



Vaasan yliopisto  
UNIVERSITY OF VAASA

Justiina Airas

## **“US plane maker Boeing is facing questions”**

Vertailussa Boeingin ja BBC:n käyttämät kehykset Etiopian lento-onnettomuudessa

Markkinoinnin ja viestinnän akateeminen yksikkö  
Organisaatioiden viestinnän pro gradu -tutkielma  
Viestinnän monialainen maisteriohjelma

Vaasa 2021

---

**VAASAN YLIOPISTO****Markkinoinnin ja viestinnän akateeminen yksikkö**

<b>Tekijä:</b>	Justiina Airas		
<b>Tutkielman nimi:</b>	"US plane maker Boeing is facing questions": Vertailussa Boeingin ja BBC:n käyttämät kehukset Etiopian lento-onnettomuudessa		
<b>Tutkinto:</b>	Filosofian maisteri		
<b>Oppiaine:</b>	Viestinnän monialainen maisteriohjelma Organisaatioiden viestintä		
<b>Työn ohjaaja:</b>	Ville Manninen		
<b>Valmistumisvuosi:</b>	2021	<b>Sivumäärä:</b>	87

---

**TIIVISTELMÄ:**

Tässä tutkimuksessa vertaillaan, millaisia kehäksiä lentokonevalmistaja Boeing ja brittiläinen yleisradioyhtiö BBC käyttävät Etiopian lento-onnettomuutta käsittelevässä uutisoinnissaan aikavälillä 10.3.–5.4.2019. Lisäksi tarkastellaan, millainen on kehysten ajallinen esiintyvyys. Tutkimuksen aineisto koostuu Boeingin tiedotteista ja BBC:n uutisista. Tutkimusmenetelmänä hyödynnetään kehysanalyysia. Kehukset nähdään tutkimuksessa toimijoiden tekeminä valintoina, joilla edistetään tiettyjä puolia ja vastaavasti jätetään toisia sanomatta. Tarkastelun kohteena oleva lento-onnettomuus tapahtui Etiopiassa vuonna 2019, kun Boeing 737 MAX -mallinen kone putosi taivaalta pian nousun jälkeen. Poikkeuksellisen onnettomuudesta teki se, että samanmallinen Boeingin matkustajakone oli pudonnut alle puoli vuotta aiemmin Indonesiassa samankaltaisessa onnettomuudessa.

Aineistosta ilmenee yhteensä kuusi erilaista kehystä: vastuun, ihmiskohtaloiden, puolustuksen, onnettomuuden, vaikutusten ja vahinkojen sekä konfliktin kehys. Kehyksistä kolme esiintyy Boeingin aineistossa ja viisi BBC:n aineistossa. Kummassakin aineistoissa esiintyi vain kaksi samaa kehystä, jotka olivat vastuun ja ihmiskohtaloiden kehukset. Ihmiskohtaloiden kehysten sisältö on kummassakin hyvin samanlainen, mutta vastuun kehys on sen sijaan sisällöltään erilainen riippuen siitä, onko kyseessä Boeing vai BBC.

Boeingin eniten hyödyntämät kehukset ovat vastuun ja puolustuksen kehukset, joilla yritys pyrkii palauttamaan sidosryhmiensä luottamusta, korjaamaan mainettaan sekä puolustautumaan yritystä kohtaan esitettyjä syytöksiä vastaan. BBC:n eniten hyödyntämät kehukset ovat onnettomuuden, vastuun sekä vaikutusten ja vahinkojen kehukset. Kehyksissä korostetaan onnettomuuden syytöksiä etsimistä, onnettomuuden tapahtumien tarkempaa läpikäyntiä sekä yleisöjen informoimista onnettomuuden vaikutuksista, erityisesti maailmanlaajuisista lentokielloista.

Sekä Boeing että BBC ovat hyödyntäneet keskimäärin kolmea kehystä yhdessä uutisessa. Boeingin kohdalla kehysten ajallisessa esiintyvyydessä ei ole havaittavissa eroavaisuuksia vaan yritys hyödyntää lähes kaikissa tiedotteissaan kaikkia kolmea kehystä. Sen sijaan BBC:n kehysten esiintyvyydessä on huomattavasti enemmän ajallista variaatiota erityisesti vähemmän hyödynnettyissä kehyksissä. Molemmissa aineistoissa kehysten esiintyvyys nousee tarkastelujakson loppupuolella.

---

**AVAINSANAT:** Kehukset, kehysanalyysi, kriisiviestintä, lento-onnettomuudet, media, onnettomuus uutisointi

## Sisällys

1	Johdanto	6
1.1	Tavoite	7
1.2	Aineisto	11
1.3	Menetelmä	13
2	Kehystäminen	16
2.1	Kehyksen käsite	16
2.2	Kehystämisen keinot	18
2.3	Kehystäminen organisaation ja median työvälineenä	21
2.3.1	Organisaatioviestinnän kehystäminen	22
2.3.2	Median uutiskehykset	24
2.4	Kehysanalyysi	27
3	Onnettomuus median ja organisaation viestinnässä	29
3.1	Median onnettomuus uutisointi	30
3.2	Organisaation kriisiviestintä	33
4	Etiopian lento-onnettomuuden kehykset	36
4.1	Boeingin ja BBC:n kehykset Etiopian lento-onnettomuudessa	36
4.1.1	Vastuu	40
4.1.2	Ihmiskohtalot	47
4.1.3	Puolustus	52
4.1.4	Onnettomuus	55
4.1.5	Vaikutukset ja vahingot	58
4.1.6	Konflikti	61
4.2	Boeingin ja BBC:n kehysten ajallinen esiintyvyys	64
4.3	Yhteenveto	66
5	Päätäntö	71
	Lähteet	77
	Liitteet	85
	Liite 1. Boeingin tiedotteiden otsikot	85



**Kuviot**

<b>Kuvio 1.</b>	Kehystämisen keinovalikoima	19
-----------------	-----------------------------	----

**Taulukot**

<b>Taulukko 1.</b>	Kehysten määrällinen ja prosentuaalinen osuus aineistossa	37
<b>Taulukko 2.</b>	Boeingin ja BBC:n kehukset yleisimmästä harvinaisempaan	39
<b>Taulukko 3.</b>	Aineistosta tunnistetut kehukset ja niiden kuvaukset	68

# 1 Johdanto

Lento-onnettomuus saa niin median, yleisöjen kuin hallituksen huomion, sillä sen tapahtuessa valkenee pelottava totuus lentämisestä: lentokoneessa matkustajat ovat tyystin miehistön ja lentokaluston armoilla (Cobb & Primo, 2003, s. 2; ks. Vasterman ja muut, 2005, s. 107–108). Nykyajan ympäri vuorokauden pyörivässä uutissyklissä onnettomuudet saavat median välittömän huomion, ja tapahtuma myös pysyy otsikoissa median spekuloidessa onnettomuuden syytä. Onnettomuustilanteessa media valitsee tiettyjä aspekteja, joita se tapahtuneesta korostaa (Rybalko, 2011, s. 58). Onnettomuuden voidaan esittää olevan seurausta esimerkiksi ilmailualan yritysten liian kepeistä turvatoimista, paikallisen lentokentän henkilöstön virheistä tai yksittäisen pilotin tai suuremman järjestelmän virheestä.

Lento-onnettomuus koskettaa yleensä myös tiettyjä organisaatioita, esimerkiksi lentoyhtiötä tai lentokonevalmistajaa. Tällöin myös organisaatio uutisoi onnettomuudesta median tavoin, sillä lento-onnettomuuksien kaltaiset kriisit muodostavat aina uhan organisaation maineelle (Utz ja muut, 2013, s. 41). Kriisiviestinnällä organisaatio pyrkii korjaamaan mainettaan sekä palauttamaan sidosryhmiensä luottamuksen. Kehittynyt teknologia haastaa organisaatioita reagoimaan kriisitilanteessa entistä nopeammin ja avoimemmin (Huhtala & Hakala, 2007, s. 6). Jos tietoa ei saada organisaatiolta, sidosryhmät noutavat sen muualta. Kriisiviestintä onkin organisaatioille kokonaisuudessaan haasteellinen yhtälö, koska viestinnässä on mukana useita tekijöitä ja diskursseja (Zhang ja muut, 2018, s. 73).

Maaliskuussa 2019 Ethiopian Airlinesin matkustajakone syöksyi pian nousun jälkeen maahan surmaten kaikki kyydissä olleet. Merkittävää onnettomuudessa oli, että alle puoli vuotta aiemmin samanmallinen Boeingin kone oli joutunut hyvin samankaltaiseen onnettomuuteen Indonesiassa. Uusi vakava onnettomuus oli jo käsillä, kun edellisen turman tutkinta oli vielä kesken. Myös media ja muu maailma tarttuivat tähän faktaan.

Tutkimus koostuu yhteensä viidestä pääluvusta. Tässä pääluvussa esitellään tutkimuksen tavoite ja sitä tukevat tutkimuskysymykset sekä käytetty tutkimusaineisto ja -menetelmä. Pääluvussa 2 käsitellään tarkemmin kehystämistä niin organisaation kuin median näkökulmasta sekä kehystämisen keinovalikoimaa. Pääluvussa 3 tarkastellaan onnettomuuden uutisointia jälleen sekä median että organisaation näkökulmasta. Pääluku 4 pitää sisällään tutkimuksen analyysin, jossa pyritään vastaamaan muodostettuihin tutkimuskysymyksiin. Aineistosta esille nousseita Boeingin ja BBC:n hyödyntämiä kehyksiä tarkastellaan kehys kerrallaan ja aineistoesimerkkien kautta esitellään niissä hyödynnettyjä kehystämisen keinoja. Lisäksi analyysissa vertaillaan Boeingin ja BBC:n hyödyntämien kehysten määrää, rakennetta ja esiintyvyyttä. Työn viimeisessä pääluvussa 5 pohditaan syvemmin ja laajemmin tulosten merkitystä ja mahdollisia jatkokysymyksiä sekä arvioidaan tutkimuksen onnistuneisuutta ja tutkimuksessa esiintyneitä rajoitteita.

## **1.1 Tavoite**

Tässä tutkimuksessa tavoitteena on vertailla, millaisia kehyksiä Boeing ja BBC käyttävät Etiopian lento-onnettomuuteen liittyvässä uutisoinnissaan. Kiinnostuksena on nimenomaan tutkia, kuinka Boeingia kohdanneesta kriisistä uutisoidaan yrityksen kannalta ulkomaisessa mediassa sekä yrityksen omissa tiedotteissa. Vaikka Boeing on yhdysvaltalainen yritys, sen globaalin aseman vuoksi voi olettaa, että tapaus on saanut laajalti näkyvyyttä myös muissa maissa ja niiden medioissa. Tämän vuoksi yhdysvaltalaisen Boeingin vertailukohteeksi on valikoitunut brittiläinen BBC, joka on maailman johtavia ja vaikuttavimpia yleisradioyhtiöitä (BBC, 2019a). Yrityksen kannalta ulkomainen media voi myös tarjota vertailukohteena kiinnostavan ja poikkeavan kuvan lento-onnettomuudesta verrattuna siihen, että vertailun kohteena olisi ollut yhdysvaltalainen media.

Uutisoitu lento-onnettomuus tapahtui Etiopiassa maaliskuun 10. päivänä vuonna 2019. Uutisointi Etiopian onnettomuuden turmakonemallista ja Boeingin kriisistä ei ole täysin kadonnut median tai organisaation agendasta kaksi vuotta myöhemminkään. Esimerkiksi BBC:n (2021, 15. lokakuuta) tuorein uutinen tapauksesta on julkaistu lokakuussa 2021

otsikolla ”Former Boeing 737 Max pilot charged with fraud”, jonka mukaan olisi syytä epäillä Boeingin entisen koelentäjän antaneen virheellistä tietoa sekä Etiopian että aiemmin tapahtuneessa Indonesian onnettomuudessa syyppäänä olleesta järjestelmästä. Boeing (2021, 24. helmikuuta) on julkaissut viimeisimmän tiedotteensa onnettomuuksiin liittyen helmikuussa 2021 otsikolla ”Boeing Statement on Department of Transportation Inspector General Final Report on 737 MAX Certification Process”. Näin ollen onnettomuuksissa osallisena olleen turmakonemallin uutisointi nousee edelleen aika ajoin sekä BBC:n että Boeingin agendalle.

Tutkimuksessa keskitytään vertailemaan Boeingin viestintää ja BBC:n onnettomuus uutisointia. Vertailuasema mahdollistaa tapahtuneesta muodostuneiden erilaisten tilannemääritelmien hahmottamisen. Uutisoidessaan asioista organisaatiot ja media pyrkivät saavuttamaan erilaisia tavoitteita (McCombs, 1977, s. 90; Coombs, 2007a, s. 163, 165). On siis oletettavaa, että Boeing ja BBC rakentavat omista intresseistään kumpuavia tilannemääritelmiä lento-onnettomuuteen liittyen. Organisaation ja median erilaiset määritelmät päätyvät lopulta yleisöille, joiden muistijälkeä julkisuuteen nousseet onnettomuuden tilannemääritelmät muokkaavat. Onkin keskeistä selvittää, millaisia erilaisia määritelmiä onnettomuudesta julkiseen keskusteluun nousee.

Vertailuasemasta paljastuu myös, onko Boeing yrityksenä onnistunut saamaan julkisuuteen omat kehyksensä ja siten oman määritelmänsä onnettomuuden tapahtumista. BBC on globaalisti vaikuttava media, joka tavoittaa yleisöjä ympäri maailmaa (BBC, 2019b). Sen keskeisiin vaikutuskanaviin kuuluu myös Yhdysvallat. Tämän vuoksi voidaan olettaa, että yhdysvaltalaisista Boeingia kiinnostaa, miten vaikuttava ja laajalevikkoinen brittiläinen yleisradioyhtiö onnettomuuden ja Boeingin uutisoinnissaan kehystää. Globaalin vaikutavuutensa kannalta BBC on myös Boeingille hyvä kanava levittää omia tulkintojaan ja toivoa, että media tarttuu yrityksen hahmottelemiin kehyksiin. Onkin siis tarpeellista selvittää, onko Boeing onnistunut saamaan omia kehyksiään läpi BBC:n laajalevikkisessä uutisoinnissa.



Globaalilla medially voidaan katsoa olevan keskeinen rooli maailmanlaajuisesti vaikuttavien kriisien representoinnissa, joskin kriisin tai onnettomuuden esittäminen vaihtelee alueellisesti (Tian & Stewart, 2005, s. 290). On olennaista tarkastella onnettomuuksien uutisointia erilaisissa kulttuurisissa konteksteissa. Kansainvälisten medioiden uutisointi onnettomuudesta eroaa yleensä kansallisesta uutisoinnista (Schranz & Eisenegger, 2016, s. 247–249). Esimerkiksi Kuttschreuter ja muut (2011) sekä Rybalko (2013) ovat tarkastelleet kummatkin median uutisointia onnettomuuden tai organisaation kriisin kannalta kotimaisessa mediassa. Tässä tutkimuksessa tavoitteena on kuitenkin keskittyä nimenomaan onnettomuuden uutisointiin ulkomaisessa mediassa. Tämän vuoksi vertailumediaksi ei ole valikoitunut etiopialainen tai yhdysvaltalainen media vaan brittiläinen BBC. Näin pyritään laajentamaan tutkimustietoa organisaatiota koskettavan kriisin esittämisestä ja kehystämisestä muussa kuin kotimaisessa mediassa.

Tämän tutkimuksen tavoitteeseen pyritään kahden tutkimuskysymyksen avulla:

1. Millaisia samankaltaisuuksia tai eroavaisuuksia Boeingin ja BBC:n käyttämissä kehyksissä esiintyy?
2. Millainen on kehysten ajallinen esiintyvyys niin Boeingin kuin BBC:n uutisoinnissa?

Onnettomuuksia käsittelevät tutkimukset keskittyvät monesti tarkastelemaan joko organisaation harjoittamaa kriisiviestintää tai median onnettomuuden aikaista uutisointia. Esimerkiksi Gerken ja muut (2016) ovat tutkineet kehystämisen kautta AirAsia-lentoyhtiön kriisistrategiaa yhtiön koneen onnettomuudessa vuodelta 2014. Rybalko (2011) on taas tarkastellut venäläisten sanomalehtien ja niiden lukijoiden käyttämiä kehyksiä Venäjällä tapahtuneessa lento-onnettomuudessa vuonna 2008. Organisaation ja median hyödyntämien kehysten vertailu on sen sijaan vähäisempää. Asetelmaan ovat tarttuneet ainakin esimerkiksi Nijkrake ja muut (2015), jotka ovat tarkastelleet organisaation kriisiviestinnän vaikuttavuutta medianäkyvyyteen käytettyjen kehysten ja uutisten sävyn kautta. Vertailu organisaation ja median kesken on kenties hieman harvinaisempaa,

minkä vuoksi tässä tutkimuksessa on keskitytty nimenomaan vertailuasetelmaan ja pyrittä siten laajentamaan tutkimustietoa organisaation ja median onnettomuus uutisoinnin eroista ja yhtäläisyyksistä.

Organisaation kriisiviestintää sekä median onnettomuus uutisointia lähestytään tutkimuksessa kehystämisen käsitteen kautta. Kehystämällä tarkoitetaan uutisoitavan tapausten tiettyjen asioiden tai puolien korostamista viestinnän avulla (Entmant, 1993, s. 52). Kehystäminen perustuu valintaan, jossa viestinnässä korostetuista asioista tehdään tärkeämpiä muihin asioihin ja puoliin verrattuna. Yleisesti ottaen kehykset helpottavat erilaisten tilanteiden ja toimintojen jäsentelyä (Seppänen & Väliverronen, 2012, s. 97). Kehystämässä tehtävät valinnat tarkoittavat luonnollisesti sitä, että toiset asiat jäävät viestinnässä vähemmälle huomiolle tai jopa kokonaan huomiotta (Entman, 1993, s. 53, 55).

Tutkimuksessa keskitytään ensisijaisesti organisaation ja median hyödyntämien kehysten tutkimiseen ja niiden keskinäiseen vertailuun. Lisäksi tarkastellaan myös kehysten ajallista esiintyvyyttä. Näin pyritään hahmottamaan, milloin havaitut kehykset nousevat ensimmäisen kerran aineistossa esille ja pysyvätkö ne tasaisesti esillä koko ajan vai painotuvatko ne tiettyyn hetkeen. Kehykset muodostavat pitkällä aikajänteellä tapahtuneesta kuvaa yleisöille, minkä vuoksi kehysten esiintyvyyden tutkiminen on keskeistä. Tietyn kehyksen suuri esiintyvyys muihin nähden voi vaikuttaa merkittävästi siihen, millainen pidemmän aikajakson kuva onnettomuudesta yleisöille muodostuu.

Kehysten ajallista esiintyvyyttä on tutkinut myös esimerkiksi Li (2007, s. 683–684), joka tarkastelee kriisin eri vaiheiden vaikutusta televisiouutisoinnissa käytettyihin kehyksiin 9/11-terrori-iskujen ensimmäisten 24 tunnin aikana. Tutkimuksessa havaitaan, että kehykset ovat dynaamisia ja muuttuvat uutisoinnin eri vaiheissa yksinkertaisimmista huomattavasti monimutkaisempiin kehyksiin. Tässä tutkimuksessa kehysten ajallisen esiintyvyyden tutkiminen mahdollistaa yleisimmin esiintyvien ja vähemmän esiintyvien kehysten välisten erojen ja vaihteluiden havaitsemisen. Tietyn kehyksen voimakas

esiintyminen halki pidemmän ajanjakson saattaa syödä tilaa muilta, harvemmin esiintyviltä kehyksiltä. Kehysten esiintyvyys havainnollistaa myös uutisoinnin aikajaksoa sekä onnettomuuden jälkeisten tapahtumien etenemistä.

## 1.2 Aineisto

Tutkimuksen aineisto koostuu sekä Boeingin julkaisemista tiedotteista että BBC:n verkkosivuilla julkaistuista uutisista, jotka käsittelevät Etiopian lento-onnettomuutta. Aineisto muodostuu yhteensä kymmenestä Boeingin tiedotteesta ja kolmestakymmenestä yhdestä BBC:n uutisesta. Ilmailu- ja avaruusteollisuusyritys ja kaupallisten matkustajakoneiden valmistaja Boeingin (n.d.) uutisointi valikoitui tutkimuskohteeksi, koska yrityksen valmistama kone oli sekä Indonesian että Etiopian lento-onnettomuuksien keskiössä. Boeingin johtavan globaalien aseman vuoksi on todennäköistä, että kaksi lentokonevalmistajan koneille tapahtunutta onnettomuutta herättävät paljon huomiota mediassa.

Yhdysvaltalaisen Boeingin viestintää Etiopian lento-onnettomuudesta on haluttu verrata mediayhtiöön, joka ei ole yhdysvaltalainen, mutta on laajalti tunnettu myös muualla maailmassa. Vertailukohdaksi on valittu brittiläinen yleisradioyhtiö BBC, joka tavoittaa miljoonia ihmisiä niin Britanniassa kuin muualla maailmassa (BBC, 2019a). BBC:n kansainvälisestä vaikuttavuudesta kertoo se, että yhtiö tuottaa uutisia ja tietoa niin radiossa, televisiossa kuin verkossakin yli 40 eri kielellä. BBC.com-verkkosivusto on yhtiön globaali uutisten verkkosivusto, joka tuottaa uutisia kansainvälisille yleisöille mukaan lukien maailman suurimmalle mediamarkkinamaalle Yhdysvalloille (BBC, 2019b.).

BBC on valikoitunut tutkimuksen vertailumediaksi myös siksi, koska englanninkielisenä mediana sen sisällöt ovat helpommin saavutettavissa verrattuna esimerkiksi saksan- tai ranskankieliseen mediaan. Tällaisten medioiden sekä myös etiopialaisen median valinta olisi vaatinut valtavaa käännöstyötä, jota ei ollut tämän tutkimuksen rajallisuuden vuoksi mahdollista toteuttaa. Tutkimuksessa on myös haluttu keskittyä tarkastelemaan

uutisointia sekä onnettomuuden tapahtumapaikan kuin myös siihen liittyvän organisaation kannalta ulkomaisessa mediassa.

Tutkittavan uutisoinnin fokuksessa oleva lento-onnettomuus tapahtui Etiopiassa vuonna 2019. Koska tapauksen uutisointi on jatkunut myös vuoteen 2021 asti, on uutisointia onnettomuudesta paljon. Tutkimustyön rajallisuuden vuoksi tarkasteltavaa aineistoa oli rajattava lyhyempään ajanjaksoon. Tutkimuksen tarkastelujaksoksi on rajattu aikaväli 10.3.–5.4.2019, ja kaikki kerätty aineisto on julkaistu tällä välillä. Aikarajaus on tehty Boeingin uutishuoneelta löytyneiden tiedotteiden perusteella. Boeingin uutishuoneen onnettomuutta käsitteleviä tiedotteita selatessa käy ilmi, että onnettomuuden tapahtumapäivästä huhtikuun alkuun tiedottaminen onnettomuudesta on suhteellisen tasaista, minkä jälkeen se alkaa muuttua selvästi epätasaisemmaksi. Aikarajaus toimii myös median puolella: onnettomuuspäivästä maaliskuun alkupuolelta huhtikuun 5. päivään asti uutisia on julkaistu tasaisemmin, minkä jälkeen uutisointi etenee huomattavasti väljemmin ja uutisia on tullut satunnaisesti onnettomuustutkinnan edetessä.

Boeingin verkkosivujen uutishuoneelta on poimittu kaikki tiedotteet, jotka tutkimuksen aikarajauksen puitteissa käsittelevät jollain tapaa Etiopian lento-onnettomuutta tai turmakonemallia. Aikavälillä 10.3.–5.4.2019 aineistoon kertyi yhteensä 10 tekstimuotoista tiedotetta. BBC:n verkkosivuilta aineisto on kerätty hakemalla uutisarkistosta aihetunnisteella ”Boeing”. Hakutuloksista on karsittu pois kaikki videot, talouskatsaukset ja uutiskoonnit. Jäljelle jäi lopulta 31 tekstimuotoista uutisartikkelia, joiden fokuksessa on Etiopian lento-onnettomuus tai Boeingin turmakonemalli ja jotka on julkaistu BBC:n verkkosivuilla tutkimuksen tarkastelujaksolla. Aineisto kattaa sekä Boeingin että BBC:n osalta vain tekstimuotoiset uutiset, koska analyysissä ei tulla keskittymään uutisten yhteydessä oleviin kuviin tai videoihin.

### 1.3 Menetelmä

Tutkimuksessa menetelmänä hyödynnetään kehysanalyysia. Kehysanalyysi on pääasiallisesti tutkimuksen metodologinen viitekehys, mutta sen voi nähdä myös tutkimuksen teoreettisena viitekehysenä, sillä menetelmä tarjoaa tiettyjä teoreettisia olettamuksia (ks. alaluku 2.4). Sekä kehysten käsitteen että kehysanalyysin on luonut sosiologi Erving Goffman ([1974] 2012), joka hyödynsi kehysanalyysia tutkiakseen ihmisten jäsentämiä kokemuksia. Tässä tutkimuksessa nojaututaan erityisesti Robert Entmanin (1993, s. 52–53, 55) esittämään määritelmään kehuksesta. Hänen mukaansa kehyksissä korostuu valinta, sillä kehystämällä tietystä asiasta tai ilmiöstä voidaan nostaa valokelaan valittuja, kehysten sisään jääviä asioita ja näkökulmia samalla, kun häivytetään toisia. Kehysten voikin siis Entmanin mukaan nähdä jonkinlaisena kriteeristönä sille, mikä on oleellista ja mikä vähemmän oleellista. Tässä tutkimuksessa kehukset ymmärretään median tai organisaation tekeminä valintoina, joissa edistetään tiettyjä tietoisesti tai tiedostamatta valittuja näkökulmia tai esimerkiksi ongelman määrittelyä samalla, kun toisia puolia jätetään sanomatta.

