



LAUREA
AMMATTIKORKEAKOULU

Uuden edellä

Turvatietoisuuden koulutusmateriaalin laatiminen lentoasemaympäristöön

Savolainen, Jari

2012 Leppävaara

Laurea-ammattikorkeakoulu
Laurea Leppävaara

Turvatietoisuuden koulutusmateriaalin laatiminen lentoasemaympäristöön

Savolainen Jari
Turvallisuusalan koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Lokakuu, 2012

Savolainen Jari

Turvatietoisuuden koulutusmateriaalin laatiminen lentoasemaympäristöön

Vuosi 2012 Sivumäärä 42

Euroopan Unionin asettamien lentoasemia koskevien turvallisuusmääräysten pyrkiessä yhdenmukaistamaan jäsenmaiden turvallisuuskäytännöt, on kotimaisilla lentoasemilla toimivien yritysten tarve kohottaa henkilöstönsä turvallisuuskoulutusta kasvanut. Viimeistään huhtikuun 2012 aikana EU komission asetuksen mukaisesti lentoasematarvikkeita toimittavien yritysten tuli hankkia yritykselleen turvallisuustyön laadukkuutta ilmentävä tunnustus, jonka jälkeen yritys voitiin nimetä lentoasematarvikkeiden Tunnetuksi toimittajaksi. Vastavuoroisesti Tunnetun toimittajan lentoasematarvikkeiden turvatarkastusten helpottamisesta Tunnetun toimittajan on sitouduttava toimissaan täyttämään Euroopan Unionin asettamat turvallisuusvaatimukset. Näihin vaatimuksiin lukeutuu turvatietoisuuskoulutuksen pitäminen kaikille yrityksen lentoasematarvikkeiden parissa työskenteleville työntekijöille. Tämä opinnäytetyö keskittyy kyseisen turvatietoisuuskoulutuksen rakentamiseen ja rakentamisprosessin kuvaamiseen.

Opinnäytetyö toteutettiin yhdessä kansainvälisestäikin tunnetun, useita eri koulutuksia lentoasemaympäristöissä aiemmin tehneen Suomen Turvaprojektit Oy:n kanssa. Ongelma koulutuksen toteutuksessa oli se fakta, että lentoasematarvikkeiden parissa toimivien yritysten henkilöstö on laajalle levittäytynyt ympäri Suomea ja koulutusta tarvitsevia oli arvioiden mukaan jopa tuhansia. Tästä syystä turvatietoisuuskoulutus päädyttiin toteuttamaan kaksi tuntia kestäväenä verkkokoulutuksena.

Opinnäytetyön tavoitteena oli tuottaa mainitun verkossa toteutettavan turvatietoisuuskoulutuksen sisältömateriali. Pyrkimyksenä tämän päämäärän ohessa oli tuottaa opinnäytetyöraportti, jota seuraamalla turvatietoisuuskoulutus voitaisiin myöhemmin toteuttaa toiseen käyttöön tai ympäristöön. Turvatietoisuuskoulutuksen sisältömateriali oli valmistuessaan koulutuksen suorittaneiden sekä sen tilanneen Suomen Turvaprojektit Oy:n mielestä laadukas. Turvatietoisuuskoulutuksen sisällön rajaus on Euroopan unionin komission asetuksen mukaisesti laadittu, ja sille on haettu Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín hyväksyntä.

Turvatietoisuuskoulutuksen sisällön kasaamisessa on käytetty hyväksi EU:n lainsäädännön asetuksia, turvallisuusalan teoksia sekä opetukseen keskittyntä kirjallisuutta, suurimpia kansallisia ja kansainvälisiä uutismedioita sekä Suomen Turvaprojektit Oy:n aiempaa turvatarkastajien peruskurssimateriaalia.

Savolainen Jari

Security awareness training for airport environment - content and process

Year	2012	Pages	42
------	------	-------	----

In an attempt to standardize the security and safety of aviation in Europe, the European Union has given collective regulations to its member nations. One of these measures concerns the companies that are operating in the airport environment. By the act of the European Commission from the end of April in 2012 all the goods that are transported to airports need to be 100% security checked instead of the previous system which allowed security checks to be performed only randomly. It is possible for the companies, however, to request a status that will grant them smoother running security checks at airports. These alleviated security checks can be obtained by implementing the required security measures by the EU. These measures consist of a variety of security safeguards aiming at allowing safe and secure manufacturing, transporting and finally use of the product at the airport. One of these safeguards is a two-hour security awareness training session for all the staff members of the companies requesting the "Known supplier" status. The thesis concentrates on this security awareness training.

The security awareness training is based on the requirements given in the European Commission's act 185/2010 consisting of detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security. The focus and contents have also been given by the EU and aim to give tools for the staff members to recognize threats and act accordingly.

The purpose of the thesis was to create content material for web-based security awareness training. This was done in co-operation with Suomen Turvaprojektit Oy (Finsecpro), a company offering a wide range of aviation related training internationally and having previous experience in making web-based training solutions. The secondary objective for the thesis was to create a thesis report that may be used in order to create somewhat similar training to different environments or purposes by following the same steps that are introduced in the text.

EU legislation, EU acts, writings of security business and writings concentrating on education, the biggest news media and the material from the basic course for the security officers were used in the creating of the contents of the security awareness training.

When completed, the content material was evaluated to be of good quality by the co-operation company Suomen Turvaprojektit Oy and the Finnish Transportation Safety Agency Trafi, which is the leading security and safety authority in the aviation environment in Finland. The security awareness training was given an official approval of the Trafi for fulfilling all the requirements given by the European commission

Keywords: Security training, security awareness, airport environment, logistics

Sisällys

1	Johdanto.....	6
1.1	Raportin sisältö.....	7
1.2	Työn tausta ja tarkoitus.....	7
1.3	Käsitteet.....	9
2	Opinnäytetyötä ohjaavat teoriat ja menetelmät.....	10
2.1	Käytetyt menetelmät.....	10
2.2	Koulutuspakettia ohjaavat oppimisteoriat.....	11
2.3	Turvatietoisuuskoulutuksen vaatimat ennakkoselvitykset.....	13
2.4	Koulutuspakettia ohjaavat määräykset.....	15
2.5	Siviili-ilmailun turvaamisen klusteri.....	16
2.6	Turvatietoisuuskoulutuksen sijoittuminen.....	16
2.7	Rajaus.....	17
3	Turvatietoisuuskoulutuksen suunnittelu ja työstäminen.....	19
3.1	Koulutuspaketin suunnitteluvaihe.....	19
3.2	Koulutuspaketin työstämisvaihe.....	21
3.3	Lyhyt kuvaus turvatietoisuuskoulutuksen sisällöstä.....	23
4	Opinnäytetyön arviointi.....	25
4.1	Turvatietoisuuskoulutuksen kriittinen tarkastelu.....	26
4.2	Opinnäytetyön toistettavuus.....	27
5	Yhteenveto.....	28
	Lähteet.....	29
	Julkaisemattomat lähteet.....	30
	Liitteet.....	31

1 Johdanto

Opinnäytetyön idea käynnistyi Suomen Turvaprojektit Oy:n havaitsemasta tarpeesta verkkopohjaiselle turvatietoisuuskoulutukselle lentoasemille kuljetettavan materiaalin parissa työskenteleville henkilöille. Kansainvälisen lainsäädännön ja ilmailumääräysten pyrkiessä yhdenmukaistamaan kansainvälisillä lentoasemilla suoritettavat turvatoimet, myös lentoasemalle ja lentoaluksiin kuljetettava materiaali on asetettu uusien yhdenmukaistamismenetelmien kohteeksi. Tämä tarkoittaa muun muassa, että EU-komission asetuksen numero 185/2010 (yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi) mukaisesti kaikki lentoasematarvikkeet on tarkastettava entiseen satunnaistarkastukseen perustuneesta turvatarkastusmallista poiketen viimeistään 29. päivä huhtikuuta 2012 lähtien.

Helpottaakseen kuljetettavien materiaaliensa logistista kulkua, lentoasemille tavarantoimintuksia suorittavat yritykset voivat kuitenkin hakea itselleen ja henkilöstölleen tunnettu toimittaja statusta, jolloin turvatarkastuksista turvavalvotulle alueelle mentäessä voidaan myöntää vapautus lentoaseman pitäjän toimesta. Tämä edellyttää hakijalta kuitenkin EU-komission asetuksen mukaisten turvatoimenpiteiden omaksumista yrityksen omiin liiketoimintatapoihin (EU 185/2010, liitteen kohta 9.1). Näihin EU:n ilmaisemiin turvatoimenpiteisiin kuuluu muun muassa vaatimus lentoasematarvikkeita käsittelevän henkilöstön kaksi tuntia kestävä turvatietoisuuskoulutuksen suorittamisesta (EU 185/2010, liitteen kohta 9.1.4).

Turvatietoisuuskoulutuksen kasaamisessa muiden lähteiden lisäksi on käytetty hyväksi Suomen Turvaprojektit Oy:n toimitusjohtajan Panu Häikiön ja yrityksen hallituksen puheenjohtajan Jan Käpin haastatteluita. Tekstissä haastatteluiden pohjalta kirjoitetut osuudet on merkitty (Käppi 2012) tai (Häikiö 2012). Tämän työn valmiiksi saattamisessa suuri kiitos kuuluu näille kahdelle kokeneelle ilmailuturvallisuuden ammattilaiselle.

1.1 Raportin sisältö

Opinnäytetyöraportti tulee esittelemään lähtökohdat työlle, työn taustan ja tarkoituksen, joissa selvitetään lukijalle, miksi kyseinen työ tehdään ja mihin tarkoitukseen turvatietoisuus-koulutusta lentoasematarvikkeiden tunnetuille toimittajille valmistuessaan tullaan käyttämään. Raportin ensimmäisessä osiossa selvitetään myös opinnäytetyön lukemista helpottavat käsitteet ja pyritään näin tarjoamaan lukijalle entistä selkeämpi kuvaus projektista.

Raportissa käsitellään myös opinnäytetyössä käytetyt tutkimusmenetelmät ja esitellään opinnäytetyön eteneminen prosessimaisesti alkupisteestä valmiiseen työhön. Jotta opinnäytetyöraportin perusteella pystyisi hahmottamaan siviili-ilmailun turvaamisen osatekijät ja valmistuvan turvatietoisuuskoulutuksen sijoittumisen kyseiseen kenttään, tullaan raportissa esittelemään siviili-ilmailun turvaamisessa toimivien tahojen suhteet ja vastuualueet. Lisäksi lukijalle annetaan perustietoa turvatarkastuksista, niitä suorittavista, ja niitä käyttävistä henkilöistä lentoasemalla. Turvatietoisuuskoulutuksen sisällössä käydään läpi materiaalia, joka turvatietoisuuskoulutukseen asetusten mukaisesti on laadittu ja osoitetaan mitä oppimisteorioita koulutuksen rakentamisen pohjana on käytetty.

Lopuksi arvioidaan työn onnistumista saatujen palautteiden sekä turvatietoisuuskoulutuksen laatijan omien mielikuvien kautta. Palautteissa huomioidaan niin koulutuksen läpikäyneiltä käyttäjiltä tulleet kommentit ja kehitysehdotukset, kuin myös työssä mukana olleiden kollegoiden ja yhteistyökumppaneiden antama palaute. Esitän myös omat havaintoni työn onnistumisesta, vastoinkäymisistä ja työn mahdollisesta toistettavuudesta muiden tai saman alan turvatietoisuuskoulutuksissa.

1.2 Työn tausta ja tarkoitus

Suomen Turvaprosjektit Oy on yhtenä johtavista siviili-ilmailun turvallisuuteen keskittyneistä koulutuspalveluita tarjoavista yrityksistä tehnyt turvatietoisuuskoulutuksia toistaiseksi kontaktiopetuksena. Suomen Turvaprosjektit Oy on havainnut kontaktiopetuksen koulutusmenetelmänä kuitenkin haastavaksi, johtuen turvatietoisuuskoulutuksen tarvitsevien suuresta volyymista ja koulutettavien levittäytyneisyydestä ympäri Suomea. Kun lasketaan materiaalikuljetuksia hoitavien henkilöiden lisäksi esimerkiksi mahdolliset lentoasematarvikkeiden valmistajat ja pakkauksesta vastaavat henkilöt, koulutusta tarvitsevien määrän on arvioitu kohoavan jopa 7000 henkilöön aina pohjoisinta Suomea myöden. (Käppi 2012.) Koulutusta tarjoavien organisaatioiden vähyyden ja Suomen Turvaprosjektien riittämättömien henkilöstöressurssien johdosta turvatietoisuuskoulutuksen toteuttaminen pelkkänä kontaktiopetuksena myöhästytäisi auttamatta kaikkien koulutusta tarvitsevien henkilöiden ja näin myös yritysten tunnetuksi toimittajiksi nimittämistä.

Ratkaisuksi yritys on keksinyt toteuttaa itseopiskeluun perustuvan turvatietoisuuskoulutuksen verkossa, jolloin lentoasematarvikkeiden parissa työssään toimivat henkilöt voivat suorittaa vaaditun koulutuksen etäkoulutuksena miltä tahansa tietokoneelta käsin ilman, että koulutusta tarjoava yritys joutuu lähettämään henkilöstöään kontaktiopetukseen aina uuden henkilön aloittaessa työsuhteensa, vaikkapa Oulun lentoasemalla. Kyseisen mallisen verkkokoulutuksen läpikäyminen olisi siis mahdollista ilman koulutusta tarjoavan yrityksen henkilökunnan osallistumista itse opetustapahtumaan. Koulutuksen tilaaja ja tarjoaja voivat olla yhteydessä pelkästään sähköpostin välityksellä, ja verkkokoulutustunnusten pyyntöjen käsittely ja myöntäminen vie henkilöresursseja palveluntarjoavalta yritykseltä parhaimmillaan vain yhden henkilön. Tämänkaltaisella menettelyllä on mahdollista säästää resursseja Suomen Turvaprojektit Oy:ltä, joka voisi näin sijoittaa kouluttajiaan muihin toimiin etäkoulutuksen tuoman hyödyn turvin sekä nopeuttaisi tunnetuiksi toimittajiksi haluavien yritysten nimeämistä.

