinta ja rajapinta niistä ryhmistä, jotka molemmilla organisaatioilla olisivat skannauksessa, ei ole täysin ehjä. Poliisi kuuntelee ensisijaisesti muita puheryhmiä, kuin millä Raja useimmiten toimii ja ottaa yhteyttä. Tämä aiheuttaa myös sen, että kenttäjohtaja operoi usein useammalla virvellä ja työn tehokkuus kärsii.

Käytössä olevien järjestelmien yhtenä suurena ongelmana ja tulevaisuuden kehityskohteena vastaustuksista nousi Rajan partioiden näkyminen Pokessa samanlaisena yksikkönä ja samoilla lisäiedoilla kuin poliisin omat partiot. Eli tällöin kenttä/yleisjohtajat (ja miksei myös rivipoliisimiehetkin) näkisivät helposti, ketä vuorossa ja mitä kalustoa on käytettävissä. Kaikki hyödynnettävissä olevat resurssit näkyisivät yhdellä silmäyksellä. Tämä ongelma juontaa juurensa järjestelmien erilaiseen käyttötapaan. Pelastusviranomaisten käyttämä Erica-järjestelmä ei ole Rajavartiolaitoksella käytössä.

7.2.7 Naapuriorganisaation ammattitaito ja ihmiset tutuiksi toisilleen

Viranomaisten määrärahojen supistuminen ja entistä pienemmälle budjetoidut resurssit nousivat esille myös tämän kyselytutkimuksen yhteydessä. Jos vesiliikenteen valvontaan käytettävissä olevat resurssit vähenevät, myös viranomaisten välinen yhteistoiminta vähenee. Haasteena nähtiin myös se, ettei poliisissa aina tunneta tai tunnisteta niitä vahvuuksia tai resursseja mitä merivartiosto voisi eri tilanteissa tukitoimena tarjota poliisille. Poliisilla on paikoin harmittavan huono käsitys Rajan merellisen kaluston suorituskyvystä, varustelusta ja henkilöstön toimintakyvystä. Tähän helppona ratkaisuna olisivat esimerkiksi yhteisharjoitukset sopivin väliajoin, jolloin naapurivirkakunnan tekeminen ja osaaminen tulisi tutuksi puolin ja toisin.

Suurena menetyksenä nähtiin muun muassa viranomaisten yhteispalavereiden harventuminen tai jääminen kokonaan. Länsirannikolla oli käytössä malli, että poliisi ja Raja palaveerasivat saman pöydän ääressä 3 viikon välein. Ajatuksia vaihdettiin puolin ja toisin sekä päivitettiin, mitä asioita kummallakin on sillä hetkellä työpöydällä. Toiminta ja tiedonjakaminen nähtiin erittäin positiivisena asiana. Naapurivirkakuntaan tuli henkilökohtaisempi side, kun persoonat pelkkien nimien takana olivat tuttuja.

Aihe ei sinänsä liity suoranaisesti merellä toimimiseen, mutta monissa rannikkokaupungeissa on kansainvälistä rahtiliikennettä vastaanottava satama ja kehitysajatuksena tuli Rajan ammattitaidon ja kokemuksen jakaminen liittyen rajatarkastuksiin, asiakirjojen aitoustutkimukseen ja alustarkastuksiin. Ulkomaalaisvalvonnan osalta tehdäänkin jo paljon hedelmällistä yhteistyötä poliisin, Tullin ja Rajan välillä.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Viranomaisyhteistyön kehittäminen Suomessa on hyvin pitkäjänteistä työtä. Kukin toimija on halunnut pitää tiukasti oman tonttinsa päästämättä sinne ”ulkopuolisia”. Tuloksellisuus ja tarpeellisuus mitataan tilastoiduista tehtävistä ja on ajateltu, että suoritteiden valuminen naapuriorganisaation laariin on ollut pois itseltä. Ajattelutapa on onneksi muuttumassa. Vaikka asuminen on keskittynyt kaupunkeihin ja keskuksiin, Suomi on edelleen hyvin laajalle asutettu maa ja korona-aika on muut-

tanut tilannetta vielä entisestään, kun ihmiset ovat viettäneet yhä pidempiä aikoja kakkosasunnoil-
laan ja suuri joukko on muuttanut parantuneiden etätyömahdollisuuksien mukana kokonaan mökki-
paikkakunnilleen. Viranomaisten on pysyttävä mukana ja kyettävä tarjoamaan puitteet turvalliseen
asumiseen ja elämiseen myös muuttuneessa tilanteessa.