Kehysanalyysissa pyritään selvittämään, miten eri toimijat asettavat todellisuuden asioita erilaisiin tulkintakehyksiin ja muuttavat siten merkitystä tiettyyn suuntaan yksittäisessä tilanteessa (Vehkalahti, 2017, s. 99–104). Kehysanalyysi keskittyy tekemään havaintoja siitä, miten tekstien sisällöt ohjaavat vastaanottajan tulkintoja ja ajatuksia todellisuudesta. Kehysanalyysissa ei ole pyrkimyksenä selvittää tuotettujen huomioiden syvällisempää olemusta eikä sitä, mistä huomiot kumpuavat. Perinteisesti kehysanalyysissa tutkija pyrkii tunnistamaan kehiksiä mediateksteistä (Tankard, 2001, s. 98). Tällainen lähestymistapa kehysanalyysista nojaa paljolti tutkijan subjektiiviseen tulkinnanvaraisuuteen. Tällöin riskinä on, että kehysten tunnistamisesta tulee mielivaltaista. Analysointi ilman systemaattista lähestymistapaa kehysten kuvaamiseksi saattaa ajaa siihen, että tutkija löytää aineistosta ne kehukset, joita hän etsiikin – tietoisesti tai tiedostamatta. Kehysanalyysia onkin kritisoitu sen liiallisesta nojaamisesta tutkijan omaan tulkinnanvaraisuuteen (Denzin & Keller, 1981, s. 56) sekä menetelmän abstraktiudesta ja virallisen yhden määritelmän puuttumisesta (de Vreese, 2012, s. 366–367; Ensink & Sauer, 2003,

s. 3). Toisaalta taas Goffmanin kehyksen määritelmä tarjoaa tutkijoille paljon vapauksia kehysanalyysin käyttöön ja määrittelyyn (Laitinen & Valo, 2018, s. 13).

Tässä tutkimuksessa kehysanalyysi nähdään joustavana, tutkijan subjektiiviseen tulkintaan nojaavana menetelmänä, jota kuitenkin ohjaavat tietyt määritellyt lainalaisuudet. Liiallista ja mielivaltaista tutkijan subjektiivista tulkinnanvaraisuutta on pyritty estämään sillä, että kehysten tunnistamisessa nojaututaan sekä aiemmissä tutkimuksissa löydettyihin kehyksiin että kehysten tunnistamiseksi hahmoteltuun kriteeristöön (ks. alaluku 2.2). Kehysanalyysin avulla pyritään tunnistamaan sekä Boeingin että BBC:n käyttämiä kehyksiä sekä kehysten keinovalikoimaa Etiopian lento-onnettomuutta käsittelevissä uutisoinneissa. Havaitut kehystämisen keinot nähdään kummankin toimijan tekeminä valintoina, jotka tähtäävät onnettomuuden tiettyjen näkökulmien korostamiseen. Kehysanalyysin avulla voidaan osoittaa näitä valokeilaan nostettuja asioita, jotka ovat kehyksen käyttäjän tulkintoja tapahtuman relevanteimmista näkökulmista (Vehkalahti, 2017, s. 103). Kehysanalyysin tarkoituksena ei kuitenkaan ole osoittaa, miksi toiset kehykset ovat hallitsevampia kuin toiset tai miksi joitakin kehyksiä ei hyödynnetä ollenkaan.

Kehyksiä voidaan tarkastella niin laadullisilla kuin määrällisillä menetelmillä (Sellnow & Seeger, 2013, s. 140, 142–143), mikä tekee kehysanalyysista joustavan menetelmän. Tässä tutkimuksessa hyödynnetään sekä kvalitatiivisia että kvantitatiivisia tutkimusmenetelmiä. Tutkimuksessa tehdään sekä määrällistä kehysanalyysia laskemalla havaittujen kehysten lukumääristä ja suhteellista esiintymistä koko aineistossa että laadullista analyysia, kun tarkastellaan ja havaitaan aineistosta kehystämisen keinoja. Kehysanalyysin laadullista ja määrällistä menetelmää voidaan lisäksi soveltaa niin, että tutkija tarkastelee jo aiemmin ilmenneiden kehysten käyttöä mediassa tai tutkija voi vastaavasti luoda kokonaan omat kehyksensä (Väliverronen, 1996, s. 111). Tässä tutkimuksessa sovelletaan osin molempia näkökulmia. Lopulliset kehykset on luonnosteltu aineiston pohjalta, mutta kehysten tunnistamisessa ja nimeämisessä on käytetty apuna jo aiemmissä tutkimuksissa havaittuja kehyksiä. Kehysanalyysin tavoitteena ei ole kuitenkaan asettaa aineistoa sopimaan jo löydettyihin kehyksiin (Horsti, 2005, s. 72). Aineistossa olevat uutiset

eivät välttämättä asetu täydellisesti ja ilman ongelmia tiettyyn kehykseen, vaan yksittäisen jutun sisällä voi olla potentiaalia moneen eri suuntaan. Vaikka siis kehysanalyysi pyrkii hahmottamaan uutisissa esiintyviä kehyksiä, on hyvä pitää mielessä myös erilaiset aiheiston luenta- ja tulkintatavat.

## 2 Kehystäminen

Median uutiset tai organisaation viestintä eivät ole täysin sattumanvaraisen tekstintuotamisen prosessin tuotoksia (Seppänen & Väliaverronen, 2012, s. 90). Uutiset ja tiedotteet ovat pikemminkin seurausta toimittajan tai viestijän tekemistä tietoisista valinnoista, joiden avulla uutisoitavasta aiheesta korostetaan asioita ja jätetään jotakin vastaavasti sanomatta. Tätä valinnan prosessia kutsutaan kehystämiseksi. Kehysten avulla yksilöt ja journalistit tulkitsevat ja hahmottavat todellisuutta ja erilaisia vuorovaikutustilanteita.

Media on läsnä jokapäiväisessä elämässämme, joten sillä ja sen kehysvalinnoilla on suuri valta siihen, millaiseksi kuvamme maailmasta muodostuu (Henderson, 2017, s. 172). Median voi siis sanoa olevan yksi merkittävin merkitysten luoja. Myös Entman (1993, s. 51–52, 55) on esittänyt, että kehysten voi ajatella olevan journalistien vallankäyttöä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteivätkö myös organisaatiot pyrkisi osallistumaan tähän julkisuuden kamppailuun merkityksistä ja vastaanottajien mieleen jäävistä todellisuuksista. Kriisin aikana käytettyjen uutiskehysten tutkimista pidetäänkin tärkeänä, koska yleisöt ovat kriisin aikana niin riippuvaisia tiedotusvälineiden jakamasta informaatiosta (Nijkraake ja muut, 2015, s. 82).

Tässä pääluvussa käsitellään tutkimuksen kannalta oleellista kehyksen käsitettä sekä kehystämisen keinoja. Alaluvussa 2.1 käsitellään kehystämisen käsitettä ja alaluvussa 2.2 tutkimuksen analyysissä hyödynnettävää kehystämisen keinovalikoimaa. Tämän jälkeen alaluvussa 2.3 tarkastellaan, miten media ja organisaatiot hyödyntävät kehystämistä. Lopuksi alaluvussa 2.4 käydään vielä tarkemmin läpi kehysanalyysia osana tutkimusperinnettä.

### 2.1 Kehyksen käsite

Kehykset ovat kognitiivisia tulkintakehikkoja, joiden avulla ihmiset havainnoivat, nimeävät ja järjestelivät kokemiaan asioita (Seppänen & Väliaverronen, 2012, s. 97). Erving



Goffman ([1974] 2012) määrittelee kehykset tulkinnallisiksi kehyksiksi, joiden kautta ihmiset havainnoivat ja jäsentävät ympäröivää todellisuutta ja joiden avulla käsitetään ympäristön tapahtumia ja asioita (engl. making sense of events and things). Erilaisista tilanteista kerätään vihjeitä, jotta voitaisiin ymmärtää, mitä tapahtuu tai mitä tilanteessa on meneillään. Kehykset ovat siis myös eräänlaisia tilannemääritelmiä (Horsti, 2005, s. 48), joiden avulla ihmiset tietävät, kuinka tilanteessa tulee toimia (Seppänen & Väliverronen, 2012, s. 97–98).

Tilanteisiin sopivien tulkintakehysten valinta ei kuitenkaan ole välttämättä tietoista (Seppänen & Väliverronen, 2012, s. 97–98). Ihmiset tunnistavat arjessaan tuttuja ja rutiininomaisia tilanteita ja sitä, kuinka niissä tulee toimia (Karvonen, 2000, s. 79). Kaupassa ihmisen saapuessa kassalle hän tietää, kuinka ostotapahtuma toimii ja kuinka tilanteessa tulee edetä. Hän tukeutuu tässä siis ennalta opittuun tulkintakehikkoon. Kaikki tilanteet eivät kuitenkaan ole yhtä selkeitä. Tilannekuvan muodostaminen maassa makaavasta ihmisestä voi varioida. Hänen voidaan ajatella olevan esimerkiksi pyörtnyt tai humaltunut. Tilanteesta muodostettu tilannemääritelmä ja tulkintakehys määrittelevät sitä, kuinka tulkinnan tehnyt henkilö seuraavaksi toimii.

Kehyksen käsitteen yhteys teeman käsitteeseen voi toisinaan tuottaa ongelmia. Osa tutkijoista on hahmotellut kehyksen ja teeman täysin toisistaan erillisiksi käsitteiksi. Kehykset nähdään tällöin teemoja yleisluontoisempina ja niiden funktio linkittyy informaation järjestämiseen ja rakentamiseen (Reese, 2010, s. 18). Kehykset taas määritellään tällöin generisempinä ja kattavimpana kuin teema tai aiheet ja niiden nähdään kumpuavan sosiaalisesti jaetuista yhteisistä merkityksistä. Teema ja kehykset voidaan kuitenkin käsitellä myös toistensa synonyymeina (Pan & Kosicki, 1993, s. 59). Tässä tapauksessa sekä teema että kehys pyrkivät ohjaamaan lukijan huomiota tiettyihin asioihin tekstissä ja luomaan sille tietynlaisen merkityksen. Tässä tutkimuksessa nojaututaan Panin ja Kosickin (1993) määritelmään kehysten ja teeman suhteesta (ks. alaluku 2.2).

Kehystämisestä puhuttaessa on relevanttia nostaa esille myös sen läheinen yhteys agenda setting -teoriaan eli median esityslistaan. Sillä tarkoitetaan karkeasti ottaen median vaikutusta ja valtaa määrittellä julkisen keskustelun puheenaiheita (McCombs, 1977, s. 90; Seppänen & Väliaverronen, 2012, s. 185). Tässä tutkimuksessa agenda settingiin viitataan tästä eteenpäin käsitteellä median esityslista. Median tekemät valinnat sen uutisoimista asioista ja tapahtumista ohjaavat ihmisten huomiota niihin. Uutisoituista asioista muodostuu julkisen keskustelun agenda (Kunelius, 2009, s. 142). Media ei kuitenkaan suoranaisesti vaikuta siihen, mitä ajatellaan, vaan pikemminkin siihen, millaisista asioista ihmisillä on mielipiteitä. Tutkimuksellisesti median esityslista, etenkin ensimmäisen tason (engl. first-level agenda setting), on enemmän kiinnostunut siitä, mitä asioita nostetaan julkiseen keskusteluun. Kehystäminen taas tarkastelee, miten asioista uutisoidaan (Weaver, 2007, s. 142, 145–146). Kehystäminen on edelleen tutkimuskirjallisuudessa hallitsevampi lähestymistapa, vaikka toisen asteen median esityslista (engl. second-level agenda setting) onkin määrittelynsä puolesta lähestynyt kehystämistä.

## 2.2 Kehystämisen keinot

Kehystäminen on kielellisen ja visuaalisen keinovalikoiman hyödyntämistä (Seppänen & Väliaverronen, 2012, s. 97–98). Kehysten voima perustuu valintaan siitä, mistä uutisoidaan (Horsti, 2005, s. 71). Uutista varten tehdyt valinnat keskittyvät esimerkiksi näkökulmiin, käytettyihin lähteisiin, sanoihin ja kielellisiin keinoihin. Entman (1993, s. 51–52, 55) on todennut, että journalistien käyttämät kehykset paljastuvat yleensä asiasanoista ja lauseista.

Gamson ja Lasch (1981, s. 4–5) ovat hahmotelleet kehystämisen keinoiksi esimerkiksi metaforat, esimerkit ja iskulauseet. Ne ovat keinoja tai apuvälineitä, joiden avulla haluttua tapahtumaa voidaan kuvata (Horsti, 2005, s. 71) tai tarkastella (Gamson & Lasch, 1981, s. 4–5). Pan ja Kosicki (1993, s. 58–59) ovat lähestyneet kehystämisen keinojen tunnistamista teeman kautta. Heidän mukaansa teema kokoaa erilaiset semanttiset elementit tarinasta yhdeksi kokonaisuudeksi. Teema toimii keskeisenä ideana jokaisessa

uutistarinassa. Teemaa ei pidä kuitenkaan sekoittaa aiheeseen. Panin ja Kosickin mukaan keskeisiä teeman elementtejä ovat erilaiset leksikaaliset valinnat, joita ohjailevat tietyt yhteisesti jaetut säännöt. Elementit voidaan nähdä kehystämisen keinoina, koska ne ovat tunnistettavissa, käsitteellistettävissä sekä viestinnän muokattavissa. Ne ovat työkaluja, joiden avulla journalistit ja viestijät rakentavat uutisdiskursseja ja tekevät kehyksestä uutismediassa viestittävän.

Tutkimuksen analyysi nojautuu paljolti Panin ja Kosickin (1993, s. 59) hahmottelemiin kehystämisen keinoihin. Heidän hahmottelemansa elementit voidaan jakaa neljään kategoriaan: syntaktiseen, skriptiiviseen, temaattiseen ja retoriseen. Näistä kategorioista retorista on täydennetty lisäämällä mukaan Horstin (2005, s. 74–75) hahmottelemia retorisia keinoja, kuten nimeäminen ja rinnastukset. Kuvioon 1 on koottu tiivistetysti tutkimuksessa hyödynnettävää kehystämisen keinovalikoimaa.

Syntaktinen	Skriptiivinen	Temaattinen	Retorinen
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Sanojen ja lauseiden järjestys</li> <li>•Uutisen rakenteen osat</li> <li>•Puolueettomuus</li> <li>•Lähteisiin viittaaminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Draaman kaari</li> <li>•Hahmot</li> <li>•Toiminta</li> <li>•Tunteet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Hypoteesin testaaminen</li> <li>•Kausaaliset väittämät</li> <li>•Empirismi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Metaforat</li> <li>•Esimerkit</li> <li>•Iskulauseet</li> <li>•Rinnastukset</li> <li>•Nimeäminen</li> </ul>

**Kuvio 1.** Kehystämisen keinovalikoima (Gamson & Lasch, 1981; Pan & Kosicki, 1993; Horsti 2005).

Panin ja Kosickin (1993) tekemä jäsenitys kehystämisen keinoista toimii vahvana runkona tutkimuksen analyysille ja ohjaa kohdentamaan huomiota esiteltyihin keinoihin ja niiden ilmentymiseen. On kuitenkin selvää, että kaikkia keinoja ei välttämättä ilmene aineistossa ollenkaan tai niiden ilmeneminen on hyvin vähäistä. On kuitenkin tarpeellista esitellä koko keinovalikoima lyhyesti, jotta kehystämiseen liittyvien piirteiden moninaisuus tulee esille.

Syntaktinen rakenne viittaa tekstin rakenteellisuuteen eli sanojen ja lauseiden järjestämiseen tekstissä (Pan & Kosicki, 1993, s. 59–60). Uutisissa on esimerkiksi yleensä tietty rakenne, joka sisältää otsikon, johdannon, kuvattavat tapahtumat, taustan sekä päätöksen. Otsikko on näistä tärkein elementti. Se herättää lukijassa tiettyjä semanttisia konsepteja. Seuraavaksi tärkein elementti on johdanto, joka antaa uutisoitavalle tarinalla tietyn näkökulman, josta sitä tarkastellaan. Syntaktiseen rakenteeseen liittyy myös pyrkimys tietynlaiseen puolueettomuuteen esimerkiksi asiantuntijoiden lainauksien avulla, millä osoitetaan empiiristä pätevyyttä.

Skriptiivinen rakenne viittaa ennen kaikkea siihen, kuinka uutiset muistuttavat tarinoita etenkin rakenteensa osalta (Pan & Kosicki, 1993, s. 60) Uutisissa on tietynlainen draaman kaari, tapahtumia, hahmoja tai tekijöitä sekä tunteita. Uutiset noudattavat tietynlaista tarinallista rakennetta ja vastaavat sellaisiin kysymyksiin kuin kuka, mitä, missä, miksi ja kuinka. Kaikki kysymykset eivät välttämättä esiinny jokaisessa uutisessa, mutta ne ovat kysymyksiä, joihin uutisesta oletetaan löytyvän vastaus. Uutisessa tapahtumalla on lisäksi aina jonkinlainen alku, klimaksi ja lopetus.

Temaattiseen rakenteeseen kuuluu sellaisia piirteitä kuin hypoteesien testaaminen, kausaalinen päättely sekä empiirisyys (Pan & Kosicki, 1993, s. 60–61). Uutiset keskittyvät kerrallaan tiettyyn tapaukseen tai aiheeseen ja raportoivat siihen liittyvistä toiminnoista ja tapahtumista. Hypoteesin testaamisella tarkoitetaan sitä, kuinka uutisessa esitetään tietty oletus, jota sitten perustellaan lähteillä tai journalistien tekemillä havainnoilla. Kausaaliset väitteet tuodaan uutisissa näkyväksi sellaisten sanojen kuin *koska* tai *siksi* kautta. Kausaalisuutta tuodaan esille myös kontekstin tai asioiden välisten suhteiden avulla. Empiirialla taas viitataan siihen, kuinka viestijä tekee empiiristä päättelyä viestin sisällä. Tämä paljastuu toistuvien kuvailevien sanojen käyttönä suorissa havainnoissa tai lähteisiin pohjautuvina suorina lainauksina.

Retoriset keinot ovat ennen kaikkea tyyllisiä keinoja (Pan & Kosicki, 1993, s. 61–62). Niitä voidaan hyödyntää uutisessa herättämään mielikuvia, korostamaan asian tärkeyttä tai yksinkertaisesti elävöittämään tekstiä. Horstin (2005, s. 73) mukaan monet journalistin tutkimukset keskittyvät tarkastelemaan retorisista keinoista juuri tekstien metaforia, jotka kehykselle tyyppisesti pyrkivät muokkaamaan asioita selkeämmin ja paremmin ymmärrettäviksi. Erilaiset esimerkit ja rinnastukset liittävät esiin nostetun aiheen muihin tapahtumiin ja niiden avulla merkityksiä voidaan siirtää kontekstista toiseen. Horstin mukaan nimeäminen on voimakas retorinen keino, joka hyödyntää yleensä metaforia. Toistamalla nimeämistä vahvistetaan tiettyä näkökulmaa sekä luodaan asialle legitimitettä. Kun tapahtumalle annetaan nimi, siitä muodostuu konkreettinen ja näkyvä ilmiö.

### **2.3 Kehyistäminen organisaation ja median työvälineenä**

Mediatutkimuksessa kehystämällä tarkoitetaan niitä valintoja ja muokkauksia, joita uutista varten tehdään (Seppänen & Välvirronen, 2012, s. 97). Journalistien keinot uutisten tuottamiseen perustuvat yleensä hyvin vakiintuneisiin tapoihin ja käytänteisiin. Kehykset syntyvät vuorovaikutteisessa prosessissa journalistien, yleisön ja sidosryhmien kanssa (Gamson & Modigliani, 1989, s. 2; Scheufele, 1999, s. 105). Uutisten voidaan ajatella olevan ikkunoita maailmaan, jonka tapahtumiin uutisen sisältämät kehykset avaavat rajatun näkymän (Tuchman, 1978, s. 1). Kun erilaisia kehyksiä yhdistetään kerroksiksi eri laajuudessa, muuttuu samalla myös niistä avautuva näkymä. Tällaisesta kehysten kerrostuneisuudesta puhui jo Goffman ([1974] 2012, s. 241). Tyyppisesti kehystämisessä kuvataan käsillä olevaa ongelmaa ja sen syitä ja ratkaisuehdotuksia sekä tehdään moraalisia päätelmiä (Entman, 1993, s. 52).

Kehysten voidaan myös ajatella viittaavan toimittajien tapaan hallita informaatiotulvaa asettamalla tapahtuma tiettyyn rutiininomaiseen kehykseen (Karvonen, 2000, s. 78) ja järjestelemällä tietoa vastaanottajia varten (Gitlin, 2003, s. 7). Kehyistäminen prosessina tarkoittaakin, että tapauksen eri aspekteista tehdään merkittävimpiä erilaisten esittämistapojen kautta (Entman, 1993, s. 52). Kehykset mahdollistavatkin tapahtuman

esittämisen erilaisena (Karvonen, 2000, s. 78). Uutiskehykset voidaan määritellä jopa ”sitkeiksi tavoiksi”, joiden avulla informaatiosta valitaan, korostetaan ja rajataan erilaisia esitettäviä puolia (Gitlin, 2003, s. 7). Kehystämisen voidaan nähdä myös niin automatisoituneena prosessina, että medially ei ole siinä aktiivista roolia (de Vreese, 2012, s. 367–369). Kehystämisen avulla pystytään myös vähentämään tulkittavissa olevien merkitysten määrää (Durham, 1998, s. 114).

Media ei kuitenkaan ole ainoa toimija yhteiskunnassa, joka hyödyntää kehystämistä (Seppänen & Väliaverronen, 2012, s. 98–99). Media määrittelee julkisuudessa esiin nousevat puheenaiheet ja sen, millaista keskustelua niistä käydään. Kehystämisen onkin oiva esimerkki median vallasta. Median rooli yhteiskunnan puheenaiheiden määrittelijänä aiheuttaa sen, että kehystämisen on myös monien muiden toimijoiden intresseissä, kun ne pyrkivät saamaan julkisuudessa läpi oman näkökulmansa. Kehystämisen voi olla esimerkiksi poliitikkojen tai muiden toimijoiden tapa käyttää journalisteja hyödyksi päästäkseen kommunikoimaan oman näkemyksensä todellisuudesta suuremmille yleisöille (Cheas, 2018, s. 259). Uutisissa media hyödyntää sekä journalistien omia kehyksiä että myös lähteiden hahmottelemia kehyksiä (D’Angelo & Kuypers, 2009, s. 1). Median voi ajatella jopa hyödyntävän enemmän lähteidensä ja uutisoitavien tahojen viestistä nousevia kehyksiä sen sijaan, että se loisi ja käyttäisi täysin omiaan (de Vreese, 2012, s. 367–369).

### **2.3.1 Organisaatioviestinnän kehystämisen**

Organisaatioviestintä tähtää konstruktivistisen näkökulman mukaisesti todellisuuden muokkaamiseen ja rakentamiseen (Hallahan, 1999, s. 206). Ympäröivää maailmaa ja sen tapahtumia luodaan niin organisaatiota itseään kuin myös organisaation yleisöjä ja sidosryhmiä varten. Kehystämisen onkin tärkeä keino todellisuuden rakentamisessa, sillä kehystämisen avulla organisaatio pystyy muokkaamaan näkökulmia, joiden kautta ihmiset maailmaa tarkastelevat. Kehystämisen on organisaation näkökulmasta myös yksi julkisuuden muoto. Organisaation on suorastaan välttämätöntä osallistua kehystämiseen

(Holladay, 2010, s. 161). Organisaatioiden kehystäminen tähtää argumenttien järjestämiseen sekä jatkuvien ja pysyvien viestintämallien tunnistamiseen ja käyttämiseen (Murphree ja muut, 2009, s. 276–277). Kehystämisessä huomioidaan myös aiheena olevan tapauksen tai tilanteen dynaamisuus ja kehittyminen.

Organisaation mainetta uhkaavan kriisin, kuten esimerkiksi lento-onnettomuuden, ilmaantuessa tulee kehystämisestä organisaatiolle erityisen tärkeää (Reynolds & Quinn, 2008, s. 13). Kriisiviestinnässä kehystämisen avulla organisaatio voi olla yhteydessä sidosryhmiinsä kertomalla tapahtuneesta (de Vries, 2004, s. 600, 610). Kehystämisen avulla organisaatio voi kuvailla tapahtunutta tai tilannetta, määritellä kriisin omalla tavallaan sekä asettaa keskustelulle tietyt raamit (Entman, 2003, s. 417–420; Liu & Kim, 2011, s. 235). Erityisen tärkeää organisaation kuvaus tapahtuneesta on onnettomuuden ensimmäisinä tunteina ja päivinä (Reese, 2001, s. 17; Murphree ja muut, 2009, s. 277).

Organisaatiot pyrkivät kehystämään ulostulojaan kriisin suhteen itselleen suotuisalla tavalla (Sellnow & Seeger, 2013, s. 140). Kehystämisen avulla pystytään myös estämään tapahtumien eskaloituminen (Gerken ja muut, 2016, s. 882) ja ennen kaikkea suojelemaan organisaation mainetta (Coombs, 2007a, s. 164). Digitaalisen median sekä yleisöjen verkossa käymän keskustelun nopean kehittymisen vuoksi kriisin kehystämisestä onkin tullut todella monimutkainen prosessi (Neuman ja muut, 2014, s. 194). Tämän vuoksi organisaatioiden on reagoitava kriisiin nopeasti sosiaalisessa mediassa sekä osallistuttava kehysten luomiseen (Gerken ja muut, 2016, s. 882), jotta esimerkiksi yleisöt ja journalistit eivät täytä mahdollisia tietoaukkoja omilla tiedoillaan (Waters ja muut, 2010, s. 258).

Kriisitilanteessa organisaation täytyy muodostaa sellaiset kehykset, jotka saavat aikaan organisaation toivoman vastaanoton yleisöissä (Nijkrake ja muut, 2015, s. 81). Organisaatio voi pyrkiä kehystämään kriisiä niin, että vahingot sen maineelle olisivat mahdollisimman pienet. Organisaation kehysten muodostuksessa on tärkeää huomioida kriisin ulottuvuus, hallitsevan koalition asiantuntemus sekä vaikuttavuus (Coombs, 2007b, s.

105). Organisaatiossa toivotaan, että tiedotteisiin valitut kehykset leviävät laajemmin myös esimerkiksi uutismediaan, jotta organisaation korostama viesti kriisistä saavuttaisi laajemman yleisön (Gilpin, 2008, s. 9).