Suomen Turvaprojektit Oy on aiemmin kerännyt hyviä tuloksia järjestämällä muun muassa turvatarkastajilta kahden vuoden välein vaadittavaa vaarallisten aineiden DGR-, eli Dangerous Goods Regulations- koulutusta verkon välityksellä. Opinnäytetyönä tehtävältä turvatietoisuuskoulutukselta yritys toivoo samankaltaista toteutustapaa, jossa opiskelija käy koulutuksen sisällön itsenäisesti läpi tietokoneohjelman avulla. Kuitenkin sisällöltään koulutuksen on vastattava EU:n antamia vaatimuksia asetuksen liitteen mukaisesti koulutuksen sisällöstä (EU 185/2010, liitteen kohta 11.2.3.10).

Osittain jo olemassa olevaa Suomen Turvaprojektit Oy:n koulutusmateriaalia on mahdollista käyttää turvatietoisuuskoulutuksen laatimisessa apuna. Materiaali on kuitenkin muokattava muotoon, jota on mahdollista käyttää verkkokoulutuksessa. Nykyisestä koulutusmateriaalista suuri osa on laadittu PowerPoint-esityksinä, jotka eivät yksinään anna koulutuksen lukijalle tarpeeksi tietoa, vaan ovat tarkoitettu lähinnä kontaktiopetuksen tueksi. Lisäksi nykyinen materiaali ei ole sisältönsä eikä kestoensa osalta riittävä täyttämään turvatietoisuuskoulutukselle asetettuja edellytyksiä.

Turvatietoisuuskoulutuksen päätarkoitus ei ole antaa kaiken kattavaa ja syvällistä tietoa siviili-ilmailun turvaamisessa tapahtuvista toimenpiteistä ja niiden yksityiskohtaisesta toteuttamisesta, vaan tarkoitus on antaa sen käyväälle henkilölle riittävät edellytykset tunnistaa lentoasematarvikkeiden kuljetusketjun aikana piilevät uhat ja lentoasematarvikkeiden koskemattomuuden tärkeys. Henkilön on myös kyettävä tunnistamaan mahdolliset riskitekijät lentoasematarvikkeiden ympärillä ja pystyttävä toimimaan oikein havaitessaan mahdollisen epäkohdan tai suorastaan laittoman yrityksen puuttua lentoasematarvikkeiden sisältöön.

Oma työurani Helsinki-Vantaan lentoasemalla alkoi turvatarkastusten parissa vuonna 2008, joista kaksi viimeistä vuotta, vuodesta 2010 eteenpäin, Suomen Turvaprojektit Oy:llä turva-

tarkastuskouluttajana. Opinnäytetyön aihetta miettiessäni olin yhteydessä toimitusjohtajan paikalta turvallisuusasiantuntijaksi ja osakeyhtiön hallituksen puheenjohtajaksi siirtyneeseen Jan Käppiin. Turvallisuuskouluttajana työskenneltyäni olin tutustunut ilmailun turvaamisen kansalliseen ja kansainväliseen lainsäädäntöön ja osallistunut itsekin lentoasematarvikkeiden turvatarkastukseen, joten olin sopiva henkilö toteuttamaan projektia Suomen Turvaprojektit Oy:lle. Työssäni olen saanut runsaasti apua sekä Jan Käpiltä että nykyiseltä toimitusjohtajalta Panu Häikiöltä, joita molempia olen käyttänyt myös asiantuntijalähteinä suorittamani haastatteluiden kautta laatiessani turvatietoisuuskoulutusta.

1.3 Käsitteet

Opinnäytetyössä ja itse turvatietoisuuskoulutuksessa tullaan käyttämään useita siviili-ilmailun turvaamiseen liittyviä käsitteitä ja termejä, jotka eivät niihin perehtymättömälle henkilölle ole varmastikaan tuttuja. Turvatietoisuuskoulutuksessa ammattitermien käyttöä pyritään karsimaan niin paljon kuin asioiden selvittämiseksi yksinkertaistaminen on mahdollista. Lisäksi yleisimmät ja tärkeimmät termit ja käsitteet selvitetään koulutuksen suorittajalle koulutuksen aikana. Opinnäytetyöhön liittyvät käsitteet esitellään ohessa.

Lentoaseman turvalvottu alue tarkoittaa lentoaseman aluetta, jolla sovelletaan rajoitetun pääsyn lisäksi ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia (EY 300/2008, 3 artiklan 13 kohta). Turvalvottuihin alueisiin on sisällyttävä ainakin alue, jolle matkustajilla on pääsy turvatarkastuksen jälkeen, alue, jossa turvatarkastuksen jälkeen ruumamatkatavaroita voidaan kuljettaa tai säilyttää ja alue, jossa lentoalukset tai matkustajien kuljetukseen tarkoitetut kuljettimet ovat pysäköityinä tai operoivat (EU 185/2010, liitteen kohta 1.1.2.1).

Lentoasematarvikkeilla tarkoitetaan kaikkia niitä tuotteita, joita tullaan käyttämään mihin tahansa tarkoitukseen lentoaseman turvalvotulla alueella. Tarvikkeita tulee pitää lentoasematarvikkeina siitä hetkestä lähtien kun ne voidaan tunnistaa käytettäväksi, myytäväksi tai asetettavaksi muuhun tarkoitukseen lentoaseman turvalvotulle alueelle (EU 185/2010, liitteen kohta 9.0.2).

Lentoasematarvikkeiden tunnetuksi toimittajaksi kutsutaan yritystä, joka noudattaa EU:n asettamia sääntöjä ja vaatimuksia turvamenettelyistä siinä määrin, että sen tuomille lentoasematarvikkeille voidaan sallia pääsy turvalvotulle alueelle (EU 185/2010, liitteen kohta 9.0.2). Opinnäytetyössä sekä turvatietoisuuskoulutuksessa huomioidaan yleisellä tasolla myös lennon aikana käytettävien tavaroiden tunnettu ja valvottu toimittaja, jotka nimensä mukaisesti liittyvät lennon aikana käytettäviin materiaaleihin ja niiden toimittajiin sekä rahti- ja postilähetysten tunnettuun lähettäjäan ja tunnettuun tiliasiakkaaseen.

Turvatietoisuuskoulutus on osa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) numero 300/2008 ja sen täytäntöönpanosäädösten määrittelemiä turvalvontatoimenpiteitä, jotka ovat edellytyksenä yrityksen nimeämiseksi tunnetuksi toimittajaksi. Jokaisen yrityksen henkilön, jolla on pääsyoikeus lentoasematarvikkeisiin, on suoritettava vaadittu vähintään kaksi tuntia kestävä turvatietoisuuskoulutus (EU 185/2010, liitteen kohta 11.2.3.10).

Verkko-opetus/verkkokoulutus tarkoittaa tässä työssä Internetin välityksellä toteutettavaa opetusta, jonka aikana opettaja ja oppilas eivät näe toisiaan opetustapahtuman aikana. Tämnäkaltaisen etäopiskelun ominaispiirteitä ovat esimerkiksi mahdollisuudet suorittaa koulutus valitsemanaan ajankohtana ja haluamassaan paikassa. (Kalliala 2002, 10;13.) Verkkokoulutus yleisesti voi kuitenkin sisältää myös vuorovaikutteista toimintaa esimerkiksi verkkokeskustelun muodossa opettajan ja opiskelijan välillä, joskin vuorovaikutus tässä turvatietoisuuskoulutuksessa jää pelkästään suoritettavan koulutusohjelman ja opiskelijan väliseksi.

2 Opinnäytetyötä ohjaavat teoriat ja menetelmät

Opinnäytetyön tavoitteena on valmistaa käyttökelpoinen turvatietoisuuskoulutuksen sisältö-materiaali loppukäyttäjälle. Tämän ohessa uskon tuottavani raportin ja esimerkin toimintamallista, jota askel askeleelta seuraamalla ja noudattamalla vastaavanlainen turvallisuuskoulutus voitaisiin rakentaa uudelleen myös muunlaiseen käyttöön. Jotta opinnäytetyöraporttia voitaisiin myöhemmin käyttää hyödyksi mahdollisimman hyvin, pyrin kuvaamaan raportissa mahdollisimman tarkasti käymäni vaiheet ja havaitsemani ongelmat ja ratkaisut. Teoreettista materiaalia eri tutkimustavoista löytyy laajalti ja niiden ominaispiirteiden ja tutkimusprosessin vaiheiden läpikäyminen antaa työn tekijälle hyödyllistä tietoa kuinka tutkimustyössä tulee edetä.

2.1 Käytetyt menetelmät

Selkeän työnkuvan saaminen helpottaa suuresti käytettävien menetelmien valinnassa. Myös opinnäytetyön tai työn alla olevan projektin lopputuotoksen muoto ohjaa työssä käytettävät menetelmät. Tämän opinnäytetyön aiheena olevan turvatietoisuuskoulutuksen kaltaisesta reaali maailman käytännön ongelman sisältävästä, ja sen ratkaisuun pyrkivästä, toiminnallisesta opinnäytetyöstä, voidaan löytää useita tutkimukseen viittaavia osia. Turvallisuuskoulutuksen laatiminen yritykselle ja tästä kirjoitettava opinnäytetyöraportti, käytettävissä olevien materiaalien ja sekä oman, että muiden ammattitaidon ja -tiedon perusteella, on hyvin lähellä Ojasalon, Moilasan ja Ritalahden kuvailemaa toiminnallista, konstruktivistista tutkimusta, ja tarkemmin sen osallistavaa kehittämismenetelmää (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2009, 65).

Tutkimus- ja kehittämistyön menetelmät ja näistä kertova kirjallisuus, kuten tässä työssä käytetyt ”Kehittämistyön menetelmät” (Ojasalo ym. 2009) ja ”Toiminnallinen opinnäytetyö” (Vilka & Airaksinen 2003) sekä myös enemmän tutkimuksen tekoa ja kirjoittamistyötä selittävä ”Tutki ja kirjoita” (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009) auttavat saavuttamaan työssä ja raportoinnissa oikeanlaisen, tarkastelua kestäväns rakenteen. Konkreettisen lopputuotoksen, kuten tässä tapauksessa turvatietoisuuskoulutuksen laatimiseksi soveltuu hyvin konstrukttiivisen tutkimuksen lähestymistapa. Konstrukttiivisessa tutkimuksessa produktin rakentamisessa on aito käytännön ongelma, jossa avainasemassa ovat aiempi tutkittava teoria ja siihen laadittava lisäarvo sekä ongelman ja ratkaisun käytännön merkitys. Tässä tutkimusmenetelmässä tutkimusongelman tunnistamisen jälkeen ryhdytään tutkimaan ja syventämään tietämystä olemassa olevasta teoriasta ja pyritään saamaan tutkimusongelmaan ratkaisu. Konstrukttiivisen tutkimuksen lopputuotosta jalostetaan ja sen toimivuutta testataan, kunnes saadaan käytönlainen produkti. Tärkeintä lopputuotoksessa siis on, että se sopii tarkoitukseensa ja on toimiva. (Ojasalo ym. 2009, 65-66.)

Kuten mainittua, toiminnallisesta opinnäytetyöstäkin löytyy usein tutkimuksellisten menetelmien ominaisuuksia. Toiminnallisessa opinnäytetyössä näiden menetelmien puhtaaksi kirjoittaminen ei kuitenkaan ole pääosassa, sillä usein tavoite on saavuttaa suuntaa antavaa tietoa halutusta produktista (Vilka & Airaksinen 2003, 63). Näin ollen myös tässä työssä käytettyä teema-muotoista ryhmähaastattelua (johon viitataan Käppi & Häikiö 2012) voidaan pitää yhtenä laadullisena tutkimusmenetelmänä. Haastattelussa selvitettiin Suomen Turvaprojektit Oy:n mielipiteitä produktin lopullisesta muodosta, joten se toteutettiin vapaamuotoisena avoimena haastatteluna.

Menetelmiä teoriakehyksen kasaamiseksi ovat olleet henkilökohtaisen kirjoituspäiväkirjan pitäminen, Suomen Turvaprojektit Oy:n asiantuntijahaastattelut, kirjallisuuskatsaus aiempaan Suomen Turvaprojektit Oy:n koulutusmateriaaliin sekä aiheeseen liittyvän lainsäädännöllisen materiaalin läpikäyminen. Tämän lisäksi työssä on tutustuttu koulutuksen toteuttamisen mahdollistavaan kirjallisuuteen, kuten verkko-opetukseen, tavanomaiseen opetukseen keskittyneisiin teoksiin ja lisäksi opinnäytetyöraportin kirjoittamisen tueksi laadittuihin teoksiin.

2.2 Koulutuspakettia ohjaavat oppimisteoriat

Turvatietoisuuskoulutuksen toteutus tulee pohjautumaan behavioristiseen oppimiskäsitykseen. Behavioristisessa oppimiskäsityksessä opiskelijat saavat ärsykkeen, johon he reagoivat ja näin tapahtuu oppimista (ISVY 2001-2004). Ärsykkeen antaa tässä tapauksessa käytettävä verkko-opetusmateriaali. Verkko-opetuksen toteutus on tässä tapauksessa ennalta kirjoitettu, eikä sitä pysty muuttamaan, joten opetusmenetelmää voidaan joissain tapauksissa kutsua turhan mekaaniseksi ja mielikuvituksettomaksi (Kristiansen 1999, 16-17). Kuitenkin juuri tä-

hän tarkoitukseen tämän kaltaisen opetuksen käyttäminen on mielestäni järkevin vaihtoehto, sillä kyseisen muotoisen opetuksen toteutuksesta Suomen Turvaprojektit Oy:llä on aiempaa hyvää kokemusta sekä osaamista DGR-verkkokurssin muodossa. Lisäksi turvatietoisuuskoulutuksen vaatimukset eivät edellytä varsinaista pidempiaikaista jatkuvaa oppimiskokemusta (vaikka se toki varmasti olisikin tavoiteltavaa), vaan tarkoituksena on saavuttaa lähinnä kaksituntinen tietopaketti, jonka toivotaan herättävän sen opiskelevien valppaus ja mielenkiinto turvavalvontatoimenpiteistä ja niiden vaikutuksista omaan työpanokseen.