VTV:n selvitysten mukaan viranomaisyhteistyötä eniten jarruttavina tekijöinä pidetään toimintaan
kohdistettavissa olevia rajallisia resursseja, toimivaltarajoja sekä koulutuksen ja kokemuksen puu-
tetta, joka voi pahimmillaan heikentää ihmisten oikeusturvaa (VTV 2021, s.5-7). Haastattelututki-
mustulokseni mukaan poliisin ja Rajavartiolaitoksen välisessä yhteistyössä rannikolla tällaiset on-
gelmat on saatu ratkotuksi. Näiden kahden viranomaisen yhteistyö merellisessä toimintaympäris-
tössä on sujuvaa eikä sen nähdä olevan pois omista resursseista. Molemmilla viranomaisilla on
omat vahvuutensa ja ydinosaamisalueensa, mutta sekä poliisi, että Rajavartiolaitos saavat yhteis-
työstä paljon hyödyllistä tietoa ja taitoa omaan työhönsä. Sujuvan yhteistyön perusta on kunnossa;
toimivaltuuspykälät ovat yhteneväiset ja niitä on lainsäätäjän toimesta viime vuosina laajennettu
toimintaa paremmin tukevaksi, käytössä on paljon samoja järjestelmiä ja virka-apuprosessit on
tehty mahdollisimman suoraviivaisiksi. Jopa koulutus on osittain samaa.

Vastauksissa tuli ilmi myös huoli niukkenevista resursseista, joka on hankala yhtälö työmäärän py-
syessä vähintäänkin ennallaan, tai jopa kasvaessa turvallisuustilannekuvan muuttuessa yhteiskun-
nassa. On selvää, että kaikille viranomaisille tulee riittämään tehtäviä myös tulevaisuudessa. Re-
sursseista puhuttaessa merkittävimmäksi tekijäksi nousee aina raha ja kysymys kuuluukin, voitai-
siinko yhteistyötä viedä niin pitkälle, että sen turvin pystyttäisiin hillitsemään ja jakamaan moninker-
taisiksi kohonneita toimitila- ja ICT-kustannuksia? On varmasti olemassa toimintoja, joita voitaisiin
tehdä ”samojen kattojen alla”, samoissa tiloissa ja näin löytää osaltaan ratkaisua molempia viran-
omaisia piinaavaan määrärahavajeeseen.

Haastattelututkimukseni kaltainen yhteistyön, käytänteiden ja toimivaltuuksien tarkastelu on hyödyll-
istä myös siksi, että kaikilla osapuolilla on parempi kuva kaikista käytettävissä olevista resursseista
ja yhteiset, esimerkiksi voimankäytön, toimintaperiaatteet ovat hyvin tiedossa. Voi luottaa siihen,
että naapuri tukee ja homma tulee hoitumaan. Merellä sattuva vakava hälytys- tai hätätilanne on
yleensä aina moniviranomaistilanne ja silloin jokaisen toimijan on tiedettävä yleiset ohjenuorat ja
muun muassa johtamisen ja viestimisen periaatteet. Onnettomuuksia ja muita viranomaistehtäviä
seurataan sosiaalisen median vuoksi reaaliajassa ja ammattitaitoisen johtamisen ja tekemisen mer-
kitys korostuu entistä enemmän erilaisissa turvallisuuden poikkeamatilanteissa.

Haastatteluissa yhteistoiminnan suurimmiksi haasteiksi nousi se, ettei johtotaso täysin tunnista yh-
teistyöstä saatavia hyötyjä. Naapuriorganisaation resursseja ja mahdollisuuksia ei ehkä täysin tun-
neta ja vanhoja hyviä yhteistyökäytänteitä on unohtunut henkilöiden vaihtuessa, toisin sanoen niin
sanottu hiljainen tieto ei ole siirtynyt organisaatioissa henkilöiden jäädessä eläkkeelle tai siirtyessä

muihin tehtäviin. Henkilökemiat ja -suhteet näyttelevät merkittävää roolia siinä, onko poliisin ja Rajavartiolaitoksen organisaation jäsenillä yhteisten tehtävien ulkopuolista toimintaa, kuten harjoituksia ja palavereja, vai ei. Vaikka viranomaisten yhteistyö on lakiin kirjattu, sen toteuttamiselle annetaan hyvin vapaat kädet ja siksi kirjo onkin vaihtelevaa pitkin pitkää Suomen rannikkoa. Päivittäisasioinnissa voidaan selvästi nähdä, että kun on henkilökohtainen niin sanottu suoralinja naapuriviranomaiseen, niin asia sujuu juohevammin.