Medialla ja organisaatiolla onkin kriisin aikana erityinen suhde. Organisaatiot saattavat kirjoittaa tiedotteita ja levittää niitä mediaan toivoen median tarttuvan niihin sellaiseenaan (Gilpin, 2008, s. 9). Prosessilla haetaan tyypillisesti legitimizeettiä organisaation toimille median toimiessa tilanteessa auktoriteettina. Organisaation kehystämisen onnistumista voidaan tarkastella sen kautta, kuinka hyvin organisaation tapaukseen valitsema näkökulma on mennyt läpi median hyödyntämissä kehyksissä (Coombs, 2007b, s. 105).

Kehystämisen avulla organisaatiot ovat siis yhteydessä yleisöihin kertomalla tarinaa kriisistä ja esittämällä asioita, joita ne haluavat korostaa tai kuulla esimerkiksi onnettomuustutkinnasta (de Vries, 2004, s. 611–612). Organisaation tavoittelemat yleisöt eivät kuitenkaan aina hyväksy sen hahmottelemia kehyksiä (Gilpin, 2008, s. 9). Ennen digitaalisumista tutkijat keskittyivät pääasiassa tarkastelemaan organisaation tiedotteita ja tunnistamaan, kuinka organisaatio kehystää itseään ja omaa toimintaansa medialle (Liu & Kim, 2011, s. 235). Digitalisaation ansiosta nykyään on pystytty laajentamaan tarkastelua myös siihen, miten organisaatio kehystää sanomaansa yleisöille. Organisaatioiden luonne sekä tavoitteet voivat myös määritellä sitä, kuinka esimerkiksi kriisitilanteessa tapauksia kehystetään. Liu ja Kim (2011, s. 242) esimerkiksi havaitsivat eroavaisuuksia valtion ja yksityisten yritysten kehystämisessä H1N1-kriisin aikana sekä kehysten vaikutuksissa yleisöihin.

### **2.3.2 Median uutiskehykset**

Onnettomuustilanteessa journalistit tekevät valinnan siitä, kuinka tapaus kehystetään (Kuttschreuter ja muut, 2011, s. 203). Valintoja tehdään esimerkiksi sen suhteen, mikä on tapauksen kantava teema ja mitä elementtejä tapauksesta korostetaan (Birkland, 1997, s. 31–23). Keskeinen teema voi liittyä ongelman kuvaamiseen, onnettomuuden



syihin ja onnettomuuden hoitamiseen tai moraaliseen painoarvoon (Entman, 1993, s. 52). Median hyödyntämät uutiskehykset vaikuttavat suoralta käsin siihen, mitä ihmiset muistavat uutisen käsittelemästä tapauksesta (Nijkrake ja muut, 2015, s. 81) ja miten niin onnettomuudesta selvinneet kuin myös muut yleisöt ymmärtävät tapahtuneen (Norris ja muut 2008, s. 140).

Uutiskehykset vaikuttavat myös tapaukseen ja uutisessa esiintyvistä ihmisistä tehtyihin olettamuksiin (Norris ja muut 2008, s. 140). Kehykset eivät kuitenkaan pysy täysin muuttumattomina median uutisoimien tapahtumien aikana vaan kehykset yleensä vaihtelevat, jotta tapahtuman eri näkökulmia voidaan korostaa tietyssä vaiheessa (Houston ja muut, 2012, s. 609). Prosessia kutsutaan kehysten muuttumiseksi (engl. frame changing). Kehykset vaihtelevat, koska suhtautuminen uutisoitavaan tapaukseen muuttuu sen mukaan, miten paljon siitä tiedetään. Kehysten laatu vaihtelee myös niin eri medioiden kuin eri maiden välillä (Schranz & Eisenegger, 2016, s. 247–249). Siinä maassa, jossa kriisi tapahtuu, uutisointi on yleensä kritisoivampaa ja voimakkaampaa ja mediat käyttävät myös useampia kehyksiä. Yleisesti ottaen kansainväliset mediat eivät tartu paikalliseen kriisiin uutisointiin, ellei kriisillä ole myös seurauksia kansainvälisiin yleisöihin.

Neuman, Just ja Crigler (1992, s. 60–74) ovat määritelleet viisi hallitsevaa median käyttämää uutiskehystä, jotka ovat konflikti, taloudelliset seuraukset, human interest, morali ja voimattomuus. Joukkoon on myöhemmin lisätty myös vastuullisuuden kehys (Nijkrake ja muut, 2015, s. 81–82). Yleisimmät median kriisitilanteessa käyttämät uutiskehykset ovat konflikti ja vastuullisuus, mutta yksittäisen uutiskehyksen käyttö on pääosin riippuvaista siitä, miten vastuulliseksi organisaatio tapahtuneesta koetaan.

Konflikti on medioiden yleisesti käyttämä kehys (esim. Semetko & Valkenburg, 2000, s. 95; Neuman ja muut, 1992, s. 64). Kehyksessä tyypillisesti esitetään ristiriitoja ja konflikteja yksilöiden, ryhmien tai organisaatioiden välillä (Nijkrake ja muut, 2015, s. 81). Kriisitilanteissa tällaisen uutiskehyksen käyttäminen saattaa vaikuttaa siihen, kuinka syyllisenä organisaatio kriisitilanteen aiheuttamiseen koetaan. Konfliktin kehys sopii erityisen

hyvin median politiikkauutisointiin: politiikka nähdään eräänlaisena ottelutarjana, jossa on aina sekä voittajia että häviäjiä (Neuman ja muut, 1992, s. 64). Media myös keskittyy paljon uutistarinoihin, joissa kaksi toimijaa voidaan asettaa vastakkain (de Vreese, 2012, s. 371). Asialla tai tapahtuneella onkin suurempi todennäköisyys päätyä uutisiin, jos se voidaan istuttaa konfliktin kehykseen.

Taloudelliset seuraukset -kehys korostaa taloudellisia vaikutuksia, joita uutisoidulla tapauksella voi olla niin yksilöihin, ryhmiin kuin organisaatioon tai alueeseen (Nijkrake ja muut, 2015, s. 81–82). Talouteen linkittyvä uutiskehys on erityisen käytetty mediassa silloin, kun kriisiin liittyy mittavat taloudelliset seuraukset. Human interest -kehys taas tuo tapahtuman esittelyyn ja uutisointiin tyypillisesti tunteisiin vetoavan, persoonallisemman kulman. Moraalikehyksessä uutinen esitetään moraalisten päätelmien kautta (Nijkrake ja muut, 2015, s. 81–82). Voimattomuuden kehystässä korostetaan esimerkiksi yksilön tai isompien joukkojen voimattomuutta suurempien voimien tai tahojen edessä (Neuman ja muut, 1992, s. 66–67). Vastuullisuuden kehystä käytetään yleensä silloin, kun jokin taho (yksilö tai organisaatio) nähdään vastuullisena tapahtuneeseen. Uutismedialla on havaittu olevan taipumus asettaa jokin taho vastuuseen, ja vastuullisuuden osoittaminen on todennäköisempää tilanteessa, jossa tapahtuman hallittavuus tai tahallisuus ovat isossa osassa (An & Gower, 2009, s. 222).

Medioiden käyttämissä kehyksissä on kuitenkin eroavaisuuksia. Esimerkiksi Kuttschreuter ja muut (2011, s. 215) havaitsevat paikallisten medioiden käyttävän enemmän human interest- ja taloudelliset vaikutukset -kehystä verrattuna valtakunnallisiin medioihin. Valtakunnalliset mediat hyödyntävät sen sijaan merkittävästi enemmän konfliktin kehystä. Nämä eroavaisuudet selittyvät tutkijoiden mukaan sillä, että valtakunnalliset mediat pyrkivät asettamaan onnettomuuden kansalliselle tasolle, kun taas paikalliset lehdet pyrkivät korostamaan onnettomuuden merkityksellisyyttä paikallisten ihmisten tarinoilla. Läntisen maailman mediat myös hyödyntävät erilaisia kehyksiä onnettomuusutisoinnissaan verrattuna muihin (esim. Rybalko, 2011, s. 64, 67). Länsimaiset mediat hyödyntävät

enemmän niin sanottua syyttelyn tai vastuullisuuden kehystä, jossa etsitään syyppäitä tapahtuneeseen.

Myös median ja organisaation käyttämissä kehyksissä on eroavaisuuksia. Nijkrake ja muut (2015) esimerkiksi vertailevat organisaation tiloissa käynnistyneen kriisitilanteen uutisointia sekä organisaation viestinnässä että median uutisissa. He havaitsivat, että media käyttää eniten juuri konfliktin, vastuullisuuden ja taloudellisten seurausten kehyksiä. Media korostaa enemmän osapuolia, jotka syyttävät toisiaan ja esittävät eriäviä näkemyksiä. Media myös painottaa vahvasti sitä, miten organisaation kriisi vaikuttaa huomattavasti voimakkaammin juuri yksilöihin ja ryhmiin eikä itse organisaatioon. Median havaitaan käyttävän enemmän uutiskehyksiä yksittäisissä artikkeleissa verrattuna organisaatioon. Kronologisesti uutisointia tarkasteltaessa paljastuu muun muassa, että siinä missä media käyttää kolmea uutiskehystä ensimmäisten kuukausien aikana (konflikti, taloudelliset vaikutukset ja human interest), organisaatio hyödyntää vain human interest -kehystä. Myös taloudelliset seuraukset -kehysten havaitaan esiintyvän ensin median uutisoinnissa ennen kuin kehystä hyödynnetään myös yritysviestinnässä.

## 2.4 Kehysanalyysi

Mediatutkimuksessa kehysanalyysin menetelmää on sovellettu jo 1970-luvulta lähtien, jolloin keskityttiin tutkimaan poliittista viestintää (Horsti, 2005, s. 50). Hiljalleen kehysanalyysi on vakiintunut suosituimmaksi lähestymistavaksi mediatutkimuksen kentällä (Cheas, 2018, s. 259). Mediatutkimuksessa kehysanalyysin määrällisessä analyysissä keskitytään tarkastelemaan, kuinka monta erilaista kehystä uutisessa on. Kriisiviestinnän tutkimuksessa kehysanalyysi keskittyy siihen, miten mediassa kuvataan kriisin keskelle joutunut organisaatio (Sellnow & Seeger, 2013, s. 140). Media voi käyttää organisaation valitsemaa kehystä uutisoinnissaan tai kehystä tapahtuman uudelleen.

Kehysanalyysin soveltaminen organisaation viestintään avaa tutkijalle mahdollisuuden tunnistaa, kuinka organisaatiot rajaavat kriittisten tapausten, vaikkapa juuri kriisien,

näkökulmaa (Hallahan, 1999, s. 206–207; Murphree ja muut 2009, s. 275, 290). Näkökulmia tunnistamalla voidaan lopulta myös päätellä organisaation kriisiviestinnän tehokkuutta (esim. Avery Johnson & Kim, 2009, s. 196–197). Kehysanalyysi voi pelkän yksittäisen viestin sisällön sijaan paljastaa organisaation viestinnän rakentumista ja sen taustalla vaikuttavia psykologisia ulottuvuuksia (Hallahan, 1999, s. 206). Tiedostamattomat ulottuvuudet auttavat organisaatioita esimerkiksi käsittelemään tietoa ympäröivästä todellisuudesta sekä vetämään johtopäätöksiä. Kehysanalyysi auttaa hahmottamaan kenties tiedostamattomiakin prosesseja Boeingin ja BBC:n uutisoinnin rakentumisessa. Kehysanalyysin ei ole kuitenkaan tarkoitus vetää johtopäätöksiä siitä, miksi tietyt kehykset ovat valikoituneet (Vehkalahti, 2017, s. 103).

Kehysanalyysia tehtäessä on tärkeä hyödyntää jo muissa vastaavissa tutkimuksessa tunnistettuja kehyksiä (Borah, 2011, s. 249; Hertog & McLeod, 2001, s. 151). Aina ei ole siis välttämätöntä laatia kokonaan uusia kehyksiä jokaista erillistä tutkimusta varten. On olemassa niin sanottuja geneerisiä kehyksiä, joita tavataan erilaisia aihepiirejä käsittelevissä aineistoissa (de Vreese ja muut, 2001, s. 108–109), minkä lisäksi on niin sanottuja tapauskehyksiä (engl. issue frames), jotka esiintyvät yleensä vain tiettyntyyppisiä aiheita käsittelevissä uutisissa. Geneerisiä kehyksiä, jotka toistuvat erilaisissa kehysanalyysitutkimuksissa, ovat esimerkiksi luvussa 2.3 esitellyt konfliktin, taloudellisten seuraamusten, onnettomuuden ja human interest -kehykset (ks. esim. Rybalko, 2011; Li, 2007; Nijkrake ja muut, 2015; Cheas, 2018).

Tässä tutkimuksessa erityisesti geneeriset kehykset toimivat runkona, jonka avulla tutkimuksen aineistoa analysoidaan ja sieltä nousevia kehyksiä pyritään tunnistamaan. Geneeriset kehykset toistuvat lukuisissa tutkimuksissa, minkä vuoksi on oletettavaa, että niitä mahdollisesti löytyy myös tämän tutkimuksen aineistosta. Kuitenkaan aineistoa ei ole tarkoitus pakottaa pelkkiin geneerisiin kehyksiin tai aiemmin tunnistettuihin kehyksiin. Tämän vuoksi myös tapauskohtaisten kehysten määrittely analyysissa on mahdollista.

### 3 Onnettomuus median ja organisaation viestinnässä

Kriisi on yllättävä ja odottamaton tapahtuma, joka keskeyttää organisaation toiminnan (Coombs, 2007a, s. 163–164). Se vaikuttaa organisaation maineeseen ja siten organisaation kannalta keskeisiin sidosryhmäsuhteisiin. Organisaation kriisit ovat organisaatioon pohjautuvia katastrofaalisia tapahtumia tai käsityksiä vastaavista (Fraustino ja muut, 2018, s. 332). Onnettomuus taas on yhdentyypinen kriisi (Roux-Dufort, 2016, s. 63.), ja onnettomuudet ovat enemmän yhteisökeskeisiä tapahtumia (Fraustino ja muut, 2018, s. 332). Luonnonkatastrofi tai pommitus esimerkiksi koettelevat yhteisöä ja lamaannuttavat sen kyvyn suojautua, vastata tapahtuneeseen ja toipua tilanteesta.

Organisaation joutuessa kriisiin sidosryhmät saavat yleensä suurimman osan informaatiosta median välittämien uutisten kautta sen sijaan, että informaatio tulisi itse organisaatiolta (Coombs, 2007a, s. 164; ks. esim. Scanlon, 2011). Organisaatio pyrkii kriisin keskellä ehkäisemään mainehaittoja ja vähentämään sidosryhmiensä epävarmuutta (Coombs, 2007a, s. 163, 165), kun taas median tavoitteena on ensisijaisesti yleisöjen informoiminen sekä viihdyttäminen (McCombs, 1977, s. 90). Kriisin keskelle ajautuneen organisaation ja onnettomuudesta uutisoivan median intressit eroavat siis toisistaan. Vastaanottajalle oleellista onkin se, mitkä puolet asiasta pääsevät julkisuuteen eli kenen näkökulmasta tilannekuva muotoutuu (Huhtala & Hakala, 2007, s. 153).

Tässä pääluvussa käydään läpi, miten onnettomuus näkyy toisaalta osana organisaation viestintää ja toisaalta osana median uutisointia. Median ja organisaatioiden toisistaan poikkeavien tavoitteiden vuoksi (McCombs, 1977, s. 90; Coombs, 2007a, s. 163, 165) voi jo olettaa, että niiden tapa kommunikoida kriisistä tai onnettomuudesta eroaa toisistaan.

### 3.1 Median onnettomuusutisointi

Onnettomuustilanteessa yhteiskunnan yleinen järjestys horjuu tavallisen arjen hetkellisesti pysähtyessä (Neal, 1998, s. 12). Yleisö tulee riippuvaiseksi median uutistarjonnasta, joka saattaa sisältää olennaista tietoa onnettomuudesta tai kriisistä selviytymiseen (Graber, 1980, s. 228; Li, 2007, s. 670). Yleisöt ovat myös oppineet hakemaan onnettomuustilanteessa tietoa ensisijaisesti median kautta (Houston ja muut, 2012, s. 607), ja monesti tietoa tapahtuneesta halutaan enemmän kuin media pystyy yleisöille antamaan (Neal, 1998, s. 12). Onnettomuus- ja hätätilanteissa ihmiset tarvitsevat nopeasti niin tietoa tapahtuneesta, käyttäytymismalleja (Norris ja muut, 2008, s. 140) kuin myös selityksiä ja olettamuksia (Graber, 1980, s. 228). Media voi myös pyrkiä varoittamaan yleisöjään mahdollisesta vaarasta tai luomaan yhteisyyttä hädän keskellä (Scanlon, 2011, s. 235–236, 238). Media voi kuitenkin myös olla vastuussa huhujen tai väärinymmärrysten levittämisestä. Mahdollisten tietoaukkojen täyttämiseksi media voi pyrkiä käyttämään ketä tahansa saatavilla olevaa lähteenään sekä taustoittaa tarinaa omilla tiedoillaan tai kopioida uutisarvoisia tapahtumia kilpailijoiltaan.

Onnettomuustilanteessa medially on lukuisia eri rooleja. Yksi merkittävä median rooli on tapahtuman inhimillistäminen sen uutisoidessa onnettomuuden uhreista ja näiden läheisistä (Scanlon, 2011, s. 244–245). Media toimii myös aktiivisena tiedonhakijana, sillä se pyrkii toimimaan ensisijaisena tiedonvälittäjänä (Sellnow & Seeger, 2013, s. 138–139) ja -lähteenä niin viranomaisille kuin yleisöille (Graber, 1980, s. 229–232). Media voi levittää tietoa siitä, mistä ihmisten on mahdollista saada apua, sekä pyrkiä löytämään tarkkaa informaatiota helpottaakseen epävarmuutta ja rauhoitellakseen ihmisiä. Median roolit ja tehtävät riippuvat kuitenkin yleisön tarpeista tai itse onnettomuustilanteesta (Li, 2007, s. 671). Myös eri mediat käsittelevät onnettomuuteen liittyviä tapahtumia eri tavalla ja korostavat erilaisia näkökulmia. Yleistä kuitenkin on, että suuren uutisen sattuessa, journalistien työnkuva muuttuu ja heidän perinteiset työrutiininsa vaihtuvat. Esimerkiksi syyskuun 11. terrori-iskuissa journalisteilla havaittiin olevan lukuisia erilaisia rooleja heidän välittäessään informaatiota yleisöille (Li, 2007, s. 671).

Onnettomuustilanteessa medialle on keskeistä kerätä kaikki mahdollinen saatavilla oleva tieto tapahtuneesta (Scanlon, 2011, s. 235–236). Media pyrkii selkiyttämään onnettomuuden kokonaiskuvaa sekä asettamaan tapahtuneen laajempaan ja pitkäaikaisempaan perspektiiviin (Graber, 1980, s. 229–232). Toisaalta media voi keskittyä voimakkaasti yksittäisiin seikkoihin. Esimerkiksi 9/11-iskuissa media ei keskittynyt käsittelemään terrorismin historiaa tai poliittisia ja uskonnollisia lähtökohtia vaan pikemminkin identifioimaan mahdollisia tekijöitä ja sitä, kuinka tekijöitä tulisi rangaista (McDonald & Lawrence, 2004, s. 338).

Onnettomuus uutisointi kattaa yleensä seuraavat piirteet: 1) vahingot (kuinka moni on kuollut, mikä on tuhoutuneen omaisuuden arvo), 2) uhrin (ketkä ovat uhreja ja kuinka ihmiset selviytyivät onnettomuudesta), 3) syy (mikä tai kuka aiheutti onnettomuuden) sekä 4) parannuskeino (viranomaisten reaktiot tapahtuneeseen) (Cobb ja Primo, 2003, s. 7–8). Median on huomattu uutisoivan onnettomuudesta todennäköisemmin, jos onnettomuus koskettaa suurta määrää ihmisiä, onnettomuudesta on konkreettisia todisteita ja onnettomuus on suhteellisen harvinainen (Birkland, 1997, s. 31–32). Median on havaittu myös luovan onnettomuudesta yleisöille tapahtuman, jossa on tietty tapahtumapaikka ja toimijat, juoni ja eräänlainen lupaus tapauksen käsittelyn jatkuvuudesta (Garner & Huff, 1997, s. 10–11). Graber ja Huff (1997) ovat esittäneet median toiminnan onnettomuus uutisoinnissa olevan kuin televisiosarja, jossa jaksojen välillä kerrotaan kaiken jatkuvan jälleen seuraavassa osassa. Mysteerin tai dekkarin tavoin yleisö pystyy tällöin poimimaan vihjeitä onnettomuudesta tai mahdollisesta syyllisestä median tekemien kuvailujen kautta.

Onnettomuuden uutisoinnin volyymit eivät ole kuitenkaan täysin tasaisia ja muuttumattomia. Onnettomuustilanteissa media uutisoi tapauksesta paljon lyhyen aikaa, minkä jälkeen tapauksen näkyvyys alkaa hiljalleen hälvetä samalla, kun itse tapahtuma siirtyy menneisyyteen (Birkland, 2004, s. 183). Uutisointi sisältää niin huippuja kuin laskuja, eikä tapauksen medianäkyvyys laske yksitoikkoisesti (Kuttschreuter ja muut, 2011, s. 202–203). Myös lento-onnettomuuksissa tapauksen medianäkyvyys – erityisesti tapauksessa,

jossa kuolonuhrien määrä on yli sata henkeä – on suurinta heti onnettomuuden jälkeen, mutta ajan kuluessa kiinnostus alkaa laskea (Cobb & Primo, 2003, s. 75).

Downs (1972, s. 39) on luonut mallin, joka hahmottelee asioiden esiintyvyyden vaihtelevia mediassa. *The Issue-Attention Cycle* -mallin mukaan onnettomuus uutisointia voidaan hahmottaa erilaisten vaiheiden kautta. Ensimmäisessä vaiheessa uutisointi keskittyy itse onnettomuuteen. Tällöin median uutisoinnissa keskeistä on tapahtuman syiden selvittämisen lisäksi esimerkiksi onnettomuuden uhrien ja selviytyjien haastattelu (esim. Garner and Huff, 1997, s. 10–11, 15). Toisessa vaiheessa median uutisointi keskittyy enemmän siihen, miten tapahtunut pyritään ratkaisemaan (Downs, 1972, s. 39). Kolmas ja viimeinen vaihe alkaa, kun uutta raportoitavaa tapauksesta ei enää ole ja tapauksen medianäkyvyys alkaa hiipua.

Media voi kuitenkin kiinnostua uutisoimaan tapauksesta uudelleen esimerkiksi onnettomuuden jälkipuinnin tai muiden samankaltaisten uusien tapausten yhteydessä (Downs, 1972, s. 39). Kuttschreuter ja muut (2011, s. 214–215) ovat huomanneet, että tietyn uutisoidun kriisin medianäkyvyys ei välttämättä katoa, vaikka samanaikaisesti tapahtuu kaksi muutakin suurta onnettomuutta, joista toinen on heidän tutkimuksessaan 9/11-terrori-iskut. Terrori-iskuja käsittelevän uutisoinnin kehyksissä hyödynnetään aiempaa onnettomuutta. Lisäksi itse kriisi ja sen tapahtumat vaikuttavat siihen, mitä uutisissa käsitellään. Li (2007, s. 683) on havainnut, että television fokus 9/11-iskujen uutisoinnista muuttui, kun iskuista saatiin uutta tietoa.

Myös median esityslista tukee väitettä, että onnettomuus uutisoinnin volyymit vaihtelevat. Teorian pohjalta tehdyt tutkimukset ovat osoittaneet, että yksittäisen tapauksen keskimääräinen esiintyvyys julkisuudessa kestää 18,5 kuukautta (ks. esim. McCombs & Zhu, 1995, s. 514). Yhdysvalloissa tapahtuneiden luonnononnettomuuksien on havaittu pysyvän uutisotsikoissa suunnilleen 12 kuukautta, ja suurinta mediahuomio on heti onnettomuuden jälkeen (Houston ja muut, 2012, s. 612, 619). Luonnononnettomuuksia



käsittelevä uutisointi on tutkimuksen perusteella myös lyhytkestoisempaa verrattuna muihin aiheisiin.

### **3.2 Organisaation kriisiviestintä**

Kriisit ovat aina uhka organisaation maineelle – varsinkin jos kyseessä on kriisi, joka olisi voitu välttää (Utz ja muut, 2013, s. 41). Organisaation kriisiviestinnän perimmäisenä tarkoituksena on maineenkorjaus sekä sidosryhmien luottamuksen palauttaminen. Sidosryhmillä on merkittävä rooli kriisissä: kriisin olemassaolon ja synnyn voi nähdä olevan riippuvainen siitä, kokevatko sidosryhmät organisaation olevan kriisissä (Coombs & Holladay, 2011, s. 116). Kriisitilanteessa organisaation on viestittävä, kuinka sidosryhmien tulee toimia, jotta kriisi ei vaikuta heihin. Kriisi aiheuttaa aina stressiä sidosryhmille, ja siksi on tärkeää, että sidosryhmät saavat tietoa sekä kriisistä ja sen etenemisestä että organisaation toimenpiteistä niin kriisihetkellä kuin myös tulevaisuudessa. Konkreettista toimenpiteistä viestiminen kertoo sidosryhmille, että he ovat turvassa, ja tieto lievittää samalla stressiä (Coombs, 2007a, s. 165; Huhtala & Hakala, 2007, s. 17). Monesti viestinnällä nähdään olevan tärkeä rooli niin kriisin ennaltaehkäisemisen kuin myös sen hoitamisen kannalta (Kwansah-Aidoo & George, 2017, s. 7).

Kriisiviestinnässä organisaatiolta odotetaan nopeaa ja suoraa sidosryhmien informointia, millä organisaatio osoittaa tiedostavansa sidosryhmiensä huolen (Coombs, 2007a, s. 165). Kriisiviestinnässä tulisikin huomioida yleisön ajatukset, tunteet, uskomukset, halut ja tarpeet sekä yleiset sosiaaliset tavoitteet, jotta kriisistä voidaan muodostaa kokonaisvaltaisempi kuva (Fraustino ja muut, 2018, s. 332). Tällöin organisaatio voi sekä laajentaa kriisistä käytävää keskustelua että ulottaa perinteisiä kriisin seuraamuksia organisaation maineen ja muiden organisaatiokeskeisten huolenaiheiden ulkopuolelle. Kun sidosryhmien huoli ja informaationtarve kriisiin liittyen on tyydytetty, voi organisaatio siirtää fokuksensa organisaation maineenhallintaan (Coombs, 2007a, s. 165).