Jotta turvatietoisuuskoulutuksen tekeminen ei muodostuisi mielenkiinnon tappavaksi ulkolukemiseksi, on opiskelijaa mahdollista motivoida eri tavoin (Meisalo, Sutinen & Tarhio 2003, 36-40). Kirjassaan ”Modernit oppimisympäristöt - Tieto ja viestintätekniikka opetuksen ja opiskelun tukena” 2003 Meisalo, Sutinen ja Tarhio ilmaisevat verkkokurssilla oppimisen edellytykseksi motivoituneen opiskelijan (Meisalo ym. 2003, 36). Uskoakseni opiskelijan hyvä motivaatio tuottaa, oppimisen kannalta, parhaan tuloksen missä tahansa niin pitkäkestoisemmassa, useita päiviä kestävässä opetuksessa, kuin lyhytkestoisemmassa opetuksessa, kuten tämän opinnäytetyön tapauksessa. Meisalo ym. (2003, 36-40) antavat kymmenen motiivoinnin perusohjetta, joita käytetään myös perinteisessä opettajankoulutuksessa. Minkä tahansa opetusmateriaalin tekijän on hyvä pitää mielessään suunnitteluvaiheessa nämä ”motiivoinnin kymmenen käskyä”, joiden selityksen olen alle tiivistänyt ranskalaisilla viivoilla kirjassa esiintyneiden huomioiden mukaisesti:

1. Huomion kiinnittäminen
 - opiskelijan huomio on saavutettava opetuksen alussa, esimerkiksi lyhyellä demonstraatiolla.
2. Sosiaalinen motivaatio
 - osoitetaan mitä opiskelijoilta odotetaan ja luodaan yhteishenkeä.
3. Uteliaisuus tiedonhankintamotivaation perustana
 - käytetään ennakkojäsentäjiä osoittamaan odotettavissa olevia mielenkiintoisia asioita.
4. Menestymisen tarve
 - annetaan tietoa opiskelijalle hyödyistä verkko-opetuksen suorittamisen jälkeen.
5. Onnistuminen motivoi
 - asetetaan tavoitteet optimaalisesti, ei liian alas, eikä liian korkealle.
6. Välitön palaute tehokkainta
 - palautetta annetaan välittömästi tehtävän suorittamisen jälkeen.
7. Palkkiot ja rangaistukset motivoivat
 - palkkiot vahvistavat toivottua käyttäytymistä, rangaistuksia on käytettävä vain harkitusti.
8. Stressistä ja ahdistuneisuudesta vapautuminen parantaa motivaatiota

- opiskelijalle on tarjottava mahdollisuus onnistumisen elämyksiin sekä rentouttaviin hetkiin.
9. Käyttäytymismallit motivoivat kohti professionaalisia tavoitteita
- syytä välttää kapea-alaista ja fakkiutunutta kielenkäyttöä.
10. Arvokeskustelu motivoi arvojen huomioonottamiseen
- Moraalisten ja eettisten ongelmien esittäminen ja ratkaisut on otettava huomioon.

Työssäni käytin useita edellä mainittuja kohtia pyrkimyksenäni saavuttaa opiskelijoita kiinnostava opintopaketti. Pyrin pitämään koulutuksen mielenkiintoa yllä muun muassa selittämällä verkko-kurssin alussa tulevia turvatietoisuuskoulutuksen sisältämiä asioita, kertomalla opiskelijaa koskevat odotukset, keskeyttämällä opetuksen useasti koulutuksen aikana aihealuetta koskevilla kysymyksillä, säätämällä kysymysten vaikeutta, esittämällä havainnekuvia esimerkiksi ilmailurikoksiin liittyen ja selittämällä turvavalvontatoimenpiteisiin liittyviä esimerkkitapauksia tosi elämästä.

2.3 Turvatietoisuuskoulutuksen vaatimat ennakkoselvitykset

Opinnäytetyön koulutusmateriaalin sijoittuminen verkkoon tuo omat lisävaiheensa työskentelyyn. Teoreettisen koulutusmateriaalin keräämisen lisäksi on ymmärrettävä vaiheet ja vastattava kysymyksiin, jotka materiaalin toteuttava yritys joutuu käymään läpi luovuttaessaan valmiin tuotoksen käyttäjälle. Onko koulutusmateriaalin valmistaja esimerkiksi varma, että vastapuolena toimiva asiakas omistaa välineet ja ohjelmat, jotka vähintään tarvitaan koulutuksen suorittamiseen. Miten varmistutaan, että asiakas saa käyttöoikeutensa tuotteeseen ilman, että ne leviävät ilmaiseksi muille käyttäjille? Voidaanko olla varmoja, ettei asiakasyrityksessä yksi henkilö tee useilla tunnuksilla koulutusta muiden puolesta? Sisältöä ei pidä lähteä rakentamaan ennen kuin kaikki toteutukseen liittyvät seikat ovat selvillä.

Projektin suunnitteluvaiheessa on havainnointieni ja saamieni alan asiantuntijoiden vinkkien mukaisesti paras aloittaa työskentely selvittämällä itselleen mikä työn lopputulos tulee olemaan ja mitä vaiheita lopputuloksen saavuttamiseksi joudutaan läpikäymään (Käppi & Häikiö 2012). Hahmottaakseen askeleet kohti halutunlaista päämäärää on mahdollisesti syytä muodostaa ajatuksistaan visuaalinen luonnos, joko paperilla tai tietokoneella. On siis tärkeää tunnistaa työn vaatima prosessi (Häikiö 2012). Tässä työssä käytettyjä luonnoksia sekä työn suunniteltu aikajana löytyvät liitteistä 1, 2, 3 ja 4. Suunnitelmien näkeminen konkreettisesti kaaviomuodossa voi useissa tapauksissa selkeyttää työn tarkoitusta ja helpottaa työvaiheiden järjestämistä. Tämä kuitenkin mielestäni vaihtelee myös koulutuksen tekijän työtapojen ja tottumusten mukaan. Myös aikataulusta on syytä tehdä itselleen selkeä hahmotelma, jotta työvaiheet voidaan jaksottaa halutun kestoiseksi. Työn edistymistä voidaan näin helposti seurata ylittämättä työlle asetettua takarajaa.

Tarpeelliseksi työn selkeyden saavuttamisessa tulee työn ympärillä toimivien ja siihen olennaisesti liittyvien ihmisten ja organisaatioiden tunnistaminen. Turvatietoisuuskoulutuksessa mukana ovat tietysti turvatietoisuuskoulutusta tarjoava yritys, Suomen turvaprojektit Oy, ja vastaavasti turvatietoisuuskoulutusta tarvitseva yritys, joka voi olla esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoaseman ravitsemusliiketoimintaa harjoittava SSP Finland Oy (Select Service Partner Finland Oy). Lisäksi lentoasematarvikkeiden turvatarkastustoiminnan keskiössä on varmasti mukana myös Helsinki-Vantaan lentoasemaa pyörittävä ja turvatarkastuksista vastaava Finavia Oyj sekä turvatarkastuspalveluita sen lentoasemalla suorittavat yritykset. Finavia Oyj, vaikka ei itse koulutuksen kehittämisessä mukana olekaan, toivoo varmasti lentoasemalla toimivien yritysten saavan tunnettu toimittaja statuksen mahdollisimman esteettömästi, jotta lentoaseman toiminta voisi jatkua nykyisenlaisena. Turvatarkastuspalveluita suorittava yritysikin on vahvasti mukana tunnettujen toimittajien lentoasematarvikkeiden kuljetuksessa lentoaseman turvavalvotulle alueelle, joten heidän huomioimisensa ja mahdollinen koulustarpeensa on havaittava.

Turvallisuuskoulutuksen sisältöä muokatessa on tärkeää tunnistaa mahdolliset eroavaisuudet tulevaa palvelua käyttävissä yrityksissä. Onko lentoasematarvikkeita tuovilla yrityksillä joitain erityispiirteitä, jotka on tiedostettava ja otettava huomioon? Osa yrityksistä ei esimerkiksi kuljeta lentoasematarvikkeita lentoasemalle omilla kuljetusvälineillään, vaan on ulkoistanut tavaroidensa kuljettamisen logistiikkapalveluihin keskittyneelle alihankkijalle. Tällöin logistiikkayrityksen tai varsinaisen lentoasematarvikkeita valmistavan yrityksen lähtötiedot lentoasemaympäristöstä ja sitä koskevista määräyksistä ja säännöistä eivät välttämättä ole samalla tasolla. Yritysten erilaisten lähtötietojen pohjalta voi olla järkevää suunnitella koulutus vastaamaan heikomman lähtötietotason omaavan yrityksen tarpeita, jotta tarvittavat asiat tulevat varmasti katettua.

Jos turvatietoisuuskoulutus laaditaan kohteeseen tai aihepiiristä, joka saattavat sisältää arkaluontoista tai salaista materiaalia, kuten tässä tapauksessa lentoasemalle ja siviili-ilmailun turvaamisesta, on tämä huomioitava sisältöä kasattaessa. Turvatietoisuuskoulutus lentoasematarvikkeiden tunnetuille toimittajille ei sisällöltään tule olemaan salaista, eikä se tule sisältämään tietoa, jota ei voitaisi jakaa kenelle tahansa. Syy tähän on se, että koulutuksen käyvistä henkilöistä osa ei ole aiemmin työskennellyt lentoasema-alueella, eikä heille välttämättä ole tehty esimerkiksi tarpeellisia taustan tarkastuksia arkaluontoisen materiaalin jakamiseksi. Normaalisti lentoasemilla työskentelevät henkilöt joutuvat käymään läpi Suojelu Poliisin suorittaman suppean turvallisuusselvityksen, joka on edellytys lentoaseman henkilökortin saamiselle (Finavia 2012). Koulutuksen tarkoituksena on siis enemmänkin saada käyttäjät, joilla ei ole aiempaa kokemusta lentoasemaympäristöstä sekä lentoasemalla toimivat henkilöt, joiden ei työssään tarvitse päivittäin pohtia työnsä turvallisuusaspekteja, ymmärtämään

lentoasematarvikkeiden kuljetusketjun ympärillä mahdollisesti esiintyvät uhat sekä havaita ja estää niiden konkretisoituminen.

2.4 Koulutuspakettia ohjaavat määräykset

Ilmailuturvallisuuteen kuuluvan teoreettisen perustan kansainvälisesti laatii Yhdistyneiden Kansakuntien alainen Kansainvälinen siviili-ilmailu järjestö ICAO. ICAO:n kansainväliset siviili-ilmailuturvallisuuden kattavat standardit ja suositukset löytyvät sen julkaisemasta tuotoksesta Annex 17 - Safeguarding international civil aviation against acts of unlawful interference. Annex 17 sisältää muun muassa perusteet laittomien tekojen estämiseksi kansallisella tasolla, perusteet yhteisistä toimista ja tiedon jakamisesta valtioiden siviili-ilmailua turvaavien tahojen kesken, lentoasemien rakenteelliseen suunniteluun, lentoaseman kulunvalvontaan, lentoasemaa käyttävien henkilöiden tarkastuksiin ja matkatavaroiden tarkastuksiin. (ICAO 2012.)

Varsinaiset jäsenmaitaan pakottavat ilmailuturvallisuusmääräykset asettaa puolestaan Euroopan Unioni, joten teoriapohjana toimivat tässä työssä vahvasti Euroopan Unionin kolme asetusta; asetus 185/2010 yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi, asetus 300/2008 yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta sekä edellä mainittua asetusta 300/2008 täydentävä asetus 272/2009. Nämä artikkelit myös sisältävät määräykset lentoasematarvikkeiden ja lennon aikaisten tarvikkeiden 100 % turvatarkastuksista sekä vaatimukset tunnettujen toimittajien turvatietoisuuskoulutuksen sisällön suhteen. Euroopan Unionin asetuksia lukiessa on pidettävä huolta, että käytössä on aina varmasti asetuksen viimeisin versio. Yleisesti asetukset voivat päivittyä hyvinkin nopealla tahdilla ja useampaan kertaan. Asetusta 185/2010 on tähän päivämäärään 19.5.2012 mennessä korjattu tai muokattu 16 kertaan (Eur-Lex 2012).

Euroopan unionin toimielinten säätämät direktiivit antavat sen jäsenvaltioille varaa toimia oman lainsäädännön puitteissa tai muokata omaa lainsäädäntöään direktiivin toteutumiseksi. Asetukset sen sijaan eivät jätä jäsenvaltiolle tulkinnan varaa (Euroopan komissio 2012). Näin ollen myös edellä mainitut asetukset ovat sellaisinaan pätevää lainsäädäntöä Suomessa. Suomen laissa, tarkemmin ilmailulaissa, on määritelty luvussa 11 siviili-ilmailun turvaamista koskeva lainsäädäntö. Luku 11 pitää sisällään muun muassa määräykset lentoasemien ja lentoliikenteen harjoittajien turvaohjelmista, vastuut turvatoimista, kulkuoikeuksista ja lentoaseman henkilökorteista ja ajoneuvoluvista. Ilmailulain määräyksiä on kansainvälisten lakien lisäksi käytetty täyttämään EU asetuksen 185/2010 liitteen kohdan 11.2.3.10 vaatimuksia turvatietoisuuskoulutuksen sisällöstä siviili-ilmailun turvaamista koskevan lainsäädännön tuntemuksen osalta.

2.5 Siviili-ilmailun turvaamisen klusteri

Jotta turvatietoisuuskoulutuksen sijoittuminen siviili-ilmailuympäristöön on mahdollista selvittää asiaan perehtymättömälle, on tarpeen selittää siviili-ilmailun turvaamiseen kuuluva klusteri. Kansainvälistä ilmailua ohjaavat ICAO ja toisaalta lentoyhtiöiden etujärjestönä toimiva IATA (International Air Transport Association), jotka toimivat alansa kattojärjestöinä. Tämän alaisuuteen kuuluvat eri maat sekä EU, jolla myös on oma siviili-ilmailun turvallisuutta edistävä ja tarkasteleva organisaationsa ECAC (European Civil Aviation Conference).

EU:n alapuolella Suomen siviili-ilmailun turvallisuudesta vastaava viranomaisena on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, joka valvoo Suomen lainsäädännön toteutumista kaikessa siviili-ilmailuun liittyvässä. Trafia tehtäviä ovat tämän lisäksi muun muassa turvallisuuden varmistaminen ilmailussa, ympäristöystävällisyyden edistäminen ilmailussa sekä lupa-asioiden hoitaminen (Trafi 2012). Trafi myös valvoo suurta osaa Suomen lentoasemista hoitavaa Finavia Oyj:tä.

Lentoaseman pitäjän tehtäviin kuuluu hallinnoimansa lentoaseman turvallisuusasioiden järjestäminen ja valvonta. Suurinta osaa Suomen lentoasemia, ja Suomen suurinta kansainvälistä lentoasemaa, Helsinki-Vantaan lentoasemaa ylläpitävä yritys on nimeltään Finavia Oyj (Finavia 2012). Lisäksi Suomesta löytyvät lentoasemat Mikkelistä ja Seinäjoelta, jotka eivät ole Finavian hallinnoimia. Lentoaseman pitäjän velvollisuuksiin kuuluvat esimerkiksi kuluvalvonnan ja turvatarkastuksen järjestäminen sekä lentoasemille annettujen rakenteellisten vaatimusten täyttäminen.