Kuten todettua, poliisin ja Rajavartiolaitoksen eri yksiköiden välillä on paljon eroavaisuuksia. Alueilla, joilla yhteistyön merkitystä ei vielä ole tunnistettu, kannattaisi miettiä, miten virallista yhteistyötä voitaisiin parantaa ja miten epävirallista yhdessä tekemistä voitaisiin löytää. Tässä kohtaa olisi hyvä paikka tutustua niihin poliisin ja Rajavartiolaitoksen yksiköihin, joiden välillä on toimivaa ja hyvää yhteistyötä. Hyvät käytännöt kannattaa ”monistaa” koko organisaaton käyttöön, sillä niistä hyötyy kaksi viranomaisorganisaatiota. Samalla tiedonvaihto tehostuu, raja-aidat organisaatioiden välillä madaltuvat ja yhteistyö voi nousta uudelle tasolle.

Haastattelututkimuksen perusteella voidaan todeta se, että niin poliisin kuin Rajavartiolaitoksen vastausten perusteella yhteistyössä on paljon hyviä ja toimivia elementtejä, yhteistyöstä nähdään olevan paljon hyötyä kummassakin organisaatiossa mutta yhteistyön syventämiselle ja parantamiselle on aina tilaa. Prosessien sujuvuus, hyvä johtajuus ja oikean tiedon viestintä oikeaan aikaan ovat tämän ajan suuria haasteita. Poliisin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyötä tarvitaan nopeasti muuttuvissa turvallisuustilanteissa niin maalla kuin merellä eivätkä haasteet ainakaan tule vähene-mään tulevaisuudessa.

LÄHTEET

Alasuutari, Pentti 2011: Laadullinen tutkimus 2.0. 4. painos. Tampere, Osuuskunta Vastapaino.

Björk, Pekka 2020. Luentomonisteet. Toimivallan opintokokonaisuus. Poliisiammattikorkeakoulu.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 2000: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. 5.painos. Tampere, Osuuskunta Vastapaino.

Hallintolaki 434/2003.

Hartikainen, Jarno 2021: Turun telakka saamassa Rajavartiolaitokselta 240 miljoonan euron tilauksen. Luettavissa: <https://www.hs.fi/talous/art-2000008195550.html>. Luettu 9.9.2021.

HE 201/2017 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rajavartiolain ja ulkomaalaislain muuttamisesta sekä eräiksi niihin liittyviksi laeiksi.

Hirsjärvi Sirkka, Remes Pirkko, Sajavaara Paula 2007: Tutki ja kirjoita. Helsinki, Tammi.

Johansson, Carmela 2021: Bypoliserna återvänder till Pargas: "Vi hoppas på ett bra samarbete med byborna och skolorna". Svenska Yle. Julkaistu 11.6.2021.

Jääskeläinen, Antti 2021. Luentomonisteet. Toimivallan opintokokonaisuus. Poliisiammattikorkeakoulu.

Laki poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta 2009/687.

Laki rajavartiolain muuttamisesta 9/2019.

Lentoposti.fi 2021: Rajavartiolaitos ja poliisi merelliseen SEAL2021-erikoisjoukko harjoitukseen eteläiselle Itämerellä. Julkaistu 20.6.2021.

Meripelastuslaki 1145/2001.

Pekkarinen, Susanna 2021: Poliisiautossa istuu entistä useammin myös rajavartija – lisääntyneellä yhteispartioinnilla halutaan ehkäistä syrjäseutujen rikoksia. YLE Uutiset 20.5.2021.

Poliisi.fi 2021. Liikenneturvallisuus. Luettavissa: <https://poliisi.fi/liikenneturvallisuus-ja-valvonta>. Luettu: 09.09.2021.

Poliisilaki 872/2011.