Maineella tarkoitetaan sidosryhmien tekemää arviointia organisaatiosta sen perusteella, kuinka hyvin organisaatio vastaa sidosryhmien odotuksia, jotka ovat muodostuneet organisaation aiemman toiminnan perusteella (Coombs, 2007a, s. 164). Tietoa sidosryhmät saavat suoraan organisaatiolta, medialta sekä muilta ihmisiltä. Pääasiallisesti sidosryhmät keräävät tietoa organisaatiosta nimenomaan median kautta, joten medianäkyvyys on tärkeä osa organisaation maineenhallintaa. Kriisi vahingoittaa organisaation mainetta, koska se luo sidosryhmille negatiivisen kuvan organisaatiosta ja sen toiminnasta (Coombs, 2007a, s. 164; Coombs & Holladay, 2011, s. 115). Hyvässä maineessakin oleva organisaatio voi kriisitilanteessa joutua epäsuotuisaan valoon ja sidosryhmät voivat katkaista välinsä organisaatioon tai levittää negatiivissävytteistä viestiä. Organisaation maineen voi katsoa kärsivän kriisissä aina jonkin verran, mutta hyvillä sidosryhmäsuhteilla ja hyvän maineen avulla haitat voivat kuitenkin olla pienemmät (Coombs, 2007a, s. 164). Niin yritys- kuin globaalilla tasolla tapahtuvat onnettomuudet ja kriisit ovat nostaneet valtioiden ja yritysten kiinnostusta kriisien ehkäisyyn ja yhteisön resistanssiin (Roux-Dufort, 2016, s. 63).

Heikko kriisinhoito vahingoittaa sidosryhmien luottamusta organisaatiota kohtaan sekä vaurioittaa organisaation yrityskuvaa (Huhtala & Hakala, 2007, s. 18). Kriisin aikana saatu kielteinen mediajulkisuus voi olla haasteellista kääntää positiiviseksi. Habermas ([1990] 2004, s. 289–291) on esittänyt, että valtaa hallitseva eliitti pyrkii usein legitimoimaan päätöksensä osana julkista keskustelua. Organisaatio ei siis pyri vuorovaikutukseen yleisön kanssa vaan yksisuuntaiseen päätösten tiedottamiseen ja sidosryhmien ohjaamiseen. Nykypäivänä asetelma on hieman muuttunut, sillä vaikka organisaatio puhuu suoraan sidosryhmilleen, pystyvät sidosryhmät vastaamaan tai kehittämään myös omia viestejään tapahtuneesta (Utz ja muut, 2013, s. 41).

Organisaatioiden kriisiviestintää sekä sen toteutusta ja vastaanottoa yleisöissä on tutkittu monista erilaisista näkökulmista. Jo aiemmin mainittu Utz ja muut (2013, s. 45) havaitsivat kriisiviestinnän vaikutusten vaihtelevan sen mukaan, toteutetaanko viestintää sosiaalisessa vai perinteisessä mediassa. Mediatyyppin valinta vaikuttaa kriisin

vaikutusten laatuun itse kriisiä enemmän. Sosiaalisen median kriisiviestinnällä on positiivinen vaikutus organisaation maineeseen. Perinteisellä medialla on kuitenkin heidän tutkimuksensa mukaan tärkeä portinvartijan rooli, sillä verkkolehtien uutisia onnettomuudesta pidetään luotettavimpina ja niitä jaetaan myös enemmän sosiaalisessa mediassa. Tämän voi nähdä osoituksena siitä, että perinteinen media on edelleen tärkeä kanava sekä onnettomuus uutisoinnissa että organisaatioiden kriisiviestinnässä.

Gerken ja muut (2016, s. 879, 888) tarkastelevat tutkimuksessaan organisaation kriisinhallintastrategiaa ja yleisöjen vastaanottoa lentoyhtiö AirAsian lento-onnettomuudessa. He havaitsivat, että lentoyhtiö hyödyntää strategiassaan eniten yleisöjen informointia. Yleisöt eivät kuitenkaan omaksu organisaation kriisiviestinnässä käyttämää kehystä vaan keskittyvät tunnepitoisempaan viestintään. Habermasin ajatus organisaatioiden yksisuuntaisesta viestinnästä kriisitilanteessa ei siis nykypäivänä ole täysin paikkansapitävä, vaan yleisöt osallistuvat enemmän organisaatioiden kriisiviestintään.

## 4 Etiopian lento-onnettomuuden kehukset

Tässä pääluvussa vertaillaan Boeingin ja BBC:n käyttämiä kehkyksiä Etiopian lento-onnettomuuden uutisoinnissa sekä kehysten ajallista esiintyvyyttä kummassakin aineistossa. Vertailun tavoitteena on selvittää, millaisia kehkyksiä niin Boeing kuin BBC hyödyntävät uutisoinnissaan ja onko kahden toimijan kehkyksissä havaittavissa samankaltaisuuksia tai eroavaisuuksia. Tarkastelujaksoksi on rajattu noin kuukauden mittainen ajanjakso aikavälillä 10.3.–5.4.2019.

Alaluvussa 4.1 käydään tarkemmin läpi aineiston pohjalta muodostettuja kehkyksiä niin kvantitatiivisesti kuin kvalitatiivisesti. Luvussa käydään myös läpi, esiintyvätkö kehukset kummassakin aineistossa vai vain toisessa. Yksittäisiä kehkyksiä ja niissä esiintyviä piirteitä havainnollistetaan aineistoesimerkkien kautta. Alaluvussa 4.2 pureudutaan toiseen tutkimuskysymykseen ja tarkastellaan ja vertaillaan kehysten ajallista esiintyvyyttä kummassakin aineistossa. Lopuksi vedetään analyysin tuloksia lyhyesti yhteen.

### 4.1 Boeingin ja BBC:n kehukset Etiopian lento-onnettomuudessa

Analyysissa aineistoista tarkastellaan, millä tavalla havaitut kehukset rakentuvat kehystämisen eri piirteiden kautta. Aineisto on ryhmitelty niissä ilmenneiden piirteiden kautta erilaisiin ryhmiin, joista muodostetaan lopulliset kehukset. Läpikäynnissä mukana kulkee tiiviisti aiemmat kehysanalyysia hyödyntäneet tutkimukset. Tämän avulla pyritään havainnoimaan, esiintyykö samankaltaisia, jo aiemmin havaittuja kehkyksiä myös tässä aineistossa. Mukana analyysissa on muun muassa Neumanin ja muiden (1992) hahmottelemat viisi hallitsevaa kehystä sekä Rybalkon (2011) Venäjän lento-onnettomuuden uutisissa havaitut kehukset. Kehukset muuttuvat hieman analyysin edetessä, ja kaikkia aiemmissa tutkimuksissa hyödynnettyjä kehkyksiä ei aineistosta löydy. Jo aineistoa läpikäydessä on ilmennyt, että Boeing ja BBC hyödyntävät erilaisia kehkyksiä onnettomuudesta uutisoidessaan.

Tutkimuksen aineistosta nousee yhteensä kuusi kehystä: vastuu, ihmiskohtalot, puolustus, onnettomuus, vaikutukset ja vahingot sekä konflikti. Kaikki kuusi kehystä eivät esiinny molemmissa aineistoissa. Aineistosta havaitut kehykset pohjautuvat sekä geneerisiin kehyksiin että myös muihin aiemmassa tutkimuskirjallisuudessa esille nousseisiin kehyksiin. Havaituista kehyksistä geneerisiä kehyksiä, jotka toistuvat useissa kehysanalyysia ja kehysteoriaa soveltavissa tutkimuksissa, ovat vastuun, ihmiskohtaloiden ja konfliktin kehykset (ks. sivut 25–26). Puolustuksen kehys on ilmennyt ainakin Choin (2012) tutkimuksessa, jossa on tarkasteltu organisaation tiedotteita British Petroleumin kriisissä. Onnettomuuden kehys on esiintynyt esimerkiksi Lin (2007), Rybalkon (2011) ja Harju ja Karvosen (2016) tutkimuksissa. Vaikutukset ja vahingot -kehys pohjautuu Rybalkon (2011) tekemään tutkimukseen. Taulukkoon 1 on hahmoteltu havaittujen kehysten määrällinen esiintyvyys aineistossa.

**Taulukko 1.** Kehysten määrällinen ja prosentuaalinen osuus aineistossa.

KEHYS	BOEING (TIEDOTTEITA YHTEENSÄ 10 KPL)		BBC (UUTISIA YHTEENSÄ 31 KPL)	
	kpl	%	kpl	%
VASTUU	9	35	20	25
PUOLUSTUS	9	35	-	-
IHMISKOHTALOT	8	30	9	11
ONNETTOMUUS	-	-	22	27
VAIKUTUKSET JA VAHINGOT	-	-	19	23
KONFLIKTI	-	-	11	14
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>26</b>	<b>100</b>	<b>81</b>	<b>100</b>

Taulukossa on eritelty Boeingin ja BBC:n aineistot erikseen ja esitelty havaittujen ja muodostettujen kehysten esiintyvyyttä kummassakin aineistossa sekä määrällisesti että prosentuaalisesti. Kummankin aineiston kokonaismäärä on ilmoitettu kappaleina suluissa taulukon ensimmäisellä rivillä. Ensimmäisessä sarakkeessa on esitelty

kappalemääräisesti, monessako tiedotteessa tai uutisessa kyseinen kehys esiintyy. Seuraavassa sarakkeessa on esitetty prosentuaalisesti yksittäisen kehysten suhteellinen esiintyvyys aineiston kehysten kokonaisesiintymismäärästä. Tällä prosentuaalisella luvulla pyritään havainnollistamaan sitä, mikä on kehysten suhteellinen osuus aineistossa toisiinsa nähden.

Boeing on hyödyntänyt viestinnässään yhteensä kolmea eri kehystä. Yrityksen eniten hyödyntämät kehukset ovat vastuu (35 %) ja puolustus (35 %), ja kolmanneksi eniten yritys on hyödyntänyt ihmiskohtaloiden kehystä (30 %). Erot aineistosta nousseiden kehysten määrällisessä esiintyvyydessä ovat hyvin pienet. Boeing on siis hyödyntänyt miltei jokaista kehystä jokaisessa julkaisemassaan tiedotteessa.

Vastaavasti BBC on hyödyntänyt yhteensä viittä eri kehystä, joista yleisimmät ovat onnettomuuden (27 %), vastuun (25 %) ja vaikutusten ja vahinkojen (23 %) kehukset. Vähi- ten BBC on uutisissaan hyödyntänyt konfliktin (14 %) ja ihmiskohtaloiden (11 %) kehky- siä. Myös BBC:n aineistossa yleisimpien kehysten väliset erot esiintymismäärissä ovat varsin pienet. Selkeä eroavaisuus on kuitenkin havaittavissa yleisimpien kehysten ja vä- hiten hyödynnettyjen kehysten välillä. Esimerkiksi onnettomuuden kehysten esiintyvyys BBC:n uutisissa on liki kaksinkertainen verrattuna konfliktin kehukseen. BBC:llä on siis selkeästi kolme kehystä, jotka esiintyvät aineistossa likimain yhtä paljon ja kaksi kehystä, joita on hyödynnetty satunnaisemmin.

Puolustuksen kehys ilmenee vain Boeingin aineistossa, ja vastaavasti onnettomuuden, vaikutusten ja vahinkojen sekä konfliktin kehukset vain BBC:n aineistossa. Aineistojen välisiä kehyseroja voi selittää Boeingin ja BBC:n toisistaan poikkeavat uutisointi-intressit (ks. esim. McCombs, 1977, s. 90; Coombs, 2007a, s. 163, 165). Vastuun ja ihmiskohtaloi- den kehukset esiintyvät kummassakin aineistossa, mutta niiden merkitys ja ilmeneminen aineistossa poikkeaa toisistaan. Vaikka siis vastuun kehys esiintyy kummassakin aineis- tossa, ei voida kuitenkaan puhua täysin samasta kehuksesta sekä Boeingin että BBC:n kohdalla.

Vertailu kehysten yleisyydestä kummassakin aineistossa paljastaa joitakin eroavaisuuksia Boeingin ja BBC:n välillä. Taulukko 2 esittelee esiintymismäärän perusteella kummankin aineiston kehukset yleisimmästä harvinaisimpaan.

**Taulukko 2.** Boeingin ja BBC:n kehukset yleisimmästä harvinaisimpaan.

<b>Boeing</b>	<b>BBC</b>
1. Vastuu	1. Onnettomuus
1. Puolustus	2. Vastuu
2. Ihmiskohtalot	3. Vaikutukset ja vahingot
	4. Konflikti
	5. Ihmiskohtalot

Molemmissa aineistoissa vastuun kehys on yksi käytetyimpiä ja yleisimpiä kehyksiä Ethiopian lento-onnettomuutta käsittelevissä uutisissa. Boeingin tiedotteissa se on yhtä yleinen puolustuksen kehysten kanssa; niiden esiintymismäärän määrällinen ja prosentuaalinen osuus Boeingin aineistossa on täysin identtinen. Tästä syystä ne ovat taulukon ensimmäisessä sarakkeessa molemmat sijalla yksi. Sen sijaan BBC:n aineistossa esiintyvä vastuun kehys on toiseksi yleisin kehys. Boeingin toiseksi yleisimmin käyttämä kehys on ihmiskohtaloiden kehys. Vastaavasti BBC:n aineiston ihmiskohtaloiden kehys on vasta BBC:n viidenneksi eli vähiten hyödyntämä kehys. Ihmiskohtaloiden kehys kuuluu kummassakin aineistossa vähiten hyödynnettyjen kehysten joukkoon. Boeingin ja BBC:n hyödyntämistä kehyksistä ja niiden yleisyydestä aineistossa löytyy siis sekä yhtäläisyyksiä että eroavaisuuksia.

BBC:n julkaisemissa yhteensä 31 uutisessa on hyödynnetty keskimäärin 2,6 kehystä jokaisessa uutisessa ja Boeingin julkaisemissa 10 tiedotteessa keskimäärin 2,6 kehystä. Molemmat ovat hyödyntäneet siis keskimäärin kolmea kehystä jokaisessa uutisessa. Boeingin kohdalla tämä tarkoittaa kaikkia aineistosta löytyneitä kehyksiä ja BBC:n kohdalla reilusti puolia. BBC on hyödyntänyt yhteensä enemmän erilaisia kehyksiä verrattuna Boeingiin, mutta yksittäisessä uutisissa havaittujen kehysten keskimääräinen esiintymismäärä on sama.

Seuraavaksi tarkastellaan tarkemmin yksittäisiä kehyksiä. Ensimmäisenä käsitellään molemmista aineistosta havaitut vastuun ja ihmiskohtaloiden kehykset. Kehyksiä käsitellään niin, että ensin tarkastellaan kehyksen esiintymistä Boeingin ja sen jälkeen BBC:n aineistossa. Kehyksiä havainnollistetaan kummastakin aineistosta nousevien esimerkkien kautta, ja eritellään niissä esiintyviä kehystämisen piirteitä. Seuraavaksi tarkastellaan ainoastaan Boeingin aineistossa esiintynyt puolustuksen kehys, ja viimeiset kolme alalukua käsittelevät vain BBC:n aineistossa esiintyneitä kehyksiä yleisimmästä harvinaisimpaan eli järjestyksessä: onnettomuuden, vaikutusten ja vahinkojen sekä viimeisenä konfliktin kehys.

#### 4.1.1 Vastuu

Vastuun kehys on yksi Boeingin tiedotteissa yleisimmin esiintyvä kehys: se esiintyy yhdeksässä tiedotteessa eli kaikissa yhtä lukuun ottamatta. Boeingin tiedotteissa vastuun kehys keskittyy käsittelemään Etiopian lento-onnettomuutta ja siihen liittyviä tapahtumia sen kautta, mitä Boeing yrityksenä on jo tehnyt tai tulee tekemään. Kehys korostaa, millaisia toimenpiteitä yritys on jo tehnyt vastaavien onnettomuuksien ennalta ehkäisemiseksi ja millaisten toimenpiteiden suorittamista se jatkaa. Kehyksessä korostuu ongelmalliseksi havaitun järjestelmän päivittäminen sekä turmatutkintaan osallistuminen.

- (1) **We're united with** our airline **customers, international regulators and government authorities** in our efforts to support the most recent investigation, understand the facts of what happened and help prevent future tragedies. (Boeing 18.3.2019.)
- (2) For the past several months and in the aftermath of Lion Air Flight 610, **Boeing has been developing** a flight control software enhancement for the 737 MAX, designed **to make an already safe aircraft even safer**. (Boeing 11.3.2019.)

Esimerkissä (1) Boeing korostaa yrityksen tavoitteita ja toimenpiteitä, jotka tähtäävät onnettomuuden syiden selvittämiseen sekä tulevaisuuden onnettomuuksien estämiseen



hyödyntämällä monikon 1. persoonaa ”me olemme” ja ”ponnisteluillamme”. Vastuun kehyksessä korostuu erityisesti yrityksen tavoite, johon toimenpiteillä pyritään. Sekä toimenpiteet että tähdätty tavoite on tuotu sanallisesti ilmi. Esimerkissä (1) tavoitteena on ”vastaavien onnettomuuksien estäminen” ja esimerkissä (2) tavoitteena on ”tehdä ennestään turvallisesta lentokoneesta entistä turvallisempi”. Kehyksessä siis toistuu tietty semanttinen rakenne ja sisältö.

Vastuunottoa konemallin turvallisuuden parantamisesta korostetaan niin toiston kuin komparatiivin avulla. Toiston ja komparatiivin avulla korostettua konemallin turvallisuutta toistetaan useissa tiedotteissa halki aineiston (”tehdä ennestään turvallisesta lentokoneesta vieläkin turvallisempi”). Tiedotteissa tavoitteen määrittelyllä Boeing luo itselleen roolin, joka parantaa konemallin turvallisuutta tai selvittää onnettomuuden tapahtumien kulkua. Yritys ei kuitenkaan viittaa olevansa vastuullinen onnettomuudesta. Boeing ikään kuin testaa ja esittää ratkaisuja hypoteesiinsa: syytä on ollut virheellinen ohjelmisto, ei niinkään yritys itse.

Esimerkissä (1) Etiopian lento-onnettomuus on nimetty ”tragediaksi”, joka on hyvin tunteisiin vetoava sanavalinta. Onnettomuudesta piirtyy hyvin erilainen kuva, kun siihen viitataan tragediana, eikä esimerkiksi pelkästään lento-onnettomuutena. Boeing käyttää myös voimakasta kielikuvaa ”olemme yhtä”, jolla se korostaa yhteistä päämäärää viranomaisten ja asiakkaidensa kanssa onnettomuuden syiden selvittämiseksi sekä vastaavien tapahtumien estämiseksi. Näin tuodaan ilmi, kuinka Boeingin tavoite on myös sen sidosryhmien tavoite. Esiin tuomisessa hyödynnetään retorisenä keinona monikon 1. persoonaa (”me olemme yhtä mieltä”), jolla luodaan kuvaa koko Boeingista yhtenäisenä vastuullisena toimijana, vaikka oletettavaa on, että jokainen Boeingin työntekijä ei konkreettisesti osallistu esimerkiksi onnettomuustutkintaan. Luettelointi (esimerkissä (1) ”asiakkaat, päättäjät ja viranomaiset”) korostaa myös tietynlaista jatkuvuutta ja painottaa vastuullisten toimenpiteiden moninaisuutta ja vahvistaa näin Boeingin itselleen muodostamaa roolia.

Aikamuotona kehyksessä hyödynnetään preesensia tai perfektiä. Esimerkiksi onnettomuustutkintaan viitattaessa käytetään preesensia, koska tutkinta on vasta käynnistynyt Ethiopian onnettomuuden myötä ("Olemme yhtä mieltä"). Indonesian onnettomuuden jälkeen aloitettuihin toimenpiteisiin viitattaessa taas käytetään perfektiä ("Boeing on kehittänyt"). Aikamuotona perfektillä tuodaan ilmi tietynlaista jatkuvuutta yrityksen toimintaan. Aikamuoto korostaa, että toiminta on jatkunut jo pidemmän aikaa mutta työ ei ole vielä valmis. Pidemmän ajan panostusta tuodaan myös sanallisesti ilmi esimerkissä (2), jossa käytetään ajallista ilmaisua "viimeisten kuukausien aikana".

Vastuun kehyksessä onnettomuuden jälkeisiä tapahtumia ja Boeingin toimia korostetaan myös vahvasti yhteistyöllä eri tahojen kanssa.

- (3) We've **been working** in full cooperation **with the U.S. Federal Aviation Administration, the Department of Transportation and the National Transportation Safety Board** on all issues relating to both the Lion Air and the Ethiopian Airlines accidents since the Lion Air accident occurred in October last year. (Boeing 18.3.2019.)
- (4) We **are coordinating** closely **with our customers** as we work through plans to mitigate the impact of this adjustment. We will also work directly **with our suppliers** on their production plans to minimize operational disruption and financial impact of the production rate change. (Boeing 5.4.2019.)

Boeing pyrkii korostamaan vahvasti yhteistyötään joko nimettyjen toimijoiden kanssa, kuten Yhdysvaltain ilmailuhallinto tai Yhdysvaltain liikenneministeriö, tai määrittelemättömän joukon kanssa, kuten asiakkaat ja toimittajat. Tämä luo kuvaa siitä, että monet toimijat osallistuvat vahinkojen korjaukseen ja Boeing on yksi vastuullinen toimija tässä joukossa. Yhteistyön korostaminen viranomaisten kanssa vahvistaa Boeingin roolia ratkaisijana ja selvittäjänä onnettomuudesta vastuussa olevan tahon sijaan. Aineiston loppuun tiedotteissa Boeing korostaa jo sanallisesti omaa vastuutaan.

- (5) We now know that the recent Lion Air Flight 610 and Ethiopian Airlines Flight 302 accidents were caused by a chain of events, with a common chain link being erroneous activation of the aircraft's MCAS function.

**We have the responsibility to eliminate this risk, and we know how to do it.** As part of this effort, we're making progress on the 737 MAX software update that will prevent accidents like these from ever happening again. (Boeing 5.4.2019.)

Esimerkissä (5) Boeing tuo sanallisesti ilmi, kuinka sillä on ”vastuu riskin poistamisessa ja kuinka yritys tietää, miten tämä tehdään”. Boeing myöntää esimerkissä (5) virheellisen järjestelmän olemassaolon (”onnettomuus tapahtui virheellisen järjestelmän aktivoitumisen myötä”) mutta korostaa myös, että sillä on työkalut jo valmiina tilanteen korjaamiseksi (”tiedämme kuinka ratkaista tämä”). Tämä voi tähdätä myös jo Coombsin (2007a, s. 165) mainitsemaan sidosryhmien huolten huomioimiseen ja niiden poistamiseen osana kriisiviestintää.

Esimerkissä (5) Boeing ei tosin suoraan ota vastuuta onnettomuuden tapahtumisesta, vaan ulkoistaa onnettomuuden syyksi laajemman tapahtumaketjun. Onnettomuuden syyppään nimeäminen ”järjestelmän virheelliseksi aktivoitumiseksi” vahvistaa jälleen Boeingin roolia ratkaisijana, jonka toimet estävät vastaavanlaiset vahingot tulevaisuudessa. Esimerkin (5) tiedote on viimeisin julkaistu tiedote aineistossa, ja siinä Ethiopian onnettomuus on nimetty ”vahingoksi” aiemman ”tragedian” sijaan. Julkisuuudessa syyttävä sormi on ehkä alkanut tässä vaiheessa osoittaa kohti Boeingia. Onnettomuuden nimittämisellä vahingoksi on kenties yritetty luoda kuvaa tapahtumasta, jota yritys ei ollut tarkoituksella aktiivisesti edistänyt, mutta joka vain tapahtui. Vaikka Boeing ei selkeää vastuun roolia ota onnettomuuden tapahtumisesta, uusi nimeäminen heijastelee muutosta Boeingin suhtautumisessa omaan vastuullisuuteensa onnettomuudessa.

Seuraavaksi tarkastellaan, miten vastuun kehys ilmenee BBC:n aineistossa. BBC:n uutisissa vastuun kehys on toiseksi yleisimmin käytetty kehys, sillä kehys esiintyy 20/31 uutisessa. Määrällisesti kehys esiintyy siis yli puolessa kaikista BBC:n uutisista. Vastuun kehyksessä Ethiopian lento-onnettomuutta lähestytään sen kautta, kuka tapahtumasta voidaan laittaa vastuuseen ja millaisia ratkaisuja ja toimenpiteitä vastaavan estämiseksi on olemassa. Vastuun kehyksessä korostuu onnettomuuteen ja sen jälkipuintiin liittyvien toimijoiden asettaminen tarkastelun alle. Kehyksessä ei kuitenkaan ainoastaan aseteta

vastuuseen onnettomuuden aiheuttajaa. Etiopian lento-onnettomuuden aiheuttamat laajalle levinneet lentokiellet herättävät kysymyksiä Yhdysvaltojen ilmailuhallinnon toiminnan vastuullisuudesta sen reagoidessa hitaasti turmakonemallin asettamisessa viralliseen lentokieltoon.

- (6) **US plane maker Boeing is facing questions** after an Ethiopian Airlines 737 crash on Sunday killed all 157 people on board.

**It was the second crash in five months involving a 737 Max 8, and comparisons are being drawn with a Lion Air accident** in Indonesia last October.” (BBC 11.3.2019.)

Vastuun kehyksessä toistuu tietty rakenne, jossa onnettomuudesta vastuuseen on asetettu jokin taho, kuten esimerkiksi Boeing tai Yhdysvaltain ilmailuhallinto FAA. Esimerkissä (6) tuodaan jo hyvin selkeästi ilmi, että Boeingin vastuuta onnettomuuden tapahtumiseen epäillään toteamalla, että ”Boeing joutuu vastaamaan kysymyksiin”. Samaisessa esimerkissä Boeingin vastuuta onnettomuuteen perustellaan aiemmin tapahtuneella Indonesian onnettomuudella. Boeingin vastuuta alleviivataan mainitsemalla, että kahden lähekkäin tapahtuneen onnettomuuden välillä on ollut samankaltaisuutta, tai kysymällä, miksi Boeing ei lopettanut konemallin käyttöä ensimmäisen onnettomuuden jälkeen.