Finavian palveluksia käyttävät monet yritykset. Suurin ja näyttävin osa näistä käyttäjistä ovat tietenkin lentoyhtiöt, jotka tuovat suuren osan Finavian rahoituksesta yhdessä lentoaseman tiloissa toimivien palveluita ja tuotteita myyvien yritysten kanssa. Nämä tuotteita myyvät yritykset taas toimivat useiden huolinta- ja logistiikkayritysten kanssa sekä tuotteita valmistavien yritysten kanssa. Tähän lentoasematarvikkeita valmistavaan, kuljettavaan, varastoivaan tai myyvään klusterin osaan ja näiden yritysten alaisuudessa toimivaan henkilöstöön turvatietoisuuskoulutus on kohdistettu.

2.6 Turvatietoisuuskoulutuksen sijoittuminen

Turvatietoisuuskoulutus sijoittuu koko lentoasematarvikkeiden kuljetusketjun aikana toimiville tunnetuille toimittajille. Tuotteisiin on kohdistettava turvatoimenpiteitä siitä hetkestä lähtien, kun tuotteet voidaan tunnistaa lentoasematarvikkeiksi. Toisin sanoen kun tunnettu toimittaja tietää tuotteen matkaavan lentoasemalle myyntiin, on yrityksen jokaisen tuotteen käsiksi pääsevän henkilön suoritettava turvatietoisuuskoulutus, yritykselle on nimettävä tur-

vallisuudesta vastaava henkilö, pääsy yrityksen toimitiloihin ja lentoasematarvikkeisiin on es-tettävä asiaankuulumattomilta, yrityksen on kohtuudella varmistettava, ettei lähetyksiin tai tuotteisiin päädy kiellettyjä esineitä tai aineita sekä käytettävä kuljettaessaan ajoneuvoissa ja konteissa sisältöön kajoamisen paljastavia sinettejä tai muuten suojattava tai lukittava fyysisesti kuljetuksessa käytettävät ajoneuvot tai kontit.

Esimerkiksi yritys A valmistaa ruisleipää. Jos yritys toimittaa joka viikko ruisleipäänsä Helsin-ki-Vantaan lentoasemalla toimivalle yritykselle, joka taas myy sen eteenpäin matkustajille, on edellytys tunnettu toimittaja statuksen myöntämiselle edellä mainittujen turvatoimenpi-teiden käyttöönotto ja ylläpitäminen. Jos yrityksen tuotteet lentoasemalle kuljettaa huolin-tayritys B, on myös sen otettava käyttöön edellä mainitut turvatoimenpiteet ja pyydettyä lentoaseman pitäjältä tunnettu toimittaja status. Tämän lisäksi lentoasematarvikkeiden vas-taanoton ja luovutuksen yhteydessä on molemmat osapuolet tunnistettava tunnetuiksi toimit-tajiksi. Lastauksen aikana lentoasematarvikkeita ei saa jättää valvomatta, eikä niihin saa päästää käsiksi tuntemattomia henkilöitä. Huolintayritys B:n toimittaessa lentoasematarvik-keet lentoasemalle turvalvalvotulle alueelle, on yritys B:n edustajan esitettävä turvatarkas-tuksessa tunnetun toimittajan tunnisteensa. Turvatarkastajan hyväksyttyä yritys B:n edusta-jan tunnetuksi toimittajaksi ja suoritettuaan lentoasematarvikkeille silmämääräisen tarkas-tuksen, voidaan tarvikkeet siirtää lentoaseman turvalvalvotulle alueelle tarkastamatta. Mikäli turvatarkastaja toteaa lentoasematarvikkeen kuljetuslaatikon, -rullakon tai muun pakkauksen koskemattomuuden vaarantuneen, esimerkiksi havaitsemalla sinetin rikkoutuneen, on materi-aali tarkastettava kokonaisuudessaan. Tämän jälkeen lentoasematarvikkeet kahvilassaan myyvä yritys C voi tulla noutamaan tarvikkeet omiin tiloihinsa tai ne voidaan kuljettaa varas-toon, joka täyttää vaaditut rakenteelliset tai kulunvalvonnalliset kriteerit asiattomien henki-löiden pääsyn estämiseksi lentoasematarvikkeisiin.

Lentoasematarvikkeiden kuljetusketjun aikana alkupisteestä lopulliseen sijoituspaikkaan saat-taa kuulua useampiakin yrityksiä tai valmistuksesta turvalvalvotulle alueelle viennin sekä myynnin voi hoitaa ainoastaan yksi yritys. Lentoasematarvikkeen matkan ajan tarvikkeeseen saattaa päästä käsiksi vain muutama henkilö tai suurten yritysten ollessa kyseessä turvatietoi-suuskoulutuksen vaativia henkilöitä voi olla useita kymmeniä. Havainnekuva kuljetusketjusta löytyy myös turvatietoisuuskoulutuksesta (Liitteet 2 & 5).

2.7 Rajaus

Koulutuksen sisällön luomisen kannalta tärkeää on turvatietoisuuskoulutuksen kohteen rajaa-minen, jotta koulutus pysyy aiheensa puolesta kasassa ja koulutukselta vaadittujen asioiden sisältö selkeänä. Liian laajan koulutusalueen valinta voi johtaa tilanteeseen, jossa oppija omaksuu laajan ja ylimalkaisen tiedon, mutta ei ymmärrä vaadittuja yksityiskohtia. On myös

varottava keskittymästä liian kapealla otteella vain tiettyyn osa-alueeseen, jolloin kokonaiskuva jää hämäräksi, eikä oppija pysty sijoittamaan oppimaansa yksityiskohtaa kokonaisuuteen.

Turvatietoisuuskoulutus on terminä valtavan laaja ja voisi sisältää tulkinnasta riippuen sanana sekä turva- että turvallisuuspuolen asioita (security and safety). Vaikka turvatietoisuuskoulutus rajattaisiin vain turvatietoisuuskoulutukseksi siviili-ilmailun turvaamisesta, olisi siitä materiaalia koottavaksi kokonaiseen kirjasarjaan. Rajaus tähän turvatietoisuuskoulutukseen on kuitenkin suoritettu jo Euroopan Unionin komission asetuksessa 185/2010, jossa turvatietoisuuskoulutuksen sisällölle on asetettu selkeät vaatimukset ja koulutuksen kestoksi kaksi tuntia. Koulutuksen tulee sisältää:

- a) aiempien siviili-ilmailuun kohdistuneiden laittomien tekojen, terroritekojen ja nykyisten uhkien tuntemus;*
- b) tietoisuus asiaa koskevista lakisääteisistä vaatimuksista;*
- c) ilmailun turvaamisen tavoitteiden ja organisaation tuntemus, mukaan luettuina turvavalvontatoimenpiteitä toteuttavien henkilöiden velvollisuudet ja vastuut;*
- d) henkilöiden pysäyttämässä käytettävien menettelyjen tuntemus sekä niiden olosuhteiden tuntemus, joissa henkilöt olisi pysäytettävä tai heistä olisi ilmoitettava;*
- e) ilmoitusmenettelyjen tuntemus;*
- f) kyky tunnistaa kielletyt esineet;*
- g) kyky reagoida asianmukaisesti, kun kiellettyjä esineitä havaitaan;*
- h) tieto siitä, kuinka kiellettyjä esineitä voidaan kätkeä;*
- i) tarvittaessa lentoliikenteen harjoittajan postilähetysten ja materiaalien, lennon aikana käytettävien tarvikkeiden ja lentoasematarvikkeiden suojaamisvaatimusten tuntemus;*
- j) tarvittaessa kuljetusvaatimusten tuntemus.*

Euroopan Unionin asetus 185/2010 ilmaisee turvallisuuskoulutuksen sisällöltä ja koulutuksen käyvän henkilön oppimiselta vaadittavat asiat. Turvatietoisuuskoulutuksen on esimerkiksi annettava opiskelijalle asetuksen liitteen kohdan 11.2.3.10 mukaisesti yleispätevä käsitys turvavalvontatoimenpiteitä suorittavista henkilöistä, kuten turvatarkastajista. Kohta vaatii opetuspaketin antamaan opiskelijalle tarvittavat tiedot, jotta henkilön on mahdollista saavuttaa: ”c) ilmailun turvaamisen tavoitteiden ja organisaation tuntemus, mukaan luettuina turvavalvontatoimenpiteitä toteuttavien henkilöiden velvollisuudet ja vastuut”. Mielestäni tällöin koulutuksen käyvän henkilön on myös syytä ymmärtää turvatarkastuspisteen rakenne ja turvatarkastusprosessi kokonaisuudessaan. Turvavalvontatoimenpiteitä suorittavat henkilöt ovat suoraan yhteydessä tekemäänsä työhön, joten työn ja ympäristön kuvaaminen on olennainen osa

turvavalvontatoimenpiteiden ja -henkilöiden tuntemusta. Suomen Turvaprosjektien pitämän turvatarkastajien peruskurssin koulutusmateriaali on erinomainen lisä tähän tarkoitukseen.

3 Turvatietoisuuskoulutuksen suunnittelu ja työstäminen

Seuraavissa osioissa kuvataan koulutuspaketin suunnittelu- ja työstämisvaiheita. Työvaiheet kuvataan siinä tarkkuudessa, että vastaavanlaisen turvallisuuskoulutuksen toistaminen olisi mahdollista ja helppoa. Samalla lukija saa kuvan opinnäytetyöprosessista kokonaisuudessaan. Tämän lisäksi lukijalle annetaan esimerkki valmiin turvatietoisuuskoulutuksen osion sisältämästä materiaalista tiivistelmänä.

3.1 Koulutuspaketin suunnitteluvaihe

Opinnäytetyön rakentaminen alkoi alkukevästä 2012, jolloin opinnäytetyön aihe varmistui. Haastateltuani turvatietoisuuskoulutuksesta Suomen Turvaprosjektit Oy:n yhteyshenkilöitä ja saatuani riittävän yleiskäsityksen projektin tulevasta sisällöstä ja sen kokoamisesta, alkoi varsinainen opinnäytetyön laatiminen. Laurea ammattikorkeakoulun järjestämän opinnäytetyöprosessin ohjauksen (orientaatio- ja opinnäytetyöseminaarit) lisäksi aloin tutkia työn toteuttamiseksi vaadittavia seikkoja, kuten kirjallisia lähteitä ja koulutukseen kohdistuvia vaatimuksia ja aloin kirjoittaa työstäni päiväkirjamaista raportointia, joista osan yhdistin suoraan tähän opinnäytetyöraporttiin. Kevään aikana perehdyin aiheeseen liittyvään kirjallisuuteen ja tein itselleni hahmotelmia esimerkiksi lentoasematarvikkeiden kuljetusketjusta ja siihen vaikuttavista henkilöistä ja tapahtumista (Liite 2).

Työn ja sen tarkoituksen ymmärtämisen jälkeen voidaan aloittaa materiaalin kerääminen tehtyjen suunnitelmien ja valitun menetelmän pohjalta. Mielestäni uskottavan ja tarkastelua kestävän työn tekemisen pohjana on, työn luonteesta riippuen, usein tarpeellista perehtyä alan lainsäädäntöön ja asetuksiin. Siviili-ilmailun turvaaminen on globaali ja kansainvälisesti kiinnostava asia, joten aiheeseen liittyvä lainsäädäntö ulottuu kauas oman lainsäädäntömme ulkopuolelle.

Havaitsin siviili-ilmailun turvallisuuteen sekä esimerkiksi turvatarkastuksiin liittyvän kirjallisuuden olevan todella vähäistä ja niiden sisältämien asioiden olevan tarpeisiini ylimalkaisia. Lisäksi suurimmassa osassa alan kirjallisuutta pääpaino on ilma-alusten turvallisuudessa tai tapaturmissa, eikä niinkään turvatoimissa, joita tapahtuu ennen ilma-aluksen lähtöä. Löysin kuitenkin melko tuoreesta Kathleen M. Sweetin kirjoittamasta ilmailuturvallisuuteen keskittyneestä kirjasta *Aviation and Airport Security* hyödyllistä tietoa aiemmin tapahtuneista ilmailun kohdistuneista rikoksista (Sweet 2009). Rikoksista ilmailuturvallisuutta kohtaan löytyy silti uudempaa ja laajempaa tietoa verkko-uutisjulkaisuista, jos niiden luotettavuuden tai

epäluotettavuuden kykenee havaitsemaan. Luotettavina tietolähteinä pidin suurimpia kansallisia sekä kansainvälisiä uutismedioita, kuten suomalaiset MTV3 ja Helsingin Sanomat, brittiläistä BBC:tä (British Broadcasting Company) ja yhdysvaltalaisista CNN:ää (Cable News Network).

Useat turvallisuusalan teokset (esimerkiksi Aapio, Kaarnalehto, Kammonen, Laitinen, Mikkonen, Pisto & Tikkanen 2008; Purpura 2003; Fisher & Green 1998; Dahlberg 2001) jättävät turvatarkastustoiminnan kokonaan tai lähes täysin väliin. Useimmat turvallisuusalan kirjat huomioivat aiheissaan ainoastaan PTR-viranomaiset tai vaihtoehtoisesti vartijat ja järjestyksenvalvojat. Lisäksi Yhdysvalloissa kirjoitetussa turvallisuusalan kirjallisuudessa keskitytään yleensä maan sisäisiin ongelmiin ja esimerkiksi terrorismin torjuntaan, jättäen kuitenkin varsinaiset ennalta ehkäisevät käytännöt huomioimatta. Ainoat mahdolliset hyödyt näissä (varsinkin suomalaisissa) kirjoissa turvatietoisuuskoulutuksen sisällön kannalta ovatkin yleisesti kulunvalvontaan liittyvät osiot. Näistä ”Kulunvalvonta ja rikosilmoitinjärjestelmät”-kirja sisältää päteviä huomioita henkilökunnan turvallisuustietoisuuteen ja kulunvalvonnan suunnitteluun liittyen (Hovinen, Kauppi, Leskinen, Vuorinen & Vironen 2007, 20-25). Muut kirjan osiot keskittyvät pääsääntöisesti kuitenkin liialti yksityiskohtaisiin kuvauksiin kulunvalvonnasta ja kulunvalvonnassa hyödynnettävistä järjestelmistä, joten turvatietoisuuskoulutusmateriaalissa kulunvalvonnasta kertovaan osioon soveltui suurelta osin Suomen Turvaprosjektit Oy:n aiempi turvatarkastusmateriaali, jonka koin hyödyllisemmäksi ja sopivammaksi juuri lentoaseman olosuhteisiin.