Raja.fi 2021. Tiedote: Kainuun rajavartioston uusi ensivasteauto parantaa rajaseudun turvallisuutta Vartiuksen seudulla. Luettavissa: <https://raja.fi/se/-/kainuun-rajavartioston-uusi-ensivasteauto-parantaa-rajaseudun-turvallisuutta-vartiuksen-seudulla>. Luettu: 8.2.2022.

Rajavartiolaitos. Meripelastustoimen viestiohje. Luettavissa: <https://raja.fi/meripelastusohjeet>. Luettu 9.9.2021.

Rajavartiolaitos 2010. Meripelastusohje. Luettavissa: <https://raja.fi/meripelastusohjeet>. Luettu 9.9.2021

Rajavartiolaitos. Hallintoyksiköt, Vartiolentolaivue. Luettavissa: <https://raja.fi/vartiolentolaivue>. Luettu 10.9.2021.

Rajavartiolaki 578/2005.

Sisäasiainministeriö 2009. Tilanneraportti: Turvallisuus harvaan asutuilla alueilla.

Sisäministeriö 2020. Sisäministeriön julkaisuja: Harvaan asuttujen alueiden turvallisuus 2020.

Sisäministeriö 2022. Selvitys: Poliisin määrärahojen käyttö ja määrärahojen riittävyys.

Ståhle & Alfthan 2021. MTV:n uutiset 20.7.2021. (MTV uutiset 20.7.2021 haastattelussa vanhemmat konstaapelit Liselotte Ståhle ja Viktor Alfthan).

Tilastoaineisto: Vuoden 2019 poliisitehtävät Rajavartiolaitoksessa. Rajavartiotoiminnan tietojärjestelmä, tiedot haettu 18.3.2021.

Tilastokeskus. Käsitteet. Harvaan asuttu alue. Luettavissa: https://www.stat.fi/meta/kas/kaupunki_maaseu.html. Luettu 9.9.2021.

Tilastokeskus. Väestötiheys. Luettavissa: https://tilastokoulu.stat.fi/verkkokoulu_v2.xql?course_id=tkoulu_vaesto&lesson_id=5&subject_id=10&page_type=sisalto. Luettu 9.9.2021.

Valtiontalouden tarkastusvirasto 2018. Selvitys: Viranomaisyhteistyö erityisesti sisäasiainministeriön hallinnonalalla.

Valtiontalouden tarkastusvirasto 2021. Jälkiseurantaraportti: Tarkastuskertomus 10/2019 Viranomaisyhteistyö harvaan asuttujen alueiden turvallisuuspalveluissa.

LIITE 1

Haastattelukysymykset:

Kuinka usein yksikkösi tekee yhteistyötä merivartioston kanssa?

Rajoittuuko yhteistoiminta kesäaikaan vai onko sitä ympäri vuoden?

Millaisella proseduurilla virka-apupyynnöt merivartiostolle lähtevät yksiköstäsi?

Onko virka-apujärjestelmä sujuva vai sisältääkö se turhaa byrokratiaa?

Tehdäänkö alueellasi muunlaista yhteistyötä, esim.valvontaiskuja, yhteispartioita, työkiertoja?

Näetkö ne tarpeellisiksi?

Millaista oppia poliisi voi saada merivartiostolta?

Millaista oppia Raja voi saada poliisilta?

Onko johtosuhteet selkeät merellisissä tilanteissa, joissa toimii useampi viranomainen?

Onko toimivaltuudet selkeät tai liittyykö siihen problematiikkaa, kuka viranomainen voi tehdä mitään?

Toimiiko viestiliikenne?

Mitkä ovat mielestäsi yhteistoiminnan suurimmat haasteet tällä hetkellä? Olisiko jotain yksinkertaisia toimia, jolla yhteistyötä voisi kehittää?

Merelle on viime vuosina sattunut useampi vakava, ihmishenkiä vaatinut veneilyonnettomuus.

Onko yksikkösi ollut rajavartiolaitoksen johtamassa meripelastustilanteessa?

Toimiko moniviranomaistilanteet merellä näkemyksesi mukaan hyvin?

Saariston harva-alueiden erityispiirteet:

Miten näet viranomaisten yhteistoiminnan saariston harvaan asutuilla alueilla?

Onko toimivaltuuksissa, koulutuksessa, voimankäyttövälineissä sellaisia puutteita, jotka hankaloittaisivat merivartioston poliisitehtävien hoitoa?

Ja lopuksi vapaa sana aiheesta.