BBC myös testaa hypoteesiaan Boeingin ja Yhdysvaltain ilmailuhallinnon syyllisyydestä onnettomuuden tapahtumiseen. Hypoteesia testataan lähteiden lausunnoilla ja median omilla havainnoilla siitä, että Etiopian onnettomuudessa on paljon samaa kuin Indonesian onnettomuudessa. Rinnastamisen voi nähdä myös jonkinlaisena kausaalisena suhteena: koska Indonesian onnettomuus tapahtui eikä muutoksia turmakonemallin opeoimiseen tehty, tapahtui myös toinen kohtalokas onnettomuus.

- (7) US regulators and safety experts are now asking **how thoroughly the FAA and Boeing vetted the anti-stall system** and **how well pilots around the world were trained** for it when their airlines bought new planes. (BBC 18.3.2019.)

- (8) Dr Tessema levels the blame for the accident squarely at Boeing, **questioning why the company did not stop the 737 Max flying after the Indonesia crash.**

**"Why did they let them fly?** Because they were in competition. **They want to sell more.** Human life has no meaning in some societies." (BBC 5.4.2019.)

Boeingin vastuuta onnettomuuteen tuodaan ilmi passiivimuotoisen pohdinnan lisäksi myös yksityishenkilöiden lausunnoilla. Esimerkissä (8) oleva Tessema on onnettomuudessa menehtyneen lentäjän isä, joka tuo suorassa sitaatissaan ilmi kysymyksen, miksi konemallilla edelleen lennettiin Indonesian turman jälkeen. Sitaatissaan hän esittää turmakonemallin jatkaneen lentämistä, koska Boeing oli kiinnostunut enemmän taloudellisen voiton tekemisestä kuin ihmishenkien säästämisestä.

9/11-terrori-iskuissa median on havaittu hyödyntäneen rikollisuuden kehystä tapahtuman esittämisessä (ks. esim. Li, 2007) tai esittävän iskut enemmän rikollisena kuin poliittisena narratiivina (esim. McDonald & Lawrence, 2004). Esimerkeissä (7) ja (8) on molemmissa havaittavissa rikolliseen toimintaan viittaavia piirteitä. Esimerkeissä esitetään lähteiden tai yksityishenkilöiden lausuntojen referoinnilla sellaisia väitteitä ja pohdintoja kuin "kuinka hyvin turmakonemalliin asennetun uuden järjestelmän toiminnasta on koulutettu lentäjiä ympäri maailmaa" tai "miksi konemallin annettiin edelleen lentää". Esimerkissä 8 haastateltu tuo jopa ilmi väitöksen, että Boeing olisi antanut turmakonemallin jatkaa operoimista, koska lentoyhtiölle tärkeämpää on taloudellinen voitto ihmisten turvallisuuden kustannuksella. Näitä molempia syytöksiä korostetaan uutisessa kysymyspronomineilla "kuinka" ja "miksi" sekä esimerkissä (8) sanavalinnalla "syytös". Vastuun suoranaiseen laiminlyöntiin tai jopa rikolliseen toimintaan viittaamista on havaittavissa myös esimerkissä (9).

- (9) **'Criminally insufficient'**

--

They said: **"I think it is unconscionable that a manufacturer, the FAA, and the airlines would have pilots flying an airplane without adequately training, or even providing available resources and sufficient**

documentation to understand the highly complex systems that differentiate this aircraft from prior models.

They added: "I am left to wonder: **what else don't I know?** The flight manual is inadequate and almost criminally insufficient." (BBC 13.3.2019.)

Esimerkissä (9) "Criminally insufficient" on uutisen väliotsikko. Väliotsikko on jo itsessään yksi kehystämisen keino. Panin ja Kosickin (1993, s. 59–60) mukaan otsikointi ohjaa lukijaa tekstin tulevasta sisällöstä ollen merkittävimpiä kehystämisen keinoja. Rikollinen toiminta on esimerkin (9) väliotsikossa tuotu jo sanallisesti esille ja uutisessa mainittujen toimijoiden toimintaa kuvataan suorastaan "rikollisesti kestävämmäksi". Myös tässä BBC on turvautunut yksityishenkilön haastatteluun ja tämän empiirisiin havaintoihin sekä Yhdysvaltain ilmailuviranomaisen että lentoyhtiöiden toiminnasta. Sitaatissa on voimakas retorinen kysymys "mitä muuta en tiedä". Tällä viitataan kenties henkilön epäilyihin, että jos ainakin yksilön näkökulmasta monimutkaisen järjestelmän hallintaan liittyvät harjoitukset ja käyttöohjeet ovat olleet jo puutteelliset, mitä muuta on mahdollista jättää kertomatta tässä valossa. Vastuun kehyksessä toimijan tekoja on esitetty näin jopa rikollisessa sävyssä, mistä osoituksena on yrityksen toiminnan suoranainen epäily tai haastatellun henkilön esittämä syytös, että yritys olisi pyrkinyt voiton maksimointiin turvallisuuden sijaan.

BBC:n hyödyntämän vastuun kehysten sisältö on tyyliään hyvin informoivaa, neutraalia ja puolueetonta. Media ei ota kantaa tai aktiivista roolia kerronnassa vaan ulkopuolisena tarkkailijana esittää tehtyjä toimia. Toki BBC on testannut olettamuksia tiettyjen toimijoiden vastuullisuudesta, minkä voi nähdä olevan jonkinlaista puolueettoman asennoitumisen horjumista. Tietynlainen puolueettomuuden välittäminen on myös osa Panin ja Kosickin (1993, s. 60) hahmottelemaa kehystämisen syntaktista rakennetta.

- (10) **As part of the upgrade, Boeing will install** an extra warning system on all 737 Max aircraft, which was previously an optional safety feature.

Neither of the planes, operated by Lion Air in Indonesia and Ethiopian Airlines, that were involved in the **fatal crashes** carried the alert systems - - (BBC 28.3.2019.)

(11) **What is Boeing doing to improve the aircraft's safety?**

In a statement on Thursday, **Boeing's chairman and chief executive Dennis Muilenburg said that** following the release of the report it was "apparent" that in both flights, the MCAS software was "activated in response to erroneous angle of attack information." (BBC 4.4.2019.)

Tehtävien toimenpiteiden kohdalla BBC ei kuitenkaan itse esitä ehdotuksia vaan nojaa uutisoinnissa referoimiseen. BBC on referoinut uutisissaan Boeingin tiedotteita ja lentokonevalmistajan tekemiä toimia ("Lausunnossaan torstaina Boeingin puheenjohtaja ja toimitusjohtaja - -"). Boeingin toimenpiteitä perustellaan yleensä esittämällä toimenpiteen perusteluna joko sekä Indonesian että Etiopian onnettomuuksia tai ainoastaan Etiopian lento-onnettomuutta. Esimerkissä (10) uudenlaisen varoitusjärjestelmän asentamista perustellaan kahdella tuhoisalla onnettomuudella. Sekä Etiopian että Indonesian onnettomuudet on nimetty esimerkissä "kohtalokkaiksi onnettomuuksiksi", mikä yleisesti toistuu BBC:n vastuun kehyksessä.

Esimerkissä (11) kysymyslause "Mitä Boeing tekee parantaakseen koneen turvallisuutta" on uutisen väliotsikko, jossa media asettaa uutiseen kysymyksen kuin tiedustellen, mitä Boeing aikoo tehdä onnettomuuksien estämiseksi. Kysymyksellä Boeing asetetaan jonkinlaisen vastuullisen toimijan asemaan, jolta media ja mahdollisesti yleisöt odottavat toimia. Vastausta tähän tarjotaan suoraan Boeingin tiedotteeseen kirjoitetuista, silloisen toimitusjohtajan sitaatista "Dennis Muilenberg sanoi, että raportin julkaisun jälkeen oli ilmeistä - -".

#### 4.1.2 Ihmiskohtalot

Ihmiskohtaloiden kehys esiintyy yhteensä 8/10 Boeingin tiedotteessa ja on yrityksen toiseksi eniten hyödyntämä kehys. Ihmiskohtaloiden kehys pohjautuu Neumanin ja muiden (1992, s. 66–67) hahmottelemaan geneeriseen human interest -kehykseen. Ihmiskohtaloiden kehyksessä Boeing osoittaa myötätuntoa onnettomuudessa menehtyneiden

omaisten kokemaan suruun, osoittaa olevansa tietoinen ihmisten kokemasta menetyksestä sekä osallistuu yhteiseen suruprosessiin.

- (12) Boeing is **deeply saddened** to learn of the passing of the passengers and crew on Ethiopian Airlines Flight 302, a 737 MAX 8 airplane. **We extend** our heartfelt sympathies to the families and loved ones of the passengers and crew on board - - (Boeing 10.3.2019.)
- (13) **On behalf of the entire Boeing team**, we extend our **deepest sympathies to the families and loved ones** of those who have lost their lives in these two tragic accidents - - (Boeing 13.3.2019.)

Esimerkin (12) tekstikatkelmaa, jossa Boeing esittää yrityksen olevan erittäin pahoillaan sekä välittävän sympatiansa uhrien läheisille, toistetaan hyvin samankaltaisessa muodossa useissa myöhemmin julkaistuisissa tiedotteissa. Toisto vahvistaa yrityksen sanomaa välittää myötätuntoa sidosryhmilleen onnettomuuden jälkeen. Osanotto onnettomuuden uhreille ja heidän perheilleen toistuu rakenteellisesti usein heti tiedotteen alussa, mutta ei kuitenkaan suoraan otsikkotasolla. Myötätunnon viesti toistuu myös tiedotteissa, joissa pääsanomana on yrityksen vastuullisuus tai vastaus alustavaan onnettomuuden tutkintaraporttiin. Kehyksen sanoma on esitetty tietyssä sanajärjestyksessä: kuka (Boeing), mitä (esittää osanottonsa) ja kenelle (onnettomuuden uhrien perheille ja läheisille).

Ihmiskohtaloiden kehys pitää sisällään hyvin tunnepitoisia ilmaisuja ja sanavalintoja, jotka sopivat yhteen kehyksen myötätunnon sanoman kanssa. Tunneperäisyyttä välitetään sellaisilla ilmaisuilla kuin ”syvästi pahoillaan” ja ”syvimmät myötätuntonne”. Boeingin käyttämässä ihmiskohtaloiden kehyksessä korostuu vahvimmin retorinen keinovalikoima. Kehyksessä ei välttämättä osoiteta vain myötätuntoa onnettomuuden uhreja kohtaan, vaan siinä saatetaan puhutella suoraan mahdollisesti huolestuneita sidosryhmiä.

- (14) **We know** lives depend on the work we do, and our teams embrace that responsibility with a deep sense of commitment every day. **Our purpose at Boeing** is to bring **family, friends and loved ones** together with our



commercial airplanes—safely. **The tragic losses** of Ethiopian Airlines Flight 302 and Lion Air Flight 610 **affect us all**, uniting people and nations in shared **grief** for all those in mourning. **Our hearts are heavy**, and we continue to extend our deepest sympathies to the loved ones of the **passengers and crew** on board. (Boeing 18.3.2019.)

Retorisina keinoina hyödynnetään esimerkiksi metaforia, nimeämistä, tunteisiin vetoavaa kieltä sekä luettelointia. Ihmiskohtaloiden kehyksessä toimijana on koko Boeing yrityksenä, vaikka puhujana saattaisi olla tekstissä eksplisiittisesti ilmaistu Boeingin toimitusjohtaja. Me-hengen nostatus käyttämällä monikon 1. persoonaa käy ilmi esimerkissä (14), esimerkiksi ”Tiedämme” ja ”Meidän tavoittemme Boeingilla”. Sillä luodaan mielikuvaa yhteisen surun musertamasta lentokonevalmistajayrityksestä. Me-pronominilla myös osoitetaan Boeingin olevan yhdessä muiden surevien kanssa toteamalla, miten ”molemmat onnettomuudet vaikuttavat meihin kaikkiin ja samalla yhdistävät”. Kehyksessä ilmenee hyvin vakiintuneita luetteloilmauksia, kuten ”perhe, ystävät ja läheiset” sekä ”matkustajat ja lentohenkilökunta”. Jälkimmäinen näistä toistuu myös kehyksessä halki aineiston.

Kehyksessä kummatkin 737 MAX -turmakonemallin onnettomuudet on nimetty ”traagiseksi menetyksiksi”, joka on hyvin tunnepitoinen ilmaisu. Nimityksellä onnettomuudesta piirtyy kohtalokas ja surullinen mielikuva. Toistamalla nimitystä halki kehyksen vahvistetaan sen kautta luotua mielikuvaa surun murtamasta lentoyhtiöstä, joka on yhdessä sidosryhmiensä kanssa kokenut traagisen menetyksen. Kehyksessä käytetään myös paljon tunteisiin vetoavia sanavalintoja, kuten ”sydän”, ”rakastettu” ja ”suru” sekä metaforia kuten ”sydämemme ovat raskaat”. Kehyksestä on havaittavissa myös voimakkaita ja hyvin vakiintuneita kielikuvia. Kielikuvia esitetään vahvasti verbien kautta, kuten ”tuoda perheet, ystävät ja rakkaat yhteen” tai ”jatkamme syvimpien myötätuntojemme esittämistä”.

Seuraavaksi tarkastellaan ihmiskohtaloiden kehyksen esiintymistä BBC:n julkaisemissa uutisissa. Kehys on vasta viidenneksi yleisin BBC:n uutisissa esiintyvä kehys eli median vähiten hyödyntämä. Kehys esiintyy yhteensä 9/31 uutisessa eli vain kolmasosassa. Tämä

on yhteydessä myös aiempiin tutkimuksiin, joissa on havaittu median hyödyntävän vähemmän ihmisten kohtaloita ja tarinoita hyödyntäviä kehyksiä verrattuna muihin onnettomuus uutisoinnin kehyksiin (ks. esim. Kuttschreuter ja muut, 2011, s. 209; Nijkrake ja muut, 2015, s. 82). BBC on hyödyntänyt kehystä pääosin yksittäisissä uutisissa, mikä selittää kehyksen vähäistä esiintyvyyttä muihin kehyksiin verrattuna. Ihmiskohtaloiden kehyksellä korostetaan onnettomuuden inhimillistä ja ihmisiä koskettavaa puolta. Onnettomuutta kehytetään sen kautta, miten tapaus vaikuttaa yksilöihin tai laajempiin ihmisjoukkoihin. Tätä voidaan tuoda esille yksilöiden tarinoiden kautta tai kertomalla onnettomuuden uhreista tai heidän läheisistään. Ihmisenäkökulma tuo onnettomuuden tapahtumat lähemmäs lukijoita: monelle voi olla helppo samaistua läheisensä menettäneen kokemaan suruun.

BBC:n uutisissa ihmiskohtaloiden kehys on myös hyvin tunteisiin vetoava niin sanoman kuin myös sanavalintojen puolesta. Kehyksen ihmislähtöisyys ilmenee uutisissa keskittymisellä tiettyihin nimettyihin henkilöihin, kuten esimerkiksi Kanadan pääministeri Justin Trudeauun tai Kenian liikenneministeri James Machariaan.

- (15) **Kenya's Transport Minister James Macharia told** worshippers that bereaved families had taken bags of earth from the crash site as a memory of their loved ones.  
**"The Ethiopian government allowed them to take samples of the earth** where they lost their loved ones and bring that soil home," he said.  
 But **some relatives told our reporter** that they would only get full closure when at least some body parts were handed over to them. (BBC 17.3.2019.)
- (16) **Canadian PM Justin Trudeau said he was "deeply saddened"** to hear of the crash, adding: "We join the international community in mourning the loss of so many lives." (BBC 10.3.2019.)

Esimerkkien uutisissa referoidaan sitä, mitä joku henkilö sanoi tai teki. Esimerkiksi "Kanadan pääministeri Justin Trudeau sanoi" tai "Kenian liikenneministeri James Macharia kertoi". Media on asettunut tässä ulkopuolisen seuraajan asemaan ja kertoo puolueettomasti tai kantaa ottamatta lukijoille näkemästään sen sijaan että osallistuisi voimakkaasti itse tapahtumiin. Tapahtumien raportointia on kuitenkin selvästi mukana. Tämä

ilmenee esimerkiksi esimerkissä (15), jossa läheiset ”kertoivat toimittajalle”. Toimittaja voidaan nähdä esimerkeissä myös tarinankertojan roolissa: hän raportoi, miten onnettomuus on vaikuttanut ihmisiin. Kehyksessä kerrotaan tarinoita mennessä aikamuodossa esimerkiksi ”Etiopian hallitus salli - -”.

Puolueettomasta uutisoinnista osoituksena ovat myös suorat lainaukset uutisissa esitellyiltä henkilöiltä. Suorat lainaukset vetoavat suuresti tunteisiin ja ottavat osaa yhteisön tai yksilön kokemaan suruun. Kanadan pääministeri kertoo esimerkissä (16) Kanadan ottavan osaa kansainväliseen suremiseen uhrien puolesta ja Etiopian liikenneministeri taas toteaa esimerkissä (15), kuinka ”Etiopian hallitus salli omaisten ottaa onnettomuuspaikalta palan maata mukaansa”.

Ihmiskohtaloiden kehys keskittyy myös yksittäisiin tapahtumiin tai haastatteluihin. Siinä korostuu Panin ja Kosickin (1993, s. 60) mainitsema skriptiivinen rakenne, jossa uutiset muistuttavat tarinaa. Ihmiskohtaloiden kehyksessä esiintyy tunteita, hahmoja ja tekijöitä. Uutiset etenevät hyvin tarinallisesti alusta loppuun. Esimerkin (15) uutinen käsittelee Etiopiassa lento-onnettomuuden uhreille järjestettyä muistotilaisuutta ja yhteisön kokemaa surua. Muistotilaisuudessa omaiset joutuvat hautaamaan tyhjiä arkkuja, sillä onnettomuuden uhreja ei ole pystytty virallisesti tunnistamaan.

(17) **His father collapsed and was hospitalised when told of the accident as he struggled to grapple with what had happened.**

"I am very proud about my son and the other pilot, both of them," he told the BBC's Emmanuel Igunza.

"To the last minute they struggled as much as they could but unfortunately they were not able to stop it. (BBC 5.4.2019.)

Esimerkin (17) uutinen on julkaistu tarkastelujakson loppupuolella, ja se käsittelee onnettomuudessa menehtyneen lentokapteenin isän haastattelua. Uutisessa kerrotaan, kuinka isä on hyvin ylpeä pojastaan ja kuinka viimeiseen asti hän kollegansa kanssa kamppaili saadakseen koneen hallintaansa siinä kuitenkin onnistumatta. Suuret

tunteet ja toiminnot vahvistavat tunnepitoista ja dramaattista narratiivia. Tästä esimerkkinä on ilmaisu, kuinka ”hän kamppaili ymmärtääkseen tapahtuneen”.

Tunteita korostavat sanavalinnat ja tunteiden välittäminen korostuvat myös BBC:n ihmis-kohtaloiden kehyksessä. Esimerkissä (15) muistotilaisuuteen osallistuneisiin viitataan ”palvojina” ja ”surevina perheinä”. Tunnepitoisuus ja voimakkaasti tunnelatautuneet kuvaukset välittyvät myös uutisen narratiivista, jonka mukaan omaiset ovat saaneet ottaa palan maata onnettomuuspaikalta mukaansa tai kuinka he eivät saa päätäntöä onnettomuuden käsittelylle ja surulle ennen kuin saavat jonkin palasen läheisistään.

#### **4.1.3 Puolustus**

Puolustuksen kehys on toinen Boeingin tiedotteissa eniten esiintyvistä kehyksistä sekä ainut, joka esiintyy ainoastaan Boeingin tiedotteissa. Kehys esiintyy 9/10 tiedotteessa eli jokaisessa yhtä lukuun ottamatta. Puolustuksen kehys on myös Boeingin kehyksistä ainoa, joka esiintyy yksinään yhdessä tiedotteessa, vaikka kaikissa muissa tiedotteissa Boeing on hyödyntänyt ainakin kahta eri kehystä.

Puolustuksen kehys puolustaa Boeingin toimintaa ja ampuu alas mahdollisia epäilyjä, joita Etiopian lento-onnettomuus on nostanut yrityksen toimintaa kohtaan. Mediassa heräsi onnettomuuden jälkimainingeissa epäilyksiä turmakonemallin luotettavuudesta sekä onnettomuuden samankaltaisuudesta liittyen Indonesiassa tapahtuneeseen saman konemallin aiempaan onnettomuuteen. Lisäksi kritiikkiä nousi myös Boeingin ja Yhdysvaltain ilmailuhallinnon hitaudesta ja haluttomuudesta määrätä konemallia lentokieltoon, vaikka lentoyhtiöt sitä omatoimisesti ympäri maailmaa tekivät. Puolustuksen kehyksessä Boeing pyrkii korjaamaan julkisuudessa esille nousseita väitteitä ja kritiikkiä itselleen suotuisemmiksi. Boeing myös viimeiseen asti vakuuttaa sidosryhmiään konemallin turvallisuudesta ja luotettavuudesta.

Puolustuksen kehys on hyvin läheinen alaluvussa 4.1.1 käsitellyn Boeingin aineistossa esiintyvän vastuun kehysten kanssa. Merkittävä eroavaisuus näissä on se, kuinka vastuun kehyksessä Boeing osoittaa omaa vastuullisuuttaan toimijana, joka osallistuu onnettomuustutkintaan ja joka on huolissaan sidosryhmistään ja ymmärtää näiden huolen onnettomuuteen liittyen. Puolustuksen kehyksessä Boeing sen sijaan pyrkii torjumaan julkisuudessa yritystä kohtaan esitettyjä epäilyksiä tai syytöksiä. Tämä ilmenee puolustuksen kehyksessä esimerkiksi kieltosanojen tai -verbien kautta, kuten esimerkissä (18) ”ei valtuuta”. Tyypillistä on, että kehyksessä on jokin väite tai asia, jonka totuudenperä siinä kielletään.

- (18) **The United States Federal Aviation Administration is not mandating any further action at this time**, and based on the information currently available, we do not have any basis to issue new guidance to operators. (Boeing 12.3.2019.)

Lentokiellot käynnistyivät aaltona eri maiden tai lentoyhtiöiden toimesta, mutta yhdysvaltalainen Boeing sekä Yhdysvaltain ilmailuhallinto FAA eivät määränneet konetta lentokieltoon laajasta kritiikistä huolimatta. Esimerkissä (18) Boeing perustelee omaa toimimattomuuttaan Yhdysvaltain ilmailuhallinnon lausunnolla, että sitä ”ei valtuuteta muihin toimenpiteisiin”. Samaisella lausunnolla Boeing myös perustelee sitä, miksi se ei ole antamassa uusia ohjeistuksia käynnissä olevan päivityksen lisäksi.

- (19) **It was put through flight testing as part of the certification process** prior to the airplane entering service. MCAS **does not control** the airplane in normal flight; it improves the behavior of the airplane in a non-normal part of the operating envelope. (Boeing 11.3.2019.)

Boeingiin ja sen toimintaan kohdistetut epäilyt ja syytökset selitetään kehyksessä vetoamalla korkeampaan viranomaiseen tai toimenpiteisiin, jotka vahvistaisivat yrityksen syyttömyyttä. Esimerkissä (19) Boeing keskittyy torjumaan epäilyjä Indonesian onnettomuudessa osallisena olleesta sakkauksenestojärjestelmästä. Lentokonevalmistaja esittää, kuinka järjestelmä on käynyt läpi vaadittavat testaukset ja kuinka järjestelmä ei hallitse konetta normaaliolosuhteissa vaan pyrkii pikemminkin parantamaan koneen suorituskykyä epätavallisissa olosuhteissa. Tällä vahvistetaan kenties yrityksen tekemää oletusta ja

hypoteesia, että koska järjestelmä on käynyt vaadittavat testaukset läpi, se ei ole voinut aiheuttaa onnettomuutta.

Puolustuksen kehyksessä tapahtuu muutoksia tutkimuksen tarkastelujakson aikana. Esimerkit (18) ja (19) ovat tarkastelujakson alkupäästä, jolloin onnettomuuden tutkinta oli vielä pahasti kesken eikä todisteita kahden onnettomuuden välisestä yhteydestä ja samankaltaisuudesta vielä ole. Tässä vaiheessa Boeing keskittyykin torjumaan julkisuudessa esiintyviä epäilyksiä. Kun todisteita järjestelmävirheen toistumisesta Ethiopian lento-onnettomuudessa ilmaantuu, muuttuu myös puolustuksen kehyksen sisältö. Boeing ei enää pyri ampumaan alas epäilyksiä ja kieltämään järjestelmän mahdollista vika-tilaa. Sen sijaan lentokonevalmistaja puolustelee omaa toimintaansa esittämällä, kuinka turvallisuus on sille kaikkein tärkeintä ja kuinka onnettomuus ei epäilyksistä huolimatta ollut yrityksen vika. Sidosryhmien huomiota pyritään myös kohdistamaan niihin asioihin, joita yrityksessä tehdään hyvin.

- (20) The history of our industry shows most **accidents are caused by a chain of events. This again is the case here, and we know we can break one of those chain links in these two accidents.** (Boeing 4.4.2019.)

Esimerkissä (20) Boeing etäännyttää onnettomuuden syytä ja tapahtumista kauemmaksi itsestään. Onnettomuuden ei esitetä tapahtuneen Boeingin toimien tai toimien laiminlyöntien seurauksena vaan pikemminkin siksi, että onnettomuudet syntyvät ketjureaktiona, minkä yrityksen historia on osoittanut. Boeing pyrkii vakuuttelemaan, että se on tietoinen tästä ja sillä on keinot tilanteen korjaamiseksi. Onnettomuuden tapahtuminen esitetään ihmisen toiminnasta erillisenä käyttämällä passiivimuotoista verbiä ”aiheutua”. Tämä osaltaan myös luo kuvaa onnettomuuden tapahtumisesta yrityksen toiminnasta irrallisena.

- (21) As a party providing technical assistance under the direction of investigating authorities, **Boeing is prevented by international protocol and NTSB regulations from disclosing any information** relating to the investigation. In accordance with international protocol, information about the investigation is provided only by investigating authorities in charge. (Boeing 4.4.2019.)