Yleisesti turvatarkastuksista ja muista ilmailun turvaamiseksi suoritettavista toimenpiteistä löytyvät tiedot Euroopan komission asetuksista. Nämä tiedot ovat riittäviä suurelta osin turvatietoisuuskoulutuksen vaatimuksiin nähden, mutta joissain koulutuksen osissa asioiden selvittämiseksi on tarpeellista syventyä asetuksessa mainittuja toimenpiteitä syvemmälle. Näiden toimenpiteiden käytännön toteutus on usein jäsenmaista itsestään kiinni, joten toteutustavat voivat vaihdella ja yhtä oikeaa tapaa kertoa asiat ei varmasti ole.

Hyvänä tietolähteenä tarkennuksiin toimivat Suomen Turvaprosjektit Oy:n koulutusmateriaali sekä kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma, jotka kuitenkin molemmat sisältävät salaiseksi luokiteltua materiaalia. Useat näiden lähteiden tiedot löytyvät kuitenkin julkisista materiaaleista, kuten aiemmin mainituista EU asetuksista, eikä salaista tietoa ole lainkaan turvatietoisuuskoulutuksessa. Mainittuja lähteitä on käytetty lähinnä turvatietoisuuskoulutuksessa ilmaistujen asioiden paikkansa pitävyyden tarkastamisessa, sillä nämä artikkelit kokoavat kätevästi yhteen useat määräykset ja lait.

Koulutuksen toteuttamiseen ja verkko-opetukseen keskittyneet materiaalit taas auttavat turvatietoisuuskoulutuksen sisällön ja rakenteen saamisessa vaadittuun muotoon, jos pätevän ja

tarkoitukseen sopivan kirjan onnistuu löytämään. Suuri osa verkko-opetukseen keskittyneistä teoksista ei anna tarpeeksi tietoa yksittäisen koulutuksen rakentamisesta, vaan moni verkko-opetusteos tuntuu olevan tarkoitettu antamaan tietoa opettajille tai kouluttajille jatkuvana opetusmetodinä. Osa kirjoista keskittyy liialti tietyn ohjelman tai verkkopalvelun esittelyyn tai tarjoavat ainoastaan tukea tietotekniikassa vasta-alkajille, ollakseen turvatietoisuuskoulutuksen luomisessa avuksi. Havaitsin myös, että verkko-opetuskirjallisuutta on tehty laajasti 1990-luvun lopun ja 2000-luvun alun molemmin puolin, joten aineisto oli joiltain osin vanhentunutta. Kuitenkin Eija Kallialan ”Verkko-opettamisen käsikirja” tarjosi joitain hyviä huomiota verkko-opetuksen suunnitteluun (Kalliala 2012, 60-63). Kirjassaan Kalliala kertoo verkkokurssin suunnittelun yhteydessä käsikirjoituksen laadinnasta, jonka toteutin omassa työssäni omaan tarpeeseeni muokattuna eräänlaisena muistilistana (Liite 3). Tässäkin tapauksessa päädyin tarkastelemaan lisäksi Suomen Turvaprojektien aiempaa verkkokoulutustoteutusta (DGR) ja soveltamaan omia kokemuksiani hyvistä verkkokoulutuksista.

3.2 Koulutuspaketin työstämisvaihe

Koska koko koulutuksen tarkoituksena on vaikuttaa tunnettu toimittaja-statusen omaavien yritysten henkilöstön toimintatapoihin, oli koulutusmateriaalin kasaamisessa tärkeintä tehdä selväksi verkko-opiskelijalle toimenpiteet, joita tunnetun toimittajan tulee soveltaa toimissaan lentoasematarvikkeiden ja lennon aikaisten tarvikkeiden kanssa. Lisäksi on selkeästi esitettävä toimenpiteet, joilla mahdolliset turvallisuusaukot voidaan tilkitä ja menettelyt tilanteissa, joissa voidaan epäillä lähetyksen koskemattomuuden vaarantuneen tai voidaan epäillä lentoasematarvikkeisiin kohdistuvan mahdollisia rikollisia toimia. Tämän tiedon ympärille kasattiin lisäksi EU-komission asetuksen vaatimat koulutusta täydentävät osiot, jotka ovat mainittu aiemmin kohdassa 2.7 Rajaus.

Kerätyn aineiston kokoamisen jälkeen ja opinnäytetyön valmistusprosessin oltua tarpeeksi selkeä voitiin aloittaa itse turvatietoisuuskoulutuksen kasaaminen. Verkkokoulutuksen tekijälle on omien kokemusteni mukaan kohteliasta ilmoittaa koulutuksen aluksi tulevan koulutuksen sisältö, koulutettavalle olennainen tieto koulutuksesta sekä kertoa mahdollisesta loppukoosteesta. Tämä menettely on yhdenmukaista myös aiemmin mainittuun huomioon motiivoinnin merkityksestä opiskelijalle, joka on mainittu kohdassa ”2.2 Koulutuspakettia ohjaavat oppimisteoriat”. Uskon tämän helpottavan koulutuksen aloitusta ja antavan miellyttävän, ammattimaisen ja rehellisen kuvan tekijöistä sekä turvatietoisuuskoulutuksesta sekä lisäävän mielenkiintoa verkko-opinnon suorittamiseen. Koulutuksen alkuun on lisäksi syytä tehdä koulutautuvalle henkilölle selväksi koulutuksen tarkoitus ja syy kyseisen koulutuksen pitämiseen.

Valmistusvaiheen aikana EU-komission asetuksen mukaista listaa turvatietoisuuskoulutuksen sisällöstä tarkasteltiin systemaattisesti yksi kerrallaan ja pyrittiin vastaamaan jokaiseen vaa-

dittuun osioon. Kohta kerrallaan toteutettu sisällön luominen auttaa tekijää paneutumaan sen hetkiseen aiheeseen ja helpottaa tekijän aikataulutusta. Näin varmistetaan myös, ettei koulutuksesta unohdu pois vaadittuja osioita.

Työstämävaiheen kulku toisti useimmiten kaavaa:

- 1) Tarkastellaan EU-asetuksen sen hetkistä kohtaa.
- 2) Pohditaan mitä kyseinen aihe käsittää, mistä tietoa kyseisestä aiheesta voidaan saada ja mitkä ovat ne olennaiset asiat, jotka turvatietoisuuden välittymiseksi on aiheesta kerrottava.
- 3) Tarkastellaan mitä EU lainsäädäntö, Suomen laki, kansainvälisten ilmailujärjestöjen määräykset, uutiset tai kirjallisuus aiheesta sanovat.
- 4) Verrataan saatuja tietoja Suomen Turvaprojektit Oy:n koulutusmateriaaliin ja pohditaan voiko vanhasta materiaalista saada lisäarvoa turvatietoisuuskoulutukseen.
- 5) Kirjoitetaan teksti ja arvioidaan sen puutteet sekä suoritetaan mahdolliset korjaukset.
- 6) Mietitään kirjoitetun osion jälkeen eri osioiden välissä esitettävät oppimisen sisäistämistä mittaavat ja opiskelijan valveutuneisuutta lisäävät välikysymykset.

Turvatietoisuuskoulutuksen selkeyden kannalta EU-komission asetuksen 185/2010 mukaista listaa turvatietoisuuskoulutuksen sisällöstä ei toteutettu sellaisenaan, vaan osioita yhdisteltiin tai pilkottiin sopivaksi katsotulla tavalla mielekkään lopputuloksen saavuttamiseksi. Näin ollen esimerkiksi asetuksen kohdat c), d) ja g) löytyvät yhteisen ”Lentoasematarvikkeiden tunnettu toimittaja” otsikon alta, kun taas b) kohdan mukainen vaatimus asiaa koskevan lainsäädännön esittämisestä on pilkottu useiden otsikoiden alle, jokaisen osion sisältäessä omat lakitekstinsä. Tämä jako on tehtävä eri koulutuksia varten kyseiseen koulutukseen sopivalla tavalla eikä yhtä ainoaa tapaa jakaa käsiteltävä asia tietyllä tavalla ole. (EU 185/2010 liitteen kohta 11.2.3.10.)

Opiskelumateriaalin valmistuessa on syytä ajoittain esittää valmistuneet materiaalit tarkastettavaksi ja arvioitavaksi valitsemalleen henkilölle, jotta kertyneestä materiaalista on mahdollista saada puolueettomampi arvio. Opetusmateriaalia kirjoittaessa on helppo sokaistua omalle työlleen ja toistaa samaa virhettä tai joukkoon eksynyttä huonoa tyyliä koko työn ajan. Esimerkiksi turvatietoisuuskoulutuksen osa-alueiden lopullinen esitysjärjestys saavutti lopullisen muotonsa vasta tarkastuskierroksen jälkeen, kun kaikki osapuolet huomasivat järjestyksen vaativan muutosta. Ulkopuolisen suorittama arvio nosti esille asian, joka työn tekijältä olisi muuten työtä tehdessä jäänyt havaitsematta.

Valmistunut opetusmateriaali tehtiin aluksi kokeellisena 130 sivun PowerPoint-esityksenä, joka annettiin testikäyttöön Suomen turvaprojektit Oy:n turvallisuuskouluttajaorganisaatioon. Tällä tavoin pystyttiin arvioimaan esimerkiksi verkko-opetuksen tekemiseen kuluva aikaa ja pohtimaan tarvitaanko verkko-opetusmateriaalia lisää vai tulisiko sitä jopa vähentää. Valmiin turvatietoisuuskoulutuksen lopullisista tekijöistä osa ei kuitenkaan ole yhtäläillä turvallisuus-orientoituneita, kuin yrityksen palveluksessa toimivat turvallisuuskouluttajat, joten ajankäytöstä ei voida näin vetää suoraa johtopäätelmiä. Testihenkilöinä toimi tästä syystä myös vähemmän turvallisuustyötä tehneitä henkilöitä. Testauksella pyrittiin myös selvittämään, onko turvatietoisuuskoulutus liian tekstipainotteinen, pitkästyttävä, helppo tai vaikea.

Testihenkilöiltä kerättyjen tietojen mukaisesti verkko-opetusta pidettiin vaikeustasoltaan sopivana, mutta opetuksen kestoa huomattiin tarvittavan pidentää vielä lisää. Lopulliseen työhön lisättiin materiaalia vielä noin 20 PowerPoint sivun verran. Lisäksi osan koulutuksen sisältämistä sivuista havaittiin tuovan kerralla liikaa luettavaa opiskelijalle, joten yhden sivun asiasisältöä vähennettiin ja esitetty tieto jaettiin useammalle sivulle. Näin ollen turvatietoisuuskoulutuksen pituus oli lopulta 170 sivua.

Oma työni verkko-opetusmateriaalin parissa päättyi testauksen jälkeen saavutettuun yleiseen tyytyväisyyteen. Materiaali kuitenkin jatkoi matkaansa lisäkäsittelyyn, jossa siitä muokattiin vielä käytettävään verkko-ohjelmaan soveltuva versio, jota tämän jälkeen alettiin markkinoida mahdollisille asiakkaille. Turvatietoisuuskoulutuksen sisältö myös hyväksyttiin Trafilla, joka hyväksyi sen lähes sellaisenaan.

3.3 Lyhyt kuvaus turvatietoisuuskoulutuksen sisällöstä

Koulutusmateriaalin alkuosa koostuu opiskelevalle henkilölle tarkoitetusta ohjeistuksesta, sekä sisällön ja käsitteet selventävästä osiosta. Tässä osiossa esitellään myös koulutuksen tarkoitus ja tavoitteet sekä yleisiä ohjeita ja huomioita liittyen turvallisuuden tiedostamiseen ja omien toimintatapojen turvallisuuden tärkeyden ymmärtämiseen. Jatkossa opiskelija käy läpi osiot turvallisuutta ylläpitävistä kansallisista ja kansainvälisistä organisaatioista, yleisimmin käytetyistä lentoasema-alueelle tuotavien materiaalien turvalvontatoimenpiteistä, ilmailun turvaamisen historiasta, ilmailurikosten historiasta, lentoasematarvikkeiden tunnetusta toimittajasta ja kielletyistä aineista ja toimista niitä kohdattaessa.

Turvatietoisuuskoulutuksen sisältämä ”Tervetuloa turvatietoisuuskoulutukseen!” - osio antaa hyvän käsityksen työstämävaiheen kulusta. Noin kahdeksasosan opetusmateriaalista käsittävä sisältö koostuu koulutuksen tavoitteista, EU-asetuksen sisältämistä määräyksistä tunnettua toimittajaa koskien sekä tiettyjen koulutukseen liittyvien oleellisten termien selityksistä.

Parhaan esimerkin turvatietoisuuskoulutuksen sisällöstä antaa tiivistelmä edellä mainitusta osiosta:

Turvatietoisuuskoulutuksen osa 1: Tervetuloa turvatietoisuuskoulutukseen!

Turvatietoisuuskoulutus on tarkoitettu henkilöille, jotka työssään toimivat lentoasematarvikkeiden tai lennon aikana käytettävien tarvikkeiden parissa valmistajina, pakkaajina, lähettäjinä, vastaanottajina, myyjinä tai ovat muissa työtehtävissään kyseisten tarvikkeiden kanssa tekemisissä ennen niiden päätymistä lopulliseen sijoituspaikkaansa

Tavoitteena turvatietoisuuskoulutuksessa on antaa lentoasematarvikkeiden tai lennon aikana käytettävien tarvikkeiden parissa työskenteleville henkilöille selkeä kuva niistä toimenpiteistä, joita näihin tarvikkeisiin tulee kohdistaa oman työpanoksensa aikana ja koko kuljetusketjun ajan, jotta tavarantoimitusten turvallisuus, eheys ja koskemattomuus voidaan varmistaa. Turvatietoisuuskoulutus tarjoaa myös kattavan tietopaketin tunnetulle toimittajalle annetuista määräyksistä, ohjeista ja vastuista sekä siviili-ilmailun turvaamiseen liittyvistä tekijöistä, uhkista ja niiden vastaisista toimenpiteistä. Turvatietoisuuskoulutus perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston (EY) asetukseen nro. 300/2008 yhtenäisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja asetuksista ja on EU:n komission asetuksen nro. 185/2010 mukaisesti edellytyksenä lentoasematarvikkeiden ”Tunnettu toimittaja”-statuksen myöntämiselle.