Esimerkissä (21) Boeing esittää, että se on estynyt ottamasta kantaa mihinkään tutkintaan liittyvään protokollien ja säännösten vuoksi. Tällä yritys voi yrittää viestittää, että se ei ota kantaa asioihin säännösten vuoksi eikä esimerkiksi sen takia, että sillä olisi jotain salattavaa viialliseen järjestelmään tai muihin yrityksen saamiin syytöksiin liittyen. Tässäkin etäisyyttä luodaan käyttämällä passiivimuotoista verbiä ”on estynyt”. Esimerkissä (21) Boeing on ei-aktiivinen toimija, jonka kädet ovat sidotut auktoriteetiltaan suurempien edessä. Boeing esittää antavansa vain teknistä tukea auktoriteeteille, jotka ovat päättävässä asemassa tutkinnan suhteen.

#### 4.1.4 Onnettomuus

Onnettomuuden kehys on yksi yleisimpiä BBC:n hyödyntämiä kehyksiä lento-onnettomuuden uutisoinnissa. Boeingin aineistossa kehystä ei esiinny lainkaan. BBC:n aineistossa kehys esiintyy 22/31 uutisessa eli se on BBC:n eniten hyödyntämä kehys. Onnettomuuden kehys kuvailee onnettomuuden tapahtumia ja esittää silminnäkijähavaintoja. Kehys tuo esille onnettomuuteen liittyviä faktoja, teknisiä tietoja sekä mahdollisia taustoitettavia näkökantoja. Samaa kehysten sisältämää tekstikappaletta toistetaan muuttomattomana useassa uutisessa halki aineiston tarkastelujakson. Kehys ei pyri esittämään varsinaisia syy-seurausyhteyksiä tai pohtimaan onnettomuudesta vastuussa olevia tahtoja. Näistä jälkimmäinen sisältyy BBC:n vastuun kehykseen.

- (22) An Ethiopian Airlines **jet has crashed** shortly after take-off from Addis Ababa, killing all on board. (BBC 10.3.2019.)
- (23) Visibility **was said to** be good but air traffic monitor Flightradar24 reported that the **plane's "vertical speed was unstable** after take-off". **An eyewitness** at the scene **told the BBC** there was an intense fire as the aircraft hit the ground. (BBC 10.3.2019.)

Onnettomuuden kehys esittää tärkeimmät tiedot onnettomuudesta. Siinä käsitellään esimerkiksi, minkä lentoyhtiön kone on ollut kyseessä, mistä kone oli matkalla, mikä on kuolonuhrien määrä ja onko tapauksesta silminnäkijähavaintoja. Kehyksessä korostetaan

median tasapuolista ja riippumatonta näkemystä passiivin käytöllä, kuten esimerkiksi (23) ”sanottiin olevan”. Harju ja Karvonen (2016, s. 192–193) esittävät, että passiivin käyttö aktiiviverbin sijaan korostaa tapahtuman toiminnallisuutta varsinaisen aktiivisen toimijan sijaan. Passiivimuotoisella lauseella tapahtumat saadaan näyttämään siltä, että asiat tapahtuvat irrallaan ihmisten toiminnasta. Ihmiset eivät määrity tapahtuman aktiivisiksi aiheuttajiksi vaan uhreiksi. Uutisissa myös elottomien objektien toiminnallisuutta korostetaan esimerkiksi toteamalla, että ”lentokone osui maahan” tai ”lentokoneen nopeus oli epävakaata”.

Onnettomuuden kehys ei kuitenkaan pidä sisällään ainoastaan passiivimuotoisia virkkeitä, vaan kehyksessä viitataan myös muihin lähteisiin ja heidän lausuntoihinsa. Tällä voidaan pyrkiä vahvistamaan Panin ja Kosickin (1993, s. 60) kehystämisen keinojen mukaisesti median riippumattomuutta ja empiiristä pätevyyttä. Media ei onnettomuuskehysessä ota aktiivista tulkitsijan roolia vaan selvittää saatavissa olevan tiedon kautta, mitä on tapahtunut ja kokoo näin onnettomuuden kokonaiskuvan.

Esimerkissä (23) silminnäkijähavainto esitetään aktiivimuotoisella verbillä ”kerto i BBC:lle”, millä osoitetaan myös median olleen paikalla havainnoimassa tilannetta. Lähteet eivät ole kuitenkaan BBC:n vastuun kehyksen tavoin nimettyjä tiettyjä subjekteja vaan yleisemmän tason määrittelemättömiä toimijoita. Lähteissä nojaututaan esimerkiksi lentoreittejä seuraavaan yritykseen (Flightradar24) sekä nimettömänä pysyttelevään ”todistajaan”. Toisen käden tietoon viittaamista korostetaan käyttämällä lausunnoissa lainausmerkkejä (”vertikaalinen nopeus oli epävakaata”) tai ilmaisua ”kerto i BBC:lle”.

Kehyksessä median selvitystyötä ja lukijoita palvelevaa informatiivista puolta korostetaan usein jo heti otsikkotasolla.

(24) **What do we know** about the plane? (BBC 11.3.2019.)

(25) **How did** Sunday's accident happen? (BBC 11.3.2019.)



Kysymysmuotoiset väliotsikot kehystävät lukijaa olettamaan, että tästä kappaleesta hänen on mahdollista saada tietoa onnettomuuden yksityiskohdista, kuten mikä lentokone-malli oli kyseessä tai kuinka nopeasti kone putosi taivaalta. Onnettomuuden kehyyksessä kysymysmuotoiset otsikot toimivatkin selkeänä kehystämisen piirteenä. Kehyyksessä ei ole suuria tunteita sanavalinnoissa vaan hyödynnetään neutraaleja otsikkoja, kuten esimerkissä (25) oleva ”kuinka onnettomuus tapahtui”. Otsikointi onkin tärkeimpiä Panin ja Kosickin (1993, s. 59–60) esittämiä syntaktisen rakenteen kehystämisen keinoja.

Onnettomuuskehyyksessä yhdistetään tapahtunut myös aiempaan Indonesian onnettomuuteen ja kiinnitetään huomiota molemmissa onnettomuuksissa osallisena olleeseen konetyyppiin.

- (26) It comes after an Ethiopian Airlines plane crashed on Sunday, killing 157 people on board. It was the **second** fatal accident involving the 737 Max 8 model in less than **five months**. (BBC 12.3.2019.)
- (27) An Ethiopian Airlines plane en route from Addis Ababa to Nairobi crashed **six minutes** after take-off on Sunday, **killing all 157** people on board. The incident followed Lion Air 737 Max 8 crash in October that **killed 189**. (BBC 12.3.2019.)

Kehyyksessä Ethiopian lento-onnettomuudesta puhuttaessa mainitaan myös aiemmin tapahtunut Indonesian onnettomuus tai verrataan kahden onnettomuuden tapahtumia keskenään. Esimerkissä (27) vertailevuutta tuodaan esille kuolonuhrien määrällä. Lause-rakenteellisesti ensin esitetään Ethiopian lento-onnettomuuden tapahtumat kuolonuhrei-neen, minkä jälkeen tapahtuma rinnastetaan Indonesian onnettomuuteen seuraavassa virkkeessä. Rinnastus tehdään toteamalla esimerkiksi ”onnettomuus oli toinen tuhoisa onnettomuus samalla konetyypillä” tai ”onnettomuus on jatkumoa Lion Airin lennolle”.

Onnettomuuden kehyyksessä ei suoranaisesti vedetä kausaalisia päätelmiä, että koska Indonesian onnettomuus tapahtui, niin myös Ethiopian onnettomuus tapahtui. Kaksi lähikäin tapahtunutta onnettomuutta on kuitenkin esitetty peräjälkeen, mikä luo

mielikuvan, että onnettomuuksilla voi kenties olla jotakin yhteyttä toisiinsa. Tästä myös piirtyy mielikuva, että onnettomuudet muodostavat jonkinlaisen yhteisen kokonaisuuden. Media voi kenties pyrkiä tällä testaamaan omaa hypoteesiaan onnettomuuksien välisestä yhteydestä. Kehyksessä korostuvat myös onnettomuuteen liittyvät numeraaliset luvut, kuten koneen tippumisaika (”kuusi minuuttia lentoonlähdön jälkeen”) ja koneen yhteys aiempaan onnettomuuteen (”konemallin toinen onnettomuus viiden kuukauden sisään”).

Esimerkkien (26) ja (27) tekstikatkelmaa on toisteltu lukuisissa BBC:n uutisissa, vaikka uutisen pääasiallisena kehystenä olisi toinen kehys. Onnettomuuskehys toimiikin toista hallitsevampaa kehystä tukevana kehystenä, koska se esittelee onnettomuuden faktoja ja tapahtumia. Toteamalla, että onnettomuus tapahtui tänä päivänä ja turmassa menetyi näin monta henkilöä, voidaan siirtyä luontevasti pohtimaan ja käsittelemään esimerkiksi sitä, kuka onnettomuudesta voidaan laittaa vastuuseen tai mitä onnettomuuden jälkeen on tapahtunut.

#### **4.1.5 Vaikutukset ja vahingot**

Vaikutusten ja vahinkojen kehys esiintyy ainoastaan BBC:n aineistossa ja se on median kolmanneksi eniten hyödyntämä kehys. Kehys esiintyy yhteensä 19/31 uutisessa eli reilusti yli puolissa. Vaikutusten ja vahinkojen kehyksessä korostuu median rooli tiedonvälittäjänä, sillä kehys käsittelee seurauksia, joita Etiopian lento-onnettomuudella on esimerkiksi lentomatkustajiin, Boeingiin ja lentoyhtiöihin. Mahdolliset vaikutukset koskevat esimerkiksi lentokiellosta aiheutunutta häiriötä globaaliin tai paikalliseen lentoliikenteeseen tai lento-onnettomuuden taloudellisia tai maineellisia vaikutuksia. Näin ollen vaikutusten ja vahinkojen kehys on hyvin lähellä geneeristä taloudellinen-kehystä (Neuman ja muut, 2014, s. 62–64).

Vaikutusten ja vahinkojen kehyksessä keskitytään käsittelemään lentokielloista johtuvia taloudellisia kustannuksia Boeingille tai lentoyhtiöille.

- (28) Boeing **shares fell 13%** in early trading on Wall Street, but then recovered some of those losses. (BBC 11.3.2019.)
- (29) **Shares in Boeing ticked higher to \$377** each following the announcement. However, the company's **market value** has dropped by nearly \$26bn since the crash in Ethiopia at the weekend. (BBC 14.3.2019.)
- (30) It's not cheap. **A wet lease can cost upwards of \$3,000 per hour.** Fuel is also an issue. The main selling point of the 737 Max was its low fuel consumption. Using older, thirstier aircraft **is inevitably going to cost more.** (BBC 29.3.2019.)

Kehyksessä käytetään paljon numeroita, joilla osoitetaan esimerkiksi Boeingin osakkeiden arvoa pörssissä ("Boeingin osakkeet nousivat") tai yrityksen markkina-arvoa ("Yrityksen markkina-arvo putosi"). Lukuja ei käytetä kuitenkaan yksinomaan osoittamaan taloudellisia tappioita vaan niillä saatetaan kuvata myös turmakonemallin osuutta yksittäisen lentoyhtiön koneresursseissa tai lentokieltojen takia konemallin seisomisesta aiheutuvia kustannuksia.

Median käsittelemät kustannukset johtuvat lähes yksinomaan lentokiellon aiheuttamista kustannuksista ja tappioista, sillä vaikka lentokoneet seisoisivat paikallaan eivätkä näin kuluttaisi polttoainetta eli kerosiinia, rahallista tappiota seuraa kuitenkin peruista lennoista. Turmakonemalli 737 MAX on vähemmän kerosiinia kuluttava konemalli, minkä vuoksi sen korvaaminen muilla nostaa myös polttoaineesta johtuvia kustannuksia. Taloudellisia vahinkoja käsitellään taloudellisen sanaston avulla, kuten "osake" tai "markkina-arvo" sekä talousaiheille tyypillisillä verbeillä, kuten "pudota", "tippua", "toipua" ja "maksaa".

- (31) What could be the **financial fallout** for Boeing? (BBC 4.4.2019.)

Esimerkissä (31) "Mikä on taloudellinen pudotus Boeingille" lukijan huomio kiinnitetään kysymysmuotoisella otsikolla taloudellisiin vaikutuksiin, joita otsikko antaa hypoteettisesti olettaa Boeingille tulevan. Konditionaali muodossa olevan verbin ansiosta kysymys

on myös pohdiskeleva. Taloudelliset vahingot on myös nimetty esimerkissä ”taloudelliseksi laskuksi”, joka ohjaa jo lukijaa hypoteesin äärelle, että taloudelliset vaikutukset ovat miinusmerkkiset. Panin ja Kosickin (1993) mukaan uutisen rakenteet, kuten otsikko ja ingressi, ovat tehokkaimpia ja selkeimpiä kehystämisen keinoja.

- (32) Boeing: **What next** after the 737 Max disasters? (BBC 15.3.2019.)
- (33) But **Boeing will still face** challenges in rebuilding passenger confidence in the brand. Flight Global's Mr Waldron says the firm's reputation has already been hard-hit.  
 "Having your top-selling brand crash twice in a very short period is obviously **very bad for their reputation**. The fact that it has spread so widely on social media... **is difficult for them**.  
**"It should recover, but it depends on how it resolves."** (BBC 15.3.2019.)

Taloudellisten vaikutusten lisäksi kehys käsittelee onnettomuutta sen aiheuttamien seurausten kautta. Kehys tähtää tulevaisuuteen, jota havainnollistetaan käyttämällä esimerkiksi verbin futuurimuotoa tai tulevaisuuteen viittaavia sanavalintoja. Esimerkissä (32) tuodaan ilmi tulevaisuuteen liittyvää spekulatiivisuutta kysymällä ”mitä seuraavaksi” ja esimerkissä (33) todetaan futuurissa, että ”Boeing tulee kohtaamaan vaikeuksia”. Esimerkissä (33) esitetään myös Boeingin kokemia haasteita maineenkorjaukselle. Konditionaalimuotoisella verbillä esitetään, että ”yrityksen maineen pitäisi korjaantua”. Tälläkin on tulevaisuuteen viittaava pohdiskeleva puoli, jolla esitetään oletus, että maine tulee joskus tulevaisuudessa korjaantumaan tai ainakin niin luullaan tapahtuvan.

Vaikutusten ja vahinkojen kehys esittää onnettomuuden seurauksia hyvin paljon muiden kuin Boeingin näkökulmasta. Uutiset on rakennettu niin, että joko media tai haastateltavat lähteet pohtivat onnettomuuden vaikutuksia ja vahinkoja esimerkiksi Boeingin maineelle tai yrityksen taloudelliselle arvolle. Kehyksen avulla esitetään myös tapahtuman vaikutuksia matkustajille ja yleisesti koko ilmailualalle.

- (34) Others have experienced some **disruption**. Norwegian, for example, says it has been combining services on its transatlantic routes, using a single larger Boeing 787 to replace two 737 Max.

**This has left** some passengers facing bus journeys to their final destination, but has avoided **cancellations**. (BBC 15.3.2019.)

Merkittävin Etiopian lento-onnettomuuden seuraus ovat turmakoneen maailmanlaajuiset lentokiellot. Kiellot aiheuttavat luonnollisesti paljon häiriöitä ja muutoksia lentoyhtiöiden ja matkustajien arkeen. Vaikutuksia käsitellään samankaltaisella kausaalisella väitännällä sekä lauserakenteella, jossa jonkin tapahtuessa, seuraa tietynlaisia seuraamuksia. Esimerkissä (34) todetaan, että lentoyhtiöiden pyrkiessä käyttämään muita konemalleja, joutuvat matkustajat kulkemaan bussilla lopulliseen määränpäähensä. Tietyt sanavalinnat myös toistuvat vaikutuksia käsiteltäessä, kuten esimerkiksi ”häiriö” tai ”peruutus”.

#### 4.1.6 Konflikti

Konfliktin kehys esiintyy ainoastaan BBC:n uutisissa ja se ilmenee reilussa kolmanneksessa tarkastelujakson uutisista (11/31). Kehys painottaa vastakkainasettelua kahden tai useamman toimijan välillä. Kehyksessä korostuvat ristiriidat, vastakkaiset mielipiteet tai suoranaiset syytökset ja epäilyt toisen toimijan tekemisiä tai tekemättömyyttä kohtaan. Kehyksessä esiintyvät erityisesti nimetyt toimijat, jotka voivat olla yksilöitä tai kokonaisia valtioita tai viranomaisia.

Konfliktin kehyksessä media asettuu tarkkailijan rooliin ja raportoii, mitä erilaiset toimijat tekevät tai sanovat. Suoria lainauksia käytetään paljon ja tätä osoitetaan lainausmerkeillä tekstin seassa.

- (35) **Some in the aviation community** have called for the aircraft to be grounded pending a full investigation. **But** late on Monday, **the Federal Aviation Administration (FAA)** issued a "continued airworthiness notification" saying the plane was safe to fly. China, Indonesia, and Ethiopia on Monday ordered their airlines to ground the jet. Aerolineas of Argentina, Mexico's Aeromexico and Brazil's Gol have also suspended flights of the aircraft. (BBC 12.3.2019.)

- (36) Meanwhile, **a number of US politicians** have called on the FAA to temporarily ground the Boeing model until their safety is confirmed. **But the FAA** said other civil aviation authorities **had not "provided data to us that would warrant action"**. (BBC 13.3.2019.)

Konfliktin kehys esiintyy BBC:n uutisissa, jotka käsittelevät onnettomuudesta seurannutta lentokieltojen aaltoa. Uutisissa toisella puolella ovat lähtökohtaisesti maat, järjestöt, poliitikot tai lentoyhtiöt, jotka ovat asettaneet turmakonemallin lentokieltoon tai vaativat laajempaa lentokieltoa. Toisella puolella on yleensä Yhdysvaltain ilmailuhallinto FAA, joka on viimeisten joukossa määräämässä konemallia lentokieltoon ja vakuuttelee pitkään konemallin olevan edelleen täysin turvallinen kahdesta onnettomuudesta huolimatta. Huomionarvoista on, että lentokieltoa kannattaviin viitataan esimerkiksi ”jotkut ilmailuyhteisöissä ” sekä ”useat yhdysvaltalaiset poliitikot”. Pronominit ”useat” ja ”jotkut” jättävät auki kysymyksen, ketkä tähän joukkoon kuuluvat. Tällä voidaan kenties pyrkiä korostamaan suurta geneeristä ja samanmielistä joukkoa. Sen sijaan vastapuolena on monissa nimienomaan nimettynä Yhdysvaltain ilmailuhallinto.

Konfliktin kehyksessä esiintyvät vastakkain asetetut aktiiviset toimijat, joiden eriäviä mielipiteitä korostetaan. Lauseet on järjestetty niin, että ensimmäisenä esitetään lentokieltoa vaativien tai kannattavien näkökulma (”Jotkut ilmailuyhteisössä ovat vaatineet konemallia lentokieltoon - -”), minkä jälkeen lentokonemallin turvallisuutta korostavien näkökulmaa seuraa perässä (”FAA sanoi kuitenkin koneen olevan turvallinen - -”). Lause alkaa yleensä konjunktioilla *mutta*, millä korostetaan vastakkainasettelua ja toimijoiden erimielisyyttä. Yhdysvaltain ilmailuhallinnon perusteluja lentokiellon asettamista vastaan esitetään lainausmerkeissä olevalla sitaatilla. Esimerkissä (36) viranomaisen perusteluiksi esitetään lainausmerkeissä, että muut ilmailuviranomaiset ”eivät ole esittäneet todisteita, jotka oikeuttaisivat toimiin”.

Vastakkainasettelua korostetaan myös uutisen hahmojen toiminnan kautta. Toimijat ilmailuyhteisössä ovat tehneet konkreettisia toimenpiteitä, kuten asettaneet turmakonemallin lentokieltoon. Sen sijaan Yhdysvaltain ilmailuhallinnon esitetään pysyneen toimettomana. Vastapuolten toimintaa tai sanomisia myös perustellaan. Esimerkissä (36)

poliitikot vaativat tutkintaa konemallin turvallisuudesta ennen lentokiellon perumista ja ilmailuviranomainen taas vetoaa todisteiden puuttumiseen. Konfliktin kehys keskittyy myös toisinaan nimenomaan tiettyyn uutisoitavaan tapaukseen.

- (37) The FAA was also **criticised** for being the last safety regulator to ground the Boeing aircraft following the Ethiopian Airline crash on 10 March. Calvin Scovel, inspector general of the Department of Transportation, who also appeared before Congress, said: "**Other safety regulators** around the world decided in their role as safety regulators, they needed to drive risk to zero and they did that by grounding the aircraft." **However, Mr Elwell said the FAA** wanted to wait until they received relevant information before they made a decision. (BBC 28.3.2019.)

Esimerkissä (37) aktiivisena toimijana on Calvin Scovel, liikenneministeriön päällikkö. Vastakkaisena puolena on Yhdysvaltain ilmailuhallinto FAA ja organisaatiota edustava henkilö Mr Elwell, joka puolustaa viranomaisten hidasta reagointia lentokiellon asettamiseen. Uutisessa on tietynlainen lakidraaman kaari, jossa syytetty puolustautuu väitteitä vastaan. Median riippumatonta roolia, uutisen tarinallisuutta sekä vastakkainasettelua tuodaan ilmi sillä, kuinka ensin toinen puoli sanoo jotain, mihin toinen sitten vastaa. Esimerkissä lentokiellon asettaneiden toimintaa puolustetaan toteamalla, että "heidän tuli laskea riskitaso nolnaan ja he tekivät niin asettamalla koneen lentokieltoon". Ilmailuhallinto vetoaa kuitenkin relevantin informaation saamisen odottamiseen.

Vastakkainasettelua korostetaan sanavalinnalla "kuitenkin" ennen ilmailuhallinnon puheenvuoroa. Myös Scovellin lainausmerkein korostetussa suorassa sitaatissa luodaan vastakkainasettelua kahden toimijan välillä pronominilla "toiset" ja korostetaan Yhdysvaltain ilmailuhallinnon siihen kuulumattomuutta. Ilmailuhallinnon hidasta reagointia ja toimintaa kritisoidaan suorassa sitaatissa, jossa organisaation toimintaa heijastetaan muihin turvallisuusviranomaisiin ympäri maailmaa, jotka reagoivat nopeammin lentokiellon asettamiseen. Vastakkainasettelua luodaan myös suoralla syytöksellä aivan esimerkin (37) alussa olevalla "kritisoida"-verbillä.

## 4.2 Boeingin ja BBC:n kehysten ajallinen esiintyvyys

Seuraavaksi tarkastellaan aineistosta havaittujen kehysten ajallista esiintyvyyttä. Ajallista esiintyvyydellä hahmotetaan, missä vaiheessa kehykset esiintyvät kummassakin aineistossa ensimmäisen kerran, ja mikä niiden välinen suhteellinen esiintyvyys on missäkin vaiheessa tutkimuksen tarkastelujaksoa. Lisäksi vertaillaan, onko kehysten ajallisessa esiintyvyydessä huomattavaa eroavaisuutta Boeingin ja BBC:n välillä.

Boeingin tiedotteissa kehysten esiintyvyydessä ei ole havaittavissa suuria eroavaisuuksia tai eroavaisuudet ovat hyvin pieniä. Kehykset esiintyvät kaikissa julkaistuissa tiedotteissa eli niiden esiintyvyys on hyvin tasaista. Boeing on julkaissut tiedotteen tarkastelujaksolla yhdeksänä eri päivänä. Tiedotteita on julkaistu yksi jokaisena päivänä lukuun ottamatta huhtikuun neljättä, jolloin tiedotteita on julkaistu kaksi. Pääsääntöisesti Boeing on hyödyntänyt kaikissa kymmenessä tiedotteessaan kaikkia kolmea käyttämäänsä kehystä. Vain kolmessa tiedotteessa on hyödynnetty yhtä tai kahta kehystä. Aivan ensimmäisenä julkaistussa tiedotteessa esiintyy vain ihmiskohtaloiden ja vastuun kehys. Maaliskuun 12. päivänä julkaistussa tiedotteessa on hyödynnetty vain puolustuksen kehystä. Tarkastelujakson aikana aivan viimeisenä julkaistussa tiedotteessa Boeing on hyödyntänyt vain puolustuksen ja vastuun kehystä. Puolustuksen kehys ei esiinny vielä aivan ensimmäisessä julkaistussa tiedotteessa, mutta esiintyy kaikissa muissa. Ihmiskohtaloiden kehys taas esiintyy aivan ensimmäisessä tiedotteessa ja kaikissa sen jälkeen lukuun ottamatta viimeisenä julkaistua tiedotetta huhtikuun 5. päivänä.

BBC:n uutisissa kehysten ajallisessa esiintyvyydessä on enemmän variaatiota verrattuna Boeingiin. BBC:n hyödyntämien viiden kehyksen esiintymisestä on havaittavissa, että kolme eniten aineistossa esiintynyttä kehystä pysyvät suhteellisen voimakkaasti esillä halki tarkastelujakson, kun taas vähemmän hyödynnettyjen kehysten esiintyvyys on luonnollisesti vähäisempää. BBC:n aineistossa yleisimmin esiintyvät onnettomuuden ja vastuun kehykset ilmenevät jo heti ensimmäisenä Etiopian lento-onnettomuutta käsittelevänä päivänä 10. maaliskuuta. Myös BBC:n vähiten hyödyntämä ihmiskohtaloiden kehys esiintyy jo heti ensimmäisenä uutispäivänä. Vaikutusten ja vahinkojen kehys esiintyy



ensimmäisen kerran 11. maaliskuuta julkaistussa uutisessa ja konfliktin kehys taas 12. maaliskuuta. Kaikki BBC:n aineistosta esiin nousseet kehykset ovat siis esiintyneet jo aineiston ensimmäisinä uutisointipäivinä eli päivämäärien 10.3.–12.3.2019 välisenä aikana.

BBC:n eniten hyödyntämistä kehyksistä vaikutusten ja vahinkojen kehys on pysynyt hyvin tasaisesti esillä uutisissa eikä sen esiintyvyydessä ole havaittavissa yhtä selkeitä muutoksia verrattuna muihin BBC:n hyödyntämiin kehyksiin. Joskin kehystä ei esiinny vielä aivan ensimmäisenä uutisointipäivänä. Toinen BBC:n eniten hyödyntämä kehys eli vastuun kehys on pysynyt tasaisesti esillä halki aineiston tarkastelujakson, kun kysymykset onnettomuudesta vastuuseen asetettavasta tahosta lisääntyvät. Sen sijaan myös BBC:n yleisimpiin kuuluvan onnettomuuden kehyksen esiintyvyys varioi vastuun kehystä enemmän. Onnettomuuden kehyksen esiintyvyys on hyvin vahvaa aivan tarkastelujakson alkupuolella, minkä jälkeen sen esiintyvyys hieman keskivaiheilla laskee, kunnes sen esiintyvyys taas loppupuolella nousee.

BBC:n vähemmän hyödyntämien kehysten esiintyvyys varioi yleisimmin hyödynnettyjä kehyksiä enemmän. Ihmiskohtaloiden kehyksen esiintyvyys on hyvin vaihtelevaa. Kehys esiintyy yksittäisissä uutisissa tarkastelujakson ensimmäisinä kolmena päivänä, mukaan lukien aivan ensimmäinen uutispäivä 10. maaliskuuta, minkä jälkeen kehyksen esiintyvyys on hyvin harvinaista. Aivan tarkastelujakson loppupuolella sen esiintyvyys kuitenkin nousee jälleen, kun BBC uutisoi menehtyneen turmakoneen kapteenin isän haastattelusta. Sen sijaan konfliktin kehys on voimakkaimmillaan tarkastelujakson keskivaiheille asti, mutta myöhemmin sen esiintyvyys uutisissa laskee selvästi.

Sekä Boeingin että BBC:n kehysten esiintyvyydessä tapahtuvat muutokset ovat yhteeneväisiä Downsien (1972) hahmotteleman kolmivaiheisen Issue-Attention Cycle -mallin kanssa. Aivan tarkastelujakson alussa maaliskuun alkupuolella BBC:n uutisointi on runsaampaa, koska lento-onnettomuus on tuore ja siihen liittyy paljon kysymyksiä. Ensimmäisestä vaiheesta BBC siirtyy hiljalleen kohti toista vaihetta, kun uutiset pohtivat

onnettomuuden ratkaisua sekä onnettomuudesta vastuussa olevaa tahtoa. Maaliskuun loppuun mennessä uutisointi hiipuu, kun uutta tietoa ei ole saatavilla ja uutisointi siirtyy mallin kolmanteen vaiheeseen.

Huhtikuun alussa ilmestyy onnettomuuden esitutkintaraportti, joka tuo julkisuuteen uutta tietoa onnettomuuden tapahtumista. Tämä nostaa onnettomuuden Downsien mallin mukaisesti takaisin uutisoinnin ensimmäiseen vaiheeseen, kun median kiinnostuttua onnettomuudesta uudelleen kehysten esiintyvyys nousee uutisoinnin volyymien noustessa (ks. esim. Li, 2007, s. 683; Kuttschreuter ja muut, 2011, s. 214–215). Tämä voi selittää ainakin BBC:n käyttämien onnettomuuden ja ihmiskohtaloiden kehysten esiintyvyyden nousua aivan tarkastelujakson loppupuolella huhtikuun alussa. Uutisoinnin volyymit nousevat selvästi, sillä tarkastelujakson kahden viimeisen päivän aikana 4.4.–5.4.2019 BBC uutisoi Etiopian lento-onnettomuudesta yhteensä viiden uutisen verran.

Samanlainen kehysten esiintyvyyden vaihtelu on havaittavissa myös Boeingin aineistossa. Boeing on miltei heti ensimmäisestä tiedotteesta alkaen sekä mallin ensimmäisessä että toisessa vaiheessa. Yrityksen viestintä onnettomuudesta vähenee ajan kuluessa, mutta käynnistyy uudestaan esitutkintaraportin ilmestymisen myötä huhtikuun alussa. Myös Boeing julkaisee tutkimuksen tarkastelujakson kahden viimeisen päivän aikana yhteensä kolme tiedotetta.

### **4.3 Yhteenveto**

Tässä alaluvussa vedetään yhteen analyysissä saatuja tuloksia sekä vertaillaan Boeingin ja BBC:n käyttämiä kehyksiä Etiopian lento-onnettomuutta käsittelevissä uutisissa. Aineistoista tunnistettiin yhteensä kuusi erilaista kehystä. Boeingin tiedotteissa esiintyi yhteensä kolme ja BBC:n aineistossa viisi kehystä. Havainto on linjassa aiempaan tutkimuskirjallisuuteen, jossa median on havaittu käyttävän useampia kehyksiä organisaatioihin verrattuna (ks. esim. Nijkrake ja muut, 2015). Sekä Boeingin että BBC:n aineistosta tunnistettujen kehysten analyysin tuloksia vedetään yhteen Taulukossa 3 (ks. s. 68).

Vastuun kehys on sekä Boeingin että BBC:n aineistossa yleisimmin esiintyvä kehys, mutta kehysten sisältö on kummassakin kuitenkin erilainen. Boeingin tiedotteissa vastuun kehys käsittelee Etiopian lento-onnettomuutta sen kautta, mitä Boeing yrityksenä on tehnyt tai tulee tekemään. Boeing pyrkii osoittamaan vastuullisuuttaan lentokonevalmistajana tuomalla esille joko suunniteltuja tai jo meneillään olevia yrityksen tekemiä toimenpiteitä. Kehyksessä käytetyn perfektin aikamuodon avulla tuodaan ilmi jatkuvuutta ja pitkäaikaista paneutumista ongelman korjaamiseen. Myös yhteistyötä eri toimijoiden kanssa korostetaan voimakkaasti, joka voi olla keino hakea legitimizeettiä yrityksen toiminnalle. Boeing ei kehyksessä ota vastuuta onnettomuudesta.

BBC:n uutisissa vastuun kehyksessä onnettomuutta lähestytään sen kautta, kuka lento-onnettomuuden tapahtumisesta voidaan laittaa vastuuseen. Kehyksessä korostuu onnettomuuteen osallisena olleiden toimijoiden laittaminen suurennuslasin alle ja heidän toimintansa tarkastelu. Boeing on konevalmistajana tarkastelun alla erityisesti siksi, että samainen konemalli oli pudonnut vain puoli vuotta aiemmin Indonesiassa samankaltaisessa onnettomuudessa. Hitaasta reagoinnista virallisen lentokiellon määräämiseksi syytetään Boeingin lisäksi myös Yhdysvaltain ilmailuhallintoa. BBC:n uutisissa vastuun kehyksessä mainittujen toimijoiden toimintaa esitetään jopa rikollisessa, vastuuta suoraan laiminlyödyssä sävyssä.

Ihmiskohtaloiden kehys esiintyy myös kummassakin aineistossa ja sen sisältö ja pääasiallinen viesti on melko samanlainen. Sen esiintymismäärässä ja yleisyydessä on kuitenkin variaatiota. Boeingin tiedotteissa kehys on yhtä yleinen kuin muutkin tiedotteissa ilmenneet kehukset, mutta BBC:n uutisissa kehys taas esiintyy vain reilussa kolmannessa tarkastelujakson uutisista. Kehyksessä Boeing osoittaa myötätuntoa onnettomuuden uhreja ja heidän läheisiään kohtaan, ja BBC:n uutisissa kehyksellä tuodaan esille onnettomuuden inhimillistä puolta ja sen vaikutuksia yksilöihin tai yhteisöihin sekä ihmisten tarinoita. Kummassakin aineistossa kehys pitää sisällään hyvin tunnepitoisia ja tunteisiin vetoavia ilmaisuja ja sanavalintoja. Kehyksessä hyödynnetään yleisesti retorisia keinoja.

**Taulukko 3.** Aineistosta tunnistetut kehykset ja niiden kuvaukset.

KEHYS	BOEING	BBC
<b>Vastuu</b>	Puhutaan organisaation vastuusta, vastuullisista toimenpiteistä tai yhteistyöstä eri toimijoiden kanssa. Korostetaan ongelman korjaamista ja sidosryhmien huolten poistamista. Aikamuotona preesens tai perfekti.	Uutinen pohtii, kenen syytä onnettomuus on ja kuka voidaan laittaa siitä vastuuseen. Uutisessa vastuullisuuteen voidaan viitata myös rikollisena laiminlyöntinä. Viitataan muiden lausuntoihin tai käytetään suoria lainauksia. Riippumatonta ja puolueetonta tiedonvälitystä, jossa media ei ota itse roolia tulkitsijana.
<b>Ihmiskohtalot</b>	Osoitetaan ymmärrystä ja myötätuntoa onnettomuuden uhreja ja heidän läheisiään kohtaan tai pahoitellaan tapahtunutta. Sisältää tunnepitoista kieltä ja retorisia keinoja.	Uutinen esittelee onnettomuutta ihmisenäkökulmasta. Tunnepitoinen sanasto, suorat lainaukset, nimettyjen ihmisten tarinat ja uutisen tarinallisuus.
<b>Puolustus</b>	Vedotaan yrityksen arvoihin, tekoihin tai turvallisuuteen. Korostetaan yrityksen syyttömyyttä ja puolustaudutaan julkisuudessa esiintyviä väitteitä vastaan. Kehyksessä esiintyy kieltoverbejä. Kehys muuttuu tarkastelujakson aikana enemmän puolustelemaan yrityksen toimia syyttömyyden sijaan.	Ei esiintynyt.
<b>Onnettomuus</b>	Ei esiintynyt.	Käsittelee itse onnettomuutta, siihen liittyviä faktoja ja teknisiä tietoja. Toistuu hyvin samanlaisella sisällöllä halki aineiston. Sisältää toiminnan korostamista, puolueetonta uutisointia, lähteisiin viittaamista ja kysymysmuotoisia otsikoita. Onnettomuuden rinnastaminen Indonesian onnettomuuteen yleistä.
<b>Vaikutukset ja vahingot</b>	Ei esiintynyt	Käsittelee onnettomuuden aiheuttamia vahinkoja, taloudellisia ja maineellisia vaikutuksia Boeingille ja lentoyhtiöille sekä lentokieltojen vaikutusta lentoyhtiöihin ja matkustajiin. Kehys katsoo tulevaan sekä sisältää lukuja ja taloudellista sanastoa ja ot-sikkotason kysymyksiä.
<b>Konflikti</b>	Ei esiintynyt	Rakentaa vastakkainasettelua eri toimijoiden välille. Eri sanomien tai tekojen asettaminen vastakkain, toistuva rakenne ja sisältö ja suorat lainaukset tyyppillisiä.

Aineistosta ilmenee myös kehyksiä, jotka esiintyvät vain toisessa aineistossa. Puolustuksen kehys esiintyy ainoastaan Boeingin tiedotteissa ja onnettomuuden, vaikutusten ja vahinkojen sekä konfliktin kehys vain BBC:n uutisissa. Puolustuksen kehys on vuorovaihtuksessa julkiseen keskusteluun, sillä Boeing keskittyy siinä ampumaan alas mahdollisia julkisuudessa esitettyjä epäilyjä Boeingin toiminnasta. Kehyksessä Boeing oikoo yritystä kohtaan esitettyä kritiikkiä liittyen esimerkiksi Indonesian onnettomuudessa paljastuneeseen ongelmalliseen järjestelmään. Onnettomuuden tapahtuminen esitetään passiivimuotoisella verbillä, mikä korostaa, että yritys ei voinut vaikuttaa onnettomuuden tapahtumiseen.

BBC:n hyödyntämistä kehyksistä erityisesti onnettomuuden ja vaikutusten ja vahinkojen kehykset palvelevat yleisradioyhtiön roolia tiedonvälittäjänä sekä median roolia yleisesti yleisöjen ensisijaisena tiedonlähteenä. Kyseiset kehykset informoivat yleisöjä esimerkiksi onnettomuuden yksityiskohdista tai sen vaikutuksista lentomatkestamiselle tai Boeingille. Sekä onnettomuus että vaikutusten ja vahinkojen kehys ilmenevät monesti jo pää- tai alaotsikkotasolla kysymysmuodossa. Vähemmän hyödynnetty konfliktin kehys painottaa vastakkainasettelua kahden tai useamman toimijan välillä, ja kehys esiintyy erityisesti uutisissa, jotka käsittelevät Etiopian onnettomuudesta seurannutta lentokieltojen aaltoa.

Onnettomuuden kehyksessä ilmenevää yksittäistä tekstikappaletta toistetaan muuttumattomana monissa tarkastelujakson uutisissa. Tämä informaatio nähdään BBC:llä selvästi oleellisena ja uutisointia kenties taustoittavana osana, minkä vuoksi sitä pidetään uutisoinnissa mukana. Onnettomuuden kehys toimii ikään kuin toissijaisena kehyksenä uutisen sisällä tukemalla onnettomuutta käsittelevää toista näkökulmaa, jossa pohditaan tarkemmin onnettomuudesta vastuussa olevaa tahoja.

Toinen tutkimuskysymys käsitteli kehysten ajallista esiintyvyyttä. Boeing on hyödyntänyt miltei jokaisessa julkaisemassaan tiedotteessa kaikkia aineistosta havaittuja kolmea

kehystä. Boeingin tiedotteissa kehysten esiintyvyydessä ei ole havaittavissa suuria eroavaisuuksia. Esimerkiksi puolustuksen kehys ei esiinny vastuun ja ihmiskohtaloiden kehysten tavoin vielä aivan ensimmäisessä tiedotteessa, mutta esiintyy kaikissa sen jälkeen julkaistuissa. Ihmiskohtaloiden kehys ei ilmene aivan tarkastelujakson viimeisenä päivän julkaistussa tiedotteessa, vaikka esiintyy muissa.

BBC:n uutisissa kaikki aineistosta nousseet viisi kehystä esiintyvät ensimmäisten päivien eli 10.3.–12.3.2019 välisenä aikana. Kolme eniten aineistossa esiintynyttä kehystä pysyvät suhteellisen voimakkaasti esillä halki tarkastelujakson, kun taas median vähemmän hyödyntämien kehysten esiintyvyys on luonnollisesti vähäisempää. Esiintyvyydessä on kuitenkin ajallisesti enemmän variaatiota kehysten kesken verrattuna Boeingiin. Kehysten esiintyvyyden muutokset noudattelevat Downsien (1972) kehittelemän aiheiden esiintyvyyden vaihteluiden mallia sekä BBC:n että Boeingin osalta. Mallin soveltaminen organisaation viestintään ei ole niin selkeää kuin BBC:n kohdalla. BBC:n uutisoinnissa Downsien hahmottelemat vaiheet ovat hyvin selkeät, kun taas Boeing on jo heti ensimmäisestä tiedotteesta lähtien sekä mallin ensimmäisessä että toisessa vaiheessa.

## 5 Päätäntö

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli vertailla, millaisia kehyksiä lentokonevalmistaja Boeing ja brittiläinen yleisradioyhtiö BBC käyttävät Etiopian lento-onnettomuuteen liittyvässä uutisoinnissaan. Aihe on kiinnostava, sillä onnettomuuteen liittyvän jälkipuinnin voi katsoa olevan edelleen ajankohtainen, sillä uutisia tapaukseen liittyen tipahtelee edelleen. Lento-onnettomuudet kiinnostavat mediaa, koska onnettomuus täyttää hyvän, yleisöjä kiinnostavan uutistarinan kriteerit (Entman, 1990, s. 49–50; Cobb & Primo, 2003, s. 8–11). Lento-onnettomuudet ovat harvinaisia, jolloin yhdenkin tapahtuminen herättää huolta lentämisen turvallisuudesta ja onnettomuus saa tämän vuoksi paljon huomiota (Cobb & Primo, 2003, s. 2, 11). Onnettomuuden tapahtuessa viranomaiset pyrkivät nopeasti löytämään syyn tapahtumalle helpottaakseen yleisöjen huolta.

Lentoturmat kiinnostavat mediaa erityisesti, kun onnettomuus on esimerkiksi suhteellisen harvinainen tai koskettaa suurta määrää ihmisiä (Birkland, 1997, s. 31–32). Etiopian onnettomuudesta poikkeuksellisen teki sen sattuminen niin lyhyen ajan sisään aiemmin tapahtuneen samankaltaisen Indonesian lento-onnettomuuden kanssa. Turmakonemalli on myös yksi käytetyimpiä Boeingin konemalleja matkustuskäytössä, minkä vuoksi kaksi sille tapahtunutta onnettomuutta herättivät huolta ja kiinnostusta. Onnettomuudet ovat myös vakava isku onnettomuudessa osallisena olleen lentoyhtiön tai lentokonevalmistajan maineelle (Utz ja muut, 2013, s. 41). Erityisen ongelmallisen onnettomuudesta Boeingille teki se, että Indonesian onnettomuuden selvitystyö oli edelleen kesken ja epäluulot konemallin luotettavuudesta alkoivat nousta keskusteluun.

Tämän tutkimuksen aineisto koostui Boeingin tiedotteista ja BBC:n uutisista, jotka on julkaistu aikavälillä 10.3.–5.4.2019. Aineisto kerättiin kummankin tahon verkkosivuilta. Tutkimuksen fokus oli ainoastaan tekstimuotoisissa uutisissa. Tutkimuksen tavoitteeseen pyrittiin kahden tutkimuskysymyksen avulla. Ensimmäisellä tutkimuskysymyksellä vertailtiin keskenään Boeingin ja BBC:n käyttämiä kehyksiä ja havainnoitiin kehyksissä mahdollisesti ilmeneviä samankaltaisuuksia tai eroavaisuuksia. Toisessa tutkimuskysymyksessä keskityttiin vertailemaan kehysten ajallista esiintyvyyttä erikseen

kummassakin aineistossa. Tällä tutkimuskysymyksellä haluttiin nähdä, missä vaiheessa yksittäiset kehykset esiintyvät aineistossa ensimmäisen kerran ja pysyvätkö kaikki kehykset tasaisesti Boeingin ja BBC:n käytössä vai vaihteleeko niiden esiintyminen.

Tutkimuksen tavoitetta lähestyttiin kehysanalyysin avulla, joka toimi tutkimuksessa metodologisenä viitekehyksenä. Kehykset ymmärrettiin Boeingin tai BBC:n tekeminä valintoina, joilla edistetään valittua näkökulmaa tai ongelman määrittelyä samalla kun toisia puolia jätetään mahdollisesti sanomatta. Tutkimuksessa hyödynnettiin sekä laadullista että määrällistä tutkimusotetta, kun esimerkiksi kehysten esiintymiä laskettiin määrällisesti ja kehysten tarkempaa sisältöä ja rakennetta taas tarkasteltiin laadullisesti.

Tutkimuksen aineistosta tunnistettiin yhteensä kuusi kehystä. Kuudesta kehyksestä kolme esiintyi Boeingin aineistossa ja viisi BBC:n aineistossa. Kummassakin aineistossa esiintyi vain kaksi samaa kehystä, jotka olivat vastuun ja ihmiskohtaloiden kehykset. Kehysten merkitys ja ilmeneminen olivat kuitenkin erilaisia kahden aineiston välillä. Kahden samannimisen kehyksen ilmeneminen sekä Boeingin että BBC:n aineistossa ei ole osoitus siitä, että Boeing olisi onnistunut saamaan omia kehyksiään läpi mediassa. Boeing esitti omaa vastuullisuuttaan lentokonevalmistajana omaa mainettaan suojellakseen, kun taas BBC etsi onnettomuuden tapahtumisesta vastuussa olevaa tahoa. Osa kehyksistä esiintyi vain joko Boeingin tai BBC:n aineistossa. Erilaisten kehysten ilmeneminen kummassakin aineistossa osoittaa, että organisaatiolla ja medialla on onnettomuustilanteen uutisoinnissa poikkeavat intressit, joita ne kehyksiä hyödyntämällä pyrkivät tuomaan esille.

Kehystäminen on useiden tahojen työkaluna ja intressinä. Boeing pyrki tarjoamaan omia kehyksiään median hyödynnettäväksi toivoen niiden läpäisevän julkisuuden portit ja edesauttavan yrityksen maineenkorjausprosessia. BBC ei varsinaisesti omaksunut Boeingin hyödyntämiä kehyksiä, vaikka esimerkiksi vastuun kehys esiintyi kummassakin aineistossa. Boeing joutui jopa hyödyntämään kehystä, jolla se pyrkii torjumaan sitä kohtaan nostettuja syytteitä julkisuudessa. BBC:n uutisissa oli toki havaittavissa



yksittäisiä tekstinostoja ja sitaatteja suoraan Boeingin tiedotteista. Näillä nostoilla BBC ehkä kuitenkin enemmän pyrkii osoittamaan Panin ja Kosickin (1993, s. 60) esittämää puolueettomuuttaan sen vastapainona, että BBC myös esitti väitteitä tai kehysti onnettomuutta niin, että Boeing esitettiin syyllisen roolissa. Myös ihmiskohtaloiden kehys esiintyi kummassakin aineistossa. Kehys keskittyy jollain tapaa ihmisiin, mutta Boeing pyrki puhuttelemaan sillä sidosryhmiään ja BBC taas tuomaan enemmän ihmislähtöistä näkökulmaa muuten onnettomuuden teknisiä yksityiskohtia ja syyllisyyttä etsivään uutisointiinsa.

Boeingin uutisista löytyneet kehukset tukevat vahvasti organisaation kriisiviestinnän tavoitteita. Vastuun ja puolustuksen kehyksellä pyritään vahvistamaan ja korjaamaan organisaation mainetta toisaalta osoittamalla, kuinka vika ei ole itse organisaatiossa ja toisaalta kuinka paljon vastaavan onnettomuuden ehkäisemiseksi yrityksen parissa tehdään. Boeingin vastuun kehysten leviäminen sellaisenaan tiedotusvälineisiin olisi Boeingilla varmasti toivottava, koska se välittäisi laajemmin positiivista kuvaa yrityksestä sen maailmanlaajuisille sidosryhmille. Puolustuksen kehys on kenties jonkinlainen vastareaktio tiedotusvälineiden omalle uutisoinnille, joka ei muodostunut Boeingin maineen kannalta ihanteellisimmaksi. Ihmiskohtaloiden kehyksellä pyritään niin ikään vahvistamaan kuvaa Boeingista matkustajistaan välittävänä yrityksenä, joka osallistuu yhteiseen suruprosessiin ja huomioi sidosryhmiensä hädän. Boeing myös pyrkii Habermasin ([1990] 2004, s. 289–291) ajatusten mukaisesti paljolti yksisuuntaiseen viestintään tiedottamalla omista toimenpiteistään. Toisaalta taas varsinkin puolustuksen kehyksessä on selkeä yhteys julkiseen keskusteluun, jonka pohjalta kehys rakentui.

BBC keskittyi uutisoinnissaan voimakkaasti tiettyihin kehyksiin ja niiden kautta onnettomuudesta muodostuneen kuvan ylläpitämiseen. BBC vaikuttaa uutisoinnin perusteella tehneen jonkinlaisen olettamuksen, että Indonesian ja Etiopian lento-onnettomuuksilla on jotain yhteistä, sillä Etiopian onnettomuutta rinnastetaan tasaisesti Indonesian onnettomuuteen. Vaikka Etiopian lento-onnettomuuden syyllisenä voi olla Indonesian turmassakin paljastunut viallinen järjestelmä, onnettomuudessa uskottiin selvästi olevan

myös ihmisen tai yrityksen viallisuutta. Tästä osoituksena on vastuun kehyksen huomattava esiintymismäärä sekä kehyksen esiintyvyyden tasaisuus halki tutkimuksen tarkastelujakson. Onnettomuuden syyppään etsimisen lisäksi BBC myös etsi kaiken mahdollisen tiedon tapahtuneesta ja sen seurauksista yleisöilleen, minkä voi nähdä osoituksena median tiedonvälittäjän roolista onnettomuustilanteessa. Merkinä tästä ovat kaksi muuta BBC:n yleisintä kehystä: onnettomuuden ja vaikutusten ja vahinkojen kehykset.

Boeingin ja BBC:n yksittäisessä uutisessa hyödyntämien kehysten määrässä ei havaittu määrällistä eroavaisuutta. Vaikka lukumäärä on sama, on huomioitava vertailtavien aineistojen erilainen koko sekä kummastakin havaittujen kehysten kokonaismäärä. Kehysten ajallisessa esiintyvyydessä oli sen sijaan eroavaisuuksia Boeingin ja BBC:n välillä. Kehysten esiintyvyyden eroavaisuudet Boeingin ja BBC:n aineistoissa osoittavat ja tukevat kummankin tahon erilaisten intressien toteutumista. Boeing haluaa yrityksenä pitää yllä kuvaa itsestään vastuullisena, yhteen hiileen puhaltavana turvallisuutta korostavana yrityksenä, joka huomioi jatkuvasti sidosryhmänsä. Yritys ei siksi keskity esimerkiksi ainoastaan puolustautumaan julkisuuden syytteitä vastaan. Puolustuksen kehyksen puuttuminen aivan ensimmäisestä julkaistusta tiedotteesta on osoitus sen läheisestä yhteydestä ja vuorovaikutuksesta median sanomaan. Boeingin intresseissä oletettavasti oli, että media ottaisi sen kannalta suotuisamman linjan eikä alkaisi välittömästi syyllistämään yritystä syyllistä etsiessään. BBC:n kohdalla näin kuitenkin esimerkiksi kävi. Tämä kenties pakotti Boeingin asettumaan puolustuskannalle heti seuraavassa tiedotteessa ja vetoamaan turvallisuuden tärkeyteen yrityksen arvomaailmassa.

BBC taas pitää yllä kehyksiä, jotka tukevat sen tiedonvälittäjän roolia. Kiintoisaa on toki, miksi konfliktin kehyksen esiintyvyys oli aineistossa niin pieni, vaikka se on osoitettu yhdeksi median käytetyimmistä kehyksistä onnettomuus uutisoinnissa (ks. esim. Semetko & Valkenburg, 2000, s. 95; Neuman ja muut, 1992, s. 64). BBC:n eniten hyödyntämien kehysten tasainen esiintyvyys halki aineiston kuvastaa myös onnettomuuden jälkipuolteen etenemistä: tarkkaa ja lopullista syytä ei tiedetä, joten lentokieltojen vaikutuksia korostava kehys sekä onnettomuuden syyppäätä etsivä kehys pysyvät voimakkaasti

pinnalla. Vastuun kehysten tasainen esiintyvyys myös tukee BBC:n kenties tekemää taustaoletusta Boeingin jonkinlaisesta osallisuudesta onnettomuuden lopullisena aiheuttajana.