Turvatietoisuuskoulutuksen aikana tutustutaan: aiempiin siviili-ilmailuun kohdistuneisiin laittomiin tekoihin, terroritekoihin ja nykyisiin uhkiin, tunnettua toimittajaa koskeviin lakisääteisiin vaatimuksiin, ilmailun turvaamisen tavoitteisiin sekä organisaatioihin, mukaan luettuina turvavalvontatoimenpiteitä toteuttavien henkilöiden velvollisuudet ja vastuut, henkilöiden pysäyttämisenä käytettäviin menettelyihin sekä niihin olosuhteisiin, joissa henkilöt olisi pysäytettävä tai heistä olisi ilmoitettava, ilmoitusmenettelyihin, kiellettyihin esineisiin, kuinka ne voidaan kätkeä ja kuinka niihin tulee reagoida, lentoliikenteen harjoittajan postilähetysten ja materiaalien, lennon aikana käytettävien tarvikkeiden ja lentoasematarvikkeiden suojaamisvaatimuksiin ja kuljetusvaatimuksiin.

Suomen sanalla turvallisuus voidaan tarkoittaa sekä turvallisuutta rikollisilta toimilta ja tahallisilta vahingonteoilta tai turvallisuutta onnettomuuksilta tai tapaturmilta. Englanniksi turvallisuus on jaettu sanoihin ”Security” ja ”Safety”, joista security liittyy laittomien tekojen ehkäisyyn ja vastatoimiin, ja safety onnettomuuksien ehkäisyyn. Koulutuksessa pääpaino on turvallisuuden Security-osuudessa.

Security-määräyksillä pyritään estämään rikollisia tekoja, jotka voivat vaarantaa siviili-ilmailun turvallisuutta sekä rikkovat kansallisia tai kansainvälisiä lakeja ja asetuksia. Suomen siviili-ilmailun security-asioista vastaava viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Rikollisten tekojen käsittelystä vastaavat poliisi, rajavartiolaitos tai tulli.

Safety-määräyksillä pyritään varmistamaan siviili-ilmailun materiaalin, rahdin sekä henkilöiden turvallinen kuljetus lentoteitse kansallisia että kansainvälisiä lakeja ja asetuksia noudattaen. Suomen siviili-ilmailun safety-asioista vastaava viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, jonka lentotoiminnan tarkastajat valvovat muun muassa, että lentotoimintaorganisaatiot toimivat asetettujen vaatimusten mukaisesti. Onnettomuustilanteissa tutkinta siirtyy Onnettomuustutkintakeskuksella (OTK), joka siirtää asian poliisille, jos on aihetta epäillä rikollista tekoa.

Tärkeä osa siviili-ilmailun turvaamista on kiellettyjen ja jopa hengenvaaraa aiheuttavien esineiden ja aineiden viennin estäminen lentoasema-alueelle. Ilman valvontaa olevat lentoasemalle menevät tarvikkeet tarjoavat rikollisille toimijoille mahdollisuuden turvatoimenpiteiden kiertämiseen, esimerkiksi lisäämällä materiaalia tavarantoimitukseen, poistamalla tarvittavaa materiaalia tavarantoimituksesta tai muuttamalla lentoasematarvikkeiden sisältöä.

Lentoasematarvikkeita ei tule koskaan jättää ilman valvontaa tai ulkopuolisten henkilöiden pääsy tarvikkeisiin tulee tehdä mahdottomaksi. Lentoasematarvikkeiden kuljetusketjun osana vastuu on jokaisen omassa työssään lentoasematarvikkeita kuljetettavan henkilön. Tämä tarkoittaa vastuuta kuljetuksen turvallisuudesta, sisällön eheydestä ja koskemattomuudesta.

Mikäli lentoasematarvikkeiden parissa työskentelevä henkilö havaitsee työssään epämääräistä tai laitonta toimintaa, epämääräisiä henkilöitä tai tiedonurkintayrityksiä, on hänen tehtävä välittömästi ilmoitus esimiehelleen tai otettava yhteyttä viranomaisiin. Turvallisuustietoisuuden on heijastuttava jokapäiväisessä työpanoksessa ja toimintatavoissa.

Lisää esimerkkejä lopullisen turvatietoisuuskoulutuksen sisältämisestä asioista löytyy tämän raportin liitteestä ”Esimerkit valmiista turvatietoisuuskoulutuksesta” (Liite 6). Kuten liitteistä voidaan huomata, lopullisessa versiossa yllä olevan kaltaiset tekstit on pilkottu useampiin osiin koulutuksen selkeyttämiseksi ja luentatyön helpottamiseksi.

4 Opinnäytetyön arviointi

Opinnäytetyötä suunnitellessani olin valinnut omiksi saavutettaviksi tavoitteikseni turvallisuusosalalle liittyvän koulutustyön valmiiksi saattamisen ja valmistuneen koulutuspaketin teke-

miseen liittyvien seikkojen ja työskentelytapojen oppimisen. Pyrkimykseni oli kyetä muuttamaan lakitekstien vaikeasti sisäistettävät ja joissain tapauksissa hankalasti luettavat asiasisällöt helposti ymmärrettävään muotoon, kuitenkin säilyttäen lain hengen ja koulutukselle asetetut lain vaatimukset. Halusin myös syventää osaamistani Suomen Turvaprojektit Oy:n kaltaisten koulutusorganisaatioiden työtavoista ja päästä tuntemaan projektiluontoisen työn vaatimukset ja toteutuksen.

Työn valmistumisen ja sisällön kannalta tavoitteeni onnistuivat mielestäni mainiosti. Saavutettu lopputyö oli sekä valvovan viranomaisen Trafín että työn tilanneen Suomen Turvaprojektit Oy:n mielestä laadukas, sisältäen olennaiset vaaditut asiat. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín vaatimat korjaukset työhön olivat kohtuullisia ja mielestäni järkeviä. Trafi esitti muun muassa erääseen osioon lisää havainnoivaa kuvamateriaalia ja toisen osion tekstien pilkkomista useampaan osaan. Asiavirheitä Trafi ei havainnut.

Turvatietoisuuskoulutuksen teko mahdollisti minulle myös lentoasemalla tapahtuvien turvatoimenpiteiden, joihin olin itse turvatarkastuskouluttajana tottunut, näkemisen ulkopuolisen silmin. Tämä on mielestäni yksi tärkeä huomioitava asia, jonka koulutusta tehdessäni havaitsin. Koulutuksen tekijän tulisi ymmärtää kohteet, jolle työ tehdään ja nähdä koulutuksen sisältö kohteen näkökulmasta. Tämä ei tarkoita, että työ on tehtävä täysin koulutettavan kohderyhmän ehdoilla, mutta asia on hyvä tiedostaa.

Oppimisen kannalta turvatietoisuuskoulutuksen laatiminen lentoasemaympäristöön ei ollut välttämättä kaikkein opettavaisin kokemus. Mukavuusalueen ulkopuolelle astuminen, kuten uuteen ympäristöön tai tuntemattomalle organisaatiolle työskenteleminen, olisivat voineet antaa oppimiskokemuksena vielä enemmän. Sain kuitenkin arvokasta tietoa toimintatavoista koulutukseen ja koulutusmateriaalien kasaamiseen liittyen, joista suuri osa on pätevää mielestäni lähes jokaiseen organisaation ja koulutustapahtumaan siirrettynä.

4.1 Turvatietoisuuskoulutuksen kriittinen tarkastelu

Turvatietoisuuskoulutuksen valmistumiselle oli annettu Suomen Turvaprojektit Oy:n toimesta verrattain vaativa aikataulu, koska idea verkossa toteutettavasta koulutuksesta tuli esille vasta muutamaa kuukautta ennen tunnettu toimittaja-määräyksen voimaantulua. Tästä johtuen oman työni loppuun saattamisella oli varsin kiire ja aikaa aineiston keräämiselle, analysoinnille ja itse materiaalin laatimiselle jäi noin kaksi kuukautta aikaa. Tämänlaisen turvatietoisuuskoulutusmateriaalin rakentamiseen olisi voinut varmasti käyttää enemmänkin aikaa, varsinkin työn viimeistelyyn. Oman näkemykseni mukaan valmis työ olisi voitu vielä koekäyttää varsinaisilla asiakkailta ennen julkistamista, mutta aikataulusyistä päädyttiin mahdolliset korjaukset suorittamaan jälkikäteen päivityksinä, mikäli asiakkailta korjausehdotuksia tulisi.

Kiireistä aikataulua haittasi myös samaan aikaan suorittamani täyspäiväinen opiskelu. Vastaavanlaisen työn laatiminen vie todennäköisesti käytännössä normaalissa työelämässä vähemmän aikaa, sillä työntekijän on mahdollista keskittyä vain yhteen asiaan koko työpäivänsä ajan. Oman työskentelyni suoritin opintojeni ja varsinaisen työni ohessa iltaisin sekä viikonloppuisin. Tämä vaikeutti työtäni myös siitä syystä, etten turvatietoisuuskoulutusta tehdessäni voinut välittömästi kysyä neuvoa keneltäkään kohdatessani vaikeuksia. Esteen sattuessa eteeni, työ keskeytyi, kunnes sain varmistettua mieltä askarruttavan asian sopivalta henkilöltä. Normaalissa toimistotyössä vastaavanlaista tuskin sattuisi.

Tuottaessani tekstiä PowerPoint muodossa en ollut varma kuinka hyvin tämänkaltainen tyyli tulee sopimaan lopulliseen ohjelmistoon. Mielestäni tässä voitaisiin säästää huomattavasti aikaa työskentelyltä, mikäli koulutusmateriaalin ”raaka”-versio toteutetaan heti samaan tai lähes samaan muotoon lopullisen koulutusmateriaalin tyylin kanssa. Tässä kyseisessä asiassa olisi omassa työssäni ollut syytä tehdä enemmän yhteistyötä Suomen Turvaprosjektit Oy:n kanssa, mutta tiedostin asian liian myöhään. Onneksi PowerPoint kalvot, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta, sopivat liki täydellisesti lopullisen ohjelman vaatimaan muotoon.

4.2 Opinnäytetyön toistettavuus

Opinnäytetyönä toteutettava turvatietoisuuskoulutus voi tulla myöhempään käyttöön vielä lähitulevaisuudessa. Meneillään oleva turvamääräysten yhdentäminen EU-tasolla tulee vaikuttamaan myös esimerkiksi rahti- ja postilähetyskiin sekä niiden parissa toimiviin yrityksiin, jotka haluavat itselleen tunnettu lähettäjä-statuksen ja samalla helpotetut turvatarkastukset. EU-komission asetuksessa 185/2010, jossa ilmaistiin myös vaatimukset lentoasematarvikkeiden tunnetuille toimittajille, ilmaistaan rahti- ja postilähetyskiä suorittavien yritysten tarve tarjota työntekijöilleen riittävää turvallisuuskoulutusta. Asetuksen luvussa 11.2.3.9 annetut vaatimukset rahti- ja postilähetyskiä suorittavien tunnettujen lähettäjien henkilökunnan koulutukselle ovat lähes vastaavat lentoasematarvikkeiden tunnetun toimittajan turvatietoisuuskoulutuksen kanssa. Pienin lisäyksiin tehtyä turvatietoisuuskoulutusta voidaan käyttää pohjana esimerkiksi juuri rahti- ja postilähetysyritysten henkilökuntaa koulutettaessa. (EU 185/2010 liitteen kohta 11.2.3.9.)

Täydellistä turvatietoisuuskoulutuksen sisältöä ei tässä työssä esitellä, sillä sen jakaminen julkisesti voisi haitata Suomen Turvaprosjektit Oy:n liiketoimintaa. Tämän raportin sisältöä tarkastelemalla voidaan kuitenkin saavuttaa mielestäni järkevästi toteutettu koulutus, jos tavoitteena on tuottaa itseopiskeltavaa verkko-opetusmateriaalia. Itse koulutuksen sisällön kasaamiseen apua löytyy esimerkiksi valmista työtä esittämissä kuvissa liitteessä 5.

5 Yhteenveto

Kaiken kaikkiaan olen tyytyväinen saavutettuani lopulta tavoitteeni turvatietoisuuskoulutuksen suhteen ja saatuani opinnäytetyöni valmiiksi. Turvatietoisuuskoulutus valmistui aikataulussa ja täytti siltä vaaditut ominaisuudet sekä Suomen Turvaprojektit Oy:n, että turvatietoisuuskoulutuksen hyväksyneen Trafimieheistä. Positiivista palautetta turvatietoisuuskoulutusta kohtaan kuvaa myös Suomen Turvaprojektit Oy:n antama palautekirje (Liite 6).

Toiminnallisen opinnäytetyön päämäärän ja valittujen tutkimusmenetelmien mukaisesti lopputuotos oli tarkoitukseen sopiva ja toimiva. Kehittämistä uskon silti löytyvän vastaavanlaisen koulutuksen rakentamisessa, ja esimerkiksi esitetynlaisen mekaanisen oppimisen luoma tietotaito ei välttämättä tuota parasta oppimistulosta. Lisäksi parhaan lopputuotteen saavuttamiseksi on mielestäni syytä tarkastella ja tutkia tehtyä koulutusta esimerkiksi useilla asiakaskeiluilla ennen tuotteen julkistamista. Tässä työssä suoritettu laaduntarkastelu pelkästään kollegoiden arvioiden ja määrällisesti valitettavan vähäisten ulkopuolisten henkilöiden tarkastelun perusteella ei välttämättä tuo riittävän kattavaa kuvaa työn soveltuvuudesta asiakaskunnalle. Saadun asiakaspalautteen perusteella olisi mahdollista saavuttaa entistä valmiimpi tuote ja näin ollen parempi laatu asiakkaiden silmissä.

Toivon pystyväni tulevaisuudessa rakentamaan laajempia koulutuskokonaisuuksia, joissa lyhytaikaisen opettamisen sijaan pystyttäisiin muodostamaan monimuotoisia koulutuksia, jotka sisältävät sekä lähi- että mahdollisesti verkko-opetusta. Suorittamani opinnäytetyön myötä uskon saaneeni tähän hyvän pohjan.

Lähteet

Aapio, L., Kaarnalehto, A., Kammonen, L., Laitinen, J., Mikkonen, J., Pisto, M. H. & Tikkanen, S. 2008. Ammattina turvallisuus. Helsinki: WSOY Oppimateriaalit.