Tutkimus tarjosi lyhyen aikavälin katsauksen organisaation ja median onnettomuuden uutisoinnista, ja tutkimusasetelman jatkokehitys voisi liittyä tarkasteltavaan ajanjaksoon. Kriisi- ja onnettomuus uutisointia käsittelevien tutkimusten tarkastelujaksot ovat yleensä hyvin pitkiä, jolloin paljastuu tarkemmin uutisoinnin kokonaisvolyyymi sekä kaikki mahdolliset hyödynnetyt kehukset. Tämän tutkimuksen rajallisuuden vuoksi tarkastelujakso oli varsin lyhyt. Etiopian lento-onnettomuuteen liittyvä kriisi on osittain edelleen käynnissä ja laajemman kuvan koko kriisistä ja siihen liittyvästä median ja organisaation uutisoinnista olisi mahdollista luoda vasta kriisin päätyttyä. Olisi kiintoisaa esimerkiksi tarkastella kehysten esiintyvyyden variaatiota pidemmällä aikavälillä ja nähdä, tuoko Boeing tai BBC todellisuuden muokkaamiseen kokonaan uusia kehäksiä, joita ei tämän tutkimuksen aineistossa havaittu. Toinen mahdollinen jatkokehitys olisi ottaa mukaan esimerkiksi näkökulma median esityslistasta. Tällöin olisi mahdollista tarkastella, minkälaiset aiheet onnettomuudesta nousevat median tai organisaation agendalle ja ovatko kehukset kuinka läheisessä yhteydessä aiheisiin.

Tutkimuksessa onnettomuutta tarkasteltiin myös hyvin länsimaalaisessa mediassa. Paikallisen median uutisoinnin tarkastelu olisi voinut johtaa selkeämpiin eroavaisuuksiin median ja organisaation välillä. Aiemmissä tutkimuksissa paikallisten medioiden on todettu hyödyntävän esimerkiksi enemmän ihmisenäkökulmaan, koska tapahtumat ovat niin lähellä median yleisöjä verrattuna esimerkiksi valtakunnalliseen mediaan (esim. Kuttschreuter ja muut 2011, s. 215).

Huomionarvoista on myös tämän tutkimuksen fokuksessa olevan lento-onnettomuuden tapahtumapaikka ja sen mahdollinen vaikutus tuloksiin. Onnettomuus tapahtui kaukana Etiopiassa, joka näyttäytyy länsimaaisessa mediassa tai yrityksen viestinnässä kenties edelleen kaukaisena, kolmannen maailman periferiana. Oletettavaa on, että jos

samainen onnettomuus olisi tapahtunut Euroopassa tai Yhdysvalloissa, olisi mediahuomio voinut olla BBC:llä tai jopa Boeingilla vieläkin suurempaa. Onnettomuudessa menehtyi lukuisia ihmisiä ja heidän joukossaan oli myös kansainvälisiä uhreja, vaikka valtaosa menehtyneistä olikin paikallisia. Kuitenkin onnettomuusutisoinnissa yleensä esiintyvien ihmistarinoiden määrä uutisissa ja median aktiivisempi osallistuminen keskusteluun sekä tulkintojen tekemiseen olisi voinut olla merkittävästi suurempaa, jos onnettomuuspaikka olisi ollut maantieteellisesti lähempänä tai uhrien joukossa olisi ollut enemmän länsimaalaisia.

Onnettomuustilanteiden uutisoinnin ja ennen kaikkea median hyödyntämien uutiskeskustelujen tutkiminen on relevanttia, sillä median vaikutus yleisöjen onnettomuuden ymmärtämiseen on valtava (Nijkraak ja muut, 2015, s. 82). Tämä vaikutus ulottuu myös organisaation viestintään, koska media on organisaatioille sekä keskeinen taho oman viestin levittämisessä että myös sidosryhmien ensimmäisenä informaatiokanavana (Coombs, 2007a, s. 164; ks. esim. Scanlon, 2011). Näin ollen median ja organisaation onnettomuusutisoinnin tarkempi vertailu voi toisaalta paljastaa kummankin tahon keskinäistä pyrkimystä vaikuttaa toisen sanomaan: organisaatio yrittää lyödä läpi omaa näkökulmaansa ja media taas nojaa omiin tietoihinsa ja havaintoihinsa. Vertailu voi paljastaa sen monimutkaisen dynamiikan, jonka kautta kuva onnettomuudesta ja sen tapahtumista ja syistä rakentuu valtaville yleisömassoille, joihin onnettomuus vaikuttaa.

## Lähteet

- An, S-K. & Gower, K. K. (2009). How do the news media frame crises? A content analysis of crisis news coverage. *Public Relations Review*, 35(2), 107–112.
- Avery Johnson, E. & Kim, S. (2009). Anticipating or Precipitating Crisis? Health Agencies May Not be Heeding Best Practice Advice in Avian Flu Press Releases. *Journal of Public Relations Research*, 21(2), 187–197.  
<https://doi.org/10.1080/10627260802557449>
- BBC (2019a). About the BBC. 27.3.2019. Noudettu 2021-04-15 osoitteesta <https://www.bbc.co.uk/aboutthebbc>
- BBC (2019b). Global News Service. 27.3.2019. Noudettu 2021-04-15 osoitteesta <https://www.bbc.co.uk/aboutthebbc/whatwedo/worldservice>
- BBC (2021, 15. lokakuuta). *Former Boeing 737 Max pilot charged with fraud*. BBC. Noudettu 15.11.2021 osoitteesta [bbc.com/news/business-58926196](https://www.bbc.com/news/business-58926196)
- Birkland, T. A. (1997). *After Disaster: Agenda-Setting, Public Policy, and Focusing Events*. American Governance and Public Policy.
- Birkland, T. A. (2004). “The World Changed Today”: Agenda-Setting and Policy Change in the Wake of the September 11 Terrorist Attacks. *Review of Policy Research*, 21(2), 179–200. <https://doi.org/10.1111/j.1541-1338.2004.00068.x>
- Boeing (n.d). Our Company. Noudettu 2020-04-16 osoitteesta <https://www.boeing.com/company/>
- Boeing (2021, 24. helmikuuta). Boeing Statement on Department of Transportation Inspector General Final Report on 737 Max Certification Process. Noudettu 15.11.2021 osoitteesta [boeing.mediaroom.com/news-releases-statements?item=130831](https://www.boeing.com/news-releases-statements?item=130831)
- Borah, P. (2011). Conceptual Issues in Framing Theory: A Systematic Examination of a Decade’s Literature. *Journal of Communication*, 61(2), 246–263.  
<https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.2011.01539.x>
- Cheas, K. (2018). Ulkomaanuutiset toivoa täynnä: Menetelmällinen näkökulma suomalaisten ja yhdysvaltalaisien uutisartikkelien vertailuun. *Media & Viestintä* 41(4), 255–279. <https://doi.org/10.23983/mv.77460>

- Choi, J. (2012). A content analysis of BP's press releases dealing with crisis. *Public Relations Review*, 38(3), 422–429. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2012.03.003>
- Cobb, R. W. & Primo, D. M. (2003). *The Plane Truth: Airline Crashes, the Media, and Transportation Policy*. Brookings Institution Press.
- Coombs, W. T. (2007a). Protecting Organization Reputations During a Crisis: The Development and Application of Situational Crisis Communication Theory. *Corporate Reputation Review*, 10(3), 163–176.
- Coombs, W. T. (2007b). *Ongoing Crisis Communication. Planning, Managing, and Responding*. Second edition. SAGE Publications.
- Coombs, W. T. & Holladay, S. J. (2011). An exploration of the effects of victim visuals on perceptions and reactions to crisis events. *Public Relations Review*, 37(2), 115–120. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2011.01.006>
- D'Angelo, P. & Kyupers, J. A. (2009). Introduction: Doing News Framing Analysis. Teoksessa P. D'Angelo & J. A. Kyupers (toim.), *Doing News Framing Analysis: Empirical and Theoretical Perspectives* (s. 1–13). Taylor & Francis Group.
- de Vreese, C. H., Peter, J. & Semetko, H. A. (2001). Framing Politics at the Launch of the Euro: A Cross-National Comparative Study of Frames in the News. *Political Communication*, 18, 107–122. <https://doi.org/10.1080/105846001750322934>
- de Vreese, C. H. (2012). New Avenues for Framing Research. *American Behavioral Scientist*, 56(3), 365–375. <https://doi.org/10.1177/0002764211426331>
- de Vries, M. S. (2004). Framing Crises: Response Patterns to Explosions in Firework Factories. *Administration & Society*, 36(5), 594–614. <https://doi.org/10.1177/0095399704268622>
- Denzin, N. K. & Keller, C. M. (1981). Frame analysis reconsidered. *Contemporary sociology*, 10(1), 52–60.
- Downs, A. (1972). Up and down with ecology – the “issue-attention cycle”. *Public Interest*, 28, 38–50.
- Durham, F. D. (1998). News Frames as Social Narratives: TWA Flight 800. *Journal of Communication*, 48(4), 100–117. <https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.1998.tb02772.x>

- Ensink, T. & Sauer, C. (2003). Social-functional and cognitive approaches to discourse interpretation. The role of frame and perspective. Teoksessa T. Ensink & C. Sauer (toim.), *Framing and Perspectivising in Discourse* (s. 1–21). John Benjamins Publishing Company.
- Entman, R. M. (1990). *Democracy Without Citizens: Media and the Decay of American Politics*. Oxford University Press, Incorporated.
- Entman, R. M. (1993). Framing: Toward Clarification of a Fractured Paradigm. *Journal of Communication*, 43(4), 51–58. <https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.1993.tb01304.x>
- Entman, R. M. (2003). Cascading activism: Contesting the White House's frame after 9/11. *Political Communication*, 20(4), 415–432. <https://doi.org/10.1080/10584600390244176>
- Fraustino, J. D., Lee, J. Y., Lee, S. Y. & Ahn, H. (2018). Effects of 360° video on attitudes toward disaster communication: Mediating and moderating roles of spatial presence and prior disaster media involvement. *Public Relation Review*, 44(3), 331–341. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2018.02.003>
- Gamson, W. A. & Lasch, K. E. (1981). The Political Culture of Social Welfare Policy. *CRSO Working Paper*, No. 221. <https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/51014/242.pdf>
- Gamson, W. A. & Modigliani, A. (1989). Media Discourse and Public Opinion on Nuclear Power: A Constructionist Approach. *American Journal of Sociology*, 95(1), 1–37.
- Garner, A. C. & Huff, W. A. K. (1997). The Wreck of Amtrak's Sunset Limited: News Coverage of a Mass Transport Disaster. *Disasters*, 21(1), 4–19. <https://doi.org/10.1111/1467-7717.00041>
- Gerken, F., Van der Land, S. F. & van der Meer, T. G.L.A. (2016). Crisis in the air: An investigation of AirAsia's crisis-response effectiveness based on frame alignment. *Public Relation Review*, 42(5), 879–892. <http://dx.doi.org/10.1016/j.pubrev.2016.09.002>

- Gilpin, D. R. (2008). Narrating the organizational self: Reframing the role of the news release. *Public Relations Review*, 34(1), 9–18.  
<https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2007.08.005>
- Gitlin, T. (2003). *The Whole World Is Watching: Mass media in the Making and Unmaking of the New Left*. University of California Press.
- Goffman, E. ([1974] 2012). *Vuorovaikutuksen sosiologia*, suom. Kaisa Koskinen. Vastapaino.
- Graber, D. A. (1980). *Mass Media and American Politics*. Congressional Quarterly Press.
- Habermas, J. ([1990] 2004). *Julkisuuden rakennemuutos. Tutkimus yhdestä kansalaisyhteiskunnan kategoriasta*, suom. Veikko Pietilä. Vastapaino.
- Hallahan, K. (1999). Seven Models of Framing: Implications for Public Relations. *Journal of Public Relations Research*, 11(3), 205–242.  
[https://doi.org/10.1207/s1532754xjpr1103\\_02](https://doi.org/10.1207/s1532754xjpr1103_02)
- Harju, A. & Karvonen, E. (2016). Lipeä yllätti Talvivaaran: Onnettomuuden narratiivi ja onnettomuuskehys kaivoskirjoittelussa. *Media & Viestintä*, 39(3), 184–208.  
<https://doi.org/10.23983/mv.61420>
- Henderson, L. (2017). Representation. Teoksessa L. Quellette & J. Gray (toim.), *Keywords for Media Studies* (s. 172–176). New York University Press.
- Hertog, J. K. & McLeod, D. M. (2001). A Multiperspectival Approach to Framing Analysis: A Field Guide. Teoksessa S. D. Reese, O. H. Gandy & A. E. Grant (toim.), *Framing public life: perspectives on media and our understanding of the social world* (s. 141–162). Routledge.
- Holladay, S. J. (2010). Are They Practicing What We Are Preaching? An Investigation of Crisis Communication Strategies in the Media Coverage of Chemical Accidents. Teoksessa W. T. Coombs & S. J. Holladay (toim.), *The Handbook of Crisis Communication* (s. 159–180). Wiley-Blackwell.
- Horsti, K. (2005). *Vierauden rajat. Monikulttuurisuus ja turvapaikanhakijat journalismissa* [väitöskirja, Tampereen yliopisto]. Trepo. <http://urn.fi/urn:isbn:951-44-6423-0>



- Houston, J. B., Pfefferbaum, B. & Rosenholtz, C. E. (2012). Disaster News: Framing and Frame Changing in Coverage of Major U.S. Natural Disasters, 2000–2010. *Journalism & Mass Communication Quarterly*, 89(4), 606–623. <https://doi.org/10.1177/1077699012456022>
- Huhtala, H. & Hakala, S. (2007). *Kriisi ja viestintä: yhteiskunnallisten kriisien johtaminen julkisuudessa*. Gaudeamus.
- Karvonen, E. (2000). Tulkintakehys (frame) ja kehystäminen. *Media & Viestintä*, 23(2), 78–84. Noudettu osoitteesta <https://journal.fi/mediaviestinta/article/view/61529>
- Kunelius, R. (2009). *Viestinnän vallassa: johdatusta joukkoviestinnän kysymyksiin* (7.p.). WSOY.
- Kuttschreuter, M., Gutteling, J. M. & de Hond, M. (2011). Framing and tone-of-voice of disaster media coverage: The aftermath of the Enschede fireworks disaster in the Netherlands. *Health, Risk & Society*, 13(3), 201–220. <https://doi.org/10.1080/13698575.2011.558620>
- Kwansah-Aidoo, K. & George, A. M. (2017). Communication, Culture and Crisis in Transboundary Context. Teoksessa A. M. George & K. Kwansah-Aidoo (toim.), *Culture and Crisis Communication: Transboundary Cases from Nonwestern Perspectives* (s. 3–18). John Wiley & Sons, Incorporated.
- Laitinen, K. & Valo, M. (2018). Meanings of communication technology in virtual team meetings: Framing technology-related interaction. *International Journal of Human-Computer Studies*, 111(2018), 12–22. <https://doi.org/10.1016/j.ijhcs.2017.10.012>
- Li, X. (2007). Stages of a Crisis and Media Frames and Functions: U.S. Television Coverage of the 9/11 Incident During the First 24 Hours. *Journal of Broadcasting & Electronic Media*, 51(4), 670–687. <https://doi.org/10.1080/08838150701626578>
- Liu, B. F. & Kim, S. (2011). How organizations framed the 2009 H1N1 pandemic via social and traditional media: Implications for U.S. health communicators. *Public Relations Review*, 37(3), 233–244. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2011.03.005>

- McCombs, M. (1977). Agenda setting Function of Mass Media. *Public Relations Review*, 3(4), 89–95. [https://doi.org/10.1016/S0363-8111\(77\)80008-8](https://doi.org/10.1016/S0363-8111(77)80008-8)
- McCombs, M. E. & Zhu, J-H. (1995). Capacity, Diversity, and Volatility of the Public Agenda: Trends from 1954 to 1994. *Public Opinion Quarterly*, 59(4), 495–525. <https://doi.org/10.1086/269491>
- McDonald, I. R. & Lawrence, R. G. (2004). Filling the 24 x 7 News Hole. Television News Coverage Following September 11. *American Behavioral Scientist*, 48(3), 327–340. <https://doi.org/10.1177/0002764204268989>
- Murphree, V., Reber, B. H. & Blevens, F. (2009). Superhero, Instructor, Optimist: FEMA and the Frames of Disaster in Hurricanes Katrina and Rita. *Journal of Public Relations Research*, 21(3), 273–294. <https://doi.org/10.1080/10627260802640732>
- Neal, A. G. (1998). *National Trauma and Collective Memory. Major Events in the American Century*. M.E. Sharpe.
- Neuman, R. W., Just, M. R. & Crigler, A. N. (1992). *Common Knowledge. News and the Construction of Political Meaning*. The University of Chicago Press.
- Neuman, R. W., Guggenheim, L., Jang, S. M. & Bae, S. Y. (2014). The Dynamics of Public Attention: Agenda-Setting Theory Meets Big Data. *Journal of Communication*, 64(2), 193–214. <https://doi.org/10.1111/jcom.12088>
- Nijkrake, J., Gosselt, J. F. & Gutteling, J. M. (2015). Competing frames and tone in corporate communication versus media coverage during a crisis. *Public Relations Review*, 41(1), 80–88. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2014.10.010>
- Norris, F. H., Stevens, S. P., Pfefferbaum, B., Wyche, K. F. & Pfefferbaum, R. L. (2008). Community Resilience as a Metaphor, Theory, Set of Capacities, and Strategy for Disaster Readiness. *Am J Community Psychol*, 41(1–2), 127–150. <https://doi.org/10.1007/s10464-007-9156-6>
- Pan, Z. & Kosicki, G. M. (1993). Framing Analysis: An Approach to News Discourse. *Political Communication*, 10(1), 55–75.
- Reese, S. D. (2001). Prologue – Framing Public Life: A Bridging Model for Media Research. Teoksessa S. D. Reese, O. H. Gandy & A. E. Grant (toim.), *Framing Public Life*.

- Perspectives on Media and Our Understanding of the Social World* (s. 7–31). Routledge.
- Reese, S. D. (2010). Finding Frames in a Web of Culture: The Case of the War on Terror. Teoksessa P. D'Angelo & J. Kuypers (toim.), *Doing News Framing Analysis: Empirical, Theoretical, and Normative Perspectives* (s. 17–42). Routledge.
- Reynolds, B. & Quinn, S. C. (2008). Effective Communication During an Influenza Pandemic: The Value of Using a Crisis and Emergency Risk Communication Framework. *Health Promotion Practice*, 9(4), 13–17. <https://doi.org/10.1177/1524839908325267>
- Roux-Dufort, C. (2016). Delving into the Roots of Crises: The Genealogy of Surprise. Teoksessa M. W. Seeger, C. Auer & A. Schwarz (toim.), *The Handbook of International Crisis Communication Research* (s. 63–75). John Wiley & Sons, Incorporated.
- Rybalko, S. (2011). Russian Disaster Coverage Is No Accident: How Two Russian Newspapers and Their Readers Frame a Russian Plane Crash. *Russian Journal of Communication*, 4(1–2), 53–71. <https://doi.org/10.1080/19409419.2011.10756790>
- Scanlon, J. (2011). Research about the Mass Media and Disaster: Never (Well Hardly Ever) the Twain shall Meet. Teoksessa J. R. Detrani (toim.), *Journalism: Theory and Practice* (s. 233–269). Apple Academic Press, Inc.
- Scheufele, D. A. (1999). Framing as a Theory of Media Effects. *Journal of Communication*, 49(1), 103–122. <https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.1999.tb02784.x>
- Schranz, M. & Eisenegger, M. (2016). Organizational Crisis and the News Media. Teoksessa A. Schwarz, M. W. Seeger & C. Auer (toim.), *The Handbook of International Crisis Communication Research* (s. 244–255). First Edition. John Wiley & Sons Inc.
- Sellnow, T. L. & Seeger, M. W. (2013). *Theorizing Crisis Communication*. John Wiley & Sons, Incorporated.
- Semetko, H. A. & Valkenburg, P. M. (2000). Framing European Politics: A Content Analysis of Press and Television News. *Journal of Communication*, 50(2), 93–109. <https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.2000.tb02843.x>
- Seppänen, J. & Väliverronen, E. (2012). *Mediayhteiskunta*. Vastapaino.

- Tankard, J. W. (2001). The Empirical Approach to the Study of Media Framing. Teoksessa S. D. Reese, O. H. Gandy & A. E. Grant (toim.), *Framing Public Life. Perspectives on Media and Our Understanding of the Social World* (s. 95–106). Routledge.
- Tian, Y. & Stewart, C. M. (2005). Framing the SARS Crisis: A Computer-Assisted Text Analysis of CNN and BBC Online News Reports of SARS. *Journal of Communication*, 15(3), 289–301. <https://doi.org/10.1080/01292980500261605>
- Tuchman, G. (1978). *Making News. A Study in the Construction of Reality*. The Free Press.
- Utz, S., Schultz, F. & Glocka, S. (2013). Crisis communication online: How medium, crisis type and emotions affected public reactions in the Fukushima Daiichi nuclear disaster. *Public Relations Review*, 39(1), 40–46. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2012.09.010>
- Vasterman, P., Yzermans, C. J. & Dirkzwager, A. J. E. (2005). The Role of the Media and Media Hypes in the Aftermath of Disasters. *Epidemiologic Reviews*, 27(1), 107–114. <https://doi.org/10.1093/epirev/mxi002>
- Vehkalahti, P. (2017). *Pohjoisen ydinmylly. Julkinen keskustelu Fennovoiman ydinvoimalasta 2007–2013* [väitöskirja, Tampereen yliopisto]. Trepo. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-03-0541-3>
- Väliveronen, E. (1996). *Ympäristöuhkan anatomia: tiede, mediat ja metsän sairaskertomus* [väitöskirja, Tampereen yliopisto]. Vastapaino.
- Waters, R. D., Tindall, N. T. J. & Morton, T. S. (2010). Media Catching and the Journalist-Public Relations Practitioner Relationship: How Social Media are Changing the Practice of Media Relations. *Journal of Public Relations Research*, 22(3), 241–264. <https://doi.org/10.1080/10627261003799202>
- Weaver, D. H. (2007). Thoughts on Agenda Setting, Framing, and Priming. *Journal of Communication*, 57(1), 142–147. <https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.2006.00333.x>
- Zhang, B., Vos, M. & Veijalainen, J. (2018). Decomposing issue patterns in crisis communication: the case of the lost airliner. *Int. J. Emergency Management*, 14(1), 72–89. <https://doi.org/10.1504/IJEM.2018.10010176>

## **Liitteet**

### **Liite 1. Boeingin tiedotteiden otsikot**

#### **10.3.2019**

Updated: Boeing Statement on Ethiopian Airlines Flight 302

#### **11.3.2019**

Boeing Statement on 737 MAX Software Enhancement

#### **12.3.2019**

Boeing Statement on 737 MAX Operation

#### **13.3.2019**

In Consultation with the FAA, NTSB and its Customers, Boeing Supports Action to Temporarily Ground 737 MAX Operations

#### **17.3.2019**

Boeing CEO Muilenburg Issues Statement on Ethiopian Airlines Flight 302 Accident Investigation

#### **18.3.2019**

Letter from Boeing CEO Dennis Muilenburg to Airlines, Passengers and the Aviation Community

#### **26.3.2019**

Boeing Response to Ethiopian Airlines Group CEO Ato Tewolde GebreMariam and the aviation industry

#### **4.4.2019**

Boeing Statement On Ethiopian Airlines Flight 302 Investigation Preliminary Report  
Boeing CEO Dennis Muilenburg Addresses the Ethiopian Airlines Flight 302 Preliminary Report

#### **5.4.2019**

Statement from Boeing CEO Dennis Muilenburg: We Own Safety – 737 MAX Software, Production and Process Update

## **Liite 2. BBC:n uutisten otsikot**

### **10.3.2019**

Ethiopian Airlines: 'No survivors' on crashed Boeing 737  
Ethiopian Airlines: What do we know about Boeing 737 Max 8?

### **11.3.2019**

Ethiopian Airlines: Boeing faces questions after crash  
Boeing: Airlines ground 737 Max 8 jets after latest crash

### **12.3.2019**

Boeing: Europe and India join wave of countries grounding the 737 Max  
Boeing 737: Singapore bars entry and exit of 737 Max planes  
Ethiopian Airlines crash: FAA says Boeing 737 Max 8 is airworthy  
Boeing: Dublin-US flights cancelled after 737 Max grounded

### **13.3.2019**

Ethiopian Airlines: Ground all Boeing 737 Max 8 jets, says CEO  
US refuses to ground Boeing 737 Max crash aircraft  
Canada joins ban on Boeing crash aircraft

### **14.3.2019**

Boeing grounds entire 737 Max crash aircraft fleet  
Boeing: Which airlines use the 737 Max 8?  
Boeing 737 Max aircraft grounded 'until May at least'  
Boeing grounded: What it means for air travel

### **15.3.2019**

Boeing to upgrade software on Ethiopian Airlines crash jet  
Boeing: What next after the 737 Max disasters?

### **17.3.2019**

Ethiopian Airlines: Empty coffins buried after Boeing 737 Max 8 crash

### **18.3.2019**

Boeing: French investigators find crash 'similarities'

### **19.3.2019**

Boeing: US orders review of 737 Max licence to fly  
Boeing expects 737 Max software fix by end of March

### **22.3.2019**

Garuda looks to scrap Boeing 737 Max 8 order after crashes

**25.3.2019**

Ethiopian Airlines 'believes in Boeing'

**28.3.2019**

Boeing announces fixes for its 737 Max aircraft

**29.3.2019**

Tui travel firm warns Boeing grounding to hit earnings

Boeing Ethiopia crash probe 'finds anti-stall device activated'

**4.4.2019**

Ethiopian Airlines Boeing 737 pilots 'could not stop nosedive'

What do the 737 Max crashes mean for Boeing?

**5.4.2019**

Boeing 737 Max: What went wrong?

Ethiopian Airlines crash: Boeing apology too late, says pilot's father

Ethiopian Airlines crash: Boeing reduces 737 production