Dahlberg, A. 2001. Air rage. Yhdysvallat: Ashgate Publishing Company.

Euroopan komissio 2012. Euroopan Unionin oikeuden soveltaminen. Viitattu 9.5.2012. http://ec.europa.eu/eu_law/index_fi.htm

EY 272/2009. 2009. Komission asetus (EY) 272/2009. Viitattu 9.5.2012. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:091:0007:0013:FI:PDF>

EU 185/2010. 2010. Komission asetus (EU) 185/2010. Viitattu 9.5.2012. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:055:0001:0055:FI:PDF>

EY 300/2008. 2008. Komission asetus (EY) 300/2008. Viitattu 9.5.2012. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:097:0072:0084:FI:PDF>

Eur-Lex. 2012. Euroopan unionin lainsäädäntö. Viitattu 20.4.2012. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32010R0185:FI:NOT>

Finavia. 2012. Viitattu 11.5.2012. <http://www.finavia.fi>

Fisher, J.R., Green, G. 1998. Introduction to security. Yhdysvallat: Butterworth-Heinemann.

Haasio, A. & Piukkula, J. 2001. Oppiminen verkossa. Saarijärvi: Gummerus Kirjapaino.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. painos. Helsinki: Tammi.

Hovinen, R., Kauppi, V., Leskinen, M., Vuorinen, A. & Vironen, V. 2007. Kulunvalvonta ja rikosilmoitinjärjestelmät. ST-käsikirja 11 2007. Tampere: Tammer-Paino.

ICAO. 2012. International Civil Aviation Organization. Viitattu 1.6.2012. <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

ISVY 2001-2004. 2001. Itä-Suomen virtuaaliyliopisto: Behaviorismi. Viitattu 12.4.2012. <http://www.joensuu.fi/isvy/arviointimateriaali/behaviorismi.html>.

Kalliala, E. 2002. Verkko-opettamisen käsikirja. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino.

Kristiansen, I. 1999. Tehokkaita oppimisstrategioita. Porvoo: WSOY Kirjapainoyksikkö.

Meisalo, V., Sutinen, E. & Tarhio, J. 2003. Modernit oppimisympäristöt. Pieksämäki: RT-Print.

Philip, P.P. 2003. The security handbook. Yhdysvallat: Butterworth-Heinemann.

Sweet, K.M. 2009. Aviation and airport security: Terrorism and safety concerns. Yhdysvallat: CRC Press.

Trafi. 2012. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi/ Ilmailu. Viitattu 18.6.2012. <http://www.trafi.fi/ilmailu>

Vilka, H. Airaksinen, T. 2003. Toiminnallinen oppinäytetyö. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino.

Julkaisemattomat lähteet

Häikiö, P. 2012. Toimitusjohtajan haastattelu. Suomen Turvaprojektit Oy. Vantaa.

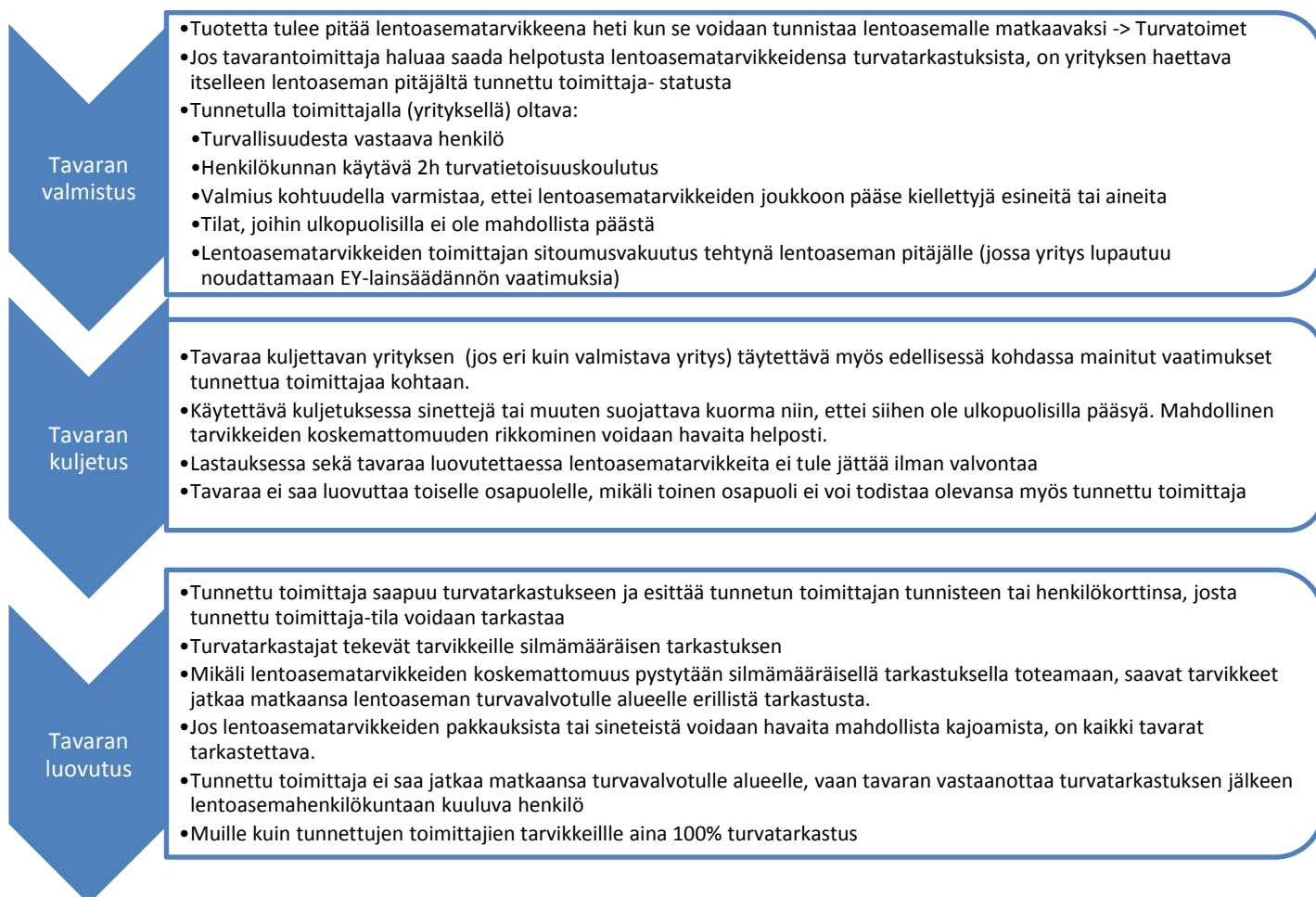
Käppi, J. 2012. Hallituksen puheenjohtajan haastattelu. Suomen Turvaprojektit Oy. Vantaa.

Suomen Turvaprojektit Oy. 2012. Turvatarkastajan peruskurssi-materiaali. Vantaa.

Liitteet

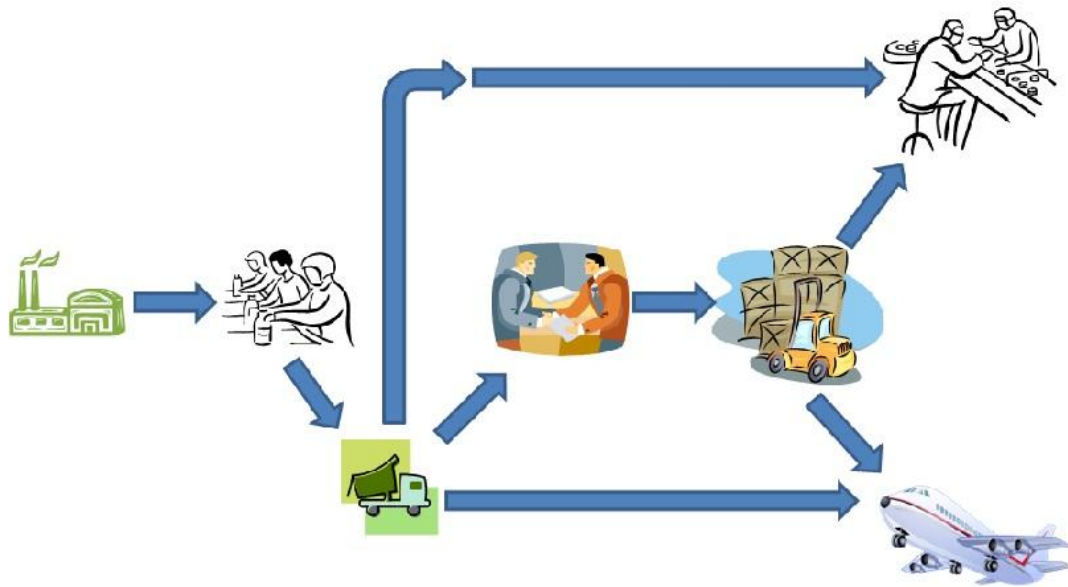
Liite 1 Tunnetun toimittajan tavarantoimitusten kulku	32
Liite 2 Tavarantoimittajien kuljetusketju	33
Liite 3 Turvatietoisuuskoulutuksen muistilista	34
Liite 4 Opinnäytetyöprosessin aikajana	35
Liite 5 Esimerkkejä valmiista turvatietoisuuskoulutuksesta.....	36
Liite 6 Toimeksiantajan palaute	42

Liite 1 Tunnetun toimittajan tavarantoimitusten kulku



Liite 2 Tavarantoimittajien kuljetusketju

Tavarantoimittajat: Kuljetusketju



Liite 3 Turvatietoisuuskoulutuksen muistilista

Muistilista

Vaihe: Suunnittelu

- Selvitä loppukäyttäjät sekä käyttäjien tarpeet ja odotukset
- Selvitä koulutusta järjestävän yrityksen tarpeet ja odotukset
- Selvitä tietotekniset vaatimukset ja mahdolliset erityistapaukset
- Selvitä viranomaisten ja lainsäädännön vaatimukset (ota esimerkiksi selvää vaadittavista hyväksynnöistä)
- Selvitä muut koulutukseen liittyvät ryhmät (tätä kautta myös mahdolliset lisäasiakkaat)
- Suunnittele miten koulutus tullaan toteuttamaan
- Laadi itsellesi aikataulu
- Laadi itsellesi hahmotelma tulevan koulutuksen sisällöstä (selvitä itsellesi mitä olet tekemässä, esimerkiksi kirjoita sisältö otsikkotasolla)
- Suunnittele mistä/miten keräät sisällön koulutukseen

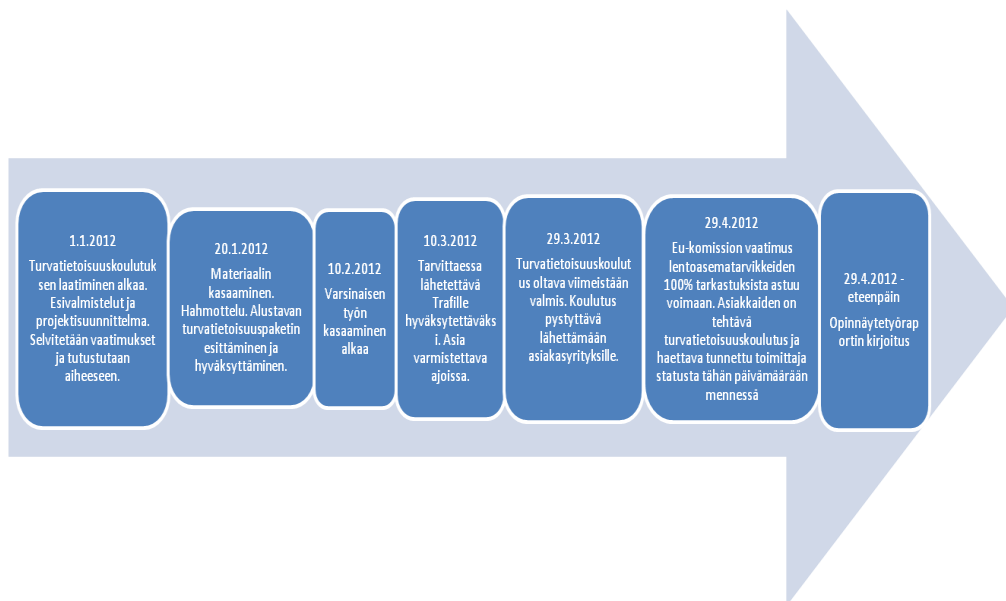
Vaihe: Aineiston kerääminen

- Tutki soveltuvaa kirjallisuutta, aikakauslehtiä ja sähköisiä lähteitä
- Tutki vastaavan viranomaisen ja lainsäädännön vaatimukset aiheetta koskien
- Kysy parhaaksi katsomaltasi henkilöltä (esimerkiksi kollega) oletko hänen mielestään unohtanut jonkin olennaisen tietolähteen
- Tutki miten saat keräämäsi teoriamateriaalin sovitettua aiemmin tekemääsi sisällön hahmotelmaan

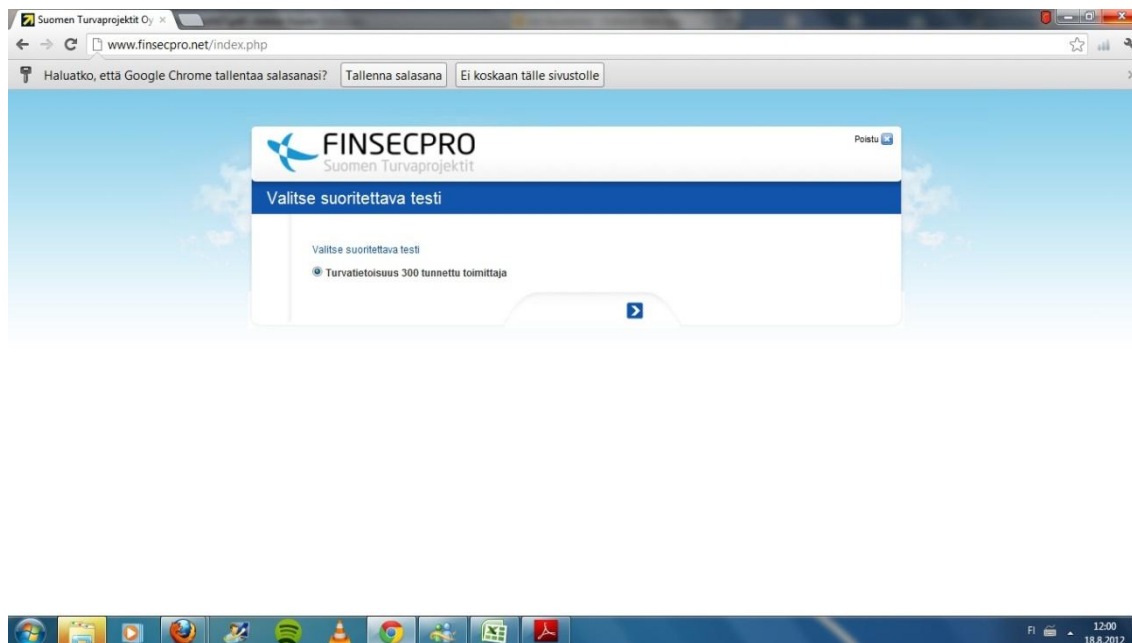
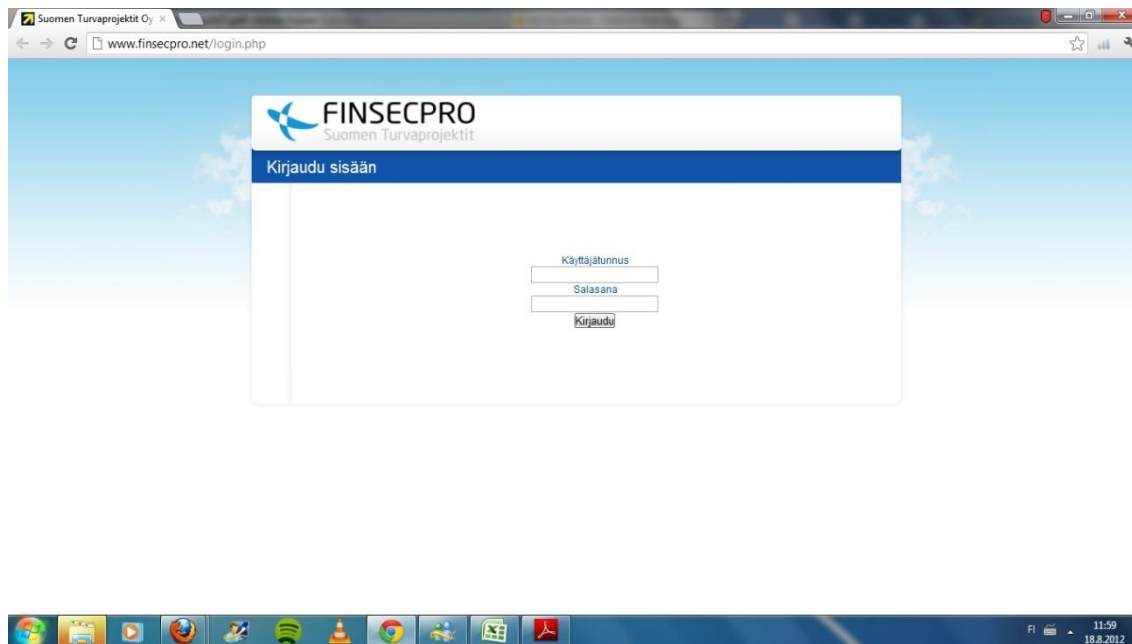
Vaihe: Toteutus ja testaus

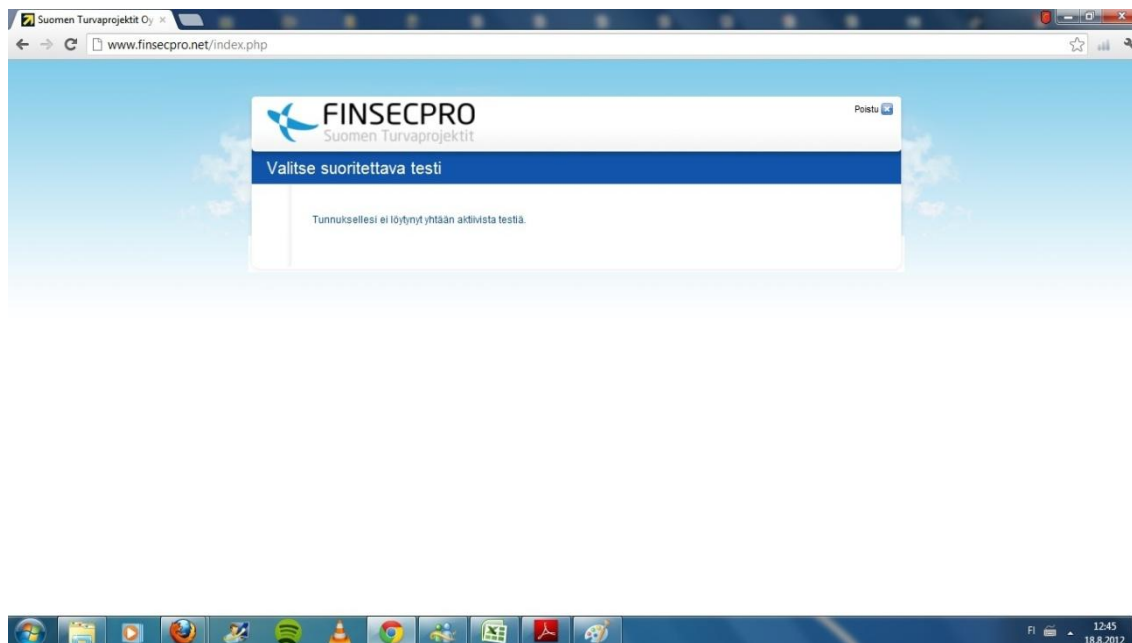
- Mieti onko hahmottelemasi sisältö (tai otsikot) riittävä koulutuksen toteuttamiseksi, ovatko aiheet oikeissa järjestyksissä ja onko teoriamateriaalia kerätessä ilmennyt asioita, jotka tulisi lisätä koulutukseen tai poistaa hahmottelemastasi koulutuksesta.
- Laadi itse koulutus (huomioi koulutuksen erityispiirteet verkko-opetuksen tapauksessa esim. käyttäjän taitotaso, ohjelmisto- ja laitteistovaatimukset)
- Muista pitää tekstimäärä ja aiheisisältö sivua kohden inhimillisenä
- Tee päätetyn tai vaaditun koulutusmuodon perusteella, koulutukseen mahdollisia välikysymyksiä, loppukysymyksiä tai jopa loppukoe.
- Lue teksti läpi ja mieti vielä:
 - o Koulutuksen kesto
 - o Olennaisimmat asiat
 - o Aihealueiden järjestys
- Selvitä testauksen tarve ja laajuus
- Testaa koulutus
- Korjaa havaitut virheet
- Muista hakea mahdollinen hyväksyntä

Liite 4 Opinnäytetyöprosessin aikajana



Liite 5 Esimerkkejä valmiista turvatietoisuuskoulutuksesta





Suomen Turvaprojektit Oy
www.finsecpro.net/test.php

FINSECPRO
Suomen Turvaprojektit

Poistu

Turvatietoisuus

1

Lentoasematarvikkeiden tunnettu toimittaja

Asetuksen 185/2010 mukaisesti lentoasematarvikkeet on turvatarkastettava ennen kuin ne päästetään turvalvotuille alueille, paitsi jos tunnettu toimittaja on soveltanut tarvikkeisiin turvalvontatoimenpiteitä ja tarvikkeet ovat näiden toimenpiteiden suorittamishetkestä asti olleet suojattuina niin, ettei niihin ole päässyt luvatta käsiksi, siihen saakka, kunnes ne viedään turvalvotulle alueelle

99/169

Windows taskbar: 12:30 18.8.2012

Suomen Turvaprojektit Oy
www.finsecpro.net/test.php

FINSECPRO
Suomen Turvaprojektit

Poistu

Turvatietoisuus

1

Tavarantoimittajien kuljetusketju

120/169

Windows taskbar: 12:35 18.8.2012

Suomen Turvaprojektit Oy
www.finsecpro.net/test.php

FINSECPRO
Suomen Turvaprojektit


Poistu

Turvatietsisuus

1

Sinetöinti

- Luvatun lentoasematarvikkeisiin kajoaminen voidaan havaita käyttämällä lähetyksissä sinetöintiä
- Sinettien täytyy olla numeroituja tai muuten merkittyjä ja eriteltyjä
- Sineteistä tulee käydä ilmi mikäli lentoasematarvikkeisiin on kajoattu
- Niiden käytön ja säilytyksen tulee olla valvottua ja rekisteröityä
- Sinettimerkintöjen on seurattava lähetystä, jotta sinetin eheys voidaan todeta määräraipalkalla



110/169

12:32
18.8.2012

Suomen Turvaprojektit Oy
www.finsecpro.net/test.php

FINSECPRO
Suomen Turvaprojektit

Poistu

Turvatietsisuus

1

Toimenpiteet havaittaessa kajoamista

- Jos havaitaan, että lähetyksiin on kajoattu, tulee siitä aina raportoida esimiehelle. Jos voidaan epäillä kajoamisen tapahtuneen rikollisista syistä, on ilmoitettava viranomaisille!
- Lähetykset, joiden koskemattomuutta epäillään, tulee aina turvatarkastaa
- **MUISTA!** Olet omalta osaltasi vastuussa siitä, että lähetykset valmistetaan, pakataan ja toimitetaan lentoaseman turva-alueelle alueille suojatussa kuljetusketjussa!



112/169

12:33
18.8.2012

Suomen Turvaprojektit Oy
www.finsecpro.net/test.php

FINSECPRO
Suomen Turvaprojektit

Poistu

Turvatietoisuus

1

Kysymyksiä kielletyistä esineistä ja aineista

Terroriteoissa käytetty IED (Improvised Explosive Device) voi usein olla hankala havaita, eikä se aina näytä "perinteiseltä" pommita. Perinteisessä IED:ssä on kuitenkin 4 peruskomponenttia, nämä ovat?

Kysymys ?

- 1. Ajastin, kisko, räjähdysaine, patteristo kotelo
- 2. Ajastin, kuiti, patteristo, räjähdysaine kotelo
- 3. Virtalähde, ajastin, sytytin, varmennin kotelo
- 4. Ajastin, virtalähde, sytytin, räjähdysaine

Turvatietoisuus

169/169

12:41
18.8.2012

Suomen Turvaprojektit Oy
www.finsecpro.net/test.php

FINSECPRO
Suomen Turvaprojektit

Poistu

Turvatietoisuus

1

Kysymyksiä siviili-ilmailun turvaamisesta

Siviili-ilmailun turvaamisen tavoite on:

Kysymys ?

- 1. Hankaloittaa kansainvälisten terroristijärjestöjen toimintaa
- 2. Tukea lentoliikennetoiminnan harjoittajan nolla tapaturmaa- tavoitetta
- 3. Tuoda tunnettavuutta lentoliikennetoiminnalle ja turvallisuusalan toimijoille
- 4. Ehkäistä ja havaita siviili-ilmailuun kohdistuvat rikolliset ja laittomat teot

Turvatietoisuus

48/169

12:22
18.8.2012

The screenshot shows a web browser window with the address bar displaying "www.finsecpro.net/test.php". The page header includes the "FINSECPRO Suomen Turvaprojektit" logo and a "Poistu" button. The main content area is titled "Turvatietoisuus" and contains a quiz question numbered "1". The question text is "Lentoasematarvikkeiden tai lennon aikana käytettävien tarvikkeiden tunnetun toimittajan on?". To the right of the question is a small image of a blue question mark icon. Below the question is a "Kysymys ?" section with four radio button options: 1. Huolehdittava, etteivät tarvikkeet kuljetusvälineeseen siirrettäessä jää lastausalusturille hetkeksikään ilman valvontaa; 2. Täytettävä siviili-ilmailua Suomessa koskevat ympäristöehdot; 3. Toimittava EU-asehuksen 2320/2002 mukaisesti; 4. Pyrittävä purkamaan tavaratoimitukset turvavalvotulle alueelle mahdollisimman tehokkaasti turvatoimenpiteistä välttämättä. At the bottom of the question area, there is a navigation bar showing "135/169". The Windows taskbar at the bottom shows the time as 12:37 on 18.8.2012.

The screenshot shows the same web browser window as above, but the quiz question has been completed. The main content area now displays the word "Päätös" (Conclusion). Below it, a message reads: "Olet nyt turvatietoisuus koulutuksen lopussa, talleentaaksesi suoritukseksi ole hyvä ja siirry seuraavaan diaan. Turvatietoisuudesta ja siviili-ilmailun turvaamisesta liittyviin kysymyksiin voit olla yhteydessä yrityksesi turvavastaavaan." Below the text is a photograph of an aircraft's cargo hold being loaded with equipment. At the bottom of the content area, the navigation bar shows "170/169". The Windows taskbar at the bottom shows the time as 12:42 on 18.8.2012.

Liite 6 Toimeksiantajan palaute



T O D I S T U S

Suomen Turvaprojektit Oy tarjoaa siviili-ilmailun turvallisuuteen liittyvää koulutusta. Alkuvuoden 2012 aikana yrityksemme tarvitsi pikaisesti muuttuneen lainsäädännön vuoksi verkkopohjaisen turvatietoisuuskoulutuksen. Koulutusta tulitisiin tarjoamaan lentoasematarvikkeiden tunnettujen toimittajien henkilöstölle. Koulutuksen sisältö otsikkotasolla oli määritelty EU-lainsäädännössä, mutta itse sisällön tuottaminen jäi koulutusorganisaatioiden vastuulle.

Suomen Turvaprojektit Oy:lle kyseisen koulutuksen teki Jari Savolainen opinnäytetyönään. Savolaisen tekemä koulutus voitiin sellaisenaan esittää lentoliikenteen turvallisuusvirastolle TraFille hyväksyttäväksi. TraFi hyväksyi Savolaisen laatiman koulutuspaketin vain pienin korjauksin. Tämän jälkeen yrityksemme pystyikin siirtämään koulutuspaketin asiakkaiden saataville verkkopohjaisesti.

Savolaisen laatima koulutus oli erittäin laadukas ja sopi hyvin osaksi yrityksemme tarjoamaa muuta koulutusta. Yrityksemme on erittäin kiitollinen Jarille hänen tekemästään laadukkaasta ja ammattitaitoisesta työstä.

Vantaalla 27.8.2012

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Panu Häikiö'.

Panu Häikiö
toimitusjohtaja
Suomen Turvaprojektit Oy



Ylästöntie 121A, 01740 Vantaa, Finland,

www.finsecpro.com, VAT: FI0991972-6